

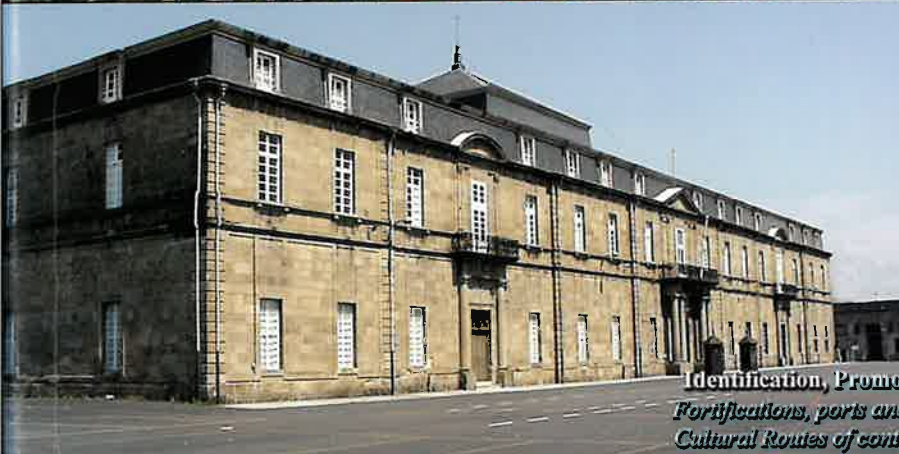


# ENCUENTRO CIENTÍFICO INTERNACIONAL SOBRE ITINERARIOS CULTURALES INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE ON CULTURAL ROUTES RÉUNION INTERNATIONALE SCIENTIFIQUE DES ITINÉRAIRES CULTURELS

Ferrol (España / Spain / Espagne)  
1, 2 y 3 de octubre 2004



*Identificación, Promoción e Inventario de los Itinerarios Culturales  
Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los Itinerarios Culturales.  
Rutas de Comercio, Control del Territorio y Peregrinaje.*



*Identification, Promotion and Inventory of Cultural Routes  
Fortifications, ports and cities as components of Cultural Routes.  
Cultural Routes of control and use of land, trade and pilgrimage.*



*Identification, Promotion et Inventaire des Itinéraires Culturels  
Fortifications, ports et villes dans la structure des Itinéraires Culturels.  
Itinéraires Culturels Commerciales du Contrôle du Territoire et du Pèlerinage*





PUBLICACIÓN DEL COMITÉ NACIONAL ESPAÑOL DE ICOMOS  
EDITED BY THE SPANISH NATIONAL COMMITTEE OF ICOMOS  
PUBLICATION DU COMITÉ NATIONAL ESPAGNOL DE L'ICOMOS

## ENCUENTRO CIENTÍFICO INTERNACIONAL SOBRE ITINERARIOS CULTURALES

**Identificación, Promoción e Inventario de los Itinerarios Culturales**  
*Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los Itinerarios Culturales.*  
*Rutas de Comercio, Control del Territorio, y Peregrinaje.*

Ferrol (España). 1, 2 y 3 de Octubre, 2004



MONUMENTS AND SITES  
MONUMENTS ET SITES  
MONUMENTOS Y SITIOS

# X





**ICOMOS**

CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS  
INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES  
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES

## **ENCUENTRO CIENTÍFICO INTERNACIONAL SOBRE ITINERARIOS CULTURALES**

*Identificación, Promoción e Inventario de los Itinerarios Culturales  
Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los Itinerarios Culturales.  
Rutas de Comercio, Control del Territorio, y Peregrinaje.*

ORGANIZADO POR EL COMITÉ ESPAÑOL DE ICOMOS EN COLABORACIÓN CON EL  
COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES (CIIC)

FERROL (ESPAÑA), 1, 2 y 3 de octubre, 2004

ACTAS DEL COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DE ITINERARIOS  
CULTURALES (CIIC). NÚM. 2



**ICOMOS**

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES  
CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS  
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES

## **INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE ON CULTURAL ROUTES**

*Identification, Promotion, and Inventory of Cultural Routes  
Fortifications, ports and cities as components of Cultural Routes.  
Cultural Routes of control and use of land, trade and pilgrimage.*

THIS INTERNATIONAL CONFERENCE WAS ORGANISED BY THE SPANISH  
COMMITTEE OF ICOMOS IN COOPERATION WITH THE INTERNATIONAL  
SCIENTIFIC COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES (CIIC)

FERROL (SPAIN). 1 - 3 October 2004

JOURNALS OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC COMMITTEE  
ON CULTURAL ROUTES (CIIC). N. 2



**ICOMOS**

CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES  
INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES  
CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS

## **RÉUNION INTERNATIONALE SCIENTIFIQUE DES ITINÉRAIRES CULTURELS**

*Identification, Promotion et Inventaire des Itinéraires Culturels  
Fortifications, ports et villes dans la structure des Itinéraires Culturels.  
Itinéraires Culturels Commerciales, du Contrôle du Territoire et du Pèlerinage.*

CETTE RÉUNION INTERNATIONALE A ÉTÉ ORGANISÉE PAR LE COMITÉ  
ESPAGNOL DE L'ICOMOS EN COLLABORATION AVEC LE COMITÉ SCIENTIFIQUE  
INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS (CIIC)

FERROL (ESPAGNE). 1, 2 et 3 Octobre, 2004

CAHIERS DU COMITÉ SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL DES  
ITINÉRAIRES CULTURELS (CIIC). N° 2

# ENCUENTRO CIENTÍFICO INTERNACIONAL SOBRE ITINERARIOS CULTURALES

FERROL (ESPAÑA)  
1, 2 y 3 de octubre, 2004

ENTIDADES PATROCINADORAS / INSTITUTIONAL SUPPORT/ APPUI INSTITUTIONNEL



**MINISTERIO  
DE CULTURA**

**DIRECCIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES  
Y BIENES CULTURALES**



**ICOMOS  
COMITÉ NACIONAL ESPAÑOL**  
CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS  
INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES  
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES



**Concello de Ferrol**



**XUNTA DE GALICIA**  
CONSELLERÍA DE CULTURA,  
COMUNICACIÓN SOCIAL E TURISMO  
Dirección Xeral de Patrimonio Cultural

# ES UNA PUBLICACIÓN DEL COMITÉ NACIONAL ESPAÑOL DE ICOMOS (2005)

**Título:** Identificación, Promoción e Inventario de los Itinerarios Culturales. *Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los Itinerarios Culturales. Rutas de Comercio, Control del Territorio y Peregrinaje.*  
Identification, Promotion, and Inventory of Cultural Routes. *Fortifications, ports and cities as components of cultural routes. Control and use of land, trade and pilgrimage routes.*  
Identification, Promotion et Inventaire des Itinéraires Culturels. *Fortifications et villes portuaires dans la structure des Itinéraires Culturels. Routes Commerciales, du Contrôle du Territoire et du Pèlerinage.*

## DIRECCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DEL ENCUENTRO Y DE LA PRESENTE PUBLICACIÓN

*María Rosa Suárez-Inclán*  
Presidenta del Comité Nacional Español y del CIIC de ICOMOS

EQUIPO DE ORGANIZACIÓN:  
*Juan Antonio Rodríguez-Villasante*  
*José García-Conde*  
*Marily Suárez-Inclán*  
*Rocío Cutipé*  
*Alberto Martorell*  
*Eileen Lynch*  
*Alejandro Rodríguez*  
*Javier Rodríguez*  
*Cristina González-Posada*

La presente edición reproduce los textos y fotografías entregados por los autores en soporte informático a los organizadores de este encuentro internacional. Ni éstos ni los editores se hacen responsables de su contenido y forma, que son responsabilidad exclusiva de sus autores.

© **Del texto:** Comité Nacional Español de ICOMOS, y de cada texto y sus correspondientes ilustraciones, su autor. Reservados todos los derechos conforme a la legislación española.

© **De la presente edición:** Comité Nacional Español de ICOMOS

**Impresión:** LUGAMI

**ISBN:** 84-88991-22-3

**Depósito Legal:** C-2096/05

**Distribución:** Concello de Ferrol e ICOMOS



**ENCUENTRO CIENTÍFICO INTERNACIONAL SOBRE ITINERARIOS CULTURALES  
(FERROL, ESPAÑA. OCTUBRE, 2005)**

**AGRADECIMIENTO**

El Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS manifiesta su sincero agradecimiento por la generosa ayuda institucional y económica del Ministerio de Cultura de España, de la Xunta de Galicia y del Ayuntamiento de Ferrol, así como por la espléndida hospitalidad y amables atenciones brindadas a los participantes. De igual forma agradece la generosa ayuda de los Oficiales de la Armada, y hace constar que sin el apoyo de todas estas instituciones no hubiera sido posible la celebración de este congreso. También desea manifestar su gratitud al Comité Español de ICOMOS que ha colaborado, de forma tan sustantiva como eficaz, en la organización de este encuentro internacional. El reconocimiento del CIIC se extiende, en fin, a cuantas personas han contribuido a su realización aportando su mejor voluntad, su dedicación, su saber y su esfuerzo.

**INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE ON CULTURAL ROUTES  
(FERROL, SPAIN. OCTOBER, 2005)**

**ACKNOWLEDGEMENTS**

The International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS would like to express its sincere thanks to the Spanish Ministry of Culture, the Xunta de Galicia and the Municipal authorities of Ferrol for their generous institutional and financial assistance, as well as for the splendid hospitality and kind attention provided to the participants. It is also grateful for the generous assistance provided by the Army's Officers, and notes that without the support of all these institutions this congress would not have been possible. It also wishes to express its gratitude to the Spanish Committee of ICOMOS, whose cooperation was as essential as it was efficient in the organization of this international meeting. The CIIC also wishes to extend its acknowledgement to all persons who have contributed to its success by offering their best intentions, dedication, knowledge and effort.

**RÉUNION INTERNATIONALE SCIENTIFIQUE DES ITINÉRAIRES CULTURELS  
(FERROL, Espagne. OCTOBRE, 2005)**

**REMERCIEMENT**

Le Comité International Scientifique des Itinéraires Culturels (CIIC) de l'ICOMOS manifeste sa sincère reconnaissance pour l'aide institutionnelle et économique si généreuse reçue du Ministère Espagnol de la Culture, de la Xunta de Galicia et des autorités municipales de la Ville de Ferrol, ainsi que pour la splendide hospitalité et touchantes attentions dispensées à notre égard. De la même façon nous remercions l'aide généreuse apportée par les Officiers de la Marine et remarquons que sans ces aides et appuis ce congrès n'aurait pas pu avoir lieu. Le CIIC manifeste également sa reconnaissance au Comité Espagnol de l'ICOMOS qui a collaboré, de façon si généreuse et efficace à l'organisation de cette réunion internationale. La reconnaissance du CIIC s'étend enfin, aux personnes qui ont contribué à sa réalisation en apportant leur meilleure volonté, leur temps, leur savoir-faire et leur effort.

<b>PRESENTACIÓN /PRESENTATION .....</b>	<b>15</b>
<b>PREFACIO / FOREWORD/ PRÉFACE .....</b>	<b>17</b>
<b>SALUTACIÓN DEL ALCALDE</b>	
<b>GREETING OF THE MAYOR OF FERROL / SALUT DU MAIRE DE FERROL.....</b>	<b>19</b>
<b>LOS ITINERARIOS CULTURALES. UNA NUEVA CATEGORÍA CONCEPTUAL DEL PATRIMONIO PARA LA COMPRENSIÓN Y LA PAZ. ....</b>	<b>21</b>
María Rosa Suárez-Inclán Ducassi, Presidenta del CIIC y de ICOMOS -España	
<b>I. AFRICA</b>	
<b>I.1. ROUTES EURO-AFRICAINES</b>	
<b>Fort portugais de Ouidah .....</b>	<b>29</b>
<i>(Fiche d'inventaire de fortifications d'un Itinéraire Culturel). Aimé Gonçalves (Benin)</i>	
<b>I.2. ROUTES INTERAFRICAINES</b>	
<b>Agbogbovi et Agbogbo. Enceintes de la cité de Notsé.....</b>	<b>41</b>
<i>(Fiche d'inventaire de fortifications bastionnées d'un Itinéraire Culturel). Amossou Gael (Togo)</i>	
<b>I.3. ROUTES DES CARAVANES EN AFRIQUE</b>	
<b>Route des caravanes en Afrique : un exemple d'Itinéraire Culturel entre le Nord, le Sud du Sahara et le reste du monde.....</b>	<b>49</b>
<i>(Fiche d'identification d'un Itinéraire Culturel). Dosso Sindou (Côte d'Ivoire)</i>	
<b>II. AMÉRICA</b>	
<b>II.1. EL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL EN AMÉRICA</b>	
<b>Camino Real Intercontinental</b>	
<i>(Datos complementarios para la ficha de Identificación elaborada por María Isabel Navarro y publicada en "El Patrimonio Intangible y otros aspectos de los Itinerarios Culturales", del CIIC. Edición del Gobierno de Navarra, Pamplona, España, 2002).....</i>	
<b>Francisco Muñoz Espejo (México) 53</b>	
<b>Antecedentes históricos del Sistema Defensivo de la Nueva España .....</b>	<b>65</b>
<i>(Datos para la Identificación e Inventario de un tramo de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Fuerte de Villa Rica.....</b>	<b>75</b>
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Fuerte de San Juan de Ulúa .....</b>	<b>79</b>
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Baluarte de Santiago. Veracruz .....</b>	<b>85</b>
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Javier López Morales (México)</i>	
<b>Sistema Defensivo de Campeche.....</b>	<b>101</b>
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Fortaleza abaluartada de San Diego. Acapulco .....</b>	<b>113</b>
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural) Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Fortaleza abaluartada de San Carlos de Perote .....</b>	<b>119</b>
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i>	
Francisco Muñoz Espejo (México)	

<b>Fortaleza de San Felipe de Bacalar</b> .....	123
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Fortaleza abaluartada de Guadalupe. Puebla</b> .....	127
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Fortaleza abaluartada de Loreto. Puebla</b> .....	131
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>Sistema defensivo de Portobelo</b> .....	137
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Francisco Muñoz Espejo (México)</i>	
<b>El Camino Real Intercontinental y su conexión con Cuba</b> .....	157
Tamara Blanes (Cuba)	
<b>Camino Real e Intercontinental. Características específicas de los puertos y ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad como ejes fundamentales del tráfico comercial de la Flota española durante los siglos XVI a XVIII</b> .....	161
<i>(Ficha de Identificación de un tramo de un Itinerario Cultural). Tamara Blanes (Cuba)</i>	
<b>Registro de Proyecto de Promoción de un tramo del Camino Real. Cuba</b> .....	165
Tamara Blanes (Cuba)	
<b>La Habana</b> .....	169
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural). Tamara Blanes (Cuba)</i>	
<b>Santiago de Cuba</b> .....	179
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural). Tamara Blanes (Cuba)</i>	
<b>Trinidad</b> .....	187
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural). Tamara Blanes (Cuba)</i>	
<b>Batería No. 1</b> .....	193
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Tamara Blanes (Cuba)</i>	
<b>Castillo San Pedro de la Roca del Morro</b> .....	201
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Tamara Blanes (Cuba)</i>	
<b>Fuerte Conde de Mirasol</b> .....	209
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Milagros Flores (Puerto Rico)</i>	
<b>Batería España. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	213
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	
<b>Batería La Caranta. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	219
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	
<b>Batería La Libertad. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	225
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	
<b>Batería Matasiete. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	231
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	
<b>Baterías La Galera. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	237
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	
<b>Castillo San Carlos Borromeo. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	243
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	
<b>Castillo Santa Rosa. Isla Margarita (Venezuela)</b> .....	251
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural). Autores varios</i>	

<b>Trinchera El Calvario. Margarita (Venezuela)</b> .....	259
<i>(Ficha de Identificación de un tramo de un Itinerario Cultural)</i> . Autores varios	
<b>El Camino Real en Chihuahua</b> .....	263
<i>(Ficha de Identificación de un tramo de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Paisaje Cultural del Río Conchos</b> .....	279
<i>(Ficha de inventario de un paisaje de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Valle de San Bartolomé (hoy de Allende)</b> .....	297
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>San Javier del Río Florido</b> .....	309
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Santa Rosalía</b> .....	317
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>San Buenaventura de Atotonilco</b> .....	325
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Huejuquilla</b> .....	335
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Torreón de Cañas</b> .....	343
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Torreón de Salgado</b> .....	349
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Mesón del Florido</b> .....	359
<i>(Ficha de inventario de arquitectura civil de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Hacienda de Sombrerete (Cuadra de posta o descanso)</b> .....	369
<i>(Ficha de inventario de arquitectura civil y fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Presidio de Marteleño</b> .....	379
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Presidio de Ojo Blanco</b> .....	387
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i> . Cecilia Calderón (México)	
<b>Ciudad del Espíritu Santo de Esparza</b> .....	395
<i>(Ficha de inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural)</i> . Carlos Mesén (Costa Rica)	
<b>Imagen de Nuestra Señora de los Ángeles. Patrona de Costa Rica</b> .....	409
<i>(Ficha de inventario de bienes muebles y patrimonio intangible de un Itinerario Cultural)</i> . Thelma Carrera (Costa Rica)	
<b>Litoral del Estado Aragua, o Ruta del cacao</b> .....	421
<i>(Ficha de inventario de paisaje cultural de un Itinerario Cultural)</i> . Carmen Daly (Venezuela)	
<b>Tramo Histórico Córdoba del Tucumán-Lima, parte del Camino Real Intercontinental</b> .....	425
<i>(Ficha de identificación de un tramo de un Itinerario Cultural)</i> . Fernando Rosas (Perú)	
<b>“Ruta de los Conquistadores: Tramo quebrada de Tarapacá”</b> .....	437
<i>(Ficha de Identificación de un tramo de un Itinerario Cultural)</i> . Edwin Binda (Chile)	
<b>Quebrada de Humahuaca</b> .....	451
<i>(Ficha de identificación de un tramo de un Itinerario Cultural)</i> . Carlos Pernaut (Argentina)	
<b>Puerto La Plata</b> .....	482
<i>(Ficha de inventario de patrimonio histórico industrial de un Itinerario Cultural)</i> . Alfredo Conti (Argentina)	

<b>Bahía de Montevideo y su entorno</b> .....	487
<i>(Ficha de inventario de paisaje cultural de un Itinerario Cultural)</i> . Ana María Crespi (Uruguay)	
<b>Fortaleza del Cerro de Montevideo</b> .....	495
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i> Ana María Crespi (Uruguay)	
<b>Humaitá. Nombre original: Huma itá (piedras negras)</b> .....	505
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i> . María Teresa Gaona (Paraguay)	
<b>II.2. LA RUTA DEL AZÚCAR EN BRASIL</b>	
<b>La Ruta del Azúcar – Salvador - Recôncavo de Bahía / Brasil</b> .....	511
<i>(Ficha de Identificación de un Itinerario Cultural)</i> Adriana Castro (Brasil)	
<b>La ciudad fortificada portuaria de Salvador de Bahía y la fortificación de San Marcelo</b> .....	515
<i>(Ficha de Identificación de bienes inmuebles de un Itinerario Cultural)</i> . Adriana Castro (Brasil)	
<b>Fortaleza de São Marcelo o Fortaleza Del Mar o Fortaleza de Nossa Senhora do Pópulo</b> .....	519
<i>(Ficha de inventario de fortificaciones de un Itinerario Cultural)</i> . Adriana Castro (Brasil)	
<b>II.3. THE HISTORIC COLUMBIA RIVER HIGHWAY</b>	
<b>Historic Columbia River Highway, State of Oregon, United States</b> .....	535
<i>(Record for identification of a Cultural Route)</i> . Dan Marriot (U.S.A)	
<b>Historic Columbia River Highway: Restoration, Rehabilitation, Repair and Reconstruction of the 1915-1922 Highway</b> .....	549
<i>(Record for a project to promote a Cultural Route)</i> . Dan Marriot (U.S.A)	
<b>Historic Columbia River Highway</b> .....	553
<i>(Inventory record for cultural landscapes of a Cultural Route)</i> . Dan Marriot (U.S.A)	
<b>III. ASIA</b>	
<b>III.1. TRADE AND SALT ROUTES IN INDIA</b>	
<b>Trade and Salt Routes of Jammu &amp; Kashmir</b> .....	563
<i>(Record for identification of a Cultural Route)</i> . Poonam Chaudhary (India)	
<b>III.2. SPICE TRADE AND PILGRIMAGES ROUTE IN ASIA</b>	
<b>Spice Trade and Pilgrimage Route in Asia</b> .....	581
<i>(Record for identification of a Cultural Route)</i> . Samitha Manawadu (Sri Lanka)	
<b>III.3. EURO-ASIAN CULTURAL ROUTES</b>	
<b>Documentation for Conservation of Fortified Cities in Sri Lanka</b> .....	591
<i>(Record for a project to promote fortified elements of a Cultural Route)</i> . Samitha Manawadu (Sri Lanka)	
<b>Historic Fort of Galle (World Heritage Site)</b> .....	593
<i>(Inventory record for historic cities and towns on a Cultural Route)</i> . Samitha Manawadu (Sri Lanka)	
<b>The fortification system of the Fortified City of Galle</b> .....	597
<i>(Inventory record for fortifications of a Cultural Route)</i> . Samitha Manawadu (Sri Lanka)	
<b>III.4. THE INCENSE AND SPICE ROUTE</b>	
<b>The Incense and Spice Route and the Desert Cities in the Negev</b> .....	603
<i>(Record for identification of a part of a Cultural Route)</i> . Avi Shoket (Israel)	

<b>The Incense and Spice Route and the Desert Cities.....</b>	<b>611</b>
<i>(Inventory record for fortifications on a Cultural Route). Avi Shoket (Israel)</i>	

### III.5. A CULTURAL ROUTE BETWEEN KOREA AND JAPAN

<b>The route of communication missions from the Korean dynasty to Japan.....</b>	<b>615</b>
<i>(Record for identification of a Cultural Route). Kunie Sugio (Japan)</i>	

### III.6. THE INTERCONTINENTAL SILVER ROUTE

<b>Historic Port Towns that are a part of a Cultural Route: Historic Port Towns for Silver Shipping.....</b>	<b>621</b>
<i>(Record for identification of a Cultural Route (annex). Kunie Sugio (Japan)</i>	

## IV. EUROPA

### IV. 1. EL CAMINO DE SANTIAGO

<b>Camino de Santiago, en su tramo conocido como “Camino Francés”. Tramo de la Provincia de Burgos, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. (España) .....</b>	<b>627</b>
<i>(Ficha de diagnosis y reconocimiento de un tramo de un Itinerario Cultural). Alberto Martorell (Perú)</i>	

<b>Hospital del Sancti Spiritus .....</b>	<b>647</b>
<i>(Ficha de inventario de inmuebles de un Itinerario Cultural dedicados a las obras públicas)</i>	
María Esther del Castillo (España)	

### IV.2. EL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL EN ESPAÑA

<b>Ficha de Puertos: Una Propuesta a partir del ejemplo de Ferrol .....</b>	<b>665</b>
<i>(Ficha de inventario de un puerto (de mar) de un Itinerario Cultural). Juan Antonio Rodríguez-Villasante (España)</i>	

<b>Madrid en el Camino Real .....</b>	<b>689</b>
<i>(Ficha de Inventario de ciudades y poblaciones históricas de un Itinerario Cultural). Alicia Cahn (Argentina)</i>	

<b>La Minería en el Camino Real. Almadén.....</b>	<b>727</b>
José María García de Miguel (España)	

<b>Mina de Almadén (Ciudad Real) .....</b>	<b>745</b>
<i>(Ficha de inventario de conjuntos histórico-mineros de un Itinerario Cultural). Rocío Cutipé Cárdenas (Perú)</i>	

<b>Mina de Las Médulas (León) .....</b>	<b>767</b>
<i>(Ficha de inventario de conjuntos histórico-mineros de un Itinerario Cultural). Rocío Cutipé Cárdenas (Perú)</i>	

<b>Mina La Tortilla (Linares).....</b>	<b>787</b>
<i>(Ficha de inventario de conjuntos histórico-mineros de un Itinerario Cultural). Rocío Cutipé Cárdenas (Perú)</i>	

<b>Mina de Arrayanes (Linares) .....</b>	<b>801</b>
<i>(Ficha de inventario de conjuntos histórico-mineros de un Itinerario Cultural). Rocío Cutipé Cárdenas (Perú)</i>	

<b>Mina de Riotinto (Huelva).....</b>	<b>821</b>
<i>(Ficha de inventario de conjuntos histórico-mineros de un Itinerario Cultural). Rocío Cutipé Cárdenas (Perú)</i>	

<b>V. COLABORACIÓN ESPECIAL</b> Enviada por Susana Sampaio (Brasil) .....	<b>835</b>
The Royal Road of Brazil	

<b>VI. MONUMENTS AND SITES / MONUMENTS ET SITES MONUMENTOS Y SITIOS.....</b>	<b>841</b>
--	------------



## PRESENTATION / PRÉSENTATION/ PRESENTACIÓN

Four months after the holding of the congress, whose scientific papers are collected in this publication, the Operational Guidelines for the Implementation of the UNESCO World Heritage Convention recognized that Cultural Routes constitute a heritage category<sup>i</sup>.

This recognition is a cause of satisfaction for ICOMOS, since it acknowledges the hard work carried out by its International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC), both in the field of doctrine and research, and in the methodological aspects.

Owing to their specific nature and meaning, the conceptual contribution brought by the inclusion of Cultural Routes in conservation doctrine represents a great advance in the valuation of the heritage of humanity. And this is primarily due to the fact that Cultural Routes are particular historic phenomena arising from human dynamics which help to explain the macrostructure of heritage and highlight the contributions of different peoples to universal culture through their reciprocal influences.

The present book brings together some of the many research works carried out by members of the CIIC of ICOMOS over the years. It is an example of the possibilities offered by Cultural Routes to carry out a more pluralistic and realistic reading of history. A reading that will allow us to appreciate the cultural richness and diversity of the elements making up a Cultural Route as a whole, and to build bridges of cooperation between the different communities and countries involved along its path.

*Michael Petzet*  
*President of ICOMOS*

\* \* \*

Quatre mois après le congrès dont les travaux scientifiques sont rapportés dans cette publication, les « Orientations devant guider la mise en oeuvre de la Convention du Patrimoine Mondial de l'UNESCO » reconnaissent que les Itinéraires Culturels constituent une catégorie patrimoniale<sup>i</sup>.

Cette reconnaissance représente un motif de satisfaction pour l'ICOMOS, puisqu'elle apporte son aval à l'important travail développé par son Comité Scientifique International des Itinéraires Culturels (CIIC), tant dans le champ doctrinaire comme dans celui de la recherche, ainsi que dans les aspects méthodologiques.

En tenant compte de leur nature et de leur sens spécifique, l'apport conceptuel que représente l'inclusion des Itinéraires Culturels à la doctrine de la conservation suppose un grand pas en avant dans l'estimation du patrimoine de l'humanité. Et ceci se doit, fondamentalement, au fait que les Itinéraires Culturels constituent des phénomènes historiques particuliers, découlant de la dynamique humaine, qui contribuent à expliquer la macrostructure du patrimoine et mettent en relief les apports des différents groupes humains à la culture universelle, à travers de leurs influences réciproques.

Ce livre réunit quelques uns des nombreux travaux de recherche menés par les membres du CIIC de l'ICOMOS pendant des années. C'est un exemple des possibilités que les Itinéraires Culturels nous offrent pour réaliser une lecture plurielle et plus réaliste de l'histoire. Une lecture qui nous permet d'apprécier la richesse et la diversité culturelle des éléments qui font partie d'un Itinéraire Culturel dans son ensemble, ainsi que favoriser des liens de coopération entre les différentes communautés et les pays qui se trouvent sur son parcours.

*Michael Petzet*  
*Président de l'ICOMOS*



Cuatro meses después de celebrarse el congreso cuyos trabajos científicos se recogen en esta publicación, las Directrices para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO reconocían que los Itinerarios Culturales constituyen una categoría patrimonial<sup>iii</sup>.

Este reconocimiento es un motivo de satisfacción para ICOMOS, ya que viene a avalar el arduo trabajo desarrollado por su Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), tanto en el campo doctrinal como en el de la investigación, así como en los aspectos metodológicos.

Teniendo en cuenta su específica naturaleza y significado, la aportación conceptual que representa la incorporación de los Itinerarios Culturales a la doctrina de la conservación supone un gran avance en la valoración del patrimonio de la humanidad. Y ello se debe, fundamentalmente, a que los Itinerarios Culturales constituyen peculiares fenómenos históricos, surgidos de la dinámica humana, que contribuyen a explicar la macro estructura del patrimonio y ponen de relieve las aportaciones de los diversos pueblos a la cultura universal, a través de sus recíprocas influencias.

El presente libro reúne algunos de los muchos trabajos de investigación llevados a cabo por los miembros del CIIC de ICOMOS a lo largo de los años. Es un ejemplo de las posibilidades que nos ofrecen los Itinerarios Culturales para realizar una lectura plural y más realista de la historia. Una lectura que nos permite apreciar la riqueza y la diversidad cultural de los elementos que forman parte de un Itinerario Cultural en su conjunto, así como tender puentes de cooperación entre las distintas comunidades y países involucrados en su recorrido.

*Michael Petzet*  
*Presidente del ICOMOS*

<sup>i</sup> *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (February 2005). Annex 3: Guidelines on the inscription of specific types of properties on the World Heritage List. Items 5 & 21-24.*

<sup>ii</sup> *Orientations devant guider la mise en oeuvre de la Convention du Patrimoine Mondial (Février, 2005). Annexe 3: Orientations pour l'inscription de types spécifiques de biens sur la Liste du patrimoine mondial. Paragraphes 5, et 21-24.*

<sup>iii</sup> *Directrices para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial (Febrero, 2005). Anexo 3: Directrices para la inscripción de tipos específicos de bienes en la Lista del Patrimonio Mundial. Apartados 5 y 21-24.*

## FOREWORD / PRÉFACE / PREFACIO

In 1994, a group of ICOMOS members set ourselves the task of uncovering the authentic meaning and value of Cultural Routes as a heritage reality, as rich and complex as in need of study from an independent conceptual approach and with its own methodology. Four years later, the International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS was created. From these beginnings, numerous research works, meetings and publications have proven that those postulates were based on solid foundations.

The recognition of Cultural Heritage Routes as a category in the new text of the Operational Guidelines of the UNESCO World Heritage Convention supports the work carried out by the CIIC.

On occasion of this recognition, I wish to express my gratitude to all the institutions that have supported our efforts for over a decade, and especially to the City Council of Ferrol which also sponsored the present publication. I would also like to thank the determination and dedication of the members of the CIIC who have worked tirelessly in that conviction that Cultural Routes constitute a heritage category of primary importance, without losing their confidence and hope in seeing their efforts recognized within ICOMOS and UNESCO.

I am confident that, starting from now, Cultural Routes will attract the interest of scholars, heritage lovers and persons responsible for their conservation in different countries, so that these historic routes reflecting the contributions of widely diverse peoples, through their reciprocal influences, may serve to foster channels for cooperation and solidarity in both our present-day and future society.

*María Rosa Suárez-Inclán*  
*President of the International Scientific Committee*  
*On Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS*

\* \* \*

En 1994, un groupe de membres de l'ICOMOS entreprit un projet destiné à analyser le sens et la valeur authentiques des Itinéraires Culturels en tant que réalité patrimoniale aussi riche et complexe que susceptible d'être étudiée à travers d'une perspective conceptuelle indépendante et avec une méthodologie propre. Quatre ans plus tard, se créa le Comité Scientifique International des Itinéraires Culturels (CIIC) de l'ICOMOS. De nombreux travaux de recherche, réunions et publications, ont démontré que de tels postulats répondent à des bases solides.

La reconnaissance des Itinéraires Culturels patrimoniaux - en tant que catégorie spécifique - dans le nouveau texte des Orientations pour la mise en oeuvre de la Convention du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, appuie le travail réalisé par le CIIC.

Pour cette raison, je désire exprimer ma reconnaissance à toutes les institutions qui ont appuyé nos efforts pendant plus d'une décennie et, à cette occasion, particulièrement à la Mairie de Ferrol qui a également pris en charge cette publication. De même, je veux remercier la volonté et le travail des membres du CIIC qui ont collaboré infatigablement, avec la conviction que les Itinéraires Culturels constituent une catégorie patrimoniale de première importance, et sans perdre l'illusion et l'espoir de voir reconnu nos efforts au sein de l'ICOMOS et de l'UNESCO.

Je souhaite que, à partir de maintenant, les Itinéraires Culturels attirent l'attention des spécialistes, ainsi que celle des personnes intéressées au patrimoine et des responsables de sa conservation, afin que ces voies historiques, qui reflètent les apports de très divers pays à la culture universelle à travers leurs influences réciproques, servent à développer des liens de coopération et solidarité dans la société d'aujourd'hui et dans celle de demain.

*María Rosa Suárez-Inclán*  
*Présidente du Comité Scientifique International*  
*des Itinéraires Culturels de l'ICOMOS*

En 1994, un grupo de miembros del ICOMOS iniciamos una andadura encaminada a desentrañar el auténtico significado y valor de los Itinerarios Culturales como una realidad patrimonial tan rica y compleja como necesitada de ser estudiada desde una aproximación conceptual independiente y tratada con una metodología propia. Cuatro años más tarde, se consiguió crear el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS. Desde aquellos inicios, muchos trabajos de investigación, encuentros y publicaciones han ido demostrando que tales postulados obedecían a fundamentos sólidos.

El reconocimiento de los Itinerarios Culturales patrimoniales como una categoría específica en el nuevo texto de las Directrices de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO respalda el trabajo desarrollado por el CIIC.

Con tal motivo, deseo expresar mi agradecimiento a todas las instituciones que han apoyado nuestros esfuerzos durante más de un decenio y, en esta ocasión, especialmente al Ayuntamiento de Ferrol que también ha patrocinado la presente publicación. De igual forma, quiero agradecer el tesón y la dedicación de los miembros del CIIC que han trabajado infatigablemente, en la convicción de que los Itinerarios Culturales constituyen una categoría patrimonial de primera importancia, y sin perder la ilusión y la esperanza de ver reconocidos nuestros esfuerzos en el seno de ICOMOS y de la UNESCO.

Confío en que, a partir de ahora, los Itinerarios Culturales atraigan el interés de los estudiosos, así como de las personas amantes del patrimonio y de los responsables de su conservación en los distintos países, a fin de que esos cauces históricos que reflejan las aportaciones de muy diversos pueblos a la cultura universal, a través de sus influencias recíprocas, sirvan para fomentar vías de cooperación y solidaridad en la sociedad de nuestros días y en el futuro.

*María Rosa Suárez-Inclán*  
*Presidenta del Comité Científico Internacional*  
*de Itinerarios Culturales de ICOMOS*

**SALUTACIÓN DEL ALCALDE DE FERROL**  
**GREETING OF THE MAYOR OF FERROL**  
**SALUT DU MAIRE DE FERROL**

En esta breve salutación quiero expresar la importancia que tiene para nuestra ciudad de Ferrol el "Encuentro Internacional de los Itinerarios Culturales", que tuvo lugar los días 1, 2 Y 3 de octubre de 2004, reuniendo aquí a su comité Científico y a un gran número de prestigiosos especialistas en temas del Patrimonio Histórico.

Nuestra ciudad es un ejemplo excepcional y universal en la cultura de la Ilustración, que apoya todos estos trabajos de valoración y gestión del patrimonio histórico.

Ha sido precisamente el actual gobierno municipal, el que ha mostrado su compromiso con la recuperación del Patrimonio Histórico, creando una Comisión Municipal específica, así como mediante la suscripción de un Convenio con ICOMOS, en el marco de una ilusión colectiva de todos los ferrolanos, que también se ha manifestado en anteriores etapas.

Por todo ésto, una satisfacción para mi y para todos los ferrolanos, colaborar con estos objetivos que fija la doctrina de la UNESCO, así como patrocinar este Encuentro Internacional y la publicación de sus magníficas ponencias.

*Juan Manuel Juncal Rodríguez*  
*Alcalde de Ferrol*

\* \* \*

In this brief greeting I want to express the importance that has for our city of Ferrol the " International Meeting on Cultural Routes" that took place the days 1, 2 and 3, October,2004, gathering here to its Scientific committee and a great number of specialists on subjects about Historical Heritage.

Our city is an exceptional and universal example in the culture of the Enlightenment, that supports all these works of evaluation and management of the historical heritage.

In fact, it has been the current municipal government, the one that has shown its commitment with the recovery of the Historical Heritage, creating a specific Municipal Commission, as well as by means of the subscription of an Agreement with ICOMOS, in the scope of a collective illusion of all the ferrolanos that have also shown in previous stages.

Due to the aforementioned above, it is a satisfaction for me and for all the ferrolanos, to collaborate with these aims that the doctrine of the UNESCO fixes, as well as to promote this International Meeting and the publication of its magnificent lectures.

*Juan Manuel Juncal Rodríguez*  
*Mayor of Ferrol*

\* \* \*

Dans ce bref salut je veux exprimer l'importance qui a pour notre ville de Ferrol la " Rencontre Internationale des Itinéraires Culturels" qui avait lieu les jours 1, 2 et 3, octobre, 2004, en rassemblant ici à son comité Scientifique et un grand nombre de spécialistes distingués dans sujets du Patrimoine Historique.

Notre ville est un exemple exceptionnel et universel dans la culture de l'illustration qui supporte tous ces travaux d'évaluation et de gestion du patrimoine historique.

Le gouvernement municipal actuel a été précisément, celui qui a montré son compris avec la récupération du Patrimoine Historique, en créant une Commission Municipale spécifique, aussi bien qu'au moyen de la souscription d'un Accord avec ICOMOS, dans le cadre d'une illusion collective de tous les ferrolanos qui ont aussi fait entrer des étapes antérieures.

C'est pour ça, c'est une satisfaction pour moi et pour tous les ferrolanos, collaborer avec ces objectifs que la doctrine de l'UNESCO arrange, aussi bien que parrainer cette Rencontre Internationale et la publication de ses rapports magnifiques.

*Juan Manuel Juncal Rodríguez*  
*Maire de Ferrol*





ICOMOS

## LOS ITINERARIOS CULTURALES. UNA NUEVA CATEGORÍA CONCEPTUAL DEL PATRIMONIO PARA LA COMPRENSIÓN Y LA PAZ.

### 1- Evolución del concepto de Patrimonio Cultural. La incorporación de una nueva dimensión representada por los Itinerarios Culturales.

Los Itinerarios Culturales constituyen una nueva aproximación al concepto creciente y cada vez más rico de patrimonio cultural, y ofrecen nuevas perspectivas para su salvaguardia y conservación, al mismo tiempo que estimulan el diálogo intercultural, el desarrollo durable y el turismo cultural.

Poco a poco se ha ido ampliando la noción de monumento - originariamente considerado como una obra aislada de su contexto - e introduciendo la de centros, barrios, poblaciones históricas, y paisaje cultural como categorías patrimoniales. Nuevos contenidos sustantivos, como el patrimonio industrial y tecnológico, o la eliminación de barreras cronológicas, han ido dando entrada a la valoración de diferentes elementos como bienes integrantes del patrimonio y a otras aproximaciones a su tratamiento, en un contexto mucho más vasto que trata de explicar y salvaguardar sus relaciones significativas con el medio cultural e histórico dentro del que se han generado.

Dentro de ese proceso, los Itinerarios Culturales suponen un nuevo avance que introduce un cambio cualitativo en la noción de conservación del patrimonio. Lejos de solaparse con otras categorías patrimoniales que pueden existir en su seno (como monumentos, ciudades, paisajes culturales, patrimonio industrial, etc.), las realzan e interrelacionan dentro de una perspectiva científica que contribuye a favorecer no sólo la comprensión y la comunicación entre los pueblos, sino también la cooperación para la conservación del patrimonio.

Resultado de encuentros pacíficos o controvertidos, actualmente los Itinerarios Culturales entrañan una gran variedad de dimensiones compartidas que trascienden su primitiva función ofreciendo una lectura plural, más justa y participativa de la historia, así como un cuadro privilegiado para una cultura de paz.

Como categoría patrimonial, los Itinerarios Culturales son el fruto de la dinámica cultural generada a través de aquellas vías históricas de comunicación que los seres humanos diseñaron y utilizaron deliberadamente para cumplir una finalidad específica y determinada. Además del camino físico en sí mismo considerado, los Itinerarios Culturales integran los bienes culturales tangibles e intangibles asociados a dicho fin y a su propia funcionalidad histórica.

Ahora bien, es preciso entender que aunque los Itinerarios Culturales pueden incluir monumentos y lugares de interés cultural de todo tipo, así como diversos paisajes naturales y culturales, poseen un valor de conjunto superior a la simple suma de los elementos que los integran. Un Itinerario Cultural, como un conjunto, contribuye de forma decisiva a nuestra comprensión de los procesos interactivos, dinámicos y constantemente evolutivos que entrañan las relaciones humanas interculturales, tal y como se manifiestan a lo largo de la historia del Itinerario.

Los Itinerarios Culturales son fenómenos históricos con un trazado bien definido cuya existencia y función específica ha de poderse demostrar científicamente. Se inscriben, en fin, dentro de un contexto natural de variada índole - terrestre, marítimo, fluvial, mixto, etc. - y pueden corresponder a diferentes marcos geográficos: local, nacional, regional, continental y transcontinental.

Sirvan como ejemplo, para ilustrar estas explicaciones, algunas de las grandes rutas comerciales y de control del territorio que la Humanidad ha ido creando a lo largo de su historia, como son - entre otras muchas - las siguientes: La Ruta de la Seda, la de las Especies, la del Incienso y la de la Sal; las rutas marítimas chinas que llegaban al África Oriental; las caravanas comerciales africanas; las calzadas romanas; las de la trashumancia en la península ibérica; el Camino Andino de los Incas; el Camino Real Intercontinental de España; las rutas portuguesas, británicas y holandesas de navegación y asentamiento relacionadas con el comercio y el control del territorio. Así mismo, entre los grandes ejemplos de rutas culturales europeas, destaca el Camino de Santiago como ruta de peregrinación. Etc.

## **2- Los Itinerarios Culturales, un foco de interés creciente en el ámbito nacional e internacional. La confusión conceptual existente: Los circuitos temáticos de desarrollo comarcal e integración regional (o recorridos turísticos con un contenido temático cultural) versus los Itinerarios Culturales históricos. Importancia de ambos y diferencia entre los mismos.**

Hoy en día, el interés despertado por los Itinerarios Culturales se hace patente a través de los numerosos - y cada vez más frecuentes - encuentros y debates dedicados a los mismos, tanto en el ámbito nacional como internacional. Por otra parte, juegan un papel muy destacado entre las candidaturas de bienes que presentan los Estados para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

No obstante, es preciso constatar que existe una gran confusión conceptual en torno a esta nueva categoría. Ante ello, resulta necesario aclarar que los itinerarios culturales, desde el punto de vista científico, nada tienen que ver con la idea común- y hoy muy extendida- de que un itinerario cultural se crea con la imaginación y la voluntad de establecer conjuntos asociativos de bienes culturales que poseen rasgos comunes, o de realzar la efemérides de un viaje o recorrido histórico. Así, en el marco de la Unión Europea, donde- dada su actual configuración geopolítica- se tratan de reforzar los rasgos comunes de identidad, el Consejo de Europa utiliza el siguiente slogan: "Cree usted su propio itinerario cultural". No es, pues, extraño que en el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS<sup>i</sup> se reciban continuas demandas de ayuda para promocionar rutas turísticas o intelectuales que nada tienen que ver con las premisas científicas de esta categoría patrimonial.

Pero un itinerario cultural no es una mera asociación de ideas o elementos, como no lo es tampoco una expedición bélica, un avance militar ni un viaje de exploración, aventuras o descubrimientos, sin mayor continuidad, aunque hayan tenido una gran trascendencia histórica. Tampoco pueden incluirse dentro de la categoría de itinerarios culturales los movimientos migratorios que no hayan generado un patrimonio derivado de intercambios culturales mantenidos durante un período apreciable de la historia.

No deja de ser interesante y resulta muy legítimo que se fomenten todas esas formas de asociar elementos entre sí o de resaltar episodios históricos. Incluso puede resultar muy positivo desde el punto de vista del desarrollo comarcal, la integración regional y el turismo cultural. Pero ello no supone que su creación artificial o "virtual", mediante un proceso intelectual de carácter inductivo, pueda dar carta de naturaleza a una categoría científica patrimonial de nuevo cuño. Por el contrario y como ya hemos señalado anteriormente, los itinerarios culturales, en sentido científico, son realidades históricas y culturales de profundos y evidentes contenidos patrimoniales surgidos en torno a su propia y sustantiva dinámica.

## **3- Los Itinerarios Culturales como categoría patrimonial. Antecedentes. La labor del CIIC de ICOMOS. Definición científica de los Itinerarios Culturales.**

La definición científica de los itinerarios culturales no ha supuesto rupturas ni contradicciones en su desarrollo, aunque sí ha experimentado una enriquecedora evolución en el último decenio. Sus antecedentes, desde el punto de vista de la realidad como materia de estudio, se encuentran en la inscripción del Camino de Santiago como Patrimonio Mundial en 1993, que se manifestó como un complejo concepto cultural sin precedentes hasta entonces. Y, desde el punto de vista conceptual, en la reunión de expertos sobre "Los Itinerarios como parte de nuestro Patrimonio Cultural" que, con motivo del interés despertado por dicha inscripción, se celebró en Madrid en noviembre de 1994, con la participación de representantes de ICOMOS y de la UNESCO. A partir de entonces, los trabajos llevados a cabo por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS a través de sus numerosos encuentros científicos internacionales<sup>ii</sup>, y de la labor realizada por sus miembros en las más diversas regiones del mundo, han conducido a resultados provechosos. Por una parte, éstos se han materializado en la identificación, promoción e investigación sistemática de algunos itinerarios culturales de gran importancia; y, por otra, en una definición precisa, así como en la concreción de los factores conceptuales y operativos que determinan la existencia de esta nueva categoría.

Si la reunión de 1994 consistió en una primera "discusión" sobre el tema - como se hace constar en el actual borrador de revisión de las Directrices para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972- , hay que destacar que la definición se materializó finalmente en la segunda y tercera reunión de expertos, celebradas en Madrid en Mayo de 2003 y en Ferrol en octubre de 2004, cuyas conclusiones se atuvieron estrictamente al desarrollo doctrinal llevado a cabo por el CIIC<sup>iii</sup>.

La *definición científica de los Itinerarios Culturales* es la siguiente:

*"Toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica que reúna las siguientes condiciones:*

*ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables períodos de tiempo;*

*haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible".*

## **4- Aspectos científicos y operativos. Avance de contenidos del proyecto de Carta Internacional de Itinerarios Culturales.**

La definición expuesta va acompañada de una serie de precisiones de carácter científico, operativo y metodológico que el CIIC ha ido reflejando en un proyecto de Carta Internacional sobre los Itinerarios Culturales, actualmente en fase de estudio. De este proyecto, adelantamos el siguiente avance de contenidos:

## **“Elementos definitorios: Contexto, contenido, valor de conjunto compartido y carácter dinámico de los Itinerarios Culturales**

1. *Contexto natural*: Los Itinerarios Culturales se inscriben en un contexto natural en el que inciden y que contribuyen a caracterizar y a enriquecer con nuevas dimensiones, dentro de un proceso interactivo<sup>1</sup>.

2. *Contenido*: Deben apoyarse necesariamente en la existencia de elementos tangibles que representan el testimonio patrimonial y la confirmación física de su existencia. Los factores intangibles contribuyen a proporcionar sentido y significado a los diversos elementos que componen el conjunto<sup>2</sup>.

2.1. El elemento físico indispensable que determina la existencia de un Itinerario Cultural es la vía de comunicación en sí misma como un proyecto diseñado o surgido de la actividad humana para cumplir una finalidad específica;

2.2. Otros elementos sustantivos básicos son las manifestaciones patrimoniales tangibles relacionadas con su funcionalidad como ruta histórica - postas, aduanas, lugares de almacenaje, descanso y avituallamiento, puertos, construcciones defensivas, puentes, mercados, hospitales, núcleos urbanos, paisajes culturales, lugares de devoción, etc. – así como los elementos culturales de carácter intangible que atestigüen el proceso de comunicación y diálogo entre los pueblos involucrados en su recorrido.

3. *Valor de conjunto compartido*: El concepto de Itinerario Cultural constituye un conjunto de valor superior a la suma de los elementos que lo integran y que le confiere su sentido<sup>3</sup>.

3.1. El Itinerario Cultural constituye un bien cultural adaptado a las diversas culturas que ha ido fecundando y a las cuales transcende como un valor de conjunto al ofrecer una serie sustantiva de características y escalas de valores compartidos.<sup>4</sup>

3.2. Dentro de su identidad global, el valor de sus partes reside en su interés común, plural y participativo.

3.3. Esta trascendencia de escala permite, en primera instancia, una vinculación cultural entre pueblos, países, regiones y continentes.

3.4. Esta amplitud es importante desde el punto de vista territorial y del tratamiento integral de los diversos elementos patrimoniales que incluye pero, a su vez, se constituye en una alternativa a un proceso de homogeneización cultural.

4. *Carácter dinámico*: Además de evidenciarse a través de un trazado histórico de carácter físico y de elementos patrimoniales, los Itinerarios Culturales entrañan un factor dinamizador que actúa como un hilo conductor o cauce a través del que han fluido las influencias culturales recíprocas.

4.1. La dinámica del camino no obedece a leyes naturales o a fenómenos casuales, sino a procesos e intereses netamente humanos, por ende comprensibles sólo como fenómenos culturales.

4.2. A través de los Itinerarios Culturales entendidos como elementos dinámicos de comunicación cultural entre los pueblos, el patrimonio puede ser apreciado en su auténtica dimensión espacial e histórica, lo que contribuye a la conservación integral y sostenible del conjunto.

### **Indicadores específicos**

En cuanto a los indicadores fundamentales y diferenciados aplicables a la categoría de Itinerario Cultural, se considerarán la estructura de la red viaria y su sustrato material, los datos históricos de su uso, la existencia de manifestaciones culturales de origen compartido a lo largo (o en puntos dados) de la vía, las construcciones asociadas a la funcionalidad del camino, las prácticas, tradiciones, costumbres y usos comunes de carácter religioso, ritual, lingüístico, festivo, culinario, etc., la influencia recíproca en actividades como la música, los elementos de comunicación, y demás bienes culturales materiales e inmateriales cuya plena comprensión se relacionen con la funcionalidad histórica del camino mismo.

### **Tipos de Itinerarios Culturales:**

Los Itinerarios Culturales pueden clasificarse del siguiente modo:

- Atendiendo a su dimensión territorial: local, nacional, regional, continental o intercontinental.
- De acuerdo con su dimensión cultural: dentro de una región cultural determinada o a lo largo de diversas áreas que compartan un proceso de influencias recíprocas en la formación o evolución de sus valores culturales.
- Por su objetivo o función: social, económico, político o cultural. Estas características pueden tener una naturaleza compartida dentro de un contexto multidimensional.
- Por lo que se refiere a su duración temporal: Los que ya no se utilizan, o los que continúan desarrollándose bajo las influencias de intercambios socioeconómicos, políticos, y culturales.
- Por su configuración estructural: lineal, en forma de cinturón, cruciforme, o en red.
- En cuanto a su marco geográfico: terrestres, acuáticos, mixtos o de otra naturaleza física.

1 Reunión de Itinerarios Culturales Madrid (1994), Congreso internacional del CIIC de ICOMOS Ibiza (1999)

2 Reunión de Itinerarios Culturales Madrid (1994), Congreso internacional del CIIC de ICOMOS Ibiza (1999)

3 Reunión de Itinerarios Culturales Madrid (1994), Reunión científica internacional del CIIC de ICOMOS, Tenerife(1998)

4 Congreso internacional del CIIC de ICOMOS Tenerife (1998)



## Identificación

La identificación de un Itinerario Cultural debe basarse necesariamente en un conjunto de evidencias y elementos tangibles, testimonio del significado del Itinerario propiamente dicho. El Itinerario se determinará teniendo también en cuenta su contexto natural y geográfico, su funcionalidad, su duración temporal, su configuración estructural, y su dimensión simbólica y espiritual, la cual contribuirá a identificar y explicar su significado.

Los contenidos intangibles de un Itinerario Cultural son fundamentales para comprender su sentido y sus valores. Por tanto, los elementos y objetos materiales deben relacionarse siempre con otros valores de naturaleza intangible.

Aunque algunos tramos materiales del Itinerario Cultural no parezcan claramente conservados, la existencia y el valor del mismo en su conjunto puede ser evidente a través de los aspectos inmateriales.

En cada tramo (país, región, etc.) la autenticidad de un Itinerario Cultural deberá ser patente respecto al sentido global del mismo, así como en los vestigios materiales de su trazado y en los demás elementos patrimoniales tangibles e intangibles integrados dentro de la funcionalidad histórica del conjunto. También debe tenerse en cuenta, a efectos de su valoración comparativa, la duración temporal y la importancia histórica que revistan sus diferentes tramos con relación al conjunto del Itinerario.

Con vistas a la identificación y evaluación, podrán tenerse en cuenta las siguientes manifestaciones:

- Expresiones de procesos dinámicos sociales, económicos, políticos y culturales que sean resultado de intercambios entre áreas relacionadas entre sí;
- Características distintivas y compartidas de áreas conectadas por lazos históricos y culturales;
- Manifestaciones de movilidad y relaciones entre pueblos o grupos étnicos de diferentes culturas;
- Rasgos culturales específicos enraizados en la vida tradicional de diferentes comunidades;
- Bienes patrimoniales y prácticas culturales - tales como ceremonias, festivales y celebraciones religiosas representativas de valores compartidos entre diferentes comunidades dentro de una o diversas áreas culturales e históricas - relacionados con el sentido y funcionalidad del propio Itinerario”.

Otros aspectos del actual proyecto de Carta de Itinerarios Culturales se refieren a la necesidad de fomentar la conciencia social y la participación de los habitantes de las áreas que comprenda el Itinerario; al establecimiento de medidas eficaces contra los riesgos, como los que pueden derivarse de una explotación turística inadecuada; a la coordinación de las políticas de las diversas instituciones que inciden en su marco administrativo y geográfico, etc.

Cuando se trata de Itinerarios que atraviesan diversos países, el proyecto hace hincapié en la cooperación internacional. En este sentido, señala que *“Los nexos históricos materializados a través de los Itinerarios Culturales pueden ayudar a promover proyectos de cooperación que tengan como base el reencuentro de pueblos que compartieron determinados valores y conocimientos en el pasado”*.

## 5- Aspectos metodológicos.

En lo relativo a la metodología, son de destacar dos aspectos. El primero de ellos se refiere a la importancia de identificar cada Itinerario Cultural en su integridad, con el fin de no perder de vista la identidad histórica y el significado global del mismo, que es lo que da sentido a cada uno de sus tramos.

Desgraciadamente, la carrera política de los Estados para conseguir inscripciones en la Lista del Patrimonio Mundial - unida a la falta de claridad conceptual aun reinante en la comunidad científica internacional y en el seno de los organismos internacionales - ha conducido a la inscripción de tramos de itinerarios culturales sin tener en cuenta el valor relativo de los mismos, sobre bases comparativas, dentro del conjunto que define al itinerario. Ello ha contribuido no sólo a acentuar la confusión conceptual, sino a ignorar el auténtico significado histórico y cultural del propio itinerario, reduciendo así la importancia de los tramos inscritos, tanto en términos relativos como absolutos, y del itinerario cultural en su conjunto. Por otra parte, representa una falta de criterio científico muy grave desde el punto de vista internacional, e incluso podría constituir un grave perjuicio para otros países que, ofreciendo una mayor representatividad de los valores inherentes al itinerario, pudieran aspirar a inscribir sus tramos posteriormente. Todo ello ha fomentado también la perpetuación de una situación absurda -que tanto ICOMOS como la UNESCO tendrán que aclarar en el futuro- en la que determinados tramos de Itinerarios Culturales históricos de importancia, como el correspondiente a la Quebrada de Humahuaca en Argentina, se hallan inscritos como paisajes culturales, perdiendo así, en la lectura internacional y oficial que ofrecen, su más profundo y auténtico valor y significado.

El segundo aspecto a destacar es el que se relaciona con la metodología científica diseñada y empleada por el CIIC para identificar, promocionar e inventariar los Itinerarios Culturales. Ésta consiste en una serie de fichas que sirven de soporte a tales tareas. Estas fichas, que pueden ser consultadas en el sitio web del CIIC ([www.icomos-ciic.org](http://www.icomos-ciic.org)), han servido para constituir una rica base de datos sobre Itinerarios Culturales del mundo que el CIIC guarda en sus archivos, a disposición de los investigadores interesados.

## 6- Itinerarios Culturales y Turismo Cultural

En lo que respecta al Turismo Cultural, el proyecto advierte de la necesidad de evitar la confusión entre rutas turísticas - aun aquellas de contenido cultural- e Itinerarios Culturales, si bien reconoce la posibilidad e importancia de incluir a éstos dentro de las auténticas rutas histórico-culturales del mundo. No en vano, el propio proyecto los define como un elemento capaz de generar un desarrollo sostenible de los pueblos. Y ha de tenerse en cuenta que al constituir un concepto integrador que ofrece una lectura de conjunto, la importancia relativa de cada una de sus partes, así como el fomento de actuaciones positivas en cada una de ellas, suscita interés y beneficia a las restantes.

El proyecto también advierte de la conveniencia de que el turismo sea gestionado dando cabida a las empresas y a la población local, y evitando que se convierta en un monopolio de las grandes multinacionales o de los grupos empresariales de los países más desarrollados por los que atraviesa un Itinerario.

Con el fin de que los Itinerarios Culturales sirvan para ampliar el conocimiento y el disfrute que ofrece la apreciación del cruce de culturas y civilizaciones generado por los Itinerarios Culturales - y en el que los pueblos que han contribuido a su existencia pueden sentirse representados con una dimensión mayor y más realista de su identidad - el proyecto expone la necesidad de preservar los auténticos valores, la integridad y la interpretación sincera de su significado, como elementos esenciales a ser transmitidos a los visitantes.

Para preservar esos valores se recomienda, en fin, que el desarrollo turístico sea precedido de estudios de impacto ambiental, así como de planes de uso público y participación social.

## **7- Consideraciones finales**

Fruto de una creciente inquietud científica y social, los Itinerarios Culturales – además de constituir una realidad histórica patente en sus vestigios - representan una nueva aproximación conceptual que enriquece e ilustra la valoración mundial del patrimonio cultural desde una perspectiva multidimensional, y contribuyen decisivamente a su entendimiento.

Por tanto, desde el punto de vista de la comprensión del patrimonio tangible e intangible que tenga raíces e influencias compartidas, los Itinerarios Culturales resultan una herramienta fundamental para entender las relaciones e intercambios culturales entre dos o más grupos vinculados por una vía histórica deliberadamente establecida.

La innovación que el término Itinerarios Culturales plantea nos descubre el contenido patrimonial de un determinado y concreto fenómeno de movilidad e intercambios humanos en sí mismo: las vías de comunicación que facilitaron su flujo y que tienen - o tuvieron en el pasado- una finalidad propia y determinada.

Teniendo en cuenta la riqueza y variedad tanto de las interrelaciones como de los bienes culturales y naturales que pueden existir dentro de un Itinerario Cultural (monumentos, restos arqueológicos, ciudades históricas, arquitectura vernácula, patrimonio industrial y tecnológico, obras públicas, paisajes culturales y naturales, medios de transporte y otros exponentes de la aplicación de conocimientos específicos y habilidades técnicas), los Itinerarios Culturales constituyen un instrumento idóneo para ilustrar el hecho de que la realidad cultural es una evidencia polifacética que requiere una aproximación multidisciplinar. Así mismo renuevan las hipótesis científicas y permiten acrecentar los conocimientos técnicos, artísticos y culturales.

Los Itinerarios Culturales suponen, en fin, una importante vía para la comprensión mutua, la cooperación y el desarrollo de los pueblos, así como para establecer pautas para un turismo cultural sostenible y de calidad que contribuya a una mejor comprensión de la compleja y auténtica dimensión de nuestra identidad cultural. Vienen, en fin, a confirmarnos que la civilización universal es patrimonio de todos, como resultado de un proceso histórico al que todos los pueblos – con independencia de quiénes hayan escrito la historia – han contribuido, a través de sus recíprocas influencias culturales.

De todos nosotros depende identificarlos, valorarlos, y administrarlos sabiamente.

**Madrid, 19 de noviembre, 2004**

**María Rosa Suárez-Inclán**

**Presidenta del Comité Español  
y del CIIC de ICOMOS**

---

<sup>i</sup> ICOMOS es el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Históricos, organismo científico asesor de la UNESCO en materia de patrimonio, especialmente de Patrimonio Mundial.

<sup>ii</sup> “The Iberian Peninsula and Cultural Routes of the Mediterranean : commerce and civilisation; an intercontinental scope” (Alicante. Spain. 16-19 Nov. 1997)

International Symposium on “Intercontinental Cultural Crossroads; Cultural Itineraries, Legislation and Cultural Tourism”. (Tenerife, Spain. 5-8 Sept. 1998)

“The wine and the vine routes in the Mediterranean Cultural Heritage”. (La Rioja, Spain. 17-19 May 1999)

International Congress on “Hispano-Portuguese Bastioned Fortifications Across Five Continents”. (Ibiza, Soain. 18-20 May 1999)

Seminar on “Methodology, Definitions and operative Aspects of Cultural Itineraries”(1<sup>st</sup> part: Ibiza, Spain. 21-22 May 1999)

Seminar on “Methodology, Definitions and operative Aspects of Cultural Itineraries” (2<sup>nd</sup> part: Mexico City and Guanajuato, Mexico. Oct. 1999)

International Seminar on: “1. Intangible Heritage and Cultural Routes in a Universal Context; 2. Steps towards making a Pre inventory of Cultural Routes: a) Strategies and Teams; b) Projects and Contents”. (Navarra, Spain, 20-24 June 2001)

Scientific meeting on “Conceptual and substantive independence of Cultural Routes in relation to Cultural Landscapes”. This meeting was held on 4 December 2002 during the ICOMOS 13th General Assembly in Madrid, Spain. A recommendation was adopted and submitted to the General Assembly at its plenary session held in the morning of December 5th.

Scientific workshop on conceptual and operational aspects with the participation of officers of the CIIC and some outstanding specialists, as well

as representatives of the UNESCO (Madrid, Spain. 29-30 May 2003).

Scientific Conference of the CIIC. "Identification, Promotion, and Inventory of Cultural Routes: Fortifications and port cities as components of cultural routes; control and use of land; trade routes; pilgrimage routes". (Ferrol, Spain, 1-3 October 2004).

iii Se reproducen a continuación algunos extractos de análisis y aportaciones conceptuales realizadas por miembros de todo el mundo del Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS:

"Actualmente, el estado del patrimonio cultural es preocupante. Su integridad cultural se halla destruida, su patrimonio común está fragmentado en sistemas nacionales cerrados y, en la mayoría de los casos, es poco conocido en el mundo. No existen políticas coordinadas para la protección y promoción del patrimonio. Las crisis económicas, la legislación obsoleta de los países en transición, los conflictos, tanto militares como étnicos, y las catástrofes naturales no solo afectan negativamente sino que ponen en serio peligro al patrimonio cultural que resulta muy vulnerable. La identificación, el estudio y la promoción de los itinerarios culturales deben ayudar a poner fin a este estado de cosas, lanzando y divulgando la idea de este nuevo papel que corresponde al patrimonio cultural y definir, por vez primera, la macro estructura del patrimonio dentro de los itinerarios culturales regionales e internacionales. El patrimonio debe ser identificado como un sistema, una comunidad unida que cuenta con sus propias infraestructuras, redes de células, zonas y centros, y no solamente como una mera suma de sistemas nacionales aislados".

"El nuevo concepto abarcado por los itinerarios puede dotar a la política de preservación de una amplitud territorial, una integridad cultural y una armonización de acciones y contenidos que pocas veces se ha logrado hasta ahora".

"El itinerario cultural constituye en sí mismo un bien cultural adaptado a las diversas culturas que ha ido fecundando y a las cuales trasciende como un valor de conjunto al ofrecer una serie sustantiva de características y escalas de valores compartidos. Dentro de su identidad global, el valor de sus partes reside en su interés común, plural y participativo. De esta forma contribuye a lograr una asunción más completa y enriquecedora de la propia identidad, al tener en cuenta que ésta se inscribe en una dimensión más amplia, representada por la realidad cultural compartida, dentro de los lazos culturales universales".

"Esta trascendencia de escala permite, en primera instancia, una vinculación cultural entre pueblos, ciudades, regiones y continentes. Esta amplitud es importante desde el punto de vista territorial y del tratamiento integral de los diversos elementos patrimoniales que incluye pero, a su vez, se constituye en una alternativa a un proceso de homogeneización cultural. Desde esta perspectiva, los itinerarios se erigen en un posible punto de reencuentro con una historia y una geografía debilitadas en sus contenidos, en una recuperación del tiempo y el espacio propios de cada cultura. Ofrecen así mismo la oportunidad de volver a compartir un espacio cultural común y vincular el territorio con un patrimonio intangible de gran valor para la vida tradicional de las comunidades implicadas en su trayecto".

"En un contexto universal, ya no es válida la idea de seres y países individualistas encerrados en una dinámica meramente interna. Especialmente ante los aspectos negativos de la globalización actual, interesa reconocer que formamos parte de grupos culturales unidos por factores comunes de cohesión entre nuestras respectivas identidades, así como por intereses compartidos. Los itinerarios culturales nos brindan la oportunidad de revalorizar nuestra propia identidad, y también nuestros principios como individuos y como grupo cultural".

"Se hace así evidente que en el tratamiento que demos a la identidad cultural es donde reside la esperanza de salvaguardar la riqueza cultural que corresponde a la humanidad en su conjunto, a través de la reafirmación y el respeto a lo particular. Y es precisamente en ese ámbito y sentido de lo particular o singular donde se debe procurar el diálogo cultural con otros pueblos, y no la imposición o la intolerancia. El desarrollo humano, tal y como hoy en día lo conocemos, es en gran medida resultado de los itinerarios culturales que tendieron puentes de comunicación, intercambio y entendimiento entre distintos pueblos. A través de ellos, los seres humanos se entremezclaron dando lugar a una diversidad cultural con identidades compartidas y diferentes matices y, al mismo tiempo, con personalidad local propia en el patrimonio construido e intangible. Todos y cada uno de los pueblos han aportado conocimiento y cultura que, merced al efecto multiplicador de los intercambios, se han ido introduciendo entre la humanidad, adoptando formas y características propias en cada caso. El análisis e interpretación de esos cruces permiten afirmar nuestros rasgos peculiares y característicos y, simultáneamente, nos proporcionan otra imagen más integral de nosotros mismos".

"Tradicionalmente, la carga emocional que ha acompañado a muchos itinerarios culturales históricos ha sido muy negativa. Sin embargo, éstos pueden ilustrar por sí mismos los resultados positivos del encuentro y la mezcla de gentes de diferentes grupos del mundo que han llegado a producir una particular forma de vida y a generar una "cultura específica". Además, las historias comunes y las culturas vivas de diferentes comunidades humanas, relacionadas a través de un itinerario cultural, ofrecen un factor favorable para el entendimiento y la solidaridad entre los pueblos".

"Los itinerarios culturales históricos no han supuesto únicamente el desplazamiento de los hombres, sino también el de sus ideas, así como el de la política, las guerras y la paz, el mal y el bien. Por las rutas culturales han pasado las misiones religiosas, las caravanas de peregrinos, los viajeros, los invasores y las caravanas comerciales. Estos desplazamientos han jugado un papel muy importante en el enriquecimiento de la civilización y su difusión en el mundo. La civilización, en un sentido amplio, ha sido el fruto de un encuentro universal entre los pueblos y una creación mutua".

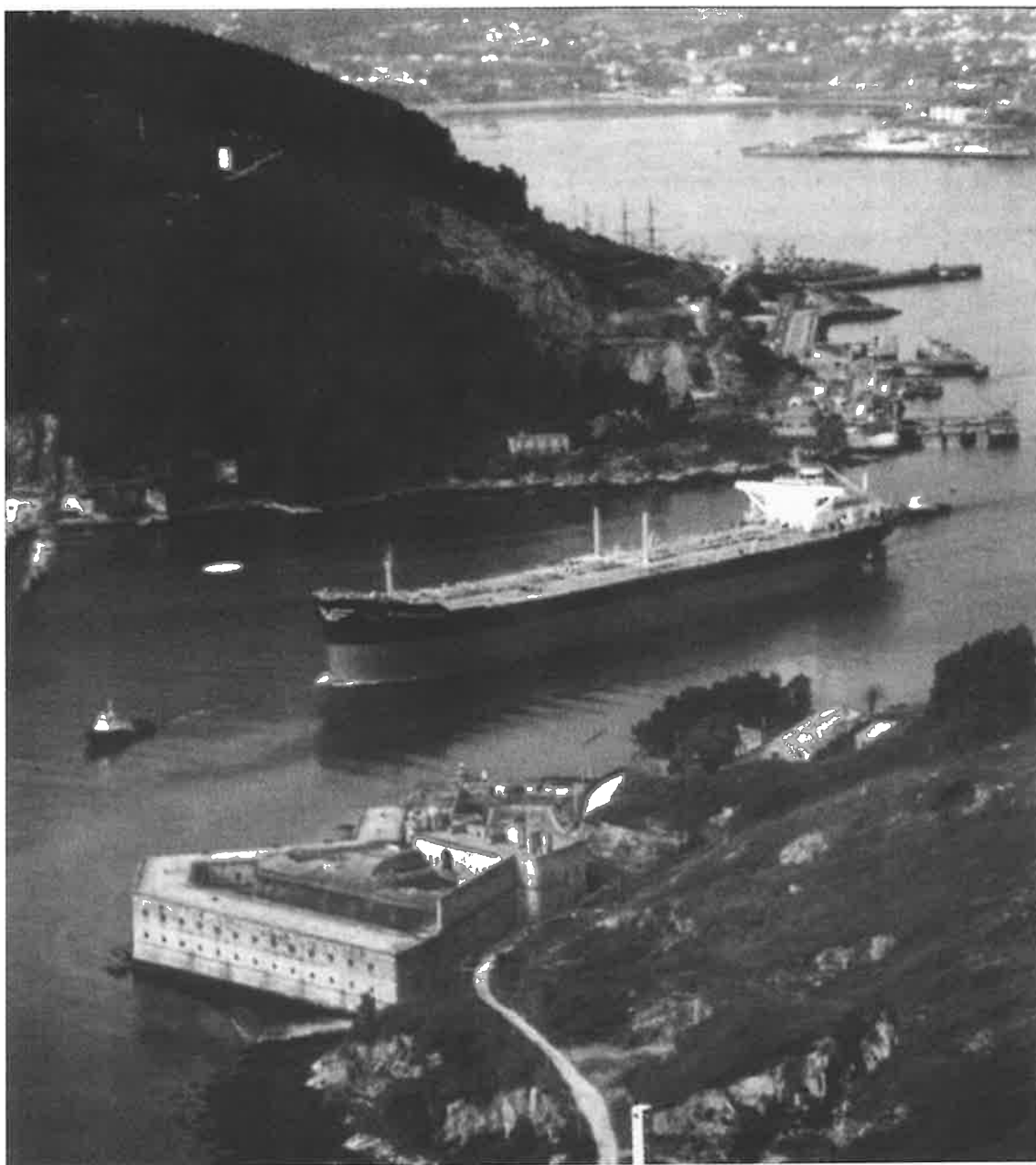
Por lo que se refiere al patrimonio intangible, no cabe duda de que "La dimensión inmaterial del patrimonio es resultado conjunto de la autenticidad e integridad histórica de los mensajes del patrimonio físico, los monumentos y los sitios, y de la interdependencia de los elementos significativos de los itinerarios culturales. El estudio de los valores intangibles refuerza la comprensión de los valores tangibles que se encuentran directamente asociados a la conservación tradicional del patrimonio. Esta realidad es especialmente importante para ... la protección de un valor superior a la suma de los elementos que constituyen el itinerario cultural y que le confiere su sentido".

"Además de una realidad de carácter material, los itinerarios culturales entrañan un elemento dinamizador que actúa como un hilo conductor o cauce a través del cual han fluido los vasos comunicantes del proceso civilizatorio. En su seno, y a lo largo de la historia, se han producido múltiples flujos y reflujos con aportaciones enriquecedoras para el conjunto, emanadas desde los diversos puntos de su recorrido. Ese fluido vital de la cultura se manifiesta en el espíritu y las tradiciones que constituyen el patrimonio intangible de los itinerarios culturales. Así, junto a los bienes patrimoniales de carácter material o tangible, dichos itinerarios representan un crisol de bienes inmateriales que explican el alma de los pueblos. Si a través del estudio y promoción de un itinerario cultural logramos que esa esencia profunda sirva para construir un espacio de reencuentros, habremos contribuido de forma sustantiva a superar algunos de los grandes lastres que la humanidad aún sigue arrastrando: el racismo, la segregación, la discriminación, el aislacionismo, la falta de solidaridad, las barreras a la información y al conocimiento, etc. A través de los itinerarios culturales entendidos como elementos dinamizadores de la sociedad, el patrimonio histórico puede ser considerado en su dimensión viva, como pilar de desarrollo integral y sostenible".

"En los itinerarios culturales, en fin, se combinan de forma armónica las diferentes disciplinas de la conservación del patrimonio cultural internacionalmente reconocidas por ICOMOS como la arqueología, los paisajes culturales, las ciudades históricas, la arquitectura vernácula, los materiales constructivos, el turismo cultural, y las cuestiones jurídicas, entre otras".



ICOMOS



ACTAS DEL COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DE ITINERARIOS  
CULTURALES (CIIC). NÚM. 2

JOURNALS OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC COMMITTEE  
ON CULTURAL ROUTES (CIIC). N. 2

CAHIERS DU COMITÉ SCIENTIFIQUE INTERNACIONAL DES  
ITINÉRAIRES CULTURELS (CIIC). N° 2





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTAIRE de FORTIFICATIONS BASTIONNEES

DENOMINATION: Fort portugais de Ouidah

### 1. EMPLACEMENT

PAYS: Benin

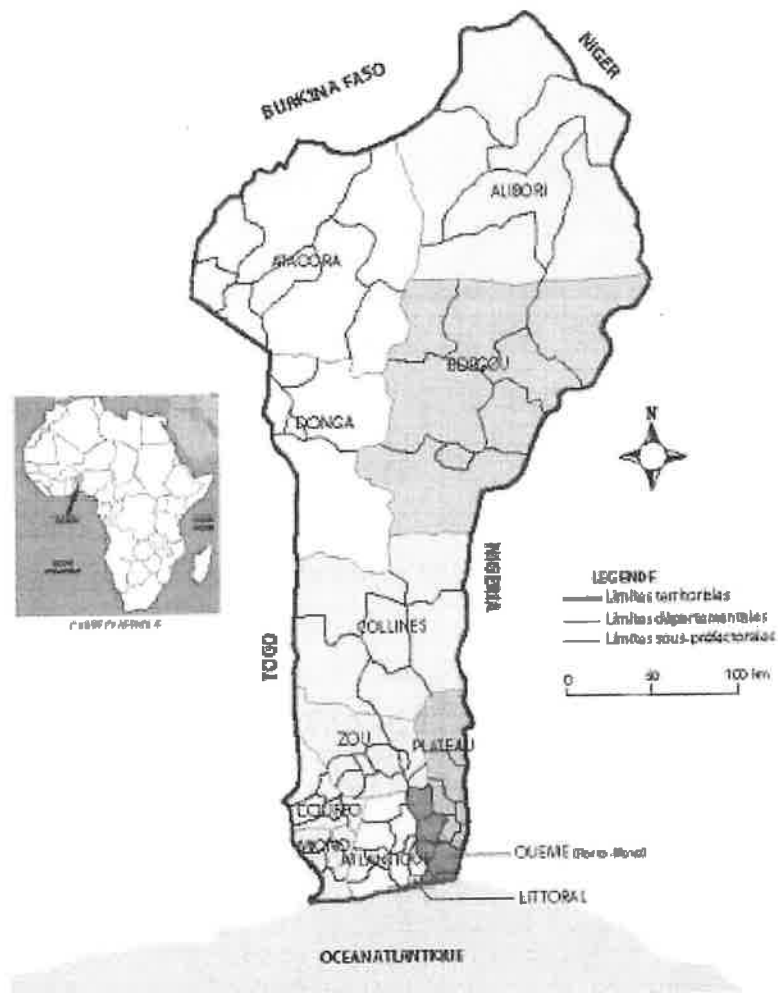
#### LOCALISATION

Municipalité: Ouidah

Département: Littoral

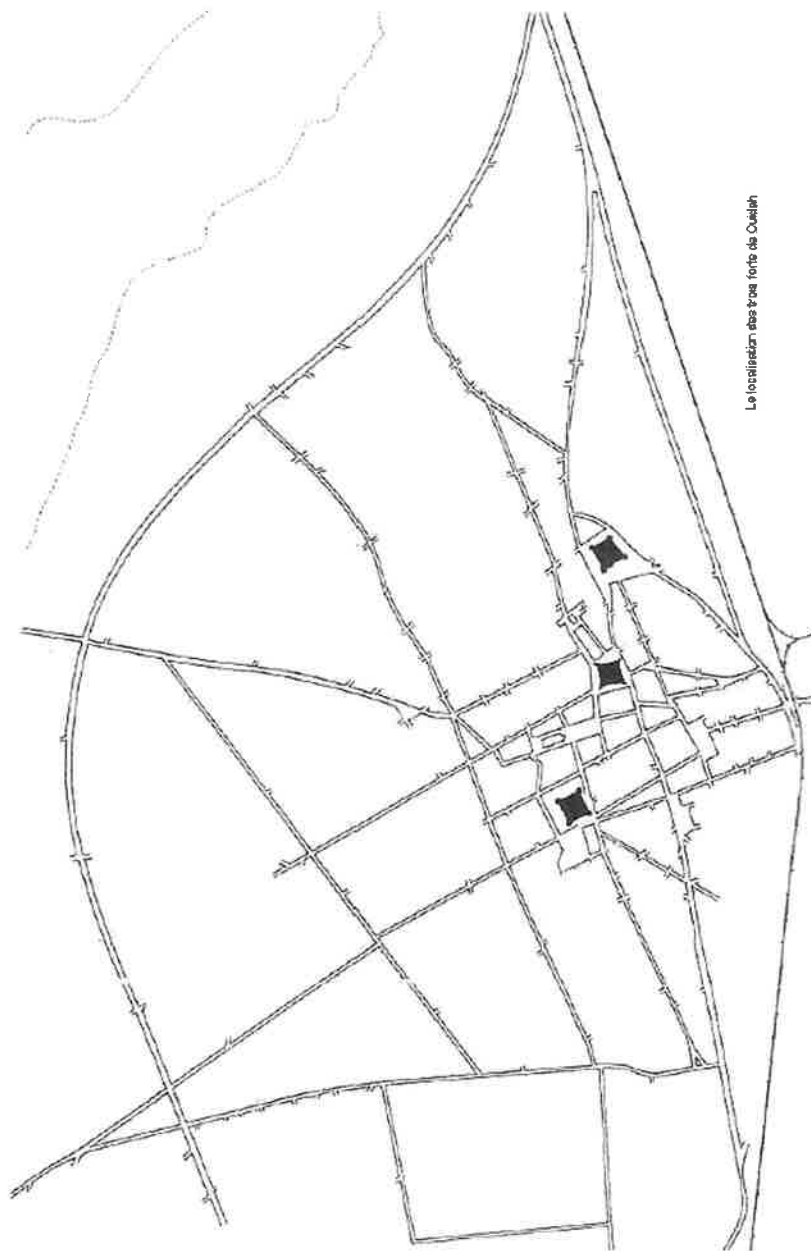
Provincia: Ñeembucú

### 2. PLAN DE L'EMPLACEMENT





Fort. Fortuna



La localisation des trois forts de Ouellet

### 3. PRINCIPAUX RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES

#### **EPOQUE DE LA CONSTRUCTION (Date exacte ou période et observations estimées nécessaires)**

Epoque de construction: 18<sup>e</sup> siècle (1721).

#### **CONSTRUCTEUR (Ingénieur militaire, maître d'œuvre et d'ouvrage)**

Le fort a été construit par le Capitaine de vaisseau Joseph Torres qui avait à l'époque le souci de lever un défi suite aux nombreux échecs essuyés par le Portugal devant les autres puissances européennes qui contrôlaient presque toutes les interventions sur la côte africaine.

#### **TYPOLOGIE (Forteresse bastionnée, murailles, batteries côtières et d'artillerie, ouvrages, bastions, etc.) :**

Forteresse bastionnée

Le fort une fois construit était plus important que les autres avec ses diverses composantes de défense et de commerce d'esclaves (entrepôts, casernes, porcheries, fossé d'artillerie ...). Il avait subi plusieurs transformations au cours des siècles notamment au niveau des bastions (donjons) de forme ronde dont celui de l'angle Nord-Ouest qui prit une forme quadrangulaire pour des commodités de défense. C'est en 1989, lors de sa restauration que les tourelles reprirent leur forme d'origine.

#### **FONCTION DANS LE SYSTEME DEFENSIF (Embouchure de fleuve, entrée de canaux, de ports, montagnes, promontoires, forêts, etc.)**

Lieu et passage incontournable des esclaves en partance pour le nouveau monde, le fort est situé sur l'itinéraire de la plupart des esclaves venant de la partie Nord de la côte historique de Ouidah.

#### **IMPORTANCE HISTORIQUE-CULTURELLE (Relation géostratégique régionale, défense de villes portuaire, etc., en incluant sa relation avec d'autres fortifications historiques du même système défensif, etc. Evénements historiques qui y sont attachés, etc.)**

Le fort, comme la plupart de ceux qui existaient dans la ville avait non seulement pour rôle d'assurer la protection des lieux d'échanges et des négriers installés dans la ville, mais aussi des autochtones souvent menacés par les royaumes voisins jaloux de l'épanouissement de ce qui ne fut qu'une campagne située à près de 4 Km de la mer (c'est-à-dire Ouidah). Ce n'est plus tard vers la moitié du XVI<sup>e</sup> siècle que les forts ont joué le rôle de véritables lieux d'échange de marchandises.

Les plus importants forts de la ville sont au nombre de trois : le fort Anglais, le fort Français et le fort Portugais. Ils étaient tous situés à près de 3 Km de la mer.

De tous les forts de la cité, seul celui des Portugais garde encore aujourd'hui les formes expressives de son architecture défensive. Celui des Français construit en 1671 avait été démoli en 1903. Le fort Anglais (fort William) développa ses activités jusqu'au début des années 1780.

### 4. PRINCIPALES ETAPES DE CONSTRUCTION

La colonisation française (1894) ne remet pas en cause la souveraineté portugaise sur le fort. Celui-ci avait conservé son autonomie symbolique jusqu'en 1960 (date de l'indépendance du Dahomey). Le fort a été ensuite restauré par l'état du Dahomey qui y installe un musée historique.

De 1986 à 1990 le fort fut à nouveau restauré sur la base des plans de 1890 grâce à la contribution de la fondation Calouste Gulbenkian du Portugal et de la Préfecture de l'Atlantique (Bénin). Ces nouvelles composantes sont les bâtiments de la caserne, du corps de garde, de l'église qui s'ajoutent à l'ancienne résidence restaurée. Un théâtre de plein air fut également installé pour des activités culturelles.

### 5. MATERIAUX DE CONSTRUCTION

#### **Résidence (actuel musée)**

Soubassement : briques de terre cuite avec enduit ciment.

Sol : chape ciment ou forme de dallage en béton (extérieur).

Murs : briques en terre cuite ou parpaings de ciment avec enduit ciment.

Escaliers : béton armé.

Plancher étage : béton armé (forme de dallage en béton armé).

Portes : persiennes à lamelles fixes en bois ; semi - persiennes à lamelles fixes en bois.

Fenêtres : persiennes à lamelles fixes en bois, à battants.

Plafond : isorel.



Charpente : bois (acajou).  
Couverture : onduline.

#### **Bâtiment de garde (bureaux du personnel)**

Soubassement : parpaings ciment et béton armé.  
Sol : forme de dallage en béton sur remblais en sable de mer.  
Poteaux : en béton armé.  
Murs : parpaings de ciment avec enduit ciment.  
Plancher : forme de dallage en béton.  
Portes de fenêtres : pleines en bois (acajou).  
Marches : forme de dallage en béton armé.  
Escalier : béton armé.  
Plafond : dalle en béton armé (hourdis).  
Charpente : acajou.  
Couvertures : tuiles toscanes.

#### **Caserne (atelier des artisans et buvette)**

Soubassement : parpaings ciment et béton armé.  
Sol : forme de dallage en béton armé sur remblais en sable.  
Murs : parpaings de ciment avec enduit ciment.  
Poteaux : béton armé.  
Portes et fenêtres : pleines en bois (acajou).  
Charpente : bois (acajou).  
Couverture : tuiles toscanes.

#### **Chapelle (salle d'exposition temporaire)**

Soubassement : béton armé et parpaings ciment.  
Sol : forme de dallage en béton armé sur remblais en sable de mer.  
Murs : parpaings de terre stabilisée au ciment avec enduit en ciment.  
Poteaux : béton armé, portes : pleines en bois (acajou).  
Charpente : bois (acajou).  
Couverture : tuiles toscanes.

#### **Théâtre**

Gradins : béton armé.  
Scène : forme de dallage en béton armé sur terre damée.

#### **Bastions et murailles**

Soubassement : parpaings de ciment et béton armé.  
Murs : terre stabilisée au ciment avec enduit ciment : poteaux et chaînages en béton armé.  
Couverture : tuiles toscanes coiffant tous les murs.

## **6. CONSERVATION**

### **ETAT DE CONSERVATION (Bon, moyen, mauvais. Préciser)**

Bon.

### **PROPRIETE ET SITUATION ACTUELLE (Propriété de ..., abandonnée, etc. Préciser)**

Propriété due la Direction du Patrimoine/Ministère de la Culture, de l'Artisanat et du Tourisme

### **AUTHENTICITE (Dans son cas, superpositions des formes, matériaux et techniques de construction)**

La résidence (actuel musée) n'a subi que de restaurations très légères elle est dans sa forme authentique. Toutes les autres composantes du projet ont subi des restaurations très importantes puis qu'elles étaient dans un état de ruine.

Les matériaux d'origine sont surtout les briques en terre cuite jointoyées au mortier à base de poudre obtenue à partir de coquilles d'huîtres calcinées

L'ensemble des couvertures qui étaient en tuiles faites de terre cuite ont été réutilisées en majorité pour donner une allure authentique à l'ouvrage

### **AUTHENTICITE (Dans son cas, superpositions des formes, matériaux et techniques de construction)**

La résidence (actuel musée) n'a subi que de restaurations très légères elle est dans sa forme authentique. Toutes les autres composantes du projet ont subi des restaurations très importantes puis qu'elles étaient dans un état de ruine.

Les matériaux d'origine sont surtout les briques en terre cuite jointoyées au mortier à base de poudre obtenue à partir de coquilles d'huîtres calcinées

L'ensemble des couvertures qui étaient en tuiles faites de terre cuite ont été réutilisées en majorité pour donner une allure authentique à l'ouvrage

### **INTEGRITE (Altérations partielles, reconstruction)**

Deux formes d'intégrité sont observées :

Les altérations partielles observées au niveau de la résidence (musée) ont entraîné sa restauration

Les murs de clôture et les tourelles ont subi des restaurations. La tourelle Nord-Ouest et les autres composantes ont été reconstruites à l'identique pour donner au site une image originelle.

A l'issue de la dernière restauration une stèle a été érigée devant le fort en l'honneur de la fondation Calouste Gulbenkian.

### **PROTECTION JURIDIQUE ET ADMINISTRATION RESPONSABLE (Locale, régionale, nationale, mondiale)**

La protection juridique est nationale; le fort faisant partie des sites classés à Ouidah et sur le plan national.

La Direction du Patrimoine du Ministère de la Culture, de l'Artisanat et du Tourisme est l'organe responsable de la gestion du site transformé aujourd'hui en musée d'histoire sur la traite négrière et les survivances culturelles qui y sont rattachées.

### **PROTECTION SOCIALE (Haute, moyenne, faible)**

L'état de conservation et le rôle qu'a joué cet ouvrage dans l'histoire du Dahomey lui confèrent une haute protection sociale. Le fort était un lieu craint puisqu'il était un ouvrage défensif et un lieu de passage des esclaves avant leur départ au nouveau monde.

### **USAGE ACTUEL (Militaire, musée, site historique, logement, etc.)**

Le fort est transformé aujourd'hui en musée d'histoire. C'est aussi un musée de site qui rappelle incontestablement l'histoire de la traite négrière en Afrique occidentale et plus précisément à Ouidah

### **ENVIRONNEMENT (Urbain, industriel, paysage, etc.)**

Le fort se trouve dans le tissu ancien de la ville de Ouidah. Il fait partie des éléments structurants de la ville de par sa position stratégique dans le tissu urbain.

### **PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (Suffisant, insuffisant. Préciser)**

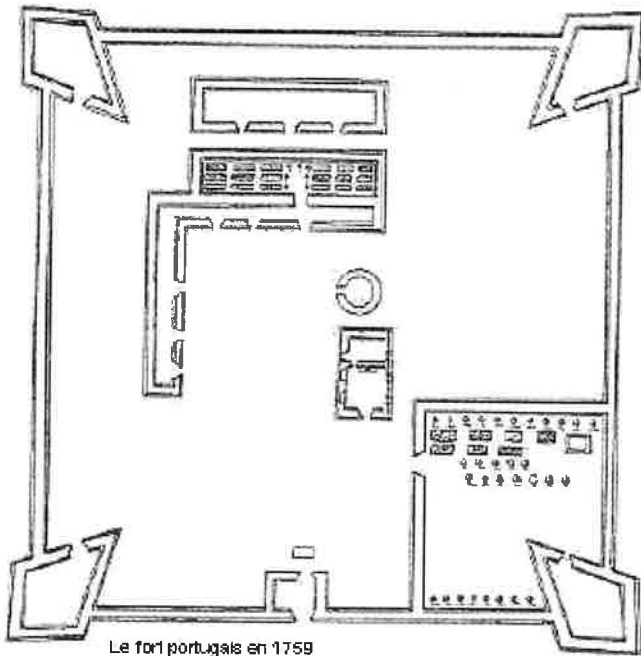
La protection de l'environnement est suffisante dans la mesure où le fort était entouré de fossés qui existent encore aujourd'hui sur les parties Sud et Ouest.

A cela s'ajoute le fait que le site fortifié est délimité sur ces quatre côtés par des rues et des îlots.

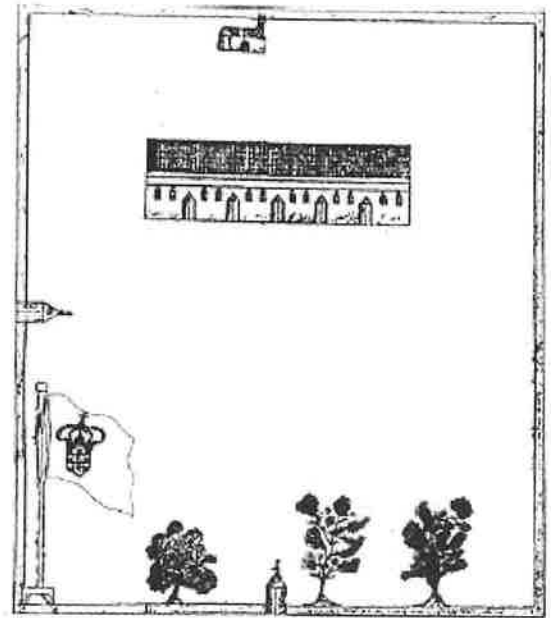
### **DETERIORATION DE L'ENVIRONNEMENT (Haute, moyenne, faible, inexistante)**

L'installation d'une buvette sise du côté Ouest non loin de l'entrée principale constitue un élément agressif de la forteresse. Les dernières décisions de la mairie qui constitueraient à détruire cet élément qui se trouve dans la zone tampon permettraient de régler l'équilibre d'ensemble de l'ouvrage.

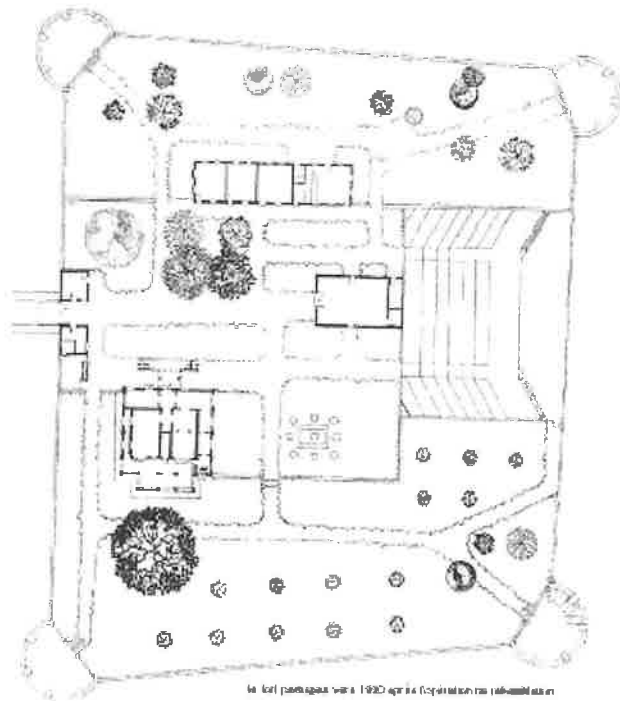
## 7. IMAGES



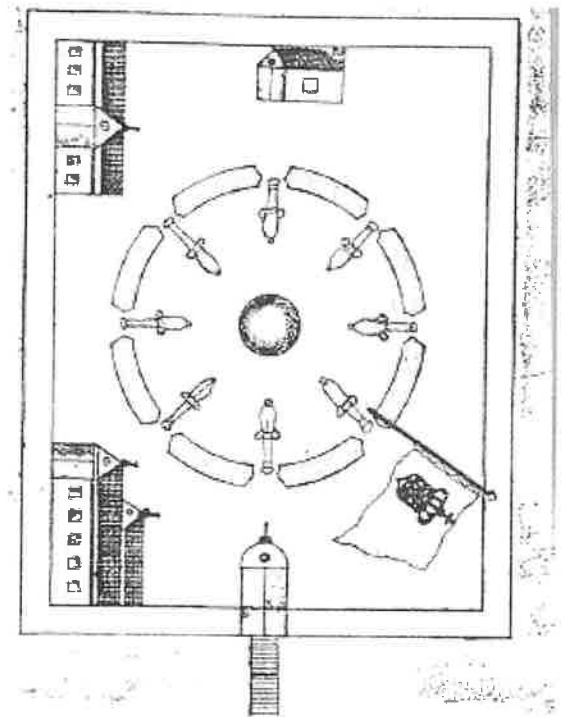
Le fort portugais en 1759



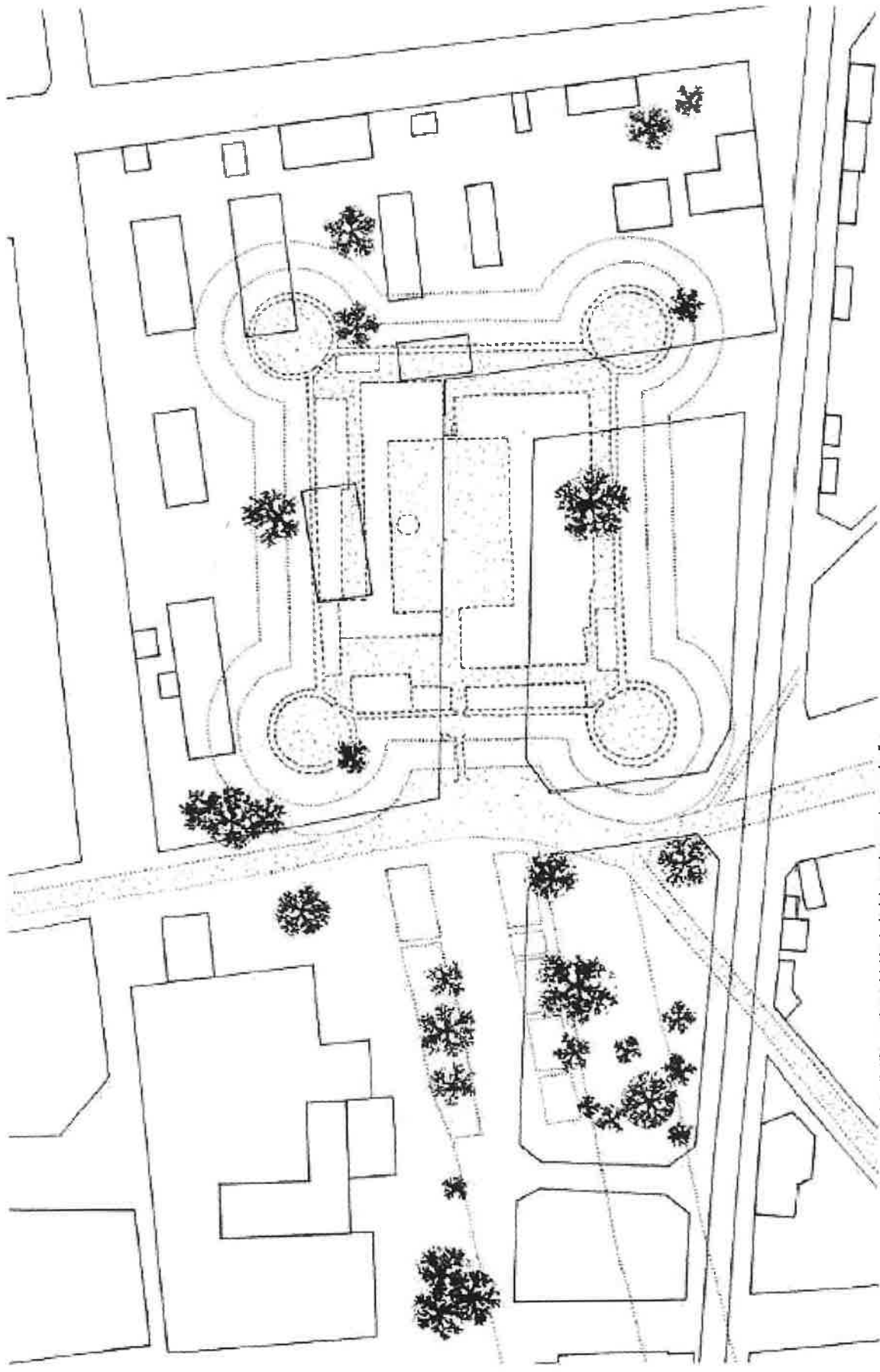
Plan du fort portugais du début du XVIIIe siècle qui propose deux organisations spatiales différentes



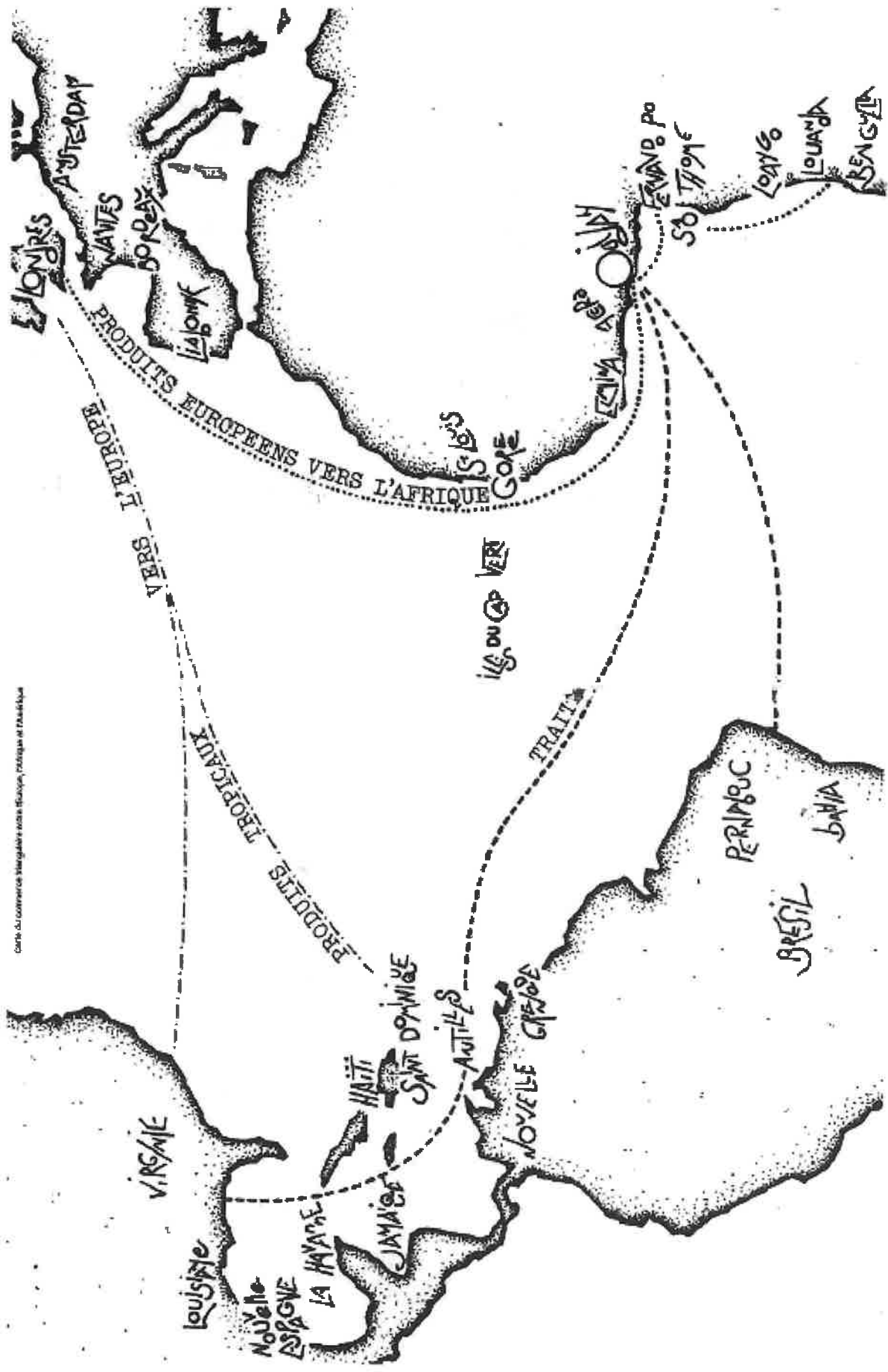
Le fort portugais vers 1890 après l'opération de réhabilitation



Plan du fort portugais du début du XVIIIe siècle qui propose deux organisations spatiales différentes



Localisation vraisemblable du fort français sur place actuelle



Carte du commerce triangulaire entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique

Le plan levé vers 1772 par l'aumônier du fort français souligne l'extension de la cité (L) au nord du domaine du

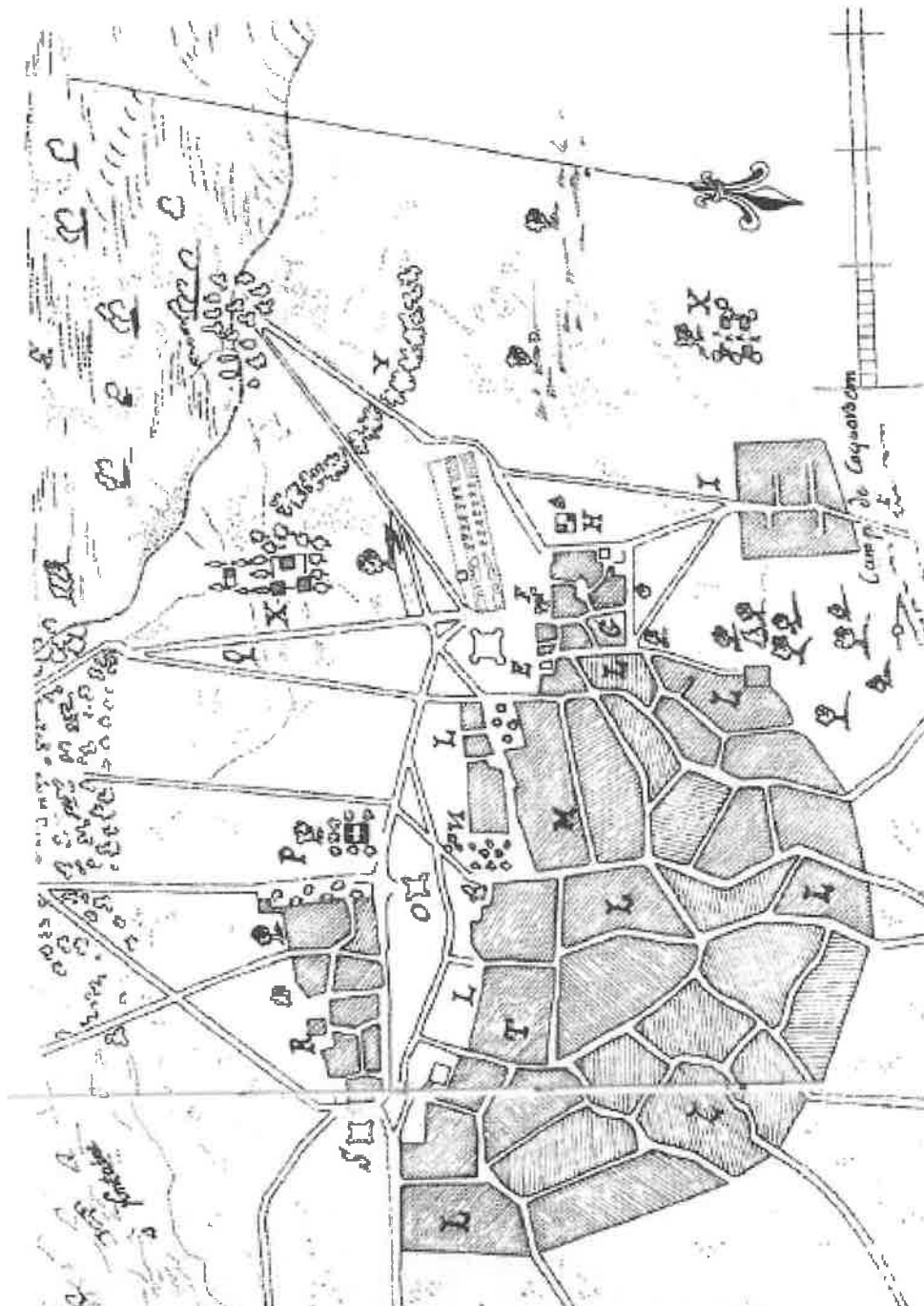
Yovogan (M). Ces quartiers forment un demi-cercle et représentent environ 90% de

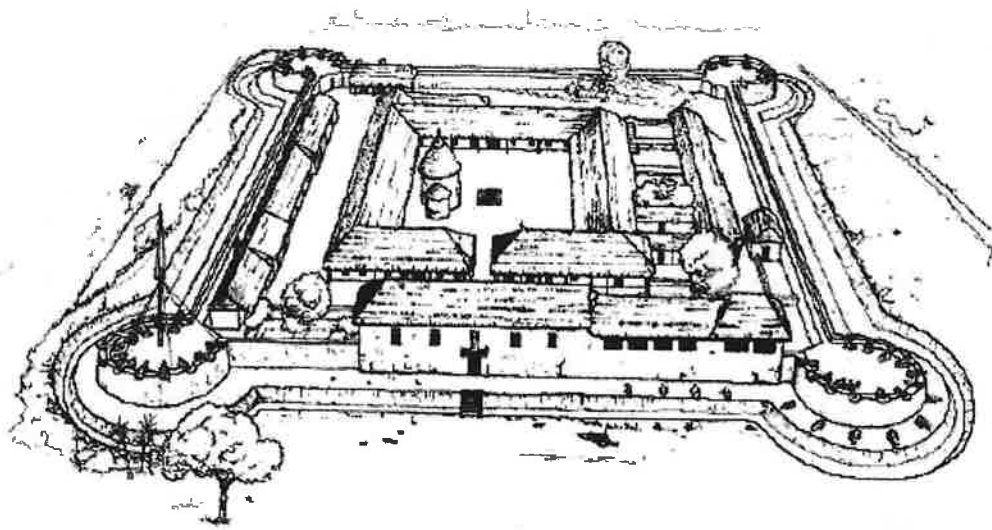
l'agglomération. Ils accueillent le marché (T). Les «villages» (R) des forts anglais (O) et portugais (S)

forment au sud, un quartier isolé tandis que le «village» (G) du fort français (E) borde les quartiers fons à l'ouest. Le domaine du chef guerrier Coquaracou (I)

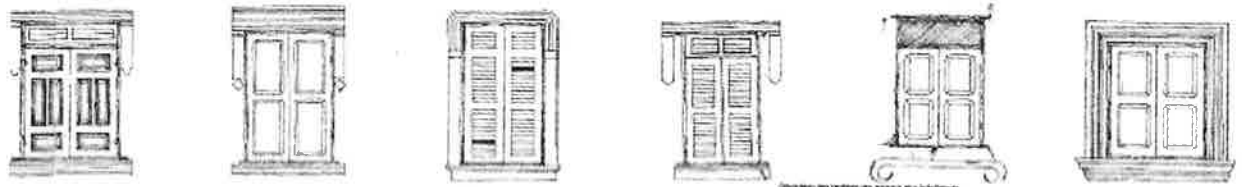
qui surveille la cité, est établi au nord-ouest, non loin de l'actuel camp militaire. L'abbé Bullet signale également de nombreux temples «fétiches» établis hors de la ville (H, X) ou à la limite des quartiers (F) auxquels ils sont attachés.

Il attribue au Yovogan la responsabilité du temple des pythons (N), localisé sur son site actuel. Il remarque encore les traces des talus élevés par les guerriers houedahs en lutte contre les Fons (Y)

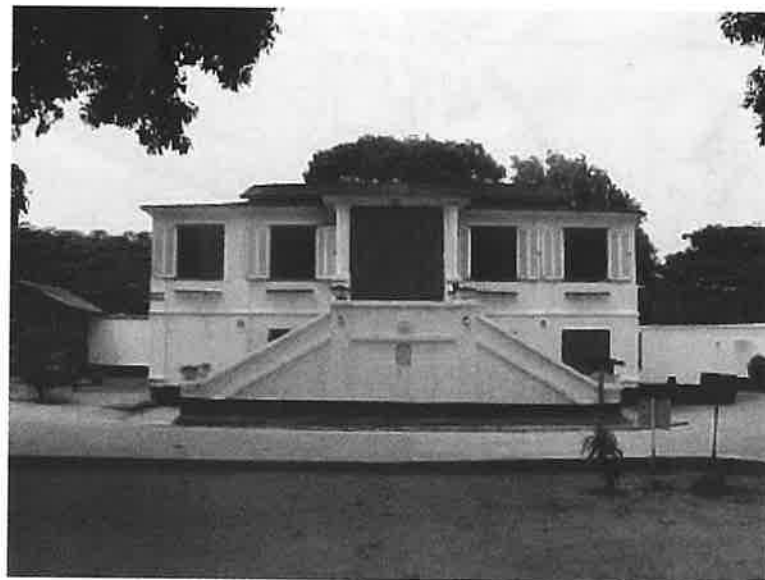




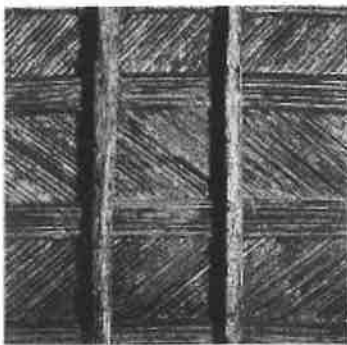
dessin établi par F. Bouquoyon d'après le maquette conservée au musée historique de Cluj-Napoca, in *Atas pasagere du vent*, tome 3, 1981



Décoration des fenêtres des maison afro-brésiliennes.



Façade principale de la résidence (actuel musée)



éments architecturaux et décoratifs propres aux constructions afro-brésiliennes



**Vue sur la chapelle (salle d'exposition)**



**Vue sur la fosse côté Est**



**Vue sur la cour intérieure du Fort**







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTAIRE de FORTIFICATIONS BASTIONNEES

**DENOMINATION:** Agbogbovi et Agbogbo. Enceintes de la cité de Notsé

### 1. EMPLACEMENT

**PAYS:** Togo

### LOCALISATION

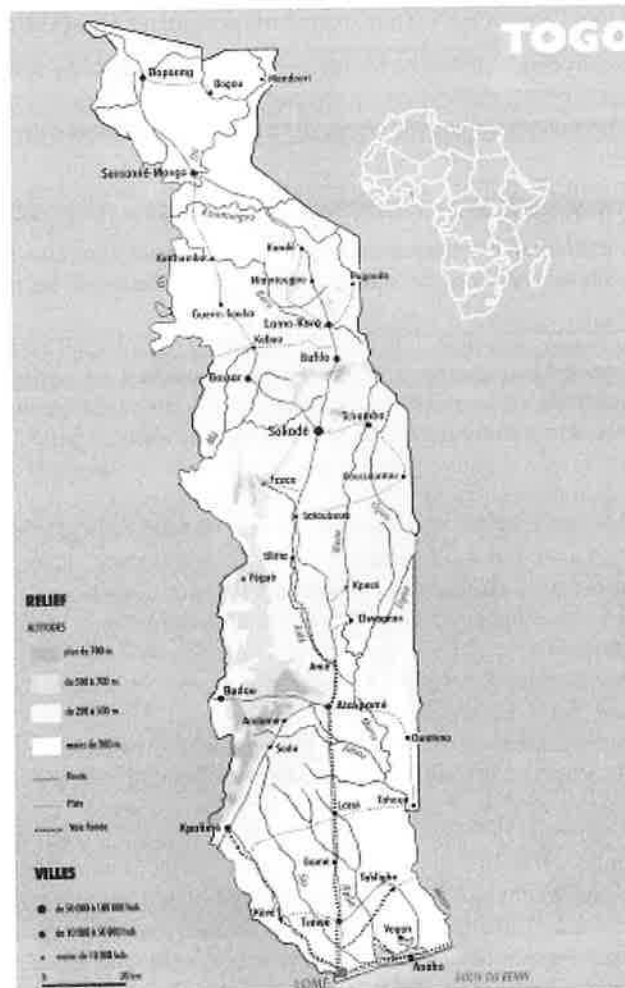
Région: Maritime

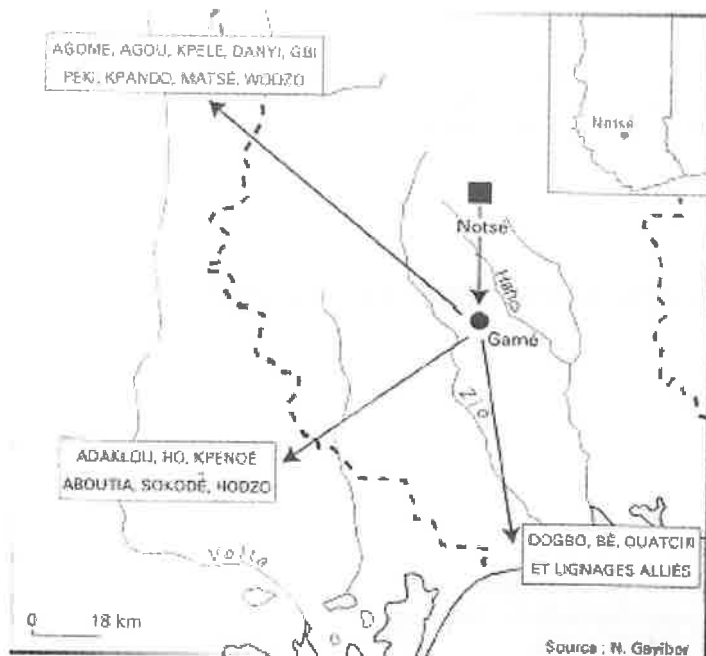
Préfecture: Haho

Ville de Notsé

### 2. PLAN DE L'EMPLACEMENT

Carte du Togo





Situation de la Ville de Notsé

### 3. PRINCIPAUX RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES

#### EPOQUE DE LA CONSTRUCTION (Date exacte ou période et observations estimées nécessaires)

La muraille de taille moyenne (Agbogbovi) fut construite au cours du XV<sup>e</sup> siècle sous le règne du souverain Da.

La grande muraille a été construite sous le règne du roi Agokoli au cours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle.

Agokoli succéda à son père Ago. Lui-même se prénomma Koli. Au nom de son père, il ajouta le sien et se fit appeler Agokoli. Tel que le dépeignent les traditions, Agokoli fut avant tout un souverain énergique et dynamique, qui sut réellement s'imposer en faisant fi de certains interdits et coutumes qui devaient le gêner dans l'exercice de sa fonction, du moins telle qu'il la concevait lui-même, et non à travers les arguties de ses notables.

Son arrivée au pouvoir sonna, semble-t-il, le glas de l'âge d'or dans lequel auraient vécu les Ewé sous ses prédécesseurs. Cette assertion mérite discussion. L'avènement d'Agokoli coïncida-t-il en effet simplement avec une période de troubles et d'insécurité qui l'auraient poussé à faire entourer la ville de remparts, ou bien est-ce sa tyrannie qui fit régner l'insécurité dans la ville ? certains optent pour cette seconde hypothèse, tandis que d'autres pensent que l'une étant le corollaire de l'autre, ces deux thèses sont complémentaires et donc inséparables.

Il est pourtant indéniable que le règne d'Agokoli se déroula sous le signe du conflit :

- Conflit d'autorité à l'intérieur de la ville, où Agokoli voulut sortir du cadre traditionnel dans lequel restait confinée la royauté, en intervenant personnellement dans la conduite des affaires de la cité, contre l'avis de ses conseillers ; de là une levée de bouclier unanime, qui contribua à son isolement vis-à-vis de la population.
- Conflit aggravé par la décision du roi d'imposer la construction des fortifications, de dimensions phénoménales – en raison des conditions techniques – pour l'époque. La population, mobilisée pour accomplir ces travaux dans des conditions extrêmement pénibles, soumise à rude épreuve, dut manifester ouvertement son hostilité, soutenue par les chefs de clans, déjà en fronde ouverte contre le roi.

Ce fut justement la construction de cette enceinte qui poussa Agokoli à sortir de sa réserve, du rôle qui lui était imparti par la coutume. Il semble en effet que les gérontes de la ville se soient farouchement opposés dès le début à ce projet, craignant que l'érection d'un tel ouvrage n'aboutisse à un contrôle plus sévère du roi sur la cité. Ils durent alors invoquer toutes sortes d'interdits religieux pour l'en dissuader. Mais rien n'y fit : Agokoli décida de faire fi de ces objections, et le conflit empira.

Devant l'opposition systématique et stérile de ses conseillers, Agokoli prit les mesures énergétiques qui s'imposaient. Il évinça tous les notables hostiles à sa politique et s'entoura de personnalités plus jeunes,

plus dynamiques, mais aussi plus dociles et favorables à son projet. Agokoli brisait du même coup tous les interdits liés à sa fonction, en donnant une tournure résolument nouvelle à son règne. De ce sacrilège, de ce refus de se conformer à la tradition de ses ancêtres, naquirent toutes sortes de récits désobligeants à son endroit, le noircissant à souhait et le présentant aux générations futures comme un exemple pernicieux à ne pas suivre. Aussi les récits se rapportant à Agokoli ont-ils pris, la plupart du temps, un caractère de légende noire. Le personnage légendaire d'Agokoli y est dépeint comme un roi singulier, violent, tyrannique et cruel<sup>1</sup>.

### **CONSTRUCTEUR (Ingénieur militaire, maître d'œuvre et d'ouvrage)**

Le maître d'ouvrage était le roi Agokoli. Cette enceinte "Agbogbo" a été érigée par plusieurs groupes d'ouvriers. Il existe au fait deux enceintes fortifiées à Notsé : l'une de taille moyenne "Agbogbovi" fut construite sous le règne de Da, le plus ancien souverain dont la tradition a gardé le souvenir, au cours du XV<sup>e</sup> siècle. Elle servait à isoler le domaine royal au sein duquel n'étaient admis que les membres du clan royal. Selon les propos du feu chef Agokoli III, elle aurait imité la forme d'un demi-cercle et s'adosserait à la grande enceinte "Agbogbo" vers l'Est, du côté de Tado.

### **TYPOLOGIE (Forteresse bastionnée, murailles, batteries côtières et d'artillerie, ouvrages, bastions, etc.) :**

Il s'agit des murailles fortifiées autour de la ville de Notsé.

### **FONCTION DANS LE SYSTEME DEFENSIF (Embouchure de fleuve, entrée de canaux, de ports, montagnes, promontoires, forêts, etc.)**

Cet ouvrage, par sa taille et son épaisseur énorme constitue une barrière et un élément de dissuasion pour les ennemis.

### **IMPORTANCE HISTORIQUE-CULTURELLE (Relation géostratégique régionale, défense de villes portuaire, etc., en incluant sa relation avec d'autres fortifications historiques du même système défensif, etc. Événements historiques qui y sont attachés, etc.)**

Ces murailles ont jouées deux rôles à la fois : un rôle défensif, car leurs dimensions énormes devaient dissuader les attaques ennemies, et un rôle de prestige pour la renommée politique d'Agokoli, instigateur de leur érection. Les enceintes permettent en effet de contrôler les entrées et sorties des hommes et surtout des produits, donc de les taxer. Les fortifications qui entourent la cité et les champs facilitent sans aucun doute le contrôle des ressources du terroir. Il est enfin probable que, dans l'esprit de ses constructeurs, ces fortifications aient surtout servi à délimiter symboliquement le périmètre à l'intérieur duquel s'exerçait l'autorité effective d'Agokoli, selon l'héritage Yorouba qui assimile cité et monarchie. L'événement historique attaché à ces murailles est l'exode d'une partie de la population (Ewé) de la ville Notsé.

Des nombreuse traditions véhiculées sur la façon dont les Ewé ont pu s'échapper de Notsé, il ressort clairement que se présentent deux types distincts de migrations :

- L'exode massif qui, selon les traditions, se serait déroulé à l'insu du roi, par le percement nocturne du rempart d'argile, pendant que les tambours distrayaient la garde royale ; il est cependant hors de doute qu'il n'a pu s'opérer, pour l'essentiel, qu'avec le consentement implicite des autorités de la ville. Y prit part un certain nombre de lignage – qu'il nous est impossible de déterminer et d'identifier – dont celui des Dogbo.
- Les départs ultérieurs, qui s'effectuèrent avec le consentement d'Agokoli (ou de ses successeurs) après que la fuite des opposants eut été découverte ; certaines familles furent autorisées à aller rejoindre leurs chefs exilés ; d'autres quittèrent la ville à la recherche de terres arabes. Cette saignée dut s'étaler sur la fin du XVI<sup>e</sup> et tout au long du XVII<sup>e</sup> siècle, paralysant lentement la ville qui, vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle (ou peut-être plus tardivement), se trouva réduite à l'état de bourgade. Il semble à peu près certain que les Ouatchi, les Léklébi, les Danyi, les Houdou et les Blakpa firent partie de cette seconde vague, car leurs traditions lient leur exode à une période de famine au cours de laquelle Agokoli aurait permis à leurs ancêtres de s'exiler afin de trouver ailleurs des terres plus fertiles à exploiter.

Cette distinction sera pourtant abolie par la suite dans l'esprit des exilés, qui finirent par identifier toutes les migrations à celle de la première vague. Aussi, à quelques variantes près, le récit de la dispersion demeure-t-il le même dans toutes les communautés éwé, tant la version populaire – celle de la première vague – a supplanté les traditions individuelles de chaque groupe, s'imposant dorénavant comme la seule

<sup>(1)</sup> Cf. : Histoire des Togolais Volume I p. 190

version officielle de l'exode, véhiculée comme telle par la littérature en langue éwé mise au point dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par les missionnaires protestants.

#### **4. PRINCIPALES ETAPES DE CONSTRUCTION**

L'étude des techniques de construction a révélé que les bâtisseurs ont dans un premier temps, ramassé et entassé la terre humifère de part et d'autre du tracé de la muraille, pour constituer la première couche de l'ouvrage. Pour monter le talus, ils ont creusé des fosses pour prélever l'argile, qu'ils ont malaxée avec de l'eau et des tessons ce qui explique la dureté de la terre dégagée dans les sondages et sa résistance à l'érosion, quatre siècle après sa construction.

Après l'érection du talus, la muraille proprement dite fut construite par couches successives grâce à la technique traditionnelle de construction en terre. L'ensemble de ces vestiges se développe sur un périmètre d'environ 15 Km. Leur épaisseur varie entre 6 à 8 mètres et leur hauteur actuelle de 0 à 2,5 mètres. A l'origine l'épaisseur aurait varié entre 6 et 8 m, la hauteur entre 4 et 6 m.

#### **5. MATERIAUX DE CONSTRUCTION**

Les différents matériaux de construction utilisés par les bâtisseurs dans l'érection des murailles "Agbogbovo" et "Agbogbo" sont :

La terre humifiée prélevée sur place

L'argile

Les tessons de bouteille

Les tessons de canaris

etc.

#### **6. CONSERVATION**

##### **ETAT DE CONSERVATION (Bon, moyen, mauvais. Préciser)**

A l'étape actuelle l'état de conservation des murailles de Nosté est moyen.

##### **PROPRIETE ET SITUATION ACTUELLE (Propriété de ..., abandonnée, etc. Préciser)**

Elles sont la propriété du Ministère de la Culture parce que le site a été classé sur la liste du patrimoine national.

##### **AUTHENTICITE (Dans son cas, superpositions des formes, matériaux et techniques de construction)**

Ces murailles ont été érigées à base de la technique traditionnelle de construction en terre. Les assises en élévation ont été exécutées par couches successives. La terre est pétrie selon les techniques traditionnelles (pétrissage à pied) avant d'être utilisée en assises sous forme de boulettes.

##### **AUTHENTICITE (Dans son cas, superpositions des formes, matériaux et techniques de construction)**

Ces murailles ont été érigées à base de la technique traditionnelle de construction en terre. Les assises en élévation ont été exécutées par couches successives. La terre est pétrie selon les techniques traditionnelles (pétrissage à pied) avant d'être utilisée en assises sous forme de boulettes.

##### **INTEGRITE (Altérations partielles, reconstruction)**

L'ouvrage a conservé sa forme initiale à certains endroits. Quelque fois on ne voit que la fondation. La muraille mesure 0 à 2,5 m, parfois 5 m de haut avec une épaisseur qui varie entre 1 et 4 m parfois 12 m aux endroits bien conservés.

##### **PROTECTION JURIDIQUE ET ADMINISTRATION RESPONSABLE (Locale, régionale, nationale, mondiale)**

Le site de Nosté bénéficie de deux modes de protections : la protection juridique moderne et la protection traditionnelle.

- Protection juridique moderne: le patrimoine au Togo est régi par la loi générale 90-24 du 23 Novembre 1990 qui porte la protection du patrimoine culturel au Togo

Ce patrimoine bénéficie par ailleurs du décret N° 2001-175/PR du 11 Octobre 2001 qui en son article 13, confie à la Direction des Musées, Sites et Monuments Historiques, l'application de la politique nationale

en matière de musée, de l'inventaire, de l'aménagement, de la protection, de la réglementation et de l'exploitation des sites et monuments historiques.

- Protection traditionnelle: le site, bien qu'appartenant à l'état togolais est un bien collectif et communautaire qui jouit d'une protection appréciable eu égard à la force de la tradition encore présente dans les milieux traditionnels.

Le patrimoine culturel togolais bénéficie d'un classement d'après la loi générale 90-24 du 23 Novembre 1990. Le classement est prononcé sur proposition du Ministère chargé de la culture, après avis de la Commission nationale du Patrimoine Culturel, par décret pris en conseil des ministres.

Le classement est en outre transcrit au bureau de la conservation foncière et publié au Journal Officiel de la République Togolaise. On distingue ainsi des sites classés sur le plan national, des sites classés sur le patrimoine mondial (Ex : Paysage culturel Bétammariba) ; des sites et monuments privés.

#### **PROTECTION SOCIALE (Haute, moyenne, faible)**

Le site de Nosté bénéficie d'une haute protection sociale dans la mesure où ce patrimoine bien qu'appartenant à l'état togolais est un bien collectif et communautaire qui jouit d'une protection appréciable eu égard à la force de la tradition encore présente dans les milieux traditionnels.

#### **USAGE ACTUEL (Militaire, musée, site historique, logement, etc.)**

Le site de Nosté est un site historique.

#### **ENVIRONNEMENT (Urbain, industriel, paysage, etc.)**

Il s'agit d'un paysage culturel ayant un périmètre d'environ 15 Km et englobe une superficie de 1.470ha.

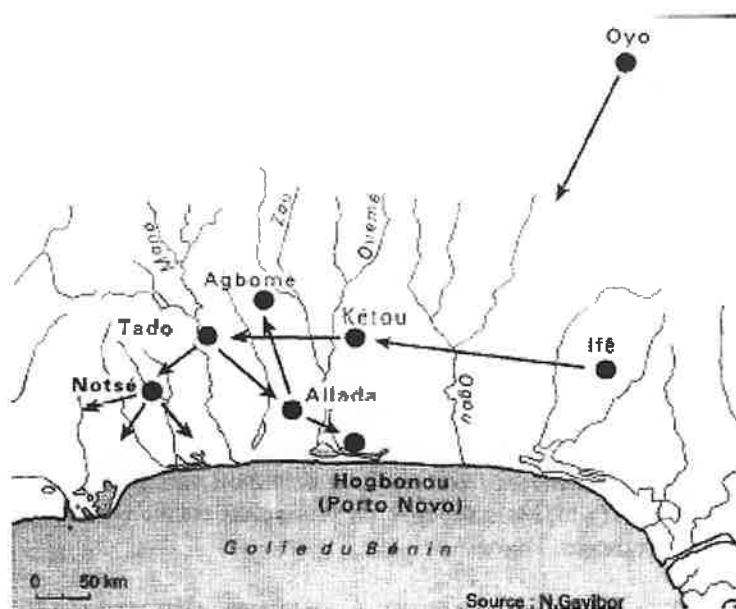
#### **PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (Suffisant, insuffisant. Préciser)**

La protection de l'environnement est insuffisante dans la mesure où le site n'est pas restauré. Soulignons néanmoins que la population veille sur l'intégrité de cet ouvrage en empêchant sa dénaturation. Une fête est organisée chaque année au nom de "Agbogbo" qui n'est autre que le nom des murailles.

#### **DETERIORATION DE L'ENVIRONNEMENT (Haute, moyenne, faible, inexistante)**

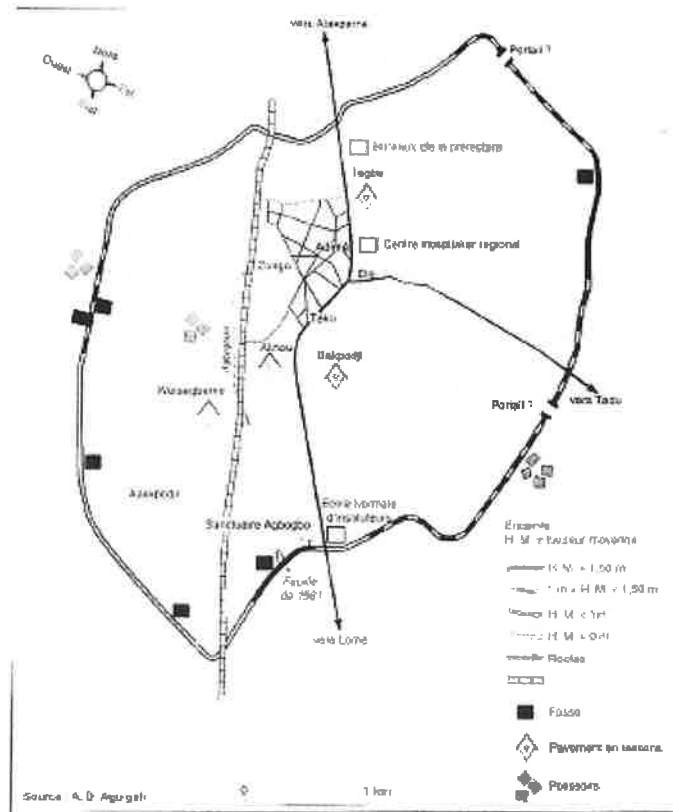
La détérioration de l'environnement est faible vue l'importance que la population attache à ce site. La population sait que c'est un bien patrimonial qui mérite une grande protection

## **7. IMAGES**



Migration des peuples de Notsé

## Plan des enceintes



Partie de murailles 1

Partie de murailles 2





**Entrée du site à partir de la voie bitumée**



**Piste aménagée le long des ruines de murailles**



**Revêtement au sol à l'aide des tessons de poterie.  
Une technique du milieu**



**Revêtement au sol à l'aide des tessons de poterie.  
Une technique du milieu**



**Panneau annonçant le site**



**Ce panneau placé à l'entrée de la ville annonce le site**



**Ruines des murailles**



**Vue partielle du site**







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHE D'IDENTIFICATION D'UN ITINÉRAIRE CULTUREL

### 1. Dénomination de l'itinéraire

« Route des caravanes en Afrique: un exemple d'itinéraire culturel entre le Nord, le Sud du Sahara et le reste du monde

### 2. Type d'utilisation (fonction) de celui-ci

#### Usage principal:

**Usages secondaires, s'il y a lieu:** servait dans quelques cas signalés, de réseau de vente d'esclaves entre l'Afrique et l'Arabie

#### Autres usages:

#### Usage antérieur et actuel, dans leur cas respectif:

*Entre l'Afrique et le golf Arabique:* Antérieur (pèlerinage religieux entre l'Afrique et le golf arabique-réseau de vente d'esclaves -réseau commercial) ; Actuel (pèlerinage religieux entre l'Afrique et l'Arabie - réseau commercial)

*Entre l'Afrique et l'Europe:* antérieur (réseau commercial); Actuel (réseau commercial).

### 3. Régions et/ou Etats actuellement inclus dans l'itinéraire

Le continent Africain et principalement les sous-régions Ouest, Nord, et Est ; pays européens de la méditerranée ; toute la péninsule arabique

### 4. Nature physique de l'itinéraire

**Terrestre:** chemins de terre faits de sentiers à travers les forêts, les savanes, les dunes de sable, les montagnes selon les régions. L'itinéraire était conservé par tronçons, mais de nos jours, constat de perte énorme d'authenticité due aux transformations rapides et incontrôlées du paysage, au rythme des nouvelles technologies de viabilisation, dans le cadre de l'urbanisation, de l'assainissement et des tracées de voiries.

**Maritime:** la mer servait de point de relais pour les marchandises venant d'Afrique en direction de l'Europe.

**Fluvial:** utilisation du fleuve le Nil pour certaines transactions commerciales.

### 5. Parcours de l'itinéraire (joindre une carte avec la spécification des limites de l'espace), authenticité de celui-ci et description du cadre géographique correspondant)

(Sera disponible lors de la présentation de la communication)

### 6. Surface approximative (en Km., en mille marin)

(idem)

### 7. Moyens de transport et formes de locomotion utilisés pour les déplacements

**Historiques (spécifier):** Historiquement, les caravanes se déplaçaient en groupes privés (organisation religieuses et/ou commerciales) aussi bien à pieds, à cheval, sur chameaux et dromadaires qu'en embarcations faites de bois bruts reliés entre eux. Le relais était assuré par des voiliers vers l'Europe et par voie terrestre vers l'Arabie. Cependant, les pèlerinages de souverains revêtaient un caractère impérial qui donnait lieu à de véritables fêtes populaires drainant un beau monde (gardes et membres de la cour) vers les lieux saints de l'islam.

**Actuels, s'il y a lieu :** Actuellement, les déplacements s'effectuent à l'aide de moyens modernes tels que les véhicules, les avions, les bateaux.

### 8. Périodicité dans son usage, rythme et durée des déplacements historiques et actuels

Les caravanes étaient rythmés et périodiques : les saisons sèches, les premières moitiés des mois lunaires (pour pouvoir se guider la nuit et éviter les assauts surpris des ennemis) étaient les moments privilégiés pour effectuer les déplacements. Ceux-ci étaient ponctués par des arrêts obligatoires surtout le long des cours d'eau pour le ravitaillement.

#### **9. Axes fondamentaux de l'itinéraire**

Convergence vers les grands centres commerciaux à l'intérieur de l'Afrique, mouvement d'ensemble du Sud du Sahara vers les villes côtières du Nord ; et de là vers l'orient et vers l'occident

#### **10. Buts ou étapes principales du parcours**

De capitale d'empire à capitale d'empire puis vers les villes portuaires du Nord maghrébin.

#### **11. Vestiges, marques, signes ou symboles du chemin et de son parcours**

Faire un bref récit de ces éléments, puisque leur description plus détaillée correspond à l'épigraphe 'Contenus patrimoniaux' inclus ci-dessous.

Au stade actuel de nos investigations, les vestiges matériels fondamentaux les plus courants, dignes d'intérêt et de conservation, issus des mouvements caravaniers sur le continent africain, sont sans contexte les mausolées de souverains musulmans jalousement gardés par les populations des lieux où la mort est intervenue, et les constructions de types Sahélo-Soudanais d'inspiration orientale, qu'ils ont introduites au Maghreb et en Afrique noire. Les mouvements de caravanes ne semblent pas avoir laissé de vestiges du genre comptoirs ou factorerie à l'image des européens.

#### **12. Lieux de ravitaillement, réparation et repos. Points de quarantaine et autres d'attente pour les conditions d'entrée et sortie ou de passage**

Fera l'objet de recherche approfondie dans notre développement.

#### **13. Cadre historique et faits importants de la configuration de l'itinéraire**

(à revoir)

#### **14. Période d'usage**

**Historique** (entre le 7<sup>ème</sup> et le 16<sup>ème</sup> siècle)

**Actuel, s'il y a lieu**

#### **15. Importance de l'itinéraire**

**Caractère représentatif** (d'une culture ou civilisation, d'une religion, de la gestion d'un territoire, d'une importante contribution à l'introduction ou définition de la culture islamique, occidentale, bouddhiste, etc.)

**Caractère évocateur** (d'une culture ou civilisation du passé, d'une religion, etc.)

#### **Divers**

- L'avènement des itinéraires des caravanes a engendré un épanouissement fulgurant de la culture islamique dans toute l'Afrique sub-saharienne, par le long contact pratiquement ininterrompu entre Maghrébins, Arabes et Africains noirs. Il évoque en outre le souvenir de l'apogée de grands empires tels que ceux du GHANA, du MALI ou d'AUDAGHOST qui ont connu leur célébrité grâce aux pratiques mercantiles et qui ont fait jadis la fierté de l'Afrique dans l'histoire moderne.

#### **16. Symbolologie qu'il contient**

#### **17. Rituels importants**

- Pratiques animistes d'incantations pour mieux faire écouler ses marchandises ;
- Séances de prières quotidiennes en groupes par les musulmans tout le long des parcours en implorant la protection « d'ALLAH » .

#### **18. Valeur suggestive**

#### **19. Dynamiques résultantes**

\*La valeur culturelle d'un itinéraire peut être évaluée tant par les dynamiques (commerciales, philosophiques, religieuses) qu'il peut avoir engendré ou favorisé (transfert de biens et produits, connaissances, savoir-faire) comme par la signification symbolique qu'il représente pour celui qui l'utilise, ou pour n'importe qui, qui peut l'avoir utilisé, ou pour qui celui-ci représente une référence'

De façon très évidente, le contact entre maghrébins, arabes et une frange de la population animiste noire d'Afrique a eu pour conséquence immédiate la reconversion de la plupart de ceux-ci à l'islam en leur

donnant des armes sociologiques qui les prédisposent au métier de commerçants. Les plus grands commerçants des pays d'Afrique occidentale comme la Côte d'Ivoire, le Burkina-Faso, le Mali, le Ghana, le Bénin, le Sénégal, pour ne citer que ceux-là, sont des musulmans dont les aïeux ont été en contact avec le cercle des caravanes transsahariennes.

## **20. Contenus patrimoniaux:**

\* Par pays et zones, en indépendance de la description ultérieure dans les fiches de détail de chaque itinéraire

### **Contenus matériels: éléments du patrimoine physique**

Existence de sites funéraires et de constructions de type Sahélo-Soudanais faite de bois à l'état brut et de maçonnerie en banco moulé dans de l'eau bénite .

### **Contenus culturels de caractère immatériel ou spirituel: patrimoine intangible**

- Emprunt des us, coutumes et pratiques musulmans ;
- Développement d'un système langagier le « dioula » langue commerciale par excellence, commune de nos jours aux populations de plusieurs pays à la fois en Afrique occidentale.

### **Contenus d'environnement: paysage culturel, incidence de paysage naturel, etc.)**

(non encore étudié)

### **Propriété, gestion et protection juridique des biens intégrants du patrimoine**

(sera développé dans notre projet de mise en valeur des routes des caravanes)

### **Etat de conservation, authenticité et intégrité de ces biens**

Des atteintes à l'intégrité et à l'authenticité des routes des caravanes sont évidentes, mais seule une étude globale pourrait nous situer sur l'ampleur du phénomène.

### **21. Degré d'implication des populations vivant dans le cadre de l'itinéraire dans l'estimation et la conservation de celui-ci**

### **22. Degré d'implication des autorités du pays correspondant dans l'estimation et conservation de l'itinéraire. Possibilité de susciter leur intérêt.**

### **23. Autres itinéraires de caractère similaire**

Diverses routes inter-continentales, liées à un contexte mercantile telles que la route de la soie, la route des épices, etc.

### **24. Références (historiques, culturelles, religieuses, etc.)**

(à compléter ultérieurement)

### **25. Etudes et recherches réalisées et en cours**

Etudes et recherches parcellaires dans un contexte d'acquisition de savoir au profit des universitaires et /ou scolaires

### **26. Bibliographie**

(à compléter ultérieurement)

### **27. Photographies**

(non disponible au stade actuel de l'étude)





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

DATOS COMPLEMENTARIOS PARA LA FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN  
ITINERARIO CULTURAL

**Denominación del itinerario: Camino Real Intercontinental con especial referencia a la ruta marítima conocida como la Carrera de Indias, a los sistemas de fortificación y a los modelos de urbanismo inherentes a este Itinerario Cultural.**

1. Tipo de utilización (función) del mismo

- **Uso principal** (*Peregrinaje religioso, comercial, estratégico, gestión política y administrativa del territorio, etc.*) Religioso, comercial, estratégico, gestión política y administrativa del territorio, etc. Por parte de la Corona Española.
- **Usos secundarios, en su caso.** (*Intercambio cultural, trasvase poblacional, intercambio de productos, etc.*). Tránsito poblacional, intercambio de productos, cultural, etc.
- **Otros usos inducidos, en su caso**
- **Utilización anterior y actual, en sus respectivos casos.** En parte, se basó en la existencia de vías de comunicación existentes que se pusieron al servicio de esta ruta. Otras, fueron creadas. Actualmente, persisten en gran parte como vías de comunicación de orden material e intangible entre los pueblos involucrados en su recorrido.

**Regiones y ciudades portuarias principales históricamente incluidas en la antigua ruta marítima:** Sevilla / Sanlúcar de Barrameda /Cádiz/ Islas Canarias / Azores/ Habana/ Acapulco/ Manila. Ruta de Tornaviaje: Manila- Acapulco- Portobelo – Habana – Azores – Islas Canarias- Sevilla/San Lúcar de Barrameda/Cádiz. Ruta del Pacífico Sur: Panamá: - Callao- Valdivia. Estos enclaves marítimos comunicaban con otras regiones y ciudades de los territorios incluidos en el Camino Real (ver apartado siguiente).

2. Naturaleza física del itinerario

**Ruta terrestre:** *El Camino Real* se extendía por los antiguos territorios de la Corona Española en la Península Ibérica y en América. A través de la ruta marítima comunicaba dichos territorios con Filipinas. Entre el Pacífico y el Atlántico, en 1519 se empezó a construir una calzada terrestre que sirvió para unir Panamá con Nombre de Dios y luego con Portobelo. Por tierra, era un camino de recuas de mulas. La importancia que inicialmente adquirió el Camino Real en el istmo de Panamá se debió a los metales preciosos que llegaban allí desde Perú, saliendo del puerto del Callao. Posteriormente permitiría realizar todo el tráfico comercial inherente a la Carrera de Indias entre Filipinas, América y Europa.

**Ruta marítima: El camino de ida de la navegación:** *Océano Atlántico:* Sevilla/ Cádiz/ Sanlúcar de Barrameda / Islas Canarias/ La Habana. *Mar Caribe:* Antillas/ Portobelo/Cartagena de Indias /o Veracruz/Acapulco. *Océano Pacífico:* Acapulco- Manila. **La ruta del tornaviaje** se realizaba en sentido inverso, convergiendo para su regreso a España en La Habana. Esta ruta marítima conectaba también con el Callao y Valdivia, y con otras poblaciones americanas por el camino terrestre.

**Rutas fluviales y lacustres:** Incluye algunos tramos en diversos países como Perú y Chile  
**Conservación:** Su conservación actual es irregular. Algunos tramos han sido estudiados sistemáticamente, reconstruidos y recuperados a partir de programas patrimoniales derivados de propuestas legales de declaración y protección institucional, contando además con sedes museológicas. Otros son conocidos científicamente y presentan una conservación material irregular no sujeta a ningún tipo de protección jurídica. Algunos itinerarios son conocidos por referencias pero se han perdido sus huellas.

3. **Recorrido marítimo del itinerario** (*incluir mapa con especificación de sus límites espaciales, autenticidad del mismo y descripción del correspondiente ámbito geográfico*).  
Mapa 1 (*ver al final*).- Mapa de la Ruta marítima del comercio español en los tres continentes.

4. **Extensión aproximada** (*en Km, en millas náuticas*)
5. **Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos** (*marcha a pie, caballerías, camellos, carros, naves, etc; viajes individuales, en grupo; privados, organizados por Estados o entidades comerciales, religiosas, etc.*)  
A pie. Los indios cargueros (*tamemes*); A lomos: Recuas de mulas y llamas (arriería). Cada arriero cobraba de 6 a 15 pesos por quintal de 46 kilos. Cada arriero conducía 30 ó 300 quintales; Carros, Diligencias. Marítimos: Galeones y Naos.
  - **Históricos (especificar)**
  - **Actuales, en su caso**
6. **Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales** (*indicar meses, semanas, días, épocas del año, etapas, etc. En algún caso, como el de ciertas caravanas africanas, incluir mención a la duración de su recorrido en etapas de viaje calculadas en días*)  
Desde mediados del siglo XVI el sistema apenas cambió, se realizaba anualmente dos viajes:

#### **PERIODO DE VIAJE A LAS COLONIAS DE AMÉRICA:**

**De Sanlúcar de Barrameda**, llegaban a Islas Canarias, como la Isla de La Gomera en donde se hacía aguada y, a partir de allí, se recorrían 2.700 millas hasta llegar hasta las Pequeñas Antillas de barlovento, donde las flotas recalaban en la isla Dominica o la Martinica -unas 2.160 millas desde Canarias y unos 20 ó 30 días de navegación-. Se hace aguada y víveres y al partir de allí se producía la separación de los buques. **La flota de Tierra Firme**, se dirige a Cartagena, Nombre de Dios y Portobelo. **La flota de Nueva España**, marcha hacia Veracruz. Los buques que se dirigen a las Grandes Antillas, Honduras y Yucatán, etc., toman su ruta en el momento oportuno. **Desde Sevilla o Cádiz**, a principios de la primavera, salía la flota con dirección a Veracruz (Nueva España, México); y en verano partían los "galeones" camino de Portobelo (Istmo de Panamá). Los convoyes los constituían treinta mercantes, dirigía el convoy la "capitana" y eran custodiados por cuatro buques de escolta, una de ellas era la "almiranta". Atravesando el Istmo de Panamá, se llegaba a la costa sur para ser trasladadas las mercancías al puerto del **Callao (Perú)**.

#### **PERIODO DE TORNAVIAJE A ESPAÑA:**

**La flota de Nueva España** partía hacia principios de marzo. Esta flota servía de enlace con la que, entre mediados del siglo XVI y principios de siglo XIX realizaba el trayecto del llamado "Galeón de Manila" que cada año surcaba las aguas del Pacífico y transportaba plata hasta Manila (Filipinas), regresando luego a Acapulco (México) con especias y seda por la **ruta del Pacífico**, entre Manila y Acapulco, en la costa occidental de México. A este litoral llegaban cada año infinidad de riquezas del lejano Oriente: seda y porcelana de China, marfil de Camboya, algodón de la India, alcanfor de Borneo, piedras preciosas de Birmania y Ceilán y especias como canela, pimienta y clavo. Desde Acapulco estos productos eran transportados por tierra hasta Veracruz.

**La flota de Tierra Firme** partía a mediados de marzo, con objeto de reunirse todas las naves en La Habana en el mes de abril. Desde La Habana se navegaba hacia el noroeste para atravesar el canal de las Bahamas, uno de los pasos más peligrosos. El viaje proseguía cerca de las Bermudas y luego se arrumbaba hacia el paralelo 38 en busca de los vientos de poniente, para llegar a las Azores en donde se hacía escala. En las Azores solía obtenerse información sobre la presencia de corsarios en la zona. Para prevenir riesgos se preparaba la artillería y los barcos navegaban listos para el combate, arrumbando hacia la costa del Algarve y el cabo de San Vicente, y de allí se ponía proa a la desembocadura del **Guadalquivir**.

#### 7. **Ejes fundamentales del itinerario:**

La travesía del atlántico se hacía en diagonal, es decir, desde España hasta lo mas septentrional del Caribe, entraba por las Antillas menores para aprovechar las corrientes marítimas naturales del mar Caribe y, una vez entregado y cargado el comercio en los territorios de América, se aprovechaba la corriente marítima de salida del Caribe para subir el Atlántico hasta la península.

En la ruta a Manila los ejes eran por la costa de Nueva España hasta San Francisco, y a partir de ahí bajaba por las corrientes del Pacífico y llegaban así a las islas Filipinas, regresando casi en dirección directa de Filipinas a Acapulco, para trasladar luego el comercio en mulas y carruajes al puerto de Veracruz para su embarque a la Habana y luego a Cádiz.

La ruta del mar del sur costeaba por los puertos oficiales de Sudamérica y llegaban así a al Puerto de Panamá, para trasladar los productos comerciales en mulas por el istmo y en Portobelo embarcar a continuación para La Habana.

8. **Hitos o etapas principales del recorrido** (por ejemplo, de ciudad a ciudad, de puerto a puerto, etc.)

#### **LAS RUTAS COMERCIALES INTEROCEÁNICAS:**

##### **La Flota de llegada del comercio español:**

- 1º Período (1543-1567): La transatlántica de España a Dominicana, desde donde se divide en tres subrutas terminales, en el mar Caribe y el Golfo de México: Santo Domingo, Veracruz, y Cartagena –Nombre de Dios.
- 2º Período (a partir de 1564): La trasatlántica, de España a las Antillas menores, dividiéndose ahí en rutas receptoras.
- La subruta Norte, desde Dominica se distribuye el comercio entre Puerto Rico, Santo Domingo, y Santiago de Cuba, y se concluye en Veracruz
- La subruta Sur, que realiza su distribución comercial a Trinidad, Orlamar, Maracaibo, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios y Panamá.

##### **La Flota Transatlántica de salida comercial,** parte de dos centros comerciales:

- Ruta del Golfo- Caribe: Puerto de Veracruz- La Habana
- Ruta del Caribe: Portobelo –Cartagena – La Habana
- Ruta Transatlántica: La Habana – Sevilla, s. XVI, ó Cádiz s. XVIII.

##### **Ruta Traspacífica:**

Esta ruta transcurría entre Acapulco y las Indias del Este, hoy conocidas como Indonesia, cuyo principal centro comercial terminal y administrativo será Filipinas, llamada así en honor al rey español Felipe II. Durante 250 años (1567- 1811) diversos galeones españoles realizaron esta ruta navegando por el Pacífico contra viento y marea, destacando en algunos casos hundimientos por tempestad. Entre éstos, uno de los casos más conocidos es el del galeón Ntra. Sra. de la Concepción, hundido en las islas Marianas en 1638, pecio del que se ha rescatado uno de los tesoros históricos más notables de la arqueología subacuática. la ruta del galeón de Manila, Filipinas -Acapulco –Veracruz - España será modificada al independizarse México de España en la primera década del XIX. Después, la travesía se haría desde España a Filipinas, sin pasar por Acapulco, hasta la independencia de Filipinas en 1898.

9. **Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido**<sup>1</sup> (*vestigios físicos del propio camino como sus materiales, trazado, fuentes, señalizaciones, puentes u otras estructuras, así como otros elementos asociados tales como hospitales, posadas, escudos heráldicos, lugares de devoción y culto, monasterios, aduanas, puertos, pueblos, centros urbanos, etc.*)

En el ámbito de las fortificaciones han quedado diversos sistemas que en su tiempo fueron guardianes de puertos, territorios o caminos que corresponden al itinerario cultural de la Carrera de Indias. Y muchos otros (como ciudades, puentes, puertos, mercados, arquitectura civil y religiosa, rutas terrestres y de navegación, arqueología submarina, patrimonio intangible, gastronomía, etc.). En este trabajo nos referiremos sólo a los elementos fortificados.

#### **CIUDADES FORTIFICADAS**

- Plan de Defensa de 1590: San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana; Cartagena, 1579-1688; Panamá - Portobelo y Veracruz, 1663-1786; San Cristóbal, 1730; Campeche, 1686-1704. Etc. Son numerosas las plazas fuertes y fortificaciones Americanas inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNECO. Entre otras, Cartagena de Indias, La Habana, San Juan de Puerto Rico, Portobelo y Campeche.

#### **FORTIFICACIONES Y SISTEMAS DEFENSIVOS**

Los sistemas defensivos se componen de fortificaciones permanentes y baterías de costa o rívera.

##### **Estructura defensiva de Nueva España:**

---

<sup>1</sup> Relacionar brevemente estos elementos, ya que su descripción más detallada corresponde al epígrafe de “Contenidos patrimoniales” incluido más abajo.



- **Sistema defensivo de Veracruz:** Fuerte de Villa Rica, Fuerte de San Juan de Ulúa ; Fuerte de San Carlos, Perote.; Baluarte de Santiago de la Ciudad Fortificada de Veracruz, Baterías de Mocambo, Antón Lizardo, Santa Teresa, Alvarado; Atalayas de Plan del Río, de Medellín; Atalaya de Paso del Macho, Fortín de Orizaba.
- **Sistema Defensivo de Campeche:** Ciudad Fortificada de San Francisco; Baterías Costeras: San Miguel, San Luis, San José, San Matías, San Antonio, Sisal. Litoral de Campeche. Almacén de pólvora.
- **Sistema Defensivo de Bacalar, Quintana Roo:** Fuerte de San Felipe de Bacalar; Sistema defensivo de rivera con Belice, tres Baterías.
- **Fortificaciones Abaluartadas:** de San Diego, en Acapulco; San Carlos de Perote; Loreto y Guadalupe, en Puebla.
- **Sistema defensivo de Portobelo:** Hornabeque y baterías de costa.

#### **Estructura defensiva de Nueva Granada:**

- **Sistema Defensivo Colombiano:** Plaza Fortificada de Cartagena de Indias; Baluarte de San Ignacio, en Cartagena; Fortaleza de San Felipe de Barajas; Fuerte de San Fernando.
- **Sistema Defensivo Venezolano:** Fuerte de Santiago de Araya Cubana; Fuerte de San Antonio de la Eminencia; Cerro Colorado; Cumaná, Fuerte de San Carlos de la Barra; Maracaibo; Fuerte de San Felipe, Puerto Cabello.

#### **Sistema Defensivo de América Central:**

Además de Portobelo, Fuerte Real de San Felipe, de Omoa, en Honduras; Fuerte de San Juan, en Guatemala.

#### **Sistema defensivo de Chile:**

Fortaleza de San Luis; Fuerte de San José de Alcudia; Fuerte de Reina Luisa; Fuerte de Amargos; Fuerte de Niebla; Fuerte del Corral; Fuerte de Mancera; Fuerte de San Francisco de Baidés; Torreón Los Canelos; Torreón Picarte; Camino Real de Valdivia Chacao – Imperial

#### **Sistema defensivo de La Plata:**

En Argentina, San Felipe; cimientos de la Casa Rosada, en Buenos Aires.

En Uruguay: En Montevideo, el Fuerte de San Felipe y la Puerta de Plaza fuerte. Capitanías Generales Insulares y Peninsulares.

#### **Sistema defensivo de Cuba:**

Fuerte de La Fuerza; Hab. Fortaleza Los Tres Reyes del Morro; Castillo del Príncipe; Plaza Fortificada de La Habana; Fuerte de San Salvador de Punta; Fuerte No. 1; Hab. del Este; Fortaleza de San Carlos de la Cabaña; Polvorín de San Antonio; Hornabeque de San Diego; Fortaleza de Santiago del Morro; Santiago de Cuba.

#### **Sistema defensivo de Santo Domingo:**

Ciudadela; Santo Domingo; Fortaleza de Santo; Fuerte de Santa Bárbara; Fuerte de San José; Fuerte de la Concepción; Puerta de la Misericordia; Puerta del Conde.

#### **Sistema defensivo de Puerto Rico:**

Plaza fuerte de San Juan; Fuerte de San Felipe del Morro; Fuerte del Pastelillo; Puertas; Murallas.

#### **Sistema defensivo de Florida y baja Florida:**

Fuerte de San Marcos, en San Agustín, y sistema defensivo de Florida del Este (hoy Louisiana), en la rivera del Mississippi (6 fortificaciones)

#### **10. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso. Lugares de cuarentenas y otras esperas motivadas por requisitos de entradas y salidas o de tránsito.**

**Las Azores:** Aguadas.

**Puerto de la Habana:** Astilleros.

**Veracruz y Portobelo:** terminales Navieras.

**Santa Marta:** custodio del río Amazonas al Caribe.

**Isla Tortuga e Isla del Carmen México:** Base de piratas.

## 11. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario

### 12. Período de utilización:

- **Histórico:** Período colonial hasta la desaparición del último territorio español en América (La Ruta entre España, Cuba y Puerto Rico, así como entre España y Filipinas continúa hasta la independencia de los mismos en 1898)
  - Nueva España (1535-1810):
- Nueva Granada y Nueva Castilla “Perú” (1717-1808, con suspensión del virreinato entre 1725-1739, y 1529 respectivamente).
- **Actual, en su caso:** No existe utilización alguna del itinerario en su sentido histórico, si bien sí las vías de comunicación terrestres del Camino Real entre ciudades y poblaciones.

### 13. Significado del itinerario

- **Carácter representativo** (*de una cultura o civilización, de una religión, de la gestión de un territorio, de una importante contribución a la introducción o definición de la cultura islámica, occidental, budista, etc.*)
- El itinerario formalizó la organización del territorio en numerosos asentamientos urbanos y comerciales, así como en:
  - Centros de Administración
  - Puertos Internacionales
  - Puertos Regionales
  - Centros Mineros
  - Centros Indígenas
  - Centros Agrícolas
  - Presidios
  - Centros Militares de Frontera
  - Centros Religiosos (Misiones), etc.
  - Etc.
- **Carácter evocador** (*de una cultura o civilización pretéritas, de una religión, etc.*)

En las ciudades americanas pero españolas se vive un cristianismo pleno, lleno de diversas representaciones religiosas y festividades patronales. Sin embargo, en las ciudades o barrios de indios o esclavos se vive hasta nuestros días un sincretismo religioso entre los cultos regionales y el cristianismo.

- **Otro**
- **Simbología que entraña**

Las ciudades portuarias de la ruta de carrera de indias cuenta con un **compendio de elementos urbanísticos** que **conforman un código**: la traza, las plazas, los pórticos... Todo ello, además de las murallas, los baluartes, y los sistemas periféricos de fortificación de costa **constituirá un símbolo de identificación**.

#### 1. Rituales relevantes

#### 2. Valor sugestivo

#### 3. Dinámicas que ha generado<sup>2</sup>

Una de las más notables dinámicas del itinerario fue la creación de modelos de urbanismos coloniales en Hispanoamérica, que se pueden entender en un proceso evolutivo desde Colón hasta las Reformas Borbónicas del siglo XVIII, como podemos ver en este esquema:

---

<sup>2</sup> “El valor cultural de un itinerario puede medirse tanto por las dinámicas (comerciales, filosóficas, religiosas) que pueden haberse generado o favorecido (transferencia de bienes y productos, conocimientos, saber y habilidades de carácter práctico), como por el significado simbólico que representa para quien lo utiliza (o para cualquiera que pueda haberlo utilizado o para quien el itinerario constituya un referente)”

1. Organización territorial Colombina: Se establece a través de las Capitulaciones de Santa Fe de 1492, y es aceptada por la Corona de los Reyes Católicos. En la práctica son consideradas como “factorías” o centros de extracción.
2. Organización Urbana Ovandina, de 1502: Se plantea a través de misiones de colonización por Fray Nicolás de Ovando, siendo éste el primer gobernador de Santo Domingo y de las misiones colonizadoras de América.
3. Plan de Ordenamiento Urbano para las Indias, de 1573: Emitido por el rey de España Felipe II, avalado por el Consejo de Indias.
4. Plan de Reformas Urbanas del siglo XVIII: Rey Carlos III.

Descripción breve de los modelos y su aplicación a ciudades iberoamericanas:

#### **El proyecto Colombino**

Se inicia con las capitulaciones de Santa Fe que permiten y reglamentan el primer viaje de a América en 1492, firmadas ese año por Cristóbal Colon y los Reyes Católicos ( Isabel I del reino de Castilla y Fernando II del reino de Aragón ), se llevó a cabo en Santo Domingo con el afán de efectuar un vínculo comercial de extracción directamente con la Corona.

#### **El modelo Ovandino (Santo Domingo, La Española).**

Se basa en la colonización de los territorios conquistados a través de la repartición de tierras, estímulo del mestizaje, elección de alcaldes y mejoramiento de vida por mérito. En adelante, toda tierra que fuera explorada y que tuviera los recursos adecuados para establecerse en ella, podría ser poblada, por capitulación o por comisión. Una vez conquistado el territorio, podía fundarse una ciudad. La Comisión del Campo de 1503 define la libertad de los pobladores indios en las colonias iberoamericanas.

- Calles rectas y generalmente continuas
- Manzanas cuadradas o rectangulares
- Plaza Mayor
- Iglesia Mayor, orientada de forma específica y exenta o separada
- Ayuntamiento en Plaza Mayor

Es así como se trazaron Santo Domingo, La Habana, La Antigua Veracruz (Veracruz 2), Campeche, Panamá, Cartagena, Santa Marta, por nombrar ahora las primeras fundaciones. La similitud de sus trazos y de su organización territorial puede observarse claramente en mapas continentales y planos urbanos locales.

#### **El modelo de Felipe II**

El modelo Filipino plantea como principio esencial una óptima selección del lugar para ubicar las poblaciones al disponer que no se debieran ocupar tierras con asentamientos de indios para construir ciudades, ya que ello podría traer perjuicios culturales de convivencia.

Este modelo considera como tarea primordial para construir una ciudad el trazado de la Plaza Mayor a eje y cordel, con definición de las calles, solares y cuadras y especificación entre caminos, calles y carreras principales. Así mismo dispone que de la plaza salgan cuatro calles principales destinadas al comercio.

Las ciudades costeras deben contar con plazas portuarias o embarcaderos, en una proporción de un largo de ancho y uno y medio más de lado. En los lugares cálidos dictamina calles angostas para un rápido sombreado con las edificaciones y en los sitios fríos calles anchas para radiar el poco sol.

Otras medidas se pusieron en práctica en algunas ciudades mexicanas como en la Nueva Veracruz (Veracruz 3), diseñada por Bautista Antonelli en 1590, ciudad de México, Valladolid, Guadalajara, San Luis Potosí, Puebla de los Ángeles, Oaxaca, y en otros lugares como Santiago de Cuba y Santo Domingo, por nombrar algunos de los modelos más regulares.

#### **El modelo de Carlos III**

Se manifestó como un plan destinado a asegurar que todo asentamiento quedaría instituido conforme a las reglas de la Corona, o sea que, a diferencia del plan Filipino, el repartimiento de tierras ya no se planteaba por conquistadores sino por comisionados reales nombrados por el Visitador. Si el reparto fuera en misiones, se haría con los reverendos padres misioneros.

Las tierras de cultivo se establecerían de 200 varas por 100 varas por ser ésta la dimensión para cultivar una dotación de una fanega de maíz.

Las casas y zonas de cultivos serían hereditarias pero indivisibles.

Se reguló el aprovechamiento común de agua y pastos para el ganado familiar.

Se beneficiaría con un terreno de cultivo más al que construyera una fuente de abastecimiento de Agua para riego.

La organización del territorio colonial de España en América, constituye hoy uno de los legados patrimoniales más significativos e interesantes de Iberoamérica. Pero también es importante destacar cómo la organización regional de los virreinos generó complejas redes de comunicación entre los diversos centros comerciales,

políticos, o administrativos. Por una parte, se fueron diseñando nuevas rutas de comercio que abrirían brecha a nuevos caminos y, por otra, se retomaron caminos de las antiguas culturas americanas. El fortalecimiento del urbanismo colonial se debe principalmente al comercio, pero no sólo de carácter local, pues hay que tener en cuenta que la expansión comercial promovida por España al abrir sus mercados al comercio asiático generó nuevas expectativas e infraestructuras de comunicación y defensa en sus caminerías reales, por lo que consideramos importante destacar las rutas terrestres e interoceánicas.

**Contenidos patrimoniales<sup>3</sup>** (*Relación, descripción y valoración de elementos testimoniales de los intercambios producidos*):

- **Contenidos materiales: elementos de patrimonio físico** (*antropológicos, etnográficos, arqueológicos, arquitectónicos, etc.*)

La valorización de las ciudades y fortificaciones principales de la Ruta de Indias han llegado a niveles universales. Diversas localidades del Caribe, con sus sistemas fortificados, han sido consideradas patrimonio de la humanidad por el Centro de Patrimonio Mundial de la UNESCO, como por ejemplo:

#### **Sitios y estructuras defensivas de cada sitio inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO**

**1980 PANAMA.** Fortificaciones de Portobello y San Lorenzo: Baterías de los siglos XVII y XVIII, ubicadas en la Parte caribeña de Panamá en la desembocadura del río Cascajal. En 1597 se construyó una plaza fortificada, con las defensas de San Felipe, San Jerónimo, Santiago de la Gloria y San Cristóbal que, por su magnífica situación geográfica, fue una de las terminales comerciales dentro de la Ruta de Indias, en la llamada Ruta de Tierra Firme, mientras que la batería de San Lorenzo custodiaba la entrada al canal del río Chagre.

**1982 CUBA.** Ciudad vieja de La Habana y su sistema de Fortificaciones: La ciudad fortificada de San Cristóbal de la Habana fue el centro de concentración del comercio de la ruta de salida al Atlántico, y por lo tanto el principal centro de construcción naval del Caribe. Esta ciudad se asentaba en el lado Oeste de una bahía cuyo frente se hallaba custodiado por un destacado sistema de fortificaciones, inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial: Castillo de la Fuerza, Fza. San Cristóbal del Morro, Fza. San Carlos de la Cabaña, Fza. Los Tres Reyes del Morro, Fza. San Salvador de la Punta, Batería de Los Doce Apóstoles, Torreones Bacuranao y San Lázaro, Fuerte No. 1 de Habana del Este

**1982 HAITI.** Parque nacional histórico, que incluye un conjunto de inmuebles militares tales como la Fortaleza La Citadelle construida en siglo XIX, el Palacio de Sans Souci, y los Reductos Ramiers.

**1983 USA.** Fortaleza y sitio histórico de San Juan de Puerto Rico. La ciudad fortificada de San Juan está ubicada en la península de la bahía de San Juan, y su puerto pertenecía a la ruta insular del comercio de llegada. El sistema de fortificaciones que apoyaba a la ciudad también está incluido en la Lista del PM, como es el caso de la fortaleza San Felipe del Morro, que custodiaba la boca de la bahía, de la fortaleza de San Cristóbal que defendía la entrada y conexión de la isla a tierra firme, el de otras fortificaciones menores ubicadas en el perímetro de la Bahía, y la Batería San Juan de la Cruz, "El Cañuelo", la Batería San Jerónimo, el Polvorín de Santa Elena y el Cuartel de Ballajá.

**1984 COLOMBIA.** Puerto, Fortalezas y conjunto monumental de Cartagena de Indias. La ciudad fortificada de Cartagena de Indias está ubicada en una bahía de la costa del Caribe de Sudamérica. Su puerto fue considerado como una de las principales paradas en la ruta de las Indias Occidentales. Conserva un conjunto de fortificaciones completo, en el contorno de la bahía, que protegían al puerto y la ciudad. Este conjunto está formado por: La Plaza Fuerte, el Centro Histórico de Cartagena, sus murallas y sus 16 baluartes, el Fuerte de San Sebastián del Pastelillo, el Fuerte de San Juan de Manzanillo, el Fuerte de Santa Cruz de Castillogrande, el de San Fernando de Bocachica, la Batería de San José de Bocachica, la Batería del Ángel de San Rafael, las Baterías de Santiago, Chamba y San Felipe, y el Castillo San Felipe de Barajas

**1990 REPÚBLICA DOMINICANA.** Ciudad colonial de Santo Domingo. La ciudad fortificada de Santo Domingo (1498), ubicada en La Española, fue la primera fundada por

<sup>3</sup> Por países y zonas, y con independencia de su descripción ulterior en fichas de detalle de cada itinerario.

Cristóbal Colón en 1492. Concentra en ella las primeras edificaciones oficiales de la Corona española como son la catedral, el hospital, la aduana y la universidad de América. Su puerto, en la desembocadura del río Ozama, pertenecía a la ruta insular del comercio de llegada.

**1997 CUBA.** Castillo de San Pedro de la Roca en Santiago. La fortaleza, enclavada en un morro, protegía al puerto de la ciudad de Santiago al Sudoeste de la isla de Cuba. En este puerto desembarcaba la ruta insular del comercio de llegada de la Carrera de Indias.

**2003 PANAMÁ.** Distrito histórico de la ciudad de Panamá. La ciudad de Panamá fue el primer establecimiento europeo en la costa pacífica de América, fundado en 1519. La ciudad fortificada (1671), y su puerto, fueron receptores del comercio de la ruta del mar del sur, para llevarlo al puerto caribeño de Portobello, a fin de continuar el itinerario de América a España.

**1999 MÉXICO.** Ciudad histórica fortificada de Campeche. La ciudad fortificada de San Francisco fue un puerto del comercio de extracción de las materias primas de la región yucateca. Campeche fue, en el periodo de la colonia, parte de itinerario naviero de la Carrera de Indias, pero sus cargamentos no continuaban a la terminal portuaria próxima de Veracruz, los cargamentos de textiles y árbol de tinte regresaban a Portobello para continuar el itinerario de salida a España. La ciudad se fortificó en la segunda mitad del siglo XVII por el cercano asentamiento inglés en la isla de Trix, hoy isla del Carmen, motivo por lo cual se construyó un sistema defensivo que constaba de baterías y reductos de costa tales como las baterías de San Miguel, San Luis, San Matías, y los reductos de San José, incluyendo el Polvorín.

**1999. SAINT KITTS Y NEVIS.** Parque nacional de la fortaleza de Brimstone Hill. Estas fortificaciones son un buen ejemplo de la aplicación de los principios de la arquitectura militar de los siglos XVII y XVIII que representa una solución exclusivamente de la milicia británica, en cuanto a la elección de la ubicación en las fortificaciones sobre promontorios naturales, que fueron útiles tanto como elemento defensivo así como para refugio de la población.

**2000. BERMUDAS, REINO UNIDO;** Ciudad histórica de St. George y fortificaciones asociadas. La ciudad de San Jorge es un ejemplo excepcional de los asentamientos urbanos ingleses más antiguos del Nuevo Mundo. Las fortificaciones asociadas testimonian el desarrollo de la ingeniería militar inglesa, construidas entre los siglos XVII al XX.

- **Contenidos culturales de carácter inmaterial o espiritual:** Ha quedado la devoción por las festividades del Cristo del Buen Viaje y Nuestra Señora de los Buenos Aires en consideración a los viajeros de la industria comercial naviera, así como la celebración de la Cruz en algunos puertos caribeños en día 2 de Mayo, y de la virgen de la Candelaria, el día 2 de Febrero.
- **Contenidos ambientales: paisaje cultural, incidencia del paisaje natural, etc.**  
La mayor parte de las ciudades portuarias fueron asentadas en bahías de bolsa o lagunas costeras, así que las bahías y el paisaje ambiental que éstas proporcionan son un elemento característico en ciudades como La Habana, Portobelo, Cartagena, y otras ciudades coloniales. Los morros fortificados como Santiago de la Roca, el Morro de la La Habana y el de San Juan de Puerto Rico, o el de San Felipe de Barajas en Cartagena, son estructuras que, con situación geográfica y elevación, ofrecen aspectos similares de paisaje monumental y ambiental.
- **Titularidad, gestión y protección jurídica de los bienes integrantes del patrimonio:**
- Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, de la conferencia general de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura, en su 17ª reunión celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972.
- Edición del Centro de Patrimonio Mundial "*Orientaciones para la aplicación de la Convención de patrimonio Mundial*", UNESCO, París, Mayo del 2002.
- Liste du Patrimoine Mondial.
- Carta del patrimonio vernáculo, *Introducción* - XII Asamblea General en México, en Octubre de 1999
- Carta internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y de conjuntos histórico-artísticos,
- Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia 1964
- **Estado de conservación, autenticidad e integridad de dichos bienes:**

- La mayoría de los bienes incluidos en la Carrera de Indias cuenta con un estado de deterioro no diagnosticado. Esa será la tarea posterior a realizar en las fichas de Inventario de bienes establecidas por el CIIC. Hay, además de las fortificaciones, gran cantidad y diversidad de bienes religiosos, urbanos, civiles o militares que aun es preciso estudiar y valorar dentro de la Carrera de Indias o, en otros términos, Camino Real Intercontinental.

**13. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo** (*óptimo, medio, mínimo o nulo*)

Existe un gran desconocimiento científico de las redes y rutas de este itinerario, la importancia de este género patrimonial se ha venido valorando paulatinamente. Proyectos como este se acercan a la reflexión real de la problemática de los itinerarios culturales y demuestran cómo es necesaria la colaboración interinstitucional e internacional.

**14. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país o países en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés**

Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)  
 Dirección de Patrimonio Mundial del INAH  
 Instituto Nacional de Cultura (INAC)  
 Comité Internacional de Itinerarios Culturales, CIIC  
 ICOMOS Mexicano  
 ICOMOS Panameño  
 ICOMOS Español

**15. Otros itinerarios de similar carácter:**

Los del comercio Fenicio  
 Comercio lagunero Maya  
 La ruta comercial de los Aztecas con sus colonias del Golfo de México.  
 El Camino de los Incas  
 La Ruta de la Seda.

**16. Referencias** (*históricas, culturales, religiosas, etc.*):

El itinerario cultural de la Carrera de Indias (Camino Real Intercontinental), como hemos dicho antes, ha dejado una serie de ciudades portuarias y de paso, así como vestigios palpables de la religión cristiana y civil e historias comunes de conquista e independencia. En el territorio acuático del Caribe y en todo el recorrido marítimo de la Carrera de Indias se halla comprendido también un importante patrimonio subacuático como lo demuestran los pecios que se encuentran y que son los más fieles testigos de esta carrera comercial, así como del monopolístico sistema comercial que ocasiono acosos piratas. También son testigos de jornadas y periodos tempestuosos de esta ruta de navegación.

**17. Estudios e investigaciones realizadas y en curso**

**CEDEX-CEHOPU (MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO) ESPAÑA.**

**Cursos Especializados**

- . El Patrimonio Cultural de los Puertos: Rehabilitación y Museología.
- . Coloquio Internacional "El Sistema Portuario Español (Siglos XVI-XX)".

**Catálogos**

- . "Puertos Españoles en la Historia" (Catálogo).
- . "Obras Hidráulicas en América Colonial." (Catálogo)
- . "Cartagena de Indias. Mágica Acrópolis de América".
- . "Ingeniería Española en Ultramar".
- . "Diario Particular del Camino que Sigue un Virrey de México".

**CAMINERÍA HISPÁNICA (CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS) ESPAÑA.**

**Asociación Internacional de Caminería:** Instituto de la Lengua Española- C.S.I.C. (Consejo Superior de Investigaciones Científicas).

### **Congresos de Caminería Hispánica**

Se han celebrado ya cuatro Congresos Internacionales sobre Caminería Hispánica y se preparan a nivel internacional otros importantes encuentros.

I Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Madrid (España) (6 - 11 julio 1992)

II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Guadalajara (España) (4 - 9 julio 1994)

III Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Morelia (México) (15 - 20 julio 1996)

IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Guadalajara (España) (13 - 18 julio 1998)

II Congreso de Caminerías Iberoamericanas Rosario (Argentina) (23-26 agosto 1999)

### **UNIVERSIDADES CON ESTUDIOS RELACIONADOS CON LA CAMINERÍA**

Universidad de Michoacán (México)

Universidad de Alcalá de Henares (España)

Universidad de Rosario (Argentina)

### **PROYECTO BINACIONAL "CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO" (MEXICO-ESTADOS UNIDOS)**

#### **Proyecto Binacional México-Estados Unidos "Camino Real de Tierra Adentro" (1999).**

Declaración conjunta entre El Consejo Nacional para la Cultura y las Artes del Estado de México, a través del Centro INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia)-Chihuahua, y las instituciones federales de Estados Unidos:

Investigación, conservación y protección del Camino Real:

Registro de los sitios arqueológicos naturales e históricos de esta ruta.

Red de museos culturales: difusión de su significado histórico y cultural

Rescate de archivos: INAH en Zacatecas, Durango y Chihuahua (1997-1999).

#### **Antecedentes:**

Proyecto de cooperación cultural, académica y técnica del INAH con la Universidad de Nuevo México, con la corporación "Camino Real", el National Park Services y con la oficina de Asuntos Culturales de Estados Unidos (1996).

Carta de intención para la conservación e interpretación de sitios históricos y culturales del Camino Real en el marco de su cuarto centenario (1998).

Exposición "El Camino Real" en Chihuahua y Ciudad Juárez (1999)

Exposición de libros antiguos sobre "El Camino Real" (Colección del INAH-Zacatecas) en la Universidad del Paso, Texas.

#### **Coloquios Internacionales sobre el Camino Real**

Primer Coloquio Internacional sobre el Camino Real (7 al 9 de junio de 1995) en Valle de Allende, Chihuahua. Participantes: 50 especialistas de Universidades de México, Estados Unidos e INAH-Centro Chihuahua. Temas: rutas, cartografías, monumentos, intercambio cultural y material, fundación de presidios y misiones.

Segundo Coloquio Internacional sobre el Camino Real (1996).

Tercer Coloquio del Camino Real (octubre de 1997) en la ciudad de Durango

Cuarto Coloquio del Camino Real (9 julio 1998) en The Española Valley bajo el lema "Agua Bendita, Tierra Sagrada", 4º Centenario de fundación.

Quinto Coloquio del Camino Real (1999).

Sexto Coloquio del Camino Real (6-7 de septiembre 2000) El Paso, Texas.

### **18. Bibliografía**

- Calderón Quijano, José Antonio, *Bibliografía de las fortificaciones españolas en América en la edad moderna*. Madrid: CEHOPU 1985.
- Zapatero, Juan Manuel, *La fortificación abaluartada en América*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Portorriqueña 1978
- Zapatero, Juan Manuel, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar* (Tomo V). *Colombia-Panamá-Venezuela* (2 vols.). Madrid, Servicio Histórico-Militar y Servicio Geográfico del Ejército 1980.

- Zapatero, Juan M., *Historia del castillo de San Lorenzo el Real de Chagre*. Madrid: CEHOPU 1985.
- LIBRO DE CONFERENCIAS SEMINARIO INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES "Ruta de Cortés: llegada al Sistema Arrecifal Veracruzano". Comité Nacional Español de ICOMOS y el Ministerio de Cultura y Deportes de España. Cd. de Pamplona. (España, Junio del 2001). Publicación del Gobierno de Navarra. Pamplona, España, 2002.
- Calderón Quijano, José Antonio, FORTIFICACIONES EN NUEVA ESPAÑA Escuela de Estudios Hispano- Americanos, 1953 Madrid 1864.

**Mapa de la ruta marítima del comercio español en tres continentes  
("Carrera de Indias" del Camino Real)**









ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SISTEMA DEFENSIVO DE LA NUEVA ESPAÑA

**Francisco Muñoz Espejo**  
(México)

A partir de la unificación de los reinos hispánicos con el casamiento de los Reyes Católicos en 1469, se inició un periodo expansionista que culminó con las exploraciones y fundaciones de Colón en el nuevo mundo. Con el tratado de Tordesillas se dividió y distribuyó el territorio del mundo entre el Reino de Portugal y el de Castilla en 1492.

**Primeras exploraciones a América:** La fundación de La Española en 1492 sería el inicio de una gran tarea de exploraciones a América. Siguió la fundación de Cuba en 1512, con una excelente ubicación como base de abastecimiento y militar para las futuras expediciones al continente, siendo de las primeras la llegada de expediciones españolas a tierras mayas en 1517 por un naufragio. La segunda expedición española se realizó por la costa sur del Golfo de México en 1518, y la última expedición de exploración consistió en la conquista de uno de los más grandes imperios de América, Los Aztecas, en el periodo de los años 1519-1521. No hay que olvidar las incursiones de expedicionarios y misioneros a la Florida en 1565.

Establecida la conquista de España en los territorios de los imperios Azteca, Inca y Maya, la corona contaría con un gran territorio colonial en América, que más tarde, a partir de 1565, fue dividido en virreinos: los de Nueva España (parte de México), Nueva Granada (centro América, Colombia y Venezuela), Río de la Plata (Argentina - Montevideo) y del Perú, así como las capitanías de Chile y Cuba, donde se reformaron antiguas ciudades y se construyeron nuevas ciudades. Este planteamiento urbano sería construido por un notable cuerpo de ingenieros militares que edificaron todo el patrimonio urbano fortificado de la colonia.

### **El inicio de la conquista.**

Después de la fundación de Cuba por los españoles, se inicia una serie de expediciones. Es así como Juan de Grijalva, en 1518, encuentra en los arrecifes de Veracruz un lugar apropiado para anclar y hacer amarres, descubriendo así la isla que los mexicanos llamaban Tecpan-Tlayácac<sup>1</sup> y la nombra San Juan de Ulúa. Un año después, Hernán Cortés concluye con las exploraciones al convertir su expedición en el inicio de la conquista del imperio azteca, en 1519. Bajo requerimiento de legalizar su incipiente conquista, Cortés busca convertirse en capitán general y justicia mayor de la expedición, creando un cabildo según las leyes reales de Carlos V, fundando para ello la Villa Rica de la Veracruz.

El asentamiento de San Juan de Ulúa, en 1519, fue resultado de la expedición española de Hernán Cortés. Y ello, por contar con una extraordinaria ubicación con respecto a la costa Veracruzana y por su cercanía a la capital del imperio Azteca que, posteriormente, sería la del virreinato.

La isla de San Juan de Ulúa será un puerto natural y defensa natural por el conjunto de arrecifes que forman el Sistema Arrecifal Veracruzano y los vientos del Norte que azotan las costas de Veracruz de octubre a mayo. Bernal Díaz del Castillo, piloto de la expedición de Cortés, hace un relato extenso sobre la conquista de México y en uno de sus primeros capítulos relata la llegada a Ulúa con gran nitidez y detalle, y describe la ocupación prehispánica de la isla como santuario de Tezcatlipoca.

*“Como llegamos a Aquella isleta que ahora se llama San Juan de Ulúa y a qué causa se le puso aquel nombre y lo que allí pasamos<sup>2</sup>.”*

*{Desembarcamos en unos arenales, hicimos chozas encima de los más altos médanos de arena, que los hay por allí grandes, por causa de los mosquitos, que había muchos. Y con los bateles sondaron muy bien el puerto y hallaron que con el abrigo de aquella isleta estarían seguros los navíos del norte y había buen fondo. Y hecho esto fuimos a la isleta con el general treinta soldados bien apercebidos en dos bateles, y hallamos una casa de adoratorios, donde estaba un ídolo muy grande y feo, el cual se llamaba Tezcatlipoca, y acompañándole, cuatro indios con mantas prietas muy largas, con capillas que quieren parecer a las que traen los dominicos o los canónigos. Y aquellos eran sacerdotes de aquel ídolo, que comúnmente en la Nueva España llamaban papas, como ya lo he memorado otra vez. Y tenían sacrificados de aquel día dos muchachos, y abiertos por los pechos, y los corazones y*

*sangre ofrecidos [a] aquel maldito ídolo. Y aquellos sacerdotes nos venían a sahumar con lo que sahumaron aquel su Tezcatlipoca, por que en aquella sazón que llegamos lo estaban sahumando con uno que huele a incienso, no consentimos que tal sahumero nos diesen; antes tuvimos gran lástima de ver muertos aquellos dos muchachos, y ver tan grandísima crueldad. Y el general preguntó al indio Francisco, por mí memorado y que trajimos del río Banderas, que parecía algo entendido, por qué hacía aquello: y esto se lo decía medio por señas, por que entonces no teníamos lengua ninguna, como ya otra vez he dicho, por que Julianillo y Melchorejo no entendían la mexicana. Y respondió el indio Francisco que los de Culúa los mandaban sacrificar; y como nuestro capitán estaba presente y se llamaba Juan y era por San Juan de Junio, pusimos por nombre a aquella isleta San Juan de Uhúa; y este puerto es ahora muy nombrado y están hechos en él grandes mamparos para que estén seguros los navíos para mar del norte, y allí vienen a desembarcar las mercaderías de Castilla para México y Nueva España.]*

*Juan Díaz, piloto de Juan de Grijalva*

## EL COMERCIO ENTRE ESPAÑA E INDIAS

### Nuevas ordenanzas comerciales y urbanas

Con la intención de organizar y legalizar las expediciones y factorías comerciales de los nuevos reinos castellanos, Carlos I funda en Sevilla, en 1503, la Casa de Contratación para el comercio de las posesiones americanas del reino de Castilla, que también reglamentaría las exploraciones y fundaciones de los diversas poblaciones de América; con las consideraciones realizadas por Felipe II en el campo del comercio monopólico entre Castilla y las posesiones americanas, se planteó un régimen comercial de flotas navieras en 1561<sup>3</sup>, que llevaría a estructurar un itinerario de puertos comerciales y un plan urbano defensivo para asegurar la administración del comercio por parte de un buen control de la real hacienda, así como evitar que las flotas navegaran sin protección de los piratas o corsarios.

La Corona, con el fin de reglamentar y controlar la actividad comercial, creó el Consulado, en donde se establecieron los regímenes de comercio, los cuales se definieron en términos de monopolio entre España y sus colonias pero a favor de la primera, la exportación de productos de España a sus colonias se basaba en productos manufacturados y algunos productos como la vid y el olivo que contaban con prohibición de cultivos en América.

El comercio de América a España era en su mayoría más bien de extracción de materias primas. En términos de administración, el comercio se extendía bilateralmente entre España y las colonias, sin posibilidad de ejercerlo libremente con otras coronas extranjeras, como Francia, Inglaterra u Holanda, entre otras.

Se establecen tres tribunales mercantiles o consulados: el de Sevilla en 1542, el de México en 1592, y el de Lima en 1613. El comercio hispano indiano se regula con el régimen de flotas establecido por la Corona, y es cuidado y custodiado en su travesía trasatlántica por la armada para evitar el comercio ilícito y los ataques de los piratas, fundamentalmente ingleses. Al convoy de navíos comerciantes que navegaba bajo la protección de barcos de guerra para evitar dichos ataques, se le denomina Carrera de Indias.

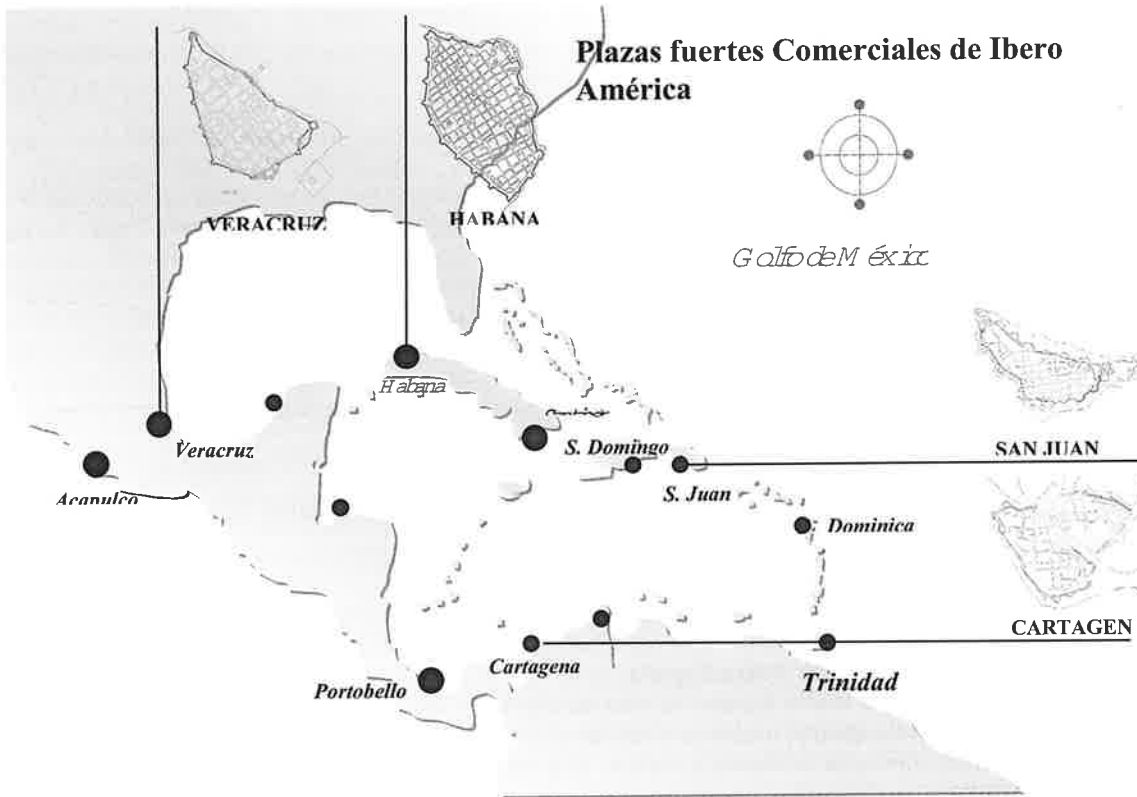
Recordemos que la península Ibérica, a inicios del siglo XVI, estaba dividida en reinos. Castilla, como precursor y creador de este comercio intercontinental, elige Sevilla como su principal puerto terminal de regreso a la península ibérica, de modo que en esta ciudad se establece la sede de su consulado y pasa a convertirse en puerto receptor del comercio de Indias.

Durante el periodo de 1521 a 1561 (se considera otra etapa el comercio), se sigue funcionando con transporte náutico aislado y suelto. Cada vez mayor cantidad de barcos comercian con América y el desarrollo comercial exige mayor capacidad de transporte, aumentando por ello a 300 a 500 toneladas la carga de cada embarcación; así mismo, en 1521 el sistema de comerciantes logra presionar a la Corona para vigilar más efectivamente las aguas del sur de España donde se realizaba la piratería, y es en ese año cuando se instala un sistema de vigilancia armada que acompañaría a los galeones hasta entrado el Atlántico.

A partir de 1537 se estableció el sistema de avería con un gravamen especial, mediante un porcentaje que se repartía en función del cargamento - a un promedio de un 5 a un 30% en el siglo XVII -, lo que permitió llevar la armada hasta el Caribe, y se obligó a los mercantes a navegar en convoyes organizados en dos salidas al año.

El comercio náutico establece un sistema de flotas en 1561, que se impondría como obligatorio para las rutas comerciales de América del sur hasta 1739, y para la Nueva España hasta 1778. El convoy se organizaba con un número variable de barcos mercantes y de vigilancia, con dos naves de guerra, un barco capitán y otro almirante.

Estas circunstancias convergen con la necesidad de organizar el territorio de América y fortificarlo, lo que se lleva a cabo con lo más avanzado de la ingeniería y arquitectura militar. Todo ello definiría también un itinerario de navegación comercial a través de una serie de centros comerciales y ciudades portuarias, mediante la identificación de los puertos de calado apropiado para los galeones, la construcción de infraestructura portuaria y sistemas de fortificación para la defensa, así como de vías de conexión comercial entre ciudades de tipo administrativo, minero o político.



#### Las Rutas Comerciales Interoceánicas <sup>4</sup>

El desarrollo económico y demográfico de las Indias creó una enorme demanda de productos europeos lo que, sumado al comercio de extracción de metales, determinó la existencia de un intenso tráfico trasatlántico desde el siglo XVI al XVIII.

Para la realización de dicho comercio existen referencias sobre estudios de las corrientes marítimas<sup>5</sup> hechos por Pedro el Mártir en 1577 y William Bourne en 1578, que identificaron la corriente que llega a América, llamada Corriente del Golfo, que proveniente del Este toma rumbo al Oeste en el Atlántico, entra en el mar de las Antillas con dirección a Cuba y el Yucatán, y sale del golfo de México por la península de La Florida; este estudio fue fundamental para concebir las tres rutas comerciales durante el periodo colonial: la de llegada de productos españoles a Nueva España y Nueva Granada; la Ruta de de retorno con productos de extracción de los territorios de ultramar a España; y la Ruta de intercambio comercial Acapulco – Filipinas- España. El comercio tuvo diversos periodos en los itinerarios establecidos para las flotas navieras. De las diferentes apreciaciones realizadas por investigadores, estimo más certera la que considera un primer período de 1543 a 1567, con el itinerario trasatlántico de España a Dominicana, desde donde se subdividían tres rutas terminales en el mar Caribe y el Golfo de México: la de Santo Domingo, la de Veracruz, y la de Cartagena –Nombre de Dios. En el segundo período, a partir de 1564, se modifica el itinerario de la ruta comercial de España a las Antillas Menores, dividiéndose en rutas receptoras: la *sub ruta Norte*, desde Dominica, distribuye el comercio entre Puerto Rico, Santo Domingo y Santiago de Cuba, y concluye en Veracruz, mientras que la *sub ruta Sur*, realiza su distribución comercial a Trinidad, Orlamar, Maracaibo, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios y Panamá. Las rutas del comercio de extracción de las Indias a la península eran diferentes, principalmente porque las corrientes que tiene el mar Caribe obligaban a que la salida hacia el Atlántico fuera por la parte norte del Caribe. La Habana era la ciudad portuaria de mejor ubicación para la salida, así que se consideró un centro de acopio de los puertos atlánticos de los virreinos, Veracruz y Portobello que, como puertos terminales, recogían el comercio de extracción de los virreinos de Nueva España y Nueva Granada. Dichos itinerarios fueron: la *ruta del Golfo- Caribe*, Puerto de Veracruz a La Habana; la *ruta del Caribe* de Portobello a Cartagena para descargar en La Habana, y la *ruta Transatlántica*, con salida de la Habana hasta el puerto fluvial de Sevilla durante el siglo XVI, y al puerto de Cádiz en el siglo XVIII, cuando los barcos de mayor dimensión requirieron un calado mayor que el del río Guadalquivir que, dados sus problemas de asolvamiento no podía ofrecer, lo que dificultaba la llegada de los convoyes al puerto de Sevilla. (ver plancha *Rutas globales de l comercio español*)<sup>6</sup>



### La organización del territorio de la Nueva España

La organización territorial de la Nueva España fue para los españoles una ardua labor que supuso la realización de muchas obras de desarrollo urbano, portuario y defensivo; conforme a las detalladas ordenanzas de Felipe II se trazaron varias villas, entre ellas la Nueva Veracruz. Los virreyes llevaron a cabo las obras de fortificación del siglo XVI al XVIII<sup>7</sup>, con apoyo de ingenieros extranjeros, consultores notables en el arte de fortificar a la manera italiana o alemana. Desde las primeras décadas del siglo XVIII se aprecia la labor científica de un destacado cuerpo de ingenieros militares, los cuales organizaron y fortificaron el territorio a través de variados y complejos sistemas de defensa combinados: plazas fuertes, ciudadelas, fortificaciones y sistemas defensivos menores de costa o ribera. Otra labor fue el establecimiento de las redes de comunicación desde centros comerciales, conectados a centros políticos y mineros por caminerías reales; vemos como algunas ciudades o fortificaciones fueron reformadas con métodos de defensa y sistemas teóricos italianos y franceses, adaptados a los requerimientos y escala de las ciudades y la defensa de la Nueva España.

### SISTEMA DEFENSIVO DE LA NUEVA ESPAÑA<sup>8</sup>

La mayor parte de las fortificaciones construidas de Nueva España se distribuyeron a lo largo y ancho del virreinato. Dos sistemas de defensa del litoral, el Veracruzano y el Campechano, protegieron el Golfo de México para cubrir la llegada y salida de la Carrera de Indias proveniente del escudo antillano. Se fortificó la villa de San Benito por el apoyo administrativo que requería esa región. Para defender el puerto de Acapulco en las costas del Pacífico se fortificaría, al igual que San Diego, que durante algunos siglos fue el custodio de la ruta del comercio de Filipinas. Mientras tanto, el sistema defensivo de Bacalar en la desembocadura del río Hondo y la laguna de Bacalar en el actual estado de Quintana Roo, vigilarían la ocupación Inglesa en la actual Belice.

En la mitad del Camino Real Veracruz - México, en la villa de Perote, situada en el actual estado de Veracruz, se construyó la fortaleza de San Carlos para albergar una guarnición militar que tendría la posibilidad estratégica de apoyar en la costa Veracruzana o la capital del virreinato, custodiando el más importante camino de la Nueva España.

### ESQUEMA TIPOLOGICO DE FORTIFICACIÓN POR SISTEMAS DEFENSIVOS EN NUEVA ESPAÑA.

#### SISTEMA DEFENSIVO DE VERACRUZ

**Ciudad fortificada**  
La Nueva Veracruz.

**Fortaleza Abaluartada**  
San Juan de Ulúa.

**Baterías**  
Punta Mocambo.  
Punta Antón Lizardo.  
Punta Alvarado.

#### SISTEMA DEFENSIVO DE CAMPECHE

**Ciudad fortificada**  
San Francisco.

**Reductos**  
San Luis.  
San José.

**Baterías**  
San Miguel.  
San Matías.  
San Lucas.

**SISTEMA DEFENSIVO DE PUEBLA**

Fortalezas  
Loter y Guadalupe

Fortines  
6 fortines mas

**SISTEMA FORTIFICADO ACAPULCO**

Fortaleza Abaluartada  
San Diego (antiguo S. Carlos)

**SISTEMA FORTIFICADO BACALAR**

Villa fortificada  
Salamanca de Bacalar.

Fortaleza  
Abaluartada  
San Felipe.

Baterías  
Nta Sra. de la Luz.  
Sacramento.

Polvorín  
de Bacalar  
Vigia: S. Antonio y  
El Rosario.



**SISTEMA DEFENSIVO DE VERACRUZ<sup>9</sup>**

**FORTIFICACIÓN DE VILLARICA**

Los vestigios de cimentación que quedan en el predio arqueológico de Villarrica tienen un gran significado en la historia de la fortificación de América, por haber sido la primera fortificación de América continental. Se construyó en 1519, por orden de Hernán Cortes, debido a su necesidad de montar un Cabildo para legitimizar su expedición y justificar la conquista del Imperio Azteca. La tipología es un poco extraña, ya que se trata de una **casa fuerte** que no presenta un apropiado trabajo de diseño en el flanqueo. Las estructuras extremas no llegan a ser baluartes, flanquean en rehilete a las pequeñas cortinas. Cuenta con una plaza de Armas, con accesos reducidos a una portada, y habitaciones diversas en el interior de las cortinas. El arqueólogo mexicano Medellín Zenil considera la posibilidad de que contase con parapetos y un camino de ronda en el interior de las cubiertas. Su situación destacada en un pequeño peñón le proporciona un excelente valor estratégico para defender el reducido puerto de la pequeña ensenada de Villarrica.

## FORTALEZA DE SAN JUAN DE ULÚA

El inmueble pertenece al género de arquitectura militar, y considero que es una de las Fortalezas Abaluartada más completas tipológicamente del sistema fortificado existente en el Golfo de México y el Caribe. Se desarrolló en varias etapas hasta adquirir la complejidad que hoy tiene. En los siguientes epígrafes estudiaremos el inmueble por estructuras; los capítulos I y II corresponden a la construcción del puerto, y desde el capítulo III al V se expondrán los modelos de fortificación. El proceso constructivo de los 7 modelos de transformación a los que se sometió la fortaleza en el periodo 1552-1842 no deben comprenderse como una etapa de construcción, sino como una evolución constructiva causada por los avances de la artillería y los momentos en que se encontraba la colonia del imperio español iberoamericano con respecto a sus oponentes políticos y comerciales; por supuesto que la Ilustración de los siglos XVIII y XIX verterían nuevas ideas en San Juan de Ulúa que fueron aplicadas por los militares y principalmente por los ingenieros militares del cuerpo de ingenieros en las colonias españolas de América.

**El Puerto de Nueva España:** La construcción del puerto de San Juan de Ulúa fue dirigida por el coronel Cristóbal de Eraso<sup>10</sup> desde 1560 a 1580. Inicialmente fue concebido como un puerto naviero de la flota comercial de las Indias. El lienzo de muralla se construyó en mampostería de coral. El muro se hallaba flanqueado al Este por la Torre Vieja, una de las primeras estructuras construidas en la isla, y al Oeste por la torre de San Crispín, que disponía de artillería para defender el puerto. Éste contaba con 32 argollas de bronce para servir de abrigo o amarre a la flota de Indias que terminaba aquí la ruta transatlántica<sup>11</sup>.

El puerto fue administrado de 1519 a 1523 por la Villa Rica de la Veracruz, en las costas Quiahuiztlán, de 1524 a 1599 por Veracruz (La Antigua) en la ribera del río Huitzilapan, y desde 1599 a 1823 por la Nueva Veracruz, situada frente a la isla de Ulúa. La tipología pertenece específicamente a un puerto medieval.

**La fortaleza Renacentista:** El traslado de la ciudad de la Antigua a Veracruz, frente a la Isla de Ulúa, en 1600 se produjo a partir del uso de la isla como un sitio de gran importancia estratégica militar, con ventajas adicionales para la defensa de la ciudad. Por esta razón, España encargó al ingeniero Jaime Frank que construyera un muelle en la costa de la ciudad, con el fin de trasladar el puerto de Ulúa a la Nueva Veracruz y construir en la isla de Ulúa una fortaleza.

La idea fundamental de Frank fue utilizar las estructuras del muro de argollas y las dos torres viejas como uno de los frentes de la planta rectangular, quedando finalmente construida en 1787-1791, con cuatro cortinas, dos viejas torres al sur y dos semi baluartes al norte, incluyendo en el interior del recinto un hospital, una iglesia, una casa de gobierno, un polvorín y un rastro. El recinto, inexpugnable, contó con una sola puerta en la cortina Este, la que solo daba acceso a lanchas que se amarraban en una dársena interior.

Nota: las teorías de fortificaciones abaluartadas más notables fueron resultado de las influencias de las escuelas de ingeniería militar italianas desde fines del siglo XIV al XVI, cuyo principal fundamento arquitectónico lo constituía el baluarte, las cortinas, la plaza, y un foso exterior para evitar el asalto inmediato del enemigo al recinto. Los constantes ataques ingleses a puertos comerciales españoles en Sudamérica en 1741 y en el Caribe en 1762, fueron las principales causas para organizar un plan de reformas defensivas en las ciudades comerciales de Hispanoamérica. En San Juan de Ulúa se amplió la capacidad de artillería con baterías, así como con un mayor número de habitaciones en los cuarteles y con adiciones de obras exteriores.

**El Frente defensivo:** Entre los años 1742 y 1743, el ingeniero Félix Prospero construyó dos baterías exteriores con una capacidad de 40 cañones. Ambas se unían por un camino y un puente de conexión o caponera en el centro, por el cual se entraba al recinto por la única puerta ubicada ahora en la cortina Norte; posteriormente, en 1763, el ingeniero Cámara Alta construyó el Baluarte de la Media Luna frente a la cortina Norte con capacidad para 15 cañones.

**1° Reforma del frente defensivo:** El ingeniero Manuel de Santiesteban demuele la media luna y en sus desplantes construyó un revellín entre 1765-1769. La obra incluyó un reducto central donde se ubicó un polvorín, se excavó el foso que bordea el revellín y se construyó un camino cubierto con traversas o topes de balas para el "tiro de rebote". En dos esquinas del camino cubierto se instalaron plazas de armas y se terraplenó el Glacis suponiendo la obra una gran influencia de Vauban<sup>12</sup>.

**2° Reforma defensiva Perimetral:** El ingeniero Miguel del Corral, en un programa final de obras, completa los baluartes, demuele las obras internas de la plaza y allí construye dos cortinas paralelas a la cortina Este y Sur (1774), levanta dos Lunetas (1778-1779) sobre las plazas de armas del camino cubierto con su propio foso, y define el sistema de comunicación indirecta por un sistema de puentes fijos y levadizos para el acceso único a la fortaleza; todo esto permitió elevar la artillería de la fortaleza a 103 cañones, 4 morteros y 16 pedreros de bronce.

**Obras de Avanzada:** El Cuerpo Nacional de Ingeniero del gobierno independiente de México instaló en 1843 artillería inglesa de recarga rápida y cureña móvil, por lo que se integran en la cubierta de cortinas y baluartes colizas o basamentos de mampostería que sujetaran rieles para movilizar la base de cañones con

un ángulo de giro de 90°. El plan dotaría a la fortificación de una defensa perimetral al Norte, que bordeaba las obras exteriores a través de una batería fuera del glacis.

### CIUDAD FORTIFICADA DE VERACRUZ

**Cabildo de la Villarrica de Veracruz:** Cortés asienta un cabildo sobre las costas frontales de la isla de Ulúa. El piloto de Cortés, Bernal Díaz, relata: "...tan solo habían organizado algunas chozas y trazado la plaza para definir y establecerse en tierra firme después de hacerlo en la isla de San Juan de Ulúa, el asentamiento de Veracruz un viernes santo de 1519". Debió quedar como destacamento militar el cabildo y la isla de San Juan de Ulúa, y buscaron un sitio para la villa que ofreciera mayor abrigo y provisiones. Llevaron a cabo una expedición sobre la costa Norte y descubrieron la región de Quiahuiztlán, asentando en ella una villa. En ese territorio quedan actualmente los desplantes de muros de la primera fortificación española construida y, según las crónicas de su piloto y la evidencia arqueológica rescatada en este siglo, se describe una planta cuadrada con cuatro baluartes distribuidos en rehilete. La construcción, de aproximadamente 36 m2, se desplanta sobre una loma con amplio dominio del litoral y un gran farallón que oculta la fortificación de cualquier enemigo.

**La Villarrica de la Veracruz (1° traslado):** Con la intención de asentarse con seguridad para conciliar alianzas entre pueblos del imperio azteca, Cortés traslada el cabildo a las costas de la playa del pueblo de Quiahuiztlán; denomina el asentamiento Villa de la Veracruz, y en él establece un destacamento militar del que lo único que se ha rescatado actualmente es el desplante de la señalada fortificación menor, un horno de cal y los cimientos de un cabildo.

**La villa de Veracruz (2° traslado):** No será hasta 1523 cuando, para acercarse un poco más al puerto improvisado planeado por él en la isla de San Juan de Ulúa, traslada nuevamente la villa junto al río Huitzilapan, pasándose a llamar solamente Villa de Veracruz. En dicha villa de Veracruz (hoy conocida como La Antigua) se observa la influencia urbana de la de Santo Domingo, fundada por el fraile Nicolás de Ovando (c. 1451-1511), administrador colonial español como gobernador de las Indias, ya que la traza de La Antigua dispone de una gran plaza que une los poderes civiles y eclesiásticos con la característica inserción de la plaza y la iglesia en el centro del poblado. La pequeña villa trata de ajustarse a una retícula, pero es demasiado pequeña y, por otra parte, la población pierde interés al producirse otro traslado, por lo cual no evolucionó urbanamente, hasta nuestros días.

**Nuevas ordenanzas urbanas y comerciales:** Con la intención de organizar los nuevos reinos castellanos, Carlos I funda en Sevilla, en 1503, la Casa de Contratación para el comercio de las posesiones americanas del reino de Castilla, que también reglamentaría las exploraciones y fundaciones de las diversas poblaciones de América. Con las disposiciones dictadas por Felipe II en el campo del comercio monopólico entre Castilla y las posesiones americanas, se planteó un régimen comercial de flotas navieras en 1561 que llevaría a estructurar un itinerario de puertos comerciales y un plan urbano defensivo para asegurar la administración del comercio por parte de la Real Hacienda, así como para evitar que las flotas navegaran sin protección contra piratas o corsarios. Bajo ese móvil, en 1600 se planea y traslada la villa de Veracruz de su asentamiento junto al río Huitzilapan a la zona costera de las ventas de Buitrón, frente al puerto de San Juan de Ulúa.

**La Nueva Veracruz (3° traslado):** La Nueva Veracruz intentó ser trazada con una retícula regular, impidiéndolo un poco el serpenteante arroyo Tenoya. Aún así, la plaza definía el centro de la villa y, asentadas en su perímetro, se encontraban las edificaciones civiles, comerciales y eclesiásticas. La plaza portuaria se ubicó junto a la costa, de tal modo que en la plaza de la iglesia de San Francisco se llevaría a cabo la revisión aduanera y el desembarque, después de amarrar la flota en el puerto oficial de la isla de San Juan de Ulúa. El distinguido investigador del siglo XIX, Francisco del Paso y Troncoso, se refiere a "*la ciudad de tablas*", como denomina a la Nueva Veracruz por estar construida con materiales perecederos, como un centro urbano cuyo movimiento comercial, social, y migratorio era intenso durante algunos meses del año, es decir, en el periodo del ataque de la flota, y desértico, descuidado y pobre el resto de la temporada; describe esto a tan solo 15 años de haberse asentado la ciudad frente al puerto de San Juan de Ulúa y no revela la existencia de defensa o fortificación en este centro comercial tan destacado, que no sea la artillería montada en las torres del puerto de Ulúa.

**Las primeras fortificaciones en la ciudad:** En 1615 la villa fue nombrada ciudad por ordenanza real de Felipe II. En esa fecha el poblado se percibe pequeño, según el dibujo de Adrián Boot y tal como lo describe Francisco del Paso y Troncoso. Aún así, la Nueva Veracruz funcionaba como terminal portuaria del la flota de Indias en el circuito de ciudades comerciales del Caribe, habiendo quedado a salvo de un ataque corsario. Los primeros proyectos de fortificación de la ciudad fueron realizados en 1634, con el objetivo de proteger el muelle costero de madera, donde se ubicaba el control de aduanas de la mercancía antes de trasladarse y ser distribuida en la Nueva España, Asia y otras circunscripciones coloniales. Con tal objetivo se llevó a cabo la construcción de dos baluartes costeros, el de Nuestra Señora de la Concepción al



Norte, en la playa de la Caleta, y el de Santiago al Sur, cerca de la desembocadura del río Tenoya, proyectos diseñados y dirigidos por el ingeniero de Flandes Adrián Boot.

**El primer recinto de la ciudad de Veracruz:** Durante los años siguientes se edificó un recinto, construido y financiado por los habitantes de la ciudad, ante la negativa de fortificar por parte de España. Consistía en una valla de mampostería de piedra de coral de 1,20 de altura y 0,40 de ancho sobre la que se elevaba una estacada de madera. La protección solo aseguraba la parte de tierra, envolviendo el poblado con 1.500 metros de valla, en los que fueron construidos inicialmente 5 pequeños baluartes en cada cambio de dirección. Los baluartes eran llamados con los nombres de los ciudadanos que financiaron sus construcciones: Baluartes de Juan Vargas, de Francisco López Nava de Costilla, del Capitán Martín Roca y del Capitán Alonso de Andrade. Para 1663 la valla se encontraba casi derrumbada y la estacada rota por las dunas de arena del entorno de la villa, y algunos tramos de la valla y baluartes dañados por la socavación del los riachuelos del río Tenoya que no contaba con una desembocadura definitiva a causa de la alteración constante que proporcionaba el traslado de las dunas. Así lo relata el ingeniero Marcos Lucio, que realizó planos y un informe del estado de deterioro de la valla y proyectó la construcción de una muralla fortaleciendo los baluartes existentes, proyecto éste que no sería aprobado.

**La construcción de la muralla abaluartada:** En 1683, la ciudad de Veracruz fue saqueada por los piratas Lorenzo de Graff (Lorencillo), Cornelio Jol (pata de palo) y Van Horn. Este hecho impulsó los proyectos de fortificación de la ciudad, esta vez a cargo del ingeniero Francisco Pozuelo, en 1684. Se construyó la muralla con seis baluartes más fuertes en el trazo de la antigua valla, dejando abierto sólo el tramo costero entre el Baluarte de Santiago y el de la Concepción.

**Proyectos de Reforma:** Para el 2º plan de defensa de los puertos costeros de América en el siglo XVIII, dado el acoso de Inglaterra, ingenieros como Manuel de Santiesteban y Agustín Crame, realizaron los más complejos proyectos de reformas de fortificación de plazas, introduciendo elementos empleados en los sistemas teóricos de Sebastián le Pestre Vauban. Consideraban ampliar la defensa con el empleo de obras exteriores tales como puertas, fosos, puentes levadizos, revellines y glacis para dejar a la Plaza Fuerte de Veracruz a la altura de las más notables del Caribe y otros virreinos, pero estos proyectos no se llevarían a cabo por su alto costo y quizás porque la ubicación de Veracruz en la costa central del Golfo no representaba tanto peligro como ciudades o islas del reino que estaban bajo ocupación de ingleses o franceses.

**Conclusión de las obras de la ciudad fortificada:** Las últimas obras de fortificación las realizó en 1778 el ingeniero Miguel del Corral, cerrando la muralla por el lado de mar y uniéndola así con el Baluarte de la Concepción, la Aduana, el muelle portuario y el Baluarte de Santiago.

**Demolición de las murallas de Veracruz:** La Plaza Fuerte de Veracruz sufrió daños en los ataques franceses y norteamericanos durante el periodo independiente del país y, finalmente, fue demolida en 1880 por el alcalde Bureau, dentro de un plan de ampliación urbana que dejó a salvo el Baluarte de Santiago por ser el único polvorín de la ciudad. Tras quedar a cargo del ejército mexicano, en el siglo XX su custodia pasó al INAH.

### FORTALEZA DE SAN CARLOS DE PEROTE

Se edificó una fortaleza de planta cuadrada en la mitad del camino entre Veracruz y México con el fin de que las guarniciones que la ocuparan sirvieran en caso de sitio a México o a Veracruz; la fortaleza de San Carlos fue diseñada por el ingeniero Manuel de Santiesteban y construida de 1771 a 1775 por Santiesteban y Miguel del Corral. Cuenta con un foso seco, un completo camino cubierto y plazas de armas en cada frente de cortina; se comunica por su único acceso a través de un puesto de guardia y un puente de mampostería con un levadizo en la portada. La fortaleza de San Carlos cuenta en su interior con un sistema de refuerzo en sus cortinas, ya que tras las cortinas que se observan en el exterior fueron construidas otras cortinas paralelas a éstas, separadas por una calle llamada patio cortado o cortadura, quedando confinada por estas 4 cortinas exteriores la Plaza de Armas.

### SISTEMA DEFENSIVO DE CAMPECHE

**Ciudad Fortificada de san Francisco de Campeche:** La Plaza fortificada de San Francisco fue construida por Jaime Franck después de un ataque pirata. Se confinaron 36 manzanas y una plaza. La muralla está flanqueada por 8 baluartes y comunicada con el exterior por 4 puertas distribuidas en sus cuadrantes. El muro se construyó con piedra caliza y con relleno de tapia. Sobre el murallón se añadió un adarve o camino de ronda de 8 metros de promedio de altura. La urbanización se realizó con calles dispuestas en retícula siguiendo las ordenanzas de Felipe II, con orientación de Noreste a Suroeste.

**Baterías de Litoral Campechano:** El hecho de ser la ciudad de Campeche una de las más importantes del sureste de la Nueva España y próxima a la isla del Carmen (anterior isla de Trix) ocupada por ingleses, obligó a la construcción de un complejo sistema de defensa lineal sobre la costa. Esta línea de fortificaciones presenta diversas tipologías: baterías, barbetas, un reduto que llega hasta Champotón y Lerma, y un punto de vigilancia más remoto: el Fuerte de Sisal en Yucatán.

El Reducto de Champotón y la Batería de San Luis fueron construidos por el ingeniero Rafael Llovet. La Batería de San Miguel, el Reducto de San José, las Baterías de San Matías y de San Lucas, por el ingeniero Juan José de León. Las periféricas a la Plaza de Campeche y la Batería de Sisal, por Juan de Dios González.

### SISTEMA DEFENSIVO DE BACALAR

**Villa fortificada y fuerte de San Felipe de Bacalar:** La fortaleza de San Felipe de Bacalar, a 30 minutos de Chetumal, la capital de Quintana Roo, fue una de las fortificaciones del límite territorial sureste de la Nueva España. Su importancia estratégica radicaba en el hecho de estar en las cercanías del territorio ocupado por los ingleses para la obtención de palo de tinte (actual Belice), después de que éstos desocuparon la isla de Trix (isla del Carmen, en Campeche).

El fuerte lo construyó don Antonio de Figueroa en 1729. Entre remodelaciones, reformas y ampliaciones, desfilarían por él ingenieros militares de la talla de Benavides, Juan de Dios González, Rafael Llovet y hasta Agustín Crame, con el afán de custodiar los dominios del reino de la Nueva España frente a la cercana colonia inglesa en el actual Belice. La fortaleza presenta una tipología cuadrada de cuatro baluartes, y un foso profundo excavado en una loma junto a la ribera oriental de la Laguna de Bacalar Cuenta además con un camino cubierto y plazas de armas. Los frentes son lineales, ya que esta fortaleza carece de cortinas, por lo que en sustitución de éstas, se le dotó con un frente defensivo construido por una línea de troneras. El edificio es terraplenado, razón por la que se realizaron dos construcciones sobrepuestas: un caballero y un cuartel. El fuerte quedaba en el perímetro del Este y el pueblo de 24 manzanas era confinado por una muralla de una vara de espesor y 6 bonetes que flanqueaban el perímetro de la muralla. La urbanización contaba con dos plazas: la mayor, y el perímetro del fuerte.

**Baterías de Rivera:** La explotación sin control del árbol de tinte y el comercio ilegal que Inglaterra tenía con la forestación en la desembocadura del río Hondo y Balis, alertó a las autoridades de la Nueva España sobre la conveniencia de establecer un sistema de vigilancia y defensa y, aunque posiblemente ya no existan rastros de estructuras defensivas, se tiene información documental de la construcción de fortificaciones menores que funcionaban como una defensa de ribera. Existen descripciones sobre las localizaciones de baterías y vigías en el tramo de la ribera del río Hondo, en su desembocadura en la actual bahía de Chetumal, así como sobre la construcción de las Batería de Sacramento y la Luz., y los puestos Vigía del Rosario y de San Antonio.

Los planos describen la construcción de una plataforma de mampostería, posiblemente en el delta del Canal Chan y el río Hondo, donde podría estar ubicada la batería del Rosario, la cual constaría de un parapeto alto de borde en forma de revellín, con plataformas de madera para la disposición de la artillería pesada. La batería de la Luz consta de una plataforma de mampostería y parapetos para la disposición de la artillería.

### FORTALEZA DE SAN DIEGO DE ACAPULCO

La Fortaleza fue construida en planta pentagonal, con 5 cortinas dotadas de sus baluartes. Las cortinas son abovedadas, y en sus cubiertas se dispone de superficie y de baluartes para servir de baterías.

Está rodeada en su exterior por un foso seco, excavado en un peñón junto a la bahía. Sobre el camino cubierto se ubican explanadas o plazas de armas que protegen las cortinas. No cuenta con glacis por tratarse de una prominencia natural. Fue construida por el ingeniero Ramón Panón a partir de 1776, año en el que un terremoto destruyó el anterior fuerte de San Carlos que había sido proyectado por el ingeniero Adrián Boot en 1615.

San Diego custodiaba al puerto de Acapulco, uno de los centros y ferias comerciales más importante del Pacífico en la Nueva España, ya que era puerto comercial y de arribo de las rutas del galeón de Manila que llegaba desde la colonia española de Filipinas, además de entroncar con el mercado sudamericano del Pacífico de Cuzco y Chile.

### Referencias bibliográficas

- 1 Pablo Montero, otros autores SAN JUAN DE ULUA EN LA HISTORIA  
"Puerta de la historia": págs. {27} Volumen I. CONACULTA INAH; ICAVE, PISJU-GEV 1996  
Fuente: HISTORIA DE LA CONQUISTA DE NUEVA ESPAÑA, Cap XVII, {pág. 25}.  
Editorial: Porrúa, No. 5 de la colección "sepan Cuantos".
- 2 Joaquín Ramírez Cabañas, CIEN VIAJEROS EN VERACRUZ, CRÓNICAS Y RELATOS: págs. {45 - 46}  
Tomo 1 (1518- 1697), Investigación y Compilación: Martha Poblett Miranda, Gobierno del Estado de Veracruz. 1986 - 1992.  
Fuente: HISTORIA DE LA CONQUISTA DE NUEVA ESPAÑA, Cap XVII, {pág. 25}.  
Editorial: Porrúa, No. 5 de la colección "sepan Cuantos".

- 
- <sup>3</sup> Francisco Solano y M. Luisa Cerrillos HISTORIA URBANA DE IBEROAMERICA, Tomo II-I (pag 124-127) Quinto Centenario, Junta de Andalucía, CSCAE, Editorial Testimonio, Madrid 1990.
- <sup>4</sup> LIBRO DE CONFERENCIAS SEMINARIO INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES “Ruta de Cortés llegada al Sistema Arrecifal Veracruzano”. , Comité Nacional Español de ICOMOS y el Ministerio de Cultura y Deportes de España. Cd. de Pamplona España, Junio del 2001.
- <sup>5</sup> Daniel Goeritz Rodríguez y Virginia Murrieta Martínez , SAN JUAN DE ULUA EN LA HISTORIA “Puerta de la historia”: Capitulo : Geografía de la Gallega Ayer y Hoy, págs. {39} Volumen I. CONACULTA INAH; ICAVE, PISJU-GEV 1996
- <sup>6</sup> Pablo Montero IMPERIOS Y PIRATAS, editorial Porrúa, México 2003, Gráficos: Francisco Muñoz “Rutas del comercio español “
- <sup>7</sup> José Antonio Calderón Quijano, FORTIFICACIONES EN NUEVA ESPAÑA Escuela de Estudios Hispano- Americanos, Sevilla 1953
- <sup>8</sup> Francisco Muñoz Espejo / Conferencia “FORTIFICACIONES DE MEXICO” / Seminario Internacional de Fortificaciones Hispano Lusas., Comité Nacional Español de ICOMOS, Ibiza, 2000.
- <sup>9</sup> Francisco Muñoz Espejo, Conferencia de ICOMOS Mexicano en Veracruz años de 1996
- <sup>10</sup> Francisco Muñoz Espejo et-al “Guía Histórica de San Juan de Ulúa” MÉXICO Y SU PATRIMONIO CONACULTA, ICAVE, Veracruz 1999
- <sup>11</sup> Francisco Muñoz Espejo et al, 1ª Taller Internacional de Forum UNESCO “ Proyecto de Restauración de la Fortaleza de San Juan de Ulúa” (capitulo de la evolución constructiva de la fortaleza de San Juan de Ulúa), Editorial Universidad Politécnica de Valencia, Valencia 2001
- <sup>12</sup> Francisco Muñoz Espejo / Revista LES OISIVETÉS DE LA ASSOCIATION VAUBAN, “La Forteresse de San Juan de Ulúa, au Mexique”, Assosiation Vauban, Paris 1999



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS

**DENOMINACION :**

Fortaleza de la Villa Rica de la Veracruz (CASAFUERTE)

**UBICACION :**

PAIS : México

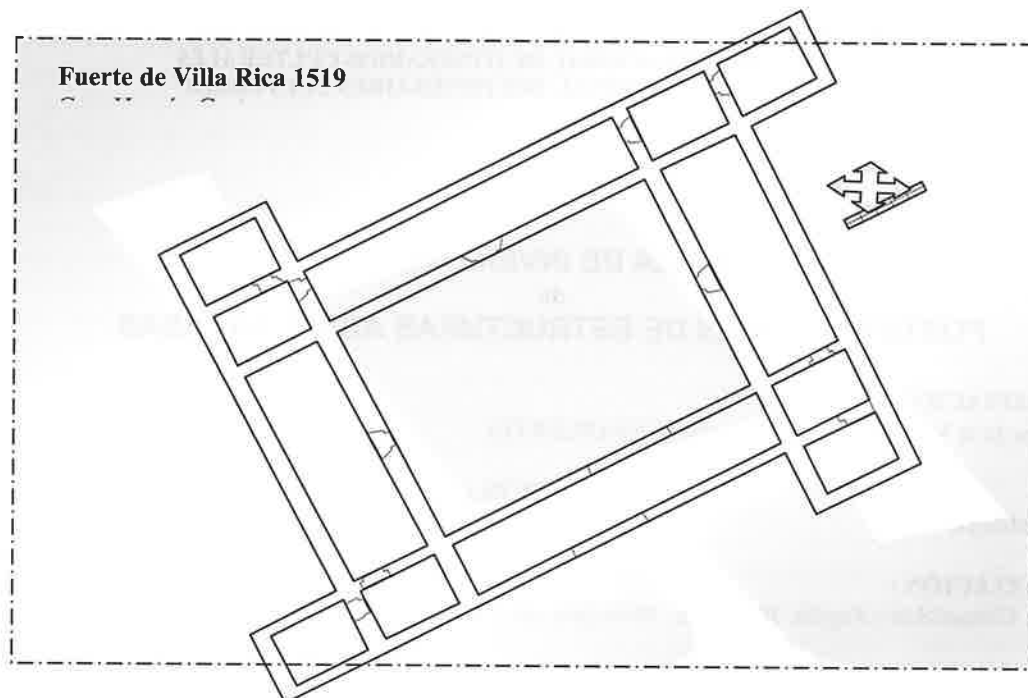
**LOCALIZACIÓN :**

(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.) Villa rica de la Veracruz.



Mapa de Villa Rica, Veracruz, Guía Roji Nacional 2002

## PLANO DE UBICACION



## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

### EPOCA DE CONSTRUCCION

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)*

1519

### CONSTRUCTOR

*(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador)*

Tripulación de la expedición de Hernán Cortes.

### TIPOLOGIA

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc)*

Casa Fuerte

### FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)*

Se ubica el cabildo de la Villa Rica en la costa Norte de actual estado de Veracruz, cerca de la capital Azteca, en un peñón costero, cerca de la villa totonaca de Quiahuitztlan, con a quienes haría alianza para someter a los Aztecas, y cerca además del puerto natural de san Juan de Ulúa.

### IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)*

Hernán Cortes después de desembarcar en la isla La Gallega (San Juan de Ulúa) y de fundar Veracruz, traslada esta villa, a la costa Norte del estado de Veracruz.

Bernal Díaz cuenta que la fundación de la Villa Rica de la Veracruz a media legua del pueblo de Quiahuitztlan se realizó con la ayuda de más de 30 pueblos totonacas, después de firmar alianzas con ellos. La Villa contaba con una plaza y frente a ella: una iglesia, el cabildo, atarazanas y una fortaleza. En el presente, gracias a trabajos de investigación efectuados a partir de 1983 por el INAH, se pueden observar las estructuras de cimentación, que corresponden a una planta cuadrada con cuatro baluartes de 36 metros de largo.

Bernal Díaz del Castillo describe como fue el inicio de la fortificación, obra en la que participó el mismo Hernán Cortés:

*"...hicimos una fortaleza y desde en los cimientos, y en acabarla de tener alta para enmaderar y hechas troneras y cubos y barbancas, dimos tanta prisa, que desde Cortés, que comenzó él primero a sacar tierra a cuestas y piedras y ahondar los cimientos, como todo los capitanes y soldados, a la continua entendíamos en ello, y trabajamos por acabarla de presto,..".*

## PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION

1. 1519 Construcción.
2. 1521 Destrucción.

### MATERIALES DE CONSTRUCCION

- Pilotes: puntales de madera dura.
- Cimientos: Sillares de piedra arenisca.
- Muros: aun cuando no existe, suponemos que fueron mamposteados con ladrillo de barro rojo recocido, por la presencia en el predio arqueológico de un hormo de ladrillos y cal.
- Lomos: Seguramente las esquinas fueron reforzadas con piedra arenisca.
- Pavimentos: pudo haber tenido piedra apisonada con ceniza por no aparece ningún vestigio de pavimentos o loseta de barro.
- Recubrimientos de muros: Posiblemente Morteros de Cal Apagada-Arena
- Enlucido: Posiblemente de Cal rebatida bruñida con llana.

### BANCOS DE MATERIAL

- Piedra : Basalto, es la variedad mas común de una cordillera volcánica de la costa norte del estado de Veracruz, seguramente extraída de os prismas basaltitos que forran un Bernal o volcán se forma por la efusión de lava a lo largo de las cordilleras oceánicas
- Ladrillo: Posiblemente se elaboro ladrillo y cal por la existencia de un horno en el predio histórico.

### CONSERVACION

#### ESTADO DECONSERVACION

*(Buena, regular, mala. Especificar)*

Por razones históricas, la fortificación fue demolida hasta la altura de los cimientos, al trasladar Cortes la Veracruz, a la rivera del Huitzilapan, mas cerca del puerto de San Juan de Ulúa.

#### TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL

*(Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)*

El predio arqueológico es de propiedad del INAH, desde 1992, y esta catalogado con un acta de inspección, para hacer trabajos de arqueología.

#### AUTENTICIDAD

*(En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)*

El inmueble fue levantado por trabajos de excavación de personal de INAH Veracruz a cargo del Arqueólogo Jaime Cortes, aunque anteriormente el arqueólogo Medellín Senil lo había hecho en 1950,

#### INTEGRIDAD

*(Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)*

Los vestigio del inmueble, son visibles por el rescate de los cimientos, un cabildo y un horno.

No existen muros que atestigüen una estructura solo los relatos constructivos de Bernal Díaz del Castillo piloto de la expedición de Cortes, sin embargo lo excavado se reduce al predio o lote adquirido por el INAH, pero se encuentra rodeado de vivienda residencial de veraneo, así que no se podría hacer un estudio extensivo de los limites de la Villarrica.

#### PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE

*(Local, regional, nacional, mundial)*

La fortaleza de San Juan de Ulúa esta protegida por la ley Ley Federal sobre monumentos y zonas arqueológicas , histórica y artísticas expedida en el Diario oficial el día 6 de Mayo de 1972, Artículo 2º « Es de utilidad publica , la investigación protección conservación , restauración, restauración de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos. »

#### PROTECCION SOCIAL

*(Alta, media, baja). Media*

#### USO ACTUAL

*(Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.).* Sitio Arqueológico sin posibilidad de ser visitado.

#### ENTORNO

*(Urbano, industrial, paisajístico, etc.).* Residencias de Veraneo.

#### PROTECCIÓN DEL ENTORNO

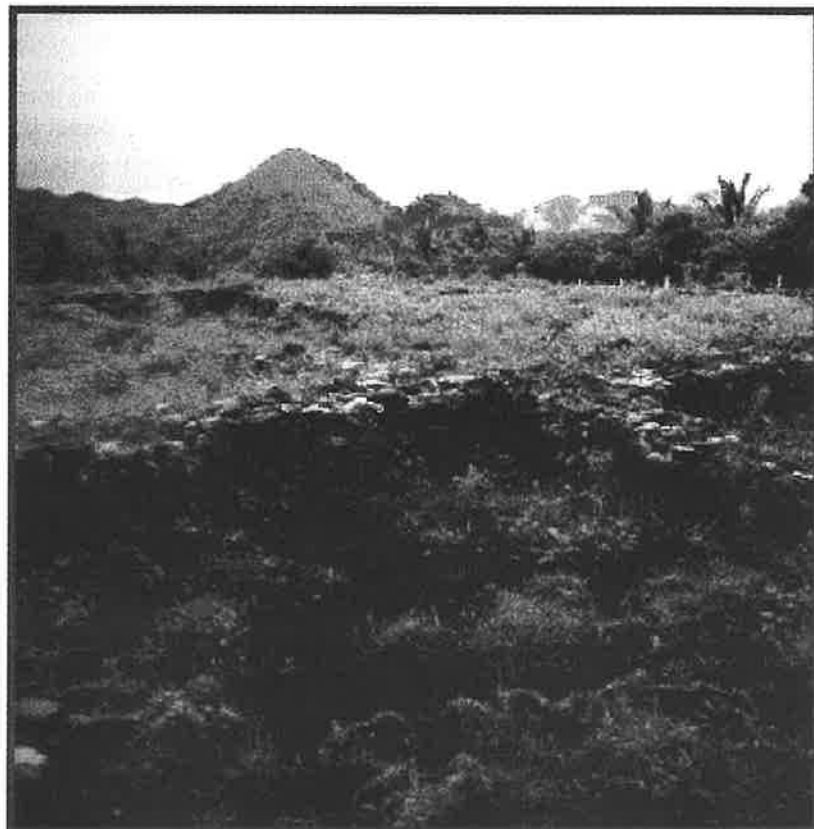
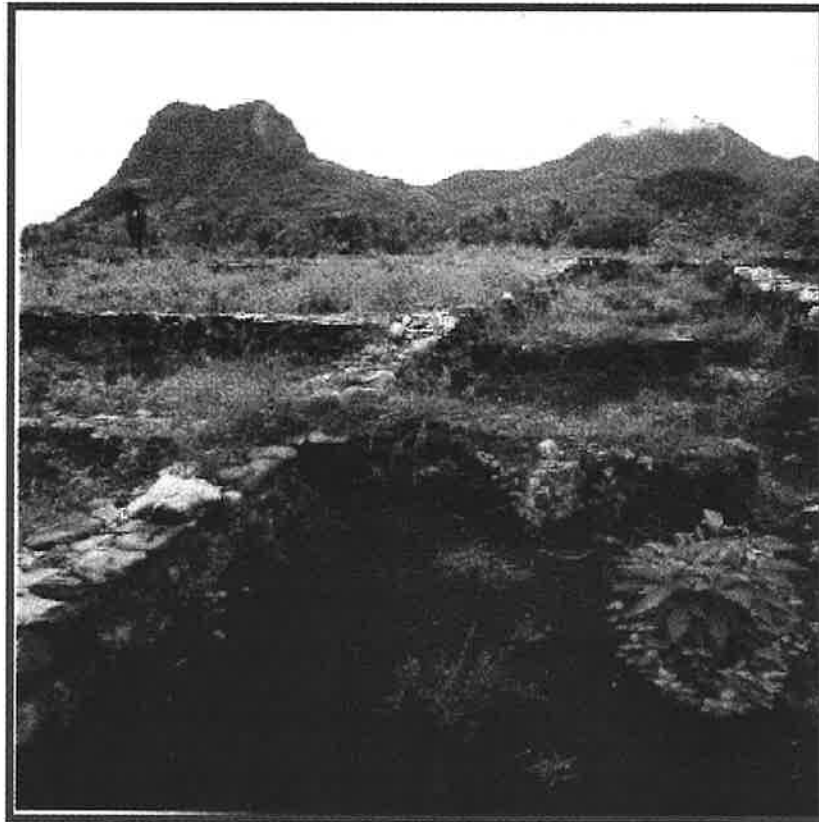
*(Suficiente, insuficiente. Especificar).* Lo protege ser propiedad federal y catalogada como zona arqueológica.

#### DEGRADACION AMBIENTAL

*(Alta, media, baja, inexistente)*

Baja, pues no se contempla ninguna estructura relevante, del paisaje descrito por los tripulantes de la expedición de 1519, se observan el peñón donde se asentó la villa, un farallón que servia de abrigo a las naves de Cortes, donde se dice que hundió las naves para que su tripulación no lo abandonara, y el volcán basaltito del Bernal, donde se encuentra la zona arqueología de la antigua ciudad totonaca de Quiahuiztlán.

**FOTOGRAFIAS**  
Fortificación de Villa Rica





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO

de

### FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS

**DENOMINACION:**

Fortaleza de San Juan de Ulúa

**UBICACION:**

**PAIS:** México

**LOCALIZACIÓN:**

(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.) Cd. de Veracruz, Veracruz.

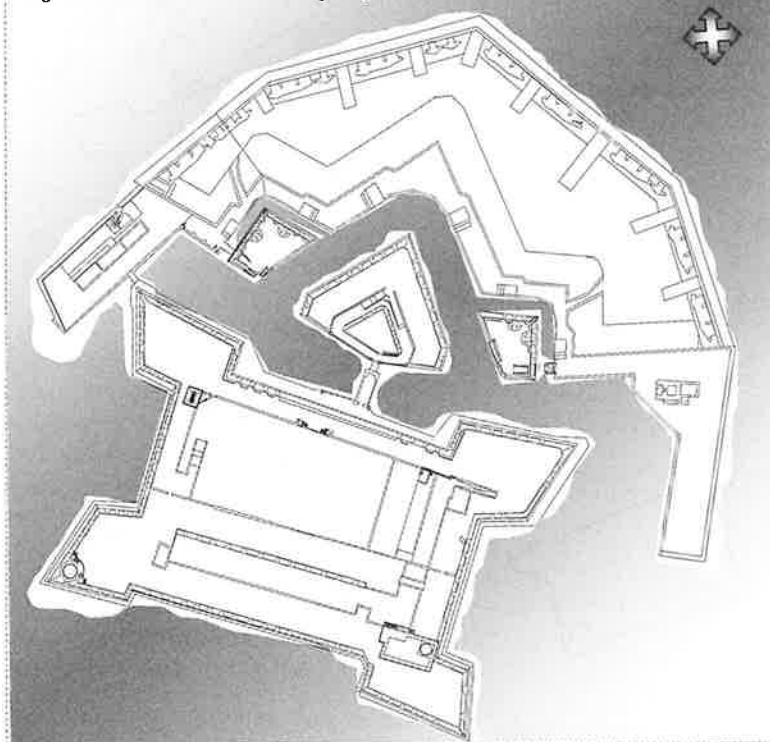
### PLANO DE UBICACION

Fortaleza de San Juan de Ulúa Veracruz, Veracruz Mexico.



**Fortaleza de San Juan de Ulúa**

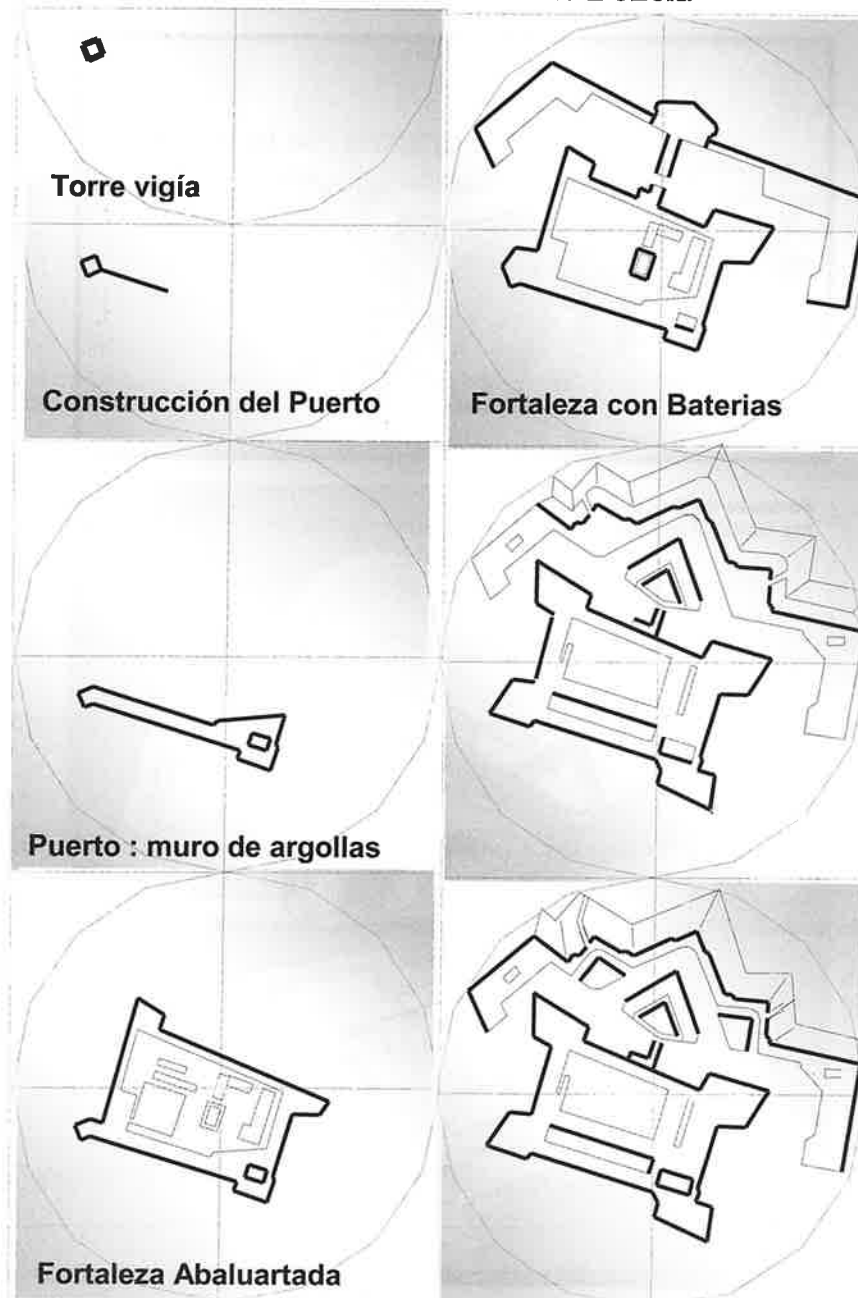
Ing. Cristóbal de Erazo 1570 – ing. Miguel del Corral 1786







**GRAFICO DE LA EVOLUCIÓN CONSTRUCTIVA DE LA FORTALEZA DE SAN JUAN DE ULÚA.**



## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

### EPOCA DE CONSTRUCCION

(Fecha exacta o periodo y observaciones que se estimen necesarias)

1552-1843

### CONSTRUCTOR

(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador)

1570 Cristóbal de Erazo, 1681 Jaime Frank, 1742 Félix Prospero, 1762 Miguel de Santiesteban, 1786 Miguel del Corral, 1842 Cuerpo Nacional de Ingenieros.

### TIPOLOGIA

(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.)

Fortaleza abaluartada con obras exteriores.

### FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO

(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)

Entrada y salida de canales del puerto de Veracruz.

### IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL

(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)

Isla desde donde inicio la conquista de México por Hernán Cortes, Puerto comercial de la flota de la Nueva España durante los siglos XVI-XVII, Fortaleza abaluartada, Presidio, Residencia Presidencial del 1º gobierno constitucionalista de México, Arsenal de la Armada de México

## PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION

**Puerto de San Juan De Ulúa:** La construcción del puerto de san Juan de Ulúa la dirige el coronel Cristóbal de Erazo de 1560 a 1580, como puerto naviero de la flota comercial de las indias, el lienzo de muralla se construyo en mampostería de coral, el muro era flanqueado al Este por la Torre Vieja una de las primeras estructuras construidas en la isla y al Oeste por la torre de san Crispín, que dispondrán de artillería para defender el puerto, este contaba con 32 argollas de bronce para servir de abrigo o amarre a la flota de indias que terminaba aquí la ruta transatlántica. El puerto era administrado de 1519-1523 por la Villarrica de la Veracruz, en las costas Quiahuiztlan, de 1524-1599 por Veracruz (La Antigua) en la rivera del río Huitzilapa, y 1599-1823 por la Nueva Veracruz frente a la isla de Ulúa.

**Fortaleza Renacentista:** El traslado la ciudad de la Antigua a Veracruz, frente a la Isla de Ulúa, definió el espacio de la isla como sitio de gran importancia estratégica militar, con ventajas de defensa para la ciudad, motivo por el cual España encargó al ing. Jaime Frank que construyera un muelle en la costa de la ciudad, para trasladar el puerto de Ulúa a Veracruz para construir en la isla de Ulúa una fortaleza; La idea fundamental de Frank fue utilizar las estructuras del muro de argollas y las dos torres viejas como uno de los frentes de la planta rectangular, quedando finalmente construida con cuatro cortinas, dos viejas torres al sur y dos semi baluartes al norte, incluyendo en el interior del recinto un Hospital, Iglesia, Casa de Gobierno, Polvorín, Rastro, el recinto en inexpugnable contó con una sola puerta en la cortina Este, a la que solo daba acceso lanchas que se amarraban a una dársena interior.

Nota: Las teorías de fortificación abaluartadas mas notables fueron influencias de las escuelas de ingeniería militar italianas, de fines del siglo XIV al XVI, en donde el principal fundamento arquitectónico lo consideraría el baluarte, cortinas, plaza y un foso exterior para evitar el asalto inmediato del enemigo al recinto.

**Fortaleza Moderna:** Los constantes ataques de inglesa a puertos comerciales españoles en Sudamérica 1741 y Caribe 1762, serán las principales causas organizar un plan de reformas defensivas en las ciudades comerciales de iberó América; En San Juan de Ulúa se amplia la capacidad de artillerías en baterías y habitaciones en cuarteles a través de adiciones de obras exteriores.

**1º Modelo de obra exterior:** El ingeniero Félix Prospero entre los años 1742-1743. Construyó dos baterías exteriores con capacidad de 40 cañones, ambas se unían por un camino y un puente de conexión o caponera al centro por el cual se entraba al recinto por la única puerta ubicada ahora en la cortina Norte, posteriormente en 1763 el ingeniero Cámara Alta construyó el Baluarte de la Media Luna frente a la cortina Norte con capacidad de 15 cañones. Nota: Este modelo se influencia de las primeras obras fortificadas con obras exteriores francesas: El empleo de un foso como obstáculo estilo de D'Vile y el camino cubierto con baluarte exento de Errart.

**2º Modelo de obra exterior:** El ingeniero Manuel de Santiesteban demuele la media luna y en sus desplantes construye un Revellín entre 1765-1769 la obra incluyó un reducto central donde ubica un polvorín, excava el Foso que borde ale revellín y construye un Camino cubierto con Traversas o topes de balas para el "tiro de rebote", en dos esquinas del camino cubierto construye plazas de armas y terraplena el Glasis. Nota: La aparición del Revellín, las plazas de arma exteriores y traversas, define la influencia de los tratados para reforzar fortificaciones de Sebastián L. Vauban.

**3° Modelo de obra exterior:** El ingeniero Miguel del Corral en un programa final de obras completa los baluartes, demuele las obras internas de la plaza y ahí construye dos cortinas paralelas a la cortina Este y Sur (1774), levanta dos Lunetas (1778-1779) sobre las plazas de armas del camino cubierto con su propio foso, y define el sistema de comunicación indirecta por un sistema de puentes fijos y levadizos para el acceso único a la fortaleza. Eleva la artillería en las fortaleza a 103 cañones, 4 morteros y 16 pedreros de bronce.

**Obras de Avanzada:** El Cuerpo Nacional de Ingeniero del Gobierno independiente de México, instalara en 1843 artillería inglesa de recarga rápida y cureña móvil, por lo que integra en la cubierta de cortinas y baluartes colizas o basamentos de mampostería que sujetaran rieles para movilizar la base del cañón con un ángulo de giro de 90°

El plan dotaría de una defensa perimetral a norte, que bordeaba las obras exteriores, a través de una batería fuera del Glasis.

#### **MATERIALES DE CONSTRUCCION**

- Pilotaje : puntales de 6' x 6' de madera dura de de Zapote y parrilla de madera con clavos de bronce y fierro dulce
- Cimientos : Sillares de Coral Esclarectinio especies porites anularis etc.
- Muros : Mampostería de coral Esclarectinio, asentado con morteros de cal apagada- arena, con relleno de terraplenado de material mixto arena y mampostería ordinaria aglutinada con cal,
- Pavimentos: en batería y azotea del caballero, hormigón fabricado en cal apagada, arena grano de mármol de 2 mm., y polvo de cerámica horneada o ladrillo de barro rojo.
- Recubrimientos de muros : Morteros de Cal Apagada-Arena 1 :2
- Enlucido y pigmento: Cal rebatida en llana con óxidos de fierro, Color: Amarillo Habana.

#### **CONSERVACION**

**ESTADO DECONSERVACION (Buena, regular, mala. Especificar).**

Presenta algunas fracturas en sus muros, por posible socavación no intervenida, ya que el baluarte se encontraba junto a las playas, y la protegía una tablestaca subacuática. Carece de un aproximado intermedio de sus recubrimientos, esto afectaría de erosión a la mampostería y argamasa de coral , cal arena por su delicada consistencia calcárea, ya que son fósiles calizos de aprox. 8000 años de antigüedad.

**TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL (Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)**

El baluarte de Santiago luego de ser entregado por las fuerzas militares a gobierno H. Ayuntamiento de Veracruz para su conservación, es ocupado entregado al Instituto Nacional de Antropología e Historia para su conservación actualmente es una museo de sitio de Joyería de Oro Mexica. "Las joyas del Pescador".

**AUTENTICIDAD (En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)**

Regular, ha tenido diversas intervenciones desde el siglo XVIII,

**INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

**PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial)**

Forma parte de la declaratoria de monumentos históricos de la ciudad de Veracruz Ver, desde 1995, efectuada por el Centro Regional Veracruz del INAH y el departamento de catálogos de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del INAH, asignado por el perímetro A. Con la administración responsable del Centro INAH.

**PROTECCION SOCIAL**

(Alta, media, baja). Media

**USO ACTUAL**

(Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.). Museo de Sitio.

**ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.).** El puerto originalmente estaba rodeado de mar, a partir del siglo XX se rellenan sobre el arrecife La Gallega, para instalar paulatinamente instalaciones para el puerto de Veracruz., motivo por el cual queda casi confinado su paisaje histórico original..

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

(Suficiente, insuficiente. Especificar). La fortaleza, construcción marina que actualmente tiene un resguardo sus cimientos de oleajes por la modificación del puerto desde 1902, la isla forma parte de un Parque Marino Arrecifal Veracruzano compuesto por 18 arrecifes , decretado en 1992.

**DEGRADACION AMBIENTAL**

(Alta, media, baja, inexistente). Media y constante, principalmente se socavan la cimentación subacuática por los constantes calados a 50cm. de distancia del inmueble, los muros después haber sido retirados en 1975, se contemplan erosionados de sus mamposterías expuestas además del descontrol de humedad ambiental que penetra a los muros afectando toda posibilidad de ocupación.

**FOTOGRAFIAS**  
Fortaleza de San Juan de Ulúa







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

FICHA DE INVENTARIO

de

FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS

DENOMINACION :

Baluartes de Santiago

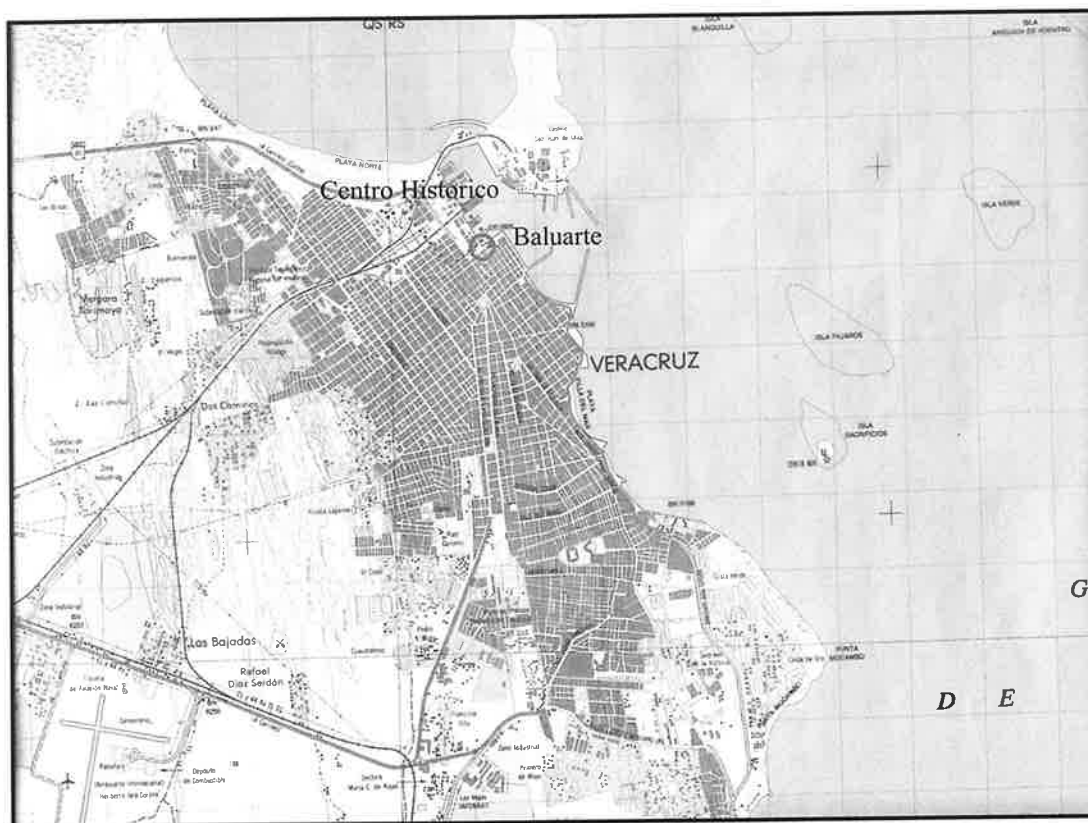
UBICACION :

PAIS :México

LOCALIZACIÓN :

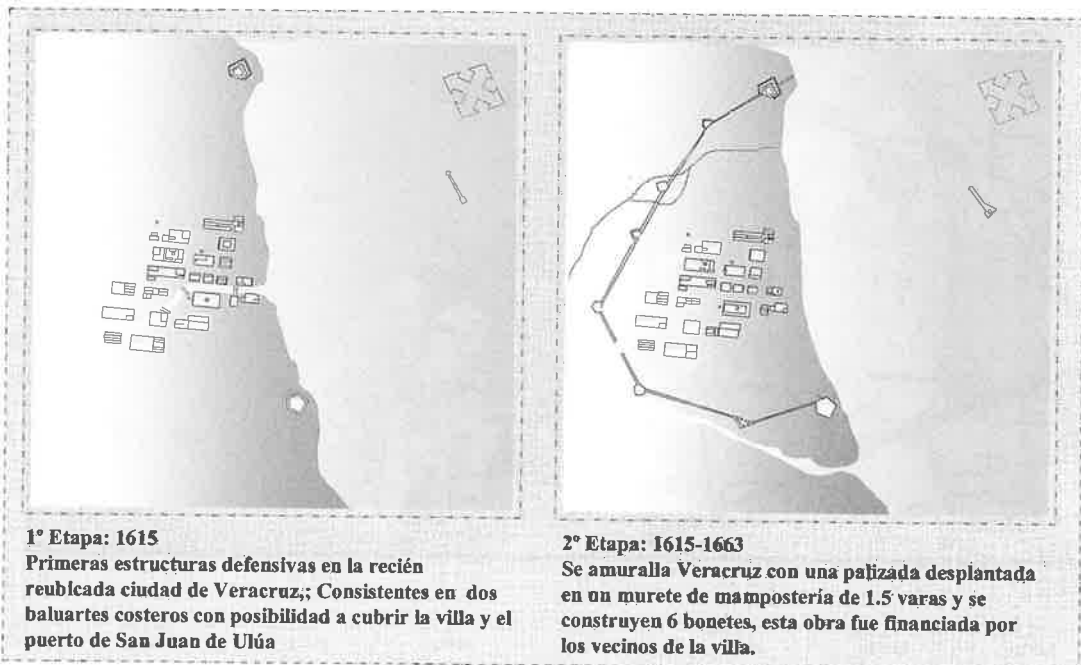
(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.) Cd. de Veracruz, Veracruz.

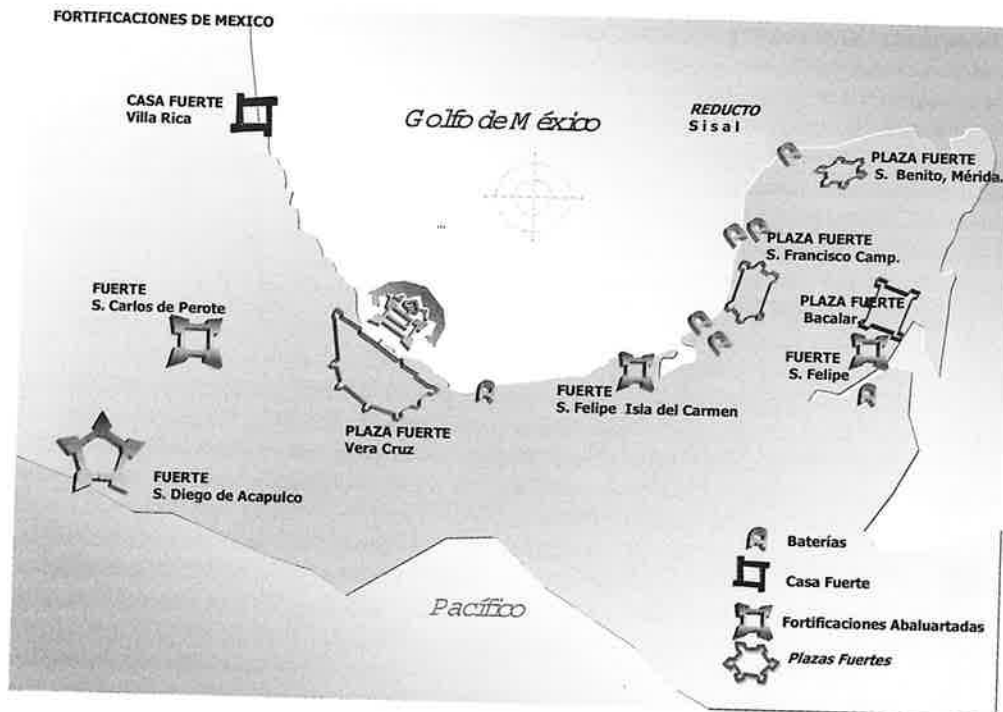
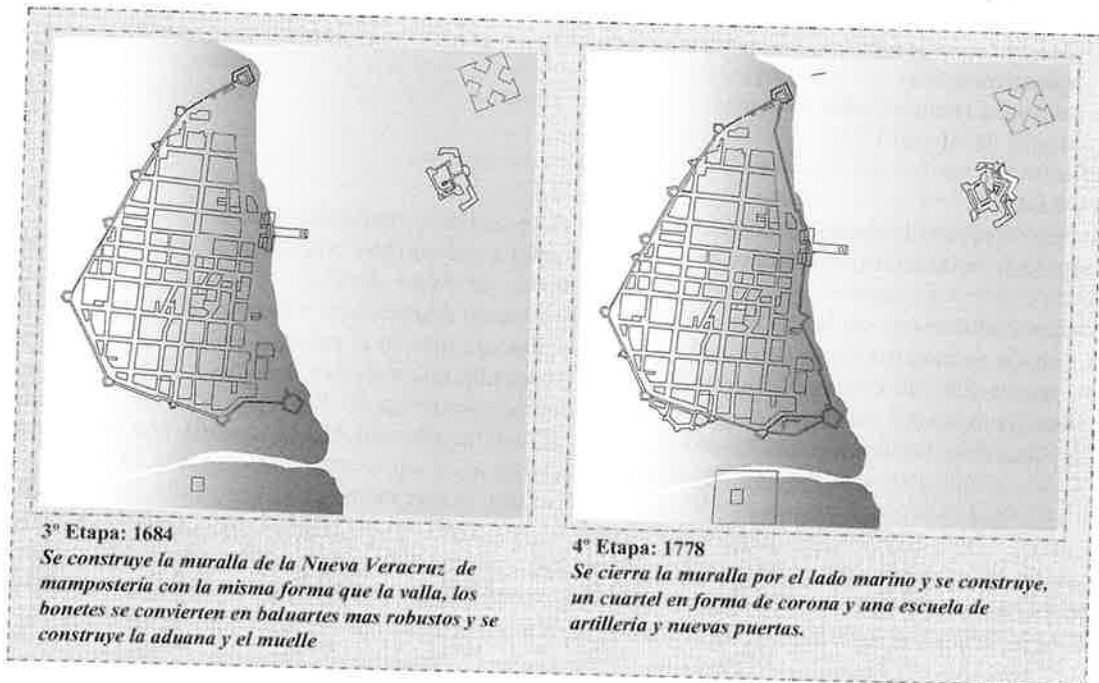
PLANO DE UBICACION



Mapa de la Ciudad. de Veracruz, Guía Roji Nacional 2002

## PLANO URBANO DE LA CIUDAD FORTIFICADA DE LA NUEVA VERACRUZ Y BALUARTE DE SANTIAGO





**EPOCA DE CONSTRUCCION (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)**



Se inició con el último traslado de la Veracruz en 1600 y concluyó en el año en que se efectuó la independencia de México: 1810.

**CONSTRUCTOR** (Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador):

**Plaza Fortificada de la Nueva Veracruz:**

- Ing. Adrián Boot 1615
- Población civil 1615-1663
- Ing. Marcos Lucio 1663
- Ing. Jaime Frank 1681
- Ing. Francisco Pozuelo 1684
- Ing. Miguel del Corral 1778

**TIPOLOGIA**

(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.) La topología de la ciudad fortificada de la Nueva Veracruz, se concibe como ciudad portuaria por tener una plaza portuaria similar a las importantes ciudades de Santo Domingo, Puerto Rico, la Habana, Cartagena, entre otras, en las que se concibe la urbanización dispuesta en manzanas trazadas a partir de una retícula rectangular en la que sobresale una avenida eje que en el centro de ella dispondrá de una plaza mayor con edificaciones religiosas, gobierno, comercio, que a su vez se conecta con una plaza de importancia mercantil portuaria, con la que tendrá vínculo inter colonial; El recinto abrazaba un conjunto de 71 manzanas regulares, componiéndolo de los siguientes elementos: una muralla con aspilleras, 8 baluartes terraplenados, 7 puertas de acceso, una aduana y un cuartel tipo corona. El sistema de fortificación quedó con los elementos básicos de un recinto renacentista baluarte-muralla, aun cuando se llevaron a cabo proyectos para integrar elementos de refuerzo como revellines, foso, camino cubierto y glacis, no fue necesario por el escaso acoso de piratas u otros enemigos, a cambio de estas reformas de refuerzo vaubanianas que no se edificaron se planeó y construyó un sistema defensivo de La Veracruz de apoyo por el litoral

**FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO** (*Desembocadura de rios, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.*) El puerto de Veracruz desempeña un papel esencial en el comercio de las Indias por estar ubicado en la costa central del golfo de México y muy cerca de la capital del virreinato de la Nueva España, la ciudad de México.



**IMPORTANCIA HISTORICO -CULTURAL**

(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)

La ciudad de la Nueva Veracruz tendrá un vínculo cultural con las anteriores sitios donde fue emplazada. A continuación explicaremos los antecedentes culturales y geográficos de la ciudad y la región del estado de Veracruz.

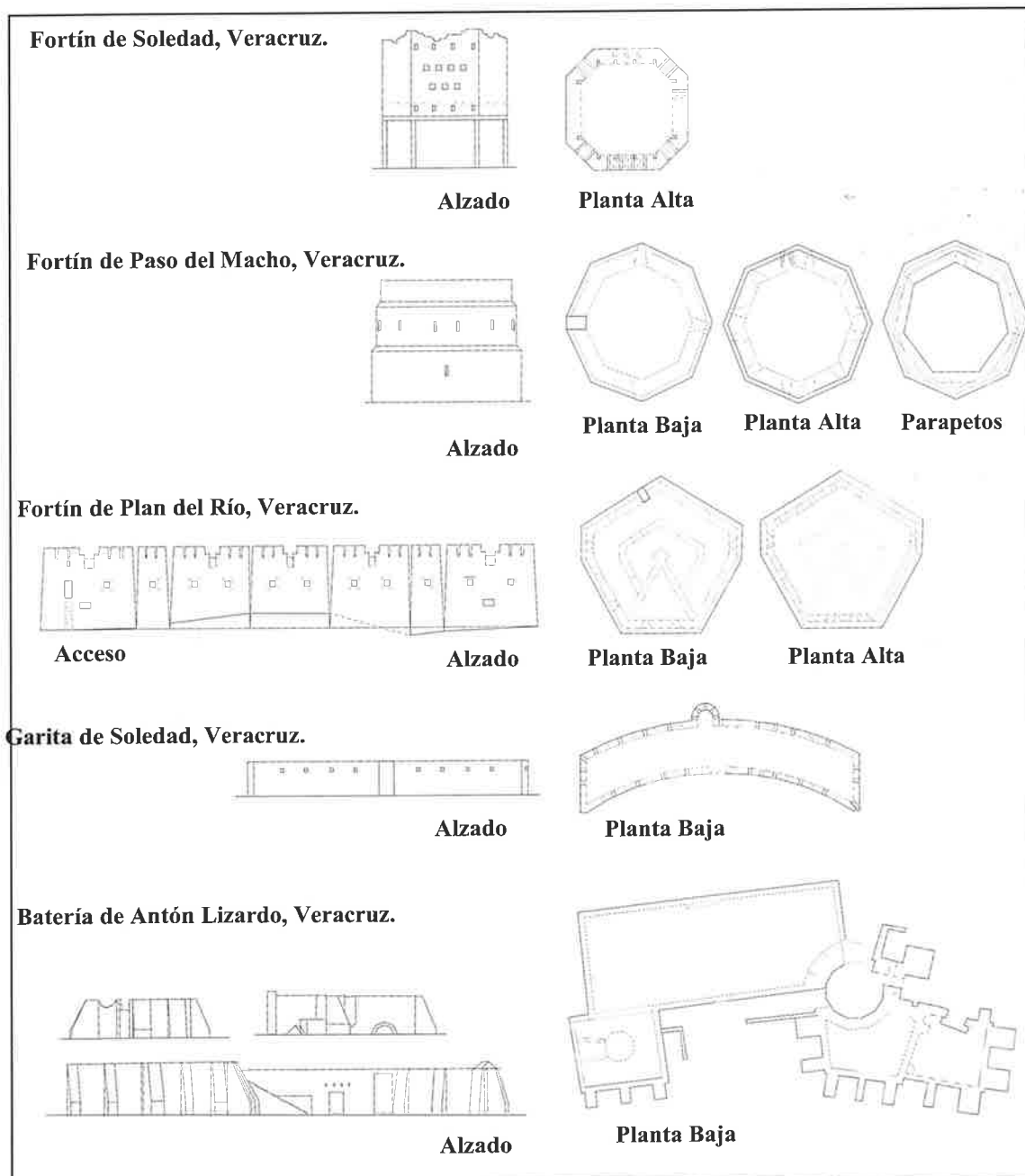
**Vinculación regional por vía terrestre**

De manera regional la ciudad fortificada se vinculaba con el apoyo de un sistema de **Fortificaciones de litoral:** como el Fuerte de San Juan de Ulúa sobre la isla del mismo nombre, las Baterías de costa, la de Mocambo, Antón Lizardo y Santa Teresa, Alvarado;

**Fortines y atalayas internas:** en los primeros kilómetros adentro del camino real a la capital Mexicana se edificaron fortines las atalayas para el resguardo y protección del los dos caminos reales que contaba la ruta Veracruz – México, se concibe el sistema defensivo de la ciudad de Veracruz como una estructura defensiva articulada en dos tipos costera y terrestre interna.

**Camino por Xalapa:** de Plan del Río, Cerro gordo, fuerte de San Carlos de Perote,

**Camino por Orizaba:** de Medellín, de Soledad; de Paso del Macho y de Fortín en Orizaba.



**Caminos internos de Nueva España (1535-1810)** conectaban centros comerciales, administrativos, o políticos del virreinato. Estos pueden ser sintetizados como los siguientes:

- La ruta Terminal y de llegada del comercio a España efectuada por el camino real de Veracruz-ciudad de México.
- La ruta comercial del comercio exterior de España con Indochina se efectuó a través de Acapulco- México.
- La ruta de la Plata y el Oro, desde la parte alta de país, Monterrey y San Luis Potosí, hasta México
- Ruta de mercancías de extracción de materia prima desde la parte alta de la península de Yucatán, a través de ciudad de Mérida- Campeche-Veracruz.
- La ruta a Guatemala, de tipo nodal, unía el estrecho de Panamá con el altiplano central de México. Es ruta, administrativa hasta Guatemala y comercial hasta Panamá, tenía autonomía administrativa con respecto a la metrópoli, a través de una Capitanía General. La ruta llega hasta la terminal del virreinato, y es punto de convergencia de diversas conexiones con el Virreinato Nueva Granada y un importante paso interoceánico.
- El patrimonio defensivo construido a través de caminos de comunicación, y consistente en un sistema de puentes y fortines, se acrecienta en la parte terminal de la ruta, es decir, en Veracruz.

#### *Vinculación Intercolonial por vía náutica*

**Las Rutas Comerciales Interoceánicas:** El desarrollo económico y demográfico de las Indias creó una enorme demanda de productos europeos. Éste y el comercio de extracción de metales determinan un tráfico trasatlántico desde el siglo XVI y XVIII en donde la Nueva Veracruz funciona como Plaza Portuaria, y terminal del itinerario comercial de la carrera de Indias en el siglo XVI al XVII.

La ciudad de Veracruz tendrá vínculos culturales a través de los itinerarios del comercio, y se modifican con la maduración del monopolio comercial y la extensión del comercio virginal hasta Filipinas, se identifican rutas comerciales en este período de influencia comercial y cultural:

La de llegada comercial de productos españoles a Nueva España y Nueva Granada.

La Ruta de comercio de extracción de los territorios de ultramar a España

La Ruta de intercambio comercial Acapulco – Indochina y viceversa.

**La Flota de llegada del comercio español:**

- 1º Período (1543-1567): La trasatlántica de España a Dominicana, desde donde se divide en tres sub rutas terminales, en el mar Caribe y Golfo de México: Santo Domingo, Veracruz, y Cartagena –Nombre de Dios.
- 2º Período (a partir de 1564): La trasatlántica, de España a las Antillas menores, dividiéndose ahí en rutas receptoras.
- La sub ruta Norte, desde Dominica se distribuye el comercio entre Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba, y se concluye en Veracruz
- La sub ruta Sur, que realiza su distribución comercial a Trinidad, Orlamar, Maracaibo, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios y Panamá.

**La Flota Transatlántica de salida comercial,** parte de dos centros comerciales:

- Ruta del Golfo- Caribe: Puerto de Veracruz- La Habana
- Ruta del Caribe: Portobello –Cartagena – La Habana
- Ruta Transatlántica: La Habana – Sevilla, s. XVI, ó Cádiz s. XVIII.

**PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION:** La ciudad de Veracruz existió como concepto de terminal portuaria desde el año que llegó Hernán Cortés, por lo expondré una cronología de sus traslados y posteriormente una cronología de etapas constructivas de la muralla, con el fin de que se comprenda como siendo una de las ciudades más antiguas de México virreinal fue una de las más tardías en fortificar.

**Fundación de San Juan De Ulúa:** Por todos es conocida la historia de exploraciones que culmina cuando el capitán Hernán Cortés, convierte una expedición en una de las historias más notables y estratégicas de conquista y fundación, ha quedado muy claro la voluntad de crear el primer cabildo en las costas central del golfo de México para convertirse en capitán general y justicia mayor de la expedición ilegal y así nace la villa rica de la Veracruz, dicho por Bernal Díaz su piloto, tan solo habían organizado algunas chozas y trazado la plaza para definir y establecerse en tierra firme después de hacerlo en la isla de San Juan de Ulúa, el asentamiento de Veracruz un viernes santo de 1519,

**La Villa Rica de la Veracruz (primer traslado):** Con la intención de asentarse con seguridad para conciliar alianzas entre pueblos del imperio Azteca, Cortés traslada el cabildo a las costas de la playa del pueblo de Quiahuiztlan; Nombrando el asentamiento la Villa de la Veracruz en el que establece un

destacamento militar, del cual lo único que se ha rescatado actualmente es el desplante de una fortificación menor, un horno de cal y los cimientos de un cabildo.

**La Villa de Veracruz (segundo traslado):** No será hasta 1523 cuando, para acercarse un poco más al puerto improvisado que fue planeado por él en la isla de San Juan de Ulúa, traslada nuevamente la villa junto al río Huitzilapan, pasándose a llamar solamente Villa de Veracruz.

En dicha villa de Veracruz (hoy conocida como La Antigua) se observa la influencia urbana de la de Santo Domingo, fundada por el fraile Nicolás de Ovando (c. 1451-1511), administrador colonial español como gobernador de las Indias, ya que la traza de La Antigua dispone de una gran plaza que une los poderes civiles y eclesiásticos con la característica inserción de la plaza y la iglesia en el centro del poblado. La pequeña villa trata de ajustarse a una retícula, pero es demasiado pequeña y, por otra parte, la población pierde interés al producirse otro traslado, por lo cual no evolucionó urbanamente, hasta nuestros días.

**La Nueva Veracruz (tercer traslado y sitio actual):** La Nueva Veracruz intentó ser trazada con una retícula regular, impidiéndolo un poco el serpenteante arroyo Tenoya. Aún así, la plaza definía el centro de la villa y, asentadas en su perímetro, se encontraban las edificaciones civiles, comerciales y eclesiásticas. La plaza portuaria se ubicó junto a la costa, de tal modo que en la plaza de la iglesia de San Francisco se llevaría a cabo la revisión aduanera y el desembarque, después de amarrar la flota en el puerto oficial de la isla de San Juan de Ulúa. El distinguido investigador del siglo XIX, Francisco del Paso y Troncoso, se refiere a “*la ciudad de tablas*”, como denomina a la Nueva Veracruz por estar construida con materiales perecederos, como un centro urbano cuyo movimiento comercial, social, y migratorio era intenso durante algunos meses del año, es decir, en el periodo del ataque de la flota, y desértico, descuidado y pobre el resto de la temporada; describe esto a tan solo 15 años de haberse asentado la ciudad frente al puerto de San Juan de Ulúa y no revela la existencia de defensa o fortificación en este centro comercial tan destacado, que no sea la artillería montada en las torres del puerto de Ulúa.

**Las primeras fortificaciones de la ciudad de Nueva Veracruz 1600:** En 1615 la villa fue nombrada ciudad por ordenanza real de Felipe II. En esa fecha el poblado se percibe pequeño, según el dibujo de Adrián Boot y tal como lo describe Francisco del Paso y Troncoso. Aún así, la Nueva Veracruz funcionaba como terminal portuaria de la flota de Indias en el circuito de ciudades comerciales del Caribe, habiendo quedado a salvo de un ataque corsario. Los primeros proyectos de fortificación de la ciudad fueron realizados en 1634, con el objetivo de proteger el muelle costero de madera, donde se ubicaba el control de aduanas de la mercancía antes de trasladarse y ser distribuida en la Nueva España, Asia y otras circunscripciones coloniales. Con tal objetivo se llevó a cabo la construcción de dos baluartes costeros, el de Nuestra Señora de la Concepción al Norte, en la playa de la Caleta, y el de Santiago al Sur, cerca de la desembocadura del río Tenoya, proyectos diseñados y dirigidos por el ingeniero de Flandes Adrián Boot.

**El primer recinto de Veracruz:** Durante los años siguientes se edificó un recinto, construido y financiado por los habitantes de la ciudad, ante la negativa de fortificar por parte de España. Consistía en una valla de mampostería de piedra de coral de 1,20 de altura y 0,40 de ancho sobre la que se elevaba una estacada de madera. La protección solo aseguraba la parte de tierra, envolviendo el poblado con 1.500 metros de valla, en los que fueron construidos inicialmente 5 pequeños baluartes en cada cambio de dirección. Los baluartes eran llamados con los nombres de los ciudadanos que financiaron sus construcciones: Baluartes de Juan Vargas, de Francisco López Nava de Costilla, del Capitán Martín Roca y del Capitán Alonso de Andrade. Para 1663 la valla se encontraba casi derrumbada y la estacada rota por las dunas de arena del entorno de la villa, y algunos tramos de la valla y baluartes dañados por la socavación de los riachuelos del río Tenoya que no contaba con una desembocadura definitiva a causa de la alteración constante que proporcionaba el traslado de las dunas. Así lo relata el ingeniero Marcos Lucio, que realizó planos y un informe del estado de deterioro de la valla y proyectó la construcción de una muralla fortaleciendo los baluartes existentes, proyecto éste que no sería aprobado.

**La Muralla Abaluartada:** En 1683, la ciudad de Veracruz fue saqueada por los piratas Lorenzo de Graff (Lorencillo), Cornelio Jol (pata de palo) y Van Horn. Este hecho impulsó los proyectos de fortificación de la ciudad, esta vez a cargo del ingeniero Francisco Pozuelo, en 1684. Se construyó la muralla con seis baluartes más fuertes en el trazo de la antigua valla, dejando abierto sólo el tramo costero entre el Baluarte de Santiago y el de la Concepción.

**Proyectos de Reforma:** Para el 2º plan de defensa de los puertos costeros de América en el siglo XVIII, dado el acoso de Inglaterra, ingenieros como Manuel de Santiesteban y Agustín Crame, realizaron los más complejos proyectos de reformas de fortificación de plazas, introduciendo elementos empleados en los sistemas teóricos de ~~Sebastián Le Pestre~~ Vauban. Consideraban ampliar la defensa con el empleo de obras exteriores tales como puertas, fosos, puentes levadizos, revellines y glacis para dejar a la Plaza Fuerte de Veracruz a la altura de las más notables del Caribe y otros virreinos, pero estos proyectos no se llevarían a cabo por su alto costo y quizás porque la ubicación de Veracruz en la costa

central del Golfo no representaba tanto peligro como ciudades o islas del reino que ya tenían vecinos de nacionalidad inglesa o francesa.

**La Plaza Fuerte:** Las últimas obras de fortificación las realizó en 1778 el ingeniero Miguel del Corral, cerrando la muralla por el lado de mar y uniéndola así con el Baluarte de la Concepción, la Aduana, el muelle portuario y el Baluarte de Santiago. Además construyó unos cuarteles y los protegió con un sistema de baluartes llamados corona.

**Ocaso de la fortificación:** La Plaza Fuerte de Veracruz sufrió daños en los ataques franceses y norteamericanos durante el periodo independiente del país y, finalmente, fue demolida en 1880 por el alcalde Bureau, dentro de un plan de ampliación urbana que dejó a salvo el Baluarte de Santiago por ser el único polvorín de la ciudad. Tras quedar a cargo del ejército mexicano, en el siglo XX su custodia pasó al INAH.

#### **MATERIALES DE CONSTRUCCION**

- Pilotaje : puntales de 6' x 6' de madera dura de de Zapote. y parrilla de madera con clavos de bronce y fierro dulce
- Cimientos : Sillares de Coral Esclarectinio especies porites anularis etc.
- Muros : Mampostería de coral esclarectinio, asentado con morteros de cal apagada- arena, con relleno de terraplenado de material mixto arena y mampostería ordinaria aglutinada con cal,
- Pavimentos : en batería y azotea del caballero, hormigón fabricado en cal apagada, arena grano de mármol de 2 mm., y polvo de cerámica horneada o ladrillo de barro rojo.
- Recubrimientos de muros : Morteros de Cal Apagada-Arena 1 :2
- Enlucido y pigmento : Cal rebatida en llana con óxidos de fierro, Color : Amarillo Habana.

#### **CONSERVACION**

**ESTADO DECONSERVACION** (Buena, regular, mala. Especificar)

Presenta algunas fracturas en sus muros, por posible socavación no intervenida, ya que el baluarte se encontraba junto a las playas, y la protegía una tablaestaca subacuática. Carece de un aproximado intermedio de sus recubrimientos, esto afectaría de erosión a la mampostería y argamasa de coral, cal arena por su delicada consistencia calcarea, ya que son fósiles calizos de aprox. 8000 años de antigüedad.

**TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL** (Propiedad de, ---abandonada, etc. Especificar)

El baluarte de Santiago luego de ser entregado por las fuerzas militares a gobierno H. Ayuntamiento de Veracruz para su conservación, es ocupado entregado al Instituto Nacional de Antropología e Historia para su conservación actualmente es un museo de sitio de Joyería de Oro Mexicana. "Las joyas del Pescador", sin embargo aun cuando no existe el complemento de las murallas y baluartes que fortificaron la ciudad de Veracruz, el perímetro de manzanas que protegía contiene una cantidad de características específicas del periodo virreinal en la ciudad así como los materiales y sistemas constructivos como topologías de viviendas tradicionales, por lo que se concibe un perímetro de valor patrimonial conocido como Centro Histórico de la Cd. de Veracruz que es una delimitación de patrimonio construido, basado por la identificación de la "vivienda vernácula" del siglo XVIII, entendamos por esto a las construcciones que obedecen a las necesidades espaciales y formales de la actividad en nuestro caso portuaria y construidos por los materiales de la región adaptando un sistema constructivo virginal.

A partir de 1995 que la Subdirección de Catálogo y Zonas del INAH coordinado por el Arq. Francisco Javier López Morales y el departamento monumentos históricos del Centro INAH Veracruz, dirigido por el Ing. Daniel Goeritz Rodríguez realizó una catalogación de viviendas, para declararlos monumentos históricos para su protección, en el primer cuadro de la ciudad amurallada identificado como Perímetro A, con 71 manzanas extensión, enlistando 179 inmuebles históricos, por haber sido construidos antes de 1900 y 42 inmuebles artísticos considerados así por contener vestigios del estilo neoclásico del periodo independiente del país.

**AUTENTICIDAD** (En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)

Regular, ha tenido diversas intervenciones desde el siglo XVIII, en 1980 se intervino y se adecuaron servicios sanitarios, sin embargo

**INTEGRIDAD** (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)

Por supuesto perdió la conexión de sus murallas y actualmente solo conserva visiblemente evidencias del desplante de la muralla que flanqueaba.

**PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE** (Local, regional, nacional, mundial)

Forma parte de la declaratoria de monumentos históricos de la ciudad de Veracruz Ver, desde 1995, efectuada por el Centro Regional Veracruz del INAH y el dpto de catálogos de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del INAH, asignado por el perímetro A, Con la administración responsable del Centro INAH Ver.

**Protección Local:** El Cerro es actualmente un Parque Nacional llamado “ Parque Ecológico Revolución Nacional”.

**Protección Nacional:** la fortificación es monumento Nacional decretada en 1946 por el presidente Manuel Ávila Camacho.

**Protección Internacional:** En 1992 el sitio junto con la ciudad de Puebla es catalogada por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.

### CONSTITUCIÓN

**Artículo 3.-** Educación nacional, atender a la continuidad y acreditación de nuestra cultura, en la carta magna 73, Facultad del congreso cambios comunes, legislador sobre vestigios.

**Artículo 27.-** La nación es dueño de todo cuanto hay en su territorio.

Se evitara lo destrucción de los elementos naturales y los daños de la propiedad que pueda sufrir el perjuicio a la sociedad. La nación tendrá en todo tiempo el derecho de Imponer la propiedad de las modalidades que dicte el inspector público.

### Leyes federales que limitan la Propiedad.

- Leyes de aguas nacionales.
- Leyes de Pesca.
- Ley federal de sanidad.
- Ley general de equilibrio ecológico.
- Ley federal de monumentos y zonas arqueológicas e históricas.

*Nota la ley esta ley es especial lo que da posibilidades a ser penal.*

- Ley orgánica del INAH

*Nota: esta ley tiene en el artículo 19, la posibilidad a dar cabida a una ley Penal federal o tratados internacionales en caso de ser necesario.*

### Instituciones u organismos que protegen este patrimonio.

- Secretaría de Educación Pública
- Consejo nacional para la Cultura y las Artes.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- UNESCO- CONALMEX
- Gobierno del Estado de Veracruz

**PROTECCION SOCIAL** (Alta, media, baja): Media

**USO ACTUAL** (Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.): Museo de Sitio Las Joyas del Pescador.

**ENTORNO** (Urbano, industrial, paisajístico, etc.): Urbano Actualmente se ha perdido el paisaje histórico que limitaba al baluarte y las trazas de que la muralla confinaba a la ciudad fortificada de Veracruz

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO** (Suficiente, insuficiente. Especificar)

**DEGRADACION AMBIENTAL**

(Alta, media, baja, inexistente)

**Relación de la Costa a Sotavento de Vera - Cruz, desde esta /  
Plaza la Barra de Alvarado, y a Barlovento hasta Puntilla de /  
Piedra con alguna internación de las referidas Playas.**

### Costa a Sotavento de Vera Cruz.

A

una legua de Vera Cruz, se halla la Punta de Mocambo / formada de pequeñas Dunas o Meganos de Arena voladera, que / varían con los grandes Nortes: Esta porcion de Costa forma dos En / senadas, la una chica, desde la Playa hasta los Hornos de Rico, y la otra / desde estos hasta la referida Punta: El terreno interior en distancia de / media legua se, compone de pequeños Meganos, Prados o Sabanetas / con Monte bajo; luego son mayores las Dunas y el Monte mas espeso / de modo que no se puede penetrar sino por un parage, para lo que es / preciso atrabazar la Laguna Boticaria, cuyo piso es fango, y lo mas / del año no puede pasarse, sin grande riesgo, de quedarse Encallados / la Gente y Caballos./

De la Punta de Moncambo a la Boca del Rio ay a una legua / forma la Costa en esta distancia una Ensenada con poca Playa, mega / nos chicos en la inmediacion, y luego siguen mayores con monte / cerrado./ En la Boca del Rio ay una porcion de Casas, que forma/ una Poblacion de unos cien recinos, con una Pequeña Iglesia./ A poca distancia ay una grande altura, que llaman el Morro, / en donde se pone una vigia en tiempo de Guerra./ Del lugar de la Boca del Rio a la Vera Cruz, se viene por la / playa, ó por un

Camino interior, por dentro del Monte, a una media / legua distante del mar, y aun avia otro que se abrio hace unos / veinte años, pero en el dia esta cuasi perdido.

Por la citada Boca del Rio, desaguan los Rios de Xamapa / y Cotaxtla, que se unen una legua antes, unense tambien los / Arroyos que llaman de Mandinga, y Moreno / La Boca del Rio tiene Barra, que baria con frecuencia, y / quando mas tiene nueve pies de agua./ Subiendo la Boca del rio, a mano izquierda como a 520 varas / se halla la boca del Arroyo de Mandinga, que ba a parar a la Lagu / na de su nombre, formando antes de llegar a ella otras dos lagu / nas, que llaman la Larga, y la Redonda, bastante grandes / y con agua suficiente para Navegar canoas, y aun Piraguas / teniendo de largo dichos Caños y Lagunas hasta el fin de la / de Mandinga unas quatro leguas, el ancho de los años, o en / teros que comunican estas Lagunas, tienen de treinta y cinco a quarenta varas: La Laguna Larga, trescientas; La Redonda / ciento y cinquenta; y la de Mandinga cinco mil y quinien / tas. /

Subiendo el Rio como a distancia de mil ciento sesenta varas de la Boca, sobre la derecha, se halla la entrada del / Arroyo Moreno, de sesenta varas de ancho, con agua suficiente / te para navegar canoas hasta cerca de legua y media; luego / va disminuyendo el agua, quedandose en algunas partes en / seco, en los tiempos de pocas aguas; a media legua, poco mas / de haver entrado en el Arroyo Moreno, sigue sobre la derecha / un caño ancho de quince varas, que ba a parar cerca de la / Laguna que llaman la Boticaria, distante de Veracruz / menos de una legua; no se puede navegar mas de la mitad / aun que tiene suficiente agua, por hallarse embarazada / con troncos y ramas, de arboles secos y verdes; dan ambos / cañon muchas bueltas y rebueltas: todas las orillas de los / caños y Lagunas son Manglares muy cerrados./

Siguiendo el Rio, a poco mas de quatrocientas sesenta / varas, se encuentra sobre la izquierda la casa, que llaman / del Novillero, propia de los Padres de Bethelem; tienen en / este sitio Hornos de Cal, de Ladrillo y curtiduria de Zuela / y Baquetas./ A media legua de la casa del Novillero estan las dos / Bocas ( que ansi llaman), y es donde se unen los dos Rios / de Xamapa, y Cotaxtla, este puede Navegarse hasta / Mecayuca, distante de la Boca del rio diez leguas, el Xa / mapa se llama tambien de Medellin, por el Lugar de / este nombre, que se encuentra a media legua de las dos / Bocas./ El Lugar de Medellin tiene como cinquenta vecinos, es muy / frondoso; pero su terreno bajo, le causa repetidas Ynindaciones, no/ solo por el Xamapa, sino también por el Cotaxtla que son muy / temibles./ Las margenes de estos dos Rios son muy fertiles y frondosos/ se hallan muchas rancherias, Texares, y Hornos de Cal./ A mas de tres leguas de la Boca del Rio, siguiendo la Costa / se enquentra la Punta de Anton Lisardo, formandose en esta / imediación una grande ensenada, con poca Playa, meganos / chicos, y luego sigue Monte, bastantemente cerrado. Media / legua antes de llegar a la Punta, atraviesa para el Hato el / camino que va por dentro a Alvarado./ El terreno ynterior hasta una legua es monte cerrado, con / algunos praditos o sabanetas, luego siguen los Arroyos, y / lagunas de Mandinga, y despues Monte vajo, y grandes / prados o sabánas. En la misma Punta, se hallan unos Hornos / de Cal, que llaman de Miranda, donde también ay varias / casas de madera y Palma./ Desde los Hornos de Miranda al Rincon del bajo ay dos / leguas siguiendo la costa, las que forman una Ensenada,/ casi insensible de poca Playa, luego siguen meganitos, y / monte cerrado./ Por el Rincon del vajo atrabiesa un camino, que va/ a Alvarado por el Ato, y las Salinas./ El terreno interior hasta la Laguna de Mandinga, es Monte y / Sabanetas, o Pradillos./

Desde el Rincon del Bajo hasta el alto del Palmar, que ay dos / leguas, siguiendo la costa, son Barrancas, sin ninguna Playa./ El terreno interior hasta la Laguna de Mandinga que ay mas / de dos leguas, es de Praderia, o Sabánas grandes, que forman / horizonte, en cuyo terreno ay varias Lagunitas de Agua Dulce,/ que la mantienen todo el año. En este terreno, se inundan los / Arroyos y varias Sabanetas, en el tiempo de las aguas; de suer / te que se transita con suma dificultad./

Desde el Alto del Palmar, hasta Matanegra, siguiendo la / costa ay una legua, en cuya distancia se forman varias Enseña / das: La playa es transitable aun que poca, ay Meganos con / matorrales, y Monte que sigue hasta la Laguna de la Camaro / nera, distante de la Costa media legua: frente de Matanegra, / a la orilla de un caño, que une las Lagunas, ay un Rancho / que llaman de la Camaronera, distante media legua de la / Playa.

Desde Matanegra a la Punta del Norte o de la Garita (una / de las que forman la Boca de la Ria de Alvarado) ay quatro / leguas; La costa es toda transitable, aunque ay poca Playa/ Luego siguen meganos con matorrales, y Monte hasta encon / trar con la Laguna de Alvarado, que dista de la Costa / media Legua: De la Punta del Norte o de la Garita, subiendo / la Ria, a media legua, se encuentra el Pueblo de Alvarado, situa / do en una Punta, al pie de meganos grandes de Arena boladera / Antes de doblar la Punta, a el frente del Pueblo, se halla situada / una mala Bateria, que de nada puede servir, por hallarse tan / lejos de la Barra, por chica, por estar dominada, por su mala/ construccion, y finalmente por que su Artilleria es de Fierro, / de corto, y diverso calibre, y enteramente fuera de servicio./

El camino desde Alvarado para Veracruz, passa por / dentro, por la Camaronera, ó por la Playa, y si se quiere se va / sin tocar en este Rancho hasta el de las Salinas, de este al / Hatillo, ó sin tocar en el a los Hornos de Miranda. Para ir a Mexico desde Alvarado, se necesita seguir el mismo / camino, hasta las

Salinas, y luego pasar por Toluca, y Tlaxicoyam, siendo el paso preciso entre las Lagunas de la / Camaronera, y Mandinga, que distan entre si menos de / una legua./

Desde Alvarado, es el Rio de Tlacotalpam navegables / para los mayores navios, hasta el Pueblo de este nombre; que dista cinco leguas por agua: se hallan en esta porción / del rio, cinco ysas, contando la en que esta situado el / pueblo, que es la mayor y tendrá como unos ochocientos vezi/ nos, los mas yndios, todas las orillas de este Rio, son de / terreno vajo cubierto de Manglares, que en tiempo de/ Aguas se inundan; de modo, que las canoas van por entre los / Arboles, buscando el camino mas breve, y huyendo de las corrien/ tes de las abenidas: se puede ir por tierra, desde Tlacotalpam, a / Alvarado; pero es preciso Embarcarse dos veces, una enfrente de / esta Poblacion, y otro a una legua./

En frente de la Punta de la Ysla, donde esta colocado el Pueblo / de Tlacotalpam, dessembocan dos Rios, el uno Llamado Cosamalo/apam, y el otro del Zapotal, el primero se navega a unas quarenta / leguas, y el otro mucho mas; por uno y otro conducen los frutos / del pais, que son mais, algodón, arroz, pita, y semillas, co/ mo tambien la madera en abundancia, para construccion de / navios, y otros usos; se han construido en este Pueblo tres Navios / en este siglo: El Rosario de Murguia, el Gallo yndiano, y la / Paloma undiana. /

En frente de la Ysla Luminosa que dista por Agua mas de una le / gua de Alvarado, ay dos Esteros al Poniente el uno chico que termina / en una Laguna, y el otro mayor que tiene varias, y se comunica con la / Laguna y rio de Tlaxicoyam: Por este caño o Estero van Canoas hasta/ Acula Pueblo de Yndios, distante ocho leguas por agua del Rio de / Tlacotalpam; a unas mil quatrocientas tiezas de Albarado ay una / Boca, que llaman de Puquita, que se comunica con el Caño,y / Laguna antecedente: La Boca del Rio Tlaxicoyam, dista de / Albarado siete mil varas; a poca distancia despues de esta ensenada / ay una grande Laguna, luego algunas ysletas y despues sigue / el Rio, haciendo varios tornos hasta Tlaxicoyam, que dista desde / Alvarado doce leguas por agua, y nueve por tierra: Todas las / margenes y gran parte del terreno inmediato de estos rios / y Laguna son llanuras, bajos, y llenas de manglares, que / con unos Arboles bastantemente elevados, y se inundan en la / temporada de aguas, de modo que escasean los Pastos a los Ganados / y parece mucho./

Se hallan desde Vera Cruz a Tlacotalpam, mas de ciento ochenta / mil cabezas de Ganado Bacuno, las treinta mil manso, y el resto zimar / ron, que lo cazan una vez al año, para proveer las carnicerias de / Veracruz, Villa de Cordova, Orizaba, y otros Pueblos./

Para hacer comunicable la Laguna Camaronera, con la de / Mandinga, no se necesita hacer mas obra que abrir un caño cer / ca de legua y media, siendo el terreno muy a proposito para este / fin, y se lograria con esta comunicacion, que en todos tiempos / viniesen hasta una legua de Vera Cruz, Canoas, desde mas / de ochenta leguas, con toda suerte de mantenimientos, preca / viendo las carestias, que en el dia pueden experimentarse / y abaratando en todos tiempo los comestibles./

Yslas y parajes donde ay Fondeadero./ en la Costa Mencionada./

A tres quartos de legua de la Plaza de Veracruz, se / encuentra la Ysla de Sacrificios, distante de tierra mil y / cientos varas, tiene de largo esta ysla de N. a S. seiscientas / y ocho varas, y la mitad de ancho por donde mas, forma / de Arrecife contiguo a la misma Ysla, y otro mayor separado / entre la ysla y la Punta de moncambo,ay fondeadero para / considerable numero de embarcaciones de qualquier Res / guardadas de los Norte, por la Ysla y Arrecifes./

Desde la ysla de Sacrificios hasta la Boca del Rio va / rios Arrecifes que impiden aproximarse las Embarcaciones / a la Costa, no pudiendo dar fondo, sin quedar expuestas a los / vientos./

En la Grande Ensenada que ay desde la Boca del / la Punta de Anton Lisardo, no se puede tanpoco dar fondo pro / ximo a tierra, ni ay resguardo o abrigo de ningun / frente de la Punta de Anton Lisardo, se hallan las ysas y arre/ cifes de la Herradura, Salmedina, El Erizo, la Del mea / Blanca, distantes de tierra una legua, legua y media / quartos de legua: Al abrigo de las referidas ysas y / puede fondear qualquiera esquadra por numerosa / resguardada de los Nortes, se entra en el referido abrigo / Norte hecho, y se queda en mayor seguridad que el / de Veracruz, assi por el resguardo como por la bondad del / Amarradero./

Toda la porcion de Costa, desde la Punta de Anton Lisardo / hasta la Barra de la Ria de Alvarado, es descubierta, no pudien / dose dar fondo, sino muy lexos expuestos a todos vientos, y va / rias corrientes: La Ria de Albarado tiene Barra, siendo / su entrada por dos Canales, que aseguran los Naturales que / no varian, el demas fondo tiene de diez y seis, a diez y ocho Palmos / de agua quando menos; pues en las aguas grandes tiene mu / cho mas: El no bariar los Canales, ( como sucede en quasi todas / las Barras) indica en esta firmeza de terreno, aun que en / Sondeos que se han echo, no se ha sacado si no arena gruesa: / Dentro de la Ria pueden fondear numerosas Embarcaciones / de qualquier norte, resguardadas de todos vientos, y si pu / dieran vencerse las dificultades de su entrada, dandola / profundidad correspondiente a su cana, para que entrasen / todas embarcaciones, seria el mexor Puerto del



Seno Mexica/ no; para vencer es obstaculo, se encuentran todas las dificul / tades que la experiencia ha manifestado en los Puertos / que ay de esta Naturaleza, y ademas, los pocos dias que se / puede travaxar con Pontones, por la inquietud del mar, y / ningun dia entero, po que a las diez entra la Briza, siendo / imposible mantenerse sore la Barra; pero con todo aten / diendo a la escases de Puertos en el seno, si este se halla que / puede ser de alguna uilidad, (como parece) pudieran ponerse / dos Pontones a travajar un año, todo lo que el tiempo permita, con / cuya experineica, se vendria enperfecto conocimiento de todas / las ventajas que pueden sacarse de este Puerto./

### **Costa a Barlovento.**

#### **A**

quatro mil Novecientos varas de la Plaza de Vera Cruz, sieguiendo / la Costa, se encuentra un Arroyo que llaman Rio de Ynes, a me/ dia legua de este el Arroyo ó Rio de Bergara; la porcion de Costa / comprendida entre Veracruz, y el Rio de Vergara, forma Playa / de Arena delgada, luego meganitos, o pequeñas alturas, / y luego mayores dunas y monte cerrado: Por cerca del Rio / de Ynes atraviesa un camino que va de Veracruz a Orizaba / desde el Rio de Bergara a Punta gorda, ay media legua / por la Costa, formando en esta distancia, una Esenada/ cuyo terreno interior es de la misma Naturaleza que el / antecedente: De Punta Gorda al rio del Medio, ay media legua a / la Playa en esta porcion de costa es mas ancha, luego sigue / el terreno como el anterior./

Del Rio del Medio al Rio grande ay media legua; la / costa y Playa es de la misma naturaleza, que la antecedente / de Punta Gorda, y Rio del medio; Este Rio y Rio Grande / son de agua Perenne, y en el tiempo de las lluvias impi/ den algunas veces el passo./

Del Rio Grande a la Barra del rio de la Antigua/ ay mas de legua y media: La Costa es quasi recta formando / Playa de arena delgada, luego siguen dunas chicas que se van/ aumentando a formar las mas grandes cubietas de espesos / Bosques: La Barra dista de la Antigua cerca de una legua / corre paralela a la Costa, y muy proximo a ella, se forman / esta porcion de Rio, varias Ysletas, la Barra tiene poca agua / de modo que solo pueden entrar canoas y Piraguas: El cami/ no de Veracruz al lugar de la Antigua, sigue la Costa para / la Playa mas de tres leguas y media, luego toma por / tro quasi paralelo a la Ria, y proximo de esta porción/ camino interior, salen para internarse varias trochas / overedas: Frente del sitio donde el caino de la Antigua / se separa de la Playa, y a menos de media legua de la costa / ay una laguna de bastante agua dulce que llaman de / Julian, y al Norte de esta se hallan otras dos Lagunas / mas chicas, tambien de agua dulce.

La Costa desde Veracruz a la Antigua es toda limpia, pudiéndo / fondear embarcaciones de qualquiera Porte; no ay abrigo de al/gun viento, y todo el terreno hasta internarse unas veinte leguas / es muy incomodo a los que lo havitan; pues ademas de los excesivos / calores se padecen las Plagas de Mosquitos , Garrapata, Mostac.../ y otros animales que molestan con exceso, causando grandes / llagas en las Piernas, sin que baste precaucion a los que le transitan/ con alguna frecuencia. La porcion de Costa desde el rio de la /Antigua hasta la Punta de Zempoala es toda via aproposito para / dessembarcos; para luego la Playa espoca, y no tan accesible como / la anterior./

Dictamen de lo que combiene hacer para resguardo de la referida costa.

No siendo de ninguan defensa la Bateria que se halla frente de Albara/ do como he dicho en la Relacion anterior, y siendo preciso resguardo / la Entrada de su Barra, por las muchas ventajas que podria dar a / qualquier Esquadra Enemiga, y assegurar las Embarcaciones / que trafican desde Alvarado a Vera Cruz, que puedan esta con / seguridad en la Ria, y que siempre que se hallen perseguidas/ por alguna Embarcacion puedan esforzarse con seguridad de que poniendose bajo el cañon de la obra que se haga, se aseguran y se ha / ce indispensable construir una Bateria o torre en la Punta de / Norte, que es el unico a proposito para defender esta entrada / aunque la Punta del Sur ofrece igual, y aun mejor terreno; la difi/ cultad de ser socorrida pot tener que pasar la Ria, hace infertil/ esta situacion: Si se construye una Bateria, como las que / hallan en quasi todas las Costas de España, y otras tendrá los / mismos defectos que tienen aquellas, siendo muy dificultosas / de defender, y faciles de tomar por la Gola: Por lo que soy lo/ parecer se construya una torre capaz de ocho a diez cañones / de grande y pequeño calibre, la que con poca Gente esta defendida, y ha/ ze el mismo efecto que la Bateria, como lo manifiesta el Plano, y / perfiles, que acompañan a esta relación.

Desde la Barra de Alvarado hasta la Punta de Anton Lisar/do, no ay objeto que merezca la pena de hacer ninguna obra para / su defensa.

En la Punta de Anton Lisardo, forman las Yslas y Arrecifes / un Puerto seguro, y capaz como se infiere de la relacion, por lo que / distando de la Veracruz solo cinco leguas, se haze este Paraxe / digno de atencion; pues en el pueden los enemigos practicar, un des/ embarco con toda seguridad, y anclar su

Esquadra con comodidad / Dueños de este importante puesto, queda cortda la comunicacion / Alvarado, que en todos tiempos es util a la Veracruz, pero mas en el / de Gurra./

No sirve una torre, ni una Bateria para cubrir este Puerto / deviendo ser el objeto de la otra que se construya o ponerse, a una / Esquadra que practique un Dessembarco, precisando al Enemigo / a tomarla formandole sitio, ni combiene tampoco hacer una Plaza / respectable por el mucho costo, por no desmembrar el cuerpo cam / pal que deve acudir a todas partes; y por que para determinar / se a hacer una Plaza respectable en la Costa, se necesita que el / Parage en que se quiere construir, ademas de ser de suma impor / tancia para las miras que puede tener el Enemigo, tenga todas / las ventajas de un terreno bueno y apto para fortificarse, no / siendo del que se trata mas que regular./

No combiene como va dicho construir en la mencionada / Punta de Anton Lisardo, Bateria, torre; ni fortificación grande, / sino un quadrado de 10 varas de lado exterior, con su foso, ca / mino cubierto, y esplanada; cuya pequeña obra podrá contener / trescientos a quatrocientos hombres de guarnicion; incomodar / mucho las operaciones de qualquier enemigo, que las intente / por aquella parte, precisandole a practicar su desembarco fue / ra del tiro del Cañon, y a sitiario; en cuyo tiempo pueden ser so / corridos, y Batir a los enemigos aprovechandose de las bentajas / que ofrece el terreno para su defensa./

Desde la Punta de Anton Lisardo hasta la Boca del Rio / tampoco ay objeto que merezca la pena de hazer una obra para / su defensa; pero si en la Boca del Rio, que por las mismas ra / zones que en la Barra de Albarado, combiene se haga una forma / semejante a la que alli se ha propuesto./

En la Punta de Mocambo, no obstante el Fondeadero y / abrigo que se ha dicho tendra qualquiera Esquadra, provenir / de la Ysla de Sacrificios y Arrecifes; no hallo por combeniente / hacer mas obra que una torre como las anteriores, por las mayor / calidad del terreno, y Arena voladera que muda a todos los / Nortes; y assi se podrá en la ocasión al abrigo de la Torre que / se propone construir Baterias Provisionales, que haran / aun mexor efecto, siendo facil su construccion por la proximidad / a Veracruz./

Seria muy combeniente ( y no de gran costo) poner vigias que / con humaradas de fuego, o venderas diesen los Avisos: Desde / Alvarado a Veracruz, y desde esta Plaza a Zempoala, se necesita / quatro; suponiendo que se hagan las torres propuestas; las tierras / entre la Punta de Anton Lisardo, y Barra de Albarado, y a que es / ta entre la misma Punta y la Boca del Rio./

Siendo la porcion de Costa de Barlovento muy a proposito / para desembarcos hasta el Rio de la Antigua, por ser limpia / y tener fondo par que los Navios puedan favorecer el Dessem / barco, es muy combeniente construir una torre como las antece / dentes en Punta Bellaca; otra en la Boca del Rio de la Antigua / y otra en la inmediacion de estas dos, las quales daran abi / go a las tropas que se opongan al Desembarco por aquella / parte./

En las Bocas de los Rios de Chachalacas y Juan Angel / combiene construir otras dos torres como las antecedentes para / impedir las Aguadas./

Segun el calculo prudencial que se hizo del Costo que ten / drian las torres, quadrado, y vigias que se proponen para las / referidas costas ascenderia a quinientos mil nuevecientos / ochenta y dos pesos excluso el proyecto del Castillo de San Juan / de Ulua, el que se hizo aparte, y se halla ya lo mas executado./

Para formar los Proyectos anteriores, se tubo presente / la Ynstruccion que el Exelentisimo Señor Don Juan de Villalba / y Angulo tenia de la Corte, en que se prevenia que por ningun / motivo queria Su Magestad que en las Costas del Seno Mexicano, se hi / ciese Plaza, ni Fuerte de Consideracion, por que si se llegaba a / apoderar el enemigo de ellas no les sirviese para apoyar sus ope / raciones. Siguiendo esta ydea me reduxe a un pequeño quadrado / en la Punta de Anton Lisardo; no obstante que su Fondeadero / y proporciones para yntroducirse en el Reyno, pedian Obra de / mayor consideracion. Ultimamente en virtud de orden del / Exelentisimo Señor Marques de Croix, forme dos Proyectos, que passe / a manos de Su Exelencia con una pequeña relacion de los motivos / que los favorecen, y el calculo del Costo que tendrá, qualque / ra de ellos que se execute./

Perote 10 de Septiembre de 1771.

Miguel del Corral.

#### CATALOGO DEL ARCHIVO GENERAL DE NACIÓN

GRUPO DOCUMENTAL: Historia,

VOLUMEN: 359.

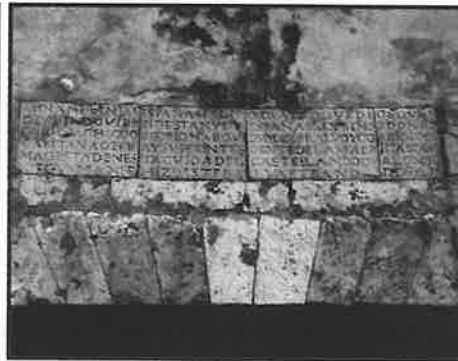
EXPEDIENTE: 1

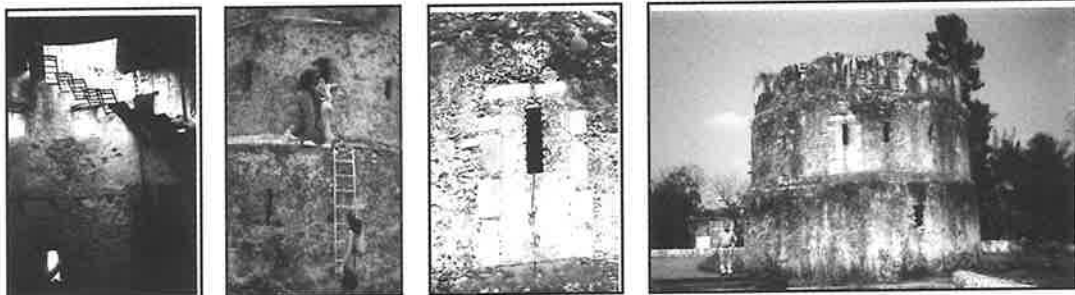
FOJA: 1-17

AÑO: 1771

PALEOGRAFÍA : FRANCISCO MUÑOZ 1995

**FOTOGRAFIAS**  
Ciudad Fortificada de Veracruz.  
(Baluarte de Santiago)





Torre viga Pasa del Macho camino a Cordoba.



Torre viga Soledad de Doblado, Camino a Córdoba



Batería de Costa de Antón



Torre viga Plan del Río, camino a





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

**FICHA DE INVENTARIO**  
de  
**FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS**

**DENOMINACION:**

Plaza fortificada de San Francisco de Campeche.

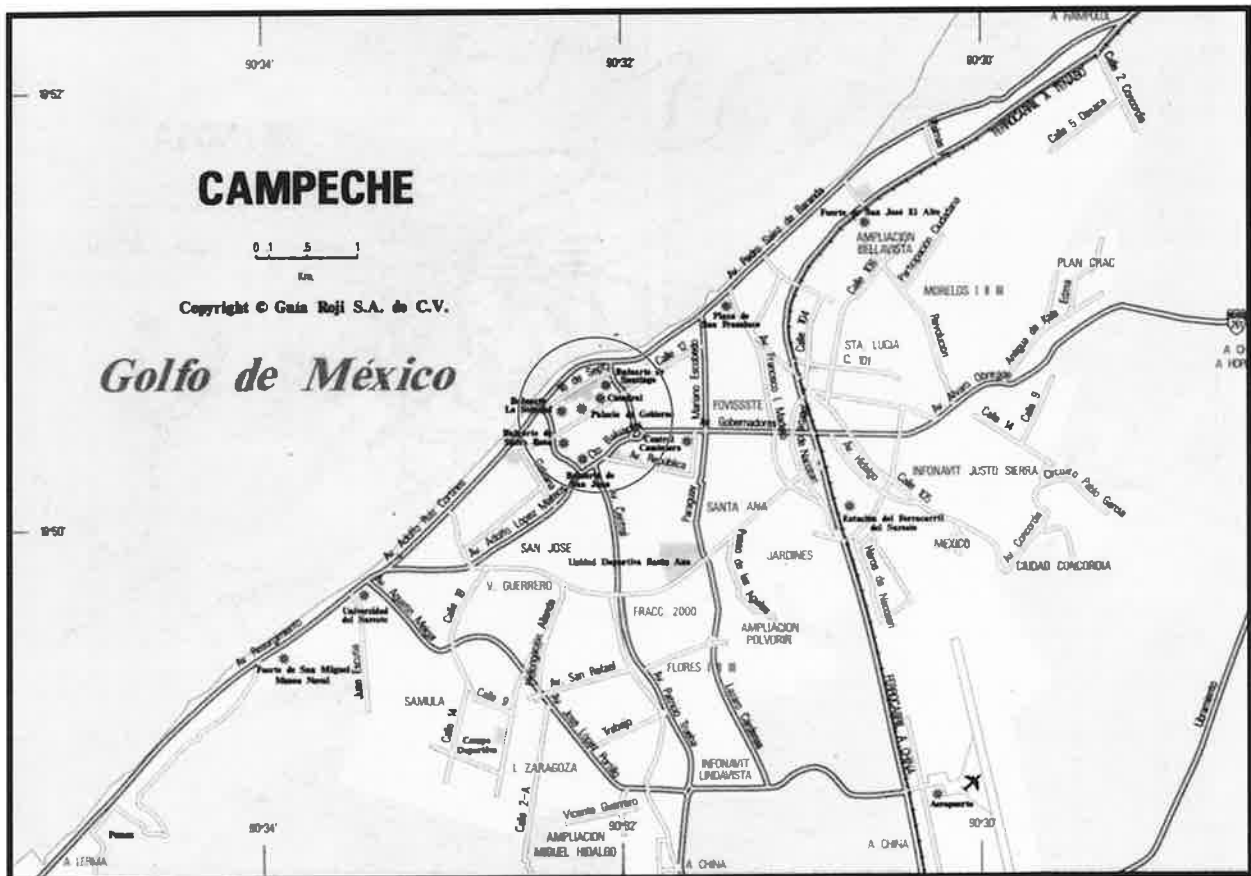
**UBICACION:**

**PAIS:** México

**LOCALIZACIÓN:** Estado de Campeche.

(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.)

**PLANO DE UBICACION**



Mapa de la Cd. De Campeche, Guía Roji Nacional 2002

**Plaza Fortificada de San Francisco de Campeche**  
Ing. Jaime Frank 1680



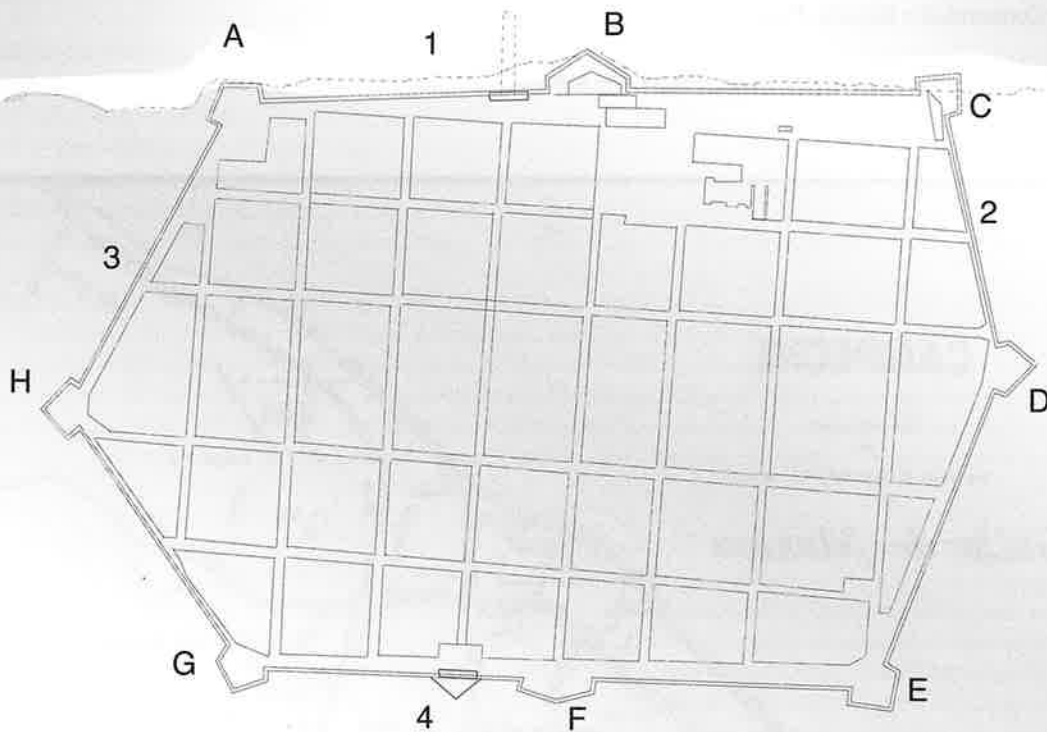
**ESTRUCCTURAS DEFENSIVAS**

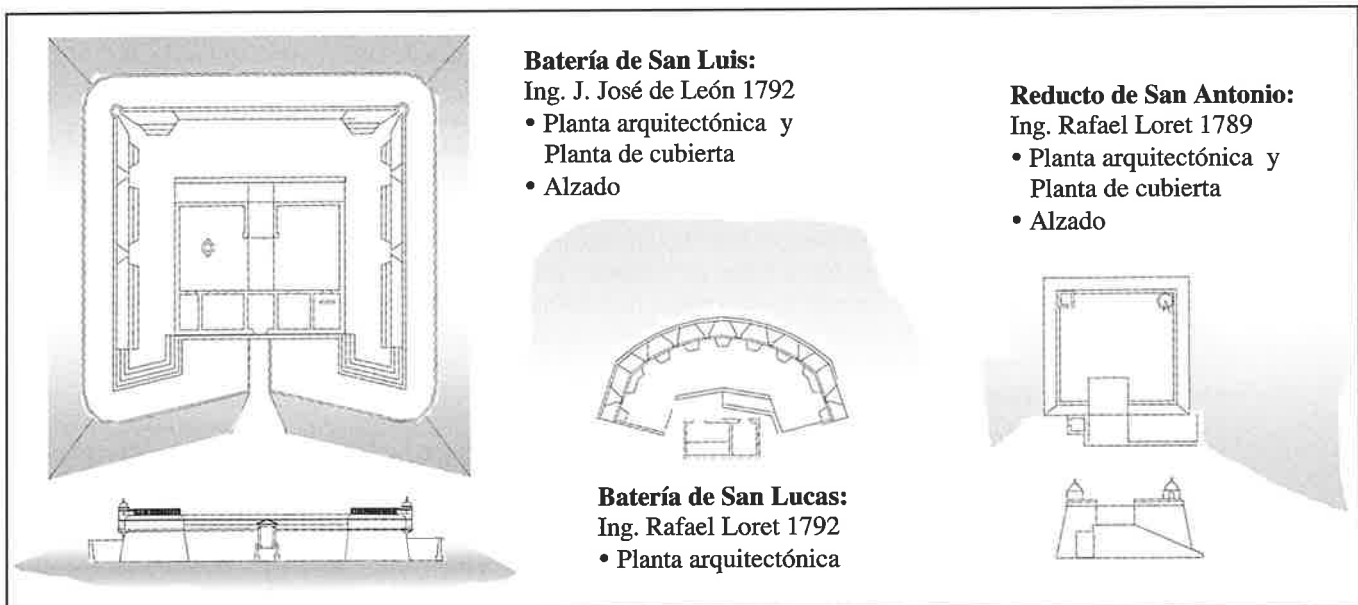
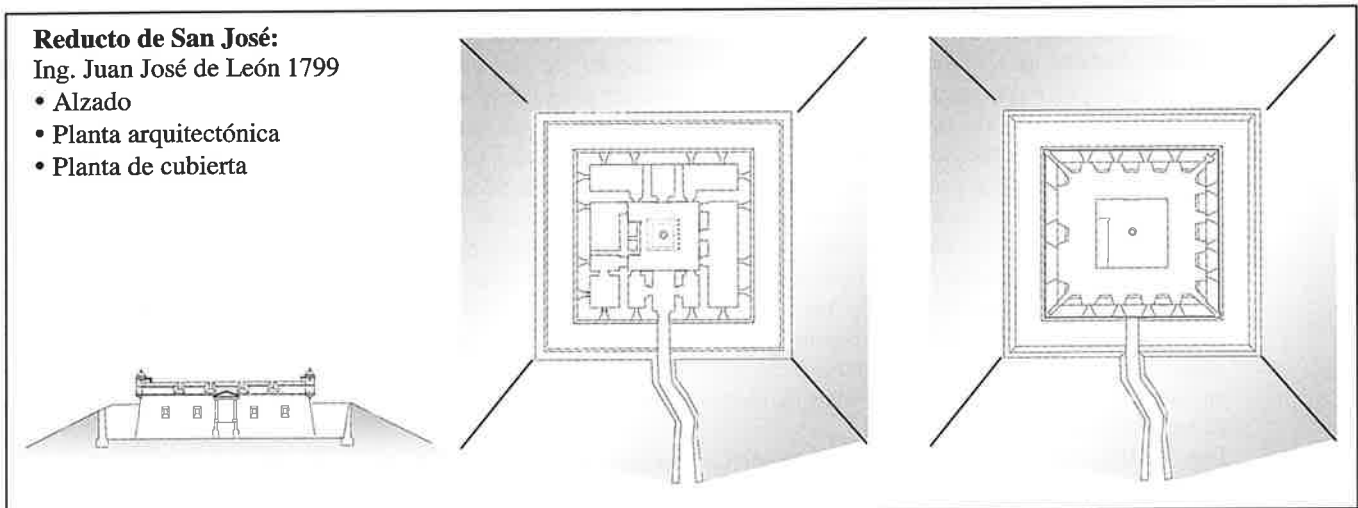
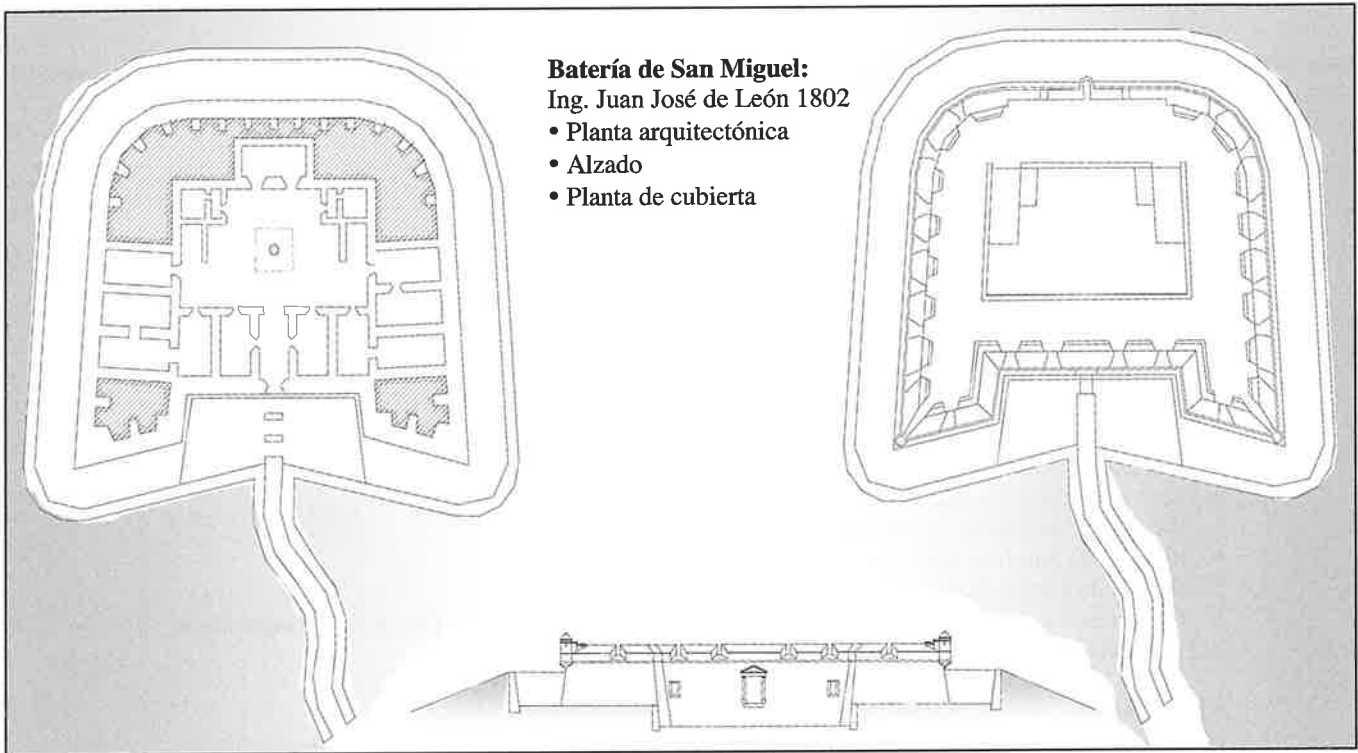
**Baluartes**

- B Baluarte de San Carlos.
- B Baluarte de Ntra. Sra. de la Soledad.
- C Baluarte de Santiago.
- D Baluarte de San José.
- E Baluarte de San Pedro.
- F Baluarte de San Francisco.
- G Baluarte de San Juan.
- H Baluarte de Santa Rosa.

**Puertas..**

- 2 Puerta de Mar
- 2 Puerta de San Francisco.
- 3 Puerta de San Román.
- 4 Puerta de Tierra 1779 ing. A. Crame







## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

### EPOCA DE CONSTRUCCION

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)*

La Plaza fortificada de San Francisco de Campeche, se inicia formalmente con la obras de Jaime Frank en 1680.

**CONSTRUCTOR** (Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador):

#### Plaza Fortificada:

Ing. alemán Jaime Frank 1680.

Ing. italiano José de Acere.

Ing. francés Luis Bouchard 1704,

Ing. español, Antonio Figueroa 1732

Ing. español Agustín Crame 1779.

#### Fortificaciones de campaña y litoral, Baterías y Reductos:

1. Reducto de San Antonio, Ing. Rafael Loret 1789.
2. Batería de San Luis, Ing. J. José de León 1792
3. Batería de San Lucas, Ing. Rafael Loret 1792
4. Reducto de San José, Ing. Juan José de León 1799
5. Batería de San Miguel, Ing. Juan José de León 1802
6. Batería de San Matías, Ing. Rafael Loret 1789. *Nota: De la cual no expongo ni investigación ni Levantamiento y quedan ruinas de ella.*

## TIPOLOGIA

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.)*

### La Fortificación de San Francisco de Campeche:

Corresponde al genero urbano defensivo de Plaza Fuerte, considerando el termino plaza como ciudad, una ciudad reticular de 31 manzanas, corresponde al genero de las ciudades de ordenanzas filipenses, determinada por su plaza mayor portuaria, la dirección de calles y avenidas de N-S a E-O

Sin embargo las estructuras fortificadas de San Francisco, están basadas en una muralla hexagonal, flanqueada por 6 baluartes: San Pedro, Sta. Rosa y San Juan, son terraplenados sus baterías son comunicadas por rampas artilladas, el Baluarte de Ntra. Sra. De la Soledad (NE), es terraplenado pero contiene un cuartes de varias piezas, el patio es dividido en dos por su rampa frontal y su gola es cerrada por un muro. Sobre el baluarte su batería es amplia y de robustos parapetos, de características similares es el baluarte de San Francisco (SE) pero se distingue por contar con un almacén y puesto de guardia.

Las puertas actualmente existe solo una original la puerta de Tierra (SO), la cual contaba con una revellín o tambor en el que se extiende un puente levadizo sobre el foso seco, es característico que en el cuerpo de guardia superior es integrado un viejo elemento medieval, el Barbacan, una serie de ventanillas dirigidas en hacia la puerta levadiza con el afán de lanzar agua caliente al enemigo. Existe la replica de la puerta de mar reconstruida en 1952.

**Las fortificaciones menores de campaña de Campeche:** son topologías de diversos géneros

- La estructura de San Antonio es un "Reducto" por no tener ningún miembro estructural que no sea una garita es terraplenado y solo cuenta como protección para la tropa puesto de guardia bajo su rampa de acceso.
- La estructura de San Luis: es una "Batería de litoral", como característica de este genero son los medio baluartes que tiene hacia tierra interrumpido con un foso seco.
- La estructura de San Lucas: es una "Batería a barbata" o Plancha artillada, cuenta como única Protección la línea de Parapetos hacia el litoral y su puesto de guardia hacia tierra.
- La estructura de San José: es un Reducto, por no tener ningún miembro estructural cuenta con 2 garita y contiene habitaciones acasamatadas y para el cuartel, la cubierta funciona como batería.
- La estructura de Batería de San Miguel, es una "Batería de litoral", como característica de este genero son los medio baluartes que tiene hacia tierra, en el interior una parte esta terraplenada y otra parte contiene habitaciones para el cuartel, sin casamatas, la cubierta funciona como batería, esta rodeada por un foso profundo y seco y se conecta al único acceso una puerta levadiza y un camino de acceso serpenteante que impide ver directamente el acceso.
- La estructura de Batería de San Matías, es una "Batería a barbata" o Plancha artillada, cuenta como única protección la línea de Parapetos hacia el litoral y su puesto de guardia hacia tierra, solo conserva los muros y el parapeto el terraplenado ha desaparecido y en ese espacio se encuentran viviendas de asentamiento irregular.

## FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)*

Campeche fue zona de comercio y extracción ilegal inglesa, por su cercanía a la isla de Trix o la actual isla de cd. del Carmen Campeche, que estaba ocupada por piratería inglesa hasta 1717, que son expulsados y reubicados por tratados a la zona del río Balis hoy Belice. La zona fue constantemente atacada por corsarios y es por eso que a fines del siglo XVII y el XVIII fue necesario fortificar la zona que era abundante en materias primas como fibras, maderas preciosas y tintes.

### **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL**

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)*

El sistema defensivo de Campeche se correlacionaba con el sistema defensivo de Bacalar que también haremos mención en las fichas con la fortaleza de San Felipe de Bacalar y sus baterías de rivera en el río Hondo, a través de caminos y puestos de vigilancias provisionales incluiré al fin de esta ficha un artículo que realice sobre las vigilancias costeras en el siglo XVIII, y la paleografía de un mapa de localización de estas estructuras provisionales.

## **PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION**

### **MATERIALES DE CONSTRUCCION**

- Pilotaje: No existen trabajos referentes a su pilotaje sin embargo es posible que la cimentación este desplantada sobre el terreno rocoso del cerro.
- Cimientos : Los cimientos se desplantan de piedra similar a la del resto de los paramentos la piedra Muros: Los muros de la fortificación son de mampostería de piedra metamórfica del mismo cerro, sin cantear, la disposición en los paramentos ordinaria y de tamaño mixto.
- Los muros de la edificación religiosa son mampostería de ladrillo de barro recocido rojo, compartido con sillares de piedra de la región, aglutinado con morteros de cal arena.
- Cubierta: sobre las baterías conforman un terraplenado, que seguro contaba con algún material resistente las maniobras de la cañonería, actualmente la cubierta tiene pasto, y solo las banquetas de artillerías al contorno de las cortinas y baluartes son de mampostería ordinaria.
- Pisos. Los pisos de la edificación religiosa son de materiales y formatos contemporáneos, así como loseta de piedra 40x40 de piedra en los interiores así como ladrillo con mosaico de Talavera en exteriores y pórticos.
- Recubrimientos de muros: aun cuando la totalidad de los muros están expuestos tanto de la fortaleza como de la edificación religiosa, se encuentran pequeños vestigios solo en esta ultima de morteros de Cal Apagada-Arena 1 :2, Enlucido y pigmento : Cal rebatida en llana con óxidos de fierro, Color : Amarillo Habana.

## **CONSERVACION**

### **ESTADO DECONSERVACION**

*(Buena, regular, mala. Especificar)*

El grado de conservación de las estructuras defensivas son buenas y han sido poco alteradas, a su vez ha habido desde hace 25 años un afán por intervenirlas y conservarlas, lo que avala que se encuentra en condiciones de originalidad apropiada, es la nominación como Patrimonio mundial de la humanidad por parte de la UNESCO.

### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL**

*(Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)*

Las estructuras defensivas de Campeche en su totalidad son están bajo la tutela de las oficinas regionales del Instituto Nacional de Antropología e Historia del estado de Campeche.

### **AUTENTICIDAD**

*(En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)*

Es Un Elementos de la topología de las baterías por su asentamiento en el cerro se derivan las formas irregulares, sin embargo la fortaleza yace como un elemento aislado y protegido del desarrollo urbano por el terreno y los decretos de protección del cerro como parque nacional, por lo que se espera que no tenga alteraciones físicas.

### **INTEGRIDAD**

*(Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)*

La muralla tiene diversas alteraciones, tales como vanos y comunicaciones viales para conectar automóviles a las vías de fuera de los muros del recinto, uno de los baluartes el de San Juan esta fue seccionado en años anteriores para atravesar una conexión vial, así como tuvo la pérdida y restituida recientemente la sección de muralla que colindaba al mar.

## PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE

(Local, regional, nacional, mundial) Nacional e Internacional

**Protección Local:** El Cerro es actualmente un Parque Nacional llamado " Parque Ecológico Revolución Nacional".

**Protección Nacional:** la fortificación es monumento Nacional decretada en 1946 por el presidente Manuel Ávila Camacho.

**Protección Internacional:** En 1992 el sitio junto con la ciudad de Puebla es catalogada por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.

### CONSTITUCIÓN

**Artículo 3.-** Educación nacional, atender a la continuidad y acreditación de nuestra cultura, en la carta magna 73, Facultad del congreso cambios comunes, legislador sobre vestigios.

**Artículo 27.-** La nación es dueño de todo cuanto hay en su territorio.

Se evitara lo destrucción de los elementos naturales y los daños de la propiedad que pueda sufrir el perjuicio a la sociedad. La nación tendrá en todo tiempo el derecho de Imponer la propiedad de las modalidades que dicte el inspector público.

#### Leyes federales que limitan la Propiedad.

- Leyes de aguas nacionales.
  - Leyes de Pesca.
  - Ley federal de sanidad.
  - Ley general de equilibrio ecológico.
  - Ley federal de monumentos y zonas arqueológicas e históricas.
- Nota la ley esta ley es especial lo que da posibilidades a ser penal.*

- Ley orgánica del INAH

*Nota: esta ley tiene en el artículo 19, la posibilidad a dar cabida a una ley Penal federal o tratados internacionales en caso de ser necesario.*

#### Instituciones u organismos que protegen este patrimonio.

- Secretaria de Educación Pública
- Consejo nacional para la Cultura y las Artes.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- UNESCO- CONALMEX
- Gobierno del Estado de Campeche.

### PROTECCION SOCIAL

(Alta, media, baja)

Ha tenido una muy reciente valoración del perímetro histórico, por parte del los vecinos de la villa así como de su gobierno, manifestado en acciones de regeneración de la imagen urbana de las calles, por lo que crearon una carta cromática de los colores originales de las viviendas, en la que se apoya en la mayor parte de los casos en ella para pintar las fachadas, ocultar cables y retirar el pavimento de las calles restituyendo la textura del empedrado original, por pavimentos de concreto estampado.

**USO ACTUAL** (Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.)

#### Estructuras del recinto amurallado

- **Baluarto de la Soledad.-** Se encuentra a un costado del Parque Principal sobre la calle 8. En la actualidad funciona como "Museo de las Estelas Mayas Dr. Román Piña Chán".
- **Baluarto de Santiago.-** Este baluarte fue reconstruido en 1953 y se encuentra ubicado sobre la calle 8 y Circuito Baluartes . Hoy funciona como "Jardín Botánico XMUCH-HALTUN" "Sarteneja de la Rana" en maya, sarteneja es una cavidad en las rocas que retiene agua.
- **Baluarto de San Pedro.-** Ubicado sobre la calle 49, a un costado de la iglesia de San Juan de Dios. Actualmente funciona como sala de información turística y de exposiciones culturales.
- **Baluarto de San Francisco.-** Localizado sobre la calle 18 y Circuito Baluartes con 57, se construyó para la defensa de la Puerta de Tierra, en su interior alberga la biblioteca de arqueología "Gustavo Martínez Alomia".
- **Baluarto de San Juan.-** Este baluarte forma parte de un recorrido que inicia en la Puerta de Tierra, en la cual se relata lo más sobresaliente de las hazañas piratas. Se ubica sobre la calle 18 y forma parte del Circuito Baluartes.
- **Baluarto de Santa Rosa.-** Primera fortaleza en artillarse, se encuentra ubicado en dirección poniente en el vértice del polígono, frente al barrio de San Román, actualmente

restaurado y custodiado por el H. Ayuntamiento de Campeche; en su interior se encuentra un área de exposición de fotografías, un módulo permanente de información turística, así como las oficinas de la Coordinación Municipal de Turismo.

- **Baluarte de San Carlos.-** Está situado en el ángulo noroeste del recinto frente al mar, sobre la calle 8. Actualmente funge como Museo de la Ciudad, donde se exhibe una exposición gráfica del desarrollo histórico y cultural de Campeche, se encuentra custodiado por el H. Ayuntamiento de Campeche, su entrada es gratuita.
- **Puerta de Mar.-** Uno de los cuatro accesos con los que contaba el circuito amurallado en los tiempos de la piratería. Dicha puerta durante casi dos siglos fue entrada y salida para aquéllos que utilizaban el único medio de comunicación en aquel entonces: La navegación.  
Ubicada entre el Baluarte de la Soledad y San Carlos, carecía de foso y revellín, dando paso al muelle. Las puertas eran de jabín. La puerta de mar original fue demolida en 1893 y reconstruida en 1953. En 1997 se unieron con un lienzo de muralla el baluarte y la Puerta de Mar.
- **Puerta de Tierra.-** Esta puerta esta unida con el Baluarte de San Juan, que es la única de las entradas originales del sistema defensivo de la Ciudad que conserva. Su importancia radicaba en que era la principal salida por tierra de la antigua Villa de San Francisco de Campeche. Construida en 1732, conserva importante esplendor, estando íntegros sus cañoneras, Casamatas y almacenes, así como sus defensas, constituidas por una escarpa destacada en forma de triángulo con foso de cuatro metros de ancho y 3 de profundidad que rodeaba toda la obra.

#### *Estructuras del sistema defensivo de baterías*

- **Batería de campaña San Miguel:** Ubicado al Suroeste del recinto amurallado sobre una loma, La batería de San Miguel se encuentra un museo colonial, administrado por el INAH, ignagurado en 1994 en el congreso de ICOMOS.
- **Batería de campaña San Luis:** Ubicado al Noreste del recinto amurallado sobre una loma, la batería se encuentra sin uso publico y resguardado por militares, contó recientemente con una restauración y se encuentra en buen estado y poco alterado.
- **Batería de Litoral San José:** Ubicado al Suroeste del recinto amurallado sobre el litoral, la batería se encuentra sin uso publico y resguardado por militares, fue intervenido en los 70's y se encuentra en buen estado y poco alterado.
- **Batería de Litoral San Matías:** Ubicado al Noreste del recinto amurallado sobre el litoral, yace como espacio publico, abierto a las visitas, por el reducido tamaño de la estructura e infraestructura cuenta con poca capacidad funcional y espacial para ser adecuado para otro uso, esta a la administración del INAH Campeche.
- **Batería de Litoral San Antonio:** Ubicado al Suroeste del recinto amurallado sobre el litoral, en el poblado conurbano de Campotom, se encuentra emplazado en una pequeña plaza ajardinada como espacio publico de libre acceso. Se encuentra en buen estado y ha contado con diversas intervenciones sin embargo revela un buen grado de originalidad

#### **ENTORNO**

*(Urbano, industrial, paisajístico, etc.)*

Todas las estructuras se encuentran en un entorno urbano de mediano impacto, pero por contar la ciudad de Campeche con un colindante marino, se conserva desde ciertos ángulos el perfil urbano del paisaje histórico original, apoyado en que de la muralla solo sobresalen cúpulas y torres de iglesias y vineretes de casas particulares o de gobierno.

#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

*(Suficiente, insuficiente. Especificar)*

Tanto el recinto amurallado como las fortificaciones de campo y litoral actualmente están inmersas en un entorno urbano de mediana densidad como lo revela el plano de localización (extracción de mapa Guía-Roji versión MEXICO 2002) sin embargo en las mayor de las estructuras existe cierto espaciamiento por lo que el patrimonio construido no se ve alterado y se distingue de las otras etapas de urbanización.

#### **DEGRADACION AMBIENTAL**

*(Alta, media, baja, inexistente)*

Inexistente, las estructuras se ubican en un ambiente adecuado, con cierto nivel de humedad 80% promedio anual pero a consideración de buena calidad de la piedra caliza, con que están construidas las estructuras patrimoniales y el nulo ambiente industrial las estructuras están a salvo por ahora de un efecto ambiental desagradable para su conservación.

Artículo para Diario de Quintana Roo, 1996  
Tema: La Provincia de Yucatán en el S. XVIII.  
Autor: Francisco Martín Muñoz Espejo.

Es importante destacar el patrimonio histórico que hay actualmente en la península de Yucatán, es importante aclarar, que para su estudio es necesario integrar las fuentes documentales que se tienen en Archivo Históricas, Institutos de Cultura y Centros INAH de la Zona, ya que el patrimonio cultural que heredamos de la Colonia es inmenso y olvidado, siendo quizá la causa principal de esto, la falta de atención en algunos tipos de Arquitectura por ejemplo la religiosa, civil y militar.

Dentro de esta última, que es a la que me dedico es un género constructivo complejo e incompresible por ser Arquitectura que basa sus formas en la función de su majestad la bala metálica de pólvora, que requiere elementos que manifiestan estructura y resistencia en códigos que todos identificamos individualmente como: muros anchos coronados con parapetos y troneras, bóvedas a prueba de bomba, garitas para vigilar enemigos, plazas de armas.

Sin embargo esta complejidad para los investigadores de la colonia debe ser aliciente para producir exploraciones, y difundirlas por los ya variados medios de publicación, que están ya disponibles en toda la península.

Existe un documento en el Archivo Histórico de Madrid, España que relata un viaje de inspección del ingeniero militar: Juan de Dios González que proyectó obras de fortificación en la cd. de Campeche, Cd. de Mérida, Bacalar, y Río Hondo y que considero debe ser publicado sin explicación alguna para que no pierda su nitidez.

#### PLANO DE LA PROVYNCYA DE YVCATAN

Su Capital de la Ciudad de Merida contiene las Villas de Campeche, Valladolid, y Bacalar, corre su Hidrografía desde la isla del Carmen hasta el Río Valiz, y denotan los parajes que denotan más notables, y por donde puede hacer desembarco para invadirla, conforme a la siguiente explicación.

Desde Cavo Catoch hasta Lerma es prácticamente cualquier desembarco, por ser lo más Playa, pero no en toda están seguros / los Barcos por razón de los malos tiempos, desabrigo, vajos, y poco fondo para aproximarse a favorecer con la Artillería el desembarco: / Los que consideran pueden ser accesible en esta distancia se expresan con la distinción que requiere su importancia, / y los puestos que pueden ser a los enemigos de la Corona más favorables para una expedición.

Tres son los parajes que pueden ser cómodos para invadir la Provincia y ataque de Campeche; el 1.º entre las Vixias de Sisal, y / Chuburna, que distan entre sí seis leguas, y de la Capital doce la primera y ocho la segunda. El 2.º, subsiguiente entre dicha Plaza de Campeche y Lerma, cuya distancia es de dos leguas, y el 3.º por el río Hondo sorprendiendo y atacando el Fuerte de Bacalar, de quien distan entre / si seis leguas, y aunque esta expedición requiere muchas reflexiones por lo dilatado y costoso, la favorece en el presente evento lo poblado / que se halla este Río y sus adyacentes e Yslas de los Basallos Británicos, con muchas Casas, Ranchos, Almacenes, Negros / Esclavos y Barbaros Yndios aliados de cada puesto se trata en particular.

1.º La playa comprendida entre las Vixias de Sisal y Chuburna es limpia de Arrecifes y vajos, en donde las Chatas y lanchas pueden llegar a hacer el desembarco de las Tropas y demás necesario sin oposición por no haber fortificación que lo impida: Puede ser esta parte para la supuesta acción / más recomendable que otra por la corta distancia a la Capital que es avierta deviendo advertir que no todos los tiempos, ni estaciones / son favorables por ser su ensenada desabrigo de los Nortes y Norueste que ajitan considerablemente estos mares desde Septiembre hasta Febrero / en los que reinan Los Navíos es Fuerza anclen seis leguas de tierra, los Barcos menores del porte de cien a ciento cincuenta toneladas a legua y media, las / Balandras y Goletas pequeños buques, a media legua, estos son los que con la Artillería pueden proteger el desembarco contra las Milicias para impedir los Caminos por donde deben marchar las Tropas Enemigas, son dos y los únicos que de las citadas vixias van a la / ciudad, el monte es cerrado de copiosos y espesos Árboles, de modo que no se descubre más tierra que la del propio Camino, y algunas porciones de monte claro tal se reconoce en Chuburna, que tiene una sienega grande al principio de él: el de Sisal es de / más riesgo por otra cienagas dilatadas de cerca de legua en el propio Camino, y dos trincheras de Mampostería aspillado / para fusilería que atraviesan, y flanquean el referido, no hay más agua que la que en tiempos de yubias se recoge en / algunos parajes, en el de seca se carece de ella, este es el de las garrapatas, animal que aunque imprevisible es molesto y de / que enferman los que no le concen y entrega la picada para consuelo de su asdor. Monte y Camino está lleno de esta / plaga. A seis leguas de la Playa está el pueblo Junucuma con 300 a 400 milicianos, de este a la Ciudad

hay igual distancia, / en el estan los de Vque, y Juquel pequeñas poblaciones con pocas gentes Naturales este monte es mas claro hasta la capital.

2.º Dela plaza de Campeche al pueblo ay como se dijo dos leguas la Playa es ondable y su bahia abrigo de todos los Vientos, los Navios Fondean a / seis leguas a cuatro la Fragata, y los menores barcos y los demas pequeños buques a vna, y media se notan algunas piedras en lo inferior del agua, y otras sobre / la superficie, pero ay intervalos comodos para hacer el desemarco fuera del tiro de Cañon de la plaza ; corre mui proximo a la playa una Cordillera / de Montaña, y es foroso hallar de marchar al pie de ella el Agrsor con notable peligro si se ocupa, y fortifica: Si el desemarco se haze vajo los fuegos del / reducido Bonete de Lerma que no es necesario su corto resinto sera facilmente superado el breve camino para Campeche es como hasta el alcance del Ca- / ñon que no puede emberasar que el enemigo sea dueño de la campaña, y varrio de San Roman, Guadalupe y San Francisco que en ella se halla, tenido / los alojamientos agua y demas necesario a la susistencia del citio si antes no se destruien, y quema; Si el desemarco se haze mas al poniente / del referido Bonete, y no pasar por la playa por hallarse dicha Montaña ocupada puede emprender el exercito su marcha por su espalda de ella rom- / piendo monte de arboleda, y en todo caso le es foroso la ataque para ser dueño de la playa, y poder sin embaraso recibir las provisiones de / sus barcos, y conducir las sin riesgo a su campo como por no dejar obstaculos a la espalda por el peligro que ocasiona una retirada sino se / consigue el proyecto por los varios adentes que ofrese vn citio en Pays estraño remoto los socorros, y aver de traer quanto les sea nessesario./

3.º Es el Castillo de San Phelipe de Bacalar el tercer pueto por donde puede ser invadida la Provincia y avnque es dilatado el Camino hasta la Capital y / aver muchas cienegas, y malos pasos en treynta leguas de despoblado, despues es accesible la marcha; a ninguna Nacion es practicable esta expedi- / cion sino a la Ynglesa por lo poblado que estan en el Rio Hondo tres leguas de dicho Castillo, y la vnion que tienen con los Indios Mosquitos del Rio Tinto. Ynumanos Ynfie- / les feroses hechos a las Armas, y ejercitados en Corsos; el fundamento que hubo para la ereccion de Bacalar el año de 1729 fue el aver introducido el de 1717 estos / Yndios auxiliados por los Yngleses sus piraguas por dicho rio quemaron los pueblos de Chamunhubo y Chumchuhub, lo saquearon e isieron prisioneros y / esclavos a muchas jentes de ambos sexsos, con el Cura y Ministro; Avn Fortificado, y Poblado este puesto an desistido estas Naciones su Ataque por repu- / tarle freno de su livertad, y comercio clandestino, como lo ejecutaron el año de 1738 que por el citado Rio llegaron crecido Armamento hasta las inmediaciones / del Pressidio; pero noticiosos los Mosquitos que tenia Artilleria regresaron nobstante los esfuerzos que hisieron los Ynglese facilitandoles la toma del mencionado / Castillo esta expedicion requiere para si exsito muchas reflexiones por lo dificil que les sera la retirada una vez internados en el corazon de / la Provincia aver de pasar por muchos, y crecidos pueblos pero las mas de sus jentes son naturales de pequeño espiritu, decidiosos amantes de la no- / vedad desafectos al Rey y con mortal odio a los Españoles. Las Milicias son pocas (que son los de color) sin vso en la guerra pero son fuertes en la / fatiga y resistir las Plagas del Pais dentro del monte armados hisieron su deber, pero no para presentarse a tropas arregladas: de cualquier / modo es de reselar que si la provincia es atacada por alguna parte se an de poner en movimientos los Yngleses para / advertir por esta parte las Milicias, y que no se vnian todas las tropas donde convengan.

Nota.-

Que los Numeros que denotan el sondeo de la Costa son Palmos de la Vara Castellana.

Escala de vn grado.

Medida de Yucatan, y Mayo 15 de 1770.

*Don Juan de Dios González (rubricado).*

---

**DATOS DE ARCHIVO:**

Archivo Histórico de Madrid, Año de 1770 código desaparecido.

---

(VER FOTOGRAFÍAS A CONTINUACIÓN)

## FOGRAFIAS

### Ciudad fortificada de San Francisco de Campeche.



Baluarte de San Carlos, Campeche.



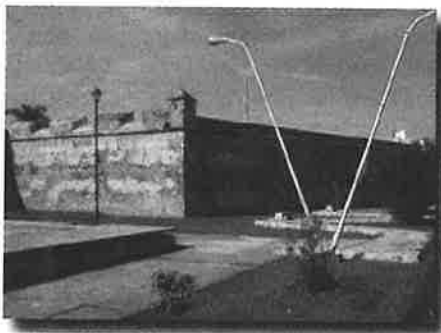
Baluarte de Santa Rosa, Campeche.



Baluarte de San Francisco, Campeche.



Baluarte de San Juan, Campeche.



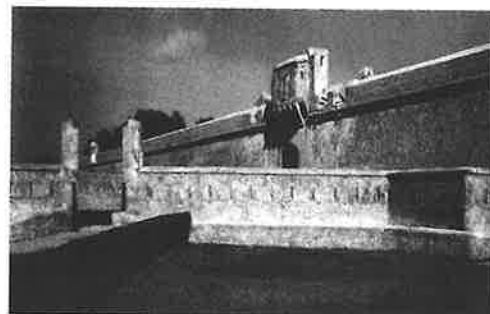
Baluarte de la Soledad, Campeche.



Baluarte de la Soledad, Campeche.



Puerta de Mar



Puerta de Tierra.

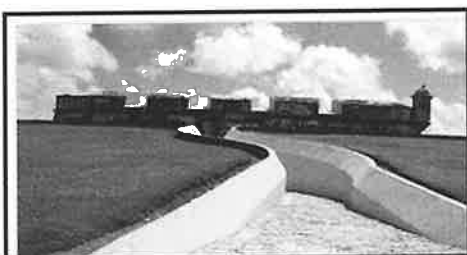
*Ciudad fortificada de fortificaciones de campaña y litoral de Campeche.*



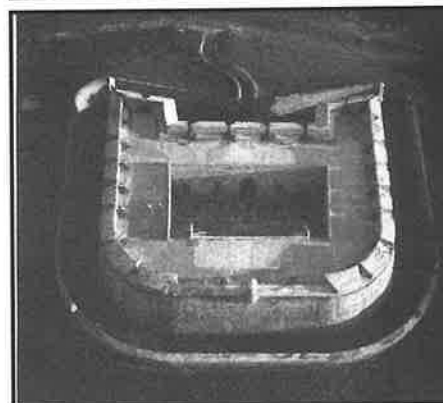
Cd. de San Francisco de Campeche.



Reducto de San Antonio 1789



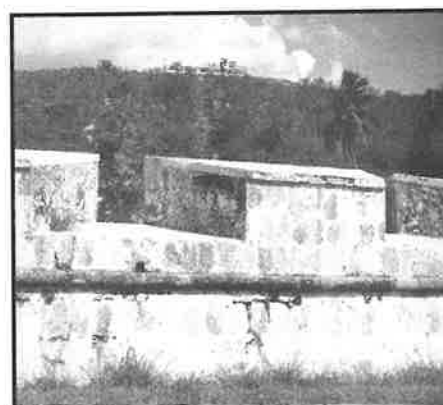
Reducto de San José 1799



Batería de San Miguel, 1802



Reducto de San Luis 1792



Batería de San Matías, 1789.







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS

**DENOMINACION:**

Fortaleza de San Diego de Acapulco.

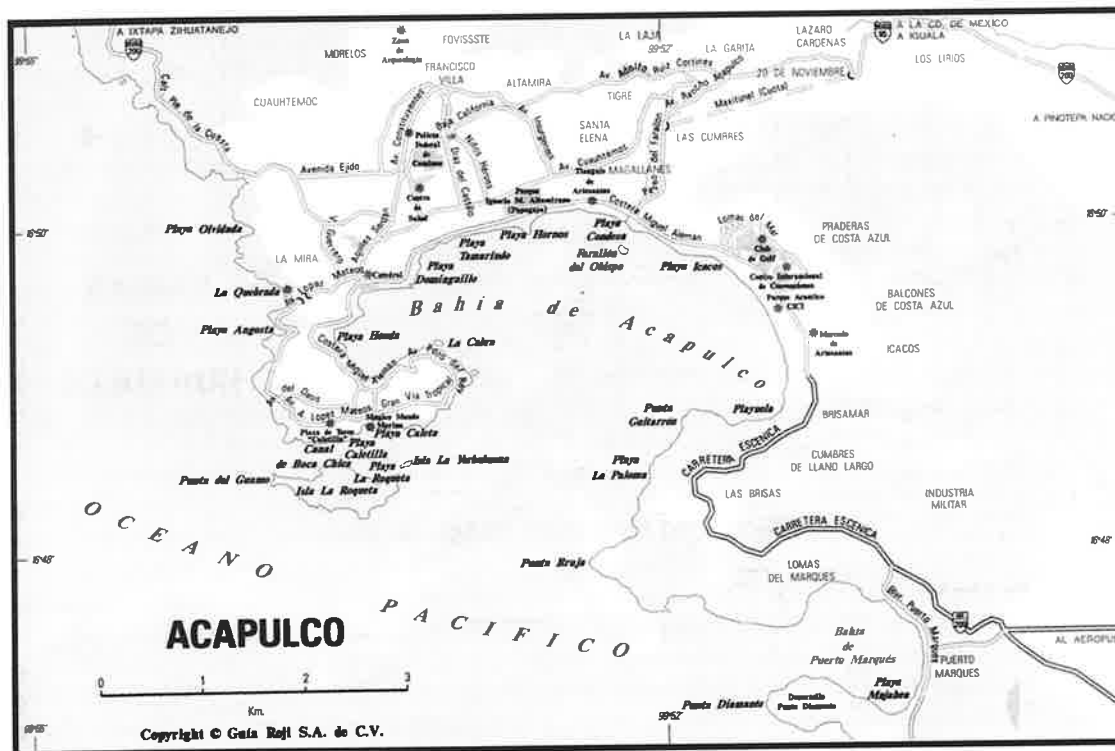
**UBICACION:**

**PAIS :** México

**LOCALIZACIÓN :**

(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.)

Acapulco, Estado de Guerrero



Mapa de la Cd. de Acapulco, Guía Roji Nacional 2002

## PLANO DE UBICACIÓN



## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

### EPOCA DE CONSTRUCCION

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)*

- Fuerte de San Diego 1615 -1616  
(Destruído parcialmente por un terremoto en 1776).
- Fortaleza de San Carlos 1778-1783  
(Construido sobre las ruinas del anterior y posteriormente llamado San Diego).

### CONSTRUCTOR

*(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador)*

1. Adrián Boot 1615,- Fortaleza poligonal irregular de San Diego.
2. Ramón Panón 1778.- Fortaleza Poligonal regular de an Carlos renombrada San Diego.

### TIPOLOGIA

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.)*

Fortaleza de San Diego: Es una fortaleza abaluartada el recinto es pentagonal y 5 baluartes, San Antonio, San Luis, Concepción, San Juan y Santa Bárbara, Foso camino cubierto y plazas de armas al centro del camino frente a las cortinas.

### **FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO**

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)*

LA fortaleza fue la principal defensa del puerto de Acapulco , contaba con el apoyo de un fuerte pequeño con 60 cañones de ahí le seguía, flanqueaba la costa con un fortín de 30 piezas de artillería y el camino que los conectaba que contaba con tres bonetes contaba con 5 piezas .

### **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL**

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)*

El Puerto de Acapulco funcionaba como el vinculo del comercio de oriente con las colonias españolas en filipinas, desde la exploración comercial del oriente del fraile Andrés Urdareta, cuando desembarco en Acapulco hasta la ruta comercial de los galeones a Manila, las ferias comerciales realizadas en Acapulco atraía la atención de piratas, motivo por el cual se construye en el siglo XVII y finalmente en el siglo XVIII, un fuerte nuevo y un sistema de defensas de litoral constituido por tres bonetes y una batería conectadas por un camino de comunicación cubierto.

San Diego protegía el destino comercial de la ruta pacifico y desde ahí se iniciaba el camino a la otra terminal portuaria el Puerto de Veracruz, que el comercio llegara a su destino Cadis o Sevilla a través del tornaviaje de la carrera de indias.

### **PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION**

- Fuerte de San Diego 1615 -1617: Se construye un fuerte poligonal de planta irregular y cinco baluartes Rey, Príncipe, Duque, Marques y Guadalcázar, con edificaciones internas de Iglesia, Almacén de pólvora, Casa del Castellano, Cuarteles, aljibe etc.
- Fortaleza de San Carlos 1778-1783 Se construye una fortaleza abaluartada regular con cinco baluartes: San Antonio, San Luis, Concepción, San Juan y Santa Bárbara. Puesto de guardia, en las obras exteriores: puente de mampostería, plazas de armas en el camino cubierto y foso.

### **MATERIALES DE CONSTRUCCION**

Terreno: el inmueble se asienta sobre un terreno de piedra volcánica maciza de gran estabilidad.

Estructura: Los cimientos fueron de piedra canteada de granito amarillo, sillar a la mampostería ordinaria de los muros las esquinas de los muros son de piedra basáltica lajeada como refuerzo, mientras que los parapetos son de mampostería de ladrillo. Las bóvedas: son a prueba de bombas, con terraplenado.

Acabados: se encuentran vestigios de los recubrimientos de los muros terminados en enlucidos color amarillos ocre.

### **CONSERVACION**

#### **ESTADO DECONSERVACION**

*(Buena, regular, mala. Especificar)*

BUENA, se observan constantes trabajos de mantenimiento por el museo histórico que se instaló con el tema del comercio de filipinas y la del fuerte.

#### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL**

*(Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)*

Es un inmueble histórico identificado y administrado del INAH Guerrero.

#### **AUTENTICIDAD**

*(En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)*

El inmueble se encuentra estructuralmente completo, por lo que tiene un alto valor de autenticidad y legitimidad,

#### **INTEGRIDAD**

*(Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)*

Se perdió el pavimento de la plaza de armas y cubiertas, además de los garitones que fueron repuestos en los años en lamitas del siglo XIX, algunas secciones parapeto del camino cubierto,

#### **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE**

*(Local, regional, nacional, mundial)*

#### **CONSTITUCION**

**Artículo 3.-** Educación nacional, atender a la continuidad y acreditación de nuestra cultura, en la carta magna 73, Facultad del congreso cambios comunes, legislador sobre vestigios.

**Artículo 27.-** La nación es dueño de todo cuanto hay en su territorio.

Se evitará la destrucción de los elementos naturales y los daños de la propiedad que pueda sufrir el perjuicio a la sociedad. La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer la propiedad de las modalidades que dicte el inspector público.

#### **Leyes federales que limitan la Propiedad.**

- Leyes de aguas nacionales.
- Leyes de Pesca.
- Ley federal de sanidad.
- Ley general de equilibrio ecológico.
- Ley federal de monumentos y zonas arqueológicas e históricas.

*Nota la ley esta ley es especial lo que da posibilidades a ser penal.*

- Ley orgánica del INAH

*Nota: esta ley tiene en el artículo 19, la posibilidad a dar cabida a una ley Penal federal o tratados internacionales en caso de ser necesario.*

#### **Instituciones u organismos que protegen este patrimonio.**

- Secretaría de Educación Pública
- Consejo nacional para la Cultura y las Artes.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Gobierno del Estado de Guerrero

#### **PROTECCION SOCIAL**

*(Alta, media, baja)*

Medio.- existe un fideicomiso para la administración y difusión del inmueble y hacer difundir los valores monumentales del inmueble histórico dentro de un ambiente social de gran turismo que es Acapulco.

#### **USO ACTUAL**

*(Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.)*

Museo naval de Sitio, del INAH.

#### **ENTORNO**

*(Urbano, industrial, paisajístico, etc.)*

El fuerte estaba en el siglo XVIII sobre un peñón rocoso, que bañaba directamente el mar de la bahía, ahora estepeños lo bordea el boulevard Miguel Alemán. Quedando inmerso de la urbanización del casco histórico de la ciudad de Acapulco

#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

*(Suficiente, insuficiente. Especificar)*

Insuficiente.

#### **DEGRADACION AMBIENTAL**

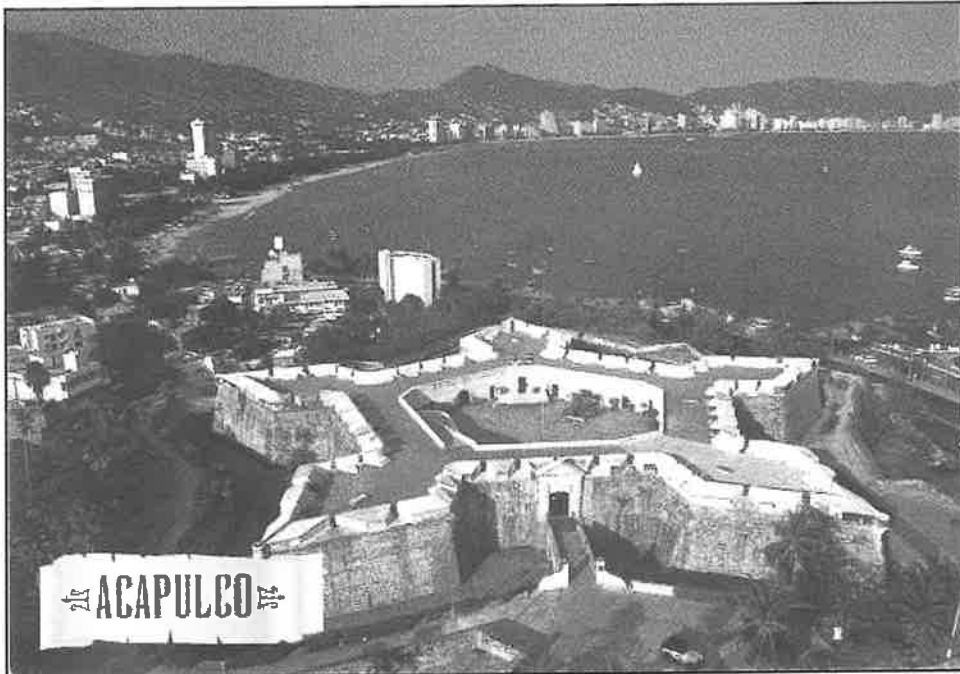
*(Alta, media, baja, inexistente)*

Alta

#### **FOGRAFIAS**

**Fortaleza de San Diego de Acapulco.**









ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS

**DENOMINACION:** Fortaleza de San Carlos.

**UBICACION:**

**PAIS:** Mexico

**LOCALIZACIÓN:**

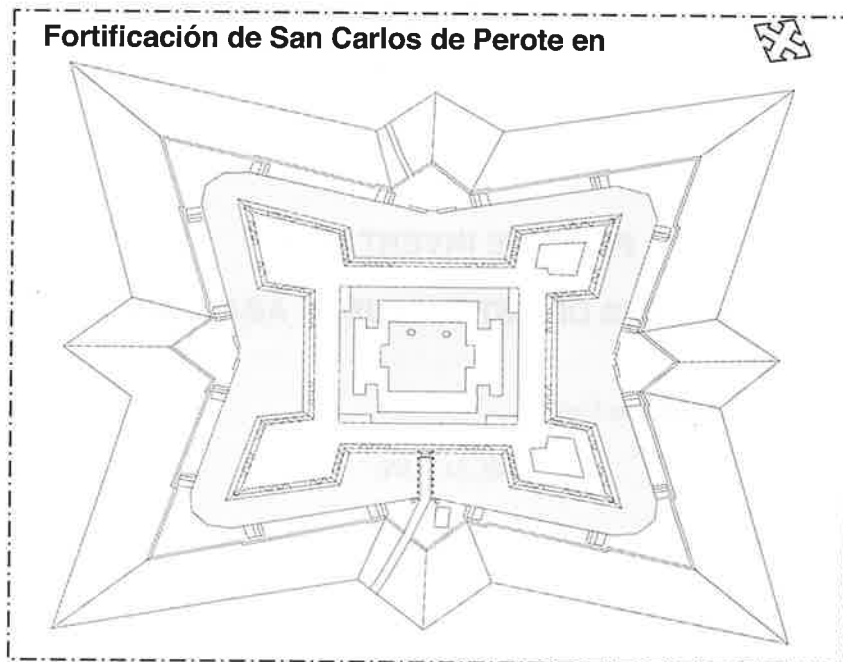
*(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.)*

Se encuentra en el estado de Veracruz México, Junto al poblado de Perote, poblado que formaba parte del Camino Real Veracruz – México.

### PLANO DE UBICACION







### PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

#### EPOCA DE CONSTRUCCION

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias):*

Inició el 25 Junio de 1770 y concluyó en Diciembre de 1775 y un periodo de perfeccionamiento de la obra hasta 1777.

#### CONSTRUCTOR

*(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador):*

Proyecto del ingeniero Manuel de Santiesteban, y dirección de el mismo el ingeniero Miguel del Corral y Manuel de Santiesteban

#### TIPOLOGIA

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.):*

Fortaleza permanentemente abaluartada y obras exteriores

La fortaleza consta de 4 baluartes regulares: San Carlos, San Antonio San Julián y San José

4 Cortinas exteriores y cuatro paralelas interiores.

Un foso seco y un camino cubierto con sus transversas, y 4 Plazas de Armas en una de ellas la sudeste se ocupa se localiza el único acceso a la fortaleza por un largo puente que se extiende sobre el foso con 8 arcos, en su plaza central se localizan dos aljibes.

El camino cubierto esta bordeado por el glacis,

La fortaleza fue diseñada con el rigurosa planta cuadrada, renacentista y la obra exterior influenciada con los sistemas de diseños defensivos franceses de Sebastián Vauban.

#### FUNCIÓN DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.):*

La función de la fortaleza de San Carlos, fue bajo la reflexión de ubicar la fortificación en un punto medio entre el camino Veracruz México, y que la tropa militar pudiera apoyar dos sitios en ambos puntos terminales.

#### IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.):*

La fortaleza de San Carlos fue construida en un periodo de conflicto de España e Inglaterra desatado en 1779 durante el periodo de virreinato del Conde de Croix, quien ordeno la erección de la fortificación de San Carlos de Perote, la seguridad que otorgo este plan, detuvo el plan de construir un sistema de defensas de litoral similar al de Campeche, suspendiéndose desde motivo por el cual se suspendió la construcción de algunas baterías costeras cercanas a Veracruz.

## PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION

El inmueble contiene un periodo definido sin etapas, como lo señalo en el periodo.

### MATERIALES DE CONSTRUCCION

Terreno: el inmueble se asienta sobre un pedregal de recinto volcánico maciza de gran estabilidad.

Estructura: Los cimientos fueron de piedra canteada de granito gris igual que las mamposterías de muros y bóvedas, las esquinas de los muros son de piedra de recinto negro como refuerzo, mientras que los parapetos son de mampostería de ladrillo. Las bóvedas: son aprueba de bombas, con terraplenado.

Acabados: se encuentran vestigios de los recubrimientos de los muros terminados en enlucidos color amarillos ocre.

## CONSERVACION

### ESTADO DECONSERVACION

*(Buena, regular, mala. Especificar)*

El estado de conservación es buena pues esta hecha en un terreno rocoso, la resistencia de la piedra con la que se construyo es de gran dureza.

### TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL

*(Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)*

por la secretaria de seguridad de Gobierno del Estado de Veracruz. Sistemas de Centros de Readaptación Social CERESO.

### AUTENTICIDAD

*(En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)*

La fortaleza ha tenido adaptaciones exteriores tales como una planta de tratamiento dentro del foso. De modo general se observa conservada aun que poco se sabe de sus interiores pues restringido su acceso por su ocupación.

### INTEGRIDAD

*(Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.) Completo*

### PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE

*(Local, regional, nacional, mundial)*

#### Constitución

**Artículo 3.-** Educación nacional, atender a la continuidad y acreditación de nuestra cultura, en la carta magna 73, Facultad del congreso cambios comunes, legislador sobre vestigios.

**Artículo 27.-** La nación es dueño de todo cuanto hay en su territorio.

Se evitara lo destrucción de los elementos naturales y los daños de la propiedad que pueda sufrir el perjuicio a la sociedad. La nación tendrá en todo tiempo el derecho de Imponer la propiedad de las modalidades que dicte el inspector público.

#### Leyes federales que limitan la Propiedad.

- Leyes de aguas nacionales.
- Leyes de Pesca.
- Ley federal de sanidad.
- Ley general de equilibrio ecológico.
- Ley federal de monumentos y zonas arqueológicas e históricas.
- Ley orgánica del INAH

*Nota la ley esta ley es especial lo que da posibilidades a ser penal.*

*Nota: esta ley tiene en el artículo 19, la posibilidad a dar cabida a una ley Penal federal o tratados internacionales en caso de ser necesario.*

#### Instituciones u organismos que protegen este patrimonio.

- Secretaria de Educación Pública
- Consejo nacional para la Cultura y las Artes.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Gobierno del Estado de Veracruz

### PROTECCION SOCIAL

*(Alta, media, baja) Baja*

**USO ACTUAL** *(Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.):* La fortaleza es un Centro de Readaptación Social CERESO, cárcel de alta seguridad del Gobierno de Veracruz, actualmente se encuentra en construcción en nuevo CERESO, con el que se desocupara la fortaleza de su alterno uso.

**ENTORNO** *(Urbano, industrial, paisajístico, etc.) Paisajístico abierto*

### PROTECCIÓN DEL ENTORNO

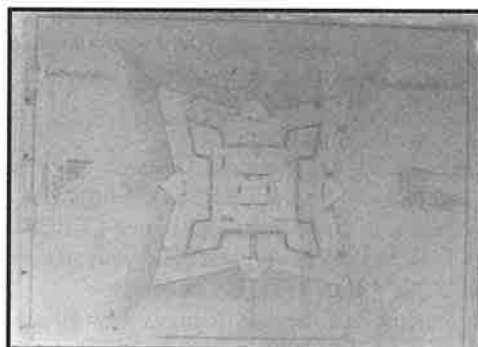
*(Suficiente, insuficiente. Especificar):* El espaciamiento de su entorno es debido al uso de carcel de alta sde seguridad, siendo un area de 200 metros de radio.

### DEGRADACION AMBIENTAL

*(Alta, media, baja, inexistente):* Media

### FOTOGRAFIAS

Fortaleza de San Carlos de Perote





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO

de

## FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS

DENOMINACION: Fortaleza de San Felipe de Bacalar.

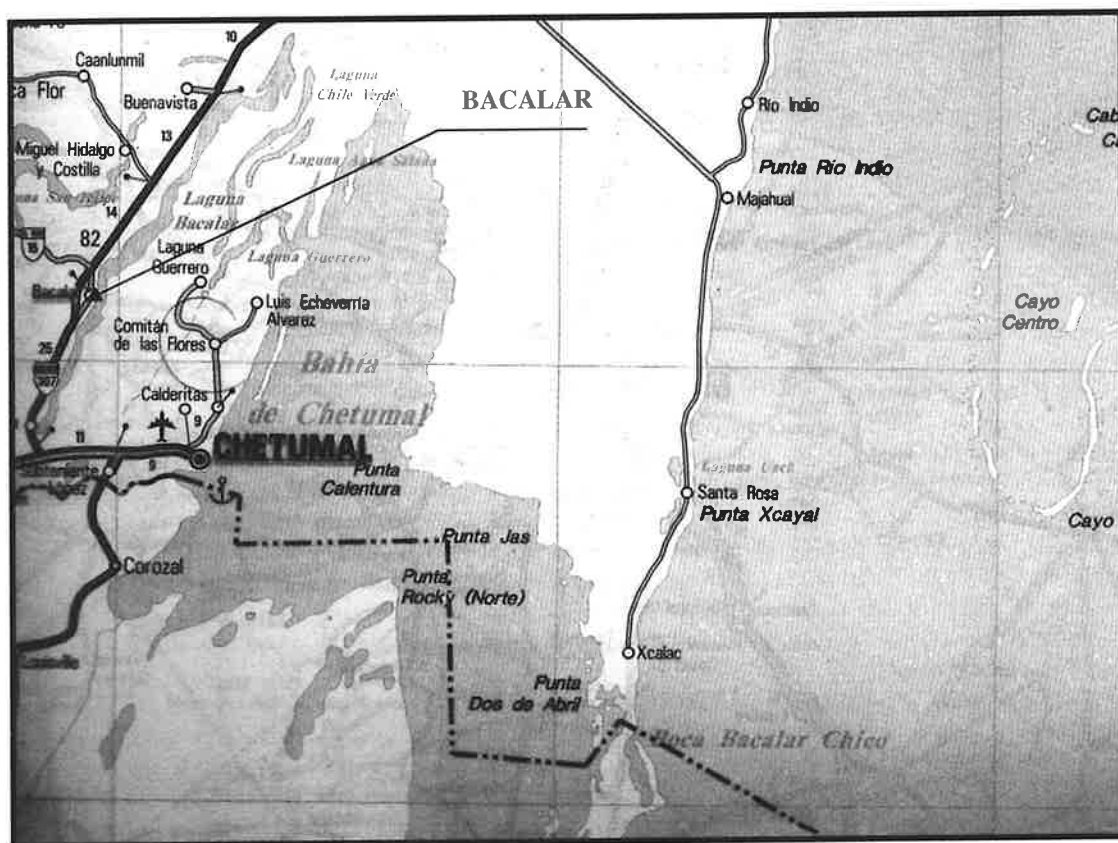
UBICACION:

PAIS: México

LOCALIZACIÓN: Bacalar, Quintana Roo.

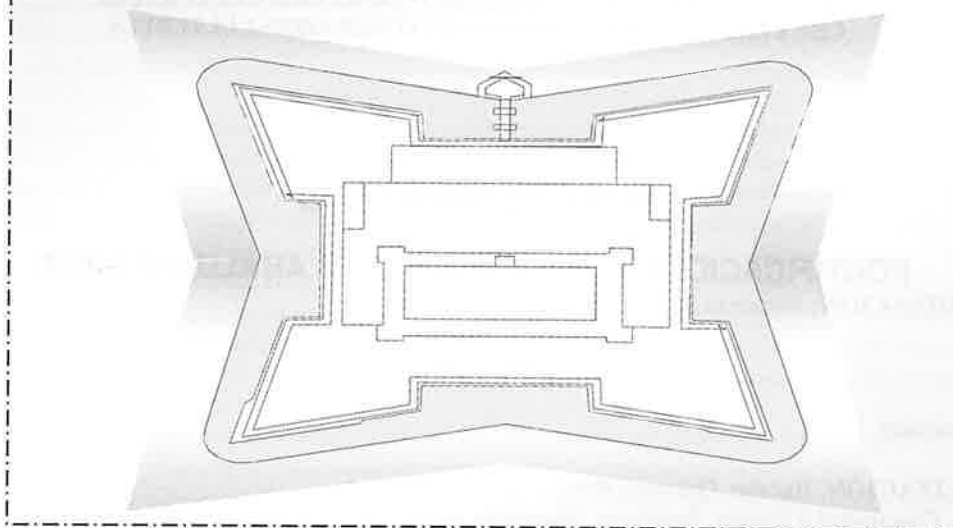
(Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.)

## PLANO DE UBICACION



Mapa de Bacalar, Quintana Roo Guía Roji Nacional 2002

**Fortificación de San Felipe de Bacalar, Quintana Roo.**  
Ingenieros: Antonio de Figueroa y Juan de Dios González



**PRINCIPALES DATOS HISTORICOS**

**EPOCA DE CONSTRUCCION**

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)*

- Fuerte de San Felipe 1729-1772
- Sistema defensivo de rivera: 1785
- Almacén de Pólvora: 1798
- Muralla siglo XIX-1898

**CONSTRUCTOR**

*(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador)*

Fuerte de San Felipe: ing. Antonio de Figueroa 1729, Juan de Dios González 1772.

Sistema defensivo de rivera: Juan de Dios González 1785.

Almacén de Pólvora: Rafael Llovet 1798.

Muralla siglo: Pueblo de Bacalar XIX-1898.

**TIPOLOGIA**

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc)*

Fortaleza Abaluartada regular,

**FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO**

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)*

Bacalar fue fundada en 1544, por requerimiento de poblar en el límite del Virreinato, después de constantes repoblaciones, para 1717, fueron retirados los ingleses de la isla del Carmen en Campeche, asignándose España bajo tratados un territorio para explotar el árbol de tinte bajo relimitación, cerca del río Balis, la región con los años se le llamaría Belice y Bacalar a la orilla de la laguna del mismo nombre será durante el siglo XVII, poblado con españoles de islas canarias; El fuerte de San Felipe, será el último bastión del territorio, en conjunto con un sistema de baterías que defendían de avanzada el límite así como se vigilaba que se transitara a la mitad del río, La luz y sacramento, así como dos torres vigías San Antonio y Rosario, en la boca del río hondo y la bahía de Bacalar.

**IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL**

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)*

**PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION**

La Fortaleza fue construida como una fortaleza abaluartada desde un principio, en 1729 en un peñón de la costa oriental de la laguna de Bacalar, con un cuerpo cuadrado y cuatro baluartes terraplenados, un foso excavado, y como única comunicación al exterior un puente de madera interrumpido por un levadizo.

De 1771 a 1772, se reforma la fortaleza incluyéndole defensas externas y servicios internos, dentro de las obras que se llevaron a cabo fueron una contraescarpa o muro de mampostería del foso, algunos refuerzos en la mampostería de los baluartes, se construyen garitas voladas en los vértices de los baluartes, habitaciones en la entrada principal que funcionaban como almacén de harina, maíz y puesto de guardia, así como un caballero en la cortina Este; Las obras externas contaron de un camino cubierto que bordeaba el foso, palizada para obstaculizar el asalto del enemigo, y en la entrada principal un revellín para el

control del acceso por el puente, se el terreno circúndante al foso, será mejor terraplenado con un glasis para evitar distinguir a distancia al enemigo al acercarse al sitio.

Para la construcción de las defensas de la rivera del Hondo con las dos baterías, en 1785, se proyecta en 1798 un almacén de pólvora para dotar a la artillería de la guarnición puestos de guardia y baterías. Que constituían el sistema defensivo de Bacalar.

#### **MATERIALES DE CONSTRUCCION**

La fortaleza de San Felipe se construyo con mampostería rustica de piedra caliza canteada en la cara exterior, pegada con cal arena o Saheab nombre regional de arena gruesa, aun cuando el caballero contó con un losa catalana de viguería seguramente de zapote por la abundancia de esta especie, sin embargo una parte de las habitaciones del caballero cuenta con cubierta abovedada a prueba de bomba para los almacenes de pólvora, la fortaleza era terraplenada y cuenta con un núcleo relleno, los parapetos y el caballero y puestos de guardia son estructuras de mampostería algunas cubiertas como los almacenes fueron techados con tejido de huano, o palma de dátiles seca, con estructura de madera, se desconoce si contaba la fortaleza con aplanados, aunque una de las consideraciones era cubrir las apariencias de los sistemas constructivos a los enemigos para evitar mostrar los puntos sensibles en la colocación de minas.

#### **ESTADO DECONSERVACION**

*(Buena, regular, mala. Especificar)* La fortaleza se construyo con mampostería de piedra caliza esta se encuentra expuesta sin aplanados aun así, se observa que parte de la junta superficial esta erosionada muy posiblemente por la filtración de la humedad en las cubiertas que ocasiona oquedades ha manifestado algunas grietas verticales y diagonales, lo que demuestra que el terreno que baja hasta la laguna puede tener asentamientos o vibraciones por la avenida que baja que bordea la laguna.

#### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL**

*(Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)* El fuerte de San Felipe es un inmueble es propiedad del Gobierno del Estado de Quintana Roo y en recién en este año de 2003, se remodelo la museografía, sobre la historia de la piratería y el fuerte.

#### **AUTENTICIDAD**

*(En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)* La estructura terraplenada es original, y el caballero la mayor parte de elementos arquitectónicos son reconstruidos en el siglo XIX, el puente de acceso es de concreto armado igual que sus vigas.

#### **INTEGRIDAD**

*(Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)* Las garitas y los parapetos, fueron demolidos, los parapetos actuales fueron reconstruidos mas adecuados a la protección con artillería de mano o metralleta del siglo XIX-XX, el caballero no conserva la cubierta de losa catalana, en su sustitución esta una losa y traveses de concreto armado lo que ocasiona una gran fuerza rígida a los muros de mampostería,

#### **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE**

*(Local, regional, nacional, mundial)* La fortaleza es protegida por las leyes de orgánicas del INAH, sobre monumentos históricos y la ley federal de monumentos históricos, haciéndola valer en su custodia el Instituto Quintanarroenses de Cultura, quien además administra el museo de sitio y el cobro de acceso a visitantes

#### **PROTECCION SOCIAL**

*(Alta, media, baja).* Alta, el pueblo de Bacalar han defendido al inmueble en innumerables ocasiones y esta al pendiente de tanto se organiza en el así como son sensibles s de cómo el inmueble cobra vinculo con otras fortificaciones, durante algunos años el poblado retiraba la presencia vegetal del foso y escarpas así como de algunos reparos menores.

#### **USO ACTUAL**

*(Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.)* Actualmente es un museo de la historia de la piratería y el fuerte, remodelado este año del 2003.

#### **ENTORNO**

*(Urbano, industrial, paisajístico, etc.)* El inmueble esta ubicado en el centro del poblado de Bacalar, pero esta suficientemente bien espaciado con un gran parque que lo circunda esto y su ubicación prominente lo hace distintivo en el perfil y el paisaje ribereño de Bacalar.

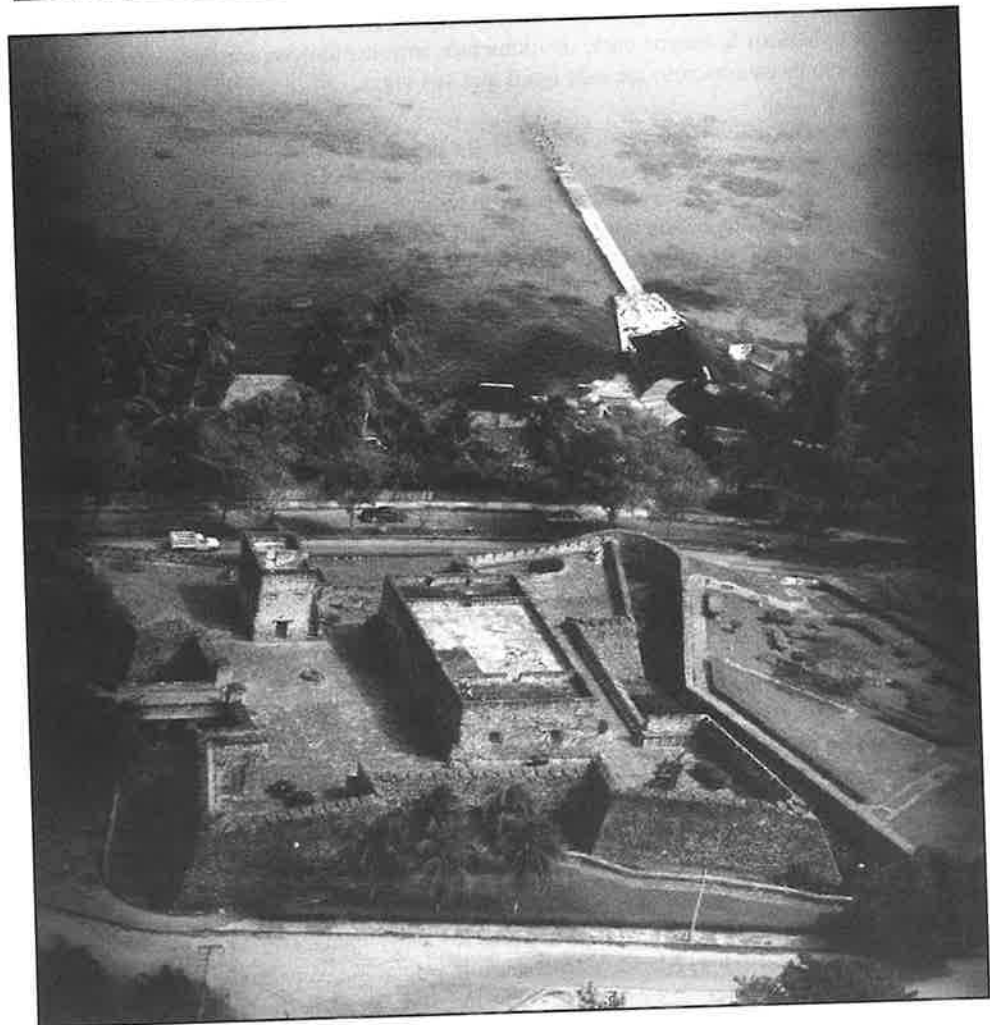
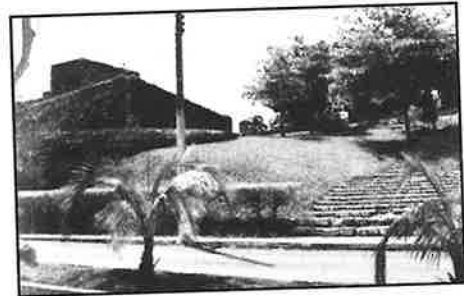
#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

*(Suficiente, insuficiente. Especificar)* Insuficiente.- El entorno urbano esta completamente alterado y muchas de las casa del periodo constructivo de la fortaleza no existen por haber sido de madera, sin embargo no se conoce algún plan de regeneración urbana del casco histórico ni reglamentación y normatividad constructiva en la villa.

#### **DEGRADACION AMBIENTAL**

*(Alta, media, baja, inexistente)* Media, aun cuando la población es pequeña ya presenta contaminación en la laguna, el entorno selvático se empieza aprobar luego de alta tala de maderas.

**FOTOGRAFIAS**  
Fortaleza de San Felipe de Bacalar.





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

**FICHA DE INVENTARIO**  
de  
**FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS**

**DENOMINACION:**

Fortaleza Abaluartada de Guadalupe.

**UBICACION:**

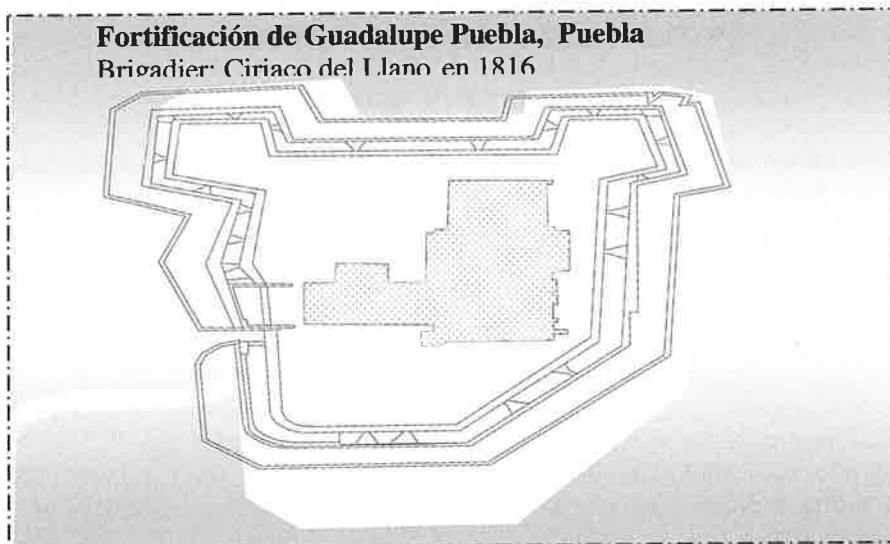
**PAIS:** México

**LOCALIZACIÓN:** (Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.):



Mapa de la cd. de Puebla, Guía Roji Nacional 2002

**PLANO DE UBICACIÓN**





## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

### EPOCA DE CONSTRUCCION

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)*

La fortaleza Guadalupe, fue construida en 1816 y para 1862 formo parte de un programa de defensa de 10 fortificaciones en el contorno de la ciudad de Puebla.

### CONSTRUCTOR

*(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador)*

el Brigadier Ciriaco del Llano, Por el Cuerpo Especial del Estado Mayor de Defensa

### TIPOLOGIA

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.)*

Aunque es conocida por fuerte de Guadalupe, correspondería mas a la topología de una batería por el reducido numero de baluartes, frentes de defensa y dimensión. Es clara que su magnifica ubicación le otorgaba atributos por si mismo a la fortificación, motivo por el cual se erige al contorno de las edificaciones del convento e iglesia, el recinto fortificado consiste en polígono de 5 lados, siendo el frente defensivo hacia lado Norte (ubicación de la ciudad) en ese frente es donde se localizan los dos únicos baluartes que son unidos por una sexta cortina. Aun cuando el flanqueo general es incompleto por carecer de baluartes en la parte posterior el foso de 6.50 mt. es uno de los principales obstáculos para su acceso.

Se construyeron parapetos robustos con 24 troneras, para instalar una artillería de 22 cañones.

El Convento que quedaría en el centro de la fortificación serviría de reducto y el polvorín en el sótano.

### FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)*

Puebla contó con magnifica ubicación dentro del amplio valle del altiplano mexicano dentro del camino de la ciudad de México y Veracruz, puerto al Atlántico, la fortificación se construye en un cerro que originalmente fue banco de material rocoso de la catedral, donde se ocupaba como santuario a la virgen de Guadalupe.

### IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)*

La ciudad de Puebla se fundo en 1531, llegando a ser la segunda ciudad mas importante del virreinato y siglo XIX, en plena lucha de independencia se construye esta fortaleza por la amenaza del ejercito insurgentes, el cerro de Guadalupe era propicio para la defensa de la ciudad por lo que se construye en el contorno del convento e iglesia que funcionó hasta 1861, En 1847 la fortificación fue tomada por las tropas Norteamericanas, siendo recuperadas por el general Ignacio Comonfort en 1856,

Debido a alas amenazas de ocupación de puebla por el ejercito francés de Napoleón III, en 1862 el ingeniero militar Joaquín Columbres, bajo el mando del General Mexicano Ignacio Zaragoza, inicia el acondicionamiento militar.

El Cerro es un sitio histórico en el que se defendió la soberanía Nacional contra las fuerzas intervencionistas francesas celebrada esta victoria el 5 de Mayo de 1862.

## PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION

### MATERIALES DE CONSTRUCCION

- Pilotaje: No existen trabajos referentes a su pilotaje sin embargo es posible que la cimentación este desplantada sobre el terreno rocoso del cerro.
- Cimientos : Los cimientos se desplantan de piedra similar a la del resto de los paramentos la piedra Muros: Los muros de la fortificación son de mampostería de piedra metamórfica del mismo cerro, sin cantear, la disposición en los paramentos ordinaria y de tamaño mixto.
- Los muros de la edificación religiosa son mampostería de ladrillo de barro recocido rojo, compartido con sillares de piedra de la región, aglutinado con morteros de cal arena.
- Cubierta: sobre las baterías conforman un terraplenado, que seguro contaba con algún material resistente las maniobras de la cañonería, actualmente la cubierta tiene pasto, y solo las banquetas de artillerías al contorno de las cortinas y baluartes son de mampostería ordinaria.
- Pisos. Los pisos de la edificación religiosa son de materiales y formatos contemporáneos, así como loseta de piedra 40x40 de piedra en los interiores así como ladrillo con mosaico de Talavera en exteriores y pórticos.
- Recubrimientos de muros: aun cuando la totalidad de los muros están expuestos tanto de la fortaleza como de la edificación religiosa, se encuentran pequeños vestigios solo en esta ultima de morteros de

Cal Apagada-Arena 1 :2, Enlucido y pigmento : Cal rebatida en llana con óxidos de fierro, Color :  
Amarillo Habana.

## CONSERVACION

### **ESTADO DECONSERVACION** (*Buena, regular, mala. Especificar*)

Su estado de conservación es regular y mala ya que tanto la fortificación y las edificaciones religiosa que quedan del santuario de Guadalupe, se encuentran en exposición los paramentos de mampostería.

### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL** (*Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar*)

Ocupada como museo de sitio del INAH

### **AUTENTICIDAD** (*En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas*)

Es Un Elementos de la topología de las baterías por su asentamiento en el cerro se derivan las formas irregulares, sin embargo la fortaleza yace como un elemento aislado y protegido del desarrollo urbano por el terreno y los decretos de protección del cerro como parque nacional, por lo que se espera que no tenga alteraciones físicas.

### **INTEGRIDAD** (*Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.*)

En el Lugar donde se ubica la construcción religiosa, existió la primera edificación religiosa demolida por una tempestad en 1773 y desde esa fecha se inicia la construcción de la iglesia de Guadalupe, el templo de tres naves y dos torres fue necesario demolerlo por los daños del sitio de 1962 la batalla Mexicana contra los invasores franceses, actualmente queda el perímetro indicado en piso de lo que fuera el santuario y algunas elementos aislados.

### **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE** (*Local, regional, nacional, mundial*) *Nacional e Internacional*

**Protección Local:** El Cerro es actualmente un Parque Nacional llamado “ Parque Ecológico Revolución Nacional”.

**Protección Nacional:** la fortificación es monumento Nacional decretada en 1946 por el presidente Manuel Ávila Camacho.

**Protección Internacional:** En 1992 el sitio junto con la ciudad de Puebla es catalogada por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.

### **PROTECCION SOCIAL** (*Alta, media, baja*)

Considero que es alta ya que el cerro mismo con sus monumentos es un sitio preferidos de los habitantes poblanos, recuerdan con gran honor la batalla mas importante del 5 de Mayo considerándolo un día festivo en el estado.

Recientemente se establece por parte del departamento de desarrollo urbano y el INAH una licitación de proyecto de rehabilitación de los accesos a las fortificaciones del Cerro por lo que se contempla una preocupación por la valorización patrimonial del sitio y monumento.

### **USO ACTUAL** (*Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.*)

Actualmente existe un museo de sitio del Instituto Nacional de Antropología e Historia, que recrea en una maqueta la batalla de la intervención francesa en Puebla en 1862.

### **ENTORNO** (*Urbano, industrial, paisajístico, etc.*)

El cerro donde se localiza la fortificación se encuentra dentro de la mancha Urbana de la actual ciudad de Puebla de los Ángeles a 100 mt. Sobre el nivel altura sobre la catedral angelopolitana. Mientras que la ciudad de Puebla a 2200 mt. Sobre el nivel del mar

Desde el cerro se domina un paisaje urbano de la antigua ciudad virreinal de Puebla donde se pueden distinguir la traza reticular colonial asentada sobre un valle del altiplano mexicano, por la que retoma el nombre de Puebla.

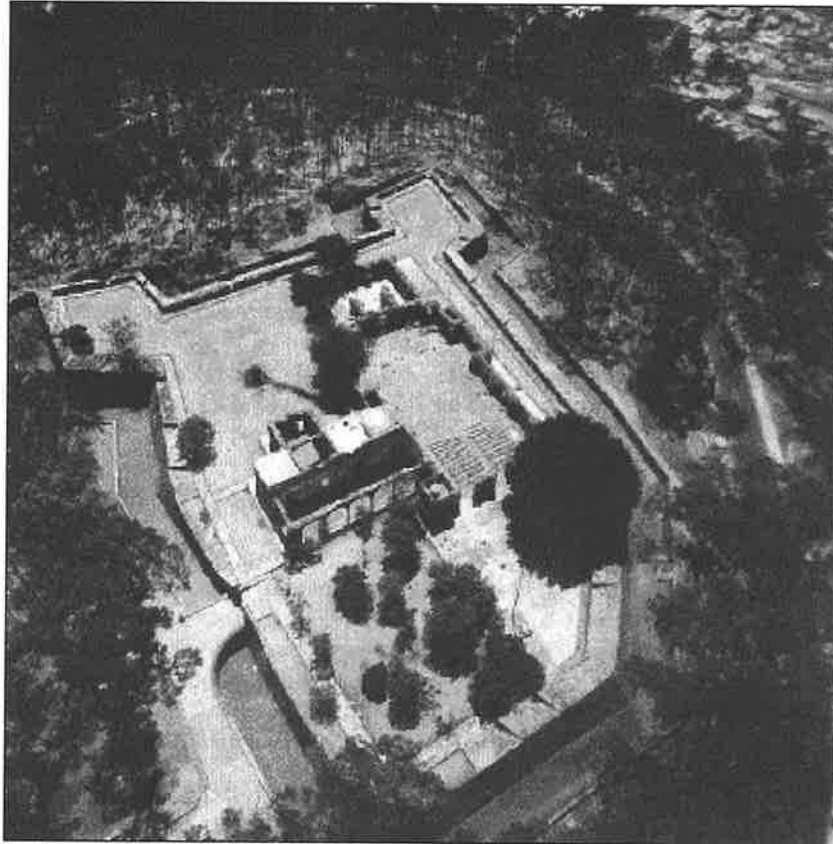
### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO** (*Suficiente, insuficiente. Especificar*)

Se considera suficiente por el grado de preservación que ha proporcionado el parque nacional, la ciudad se limita físicamente al las faldas del cerro por esta restricción.

### **DEGRADACION AMBIENTAL** (*Alta, media, baja, inexistente*)

Recordamos que el cerro donde se desplanta la fortificación es un parque nacional y ecológico, se le tiene como un reserva natural con restricción de poda de flora, especialmente por las especies que ahí se conservan aun y que además son parte del paisaje histórico pictórico de las escenas que ahí se efectuaron, recordaremos que el cerro se conocía antes de la colonia como Acueyametepec (Cerro cubierto con magueyes y donde abundas las ranas)el maguey cactácea propia de la zona fue parte de los obstáculos en la batalla intervencionista de 1962, por ser su penca u hoja puntiaguda y espinosa.

**FOTOGRAFIAS**  
Fortaleza de Guadalupe en Puebla





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

**FICHA DE INVENTARIO**  
de  
**FORTIFICACIONES DE ESTRUCTURAS ABALUARTADAS**

**DENOMINACION:**

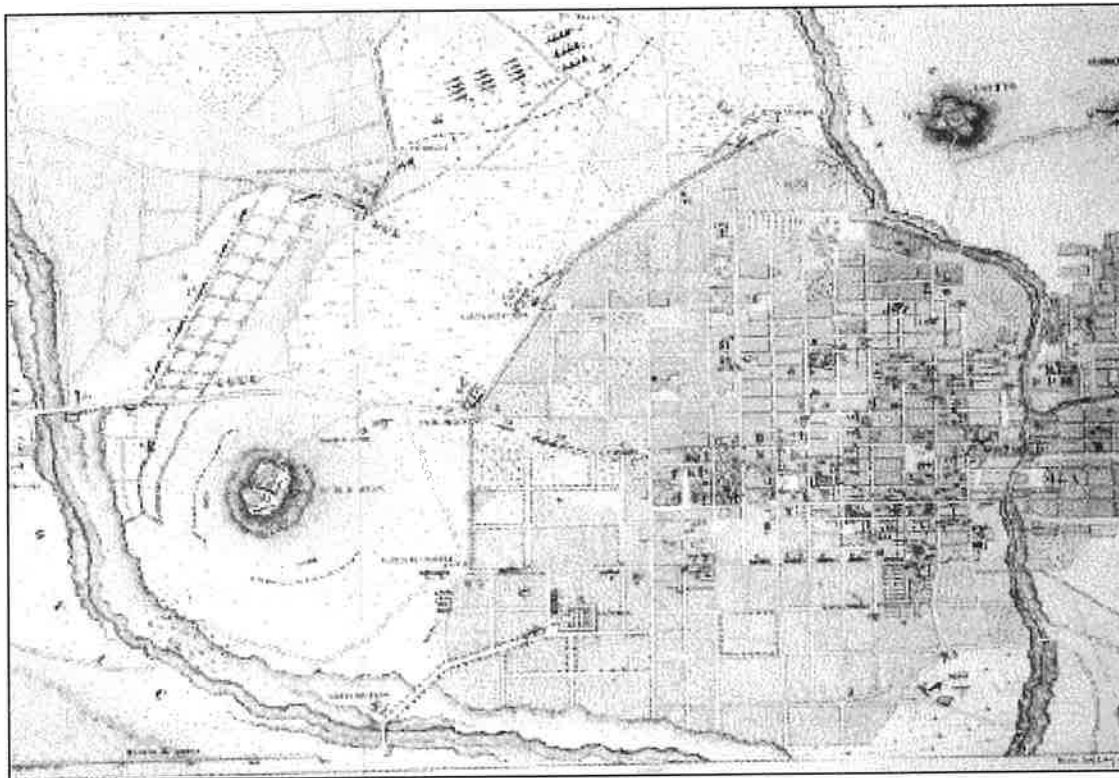
Fortaleza Abaluartada de Loreto.

**UBICACION:**

**PAIS:** México

**LOCALIZACIÓN:** (Estado, Comunidad o Región, Provincia, Municipio, etc.):

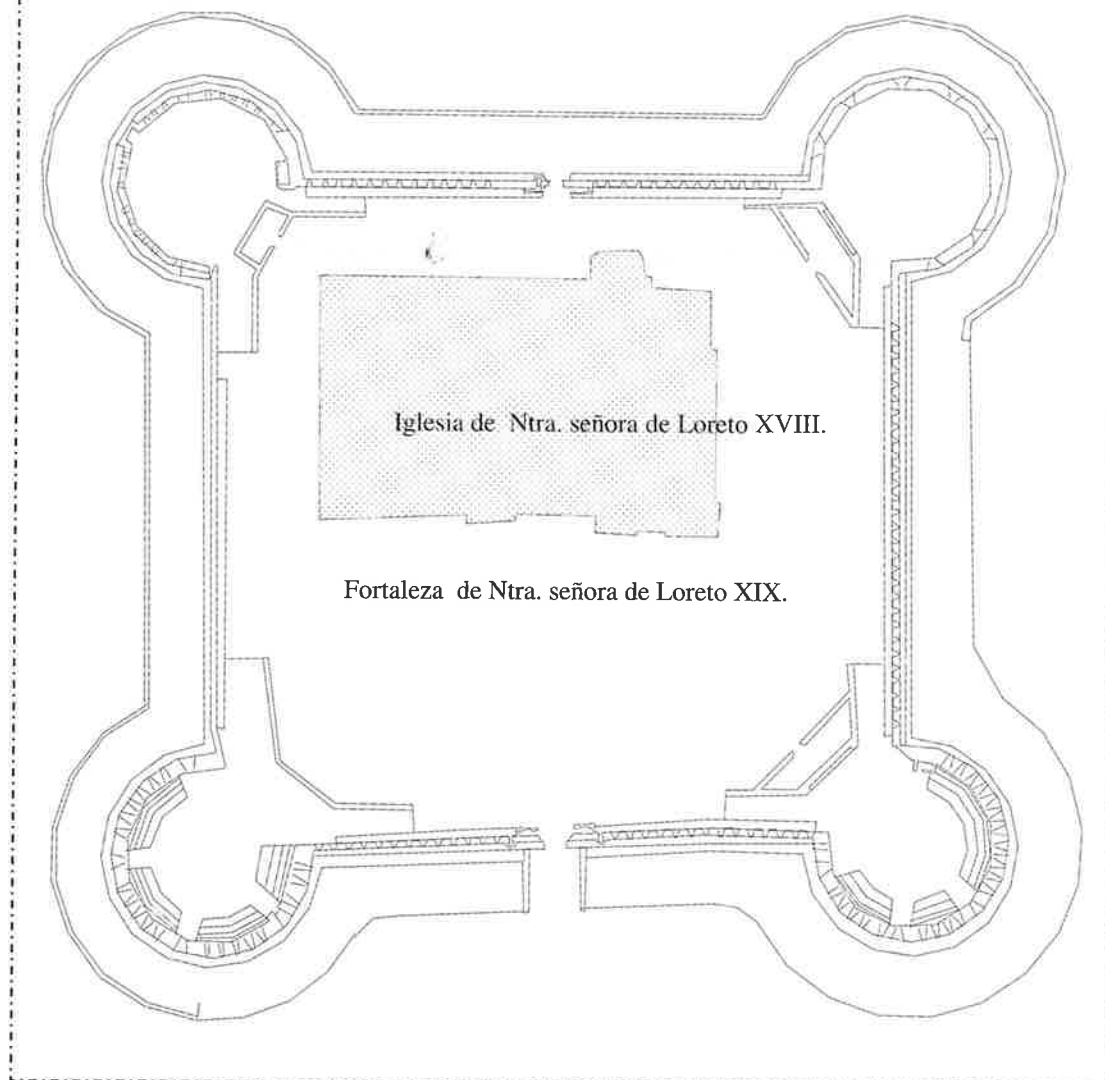
**PLANO DE UBICACIÓN**



Mapa de la Cd. De Puebla en el siglo XIX

## Fortificación de Loreto, Puebla, Puebla

Ingeniero



### PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

#### EPOCA DE CONSTRUCCION

*(Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)*

La fortaleza Guadalupe, fue construida en 1816 y para 1862 formo parte de un programa de defensa de 10 fortificaciones en el contorno de la ciudad de Puebla.

#### CONSTRUCTOR

*(Ingeniero militar, maestro cantero, aparejador)*

el Brigadier Ciriaco del Llano, Por el Cuerpo Especial del Estado Mayor de Defensa

#### TIPOLOGIA

*(Fortaleza abaluartada, murallas, baterías de costa y de campaña, hornabeques, baluartes, etc.)*

Aunque es conocida por fuerte de Guadalupe, correspondería mas a la topología de una batería por el reducido numero de baluartes, frentes de defensa y dimensión. Es clara que su magnifica ubicación le otorgaba atributos por si mismo a la fortificación, motivo por el cual se erige al contorno de las edificaciones del convento e iglesia, el recinto fortificado consiste en polígono de 5 lados, siendo el frente defensivo hacia lado Norte (ubicación de la ciudad) en ese frente es donde se localizan los dos únicos baluartes que son unidos por una sexta cortina. Aun cuando el flanqueo general es incompleto por

carecer de baluartes en la parte posterior el foso de 6.50 mt. es uno de los principales obstáculos para su acceso.

Se construyeron parapetos robustos con 24 troneras, para instalar una artillería de 22 cañones.

El Convento que quedaría en el centro de la fortificación serviría de reducto y el polvorín en el sótano

### **FUNCION DENTRO DEL SISTEMA DEFENSIVO**

*(Desembocadura de ríos, entrada de canales de puertos, montañas, elevaciones, selva, etc.)*

Puebla contó con magnífica ubicación dentro del amplio valle del altiplano mexicano dentro del camino de la ciudad de México y Veracruz, puerto al Atlántico, la fortificación se construye en un cerro que originalmente fue banco de material rocoso de la catedral, donde se ocupaba como santuario a la virgen de Guadalupe.

### **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL**

*(Relación geoestratégica regional, defensa de ciudades portuarias, etc., incluyendo su relación con otras fortificaciones históricas del mismo sistema defensivo etc. Acontecimientos históricos vinculados, etc.)*

La ciudad de Puebla se fundó en 1531, llegando a ser la segunda ciudad más importante del virreinato y siglo XIX, en plena lucha de independencia se construye esta fortaleza por la amenaza del ejército insurgente, el cerro de Guadalupe era propicio para la defensa de la ciudad por lo que se construye en el contorno del convento e iglesia que funcionó hasta 1861, En 1847 la fortificación fue tomada por las tropas norteamericanas, siendo recuperadas por el general Ignacio Comonfort en 1856,

Debido a las amenazas de ocupación de Puebla por el ejército francés de Napoleón III, en 1862 el ingeniero militar Joaquín Columbres, bajo el mando del General Mexicano Ignacio Zaragoza, inicia el acondicionamiento militar.

El Cerro es un sitio histórico en el que se defendió la soberanía Nacional contra las fuerzas intervencionistas francesas celebrada esta victoria el 5 de Mayo de 1862.

## **PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCION**

### **MATERIALES DE CONSTRUCCION**

- Pilotaje: No existen trabajos referentes a su pilotaje sin embargo es posible que la cimentación este desplantada sobre el terreno rocoso del cerro.
- Cimientos : Los cimientos se desplantan de piedra similar a la del resto de los paramentos la piedra  
Muros: Los muros de la fortificación son de mampostería de piedra metamórfica del mismo cerro, sin cantar, la disposición en los paramentos ordinaria y de tamaño mixto.
- Los muros de la edificación religiosa son mampostería de ladrillo de barro recocido rojo, compartido con sillares de piedra de la región, aglutinado con morteros de cal arena.
- Cubierta: sobre las baterías conforman un terraplenado, que seguro contaba con algún material resistente las maniobras de la cañonera, actualmente la cubierta tiene pasto, y solo las banquetas de artillerías al contorno de las cortinas y baluartes son de mampostería ordinaria.
- Pisos. Los pisos de la edificación religiosa son de materiales y formatos contemporáneos, así como loseta de piedra 40x40 de piedra en los interiores así como ladrillo con mosaico de Talavera en exteriores y pórticos.
- Recubrimientos de muros: aun cuando la totalidad de los muros están expuestos tanto de la fortaleza como de la edificación religiosa, se encuentran pequeños vestigios solo en esta última de morteros de Cal Apagada-Arena 1 :2, Enlucido y pigmento : Cal rebatida en llana con óxidos de hierro, Color : Amarillo Habana.

### **CONSERVACION**

#### **ESTADO DE CONSERVACION**

*(Buena, regular, mala. Especificar)*

Su estado de conservación es regular y mala ya que tanto la fortificación y las edificaciones religiosas que quedan del santuario de Guadalupe, se encuentran en exposición los paramentos de mampostería.

#### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL**

*(Propiedad de... , abandonada, etc. Especificar)*

Ocupada como museo de sitio del INAH

#### **AUTENTICIDAD**

*(En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)*

Es Un Elementos de la topología de las baterías por su asentamiento en el cerro se derivan las formas irregulares, sin embargo la fortaleza yace como un elemento aislado y protegido del desarrollo urbano por el terreno y los decretos de protección del cerro como parque nacional, por lo que se espera que no tenga alteraciones físicas.

## **INTEGRIDAD**

*(Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)*

En el Lugar donde se ubica la construcción religiosa, existió la primera edificación religiosa demolida por una tempestad en 1773 y desde esa fecha se inicia la construcción de la iglesia de Guadalupe, el templo de tres naves y dos torres fue necesario demolerlo por los daños del sitio de 1962 la batalla Mexicana contra los invasores franceses, actualmente queda el perímetro indicado en piso de lo que fuera el santuario y algunas elementos aislados.

## **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE**

*(Local, regional, nacional, mundial)*

Nacional e Internacional

**Protección Local:** El Cerro es actualmente un Parque Nacional llamado “ Parque Ecológico Revolución Nacional”.

**Protección Nacional:** la fortificación es monumento Nacional decretada en 1946 por el presidente Manuel Ávila Camacho.

**Protección Internacional:** En 1992 el sitio junto con la ciudad de Puebla es catalogada por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.

## **PROTECCION SOCIAL** *(Alta, media, baja)*

Considero que es alta ya que el cerro mismo con sus monumentos es un sitio preferidos de los habitantes poblanos, recuerdan con gran honor la batalla mas importante del 5 de Mayo considerándolo un día festivo en el estado.

Recientemente se establece por parte del departamento de desarrollo urbano y el INAH una licitación de proyecto de rehabilitación de los accesos a las fortificaciones del Cerro por lo que se contempla una preocupación por la valorización patrimonial del sitio y monumento.

## **USO ACTUAL** *(Militar, museo, sitio histórico, vivienda, etc.)*

Actualmente existe un museo de sitio del Instituto Nacional de Antropología e Historia, que recrea en una maqueta la batalla de la intervención francesa en Puebla en 1862.

## **ENTORNO**

*(Urbano, industrial, paisajístico, etc.)*

El cerro donde se localiza la fortificación se encuentra dentro de la mancha Urbana de la actual ciudad de Puebla de los Ángeles a 100 mt. Sobre el nivel altura sobre la catedral angelopolitana. Mientras que la ciudad de Puebla a 2200 mt. sobre el nivel del mar

Desde el cerro se domina un paisaje urbano de la antigua ciudad virreinal de Puebla donde se pueden distinguir la traza reticular colonial asentada sobre un valle del altiplano mexicano, por la que retoma el nombre de Puebla.

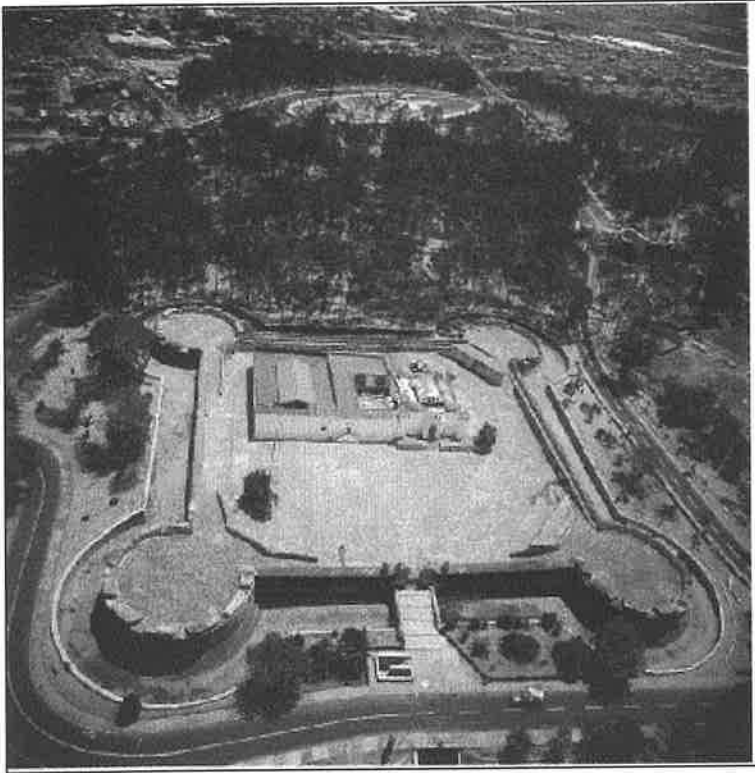
## **PROTECCIÓN DEL ENTORNO** *(Suficiente, insuficiente. Especificar)*

Se considera suficiente por el grado de preservación que ha proporcionado el parque nacional, la ciudad se limita físicamente al las faldas del cerro por esta restricción.

## **DEGRADACION AMBIENTAL** *(Alta, media, baja, inexistente)*

Recordamos que el cerro donde se desplanta la fortificación es un parque nacional y ecológico, se le tiene como un reserva natural con restricción de poda de flora, especialmente por las especies que ahí se conservan aun y que además son parte del paisaje histórico pictórico de las escenas que ahí se efectuaron, recordaremos que el cerro se conocía antes de la colonia como Acueyametepec (Cerro cubierto con magueyes y donde abundas las ranas)el maguey cactácea propia de la zona fue parte de los obstáculos en la batalla intervencionista de 1962, por ser su penca u hoja puntiaguda y espinosa.

**FOTOGRAFIAS**  
Fortaleza de Loreto, en Puebla



Fortaleza de Ntra señora de Loreto XIX.









ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Sistema defensivo de Portobelo

**PAÍS:** Panamá

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

**Municipio:** Portobelo; **Comarca:** Istmo de Panamá; **Provincia:** Colón;

**Comunidad o región:** Portobelo

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:** Coordenadas geográficas, UTM:
- **Altitud:** (*Sobre el nivel del mar*):
- **Entorno:** Paisajístico, Industrial, Urbano (*ciudad populosa, población media, pueblo, aldea, complejo aislado, etc.*) Poblado de 1117, 286 viviendas, según fuente de Censos Nacionales de Población y Vivienda del 2001
- **Natural** (*marítimo, fluvial, lacustre, terrestre, mixto, etc.*): Portobelo, ciudad de la provincia de Colón en la república de Panamá, a orillas del mar Caribe, en el fondo de la bahía que lleva su nombre, en la desembocadura del río Cascajal.
- **Definir las características del mismo:** El poblado de Portobelo esta dentro del *Parque Nacional Portobelo* con una superficie de 34.846 ha, en la provincia de Colón. Las aguas de ríos, como el Cascajal, discurren por la región arrastrando sedimentos, que son depositados de forma paralela en la costa, empujados por las corrientes litorales, generando extensas bahías, como la de Portobelo, y rectilíneas playas.
- **Accesos:**  
Carretera: Recibe el tramo de la carretera Panamericana o sistema Panamericano de carreteras que abarca desde Laredo, Texas (EEUU), hasta la ciudad de Panamá, en Panamá, con una extensión de 5.470 km.  
Ferrocarril Recibe el tramo ferroviario de la ciudad de Panamá a la población Colon.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

- **Tipología:** (*Torre, Casa-Fuerte, Castillo, Fortaleza abaluartada, Baluarte, Muralla, Batería de costa, Batería de campaña, Reducto, Torreón, Hornabeque, Cuartel, Polvorín, Trocha, Línea defensiva y de observación, etc.*):

#### Edificios Militares

1. **La Torre Norte:** Pertenece al genero de las ATALAYA costera, Antonelli proyectó esta torre para ubicarla en la costa Norte de la bahía, como vigía del poblado de Portobelo ubicado desde el inicio en el fondo de la bahía posteriormente formo parte de la defensa de San Felipe de Sotomayor. Actualmente no queda quedan vestigios estructurales de ella.
2. **Torre Sur:** Pertenece al género de las ATALAYA costera, pertenece al mismo programa defensivo de Bautista Antonelli en el siglo XVI, estructura que apoyaba a la Torre Norte para la defensa de la boca de la bahía.
3. **Castillo San Felipe de Sotomayor "Todo Fierro":** perteneció al género de las FORTALEZAS ABALUARTADAS, y se edifico complementaria a la atalaya Norte en el siglo XVII, no quedan vestigios de estas estructuras militares.
4. **Castillo de Santiago de la Gloria:** Esta estructura pertenece al género de FORTALEZA ABALUARTADA, la irregularidad de su planta arquitectónica se debe a la adaptabilidad del terreno, a inicio del siglo XVII.
5. **Batería San Jerónimo:** pertenece al género de los Hornabeques, se construyo con la finalidad de defender la estrada de la bahía, en la segunda mitad del siglo XVII
6. **Baluarte de San Carlos:** esta estructura fue el inicio de una ciudadela que protegería un nuevo emplazamiento amurallado al este de la bahía planeado en el siglo XVII por Luis de Venegas y Osorio. Las obras de este proyecto se iniciaron con la construcción de una sección sur de las murallas

y los muros del Baluarte de San Pedro en la segunda mitad del siglo XVII quedando suspendidas hasta el siglo XVIII.

7. **Fuerte Farnesio:** Es un Reducto construido en el siglo XVIII, sobre un terreno elevado en la boca de la bahía al sudoeste del poblado y cubría sus fuegos con el fuerte de San Felipe al norte de la entrada de la bahía.
8. **Defensas de Buenaventura:** los vestigios no definen el género de fortificación pero sabemos que pertenece al plan defensivo del Brigadier Agustín Crame en el siglo XVIII.
9. **Reducto de San Fernando:** El REDUCTO se ubica en la ribera norte de la bahía fue concebido por I. Salas como parte de su plan de defensa. Su posición elevada permitía defender la Plaza del asedio enemigo desde el Puerto Leones al norte del pueblo. Fue construida por M. Hernández entre 1753 y 1760 y mantenía una dependencia funcional con el Fuerte de San Fernando. Por la disposición de los espacios es idéntica al reducto de Santiago del que sólo se diferencia por pequeños detalles.
10. **Fuerte San Fernando:** Se compone de dos BATERIAS A BARBETA, fueron diseñadas por el Ing. Ignacio Sala y construidas por Manuel Hernández en la segunda mitad del siglo XVIII, al norte de la bahía frente al poblado para cubrir los fuegos frontales pero dirigidos hacia la entrada la batería baja tuvo la capacidad para catorce cañones y la batería alta para seis.
11. **Almacén de Pólvora:** Fue un POLVORIN de características de la fortificación moderna, proyectado por el ing. Ignacio Sala en su plan defensivo y construido por el Ingeniero Manuel Hernández en el siglo XVIII, constituido por una crujía abovedada con una sola entrada y ventilas laterales, de azotea terraplenada a dos aguas y contrafuertes en los muros laterales, como protección de una explosión era aislado del exterior con un foso y un recinto perimetral con dos baluartes pequeños vigías. Se localizan los vestigios de la cimentación a 3 Km. de la ciudad en el camino que conducía a Panamá.
12. **Batería Santiago:** Se compone de una BATERIA A BARBETA característica de la fortificación moderna, proyectada por el ing. Ignacio Sala en su plan defensivo y construido por el Ingeniero Manuel Hernández en la segunda mitad del siglo XVIII, consistía en una línea defensiva flanqueada a la mitad que dirigía sus fuegos desde el inicio del poblado hacia la entrada de la bahía
13. **Reducto de Santiago:** este reducto reforzaba los fuegos de la batería de Santiago defendiendo el emplazamiento de Portobelo desde un cerro, también pertenece al plan defensivo de su diseñador el ing. Ignacio Sala y fue construido por el Ingeniero Manuel Hernández en la segunda mitad del siglo XVIII
14. **La Trinchera:** esta línea de defensa cubierta esta ubicada en al cima de los altos cerros que bordean el sur de la ciudad; es una sencilla sección de "línea circunvalada" construida para reforzar la zona meridional del Portobelo y contrarrestar el asedio enemigo por tierra, se construyo a fines del siglo XVII, y forma parte de las obras del plan defensivo de Agustín Crame.

#### **Elementos constructivos:**

- |                                   |                             |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1. ATALAYA Norte                  | 8. Defensas de Buenaventura |
| 2. ATALAYA Sur,                   | 9. REDUCTO de San Fernando  |
| 3. FUERTE San Felipe de Sotomayor | 10. BATERIA de San Fernando |
| 4. FUERTE Santiago de la Gloria   | 11. POLVORIN                |
| 5. HORNABEQUE de San Jerónimo     | 12. BATERIA de Santiago     |
| 6. BALUARTE Ciudadela San Carlos  | 13. REDUCTO de Santiago     |
| 7. FUERTE Farnesio                | 14. LA TRICHERA             |

#### **Materiales de construcción:**

##### **Muros**

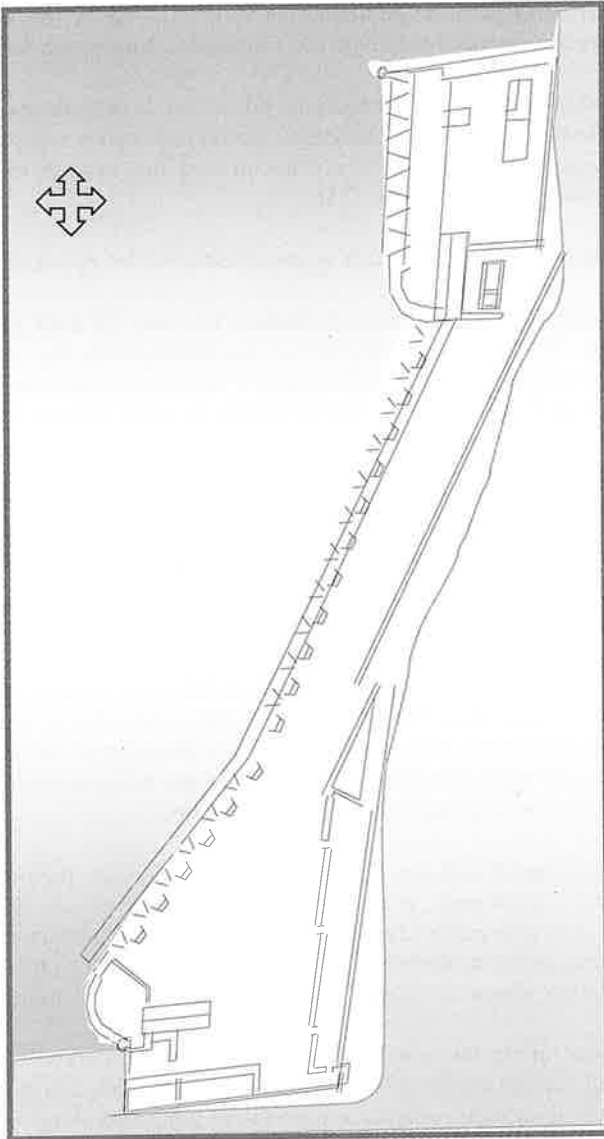
Los muros están hechos a base de piedra de coral Escleractinio y roca sedimentaria, canteados. Algunos canteados para jambas en puertas y ventanas.

Las piedras fueron colocadas sobre cimientos cuyo espesor es difícil de determinar<sup>57</sup>.

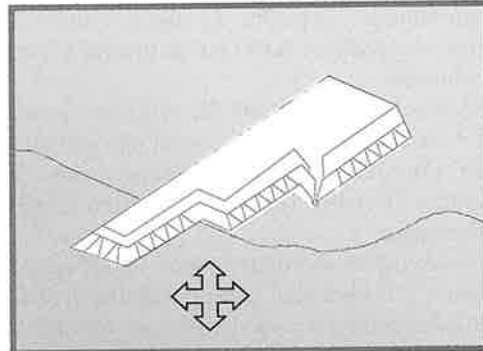
El ancho promedio de los muros es de cincuenta y los setenta centímetros; empleando morteros de cal y arena; el relleno se hacía con pedacería de piedra y ladrillo. Y a cierta altura se ocupaba piedra de mejor acabado (plana arriba). En algunos muros que dan hacia el exterior (Cuartel y Cubierto de artillería), tienen aspilleras y que servían para la vigía y la defensa, bordeadas y formadas por ladrillo, existen sistemas constructivos de muros mixtos ladrillo y piedra, esto se aprecia fundamentalmente en agregados posteriores. Que definen la obra posterior de la original trabajada en piedra, en tanto que en algunas partes tapiadas o agregadas se incluye el ladrillo como material constructivo<sup>58</sup>. Se aprecian algunos remanentes de dinteles de madera, aunque cabe la posibilidad de que los mismos correspondan más bien a reparaciones contemporáneas y no a los originales (ver los vanos de la Casa de oficiales y el Cuartel).

Algunos remates laterales de muros (al igual que los vanos de las ventanas) fueron realizados con sillares de piedra coralina, cortados en diferentes tamaños y formas.

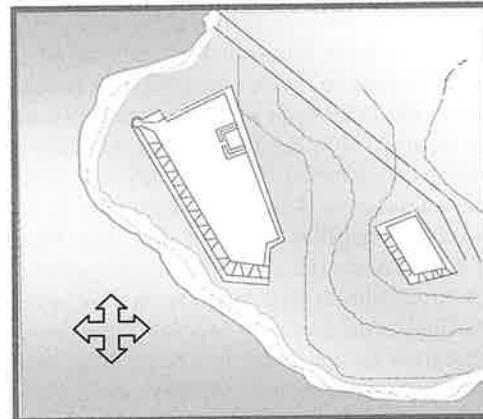
**Planta:**



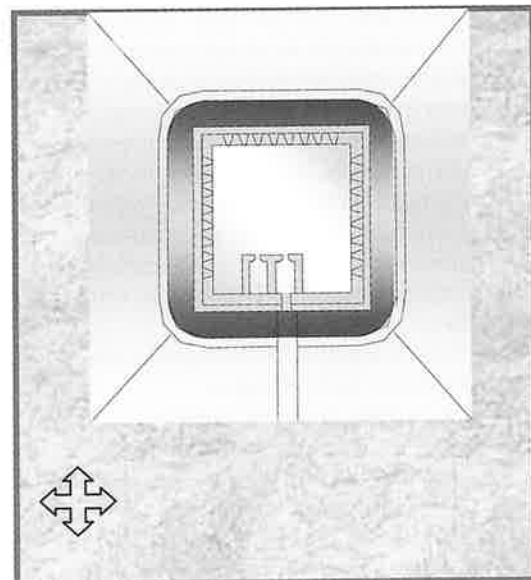
**5. HORNABEQUE DE SAN JERONIMO**



**10. BATERIA DE SAN FERNANDO**



**12. BATERIAS DE SANTIAGO**



**9.- REDUCTO DE SAN FERNANDO**

Se conservan restos del aplanado en varias secciones de distintos muros (la garita de la entrada; el portal de la fachada; el polvorín y tres de sus cuatro muros protectores; los recintos soterrados de la batería alta; los que delimitan los recintos del sur y este: Cuartel, Casa de oficial y Cuarto oficial de guardia; parcialmente algunos de los merlones). Toda la construcción fue revestida originalmente con este tipo de acabado (muros, parapetos, cubiertas, etcétera).

Cabe señalar la presencia de orificios cuadrados<sup>59</sup>, “mechinales” que servían para colocar el andamiaje, en los lienzos de los muros. Por consiguiente es prudente distinguirlos para no tapanlos en el equívoco de que son faltantes de piedra. En algunos muros del Cuartel o Cuarto de pertrechos se aprecia la huella donde fueron colocadas las vigas de amarre y demás vigería de madera que fueron empleadas para armar las cubiertas.

El tipo de muro descrito fue utilizado en todas paredes internas y en las fachadas sur y este de la fortaleza, LA fachada Principal: presenta una portada de corte clasicista, cuyos elementos fueron elaborados a base de ladrillos sobrepuestos, tallados y revestidos con un enlucido de cal. Se destaca un medallón ubicado en la sección central (hecho con mortero de cal) en el cual aparece la fecha 1758.

### **Desagües**

Los desagües son de tres tipos: 1) cañerías internas en los muros, 2) bota aguas abiertos en los paños de muro; y 3) aberturas rectangulares en el muro.

Los del primer tipo se encuentran ubicados en la porción central de las cañoneras o troneras. Se trata de elementos contruidos con piedra sedimentaria o de coral, tallada en sillares con una abertura circular en la parte inferior en combinación con una cañería de sección cuadrangular hecha con ladrillos y argamasa. Las piedras talladas fueron colocadas en los extremos<sup>60</sup> de la cañería justo al centro de cada tronera de cañón, es decir a la mitad de cada cañonera. Cabe señalar que todos ellos descargan las aguas hacia el mar. El agua de lluvia que se recogía en los patios y las explanadas llegaba a la entrada de los desagües a través del pavimento inclinado que cubría los patios en otras superficies de rodadura.

El segundo tipo de desagüe son los bota aguas cuyas piezas fueron talladas en piedra sedimentaria y semejan una media caña. Se colocaron perpendicularmente a intervalos equidistantes en la parte superior del muro sobre la calle que comunica la iglesia con la aduana. Estas piezas descansan sobre una doble hilada de ladrillos y solían descargar las aguas pluviales, recogidas por las cubiertas de los recintos ubicados al sur del conjunto, directamente hacia la calle.

El tercer tipo lo encontramos en el área del polvorín y no es más que una abertura angosta y alargada perfilada con piedra y ladrillo a través del mismo muro. Este elemento tenía la función original de descargar las aguas del área hacia la quebrada. En la actualidad gran parte del agua se estanca en el sector debido al asentamiento del área y en vez de desalojar el agua del interior permite la entrada de agua desde la quebrada. Como resultado esta sección de la fortaleza esta permanentemente húmeda 61.

### **Mamposterías en parapetos**

Los hay de dos tipos: los que se integran directamente con los lienzos de muralla donde fueron contruidos y los que están separados, entre el muro y el parapeto, por el cordón magistral. En el caso de los primeros no se rompió ninguna parte de muro para colocarlos (de hecho hay algunos que comparten piedras entre la porción de muro y las de los cuerpos de los merlones y cañoneras), están ubicados en la batería baja. El segundo tipo está separado por sillar curvo o cordón magistral que divide el muro inclinado de la fortaleza del parapeto.

Los parapetos se contruyeron de un modo similar al de las rampas. Es decir, que se construye el perímetro de piedra como un “cajón” y luego se rellena con arcilla, arena y fragmentos de piedra, ladrillo y cerámica; finalmente es cubierto con un pavimento de mortero, aunque se encuentran piedra coralina<sup>62</sup> y ladrillos en las aristas<sup>63</sup>, Cabe señalar en las banquetas del lado interno del parapeto, se empleó una mayor cantidad de ladrillo en contraste con la piedra.

### **Pisos**

En la actualidad se encuentran pisos de tres tipos desde empedrados de canto rodado, de ladrillo o pavimento de cal y arena.

#### **a. Los pisos de canto rodado:**

Estos piso se distribuían a partir de líneas guías con piedra ligeramente mayor con las formando recuadros; a partir de los cuales se realizaron los rellenos internos posteriores con piedra más pequeña. Las piedras aparentemente fueron colocadas con la parte más plana hacia arriba directamente sin argamasas sobre el apisonado de tierra “amarradas” con lodo.

#### **b. Pisos de ladrillo:**

Los pisos de enladrillado son asentados con un cementante colocado sobre el piso de tierra compactada. Tramadas en *petatillo*. Se aprecian restos de este tipo de piso en el sector de la escalera que lleva hacia los recintos soterrados.

**c. Pisos de pavimento:** Los pavimentos están hechos con un hormigón de espesor grueso con de cal, arena y agregado fino, acabado en pulido. Podemos apreciar este tipo de piso, en la Batería Alta, el Polvorín y el Reducto.

56 Su conformación es casi idéntica al polvorín de la batería se San José, hecha por los mismos ingenieros en Cartagena de Indias.

57 Habría que realizar un estudio mediante la técnica arqueológica de sondeos estratigráficos para determinarlo.

58 Esto se aprecia perfectamente bien en la parte interna del agregado superior en el muro sur. En la esquina sudeste (la que colinda con el puente)

59 Que servían para colocar el andamiaje durante el proceso de construcción o reparación de los muros y cubiertas. Se les conoce también como *mechinales*.

60 Es decir uno hacia el interior del fuerte y el otro hacia el mar.

61 En fotos de los años 70's se observa el área anegada de agua. Lo que nos permite inferir que el asentamiento viene ocurriendo desde largos años.

62 Aprovechando que su poca dureza permitía tallarlo con facilidad.

63 Como esquinas, orillas y peldaños.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

##### – Época de construcción:

(Año o periodo y observaciones que se estimen necesarias)

##### Edificios Militares

##### 1º PERIODO DE FORTIFICACIÓN

El primero que hace referencia a 1º plan de defensa dirigido en esa región por Bautista Antonelli del periodo de 1596 a 1599 y corresponden a esas obras las:

- **Atalaya Norte:** Proyectada por Antonelli, construida entre 1596 y 1599.
- **Atalaya Sur:** Fue diseñada por Bautista Antonelli, construida entre 1596 y 1599.
- **Fuerte de Santiago de la Gloria):** construido entre 1600 y 1629.
- **Fuerte San Felipe de Sotomayor:** llamada "Todo Fierro" construida en 1602.

##### 2º PERIODO DE FORTIFICACION

Para este periodo se inicia la reubicación de la población de Portobelo al este y el proyecto de la ciudadela de San Carlos, proyectadas por Luis de Venegas y Osorio en 1679. Las obras se iniciaron en 1681; sólo se construyeron los tramos de la muralla sur del recinto y quedan aún en pie vestigios del baluarte de San Pedro.

- **Hornabeque de San Jerónimo):** se inicio su construcción 1664 en 1760 se adiciona la batería y batería alta.
- **Baluarte de San Pedro:** se inicia como parte de la ciudadela de en el plan de reubicación del poblado hacia el este de la vieja población suspendida su construcción en 1681
- **Reducto de Farnesio:** Construida en 1726

##### 3º PERIODO DE FORTIFICACIÓN

las siguientes obras se efectuaron en el periodo entre 1753 y 1763, posterior al ataque de Vernon en 1741.

- **Polvorín:** Construido a 3 km. de la ciudad, en el camino que conducía a Panamá. Construido por el Ingeniero Manuel Hernández entre 1753-1760
- **Reducto de San Fernando** Construida por M. Hernández entre 1753-1760
- **Baterías de San Fernando:** construidos por Manuel Hernández entre 1753-1760
- **Reducto de Santiago:** Construido por M. Hernández entre 1753-1760
- **Batería Santiago:** Construida por el Ingeniero M. Hernández, entre 1763 y 1760.

4º PERIODO DE FORTIFICACIÓN: las siguientes obras se efectuaron en el periodo entre 1779-1786 se iniciaron en respuesta a la propuesta formulada por el Brigadier Agustín Crame en 1779 para la renovación de las instalaciones militares de Portobelo.

- **Defensas de Buenaventura:** Defensa construida en la parte baja de la bahía del mismo nombre; se conoce poco sobre los detalles de su construcción. Según Castellero,
- **Trinchera:** Diseñada y construida en la cima del los altos que bordean el sur del poblado, la obra consiste en una sencilla sección de una línea de defensa que circunda y refuerza la zona sur del pueblo para defender por un ataque por tierra entre 1779-1783.

– **Constructor:** (Nombre del Ingeniero militar, Maestro cantero, etc., y, en su caso, datos de interés)

- **ESTAS OBRAS SE REALIZARON BAJO EL PRIMER PLAN DE DEFENSA PARA LAS FORTIFICACIONES DEL CARIBE**

1. **ATALAYA Norte:** Proyectada por Antonelli, 1590-1599

2. **ATALAYA Sur:** Fue diseñada por Bautista Antonelli, 1590-1599
3. **FUERTE de San Felipe de Sotomayor** edificada por B. Antonelli 1590-1599
4. **FUERTE de Santiago de la Gloria:** edificada por B. Antonelli 1590-1599

- **PERIODO DIVERSO**

5. **HORNABEQUE de San Jerónimo:** se inicio su construcción 1664- en 1760 se adiciona la batería y batería alta.
6. **BALUARTE (Ciudadela de San Carlos):** Proyectada por Luis de Venegas y Osorio en 1679

- **ESTAS OBRAS SE REALIZARON BAJO LAS OBRAS DE REFORMA DEFENSIVA PARA LAS FORTIFICACIONES DEL CARIBE**

7. **REDUCTO (Fuerte Farnesio):** Construida en 1726
8. **Defensas de Buenaventura:** Proyecto del Brigadier Agustín Crame en 1779 para la
9. **REDUCTO de San Fernando.** construida por M. Hernández entre 1753 y 1760.
10. **BATERIA A BARBETA (Fuerte San Fernando):** construida *por* por Manuel Hernández.
11. **POLVORIN:** construida *por* por Manuel Hernández.
12. **BATERIA A BARBETA (Batería Santiago):** construida *por* por Manuel Hernández.
13. **REDUCTO de Santiago:** construida *por* por Manuel Hernández.
14. **TRINCHERA:** construida *por* por Manuel Hernández.

**Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

La obra de fortificación que cuenta con etapas constructivas es la vieja estructura de la **Torre Norte** que se ocuparon sus estructuras para construir el **Fuerte de San Felipe**, actualmente también en vestigios Este primer proyecto de defensa incluyó una Torre ubicada en la ribera norte de la boca de la bahía, complementada con otra torre en las Peñas del Ángel (Zapatero, 1985: 147).

La Torre norte fue ampliada, meses después, con otras obras de Antonelli que le dan “figura y composición” a la edificación; a partir de esa fecha se le denominó Castillo de San Felipe de Todos los Fierros.

Entre 1597 y 1600, se adicionaron al San Felipe, los baluartes del Austria, la torre y la Plataforma de Santa Bárbara según la propuesta de Eldayen, Ayala y Montolla.

- **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción** (Nombres de los mismos y, en su caso, datos de interés)

La transformación fue desde la torre Norte a la fortaleza abaluartada de San Felipe, ambas construidas en mampostería de coral de la región.

- **Historia**

Los primeros informes sobre la histórica ciudad se remontan a noviembre de 1502, cuando Cristóbal Colón en su cuarto y último viaje al “Nuevo Mundo”, arribó a la Bahía que bautizaría con el nombre de Portobelo. Pasaría prácticamente un siglo antes que el lugar adquiriera la importancia que ha inmortalizado su nombre.

Una vez descubierto el Mar del Sur, en 1513, la Corona ordenó la construcción de ciudades terminales en las costas del Pacífico y el Mar Caribe con el fin de facilitar las comunicaciones hacia las Molucas. Para ello se repobló en la costa norte Nombre de Dios, asentada por Diego de Nicuesa en 1510, en tanto que en el Pacífico se fundó la ciudad de Panamá. Desde esa fecha hasta 1596, Nombre de Dios se convirtió en el punto de intercambio comercial y puerta de acceso a las colonias de Sudamérica. No obstante, las condiciones naturales de su bahía no eran las más adecuadas para la función portuaria.

Su excesiva anchura la exponía fácilmente a los vientos del norte y sobre todo la hacía vulnerable a los ataques enemigos que cada vez eran más frecuentes y peligrosos.

En virtud de las constantes quejas presentadas a la Corona sobre las dificultades de la ruta y el puerto de Nombre de Dios, Felipe II comisionó a Juan de Tejeda y el ingeniero Bautista Antonelli, para preparar el primer plan de defensa general del continente.

Como parte de esa empresa examinaron los principales puertos del dominio español en el Nuevo Mundo y la costa Caribe de América Central (Mack, 1978:45). En su informe preparado en 1591, se recomendó el traslado del puerto de Nombre de Dios a Portobelo. Este lugar ofrecía protección contra los terribles vientos del norte y su estrecha y profunda bahía era fácil de defender.

En 1596, pocos años después, el propio Antonelli se encargaría de la construcción del sistema de defensa y la traza urbana de Portobelo. Cuando aun no habían concluido los trabajos del nuevo sitio, Drake destruyó todas las edificaciones hechas hasta el momento. A pesar del ataque pirata las obras continuaron y en marzo de 1597, tras lograr concluir las obras más importantes, Francisco Valverde y Mercado fundó oficialmente la Ciudad de San Felipe de Portobelo.

Las constantes confrontaciones entre las naciones europeas por la hegemonía política económica y militar mundial no tardaron en hacerse presentes en América. El monopolio que España ejerció sobre las colonias del “Nuevo Mundo” impulsó a sus rivales, particularmente Inglaterra, a desarrollar incansables y generalizados ataques en la zona del Caribe, convirtiéndola en el epicentro americano de las guerras europeas. En respuesta, la Corona Española puso en ejecución una intensa política defensiva con la finalidad de evitar que sus posiciones estratégicas cayeran en manos de naciones enemigas. El Caribe se constituyó en una zona tenazmente defendida donde proliferaron obras defensivas acordes a los principios militares europeos.

Por ser un punto neurálgico en la región, Portobelo fue objeto de varios planes de modernización de sus edificaciones militares, para adecuarlas a los avances del armamentismo y de las tácticas de guerra; o simplemente para mejorar las condiciones de deterioro producidas por causas naturales, por los ataques enemigos o por defectos de construcción.

La primera etapa la arquitectura militar portobeleña estaba compuesta por los trabajos de Antonelli y otros ingenieros militares que trabajaron bajo su dirección entre 1596 y 1599. Este primer proyecto de defensa incluyó una Torre ubicada en la ribera norte de la boca de la bahía, complementada con otra torre en las Peñas del Ángel (Zapatero, 1985: 147). La Torre norte fue ampliada, meses después, con otras obras de Antonelli que le dan “figura y composición” a la edificación; a partir de esa fecha se le denominó Castillo de San Felipe de Todos los Fierros.

Entre 1597 y 1600, se adicionaron al San Felipe, los baluartes del Austria, la torre y la Plataforma de Santa Bárbara según la propuesta de Eldayen, Ayala y Montolla. Mientras que la Torre Sur fue abandonada una vez concluyeron las obras del Castillo de Santiago de la Gloria en 1629, dirigidas por el ingeniero Cristóbal de Roda, según propuesta de Antonelli.

La segunda etapa corresponde al período entre 1663 y 1685. Los intentos de invasión inglesa en 1656 y la agudización de la piratería, obligaron a la Corona Española a reformar los sistemas de defensa en el Caribe. En Portobelo se planeó la construcción de la ciudadela amurallada de San Carlos, para trasladar la ciudad a un recinto cerrado, totalmente protegido en su periferia. La construcción fue totalmente abandonada pocos años después por deficiencias del terreno y la mala calidad de la obra. Durante ese período, entre 1644 y 1666, se concretó la construcción de las bases del reducto de San Jerónimo, creado para proteger el fondo de la bahía.

Las permanentes fricciones con Inglaterra agudizadas por las relaciones de la alianza dinásticas con Francia, se convirtieron en el detonante de un nuevo enfrentamiento con Inglaterra que estalló en 1762. Así inició la tercera etapa de adecuación de las obras de defensa, correspondiéndoles a los ingenieros militares Ignacio Salas y Manuel Hernández (1753-1760) la planificación y ejecución de los trabajos respectivamente.

Ellos introdujeron la tipología de la batería baja con su línea de fuego casi a nivel de mar y los conceptos de estrategia militar modernos a la arquitectura militar americana. Durante este período se construyó las baterías baja y alta y el reducto de San Fernando; el reducto y la batería de Santiago; la batería de San Jerónimo, el almacén de pólvora y la torre batería de Farnesio.

Los enfrentamientos con Inglaterra se reanudaron en 1779, forzando una cuarta y última etapa de reformas. Ese mismo año se encargó al Ingeniero Agustín Crame diseñar el nuevo Plan de Defensa.

El propuso la construcción de pequeñas baterías de refuerzo en la periferia de la ciudad para protegerla de los ataques por tierra, pues considera indefendible la plaza. Como parte de sus recomendaciones se ejecutaron las obras para la construcción de la línea circunvalada, la trinchera y una batería para proteger la bahía de Buenaventura.

En cuanto a las construcciones de carácter civil y religioso, la ciudad de Portobelo contaba en su casco urbano, hacia 1607, con unas 50 casas, dos plazas principales, además de cuatro barrios pobres o “arrabales”: Triana, La Merced, Guinea y La Carnicería. Los edificios públicos de sus predios se limitaban a la Iglesia mayor, el Convento de la Merced, el Hospital Real, las Casas Reales y el Cabildo. Finalizado el esplendor de Portobelo, el número total de casas de españoles había descendido de 150 a 130 entre 1628 y 1735.

En tanto que en el arrabal, que contaba para la época sólo con los barrios de Guinea y la Ciénaga, donde existían 60 bohíos, excediendo con creces sobre las 34 casas que existían en 1607 (Castillero, 1978: 197). Resulta interesante destacar que de estas edificaciones coloniales sólo la iglesia de San Felipe, reconstruida en 1814, ha mantenido su función original.

La Aduana o Contaduría, edificio civil de mayor trascendencia en la vida pública de Portobelo, fue construido en la década de 1630. Esta estructura tenía la finalidad de responder a la intensa actividad comercial de Portobelo, evitar las defraudaciones, servir de depósitos de mercaderías y metales preciosos; así como servir de alojamiento al gobernador.

Funcionó de forma ininterrumpida hasta el ataque de Kinghills en 1742; fue reconstruida a inicios de 1760 y reparada nuevamente en 1778. Durante el siglo XIX, en el período pos colonial, el edificio se



utilizó como escuela pública hasta que a causa de su agudo deterioro no se pudo volver a habitar. Fue restaurada en 1997 y funciona en la actualidad como centro cultural y de visitantes.

– **Bibliografía:**

**PORTOBELLO – SAN LORENZO “ Una aproximación a la conservación integrada de recursos culturales y naturales en peligro”**, WORLD MONUMENT FUND 2003. *Componente Cultural:* Almyr M. Alba, Coordinadora, Tamara Blanes, Historiadora, Álvaro Brizuela, Arqueólogo Restaurador, Víctor Duarte, Ingeniero Estructural, Jorge Jonas, Especialista en Drenajes, Fabio Sánchez, Historiador.

**Historia del Castillo San Lorenzo el Real de Chagre.** Ministerio de Defensa, Servicio Histórico Militar; Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1985.

- **Función dentro del sistema defensivo:** (Defensa bocana de río, de canal de puerto, montaña, selva, etc. y su relación con otras fortificaciones)

El sistema defensivo del poblado de Portobello fue diseñado para la defensa a tres niveles.

- El primero se encuentra en la ciudad y la dirección de los fuegos esta dirigido a hacia la boca de la bahía.
- El segundo sistema defensivo protege al puerto desde frente de la bahía y la parte de tierra atrás del poblado.
- El segundo conjunto defensivo defiende la boca de la bahía y sus fuegos se dirigían hacia el puerto y hacia el interior de la bahía.
- **Valoración histórica y cultural:** (Valor geoestratégico: Significación para la protección de una ciudad portuaria o de interior, o para la defensa de vías de comunicación, etc; vinculación con acontecimientos históricos; valor local, regional y, en su caso, universal)

Portobello y Panamá, son los puertos principales de istmos, mientras Portobello se instaló como el puerto terminal de la ruta de indias de la costa de Sudamérica y se fortificó para defenderse de las amenazas del Caribe, Panamá se urbaniza e instala el puerto para la recibir la ruta comercial del mar del sur, y es fortificada para defenderse de las presiones corsarias del pacífico.

Este estrecho comercial que se comunicaba por una vía terrestre a través de recuas de mulas ha contado en el devenir de los tiempos la vocación de las comunicaciones, hoy cuenta con 14 parques nacionales que nos da idea de la importancia cultural y nacional que tiene por compromiso el pueblo de Panamá.

## 5. CONSERVACIÓN

- **Estado de conservación del bien** (Bueno, regular, malo. Especificar)

En las fortalezas se observan una serie de daños estructurales y deterioros que son comunes a casi todos los monumentos, entre los que hemos identificado:

1. Subsistencia de los pavimentos de pisos y otros rellenos de tierra,
2. Agrietamiento severo de los pavimentos de las explanadas por asentamiento de los rellenos.
3. Agrietamiento de los planos de cierres de los merlones por asentamiento de los rellenos,
4. Grietas en muros en la zona de los vanos por la pérdida de los dinteles de madera,
5. Desnivelación de las garitas,
6. Ataque de microflora,
7. Pérdida de detalles decorativos,
8. Falta de coronamiento de los muros,
9. Faltantes de piedra en muros,
10. Pérdida parcial de escaleras,
11. Empozamiento de agua en los patios de armas,
12. Obstrucción de sistemas de desagüe.

### **Fuerte San Felipe**

1910 En ruinas, sólo dos secciones de muralla en pie.

1911 Destruído por obras de la cantera New Portobello Fotos

1970 Cubierto por vegetación.

1971 Liberado de maleza, muy deteriorado. Sólo quedan 4 plataformas y cuatro cañones.

1980 Daños en los muros y pavimentos

1987 Desnivel de pisos, daños en los muros.

### **Batería de Santiago**

1910 En ruina, en buen estado

1934 Buen estado, no se evidencian daños mayores.

1970 “Relativo buen estado”, merlones del patio de armas en mal estado.

1971 Daños en los merlones.

1980 Daños en muros, pisos desnivelados, deterioro de roscas de ladrillo del aljibe, deterioro de merlones.

- 1987 Deterioro de muros, pavimentos, merlones y aljibe.  
2002 Agrietamientos en pavimentos de explanadas, agrietamiento de merlones, ataque de microflora, pérdida de detalles decorativos, pérdida de coronamiento muros, empozamiento de agua en patios de armas, altos niveles de humedad en recintos bajo la explanada. Inspección WMF

#### **Batería de Santiago**

- 1910 En ruina. Nuevos Ritos. Reducto de Santiago  
1970 Cubierto por vegetación.  
1971 Relativo buen estado.  
1980 Daños en los muros y pavimentos, rosca de ladrillo del Aljibe, merlones y garita.  
1987 Daños generales en muros, grietas en pavimentos, daños en merlones.  
2002 Ataque severo de microflora, pérdida de detalles decorativos, pérdida de coronamiento de los muros, pérdida parcial de escaleras, pérdida de puente sobre el foso, pérdida de estructura sobre entrada, grietas en área de dinteles. Inspección WMF

#### **Fortaleza Santiago de la Gloria**

- 1910 En ruina, muros en la costas deteriorados por el golpe de las olas. En su parte superior (el Perú) se observan 4 arcadas, 1970 Parcialmente demolida por la construcción de la carrera de acceso al pueblo, 1980 Deterioro de muros de baluarte y de la plaza de armas Nominación de UNESCO, 1987 Daños generales, 2002 Casas construidas en sus recintos, deterioro severo de los muros colindantes con el mar. En la parte superior sólo se quedan los cimientos de las murallas.

#### **Batería San Jerónimo**

- 1910 Libre de maleza, ataque de microflora, 1934 Libre de maleza, grieta entre reducto y batería, 1970 Daños estructurales en muro norte de la batería alta, pérdida de revestimiento y fractura del cordón magistral, pavimento de explanada del reducto agrietado; garita alabeada; sección del muro este del cubierto de artillería desplomado, 1980 Daños en los muros y pavimentos; daños varios, basura y sedimentos en aljibe, 1987 Daños generales en muros, grietas en pavimentos, daños generales del aljibe, 1997 Desplome de 25 m de muro en el cubierto de artillería. Reporte para WMF, 2002 Pavimentos de explanadas agrietados, grietas en muros, agrietamiento de cierres de merlones, subsidencia de pavimentos y zona central, desnivelación de garitas, microflora, pérdida parcial de detalles decorativos, pérdida de coronamiento de muros, empozamiento de agua en cubierto de artillería y polvorín, obstrucción de sistemas de desagüe, muro desplomado en cubierto de artillería. inspección WMF

#### **La Trinchera**

- 1910 En buen estado, con algunos cañones, 1970 Cubierto de entre la maleza  
1971 Descubierta de entre la vegetación (desyerbe y eliminación de micro y macro plantas), 1980 Daños en muros, desniveles en pisos, 1987 Daños en muros, desniveles en pisos, 2002 Daños en muros, desniveles en pisos de tierra. Inspección WMF

#### **Baluarte de San Pedro**

- 1910 Visible, descubierta de vegetación, 1934 Cubierta por vegetación. Monasterio  
1970 Cubierta por vegetación. Castellero, 1978 Baluarte de San Pedro, 1971 Descubierta de entre la vegetación (desyerbe y eliminación de micro y macro plantas), 1980 Daños en muros y humedad excesiva, 1987 Daños en muros, humedad excesiva, 2002 Erosión de muros de piedra, micro

#### **Fuerte San Fernando (batería baja y alta)**

- 1910 Cubierta por vegetación, 1934 Cubierta por vegetación, 1970 Cubierta por vegetación, 1971 Descubierta de entre la vegetación, 2002 Garita inclinada, pavimentos de explanadas agrietados, cierres de merlones agrietados, microflora, pérdida de detalles decorativos, pérdida de coronamiento de los muros, empozamiento de agua en patio de armas. Inspección WMF

#### **Reducto de San Fernando**

- 1970 Totalmente cubierta por vegetación "Relativo buen estado".  
El uso propuesto en el proyecto de restauración original fue sede de la Escuela Taller.  
Sin embargo hay un proyecto de diagnóstico y preservación integral por parte de la World Monumwent Fund, coordinado por la Mtra. Norma Barbaci que nos da idea de lo mucho que se requiere trabajar en el sitio.

- **Autenticidad del bien** (*De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas*)

Portobelo es un pueblo que contiene la generalidad de las estructuras fortificadas y aun la traza urbana histórica, no presenta una notable intervención al caso de verse más deteriorado que alterado.

- **Integridad del bien** (*Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.*):

- **Estado de conservación del entorno** (*Bueno, regular, malo. Especificar*)
- **Autenticidad del entorno** (*Especificar en cada caso, según la naturaleza del mismo: urbana, industrial, paisajística, marítima, etc.*)
- **Integridad del entorno** (*Grado de conservación o, en su caso, destrucción total o parcial, alteraciones sustantivas o leves, etc. Especificar.*)
- **Agresiones:** (*Naturales o causadas por el hombre; degradación ambiental, etc.*)
- **Propuestas de actuación:** (*Incluye la protección del entorno*)

Desde principios de la década de los años 70, se han realizado diversos estudios en el área de Portobelo; debido a su importancia histórica y como reserva para los recursos naturales. Se elaboraron varios trabajos que describen las características fisiconaturales y ecológicas del área, con la finalidad de analizar el potencial que presentaba la misma para ser declarada como un Monumento Nacional o un Parque Nacional.

Entre estos trabajos se encuentra el Estudio Preliminar para el Plan de Manejo del Parque Nacional Portobelo preparado en 1970 por el Ministerio de Agricultura y Ganadería, en marzo de 1971 los arquitectos Vaicarcel y Landinez diseñaron el Plan Piloto de Portobelo y el IPAT en el año de 1974 elaboró el Plan de Portobelo con énfasis en los aspectos históricos y sociales del sitio. Antes de la declaración de Portobelo como Parque Nacional, RENARE-MIDA preparó en 1975, la segunda parte del Plan de Manejo y Desarrollo para el propuesto PNP. Todos estos documentos presentan en mayor o menor grado una caracterización de los aspectos físicos y naturales del área, incluyendo descripciones climáticas, topográficas, geológicas, hidrológicas y edáficas.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

- **Protección Jurídica del bien :** (Según la legislación aplicable a escala internacional, nacional, regional y local. Según el tipo específico de legislación aplicable, por ejemplo: patrimonial, urbanística, natural o de medio ambiente, otra, etc. En su caso, Plan o Planes de Protección existentes que incidan sobre el bien)

### **Ley, Decreto, del Patrimonio Histórico de Panamá**

**Ley 61** (31 de diciembre de 1908) Sobre conservación del Castillo de San Lorenzo de Chagres y otras reliquias históricas nacionales. Asigna presupuesto para la conservación de las reliquias históricas (incluye a Portobelo y Natá).

**Ley 69** (23 de diciembre de 1926) Sobre conservación de los castillos de Portobelo y otras reliquias históricas del mismo lugar. Asigna presupuesto para la protección de las ruinas de Portobelo, crea el empleo de Celador.

**Ley 56** (23 de noviembre de 1928) Por la cual se declara monumento histórico la Iglesia de San Felipe. Se declara monumento la Iglesia de San Felipe y se asignan recursos económicos para su conservación.

**Ley 67** (11 de junio de 1941) Por la cual se dictan varias disposiciones relacionadas con los monumentos y objetos arqueológicos. Prohíbe la explotación y comercio de monumentos y objetos arqueológicos. Otorga al ejecutivo la facultad de emitir los permiso para trabajos arqueológicos. Impone multas a los infractores de la Ley.

**Ley 68** (11 de junio de 1941) Sobre Monumentos Históricos. Decreta Monumentos Históricos Nacionales al Castillo de San Jerónimo, la Iglesia de San Felipe, el edificio de la Aduana y demás ruinas históricas del Distrito de Portobelo (también a otros Monumentos Históricos del país).

**Ley 47** ( 24 de septiembre de 1946) Orgánica de Educación. Crea la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos dependiente del Ministerio de Educación.

**Decreto de Gabinete 364** (26 de noviembre de 1969) Por el cual se decretan unos bienes de propiedad nacional. Declara como bienes nacionales a todos aquellos objetos, incluyendo los de valor histórico, que se encuentran el fondo del mar, playas, ríos, tierra e islas propiedad de la nación. Igualmente, regula los contratos para los rescates de dichos bienes.

**Decreto de Gabinete 397** (17 de diciembre de 1970) Por el cual se modifica el Artículo Cuarto, Noveno y Décimo del Decreto Gabinete 364 de 26 de noviembre de 1969. Obliga al Contratista que rescata bienes en las aguas territoriales a declarar a la Comisión de Monumentos la ubicación de los bienes y, a que una vez rescatados, la Comisión determine cuales son de valor históricos para ser destinados al Museo Nacional.

**Constitución de la República de 1972. Artículos 76, 80, 82, 226 y 229.** Artículos 76, 80 y 82 sobre Cultura Nacional, definen las manifestaciones que constituyen la cultura nacional, el patrimonio histórico de la Nación y los deberes del Estado para protegerlos e integrarlos a programas de desarrollo. Artículos 226 y 229 sobre Hacienda Pública, establece que los bienes de Patrimonio Histórico son propiedad del estado panameño.

**Ley 91** ( 22 de diciembre de 1976) Por la cual se reglamenta los Conjuntos Monumentales Históricos de Panamá Viejo, Portobelo y el Casco Antiguo de la Ciudad de Panamá. Establece la categoría de Conjunto Monumental para el área histórica de Portobelo y crea el Parque Nacional de Portobelo. Establece medidas de protección. Designa al IPAT del cumplimiento de la ley en los conjuntos Monumentales.

**Ley 14** ( 5 de mayo de 1982) Por la cual se dictan medidas sobre custodia, conservación y administración del Patrimonio Histórico Nacional. Dicta las atribuciones de la Dirección Nacional de Patrimonio del INAC, a quien le corresponde la protección del Patrimonio Histórico de la nación.

**Resolución 6** (9 de abril de 1997) Por la cual se reglamentan los trabajos arqueológicos subacuáticos en todo el territorio nacional. Dispone que la Junta Directiva del INAC reglamentará los trabajos de arqueología subacuática, y que la DNPB clasificará, delimitará y establecerá las medidas de protección para los sitios subacuático.

**Decreto Ejecutivo 43** (16 de junio de 1999) Por el cual se reglamentan los Capítulos II y III de la Ley 91 del 22 de diciembre de 1976 y se establece el Ordenamiento Territorial del Parque Nacional de Portobelo y El Conjunto Monumental Histórico de Portobelo.

Establece los deberes y responsabilidades de las autoridades involucradas en el área. Determina las zonificación del Parque y los usos permitidos. Establece derechos y obligaciones a particulares. Protege y conserva los ecosistemas dentro de Parque.

**Resolución N° PAS 002-2002-DNPB** Por la cual la DNPB declara zonas arqueológicas subacuáticas en el mar territorial panameño. Declara Patrimonio Histórico de la Nación 8 zonas de sitios arqueológicos subacuáticos ubicados dentro del mar territorial panameño. El área 2 de Portobelo esta comprendida desde un poco antes de María Chiquita hasta cerca de la ensenada del Indio. Por la cual se promueven las actividades turísticas en la República de Panamá. Otorga incentivos y beneficios a quienes desarrollen actividades turísticas. Adopta mecanismos para coordinar esfuerzos estatales y privados en esta dirección.

**Decreto Ejecutivo 73** (de 8 de abril de 1995) Por la cual se reglamenta la Ley 8. Estimula la promoción, desarrollo y diversificación de la oferta turística para lograr extender las estadías de los turistas en Panamá.

**Decreto 327** (de 30 de noviembre de 1998) Por la cual se adopta la estrategia Turismo-Conservación-Investigación (TCI) Por la cual se busca diseñar, fomentar, promover y ejecutar un plan nacional de turismo enfocado a crear una alianza entre los sectores de turismo, conservación el ambiente y patrimonio, de investigación científica, cultural e histórica y la comunidad.

- **Protección jurídica del entorno** (*Según la legislación aplicable a escala internacional, nacional, regional y local. Según el tipo específico de legislación aplicable, por ejemplo: patrimonial, urbanística, natural o de medio ambiente, otra, etc. En su caso, Plan o Planes de Protección existentes que incidan sobre el entorno*):

**1. Constitución Política de la República de Panamá.** Establece que el estado debe capacitar mediante acciones educativas que difundan el conocimiento de los deberes y derechos individuales y colectivos en materia de salud personal y ambiental. Además, el estado debe garantizar un ambiente sano a la población y todos debemos propiciar un desarrollo económico y social que prevenga la contaminación del ambiente.

**2. Ley 91 del 22 de diciembre de 1976.** Establece el PNP para proteger valores históricos, naturales, paisajísticos.

**3. Ley 35 de 1966 Reglamenta el uso de las aguas.**

**4. Ley 10 del 24 de junio de 1992, de Educación Ambiental** Establece que el estado debe fomentar la integración de la educación relativa a los recursos naturales y el medio ambiente mediante la educación, capacitación, extensión e investigación.

**5. Ley Forestal N° 1 del 3 de febrero de 1994.** Establece que los bosques que corresponden al patrimonio forestal del Estado que entran a formar parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP) quedan regulados por el SINAP.

**6. Ley de Vida Silvestre N° 24 del 7 de junio de 1995.** Regula tanto el manejo como el aprovechamiento de la vida silvestre en el país. Indica la obligatoriedad de preparar estudios de impacto ambiental.

**7. Ley N° 41 del 1° de julio de 1998, Ley general del Ambiente.** Establece el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP). Indica la obligatoriedad de preparar estudios de impacto ambiental. Establece las comisiones consultivas ambientales, con participación de la sociedad civil, para analizar temas ambientales y hacer observaciones a la ANAM.

**8. Decreto Ejecutivo N° 43 del 16 de junio de 1999.** Reglamenta la Ley 91 que crea al PNP y establece el ordenamiento del PNP y el Conjunto Monumental de Portobelo.

**9. Decreto Ejecutivo N° 59 del 16 de marzo de 2000.** Reglamenta los estudios de impacto ambiental, ampliando el Capítulo II del título IV de la Ley 41 del 1° de julio de 1998.

**10. Resolución N° AG-0287 del 10 de octubre de 2000.** Crea la Comisión Interinstitucional para delimitar las zonas señaladas en el Decreto N° 43 del 16 de junio de 1999.

- **En su caso, declaración protectora:** (*Monumento, Conjunto, Sitio, Bien de Interés Cultural, etc. de ámbito Local, Nacional, Patrimonio Mundial, etc.*) **Señalar también los casos en los que no existe declaración protectora:**
- **Administración responsable:** (*Local, regional, nacional, mundial*). **Especificar el contenido y alcance de la correspondiente competencia evaluando, en lo posible, el grado de responsabilidad demostrado en el ejercicio práctico de tal competencia: INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA (INAC)**
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien** (*Alto, medio, bajo. Especificar*)

**Principales Actores Vinculados al Parque Nacional Portobelo:** Hay una serie de instituciones y organismos vinculados al distrito de Portobelo, el cual es mayoritariamente parte del área protegida. Dichos actores involucran instancias gubernamentales locales y nacionales, proveedores de servicios públicos así como grupos cívicos, ONGs locales y nacionales, agencias de cooperación internacional y organizaciones comunitarias. El último grupo incluye 23 organizaciones en Portobelo Cabecera, 5 en el corregimiento de Cacique, 4 en Puerto Lindo y otras 4 en el corregimiento de Isla Grande. Las asociaciones locales son en su mayoría comités de:

Instituto Panameño de Turismo (IPAT)

Fondo de Inversión Social (FIS)

Servicio Marítimo Nacional

Protección de las Costas y Aguas Territoriales.

Tierras (PRONAT)

Caja del Seguro Social (CSS)

Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI)

Asociación de Empresarios Turísticos de Portobelo

Asociación Nacional de Ganaderos (ANAGAN)

Asociación para la Promoción de Nuevas Alternativas de Desarrollo (APRONAD)

Centro de Estudio de Promoción de Desarrollo (PRODES)

Centro de Investigaciones de la Flora en Panamá (UP)

Comité Distrital Amalia Garay viuda de Luque

Fundación Natura (Fundación para la Conservación de Recursos Naturales)

Grupo Realce Histórico de Portobelo

#### **FORTIFICACIONES EN LA BAHIA DE PORTOBELO**

1. ATALAYA Norte
2. ATALAYA Sur,
3. FUERTE San Felipe de Sotomayor
4. FUERTE Santiago de la Gloria
5. HORNABEQUE de San Jerónimo
6. BALUARTE Ciudadela San Carlos
7. FUERTE Farnesio
8. Defensas de Buenaventura
9. REDUCTO de San Fernando
10. BATERIA de San Fernando
11. POLVORIN
12. BATERIA de Santiago
13. REDUCTO de Santiago
14. LA TRICHERA

**PLANO DE LA PLANTA. Referencia de autor y época:**

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

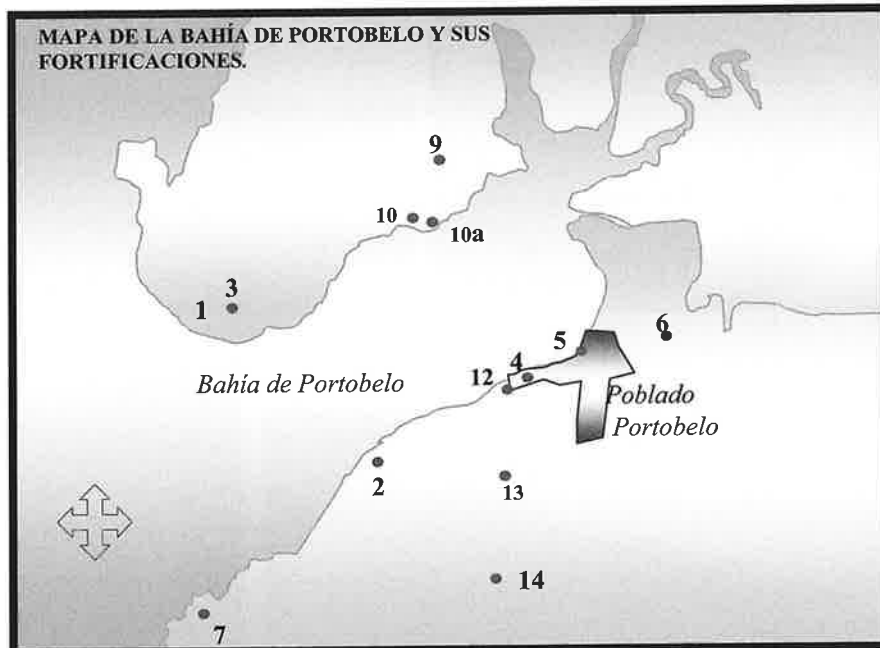
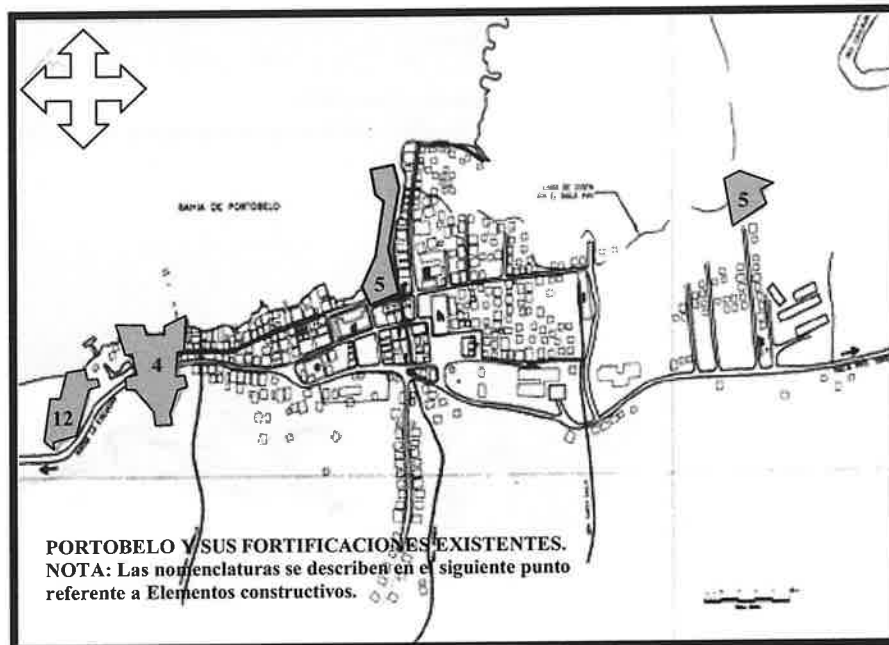
**Propietario:** Federal, INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA (INAC)

**Uso** (Militar, museo, sitio histórico, vivienda, u otros; Especificar): la mayoría de las fortifica se encuentran en uso como sitio histórico, o como vestigio.

**Fecha:** Los datos de referencias son del 2003,

**Asesor:** en gran parte por el reporte de la World Monument Fund

### PLANO DE UBICACIÓN



### FOTOGRAFÍAS

- 0.01.- San Felipe de Portobelo, desde la bahía.
- 4.01.- Santiago de la Gloria, sección frontal.
- 4.02.- Santiago de la Gloria, polvorín, inundación del antiguo nivel de piso.
- 5.00.- Hornabeque de San Jerónimo, vista general desde tierra
- 5.01.- Hornabeque de San Jerónimo, Baterías
- 5.02.- Hornabeque de San Jerónimo, pilotes de los mamparos en tierra

- 5.03.- Hornabeque de San Jerónimo, Garitas
- 5.04.- Hornabeque de San Jerónimo, Garita y Portada de acceso.
- 6.00.- Baluarte, Ciudadela San Carlos, Monumento.
- 5.05.- Hornabeque de San Jerónimo, vista desde el polvorín.
- 5.06.- Hornabeque de San Jerónimo, Acceso principal
- 5.07.- Hornabeque de San Jerónimo, Inundación en las baterías.
- 5.08.- Hornabeque de San Jerónimo, deterioro en los merlones de los parapetos.
- 5.09.- Hornabeque de San Jerónimo, Filtración de humedad en el interior del polvorín.
- 5.10.- Hornabeque de San Jerónimo, Pavimentos fracturados. banquetas fracturadas.
- 5.11.- Hornabeque de San Jerónimo, Banquetas deterioradas.
- 5.13.- Hornabeque de San Jerónimo, Muros dañados.

**Autor de las fotografías:** Sitio oficial Web, Panamá - Portobelo

**Dibujos :** digitalizados por Francisco Muñoz Espejo, por los levantamientos de la World Monument Fund.

**Autor de la Ficha:** Mtro. Francisco Martín Muñoz Espejo

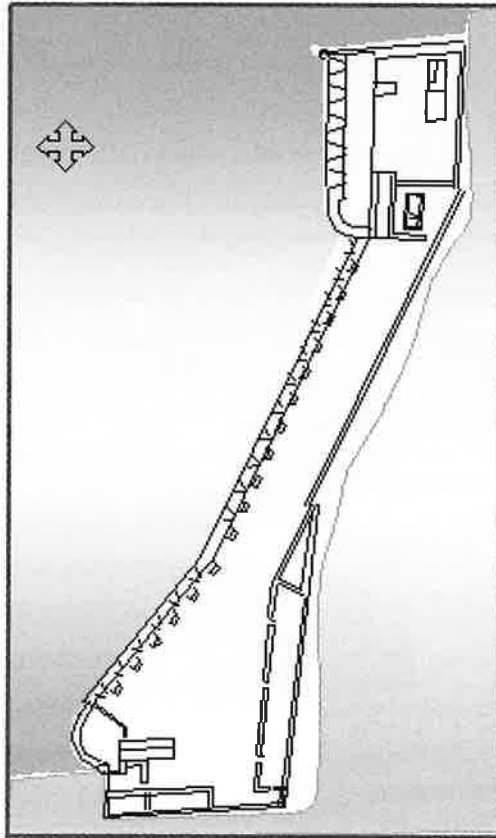




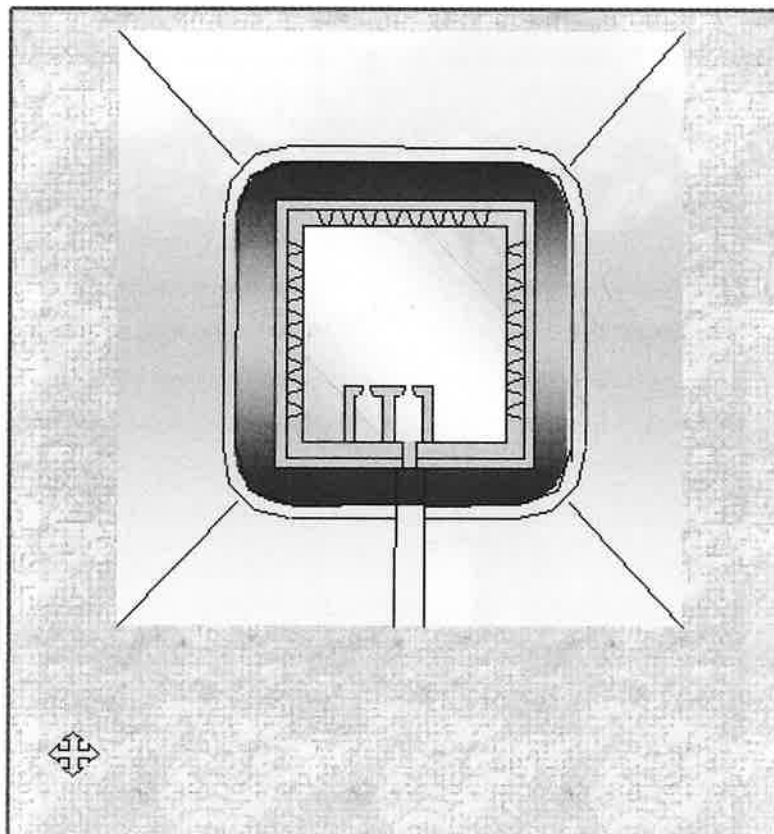




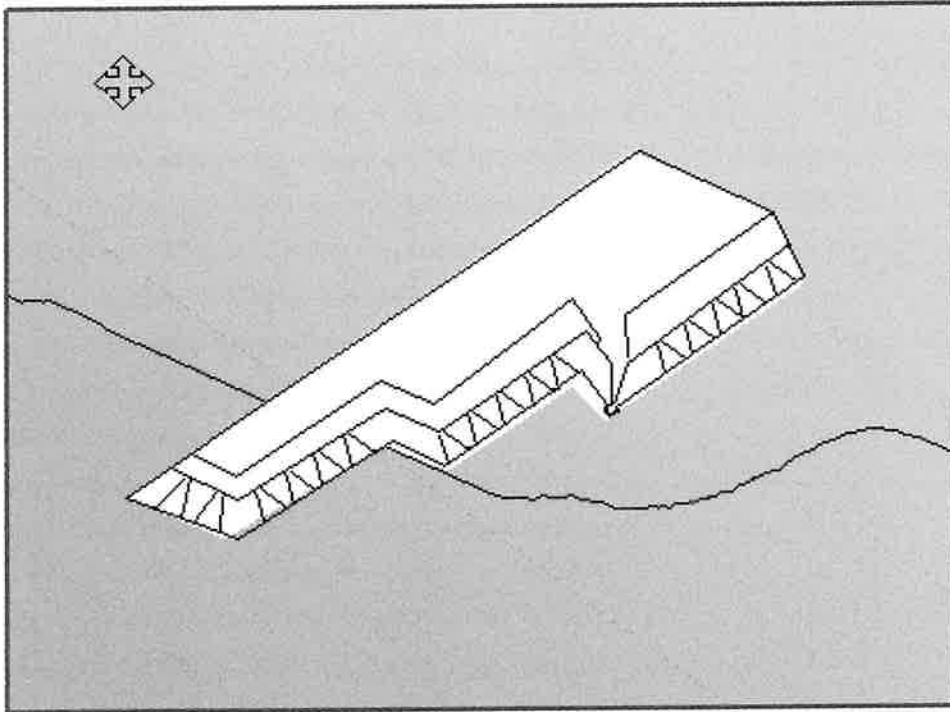




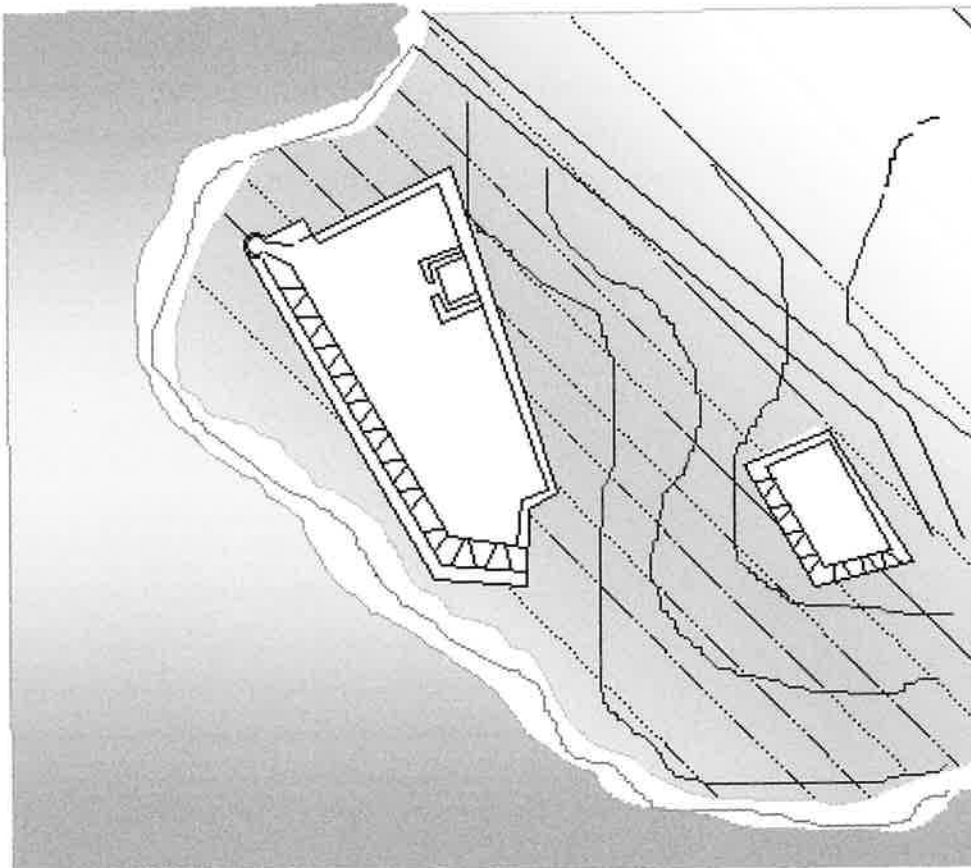
Hornabeque de San Jerónimo



Reducto de San Fernando



Bateria de Santiago. 1



Bateria de Santiago. 2





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### EL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL Y SU CONEXIÓN CON CUBA

Autora. Tamara Blanes Martín. (Cuba)

“El Camino Real e Intercontinental” es un proyecto del Comité Internacional de Itinerarios Culturales que tiene una dimensión geográfica, cultural e histórica de gran valor y significado universal. Esta iniciativa, propuesta por el Comité Nacional de ICOMOS de España, tiene el noble propósito de preservar los recursos históricos, naturales y culturales de una ruta comercial, de forma continúa, desde el siglo XVI al XIX.

Inscribir en este proyecto a Cuba, significa identificar parte de un tramo de esta ruta marítima en tres ciudades históricas cubanas: La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad. Estas están declaradas Monumentos Nacionales y La Habana Vieja y Trinidad están inscritas en la lista del Patrimonio Mundial. El medio y la geografía influyeron en las funciones mercantiles de estas tres ciudades. Sus puertos acogieron a las Flotas y Galeones de la ruta comercial española y luego continuaron con una función comercial destacada en el nuevo reglamento del libre comercio con España y el Caribe.

El Itinerario repercutió en muchos aspectos en estas ciudades. **En la navegación**, por el Arsenal de La Habana, el más importante de América, donde se construyeron modernas embarcaciones durante un largo período. **En los descubrimientos**, porque desde estos puertos zarparon Hernán Cortés, Hernando de Soto y otros expedicionarios para conquistar México, La Florida y otros territorios de América. **En el urbanismo**, porque estos centros generaron una infraestructura de construcciones coloniales domésticas, civiles, religiosas, industriales y militares muy relevantes. **En la ingeniería**, por las espectaculares fortificaciones creadas en estas ciudades que fueron representativas de la moderna arquitectura militar hispanoamericana. **En la minería**, porque el cobre, extraído de las minas de Santiago de Cuba, fueron de los primeros metales que se utilizaron para su explotación, a partir de la última década del XVI. **Y en la cultura** porque el comercio y las relaciones socio-económicas con España, América y África, a través del esclavismo, produjeron un sincretismo cultural y un patrimonio intangible basado en costumbres y rasgos culturales materializados en estas tres ciudades de Cuba.

**Como ciudades históricas.** La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad fueron de las siete primeras villas fundadas en Cuba en el siglo XVI.

**Como ciudades fortificadas.** Hasta el siglo XVIII Cuba contaba con unas 60 fortificaciones. Como consecuencia de las guerras de Independencia y de la guerra hispano-cubano-norteamericana, se incrementaron a más de 400 a fines del siglo XIX. En estas ciudades se concentraron las más importantes.

Las autoridades cubanas actúan en Cuba como los máximos responsables de la conservación de estas ciudades. A partir de 1977 están favorecidas por leyes que garantizan su protección y permanencia debido a su significación histórica, cultural y patrimonial.

## **La Habana**

La Habana fue la ciudad más importante del poder político y económico de Cuba y hoy conserva la misma jerarquía. Por su puerto transitaron anualmente los Galeones y las Flotas de Nueva España (Carrera de Indias) y de la Mar del Sur (Naos de Tierra Firme).

El Centro Histórico tiene 214 hectáreas que es ocupada con 4 000 edificaciones y 900 de alto valor. Su relevancia consiste en la permanencia de la trama urbana original; la homogeneidad ambiental; la variedad de estilos y corrientes artísticas de la arquitectura; la polifuncionalidad de las cinco Plazas, y la combinación del paisaje urbano y de su bahía, que identifican la primitiva condición de ciudad portuaria. Este conjunto urbano es uno de los más grandes y conservados de Latinoamérica.

Las fortificaciones, colocadas en unos veinte kilómetros de costa y en algunas eminencias, tienen una gran connotación histórica, monumental y regional. Representan la evolución formal, conceptual y funcional de la arquitectura moderna militar, cuyo desarrollo se aprecia en tres etapas comprendidas entre los siglos XVI y XIX.

De unas 90 fortificaciones, permanecen 18 que fueron los principales bastiones de la ciudad. Estas obras se identifican por la diversidad de tipologías desarrolladas por la moderna arquitectura militar. Como valiosos ejemplos de los siglos XVI y XVII se levantaron el castillo de la Real Fuerza, primera fortaleza abaluartada en América; los castillos de los Tres Reyes del Morro y San Salvador de la Punta, obras del ingeniero militar Bautista Antonelli, creador del primer sistema defensivo del Caribe hispano; la fortaleza de San Carlos de la Cabaña, representativa de los adelantos de la tecnología militar del siglo XVIII; así como Santo Domingo de Atarés y El Príncipe. Se sumaron como obras menores los reductos de La Chorrera y Cojímar, los torreones de Bacuranao y San Lázaro, las baterías de Los Doce Apóstoles, La Divina Pastora, Santa Clara y los restos de la muralla.

La batería Número 1 de Habana del Este es un genuino ejemplo del siglo XIX. Tiene un especial interés porque es la única de esta tipología que existe en Cuba.

Fue construida entre 1896 y 1898 y está colocada en la costa y noreste del puerto de La Habana. Su tipología responde a una batería de costa semisoterrada. Presenta por el frente de mar cuarteles, traveses, polvorín y baterías descubiertas y por tierra tiene una gran explanada, limitada por un muro aspillado. La batería formó parte de un Frente Marítimo que abarcaba 12 kilómetros para la defensa de La Habana ante la evidente agresión norteamericana y el estallido de la segunda guerra de Independencia de Cuba.

Respondió a un desarrollo armamentista y tecnológico de avanzada. Representó en su momento, lo más moderno de la arquitectura militar desde el punto de vista defensivo y constructivo. Se emplearon las técnicas y materiales de construcción tradicionales y otros que se desarrollaron en el siglo XX, como el cemento Pórtland y el hormigón para el sistema de camuflaje, y los grandes taludes de tierra, para el ocultamiento de las obras y los impactos de la artillería de largo alcance.

A lo largo de 103 años no ha sufrido transformaciones y se integra al Parque Histórico Militar Morro-Cabaña a partir de 1991. Mantiene su autenticidad en el diseño y en el sistema espacial y de comunicación. Tiene afectaciones patológicas por la antigüedad del inmueble, el vandalismo, la falta de mantenimiento periódico, al ambiente marino y la humedad. Está abandonada por la difícil comunicación

y accesibilidad existente con el conjunto monumental del Parque, hecho que provoca el aislamiento del inmueble respecto al flujo de visitantes y a otro tipo de público interesado.

Las posibilidades de reutilización han sido valoradas por la dirección del Parque. La Batería Número 1 tiene las dos declaratorias de Monumento Nacional y Patrimonio Mundial, esta última otorgada en 1982 junto con La Habana Vieja y el resto de las fortificaciones que defendió a la ciudad durante cuatro siglos.

### **Santiago de Cuba**

Santiago de Cuba es la segunda ciudad más importante del país. Aquí hacia escala eventual la Flota española, durante días o semanas, para continuar viaje a los puertos de Veracruz o La Habana.

El Centro Histórico, ubicado a 8 Km. de la boca del puerto, tiene la particularidad de tener un trazado irregular, con calles y callejuelas estrechas y sinuosas. Ocupa una superficie de 3,2 km cuadrados. Por encontrarse en una zona sísmica, las manzanas fueron cubriéndose de construcciones de poca altura y sobre un asentamiento accidentado, que fue obligando a crear escalinatas y miradores naturales. Hoy tiene el valor de conservar la coherencia de la trama urbana original, la arquitectura y la uniformidad ambiental. El paisaje urbano, ligado a las montañas y a la amplia bahía de bolsa, es uno de los motivos más espectaculares y de gran interés histórico.

Esta ciudad contó con valiosas fortificaciones de gran relevancia histórica por su estrategia, funcionalidad y modernas tipologías. Concentró tres frentes defensivos ubicados en la entrada del puerto, en la orilla de la costa y en la ciudad desde el siglo XVII al XIX

El sistema empleado en la entrada del canal del puerto tuvo como primero y más importante bastión, el castillo de San Pedro de la Roca del Morro y como obras secundarias la Estrella, Santa Catalina y la Socapa.

De este a oeste de la costa santiaguera se sumó otro sistema de baterías para enfrentar los posibles desembarcos por tierra. Se construyeron 10 típicas baterías de costa conocidas como Aguadores, Juraguá, Juraguacito, Sardinero, Dejaguayabo, Aserradero, Cabañas, Guaicabones, Someruelos y Punta Blanca.

La ciudad estuvo defendida por el fortín del Adelantado y el castillo de San Francisco, primer bastión de la ciudad y la obra abaluartada más importante después del castillo del Morro. Con las guerras de Independencia, la ciudad fue cercada con una alambrada y se levantaron otros cuantiosos fortines; hoy permanecen los de Yarayó, la Loma de San Juan, el cuartel Moncada y el Viso. Las trazas de éstos respondían a los típicos diseños de las fortificaciones de las guerras de campaña.

De este conjunto el más representativo es el castillo de San Pedro de la Roca del Morro. A pesar de sus casi cuatro siglos de existencia, mantiene su autenticidad.

Aunque su apariencia es medieval, fue construido en 1639 y responde por su traza y su técnica constructiva a la clásica fortificación abaluartada de origen italiano y diseño renacentista. Su sistema espacial se basaba en un dinámico juego de rampas, escaleras, pasadizos y puentes que se comunicaban con las baterías y plataformas.

Está situado en la entrada del canal del puerto de Santiago de Cuba, sobre un peñón de unos 70 metros sobre el nivel del mar llamado morro. Por el canal del puerto se comunicaba con otras baterías colocadas en el puerto y a lo largo de la costa.

Tiene una gran significación histórica porque formó parte de la trilogía de los morros en el Caribe que fueron situados en La Habana y en San Juan de Puerto Rico. Estos fueron realizados por los Antonelli, familia que planeó y diseñó el proyecto defensivo del Caribe hispano. Los castillos del Morro fueron las



fortalezas más importantes del primer sistema defensivo de la región, se adaptaron a la configuración del promontorio, se situaron en las entradas de espectaculares bahías de bolsa y se caracterizaron por su monumentalidad y funcionalidad.

El castillo del Morro está declarado Monumento Nacional e inscrito como Patrimonio Mundial desde 1997. Simboliza la historia de lo que fueron las luchas coloniales y su arquitectura, es la expresión de la labor humana, que se hizo para defender intereses económico, comercial y territorial. Su entorno fue un recurso natural indispensable para desplegar un sistema estratégico bien calculado por ilustres ingenieros militares.

Desde los últimos años del siglo XX, la Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba, incluyó dentro de los planes de restauración, las obras del castillo del Morro y la consolidación de las ruinas de otras baterías que permanecen en su entorno. La población tiene conciencia del alto valor del monumento y, por tanto, lo protege y lo disfruta. Tiene funciones museística, turístico-comercial, recreativa y cultural.

### **Trinidad**

Trinidad no tuvo el mismo desarrollo como las grandes ciudades de La Habana y Santiago de Cuba. Su red de caminos internos era de difícil acceso para establecer una economía dinámica con el resto de las ciudades cubanas. Por tanto, su puerto tuvo una interrelación más directa con las rutas y ciudades marítimas que formaban parte del Itinerario de la Flota. Por este motivo su actividad productiva y exportadora fue más eficaz con otros países del Caribe, Norteamérica y Europa.

En la segunda mitad del XIX, con el desarrollo de la industria azucarera, el ferrocarril y las guerras de Independencia, Trinidad se paralizó en el tiempo. Los ricos hacendados emigraron hacia otras ciudades. Este aislamiento perduró casi un siglo, hasta mediados del siglo XX. Todo este tiempo estuvo desconectada del mundo exterior y sin contar con recursos económicos para asumir transformaciones urbanas.

Su Centro Histórico se presenta hoy como un testimonio de época, con sus casas tradicionales, trazado irregular y empedrado de las calles. La mayoría de sus casas fueron modestas y las más opulentas se hicieron hasta con dos plantas y torres. Se levanta a escala humana. La arquitectura doméstica es la expresión más relevante y representa la típica casa colonial del siglo XIX, así como su homogeneidad ambiental, rasgos que ha conservado más que otra ciudad de Cuba.

Trinidad contó desde el siglo XVIII con un sistema defensivo portuario y de campaña. Colocó baterías de costa y la ciudad cubrió sus alturas dominantes con trincheras, reductos, cuerpos de guardia, cuarteles y polvorines.

En el puerto se creó un sistema en la Punta de Casilda con la batería de San Pedro, y en la desembocadura del río Guaurabo se construyó la batería de La Boca y otras obras menores.

Sobre una elevación que alcanzaba distinguir todo el panorama del valle, la ciudad y sus costas se levantaron los reductos de la Vigía Vieja, la Vigía Nueva y un hospital militar en la altura de la Popa. Además se edificó el reducto de la Barranca, el fuerte de Vizcaya, la batería de Santa Ana y tres polvorines en la ciudad.

Hacia la segunda mitad del XIX se sumaron las conspiraciones y las acciones revolucionarias. Por esta razón, durante este período se incrementó la protección de la ciudad y se sumaron los cuarteles de la artillería, la infantería y la caballería.

En la actualidad se conservan once construcciones militares que presentan diferentes niveles de conservación. El cuartel de Caballería es el mejor conservado y está en vías de rescate.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### 1. Denominación del itinerario

“Camino Real e Intercontinental. Características específicas de los puertos y ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad como ejes fundamentales del tráfico comercial de la Flota española durante los siglos XVI y XVIII”.

### 2. Tipo de utilización (función) del mismo

**Uso principal:** Puertos y ciudades portuarias por el paso de la Flota comercial española.

**Usos secundarios:**

**Otros usos inducidos:**

**Utilización anterior:**

Actualmente estos puertos mantienen esta función por las magníficas condiciones geográficas y sus ciudades son un reflejo de su antiguo esplendor económico-comercial.

### 3. Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario

**Región:** El Caribe

**Estado:** Cuba

### 4. Naturaleza física del itinerario

**Ruta marítima:** Respecto a la isla de Cuba (la mayor de las Antillas), este itinerario incluye tres importantes ciudades portuarias: **Santiago de Cuba, La Habana y Trinidad**, con sus correspondientes infraestructuras defensivas y económicas.

### 5. Recorrido del itinerario

Las tres rutas marítimas, organizadas en el sistema de Flotas y de Galeones, hacían escala en los puertos de **Santiago de Cuba**, (al sur y extremo oriental de la Isla), y de **La Habana**, (al norte y occidente de Cuba y en la boca el Golfo de México). En **Trinidad**, (al sur y en la región central), no llegaba a su puerto la rama de la Flota pero, sin embargo, ejercía un comercio activo con otros puertos importantes de la ruta comercial del Caribe.

### 6. Extensión aproximada:

### 7. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos.

**Transporte marítimo:** galeones y naos

**Viajeros:** Mercaderes españoles, personal administrativo, funcionarios, militares, artesanos, colonos, sacerdotes y otros.

### 8. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos:

- En el puerto de Santiago de Cuba la escala de la Flota es corta porque desde aquí se continuaba viaje hacia su destino final: San Juan de Ulúa, puerto de Veracruz. La estadía es de días o de pocas semanas.
- Desde febrero comienzan a reunirse las Flotas y Galeones en el puerto de La Habana y en abril salían todas las embarcaciones hacia los puertos de Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, puertos oficiales de España. Es decir, hacían escala aproximadamente de 2 a 3 meses o quizás más.
- El puerto de Trinidad mantiene un intercambio comercial sostenido con otros puertos del itinerario de la Flota.

### 9. Ejes fundamentales del itinerario:

Ver el gráfico del acápite 5.

### 10. Hitos o etapas principales del recorrido:

- Flota de la Nueva España: “Carrera de Indias”. **Escala: Santiago de Cuba** (ida) y **La Habana** (regreso)
- Flota de la Mar del Sur: “Nave de Tierra Firme”. **Escala: La Habana.** (regreso)
- Nao de la China: “Galeón de Manila”. **Escala: Veracruz-La Habana.** (regreso).

#### 11. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido:

Centros urbanos: Santiago de Cuba, La Habana y Trinidad. En estas ciudades portuarias se crea una infraestructura urbanística con destacadas construcciones civiles, religiosas, industriales, militares, populares y otras.

Las fortificaciones de estos centros urbanos estaban situadas en lugares estratégicos: puertos, costas y elevaciones.

#### 12. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso:

En Santiago de Cuba transitaba la Flota para hacer aguada y abastecer de provisiones a la tripulación y a las embarcaciones; de las minas del cobre extraían este metal para embarcarlo a España, y se comerciaban algunos productos agrícolas.

La Habana era el puerto más importante porque era el punto de tránsito y concentración de las Flotas y Galeones y necesariamente hacían largas estadías para regresar todas las embarcaciones hacia la metrópoli. Durante este tiempo se reparaban naves en los astilleros, se comerciaba y se generaba una vida popular, con personas de diferentes estratos sociales y económicos.

#### 13. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario

El comercio colonial español, de carácter monopolista, **identificó** económica y culturalmente a todas las ciudades portuarias de la región del Caribe, donde fueron incluidas las ciudades de **Santiago de Cuba, La Habana y Trinidad**. El medio y composición geográfica influyeron en sus funciones económico-mercantiles; éstas fueron partícipes de la explotación del imperio americano cuyas riquezas eran enviadas hacia Europa. Hoy estas ciudades caribeñas son testimonios del poderío económico que les generó el comercio colonial.

Trinidad participó en otro tipo de relación comercial, basado en el intercambio con los propios puertos del Caribe, no directamente con las Flotas y la metrópoli. También practicó el ejercicio del contrabando.

#### 14. Período de utilización

Siglos XVI-XVIII. Durante este período las Flotas y los Galeones usaban dichos puertos cubanos de escala y transbordo. A pesar que fue suspendido oficialmente este itinerario en 1740, dichos puertos siguen manteniendo una función comercial destacada dentro del nuevo reglamento del libre comercio con España y el Caribe, largo tiempo después.

#### 15. Significado del itinerario

**Carácter representativo.** Mercantilismo colonial, caracterizado por una cultura cosmopolita y una tolerancia cultural y religiosa.

**Carácter evocador.**

**Historia de la navegación.** Los astilleros de La Habana fueron famosos en América; aquí se construyeron complejas embarcaciones como los Navíos de Línea que eran lo más modernos del siglo XVIII.

**Historia de los descubrimientos geográficos.** Desde Santiago de Cuba, Trinidad y La Habana partieron Hernán Cortés y sus hombres a conquistar México, y Pedro de Alvarado a conquistar San Juan de Ulúa y Alvarado (estado de Veracruz). También Hernando de Soto salió de La Habana para conquistar La Florida.

**Historia del urbanismo.** Las ciudades de Santiago de Cuba, La Habana y Trinidad son excelentes exponentes de la arquitectura colonial americana. La monumentalidad y riqueza urbanística de La Habana la pone a la altura de una capital virreinal.

**Historia de las obras de ingeniería.** Las fortificaciones creadas en estas ciudades, fueron representativas de la moderna arquitectura militar hispanoamericana y de la evolución de las diferentes tipologías; éstas se caracterizaron por la monumentalidad y funcionalidad.

**Historia de la minería:** Las minas del cobre de Santiago de Cuba fueron de los primeros metales que se utilizaron para su explotación, a partir de la última década del siglo XVI.

#### 16. Simbología que entraña:

El itinerario le asignó una **función estratégica** a Cuba dentro del imperio español.

#### 17. Rituales relevantes:

## **18. Valor sugestivo:**

## **19. Dinámicas que ha generado:**

El comercio colonial generó en Cuba una esmerada cultura; una clase social alta que tuvo la posibilidad de educarse en México y Europa. De aquí surgieron importantes pensadores y científicos cubanos.

El auge de la actividad comercial, sus consecuencias y relaciones socio-económicas con España, América y el continente africano a través del esclavismo, produjeron un sincretismo cultural, unas regiones históricas particulares en la Isla (parte oriental, central y occidental) y al propio tiempo, un patrimonio intangible basado en costumbres y rasgos culturales materializados en cada región.

## **20. Contenidos patrimoniales:**

**Ciudades puertos.** Santiago de Cuba (1515), La Habana (1519) y Trinidad (1514). Estas ciudades formaron parte de las siete primeras villas fundadas en Cuba en el siglo XVI. Sus valores históricos, culturales y patrimoniales hicieron posible que fueran declaradas Monumentos Nacionales y La Habana y Trinidad obtuvieron la distinción de Patrimonio Mundial en 1982.

**Ciudades fortificadas.** Hasta el siglo XVIII estas tres ciudades contaban, en su totalidad, con unas 60 fortificaciones aproximadamente. Debido al desarrollo y a los cambios armamentista, y al traslado de la estrategia militar hacia la campaña por las guerras de independencia, se incrementó el número de las fortificaciones a más de 400, sobre todo, a fines del siglo XIX, como consecuencia de la guerra hispano-cubano-americana.

**Ciudades jurisdiccionales.** **Santiago de Cuba:** Cabecera de Departamento y Obispado. **La Habana:** Capitanía General.

**Ciudades mineras.** Santiago de Cuba.

**Ciudades azucareras.** La Habana y Trinidad, esta última con el Valle de los Ingenios.

## **21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo:**

Óptimo.

## **22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés**

Las autoridades cubanas son los máximos responsables de la valoración y conservación de estas ciudades. A partir de 1976 Santiago de Cuba, La Habana y Trinidad están protegidas por leyes que garantizan su protección, permanencia, restauración y revitalización. Éstas tienen todas las condiciones históricas, culturales y patrimoniales para que susciten interés.

## **23. Otros itinerarios de similar carácter**

Canal Viejo de Bahamas, utilizado antes de sistematizarse (1561) el sistema de Flotas.

## **24. Referencias:**

## **25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso:**

Las investigaciones realizadas y en curso sobre los temas de fortificaciones, poblaciones históricas y paisaje cultural pueden encontrarse en las siguientes instituciones y entidades del país:

- Centro Cultural Juan Marinello. Ministerio de Cultura de Cuba.
- Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología. Ministerio de Cultura de Cuba.
- Instituto Superior Politécnico José Antonio Hecheverría. Ministerio de Educación Superior.
- Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana. Consejo de Estado.
- Parque histórico-militar Morro-Cabaña. Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR).
- Oficina del Conservador de la Ciudad de Trinidad. Consejo de la Administración Municipal del Poder Popular de Sancti Spíritus.
- Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba. Consejo de la Administración Provincial del Poder Popular de Santiago de Cuba.

## **26. Bibliografía**

Ver los anexos divididos en los temas de fortificaciones, poblaciones históricas y paisaje cultural.

## **27. Fotografías**

Se colocan en las respectivas fichas del inventario.





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### REGISTRO DE PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL (Camino Real en Cuba)

#### 1. Denominación del proyecto.

“Camino Real e Intercontinental. Características específicas de los puertos y ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad como ejes fundamentales del tráfico comercial de la Flota española durante los siglos XVI y XVIII”.

#### 2. Definición de los objetivos principales y secundarios que persigue el proyecto (científicos y culturales, sociales, económicos u otros. Especificar en cada caso).

1. Identificar y profundizar en la investigación histórica de este Itinerario marítimo que permaneció durante más de dos siglos en tres ciudades que fueron de las siete primeras villas fundadas en Cuba en el siglo XVI; reconstruir científicamente el Itinerario en la costa norte y sur de la Isla con sus respectivas funciones y reconocer este Itinerario como parte de un sistema creado a escala de la región del Caribe.
2. Crear un inventario de los principales valores tangibles de estas tres ciudades comerciales, priorizando sus fortificaciones que se originaron para mantener la estabilidad y la protección de estas ciudades coloniales y por sus valores patrimoniales.
3. Difundir el valor científico, histórico, patrimonial, económico y socio-cultural del Itinerario y su repercusión en el desarrollo de estas tres ciudades cubanas en instituciones culturales y académicas del país y en el resto de la región del Caribe.
4. Promover y apoyar la conservación y restauración del patrimonio cultural y natural de estas ciudades, sobre todo de las fortificaciones.
5. Velar para que se cumplan las leyes de protección de estas ciudades históricas con sus fortificaciones, de las cuales La Habana y Trinidad tienen la condición de Patrimonio Mundial.

#### 3. Marco en el que se inscribe el proyecto. (Privado, público, nacional, regional, internacional).

El proyecto se inscribiría a escala nacional.

#### 4. Estados, regiones y comunidades afectadas. Grado de participación de cada uno de ellos y expectativas.

Este proyecto tendría una expectativa regional por los nexos históricos, económicos y sociales que Cuba siempre tuvo con las principales ciudades comerciales de la región del Caribe. Si el proyecto del Camino Real e Intercontinental se extiende en otras antiguas ciudades coloniales como Santo Domingo, Puerto Rico, Cartagena de Indias, Venezuela, Panamá y Veracruz, esta interconexión histórica daría pie a preparar un macroproyecto que involucraría estas ciudades en su conjunto para un posible recorrido o corredor cultural, que pueda ser conocido y visitado. Este proyecto tendría una repercusión socio-cultural y económica importante para los países mencionados.

#### 5. Participación de las poblaciones involucradas.

En las ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad tendrían la participación de técnicos y especialistas que trabajan en esta esfera brindando información, haciendo inventarios e investigación. También existen los medios masivos de comunicación como Casas de Cultura y Museos apropiados para desplegar algunos de los diseños de actuación.

#### 6. Entidades públicas y privadas que intervienen en el proyecto y función asignada a cada una de ellas.

En Cuba se puede contar con entidades del Estado que pueden intervenir en el proyecto; entre las principales se puede contar con las siguientes:

**Coordinación:** Comité Cubano de ICOMOS, Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología (CENCREM).

**Investigaciones científicas:** Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología (CENCREM), del Ministerio de Cultura de Cuba.

**Educación:** Instituto Superior Politécnico José Antonio Hecheverría del Ministerio de Educación Superior y CENCREM.

**Conservación, Restauración e Inventarios:** CENCREM, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (Consejo de Estado); Oficina del Conservador de la Ciudad de Trinidad (Consejo de la Administración Municipal del Poder Popular de Sancti Spíritus) y Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba (Consejo de la Administración Provincial del Poder Popular de Santiago de Cuba).

**Promoción:** Parque Histórico Militar Morro-Cabaña (Fuerzas Armadas Revolucionarias) y medios masivos de comunicación (prensa, radio y televisión) del país.

#### **7. Medios de financiación del proyecto.**

No se cuenta con ningún financiamiento. Se aspira que el proyecto se encamine con el aporte voluntario de investigadores y especialistas que trabajan en el mismo perfil. Se analiza captar aquellos profesionales que sus contenidos de trabajo coincidan o se relacionen directamente con el tema del proyecto para que pueda aportar sin grandes implicaciones.

#### **8. Medios logísticos (especificar)**

Teniendo en cuenta lo anterior, los profesionales pueden utilizar los mismos medios de trabajo que le brindan sus respectivas instituciones.

#### **9. Fases de ejecución del proyecto, estado (inicial, final, etc.) y duración prevista.**

Este proyecto se ha iniciado desde hace dos años y se prevé desarrollarlo en un espacio de 3 a 5 años más.

#### **10. Planteamiento conceptual y metodológico.**

Teniendo en cuenta la significación geográfica de Cuba dentro del contexto del Caribe, y su vinculación directa con el Camino Real e Intercontinental, se seleccionaron las ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad por las históricas funciones que realizaron como puertos de escala desde el siglo XVI, que garantizaban el desarrollo del monopolio mercantil impuesto por la Monarquía española en sus colonias de América e interconexión con otras colonias. Actualmente, estas tres ciudades conservan sus jerarquías respecto a las demás ciudades cubanas y poseen un patrimonio cultural muy valioso.

Metodológicamente se ha organizado el trabajo de la siguiente manera.

- Identificación del Itinerario Cultural y realización de la ficha de Identificación
- Reconstrucción del Camino Real e Intercontinental en Cuba
- Recopilación bibliográfica y documental.
- Confección de inventarios de ciudades históricas y fortificaciones.
- Captación de colaboradores voluntarios.
- Realización de la primera fase del proyecto. Organización metodológica.
- Difusión del trabajo a través de una publicación.

#### **11. Equipo técnico y profesionales involucrados en el mismo (especificar).**

La primera fase del proyecto se contó con la siguiente estructura y la colaboración de especialistas:

##### Responsable del Proyecto

Lic. Tamara Blanes Martín (miembro votante del CIIC en Cuba)

##### Colaboradores

Lic. Carlos Venegas Fornias

Arq. Isabel Rigol Savio

Dra. Arq. Idamnis Monteagudo Rodríguez

Se mantiene la responsable del proyecto, Lic. Tamara Blanes Martín, y la colaboración del Arq. Nelson Melero y otros se cuenta para la segunda etapa.

## **12. Planes contemplados por el proyecto**

1. Realizar investigaciones históricas.
2. Confeccionar inventarios del patrimonio inmueble, las ciudades históricas y, en especial, de las fortificaciones.
3. Difundir el Patrimonio Cultural del Camino Real e Intercontinental en Cuba.
4. Promover la conservación y restauración de los bienes culturales de este Itinerario y sobre todo de las fortificaciones por su antigüedad, modernidad y valor patrimonial.
5. Velar para que se cumplan las leyes de protección de estos inmuebles.

## **13. Estudios, actuaciones e investigaciones realizadas y en curso (especificar el alcance y contenido de los mimos).**

- Registrados y concluidos parcialmente las tres fichas de inventario de las Ciudades Históricas de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad.
- Efectuada una bibliografía sobre Paisaje Cultural de estas tres ciudades y propuesta de una ficha de inventario sobre este tema.
- Confeccionada una bibliografía sobre Arquitectura de Tierra y propuesta de una ficha de inventario sobre este tema.
- Ejecutada una ficha de Identificación del Camino Real e Intercontinental de Cuba.
- Realizada una extensa recopilación de las fuentes bibliográficas de las fortificaciones de Cuba y la región.
- Confeccionadas las fichas de inventario de 7 fortificaciones de la Ciudad de La Habana de 18 que se conservan. El resto están en proceso de ejecución.
- Se hacen investigaciones de las fortificaciones de la Ciudad de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad que están en proceso de inventarios.
- Se han hecho captaciones en Panamá y Venezuela para sistematizar el inventario de las fortificaciones y para crear vínculos y apoyos.
- Se ha publicado en el libro El patrimonio intangible y otros. Aspectos relativos a los itinerarios culturales, (Pamplona, 2001), la ficha de Identificación del Itinerario Cultural en Cuba, las Fuentes Bibliográficas, mapas y planos concernientes a las fortificaciones, a las poblaciones históricas de La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad y la Organización Metodológica de la Primera parte del Proyecto.
- Se trabaja en la captación de colaboradores profesionales dedicados a distintas disciplinas para continuar y diversificar las investigaciones e inventarios hacia otras áreas.

## **14. En su caso, referencias descriptivas sobre aspectos sustantivos incluidos en la ejecución práctica del proyecto.**

Lo más relevante ha sido la confección de los inventarios de las fortificaciones que comprenden las más representativas de la ciudad, con un material fotográfico abundante que fue entregado en CD al CIIC en diciembre del 2002. Este inventario forma parte también del Registro de Inventario que ejecuta el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural en Cuba.

También se hizo el inventario de 9 fortificaciones que comprende la Ruta Fortificada de Isla Margarita. Este fue el resultado de un curso-taller cuyas fichas de inventario, además, de utilizarse para el CIIC, forman parte del Inventario de monumentos que tienen las Oficinas de CORPOTUR, en Isla Margarita. Este trabajo ya forma parte de la interconexión que tiene el proyecto de Cuba con otro país del área.

## **15. Tipos de uso que se pretende recuperar o introducir.**

Se tiene la intención de proteger, recuperar y conservar estas tres ciudades, cuyo comercio colonial y jerarquía política, económica y social generaron un patrimonio de estimable valor que ha permanecido hasta nuestros días. Los vínculos entre estas ciudades puede engendrar una Ruta para el desarrollo del Turismo Cultural en Cuba. También es factible recuperar aquellas ciudades comerciales de la costa que eran partícipe del comercio generado por la Antigua Flota y establecer una Ruta más abarcadora que comprende Santo Domingo, Puerto Rico, Cartagena de Indias, Venezuela, Panamá y México como se explicó en el acápite 4.

## **16. Recursos económicos existentes, previstos y potenciales para el uso del itinerario y usuarios potenciales.**



No se cuenta con fuentes de financiación sino el esfuerzo que hagan los colaboradores apoyados por sus respectivas instituciones como dice el acápite 6. Sin embargo, se pueden prever programas de cooperación ulterior entre los países de la región.

Los usuarios potenciales pueden ser la misma población cubana y un turismo especializado internacional.

**17. Beneficios principales y marginales, en su caso que se espera obtener.**

1. Rescatar la identidad que une a todos los países de la región del Caribe, la historia y la cultura.
2. Conservar el patrimonio del Camino Real Intercontinental para favorecer el intercambio histórico-cultural entre estos países.
3. Preservar su patrimonio tangible e intangible.
4. Estimular el desarrollo económico de estas ciudades como La Habana, Santiago de Cuba y Trinidad y los países involucrados.
5. Fomentar programas de inversión en este corredor cultural.
6. Fortalecer los vínculos de cooperación y amistad entre los países del corredor cultural.

**18. En su caso, logros obtenidos hasta la fecha.**

1. Identificar la Ruta del Camino Real en la costa norte y sur de la Isla.
2. Crear las bases para realizar el proyecto, efectuando amplias bibliografías sobre el patrimonio fortificado y de las tres ciudades cubanas identificadas en la Ruta.
3. Haber hecho, en gran medida, la metodología del inventario de las fortificaciones que se inició a partir del Congreso de Ibiza en 1999.
4. Empezar el inventario de las fortificaciones cubanas.
5. Haber creado las estrategias de trabajo de acuerdo a las características específicas de Cuba para hacer viable el proyecto.
6. Haber difundido y fomentado en otras áreas de la región la metodología y la realización de los inventarios de las fortificaciones.
7. Posibilitar que los inventarios tengan la doble utilidad de ser utilizados para el Proyecto del Camino Real Intercontinental y para el uso particular de los países involucrados en el proyecto.

**19. Imprescindible: cumplimentar y adjuntar el modelo de Ficha de Identificación de un Itinerario Cultural elaborada por el CIIC DE ICOMOS.**

Confeccionado por: Tamara Blanes Martín

Fecha: 2004



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:** La Habana

**PAÍS:** Cuba.

### UBICACIÓN

**LOCALIZACIÓN (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)**

Provincia Ciudad de La Habana.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO (Coordenadas geográficas, UTM, Altitud sobre el nivel del mar)**

Está situada a 23° 9' 26" de latitud y los 76° 4' y 34" de longitud occidental de Cádiz, en la costa norte y occidental de la Isla de Cuba, sobre los arrecifes del canal de entrada al puerto y a unos dos metros sobre el nivel del mar. (Jacobo de la Pezuela. Diccionario, geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba. Imprenta Mellado, Madrid, 1863. p. 18. Tomo tercero)

**MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS (a escala nacional, regional y local)**

(Ver imágenes 1 y 2)

Respecto a la región del Caribe, su posición geográfica fue privilegiada por su cercanía con el Golfo de México, el Estrecho de la Florida y el Atlántico.

A escala internacional se puede llegar en barco y atracar en el puerto y por el aeropuerto internacional "José Martí". A escala nacional y local tiene acceso por la Vía Monumental (paralela a la costa norte); ésta desemboca en el túnel que atraviesa el canal del puerto para llegar a la ciudad. Las otras vías son a través de la lancha de Regla y Guanabacoa (sureste) que atraviesan la bahía; por el malecón habanero (norte), y por la red de calles y calzadas que antiguamente eran los principales ejes de comunicación de la ciudad antigua con La Habana extramuros (oeste).

**MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO (resaltando las vías de comunicación existentes en el contexto regional y, en su caso, nacional e internacional)**

(Ver imagen 3)



Imagen 1. Dibujo recorrido Flota en La Habana

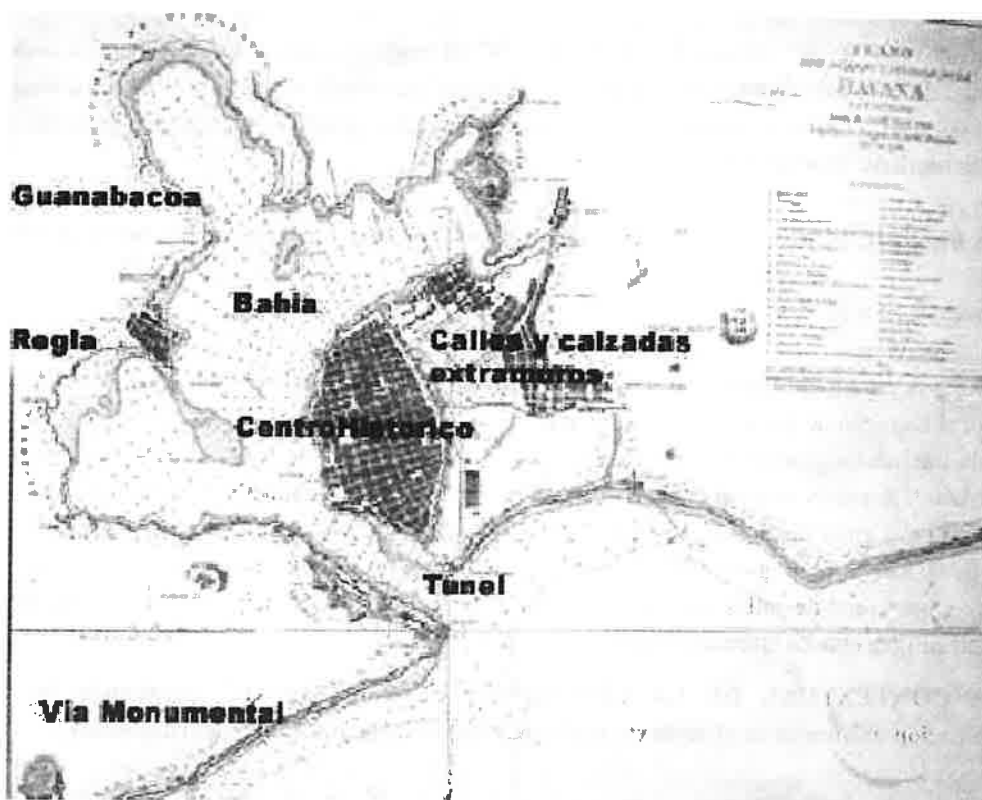


Imagen 2. Plano José del Río, 1798



Imagen 3: Mapa conceptual.

### PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

**ÉPOCA DE FUNDACIÓN** (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias, particularmente en aquellos casos en que tenga especial relación con el diseño de las vías de comunicación de la época)

La primera fundación de San Cristóbal de La Habana es en 1514, en un lugar aún impreciso de la costa sur, entre Batabanó y la playa del Rosario; las condiciones ambientales y geográficas inadecuadas, hicieron que se trasladara hacia la costa norte, en la margen derecha del río llamado por los españoles La Chorrera y por los indios Casiguaguas; hoy es conocido por el río Almendares. Su tercer y último emplazamiento es en noviembre de 1519, en la margen derecha del canal del puerto de Carenas.

**FUNCIÓN** (de origen y cambios posteriores: capilla, posta, fuerte, puerto, centro de producción minero o agropecuario o industrial, abastecimiento, cabecera política o administrativa, etc.)

Fue la ciudad más importante del poder político y económico de Cuba. En 1592 se le otorga el título de ciudad y desde la primera mitad del XVII el de capital de la Isla. Actualmente conserva la misma jerarquía.

**CANTIDADES DE POBLACIÓN** (datos sucesivos, con fechas. De ser posible, incluya información sobre procesos migratorios relacionados con el uso de los itinerarios históricos)

La Habana tenía más de noventa mil habitantes a fines del XVIII y cuenta con casi medio millón en el siglo XIX, período en que comienza a emigrar las clases sociales poderosas hacia la periferia del casco antiguo. En el censo de 1995 la primitiva ciudad o Centro Histórico de La Habana Vieja cuenta con 70 658 habitantes y se ha caracterizado por tener más de la mitad (56.5%) de inmigrantes, es decir, personas que proceden de otros municipios o del resto de las provincias del país. En el año 2004 la provincia de Ciudad de La Habana tiene una población de más de 2 millones de habitantes y tiene 15 municipios; La Habana Vieja es el más importante de éstos. (Datos tomados del Plan de Desarrollo Integral de La Habana Vieja. Documento inédito).

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

El Centro Histórico de La Habana Vieja, tiene una traza poligonal, con calles rectilíneas. La ciudad se desarrolla a partir del puerto (noreste) hacia tierra (suroeste y noroeste). Las murallas cerraron esta parte a lo largo de unos 5,000 metros.

**IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL** (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc. Resalte los procesos relacionados con la utilización de los itinerarios culturales asociados con la ciudad histórica. P. Ej.: Movimientos poblacionales relacionados con rutas de peregrinación, influencia histórico-cultural recibida a través del camino, procesos comerciales, etc.)

En el puerto de La Habana concluía el recorrido del Camino Real Intercontinental realizado sistemáticamente por la Flota comercial española; además, aquí comenzaba el retorno a los puertos de

Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, en España, lugar donde se originaba el Itinerario. Este es la verdadera relevancia de La Habana.

Entre febrero y abril este puerto acogía a las naves de la Flota española que atracaba con una caudalosa fortuna de metales preciosos y fabulosos tesoros, sedas preciosas e incontables productos y mercancías sofisticadas que también venían de Filipinas y del Lejano Oriente a través del puerto de Acapulco. Este trasiego comercial proporciona un desarrollo económico-mercantil en la primitiva villa de La Habana y, al mismo tiempo, repercute en una espléndida y variada actividad constructiva realizada por expertos maestros de oficios e ingenieros militares.

Desde la primera mitad del siglo XVI, además de su condición de puerto de tránsito, se había convertido en una base de operaciones para la conquista de la América septentrional por su proximidad a la península de la Florida.

### **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS (Resaltando, en su caso, los hechos históricos relacionados con el uso histórico de los itinerarios culturales)**

Cuando desaparece la Ruta creada por la Flota y el monopolio comercial en la segunda mitad del XVIII, La Habana tiene todas las condiciones creadas para continuar su progreso; entre otros factores, contribuye el libre comercio con el resto de las colonias americanas. El desarrollo sistemático de La Habana fue el producto de esta importante función comercial desde su origen, cuya evolución respondió al proceso económico, político y social que España tenía sobre sus colonias en América.

En la ciudad se practicaba el contrabando, la clase social alta dominaba el comercio y la agricultura en la parte occidental de la Isla y la abundancia de ricas maderas como la caoba, el cedro y otras, posibilitan la creación de los Astilleros desde 1608; los navíos construidos aquí se consideraban los mejores de América. Un año después de la toma de La Habana por los ingleses (1762), entra en una etapa trascendental en su historia; el puerto se convierte en un excelente exportador de azúcar, la ciudad sería la imagen de una jerarquía político-administrativa superior y cambia de aspecto; se demuelen edificios y se construyen otros de mejor calidad.

Durante el siglo XIX se inaugura la primera línea de ferrocarril (1837), se establecen grandes almacenes en la zona portuaria de Regla y la Zanja Real es sustituida por el nuevo acueducto de Fernando VII. Los sectores urbanísticos y sociales están muy bien definidos; hacia el sur se crean en el entorno de la bahía, barrios como los de Jesús María y Atarés para la población más pobre; hacia el centro y noroeste se asientan los artesanos y comerciantes; y la clase privilegiada se comienza a trasladar sistemáticamente hacia el barrio del Cerro (extramuros) y el Reparto de las Murallas (espacio donde estaba situada la muralla). Se ordena el crecimiento de extramuros con un eje vial importante como el Paseo del Prado y el Paseo de Carlos III que se conectaba con la residencia de verano de los Capitanes Generales. Aparecen amplias calzadas como la Calzada de Monte y la del Cerro y a fines de ese siglo el barrio del Vedado. En el recinto intramural se quedan los habitantes de la clase media y profesional y se mantiene las principales actividades religiosas, comerciales, administrativas y de gobierno.

Entre 1902 y 1958 (período republicano), los edificios de La Habana intramuros se reconstruyen, ganan en altura y los grandes edificios conventuales como los de San Francisco, Santa Clara y Belén se convierten en secretarías de gobiernos. Definitivamente, el aspecto habitacional pierde su carácter aristocrático y se quedan profesionales de clase media, pequeños comerciantes y trabajadores asalariados. La alta burguesía se traslada masivamente hacia el barrio del Vedado y otros pequeños burgueses hacia los barrios de Santo Suárez y la Víbora.

### **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

**RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (Especifique la información relativa a las vías de comunicación en las diversas etapas históricas; las redes de comercio, intercambio, etc., de las que haya formado parte en las diversas etapas históricas; y los datos actuales sobre la ciudad en relación con las vías de comunicación)**

El puerto contaba con una bahía de bolsa, ventajosa por su gran extensión, buen fondeadero y amplias ensenadas, precedido por un estrecho canal de más de media milla de largo. Este tenía una capacidad para albergar hasta mil embarcaciones en los primeros siglos de la colonia.

Desde principios del siglo XVI, el puerto daba acogida a las naves que venían por la ruta de navegación y comercio del Canal Viejo de Bahamas. Su situación se torna aún más privilegiada respecto al movimiento de la ruta comercial del Caribe, por cuanto desde 1541 el puerto habanero ya era el punto de reunión de las Flotas de Tierra Firme y de Nueva España. Oficialmente la Ruta recorrida por la Flota se suspende en 1740 aunque en la práctica continúa su recorrido muchos años después. En el siglo XXI, el puerto se mantiene con la misma función importante, da acogida a barcos petroleros, a otros de carácter comercial y Cruceros entre otros.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD (Especifique el tipo de redes de comunicación de las que formó y forma parte de la ciudad)**

**LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA (Especifique la información disponible sobre los recorridos históricos de las rutas que atravesaban la ciudad; cuando sea posible, incluso las que actualmente hayan desaparecido; y su relación con el diseño actual de la ciudad)**

Las vías de comunicación son las mismas en el interior de la ciudad histórica: la red portuaria sigue funcionando igual respecto a la ciudad y la morfología urbana, con sus calles rectilíneas, interrumpidas por las plazas y plazuelas, se mantiene intacta aunque con leves transformaciones. Lo único que ha perdido ha sido la muralla que delimitaba el espacio de la primitiva ciudad con la de extramuros; hoy estos espacios edificados están fusionados armónicamente.

**ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD (Resaltando los casos de bienes relacionados con el camino y su funcionalidad: centros administrativos del camino, locales históricos de entidades relacionadas con la definición de normas aplicables al camino, postas, almacenes, sistemas defensivos, señales, signos y símbolos relacionados con el camino, centros de hospedaje, hospitales, templos, etc. Incluya información relativa al papel del elemento patrimonial respecto a la utilización del camino y la etapa correspondiente)**

La rica tradición constructiva y artesanal, heredada de los maestros de oficios, legó una arquitectura muy expresiva en iglesias, conventos y viviendas. El Centro Histórico, que ocupa 214 hectáreas (242 manzanas, 4 000 edificaciones, y 900 de alto valor) se caracteriza por el valor patrimonial de su arquitectura, la coherencia de su estructura y homogeneidad ambiental. Alrededor de las plazas se nucleó un conjunto de edificios con amplios soportales, viviendas señoriales y otras obras refinadas, acordes con las diferentes funciones civiles, comerciales y religiosas: este sistema dinámico de plazas y plazuelas distinguía a La Habana de otras ciudades latinoamericanas que centralizaban sus actividades en una sola plaza. La primitiva villa contó con la Plaza de Armas, la Plaza San Francisco, la Plaza Vieja, La Plaza de la Catedral y la Plaza del Cristo del Buen Viaje.

Como edificios destacados se conservan las iglesias del Espíritu Santo, La Merced, el Santo Ángel Custodio, la antigua iglesia de Paula, el Santo Cristo del Buen Viaje, la Catedral; de carácter religioso y conventual también se encuentran el Palacio del Arzobispado, el Seminario de San Carlos y San Ambrosio y los conventos de Nuestra Señora de Belén, San Francisco de Asís, Santa Teresa y Santa Clara. En cuanto a los edificios civiles se encuentran el Palacio del Segundo Cabo, el Palacio de los Capataes Generales y la antigua Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana; las construcciones domésticas existen excelentes ejemplos en el Palacio de los Condes de Santovenia, Palacio Pedroso, Palacio Velasco y las casas de Luis Chacón, Lombillo, Marqués de Arcos, Marqueses de Aguas Claras, Condesa de la Reunión, la Obrapía y los Condes de Jaruco.

A principios del siglo XX, en la zona de extramuros se conservan edificios como el Capitolio, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Bacardí, la fábrica de tabaco Partagás, el Paseo del Prado, el Palacio

Presidencial, los hoteles Plaza e Inglaterra, el teatro García Lorca y la Lonja del Comercio Esta franja, de La Habana extramuros de los siglos XIX y XX, está incluida en el municipio de La Habana Vieja, y en la declaratoria de Patrimonio Mundial. (Enrique Capablanca y Carlos Venegas: La Habana Vieja. Trinidad. Patrimonio Cultural de la Humanidad, Editorial Letras Cubanas, La Habana. 1998, pp 7-71).

Las fortificaciones, colocadas en unos veinte kilómetros de costa y en algunas eminencias cercanas para proteger y defender a la ciudad, tienen una gran connotación histórica, monumental y regional. Representan la evolución formal, conceptual y funcional de la arquitectura moderna militar, cuyo desarrollo se aprecia en tres etapas comprendidas entre los siglos XVI y XIX.

Como valiosos ejemplos de los siglos XVI y XVII se levantan el castillo de la Real Fuerza, primera fortaleza abaluartada en América; el castillo de los Tres Reyes del Morro, obra cumbre del ingeniero militar Bautista Antonelli, creador del primer sistema defensivo del Caribe hispano; el castillo San Salvador de la Punta, colocado en el otro extremo del canal por el mismo ingeniero; la fortaleza San Carlos de la Cabaña, representativa de los adelantos de la tecnología militar del siglo XVIII; así como Santo Domingo de Atarés y El Príncipe. Se suman como obras menores los reductos de La Chorrera y Cojímar, los torreones de Bacuranao y San Lázaro, las baterías de Los Doce Apóstoles, La Divina Pastora y Santa Clara, restos aislados de la muralla y la batería Número 1 de Habana del Este, genuino ejemplo del siglo XIX. Estas obras se identifican por la diversidad de tipologías desarrolladas por la arquitectura militar hispanoamericana. (Tamara Blanes Martín: Fortificaciones del Caribe, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 2001)

Estos elementos materiales patrimoniales coexisten actualmente y brindan una lectura muy clara del sistema defensivo portuario de La Habana, que protegía la infraestructura portuaria colonial y, al mismo tiempo, parte del Camino Real Intercontinental.

## CONSERVACIÓN

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)**

El conjunto urbano de La Habana Vieja es uno de los más grandes y conservados de Latinoamérica. Las fortificaciones que permanecen se conservan en buen estado, sobre todo las abaluartadas que fueron los principales bastiones de la ciudad.

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS (Especifique si se conservan los trazados de antiguas rutas, su uso actual, su importancia para las comunicaciones en el interior de la ciudad y de ésta con el exterior, existencia de elementos patrimoniales –calzadas, protecciones, diseños, etc.- relacionados con la ruta histórica misma)**

El Itinerario desaparece en la segunda mitad del XVIII, pero la ciudad histórica de La Habana Vieja mantiene la relación estrecha e imagen de puerto-ciudad, y más cuando esta última surge a la orilla de su bahía, a partir de la cual comienza todo su desarrollo en dirección norte-sur y este-oeste.

### **AUTENTICIDAD (Formas, materiales y técnicas. En su caso, superposiciones posteriores con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados).**

El Centro Histórico de La Habana Vieja se caracteriza por el valor patrimonial de su arquitectura como reflejo de la relevancia histórica que le brindó el Itinerario. Aún conserva la coherencia de su estructura urbana, representativa de diferentes períodos histórico-culturales. Entre sus atractivos se encuentran la permanencia de la trama urbana original; la variedad de estilos y corrientes artísticas de la arquitectura como la colonial, barroca, neoclásica, art Déco, art Nouveau, ecléctica y neocolonial; la homogeneidad ambiental; la caracterización polifuncional de las cinco Plazas y la combinación del paisaje urbano y de su amplia bahía que identifican la primitiva condición de la ciudad portuaria.

Las fortificaciones mantienen su autenticidad, tal como se edificaron entre los siglos XVI y XIX.

Por la conservación y excepcionalidad de esta ciudad histórica le otorgan la distinción de Monumento Nacional en octubre de 1978, y se inscribe con su sistema de fortificaciones coloniales en la lista del

Patrimonio de la Humanidad en diciembre de 1982. (Tamara Blanes Martín: "Centro histórico urbano de la ciudad de La Habana y su sistema de fortificaciones coloniales". Boletín Patrimonio y Desarrollo, No. 2/2000. p. 1. Publicación trimestral del Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural / Ministerio de Cultura de Cuba)

**INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucciones, etc., con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados)**

El centro histórico se ha mantenido casi íntegro. En cuanto a las fortificaciones, de 90 permanecen 18. Las desaparecidas fueron, sobre todo, las construidas a lo largo de la costa oeste en la segunda mitad del XIX; la mayoría se destruyeron al levantarse el malecón habanero (11 km) desde principios del siglo XX.

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

En 1993 se promulga el Decreto Ley No. 143 que designa a la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana a garantizar el desarrollo sostenible de La Habana Vieja, con un plan de rehabilitación autofinanciada, y se declara como "Zona Priorizada para la Conservación", con plena subordinación al Consejo de Estado. Este Decreto fortaleció su "condición de institución cultural con personalidad jurídica propia y jerarquía para obtener recursos financieros para la conservación y restauración del territorio y ejercer facultades administrativas relativas a la planificación, al control urbano y al tributo"... Se basó en el principio de la autosustentabilidad y desarrollo de la población.

Este plan ha sido muy eficaz para el rescate de la ciudad antigua y de sus habitantes. (Tamara Blanes Martín: "Conservación y restauración de centros históricos urbanos en ciudades cubanas". Seminario Internacional de ciudades históricas iberoamericanas. Toledo, España 16-20 de junio 2001, publicado por el Comité Nacional español de ICOMOS. Los datos fueron extraídos del Plan de desarrollo integral de La Habana Vieja. Documento inédito.)

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alta, media, baja. Especificar)**

El grado de implicación es alto. El proceso de restauración que se ejerce en La Habana Vieja es un ejemplo relevante del plan de desarrollo integral de un Centro Histórico, donde se apoya la vocación residencial que le otorga su más alto valor intangible.

**PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA (Resaltando su incidencia sobre los itinerarios culturales)**

La Habana Vieja sufre algunas pequeñas transformaciones en el espacio que colindaba con la muralla en el siglo XIX. Al no poder extenderse la ciudad hacia la parte de extramuros, algunas casas ganan en altura y algunos trozos de calles se transformaron en callejones. La muralla se derriba paulatinamente a partir de 1863 y la ciudad de intramuros se fusiona con la de extramuros. Este fue la transformación de la ciudad histórica cubana que fue la única que tuvo una vinculación directa y sistemática durante casi tres siglos con el Itinerario del comercio de España con América.

**ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc., resaltando los elementos relacionados con los itinerarios culturales). Descripción.**

Tiene en su entorno lo urbano, industrial y paisajístico. El Centro Histórico está rodeado por enormes barriadas que conforma la ciudad en su totalidad, hacia el sur, el extremo oeste y el este, y cruzando la bahía están los poblados de Casablanca, Regla y Guanabacoa. Las industrias se centran fundamentalmente en el fondo de la bahía y al sureste. La belleza del paisaje natural de la bahía habanera y la costa norte son predominantes y caracterizadores de la ciudad histórica y esa relación tan directa con el mar que fue quien le dio su origen y desarrollo.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales y eficacia de los mismos)**

La Constitución de la República de Cuba cuando aprobó las dos leyes de protección de los bienes patrimoniales en 1977, también aprobó la ZONA DE PROTECCIÓN, que es la categoría empleada para



proteger el área contigua a un monumento declarado, que incide en éste directa o indirectamente. Por tanto, la zona de protección se incluye en las tareas de conservación.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Media.

**Confeccionado:** Tamara Blanes Martín

**Fecha:** 2004

**FOTOGRAFÍAS**



Vista Parcial de la Habana Vieja

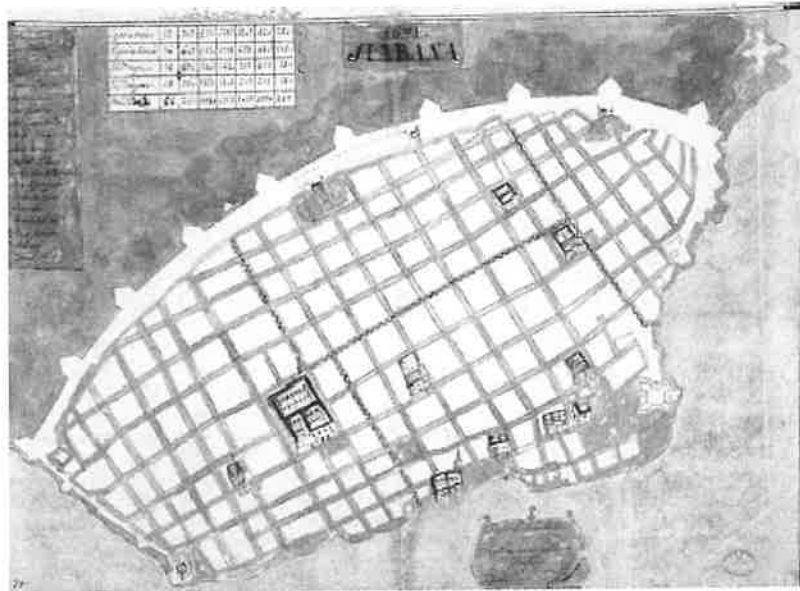


Casa Tancon, La Habana

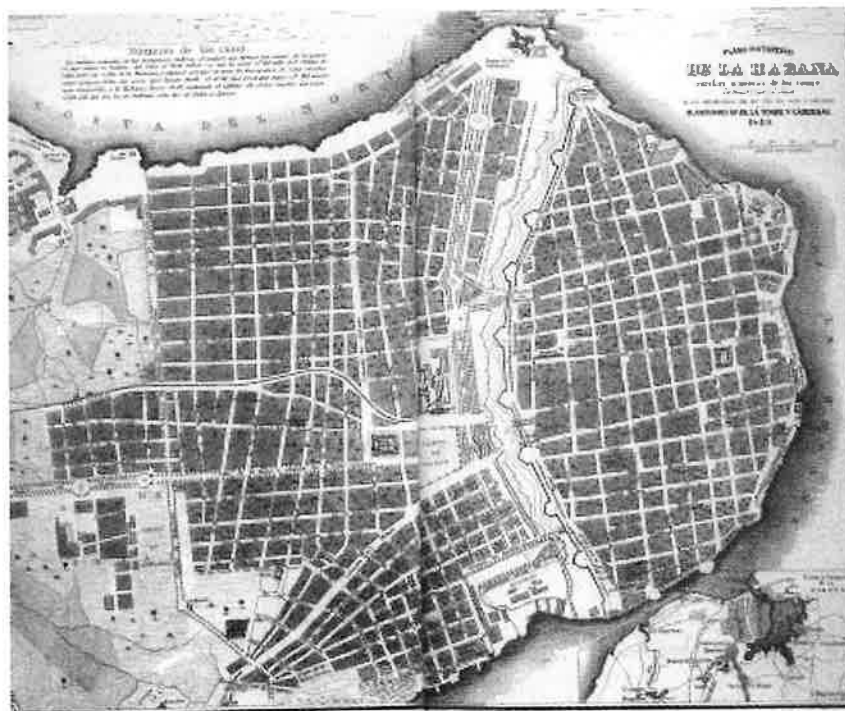


Calle Empedrado, La Habana

TRAZA URBANA (con orientación y escala gráfica)



Plano de La Habana, Juan Siscara 1691



Plano de Antonio Mañá de la Torre y Cárdenas, 1849





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:** Santiago de Cuba

**PAÍS:** Cuba.

### UBICACIÓN

**LOCALIZACIÓN** (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)  
Provincia Santiago de Cuba.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO** (Coordenadas geográficas, UTM, Altitud sobre el nivel del mar)

Está situada a 20° 49' 30" de latitud septentrional y a los 69° 39' y 30" de longitud occidental de Cádiz. Respecto a la Isla está al sureste y extremo oriental. (Jacobo de la Pezuela. Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba. Imprenta Mellado, Madrid, 1863. p. 170. Tomo segundo)

**MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS** (a escala nacional, regional y local)



Su emplazamiento está sobre una superficie accidentada y rodeada por un sistema de cordilleras en forma de anfiteatro natural y del macizo de la Sierra Maestra por la costa sur: su geografía contribuyó a que existiera siempre una relación estrecha entre paisaje y ciudad. La bahía, sitio estratégico de la ciudad, con 300 metros de ancho del canal de entrada, se extiende por una amplísima bahía de bolsa en cuyo fondo se encuentra la ciudad ubicada a más de 8 km. De La Habana está a una distancia de 228 leguas y de Trinidad a 148.

Habitualmente se llega en avión por el aeropuerto "Antonio Maceo", por el ferrocarril de Cuba, la Carretera Central y la Autopista.

**MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO** (resaltando las vías de comunicación existentes en el contexto regional y, en su caso, nacional e internacional).



### PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

**ÉPOCA DE FUNDACIÓN** (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias, particularmente en aquellos casos en que tenga especial relación con el diseño de las vías de comunicación de la época)

Se funda en el verano de 1515. Los últimos criterios de historiadores cubanos alegan que fue la última de las primeras siete villas fundadas en Cuba en el siglo XVI.

**FUNCIÓN** (de origen y cambios posteriores: capilla, posta, fuerte, puerto, centro de producción minero o agropecuario o industrial, abastecimiento, cabecera política o administrativa, etc.)

En 1523 se le concede el título de ciudad; la parroquia se convierte en Catedral, se le otorga la sede del Obispado y del primer gobierno hasta el 8 de octubre de 1607 en que La Habana pasa a ser la sede de la capital de la Isla y del poder político, administrativo y militar de Cuba.

**CANTIDADES DE POBLACIÓN** (datos sucesivos, con fechas. De ser posible, incluya información sobre procesos migratorios relacionados con el uso de los itinerarios históricos)

Su crecimiento es lento y con bruscos aumentos por la emigración extranjera. De una población de 3 035 habitantes en el siglo XVII aumenta a 11 793 según recoge las memorias del Obispo Morell de Santa Cruz en su visita a Santiago de Cuba en 1756. Por la emigración francesa, producto de la guerra de independencia de Haití, en 1803 aumenta la población a 20 000 y en 1827 crece rápidamente en 26 738 habitantes. (Olga Portuondo Zúñiga. Santiago de Cuba. Desde su fundación hasta la guerra de los diez años. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1996).

En el 2004, la provincia tiene 1 000 000 de habitantes y 9 municipios; la ciudad de Santiago tiene 490,000 habitantes y el centro histórico unos 80,000. Es la segunda ciudad más importante del país. (Oriente de Cuba, Guía de Arquitectura, Andalucía, España, 2002, pp 44-75)

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

La traza del centro histórico es en forma de damero con "irregularidades y puntos de discontinuidad vial" y creció en forma de anillos concéntricos cuyo foco central fue la Plaza de Armas, hoy conocida con el nombre de parque Céspedes

**IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL** (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc. Resalte los procesos relacionados con la utilización de los itinerarios culturales asociados con la ciudad histórica. P. Ej.: Movimientos poblacionales relacionados con rutas de peregrinación, influencia histórico-cultural recibida a través del camino, procesos comerciales, etc. )

Santiago se ha caracterizado por estar situada en una zona geográfica muy particular respecto al resto de la Isla; zona montañosa, clima caliente, ciudad a escala humana por ser una zona sísmica, de raíz popular y marcada cultura caribeña.

Desde sus primeros años, el puerto es objeto de numerosas expediciones de exploración y conquista hacia el “Nuevo Mundo” como la de Fernando Hernández de Córdova (1517), Juan de Grijalva y Hernán Cortés (1518), entre otras. Su economía ha sido de plantaciones con tres renglones fundamentales: azúcar, café y tabaco que le permite realizar un comercio intenso con el Caribe, Estados Unidos y Europa. Se dedica al comercio oficial y de contrabando y desde 1599 explota las minas del cobre en Santiago del Prado (lugar conocido como El Cobre) para surtir a la fundición de Artillería de La Habana y desarrollar su industria azucarera. En este espectacular lugar, de hermoso paisaje natural, se encuentra el santuario de la Virgen de la Caridad, patrona de Cuba que induce a un peregrinaje masivo; está situado a pocos kilómetros del fondo de la bahía santiaguera.

Durante las dos primeras centurias la ciudad es abatida por fenómenos naturales y depredaciones de corsarios y piratas. Su desarrollo es lento y existen pocos vestigios de la ciudad del siglo XVI y aún a principios del siglo XIX están en pleno proceso de urbanización.

En 1898, tras el combate naval efectuado en el puerto santiaguero, culmina la Guerra Hispano-cubano-americana, y por ende, el dominio hispano en América.

Por su historia, monumentos e ilustres personalidades de la cultura y gestas libertadoras, la hicieron acreedora de la distinción de Ciudad Héroe de la República de Cuba.

### **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS (Resaltando, en su caso, los hechos históricos relacionados con el uso histórico de los itinerarios culturales)**

Durante tres siglos la ciudad se caracteriza por las expediciones, despoblamiento, el comercio y el contrabando.

Con la revolución esclavista en Santo Domingo (1804) se traslada una parte de sus colonos a las montañas santiagueras que incrementa la población y la producción cafetalera; al mismo tiempo genera un aumento de las plantaciones esclavista a tal punto que entre los años 20 hasta el 40, la población esclava supera el 50% de la población. Se desarrollan los ingenios azucareros con las máquinas de vapor y surge el ferrocarril que agiliza el traslado de la producción agrícola. Con las guerras de independencia en la segunda mitad del XIX se produce una crisis transitoria en su economía.

La ciudad disfruta de grandes beneficios en su composición urbana en este siglo: se construyen la Real Cárcel (1826), numerosos edificios públicos y de gobierno, nuevas viviendas en mampostería, el mercado (1859), el acueducto, el teatro La Reina, los Paseos de Concha y Cristina, se inician los trabajos del alumbrado (1858), se amplían y restauran iglesias y fortificaciones. En 1846 el censo señala 4 664 casas de cuje, embarrado y tejas y de una sola planta. Se amplían las aceras y comienza el empedrado de las calles, se incrementa el ornato y servicio público con plazas de recreo, hospitales, Casa Consistorial y de gobierno y el cementerio Santa Ifigenia. Paralelo se desarrolla por parte de la oligarquía santiaguera una profunda cultura literaria, musical y danzaria; cuenta con un centro de altos estudios como el Seminario San Basilio el Magno, la Sociedad Filarmónica y la Sociedad Económica amigos del País, de gran connotación cultural. (Olga Portuondo Zúñiga. Santiago de Cuba. Desde su fundación hasta la guerra de los diez años. Editorial Oriente, Santiago de Cuba, pp. 3-262, 1996).

En el siglo XX hay un desarrollo urbano y se amplía la periferia con dos urbanizaciones bien diferenciadas: una con los barrios de Vista Alegre, Fomento, Terrazas y ampliación de Terrazas, zona privilegiada junto a la ciudad histórica, que es ocupada por la burguesía que deja como herencia una arquitectura de diversos estilos y tendencias como la ecléctica, Art Déco, neocolonial, moderna y racionalista. El otro sector es de barrios obreros, alrededor de la ciudad, levantada sin planeamiento y sin una adecuada red vial. A partir de 1959, con el triunfo de la revolución cubana, se solucionan problemas de viviendas, de educación y de salud.

## **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

### **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (Especifique la información relativa a las vías de comunicación en las diversas etapas históricas; las redes de comercio, intercambio, etc., de las que haya formado parte en las diversas etapas históricas; y los datos actuales sobre la ciudad en relación con las vías de comunicación)**

El medio geográfico y la economía de plantaciones posibilitan las comunicaciones y el comercio con el exterior. En 1617 cuenta con 26 ingenios azucareros, extrae el cobre y produce tabaco; antes de concluir el siglo XVII trafica el comercio con Tierra Firme, Curazao e islas de las Antillas y tiene una fuerte conexión con las islas de Jamaica y Santo Domingo, esta última, centro del dominio colonial de España en América.

En el siglo XVIII aumenta el número de sus ingenios y trapiches que están situados cerca del puerto y caminos: cuenta con 50 en 1744 y con 70 y 219 vegas de tabaco en 1756. Sus relaciones comerciales se

extienden a Cartagena de Indias, Portobelo, Campeche y a Europa; éste último a través de contrabandistas franceses. Se le agrega otro renglón menos importante como el aguardiente de caña y el ganado.

El puerto aumenta su exportación de azúcar hacia Estados Unidos, España y otros centros comerciales del Caribe a partir de 1807. En 1857 se funda la Compañía Cubana de Navegación destinada a fundir las líneas de cabotaje. La primera línea hace escala en puertos cubanos y en Santo Domingo (Montecristi, Puerto Plata y Samaná), San Juan de Puerto Rico y Saint-Thomas, Antillas Danesas. La segunda línea iba a Jacmel-Haití, Santo Domingo, Mayagüez y Aguadilla en Puerto Rico y Saint-Thomas. Santiago de Cuba quedaba incluido en ambos itinerarios de viajes para contribuir al estrechamiento de relaciones entre esta ciudad y múltiples puntos del Caribe. En 1851 desde Santiago salen vapores a New York. Y la compañía trasatlántica francesa, dirigida por los hermanos Pereire, establece una línea regular para transportar tropas y correspondencia entre Saint-Nazaire en Francia hasta Veracruz con escala, incluida a Santiago de Cuba.

Por otra parte, su excelente bahía de bolsa sirvió de escala transitoria a la Flota española que iba rumbo a Veracruz o a La Habana, mientras duró el recorrido de la ruta comercial aproximadamente hasta mediados del siglo XVIII.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD (Especifique el tipo de redes de comunicación de las que formó y forma parte de la ciudad)**

#### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA (Especifique la información disponible sobre los recorridos históricos de las rutas que atravesaban la ciudad; cuando sea posible, incluso las que actualmente hayan desaparecido; y su relación con el diseño actual de la ciudad)**

Las vías de comunicación en el interior de la ciudad histórica se mantienen iguales. Desde fines del siglo XX se construyen las vías de circulación rápidas por la periferia de la ciudad, llamadas circunvalaciones, que descongestionan el tránsito del centro.

#### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD (Resaltando los casos de bienes relacionados con el camino y su funcionalidad: centros administrativos del camino, locales históricos de entidades relacionadas con la definición de normas aplicables al camino, postas, almacenes, sistemas defensivos, señales, signos y símbolos relacionados con el camino, centros de hospedaje, hospitales, templos, etc. Incluya información relativa al papel del elemento patrimonial respecto a la utilización del camino y la etapa correspondiente)**

La ciudad de Santiago de Cuba ocupa un área de 47 km. cuadrados. Su centro histórico, conformado por un crecimiento urbano desde 1515 hasta 1898, ocupa una superficie de 3,2 km. cuadrados; preserva cualidades urbanísticas y arquitectónicas que la peculiarizan del resto de las antiguas ciudades cubanas. La estructura urbana original está formada por una traza irregular de calles y callejuelas estrechas y sinuosas propias de la espontaneidad de la trama vial de los primeros siglos de la colonia. Las manzanas fueron cubriéndose de construcciones de poca altura y sobre un asentamiento accidentado, en anfiteatro, que fue obligando a crear escalinatas como la de Padre Pico y Miradores naturales como la Loma de la Intendencia y el Balcón de Velázquez. La casa tuvo una fuerte influencia morisca; el trabajo de la madera en estructura y decoración constituyó el elemento más caracterizador y hoy mantiene.

Se distingue en este contexto el Paseo de la Alameda y un eje principal de plazas como la Plaza del Mercado, la Plaza de Armas, la Plaza de Dolores y la Plaza de Marte, donde se suma la calle comercial de Enramadas y otras plazuelas pequeñas que estuvieron vinculadas a las iglesias.

Entre sus principales monumentos se encuentran la Casa de Diego Velázquez, el Museo Emilio Bacardí, los edificios de Gobierno Municipal y Provincial, el Palacio de Justicia, el Callejón de Muro, el Cementerio Santa Ifigenia el Vivac y el barrio francés del Tivolí; como construcciones religiosas permanece La Catedral y las iglesias de Nuestra Señora del Carmen, Nuestra Señora de Dolores, San Francisco, Santa Lucía, La Santísima Trinidad, Santo Cristo del Buen Viaje, Santo Tomás y el Seminario San Basilio el Magno. (Oriente de Cuba, Guía de Arquitectura, Andalucía, España, 2002, pp 44-75).

El paisaje es uno de los motivos más espectaculares y de gran interés histórico. Además, se suman 171 ruinas de los cafetales franco-haitianos (XIX); en la Isabelica se conserva una buena parte de instrumentos y de construcciones agroindustriales como los secaderos, la tahona o molino de pilar, el horno de cal y la casa de vivienda. Este patrimonio está en una zona de 81 475 hectáreas y 35 900 hectáreas de Zona de Protección que forman parte del Gran Parque Nacional Sierra Maestra (provincia de Santiago de Cuba) y del macizo montañoso Nipe-Sagua-Baracoa (provincia de Guantánamo). Este vasto territorio fue inscrito por la UNESCO en la lista del patrimonio mundial como "Paisaje arqueológico de las primeras plantaciones cafetaleras en el sudeste de Cuba" en noviembre del 2000.

La pintoresca bahía es otro de los sitios más singulares por sus amplias y extensas penínsulas, ensenadas y cayos; el conjunto de casas de palafitos alrededor de Cayo Smith o Granma, el cementerio de terrazas de la Socapa y el colorido de sus casas de madera le estampan un carácter popular, típico caribeño.

Esta ciudad concentró tres frentes defensivos desde el siglo XVII al XIX: en la entrada del puerto, en el borde de la costa y en la ciudad. El sistema empleado en la entrada del canal del puerto tiene como primero y más importante bastión el castillo San Pedro de la Roca del Morro y como obras secundarias la Estrella y Santa Catalina. Después del ataque de Henry Morgan a la ciudad en 1662, éstas fueron reedificadas, consolidadas y convertidas en sólidas baterías. En el siguiente siglo y en el lado opuesto del canal, se edifica la batería de la Socapa y se consolida con la guerra de 1898, ocasión para que se instalaran otras baterías en Cayo Ratón y Punta Gorda y se protegiera la boca del canal con líneas de torpedos.

A partir del XVIII, de este a oeste de la costa santiaguera se sumó otro sistema de baterías para enfrentar los posibles desembarcos por tierra. Se construyeron las de Aguadores, Juraguá, Juraguacito, Sardinero, Deaguayabo, Aserradero, Cabañas, Guaicabones, Someruelos y Punta Blanca.

El frente de campaña estuvo conformado por el fortín del Adelantado y el castillo de San Francisco de 1668, primer bastión de la ciudad y la obra abaluartada más importante después del castillo del Morro. Con las guerras de independencia, la ciudad fue cercada con una alabrada y se levantan otros cuantiosos fortines. Las trazas de éstos responden a los típicos diseños de las fortificaciones de las guerras internas de campaña y los cuarteles forman parte de las edificaciones construidas en toda la Isla para situar la infantería, la caballería o la artillería; su solidez ha permitido que una gran parte de estas fortificaciones permanezcan hasta nuestros días. Por ejemplo, el castillo de San Pedro de la Roca del Morro el que recibió la distinción de Patrimonio Mundial en 1997 por su historia, la arquitectura y el entorno. Quedan testimonios de otras tipologías defensivas como la batería de la Socapa y La Estrella, y otras del siglo XIX como el fortín Yarayó, el de la Loma de San Juan, el Viso y el cuartel Moncada. (Tamara Blanes Martín: "Castillo de San Pedro de la Roca del Morro / Santiago de Cuba" y "Paisaje arqueológico de las primeras plantaciones cafetaleras en el sudeste de Cuba". Boletín *Patrimonio y Desarrollo*. No. 3/2000 y No. 4/2000. Publicación trimestral. Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología, del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural / Ministerio de Cultura de Cuba).

## CONSERVACIÓN

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)**

El centro histórico y el resto de la ciudad y territorios adyacentes permanecen y se conservan.

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS (Especifique si se conservan los trazados de antiguas rutas, su uso actual, su importancia para las comunicaciones en el interior de la ciudad y de ésta con el exterior, existencia de elementos patrimoniales –calzadas, protecciones, diseños, etc.- relacionados con la ruta histórica misma)**

El comercio colonial desaparece en el siglo XIX pero la ciudad siguió manteniendo la misma relevancia portuaria y comercial durante el siglo XX y hasta el 2004 se considera el segundo puerto de importancia en Cuba.

Desaparecen los caminos que conducían a los ingenios azucareros porque ya no existen; el camino que conducía al poblado de Santiago del Prado, donde se explotaba el cobre desde fines del siglo XVI y conducía al puerto, apenas ha quedado como un camino vecinal y es sustituido por la Carretera Central, vía rápida y de fácil acceso. Actualmente existen buenas redes de carreteras y caminos que conducen hasta los más intrincados lugares donde aún se explota los principales renglones económicos del país: el azúcar y el café.

### **AUTENTICIDAD (Formas, materiales y técnicas. En su caso, superposiciones posteriores con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados).**

El centro histórico conserva íntegramente el valor patrimonial de su arquitectura y la coherencia de su estructura urbana, con una fuerte influencia popular. Permanece la trama urbana original, irregular; la homogeneidad ambiental y la combinación del paisaje urbano muy ligado al paisaje natural, a sus montañas y a su amplia y hermosa bahía.



El castillo del Morro se mantiene con el testimonio de sus diferentes etapas de modernización y ampliaciones y las que quedan del siglo XIX se mantienen con un alto por ciento de autenticidad.

**INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucciones, etc., con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados)**

El castillo de San Francisco desapareció en el XIX aunque todavía conserva algunos restos de muros escondidos en edificaciones modernas. El resto de las baterías, fortines y alambradas han desaparecido y otras están en ruinas

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

Paralelo a la política de rehabilitación del centro histórico de La Habana Vieja, amparado por el Decreto Ley No. 43, se ha creado una Oficina del Conservador de la Ciudad en Santiago de Cuba, con una estructura organizativa y legal similar a la de la capital a partir de 1997. Con esta política de rehabilitación autofinanciada se ha logrado paulatinamente un desarrollo sostenible en su centro histórico. (Tamara Blanes Martín: "Conservación y restauración de centros históricos urbanos en ciudades cubanas". Seminario Internacional de ciudades históricas iberoamericanas. Toledo, España 16-20 de junio 2001, publicado por el Comité Nacional español de ICOMOS)

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alta, media, baja. Especificar)**

El proceso de restauración que se ejerce en el centro histórico es un ejemplo relevante del plan de desarrollo integral de un centro histórico, donde se apoya la vocación residencial.

**PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA (Resaltando su incidencia sobre los itinerarios culturales)**

El centro histórico de Santiago de Cuba tuvo una ampliación de barrios hacia el norte y el sur, la mayoría de obreros, y otro ensanche hacia el este con una clase social alta y una zona geográfica y ambiental privilegiada.

**ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc., resaltando los elementos relacionados con los itinerarios culturales). Descripción.**

Tiene su entorno lo urbano, industrial y paisajístico. El paisaje natural es el elemento más caracterizador de Santiago, rodeado por el mar Caribe, la enorme bahía de bolsa y las montañas, independientemente de las industrias que tiene la ciudad y sus barrios aledaños.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales y eficacia de los mismos)**

La Constitución de la República de Cuba cuando aprobó las dos leyes de protección de los bienes patrimoniales en 1977, también aprobó la ZONA DE PROTECCIÓN, que es la categoría empleada para proteger el área contigua a un monumento declarado, que incide en éste directa o indirectamente.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Es baja.

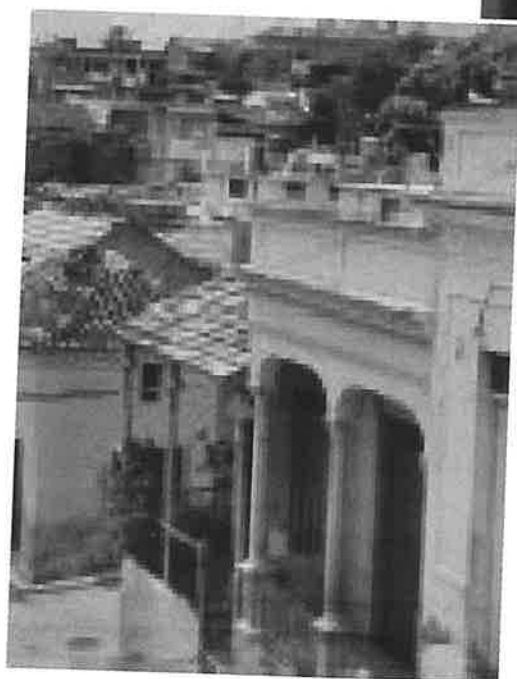
**Confeccionado:** Tamara Blanes Martín  
**Fecha:** 2004

FOTOGRAFÍAS



Casa de la calle San Pedro

Casa de la Tercera



Casa de la calle Padre Pizarro

**Traza urbana (con orientación gráfica)**





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:** Trinidad

**PAÍS:** Cuba.

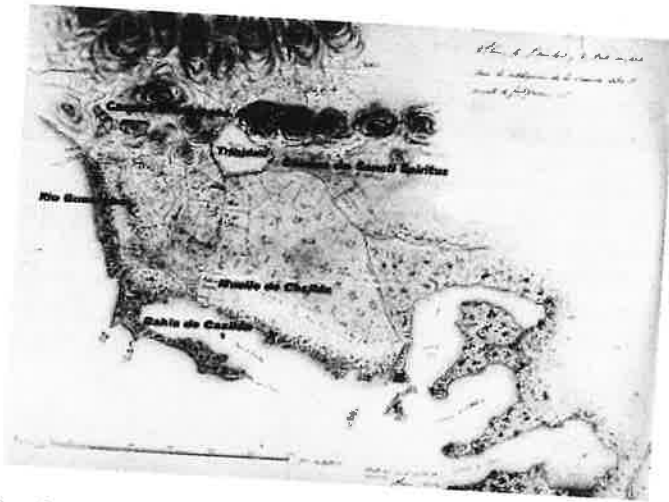
### UBICACIÓN

**LOCALIZACIÓN** (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)  
Provincia de Sancti Spíritus.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO** (Coordenadas geográficas, UTM, Altitud sobre el nivel del mar)

Está situada a 24° 42' 30" de latitud norte y los 73° 46' y 30" de longitud occidental de Cádiz, en la costa sur y central de Cuba y a 70 metros sobre el nivel del mar. (Jacobo de la Pezuela. Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba. Imprenta del Banco Industrial y Mercantil, Madrid, 1866. pp. 608-614. Tomo tercero).

**MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS** (a escala nacional, regional y local)



Su emplazamiento está en la falda de un cerro llamado de la Vigía, lugar elevado, saludable, rodeado por un sistema de cavernas y, al mismo tiempo, aislado por estar entre el mar y las montañas. Por el norte tiene el Valle de San Luis o Valle de los Ingenios y la Sierra del Escambray; por el sur, el río Táyaba o Guaurabo y la bahía de Casilda, ambos a 1 legua de distancia. A escala internacional no se puede llegar a Trinidad directamente sino a través de los aeropuertos de la ciudad de Cienfuegos y el de La Habana. A escala nacional Trinidad sólo tiene dos vías de acceso por carretera: Trinidad-Sancti Spíritus (este) y Trinidad-Cienfuegos (oeste).

**MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO** (resaltando las vías de comunicación existentes en el contexto regional y, en su caso, nacional e internacional).

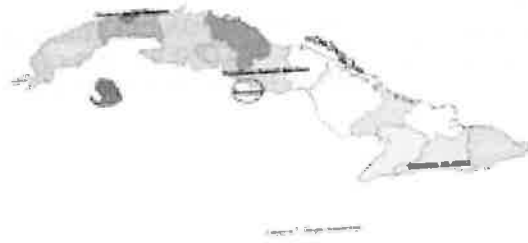


Imagen 1: Mapa contextual

### PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

**ÉPOCA DE FUNDACIÓN** (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias, particularmente en aquellos casos en que tenga especial relación con el diseño de las vías de comunicación de la época)

La Villa de la Santísima Trinidad es fundada en 1514. En un principio fue emplazada por el río Arimao, cerca de la bahía de Jagua, hoy ciudad de Cienfuegos, y pocos meses después la trasladan al lugar actual. Fue la tercera de las siete primeras villas fundadas en Cuba en el siglo XVI.

**FUNCIÓN** (de origen y cambios posteriores: capilla, posta, fuerte, puerto, centro de producción minero o agropecuario o industrial, abastecimiento, cabecera política o administrativa, etc.)

La ruta fluvial del Guaurabo es el primer puerto oficial de Trinidad y es superada por la bahía de Casilda por su amplitud y calado. Entre Trinidad y el puerto se desarrollaba todo el tráfico comercial de la zona central de la Isla, lugar donde se exportaba los principales renglones económicos del país: el azúcar y el café.

En 1778 fue uno de los once puertos de América española autorizados a ejercer el libre comercio con otros puertos de la metrópoli y después su comercio de exportación se torna hacia Estados Unidos y Europa. En 1811, junto con La Habana y Matanzas, se convierte en la tercera exportadora de azúcar en Cuba.

**CANTIDADES DE POBLACIÓN** (datos sucesivos, con fechas. De ser posible, incluya información sobre procesos migratorios relacionados con el uso de los itinerarios históricos)

A mediados del XVI la ciudad es abandonada por los españoles y se queda con unos pocos indígenas. En el XVII su crecimiento fue lento: en 1658 tiene 100 habitantes y en 1682 unos 300 por los españoles que llegan emigrados de Jamaica al ser invadida por los ingleses en 1655; en este siglo se consideraba una de las dos más pequeñas poblaciones cubanas. En 1756 aumenta a 5 840 habitantes y en 1841, en pleno auge azucarero, se convierte en la quinta ciudad de Cuba en población. En 1942 alcanza una cifra de 15 553 habitantes y en las últimas décadas del XX se duplica esta cantidad. (Enrique Capablanca y Carlos Venegas: La Habana Vieja. Trinidad. Patrimonio Cultural de la Humanidad., Editorial Letras Cubanas, La Habana. 1998, pp 103-145).

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

La ciudad tiene dos cuerpos muy bien definidos. La ciudad de la parte alta (norte), es irregular, adaptada a las sinuosidades del terreno, calles con perspectivas cerradas, algunas interrumpidas con espacios abiertos con intersecciones de calles y callejones que originalmente obedecían a las direcciones de los caminos y aguada; aunque su traza es espontánea, no estaba lejos de responder a un orden espacial. Después esta traza original se amplía hacia una zona más baja (sur), en dirección al puerto, con calles rectilíneas, más uniforme y plana.

**IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL** (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc. Resalte los procesos relacionados con la utilización de los itinerarios culturales asociados con la ciudad histórica. P. Ej.: Movimientos poblacionales relacionados con rutas de peregrinación, influencia histórico-cultural recibida a través del camino, procesos comerciales, etc.)

Trinidad tiene la importancia histórica de haber tenido una relación muy directa con aquellas ciudades comerciales hispanas de la región del Caribe que formaban parte de la Ruta o Itinerario de la Flota por habersele concedido el derecho de comerciar libremente con éstas desde 1778.

Esta es la relevancia de Trinidad: su relación comercial con el resto de las colonias hispanas, y luego, con Estados Unidos y Europa. La ciudad es la expresión de una espectacular actividad económica sustentada por el auge comercial del puerto y la producción de azúcar en el Valle de los Ingenios, el cual contaba con 40 ingenios azucareros en producción con 10 000 esclavos en un área de 200 km. cuadrados a fines del siglo XIX.

Este contacto con el exterior trae como consecuencia que Trinidad tenga una cultura y patrimonio intangible muy especial respecto al resto de las ciudades del país, en cuanto a bailes y otras expresiones culturales.

### **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS (Resaltando, en su caso, los hechos históricos relacionados con el uso histórico de los itinerarios culturales)**

El siglo XVIII es una etapa importante para Trinidad por cuanto en su desarrollo comercial emula con las más importantes ciudades comerciales cubanas como La Habana, Santiago de Cuba y Matanzas. En este siglo logra relacionarse con las colonias hispanas del Caribe, Norteamérica y Europa. La ciudad se ensancha sobre la llanura, hacia el sur (1747 y 1759), donde está el puerto de Casilda que ya cuenta con un nuevo muelle. Según el testimonio del Obispo Morell de Santa Cruz (1756), la traza urbana contaba con 31 calles y callejones, 264 cuadras, 698 casas y 58 con cubiertas de tejas y carpintería hispano-árabe. En el siglo XIX se destacan dos períodos. La primera mitad es la etapa del boom azucarero en Trinidad y se refleja en un cambio urbano; se renueva la arquitectura tradicional. Las iglesias y convento modifican sus campanarios con ornamentaciones barrocas, las viviendas se construyen monumentales, con gran opulencia y amplitud sin obedecer a los programas urbanos de las autoridades coloniales. En 1845 había casi 1 000 casas de mampostería y tejas y otra cantidad similar con materiales más pobres, hechas de adobe, cuje y bejuco en una red urbana de 361 hectáreas de extensión aunque realmente ocupaban 158 hectáreas.

En la segunda mitad del XIX, como consecuencia de las ruinas de los ingenios del Valle, Trinidad se paraliza en el tiempo. En esta etapa se ponen en práctica las nuevas tecnologías del vapor de la industria azucarera y la explotación de nuevas tierras para ese cultivo, surgen las guerras de independencia y el uso del ferrocarril, que facilitaban las comunicaciones internas del país. Se produce un fuerte movimiento migratorio de los ricos hacendados hacia dos centros importantes como Cienfuegos y Villaclara. Su aislamiento perdura casi un siglo hasta mediados del siglo XX que comienza a comunicarse con los pueblos cercanos de la región; todo este tiempo estuvo desconectada del mundo exterior y sin apenas contar con recursos económicos para asumir una transformación urbana.

En cuanto a las fortificaciones Trinidad cuenta desde el siglo XVIII con un sistema defensivo portuario y de campaña; coloca baterías de costa en las bocas del Guaurabo y Casilda y la ciudad cubre sus alturas con obras menores en puntos dominantes con trincheras, reductos, cuerpos de guardia, cuarteles y polvorines.

De un conjunto de obras provisionales realizadas en una fase inicial, se pasa a diseñar un sistema defensivo integral y sólido, con intenciones de permanencia, con el peligro de la ocupación de los ingleses en La Habana a partir de 1763. Indudablemente la ciudad había crecido y su rango político-administrativo había exigido una mayor protección. En el puerto se crea un sistema defensivo costero con la batería de San Pedro, en la Punta de Casilda, otra en el muelle y una casa-cuartel. Por otra parte, se construye la batería de La Boca, en la desembocadura del río Guaurabo y trincheras por los caminos hacia Trinidad. En la ciudad se levantan los reductos de la Vigía Vieja y, a medio kilómetro, la Vigía Nueva, eminencia que alcanzaba distinguir todo el panorama del valle, la ciudad y sus costas, y un hospital militar en la altura de la Popa. Además se edifica el reducto de la Barranca o de la Empresa, el fuerte de Vizcaya o Mano del Negro y una batería en la loma de Santa Ana. También se construyen 3 polvorines en la ciudad.

Hacia la segunda mitad del XIX se suman las conspiraciones y las acciones revolucionarias de una clase social que deseaba independizarse de España. Por esta razón, durante este período, se incrementa la protección de la ciudad que ya tenía una estructura urbana bien definida. Se perfeccionan todas las fortificaciones y se suman cuarteles para la artillería, la infantería y la caballería.

### **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

**RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (Especifique la información relativa a las vías de comunicación en las diversas etapas históricas; las redes de comercio, intercambio, etc., de las que haya formado parte en las diversas etapas históricas; y los datos actuales sobre la ciudad en relación con las vías de comunicación)**

Como La Habana y Santiago, esta ciudad fue un lugar de importantes expediciones para la conquista de América. De aquí salieron innumerables expediciones para conquistar tierras americanas como la de Juan de Grijalva, Pedro de Alvarado y Hernán Cortés para buscar gente con el fin de conquistar México.

Según el historiador cubano Carlos Venegas, Trinidad en... "1534 el porvenir de la población parecía depender del itinerario aún inseguro de las naves que se dirigían al reino del Perú, recién conquistado por Pizarro". (Carlos Venegas. Obra citada, p. 107). Este itinerario desapareció tempranamente. Trinidad tuvo la particularidad que su red de caminos internos era de difícil acceso para establecer una economía dinámica con el resto de las ciudades cubanas. Su puerto, situado hacia el mar Caribe, facilitaba una interrelación más cómoda y directa con la red de rutas marítimas de esta región y por esas circunstancias su actividad productiva y exportadora fue más eficaz con otros países del Caribe, Norteamérica y Europa. Estas circunstancias posibilitaron el privilegio de ejercer un comercio libre, favorecido por las reformas comerciales borbónicas. El barón Alejandro de Humboldt tuvo la oportunidad de escribir acerca de la élite urbana de Trinidad (1801) y otros viajeros extranjeros como el francés Rosemond de Beauvallon (1843) sobre la magnificencia de esta ciudad que no era más que el producto de la riqueza azucarera de Trinidad.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD** (Especifique el tipo de redes de comunicación de las que formó y forma parte de la ciudad)

### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA (Especifique la información disponible sobre los recorridos históricos de las rutas que atravesaban la ciudad; cuando sea posible, incluso las que actualmente hayan desaparecido; y su relación con el diseño actual de la ciudad)**

Las vías de comunicaciones internas se mantienen iguales. Los caminos que conducían del puerto a Trinidad e incluso, las trincheras que los protegían ya no existen; del mismo modo, los caminos que comunicaban la altura de la Vigía con la ciudad están totalmente abandonados con sus respectivas líneas de trincheras. Los caminos de Trinidad a Cienfuegos (oeste) y a Sancti Spíritus (este) son los únicos que están convertidos en carreteras y tienen hoy una dinámica circulación por el incremento del turismo que visita la ciudad histórica y las playas situadas en la costa sur, lugar donde estaba creada la infraestructura portuaria.

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD** (Resaltando los casos de bienes relacionados con el camino y su funcionalidad: centros administrativos del camino, locales históricos de entidades relacionadas con la definición de normas aplicables al camino, postas, almacenes, sistemas defensivos, señales, signos y símbolos relacionados con el camino, centros de hospedaje, hospitales, templos, etc. Incluya información relativa al papel del elemento patrimonial respecto a la utilización del camino y la etapa correspondiente)

La ciudad se levanta a escala humana. La arquitectura doméstica es la expresión más caracterizadora de Trinidad, cuyos rasgos se observan actualmente en sus balcones corridos, torres miradores, hermosos jardines interiores, decoraciones de estilo barroco y rococó, pinturas murales con elementos figurativos y paisajísticos, balcones corridos, rejas de hierro y el patio como eje de la vida familiar para el descanso y recreación; resaltan sus colores amarillos, verdes, azules y rosados. Su arquitectura es la mezcla entre las formas importadas y la construcción tradicional de origen artesanal. Uno de sus grandes valores actuales es que ha conservado, más que otra ciudad de Cuba, su imagen constructiva; a pesar de los años las edificaciones sobreviven y algunas, aunque en ruinas, conservan la homogeneidad de su conjunto. Las casas de Ortiz, Cantero, Sánchez Iznaga y Borrell son dignos ejemplos de esta espectacular arquitectura, de una clase social muy elevada.

Se conserva del período colonial dos focos importantes: la Plaza Mayor, donde se destaca la iglesia de la Santísima Trinidad y más al sur la Plaza de Carrillo, transformada en la primera mitad del siglo XX en un centro con funciones político-administrativo.

Aunque la arquitectura eclesiástica no prolifera como la doméstica, hay que reconocer las sobrias y majestuosas Ermita de la Popa y las iglesias de Santa Ana y de San Francisco.

Por otra parte, el Valle reafirma también su trascendencia patrimonial por contar con la permanencia de importantes ruinas y objetos arqueológicos, construcciones auténticas de la arquitectura agroindustrial de esa época, con casas y cementerios de esclavos, enfermerías, almacenes, casas señoriales y torres campanarios, que se integran armónicamente a un paisaje natural de gran belleza. La Torre de Iznaga es uno de los elementos más representativos actualmente.

De las fortificaciones permanecen el Fuerte de Vizcaya, el polvorín de Santa Ana o Chanzoneta con su cuerpo de guardia, el hospital militar, los restos de la Vigía Vieja y la Vigía Nueva con su cuerpo de guardia y el cuartel de Caballería. En el puerto permanecen las ruinas de las baterías de San Pedro y de Guaurabo.

## **CONSERVACIÓN**

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)**

La ciudad conserva sus grandes sectores principales y en buen estado. Tiene once fortificaciones que presentan diferentes niveles de conservación; de todas las fortificaciones existentes, el antiguo cuartel de Caballería es el que está en buenas condiciones.

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS (Especifique si se conservan los trazados de antiguas rutas, su uso actual, su importancia para las comunicaciones en el interior de la ciudad y de ésta con el exterior, existencia de elementos patrimoniales –calzadas, protecciones, diseños, etc.- relacionados con la ruta histórica misma)**

Trinidad pierde todo vínculo de relación con la red de rutas marítimas y de intercambios comerciales que tenía con las ciudades coloniales hispanas de la región que sí tenían muy bien definidas el Itinerario de la Flota o Ruta comercial. La ciudad cae en una total decadencia a partir de la segunda mitad del XIX, aislamiento que dura casi un siglo.

La ruta del río Guaurabo y el puerto de Casilda de gran significación portuario-mercantil, perdieron totalmente la primitiva función, diferente a La Habana cuyo puerto conserva aún la misma jerarquía de puerto principal de Cuba y el cual actualmente contribuye a salvaguardar la ciudad histórica. En Trinidad se ha perdido todo vestigio de relación entre puerto y ciudad y entre ciudad y el Valle que le dieron prosperidad.

### **AUTENTICIDAD (Formas, materiales y técnicas. En su caso, superposiciones posteriores con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados).**

Trinidad conserva el espectacular testimonio de una ciudad colonial del siglo XVIII, con sus casas tradicionales, trazado irregular, empedrado de calles y peculiar pavimento de las aceras. (Fue una gran experiencia emplear y rescatar las técnicas tradicionales durante los trabajos de restauración en edificios auténticos). A este patrimonio inmueble se suma un excepcional patrimonio natural y cultural. La interacción del centro histórico urbano fue tan fuerte con el Valle de los Ingenios que, conjuntamente a éste, adquirió la condición de Monumento Nacional en octubre de 1978. Diez años después se les otorgó la distinción de Patrimonio Mundial en diciembre de 1988. De la antigua vinculación de Trinidad con el Itinerario sólo queda una imagen esplendorosa de una etapa de efervescencia de los siglos XVIII y XIX. (Tamara Blanes Martín: "Centro histórico urbano de Trinidad y el Valle de los Ingenios". Boletín *Patrimonio y Desarrollo*. No. 2/2000. Publicación trimestral. Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología, del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural / Ministerio de Cultura de Cuba).

### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucciones, etc., con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados)**

El centro histórico se ha mantenido casi íntegro, excepto el ensanche de la ciudad hacia el sur (1747 y 1759), que desaparece en buena medida. En cuanto a las fortificaciones, nunca recibieron una tarea de conservación y de restauración; éstas envejecieron: unas desaparecieron y otras se abandonaron. El único que sufrió una transformación fue el cuartel de Caballería que en las dos primeras décadas del siglo XX fue cortado para estacionar y colocar la línea del ferrocarril de Trinidad, cuya nave más antigua que servía de barracones, quedó separado del resto del edificio y del patio central. En este cuartel se hizo un proyecto de recuperación y se volvió a unificar el edificio como estaba antiguamente.

### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

Paralelo a la política de rehabilitación del centro histórico de La Habana Vieja, amparado por el Decreto Ley No. 43 de 1997, y de la Oficina del Conservador de la Ciudad en Santiago de Cuba, Trinidad también tiene creado una Oficina del Conservador, que tiene una estructura organizativa y legal similar a éstas. Con sus políticas de rehabilitación autofinanciada han logrado paulatinamente un desarrollo sostenible en sus respectivos centros históricos urbanos. (Tamara Blanes Martín: "Conservación y restauración de centros históricos urbanos en ciudades cubanas". *Seminario Internacional de ciudades históricas iberoamericanas*. Toledo, España 16-20 de junio 2001, publicado por el Comité Nacional español de ICOMOS)

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alta, media, baja. Especificar)**

Fomentar diversas técnicas artesanales, heredadas de su antigüedad, fue una variante para contribuir al desarrollo económico de esta pequeña ciudad, hoy con pocos recursos, salvo el que le brinda su



patrimonio histórico. El proceso de restauración llevado a cabo en la ciudad histórica fue un ejemplo relevante del plan de desarrollo integral, donde se apoya la vocación residencial.

### **PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA (Resaltando su incidencia sobre los itinerarios culturales)**

Como todo desarrollo de las ciudades en el siglo XX, el primitivo núcleo del centro histórico urbano fue ampliado aunque no a gran escala porque realmente Trinidad no se desarrolló como las grandes ciudades de La Habana, Santiago de Cuba y otras del país.

### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc., resaltando los elementos relacionados con los itinerarios culturales). Descripción.**

El entorno paisajístico predomina en la ciudad, rodeada por montañas (norte) y el mar Caribe (sur). Como su entorno es natural, no ha sufrido transformaciones y se protege para que se conserve tal como estaba desde la fundación de la ciudad, que es uno de sus principales atractivos, la imagen histórica tan relacionada con el mar y las montañas que le dieron su razón de ser. Su enclave, sobre el llano de una colina, fue un lugar estratégico para desempeñar su función.

### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales y eficacia de los mismos)**

La Constitución de la República de Cuba al aprobar las dos leyes de protección de los bienes patrimoniales en 1977, también aprobó la ZONA DE PROTECCIÓN, que es la categoría empleada para proteger el área contigua a un monumento declarado, que incide en éste directa o indirectamente.

### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Es baja.

**Confeccionado:** Tamara Blanes Martín

**Fecha:** 2004

TRAZA URBANA (con orientación y escala gráfica)





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Batería No. 1

**PAÍS:** Cuba.

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: Habana del Este (Dirección: Litoral Habana del Este s/n)

Comarca:

Provincia: Ciudad de La Habana.

Comunidad o región: Región occidental de la Isla de Cuba

Estado (en el caso de Federaciones de Estados):

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización: Coordenadas geográficas, UTM**

Está situada al NO de la bahía habanera. Al norte tiene la costa (350m aprox.) y al sur la Vía Monumental (150-300m aprox.); al este limita con la zona urbana Camilo Cienfuegos (140m aprox.) y al oeste con la playa del Chivo (100m), las ruinas arqueológicas de la batería Núm. 2 (770m) y el castillo del Morro (2300m).

**Altitud:**

La obra escrita del capitán de artillería del Ejército español, Severo Gómez Núñez, señala que tiene una cota de 10,50m sobre el nivel del mar.

**Entorno: Paisajístico, Industrial, Urbano**

Tres sectores conforman el entorno actualmente: la Franja Costera, la urbanización Camilo Cienfuegos de Habana del Este, y la Vía Monumental. La morfología de la batería semisoterrada no permite disfrutar del paisaje marítimo ni del resto del entorno salvo desde las baterías descubiertas, que están a un nivel superior. Se encuentra distante del resto de las fortificaciones, que son uno de los principales atractivos históricos y monumentales del Parque.

**Accesos:**

No existe una adecuada vía de conexión; sólo depende de un estrecho camino que parte de la urbanización mencionada y de otro intrincado por la zona costera, que lo conecta con las otras fortificaciones del Parque.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

Batería de costa. Esta tipología de carácter semisoterrada y protegida con taludes de tierra, fue típica de la segunda mitad del siglo XIX, influida por la guerra franco-prusiana.

**Planta:**

Geométrica y compuesta mediante criterios de composición axial y proporciones horizontales. Tiene un desarrollo aproximado de 250m, una profundidad de 40m y una superficie total de unos 22.230m cuadrados.

#### **Elementos constructivos:**

Presenta dos frentes por mar y tierra. **Frente de mar:** tiene 5 construcciones acasamatadas (cubiertas por tierra): dos **cuarteles**, dos **traveses** y un **polvorín** y cuatro **baterías** a barbata (descubiertas). Los **cuarteles**, en los francos, alojaban a la tropa y oficiales. Unas escaleras conducen a las plataformas altas para colocar cañones pequeños y de tiro rápido (Nordenfelt). Tienen 9 habitaciones cada uno de 3m de ancho por 8m de fondo y un urinario que desagua en la alcantarilla, debajo de la construcción. Los dos **traveses o repuestos** almacenaban municiones para las baterías; tienen 6 cubículos cada uno de 2.75m y 3.00m por 2.40m y 2.50m de altura. El **polvorín**, situado en el centro y entre los traveses, aún está por estudiar si tuvo esta función o fue otro refugio para los artilleros; su fábrica es de peor calidad y resistencia que el resto de los edificios y su techado tiene sencillas planchas de hierro y tierra. Ahora está relleno de tierra. Las cuatro **baterías** están entre cada edificio para colocar cañones de largo alcance (Ordóñez); tienen 8m de ancho por unos 14m de fondo. Cada edificio tiene un pasillo que se comunican con las baterías a través de escaleras o de rampas. **Frente de tierra:** Tiene una ancha explanada limitada por un muro aspillero de unos 2.5m de alto que se desplaza de este a oeste y en el centro tiene un tambor. En el proyecto original, en la explanada se colocaban dos edificios acasamatados destinados a enfermería, alojamiento de oficiales, con letrinas, cocina y almacenes de provisiones. La portada principal es neoclásica, con arco adintelado o escarzano remarcado con pilastras y almohadillas en cuyo frontón tiene escudo de las armas reales.

#### **Materiales de construcción:**

El **cemento Pórtland** es empleado para el blindaje en un hormigón de masa compactada de 1.60m de grueso y hecho para muros y construcciones acasamatadas; se protegían con un recubrimiento de tierra y arena fijada con vegetación para los impactos de bala y dificultar la visión desde el mar. Los **raíles de ferrocarril** a modo de viguetas metálicas, se utilizaban como soporte de la losa del blindaje de hormigón; esta técnica era muy nueva en Cuba. La **mampostería** es empleada para otros muros mediante la técnica del encofrado; el **ladrillo** para soporte de vanos de puertas y ventanas y la **sillería** para delimitar paramento de las fachadas y puertas. La fachada está construida con la técnica tradicional: de sillería la parte delantera y de mampostería la parte trasera.

## **4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS**

### **Época de construcción:**

1896-1898

### **Constructor:**

Tte. Coronel de Ingenieros: José Marvá y Mayer (proyectista).

Ings. Enrique Foro, Evaristo García Equia y Comandante José de Soroa y Sabater (ejecutores).

### **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Con más de 107 años de fabricado, aún no se ha reconstruido.

### **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

#### **Historia**

La batería Núm.1, situada en el frente llamado de barlovento, formó parte del Frente Marítimo, línea defensiva que se hizo para poner en condiciones de defensa la plaza de La Habana ante la evidente agresión norteamericana y el estallido de la segunda guerra de Independencia de Cuba en 1895.

Este Frente perteneció al tercer sistema defensivo creado en La Habana, sistema que respondía a una estrategia defensiva y a un desarrollo armamentista y tecnológico distinto y más avanzado que los dos anteriores; abarcaba 12 kilómetros, es decir, desde las ensenadas de Cojímar y de la Chorrera y dividido en dos sectores: el de barlovento (Este) y el de sotavento (oeste). Aquí se colocan 12 fortificaciones conectadas mediante sistema de telefonía, telegrafía, eléctrico y óptico, telemétrico y vía férrea.

En estos años la batería estaba al mando del capitán Víctor de la Tejera; el primer Tte. Antonio Muñoz Calchinarrí; el segundo Tte. Juan Caballero y el Tte. Luis Vaya Chilibrea. La dotación estaba formada por 137 artilleros, 108 de la 3ra. Compañía de Voluntarios de Artillería, dos obreros, dos telefonistas, un telegrafista y el médico Antonio Casares, un sanitario y 8 camilleros.

En cuanto a su enclave se puede decir que la naturaleza rocosa del suelo (piedra madreporica) imposibilitó soterrar completamente la batería, por ello sus perfiles son relativamente visibles, tanto por su altura media de unos 5 metros sobre el nivel del terreno, como por su aspecto geométrico y ritmo regular.

Esta batería, como las demás de la costa, confrontaba el problema de tener la cota baja lo que no permitía que los tiros de cañón fueran eficaces contra los puentes blindados de los barcos de guerra.

Se le dotó de la siguiente artillería: Ordóñez: 4 de 15 cm (modelo 1885) con un alcance de tiro de 9 020m, situados en las baterías a barbata. Nordenfelt: 2 de 57mm, de tiro rápido y un alcance estimado de entre 2 000 y 3 000m, colocados en los flancos, sobre los recubrimientos térreos y extremos este y oeste. A lo largo de 103 años, la batería, después del conflicto hispanoamericano, continuó bajo la jurisdicción militar como batería de costa y después como almacén de equipos militares. Entre 1981 y 1991 se rehabilitó parcialmente para sede del Museo Municipal de Habana del Este y luego de esta fecha se integra al Parque Histórico Militar Morro-Cabaña en la parte conocida e identificada como Franja Costera

#### **Bibliografía:**

ÁLVAREZ-FERRO-PEÑA. Estudios para el desarrollo de los paisajes del Parque Histórico Militar Morro-Cabaña. CETA (Centro de Estudio de tecnologías avanzadas), La Habana, 1997.

BLANES MARTÍN, Tamara. Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas. La Habana, Cuba. Impreso en España, 2001.

BLANES MARTÍN, Tamara. "Fortificaciones habaneras del siglo XVI a la primera mitad del siglo XIX". La Habana, puerto colonial. Siglos XVIII-XIX. Edita Fundación Portuaria, España, 2000.

Casablanca Balazote, Carlos. Batería Núm. 1 de La Habana del Este. Investigación histórico-documental para una propuesta de anteproyecto de rehabilitación. Tesis de Maestría defendida en el Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría". Inédito, con copias al ISPJAE y los tutores: Arq. Marco Antonio Díaz Bardonis y Lic. Tamara Blanes Martín.

FORNÉS, José Enrique y Marta FERRER. "Propuesta de estudio estratégico y base para la ordenación del Territorio del Parque Histórico Militar Morro-Cabaña", CETA, La Habana, 1998.

GÓMEZ NÚÑEZ, Severo. La guerra Hispano-Americana. "Influencias de las plazas de guerra", Imprenta del Cuerpo de Artillería, Madrid, 1900.

SÚAREZ, Ignacio. Plaza La Habana (1895-1898). La Habana, puerto colonial. Siglos XVIII-XIX. Edita Fundación Portuaria, España, 2000.

#### **Función dentro del sistema defensivo:**

Esta batería fue la última construida del Frente Marítimo iniciado en 1896 en el sector de Barlovento. Este Frente comprendía desde la Ensenada de Cojímar hasta el Castillo del Morro e incluía las obras defensivas anteriores (Fortaleza de San Carlos de la Cabaña, el Hornabeque de San Diego o Número 4, la Batería de Velasco y el Castillo del Morro) y las del tipo semisoterrada como las Baterías Núm. 1 y Núm. 2 o del "Barco Perdido". Todas éstas estaban controladas por un observatorio telemétrico y formaban un sistema de tiros para defender los ataques de mar por el Este de La Habana.

#### **Valoración histórica y cultural:**

Su inserción en el Frente Marítimo fue de gran eficacia por cuanto éste tenía la función de defender a La Habana, objetivo prioritario en caso de ataque; además, fue un obstáculo importante y peligroso por su eficaz tecnología de avanzada y coordinado funcionamiento del conjunto defensivo. Por otra parte, la batería representó, en su momento, lo más moderno de la arquitectura militar desde el punto de vista defensivo y constructivo. Se emplearon las técnicas y materiales de construcción tradicionales y otros que se desarrollaron en el siglo XX, como el cemento Pórtland y el hormigón para el sistema de camuflaje y los grandes taludes de tierra para el ocultamiento de las obras y los impactos de la artillería de largo alcance. Esta tipología es la única que existe y se conserva en La Habana y en el resto de la Isla de Cuba.

## **5. CONSERVACIÓN**

### **Estado de conservación del bien**

Regular.

### **Autenticidad del bien**

Mantiene su estructura, diseño y sistema espacial y de comunicación. El frente de mar y de tierra está conformado por las cinco edificaciones semisoterradas (cuarteles, traveses y polvorín), los cuatro emplazamientos de las baterías a barbata y los dos de los flancos; el corredor, pasillo o eje de acceso

que separa los dos frentes; el muro perimetral que cierra el frente de tierra con su tambor y la fachada principal, conservan todos su autenticidad. Además, la diversidad de las técnicas y materiales de construcción son identificables para su estudio, evaluación y conservación.

### **Integridad del bien**

A pesar de conservar sus valores monumentales, actualmente está abandonada: tiene afectaciones en lo químico: sus muros tienen organismos vegetales (colonias de líquenes y hongos), vegetación de tipo arbustivo y herbáceo, eflorescencia, oxidación y corrosión. En lo físico: suciedad y humedad (filtración y capilaridad) y acumulación de tierras. En lo mecánico: desprendimiento y abofamiento de revoques, erosión de ladrillos, fisuras, resequedad de la madera. En lo humano: demolido un trozo del muro perimetral, erosión en obras de albañilería, aberturas, graffitis, etc. También carece de una identificación de sus valores históricos y formales que sí tienen las fortificaciones que integran el mencionado Parque.

### **Estado de conservación del entorno**

Malo.

### **Autenticidad del entorno**

Antes fue una zona de uso militar, utilizada desde el siglo XVI hasta el XIX para construir fortificaciones. Tiene 3 sectores en su entorno: 1) Franja Costera con predominio del paisaje marítimo; configuración alargada con 1700m de longitud, 150m a 700m de ancho y 52 Ha de superficie, suelo con afloraciones rocosas y escasa vegetación. 2) Ciudad Camilo Cienfuegos sector urbano, levantado entre 1957 y 1958 como zona de expansión de la ciudad por la apertura del Túnel de La Habana en 1956. 3) Vía Monumental principal vía de conexión entre el litoral habanero y la ciudad.

### **Integridad del entorno**

Está abandonada por la difícil comunicación y accesibilidad existente con el conjunto monumental del Parque, hecho que provoca el aislamiento del inmueble respecto al flujo de visitantes y otro tipo de público interesado. Hay utilización indebida del inmueble para usos indeseables y de vialidad de las personas del cercano sector urbano. Existe crecimiento incontrolado de vegetación a su alrededor, vertedero de basuras y aprovechamiento de algunas áreas como parcelas para cultivos de autoconsumo.

### **Agresiones:**

Su estado de abandono por más de 12 años ha sido una causa fundamental de deterioro unido al factor tiempo, es decir, a la antigüedad del inmueble, a la intervención humana como las modificaciones recibidas para nuevas funciones, al vandalismo, a la falta de mantenimiento periódico, al ambiente marino y a la humedad que, producidas en diversas formas, es la causante principal de las patologías de dicha fortificación.

### **Propuestas de actuación:**

Las posibilidades de reutilización han sido valorado por la dirección del Parque Histórico Militar Morro-Cabaña, donde se une el proyecto del parque costero, donde está insertada la Batería Núm. 1, con el resto de las fortificaciones del Morro y la Cabaña; se valoran nuevas actividades, como utilizar dicha Batería para un Centro de Estudios de las Fortificaciones Hispanoamericanas y se considera la vecindad de la urbanización Camilo Cienfuegos para un proyecto de interés y sinergia de desarrollo social y económico. Para estos estudios se contó con la colaboración del CETA (Centro de Estudios de Tecnologías Avanzadas), que elaboró entre otros trabajos, un estudio paisajístico, estratégico y de ordenamiento territorial par el desarrollo global del Parque. (Ver Bibliografía los títulos y los autores de dichos estudios).

También existe una Tesis de Maestría del arquitecto español Carlos Casablanca donde plantea el rescate de la Batería mediante la confección de un anteproyecto para su conservación y puesta en valor. Sus criterios de actuaciones reparadoras y conservadoras son mínimos, que afectan lo menos posible la imagen y el diseño original; son claras la diferenciación de las estructuras antiguas que plantea con las actuaciones contemporáneas, donde inserta nuevas edificaciones en el espacio libre de la explanada. En esta área se recupera el proyecto original con edificios destinados a usos específicos y actuales, con planteamientos compositivos formales y materiales de la batería original para concretar las nuevas formas y buscar un diálogo entre lo nuevo y lo antiguo, con la idea de proteger el triple valor del monumento desde el punto de vista documental, arquitectónico y significativo.

Gráficamente representa las áreas previstas para el equipamiento de ocio ligado al parque costero y la urbanización cercana; define el límite del parque costero mediante la creación de una barrera verde de plantas y un paseo de ocio asociado al viario preexistente; plantea el área del paisaje asociado a la

Batería; las vías de accesos de carácter simbólico y procesional que ayuda a recontextualizar la Batería al visitante; prevé el área de parqueo del Parque común al parque costero y a la Batería; plantea la red de caminos preexistentes; reconoce las edificaciones acasamatadas rehabilitadas para usos museísticos; redistribuye las áreas para el uso del Centro de Estudios de Fortificaciones Hispanoamericanas con su respectiva biblioteca, archivo y sala de lectura para investigadores, salas de instalaciones técnicas y de almacenaje, edificio de servicios comunes (bar-restaurante, área de exhibiciones, comercial, administración, dirección y almacenaje), sala polivalente de uso compartido y otras propuestas de significación. (Ver Bibliografía sobre la Tesis y su destino)

## **6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

### **Protección Jurídica del bien:**

La Constitución de la República de Cuba aprobó leyes de protección de los bienes patrimoniales en el país en 1977:

Ley de Protección del Patrimonio Cultural.

Ley de los Monumentos Nacionales y Locales

Además de las leyes nacionales que preservan esta batería, también está protegido por normas internacionales por su condición de patrimonio mundial.

### **Protección jurídica del entorno**

La Constitución de la República de Cuba cuando aprobó sus dos leyes de protección de los bienes patrimoniales en 1977, también aprobó la ZONA DE PROTECCIÓN, que es la categoría empleada para proteger el área contigua a un monumento declarado, que incide en éste directa o indirectamente.

### **En su caso, declaración protectora**

La Batería Número 1 tiene dos declaraciones:

Monumento Nacional

Patrimonio Mundial (1982)

### **Administración responsable**

Las FUERZAS ARMADAS REVOLUCIONARIAS (FAR) es el Ministerio responsable de rescatar, conservar, restaurar y decidir por los nuevos usos que se le asigna al conjunto monumental del Parque Histórico Militar Morro-Cabaña. Por tanto, la Batería Núm. 1, al pertenece a dicha jurisdicción y conjunto, este es el organismo responsable de su existencia.

### **Grado de implicación social de la población en la protección del bien**

Ninguno actualmente. La población no tendrá conciencia del alto valor monumental del inmueble hasta que no se aplique una medida de recuperación desde todo punto de vista.

## **7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

### **Propietario:**

El Estado cubano, dirigido directamente por las Fuerzas Armadas Revolucionarias

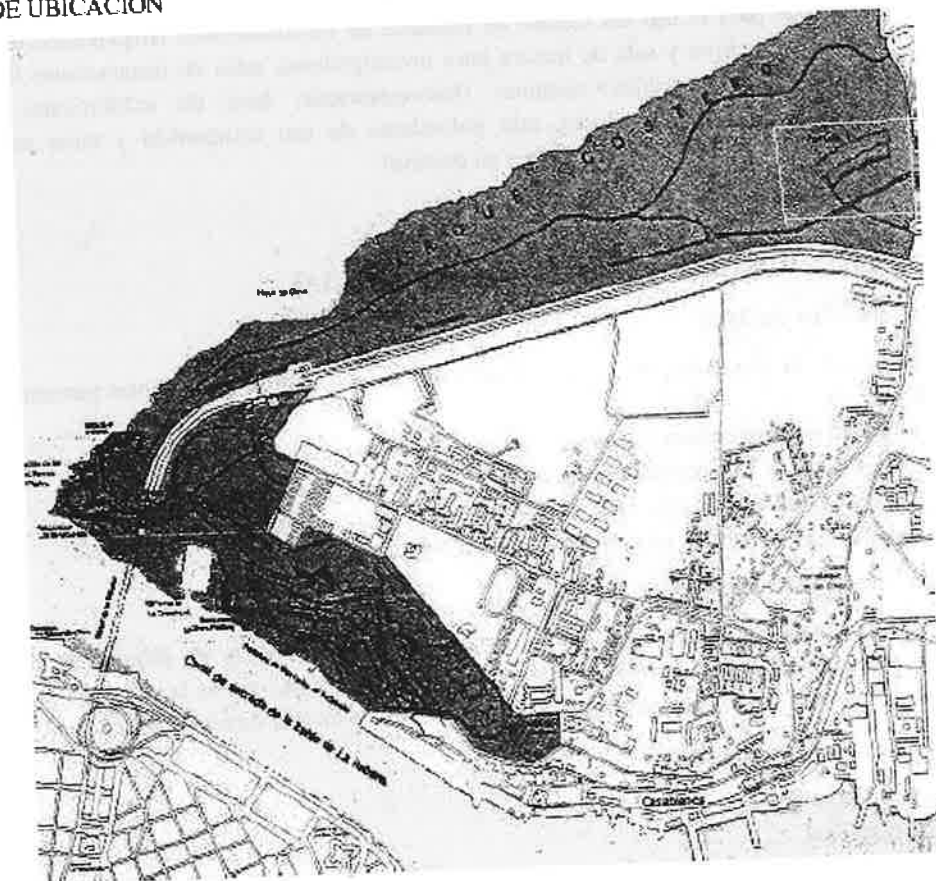
### **Uso**

Ninguno.

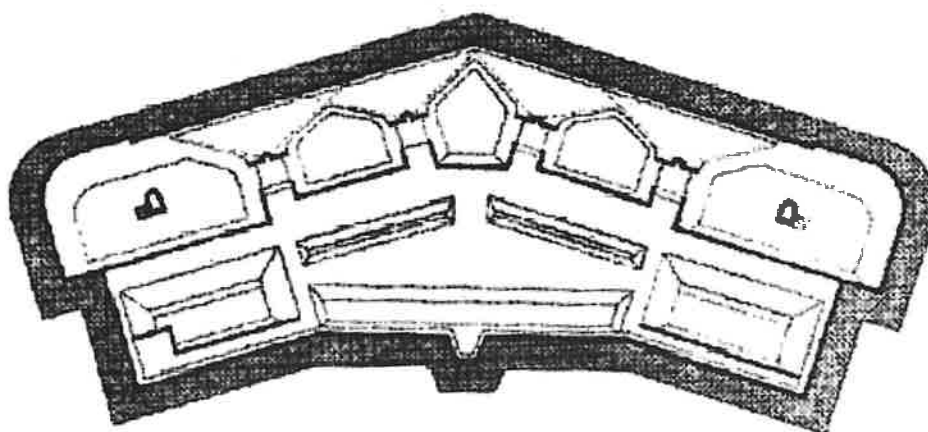
**Fecha:** Septiembre del 2003

**Información proporcionada por:** Lic. Tamara Blanes Martín. Investigadora Auxiliar y Experta en fortificaciones hispanas en el Caribe, Departamento de Conservación Arquitectónica. Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología. Ministerio de Cultura de Cuba.

## PLANO DE UBICACIÓN



## PLANO DE LA PLANTA



Planta Batería No. 1 según plano original de 1898. Tomado de Severo Gómez Núñez. La guerra Hispano-Americana

**FOTOGRAFÍAS:** (Incluir relación de las mismas en este apartado y adjuntarlas como anexos)



**Autor de las fotografías:** Arquitecto Carlos S. Casablanco Balazote







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Castillo San Pedro de la Roca del Morro

**PAÍS:** Cuba.

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: Habana del Este (Dirección: Litoral Habana del Este s/n)

Comarca:

Provincia: Santiago de Cuba.

Comunidad o región: Región oriental de la Isla de Cuba

Estado (en el caso de Federaciones de Estados):

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización:** Coordenadas geográficas, UTM

Se encuentra situado en la margen derecha de un promontorio o peñón en la costa sur y entrada del canal del puerto de Santiago de Cuba. Las aguas del mar Caribe bañan la entrada de dicho canal y a su excelente bahía de bolsa, amplia y de buen calado está dotada de numerosas penínsulas, ensenadas y cayos.

**Altitud:**

Se encuentra aproximadamente a unos 70 metros sobre el nivel del mar.

**Entorno:** Paisajístico, Industrial, Urbano

La fortaleza tiene un entorno marino, desde el mar Caribe que lo limita por el sur, la bahía por el norte y los pequeños poblados de origen marinos, al este y oeste.

**Accesos:**

Tiene dos accesos: por la carretera del aeropuerto y la otra por Ciudadamar.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

Fortaleza permanente abaluartada

**Planta:**

Geométrica, poligonal. Es representativa de la escuela de fortificación hispanoamericana.

**Elementos constructivos:**

A pesar de su apariencia medieval, responde por su traza y su técnica constructiva a la clásica fortificación permanente abaluartada, de origen italiano y diseño renacentista; predominan la forma geométrica, la simetría y la proporcionalidad de sus lados y ángulos. Sus elementos defensivo rompen con los cánones de la arquitectura medieval a partir del empleo del sistema abaluartado, cuya angulación permitía un amplio radio de acción y posibilitaba los tiros directos, flanqueados y cruzados; los muros

dispuestos en talud, los parapetos con cañoneras y merlones y los sólidos sillares resistían la fuerza destructiva del cañón, el cual se había desarrollado a partir de la revolución armamentista del siglo XVI. Su sistema espacial se basaba en un dinámico juego de rampas, escaleras, pasadizos, y puentes fijos y levadizos que comunicaban las diferentes baterías y plataformas a barbata y acasamatadas. La defensa tenía una doble función táctico-estratégica: la de campaña estaba conformada por un frente defensivo – una cortina, dos mediobaluartes, revellín, foso y camino cubierto- y la marítima estaba formada por sucesivos paños de murallas irregulares colocados sobre siete niveles de altura, que descendían suavemente sobre un terreno rocoso y escarpado hasta llegar casi al nivel del mar. El conjunto estaba dispuesto de manera que cada ángulo ampliaba el campo visual aumentando el área defensiva hacia una diversidad de direcciones entre los cuales podían cruzar los fuegos; esta solución la diferenciaba de las estructuras compactas y cerradas de los castillos medievales.

El Morro contenía todas las edificaciones complementarias de la fortificación moderna: almacenes de pólvora, de municiones y de otros utensilios, cuarteles para la tropa y oficiales, iglesia, calabozos, casa para el capellán de la iglesia y el comandante del castillo, cuerpos de guardia, plaza de armas para la formación de la tropa, baterías y plataformas altas y bajas. El medio geotopográfico brindó una protección natural a la fortaleza: las cavernas fueron utilizadas para emplazar baterías acasamatadas, y otros espacios exteriores para hospital, cuarteles y alojamientos.

Los ingenieros militares hicieron una destacada labor hidráulica para almacenar el agua en los aljibes con la intención de resistir un largo asedio enemigo: sistemas de canales apenas perceptibles al pie de las banquetas, desniveles de pisos para la circulación de las aguas pluviales, cajas recolectoras, cisternillas purificadoras de agua y gárgolas fueron los medios utilizados para el desagüe y almacenamiento del preciado líquido.

#### **Materiales de construcción:**

Piedra de cantería y conchífera fueron utilizados en sus muros con la técnica del sillar y la mampostería. El ladrillo para el soporte de vanos de puertas y ventanas, la madera para las balaustradas, puente levadizo y fijo, puertas y ventanas y estacadas; el hierro para los balaustres de los vanos.

## **4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS**

### **Época de construcción:**

1639-1643.

### **Constructor:**

Ingeniero militar Juan Bautista Antonelli.

### **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

1639 a 1643 a 1661.

1662 a 1707: Año del ataque de Henry Morgan (1662)

1763 en adelante: Después de la toma de La Habana por los ingleses

1962 a 1970

1995

### **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

1639. Ingeniero militar Juan Bautista Antonelli.

1662. Ayudante de ingenieros Juan de Císcara Ibáñez y Francisco Pérez.

1706. Ingeniero francés Luis Bouchard de Becour.

1763. En adelante. Mariscal de Campo Alejandro O'Reilly, Ingenieros militares Agustín Crame, Silvestre Abarca, Esteban Olariz, Antonio Leyva y Juan Martín Cermeño.

1962 a 1970. Dr. Francisco Prat Puig.

1995. Oficina del Conservador de la Ciudad.

### **Historia**

El castillo está construido en la ciudad de Santiago de Cuba, ciudad privilegiada por sus condiciones geográficas: en la cuenca del mar Caribe, cuyas corrientes marinas facilitaban la navegación y la comunicación con la isla de Santo Domingo, primera capital de las Indias Occidentales; la gran capacidad de su bahía de bolsa, que la convertía en un puerto excepcional como escala de una rama de la flota comercial española que seguía rumbo al puerto de Veracruz o al de La Habana; la proximidad a las rutas de contrabando, a la isla de la Tortuga, centro de operaciones de piratas más importante de la región, a la colonia inglesa de Jamaica y a la francesa de Haití, segunda en lograr su independencia en América.

El castillo del Morro formaba parte de otros dos Morros fabricados por Bautista Antonelli (padre de Juan Bautista) en el Caribe. Estos estaban situados en la ciudad de La Habana y en San Juan de Puerto Rico. Los tres incluyen en su nombre la alusión a su emplazamiento sobre un morro, y adoptan un diseño constructivo similar, consistente en un polígono irregular, simétrico por el frente de campaña y asimétrico por el frente de mar, con ligeras variantes en sus elementos defensivos y en sus niveles de altura. Se adaptaron, de igual modo, a la configuración del terreno y se situaron sobre una lengüeta rocosa sobresaliente del mar en la entrada de una bahía de bolsa cuya morfología entrañaba un modo muy especial de cerrar la boca del puerto. La monumentalidad de sus muros los caracterizó, así como su función como defensores de ciudades de carácter mercantil y portuario.

#### **Bibliografía:**

- BLANES MARTÍN, Tamara. Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas. La Habana, Cuba. Impreso en España, 2001, pp. 65-75.
- BLANES MARTÍN, Tamara. "Estudio comparativo de tres castillo del Morro en el Caribe", Revista Del Caribe, Año III, No. 7, Santiago de Cuba, 1987, pp. 64-74.
- BLANES MARTÍN, Tamara. Historia y singularidad de una fortaleza. El Morro de Santiago de Cuba. Revista Arquitectura Cuba, Número 377, 1998. pp. 32-36.
- BLANES MARTÍN, Tamara. "Castillo de San Pedro de la Roca del Morro / Santiago de Cuba". Boletín Patrimonio y Desarrollo. No. 3/2000. Publicación trimestral. Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología, del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural / Ministerio de Cultura de Cuba.
- CAPEL, Horacio: De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII. SERBAL / CSIC, 1988, p. 31.
- LEÓN Y CANALES, Benito. Archivo de Indias. Ingenieros cubanos: siglos XVI, XVII y XVIII. Ediciones del Archivo Histórico Pérez-Beato, La Habana, 1941.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, Omar y Leonardo Rodríguez Callejas: "Las baterías de la Socapa. Estudio preliminar de un componente del sistema defensivo colonial de Santiago de Cuba". CNCRM, 1991 (sin editar).
- PÉREZ GUZMÁN, Francisco. "Documentos sobre las fortalezas militares de Santiago de Cuba". Revista Santiago, No. 26-27. Santiago de Cuba, 1977, pp. 181-200.
- PORTUONDO ZÚÑIGA, Olga. "Trayectoria histórica de Santiago de Cuba: 1515-1707" Revista Santiago, No. 26-27, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, 1977, pp. 9-32.

#### **Función dentro del sistema defensivo:**

El castillo del Morro actuaba como principal baluarte del sistema defensivo marítimo y portuario de la ciudad: por el canal del puerto, la defensa se ampliaba con la batería de La Estrella, situada en la primera ensenada después del Morro, con una pintoresca planta estrellada y baterías a barbata en diferentes niveles sobre el promontorio hasta llegar a 5 metros sobre el nivel del mar, con almacén de pólvora, alojamiento y aljibe. La plataforma de Santa Catalina, colocada a unos metros más hacia el fondo de la bahía, tenía un trazado simple e irregular. A dos leguas del Morro hacia el sureste de la costa, justamente en la desembocadura del río Aguadores y por donde Morgan y sus hombres penetraron para atacar a la ciudad en 1662, se levantó la batería de Aguadores, de traza irregular, formada por sucesivas plataformas con parapetos sobre distintas alturas y direcciones, dotadas de todos los elementos defensivos necesarios propios de esta tipología de batería. Estas obras menores y complementarias evolucionaron en los mismos períodos constructivos del castillo del Morro.

A fines del siglo XIX, al calor de la guerra Hispano-cubano-americana, fue necesario ampliar y modernizar este sistema. En el extremo contrario al castillo del Morro, hacia la costa suroeste, fue ampliada la batería de la Socapa, dispuesta horizontalmente sobre dos niveles de altura. Ella desempeñó una importante función durante el ataque de la escuadra norteamericana en 1898. La artillería moderna de obuses y cañones fue colocada paralela al mar, sobre una línea de parapetos contruidos de hormigón. En cayo Ratón se levantó un polvorín, en Punta Gorda y en el Morro otras baterías y en el canal, líneas de torpedos para la defensa submarina. En ese período, el puerto santiaguero se había convertido en un verdadero teatro bélico; al mismo tiempo, a barlovento y sotavento del castillo del Morro, baterías costeras como la de Aguadores, Juraguá, Juraguasito, Sardinero, Dejaguayabo, Cabañas, Guaicabón, Someruelos y Punta Blanca fueron apertrechadas y puestas en función defensiva.

#### **Valoración histórica y cultural:**

El castillo de San Pedro de la Roca del Morro tiene una gran connotación histórica en la región del Caribe. Éste se integró al primer plan defensivo regional ordenado por el rey Felipe II de España para sus

colonias de Ultramar a partir de 1586. Este proyecto fue planeado, diseñado e iniciado por el ingeniero italiano Bautista Antonelli, autor y director de las obras de los castillos de los Tres Reyes del Morro de La Habana (1589) y de San Felipe del Morro de San Juan de Puerto Rico (1990). Su hijo Juan Bautista realizó las obras del Morro de Santiago, repitiendo los mismos conceptos formales y funcionales practicados por su padre. Estos tres castillos atribuidos a la familia de los Antonelli, forman la trilogía de los castillos del Morro en el Caribe, principales fortalezas del Caribe hasta 1762.

Sin embargo, el castillo del Morro de Santiago tuvo sus particularidades táctico-estratégicas que lo distinguió de los otros. En primer lugar, por su relación con la ciudad: mientras que aquellos alcanzaban a visualizar y proteger con su presencia a las primitivas villas de La Habana y San Juan por su altura y relativa cercanía, el de Santiago se encontraba a una distancia de unos 8 Km., de la ciudad lo que permitió concentrar un fuerte dispositivo militar en la boca del puerto y proteger, con baterías de costa y trincheras, una larga franja al este y al oeste del castillo. En segundo lugar, el Morro descansaba sobre un promontorio de mucha altura: por el frente de mar, para defenderse de las **naves enemigas** e **impedir un desembarco**, se tuvo que diseñar las baterías en anfiteatro hasta llegar al agua para establecer el **fuego directo** con cañones. En tercer lugar, el **peñasco del Morro** eran tan voluminoso y poseía tantos recursos naturales para la protección, que, a pesar del desarrollo de la artillería alcanzado en el siglo XVIII, que obligó a la transformación morfológica de los otros castillos, el Morro santiaguero fue capaz de asimilar todos los avances tecnológicos y adecuar a sus propia naturaleza los elementos defensivos y tipologías necesarias; por esta razón, aún en el siglo XIX, su estructura se mantenía vigente. Y en cuarto lugar, el fanal, que constituyó un elemento simbólico dentro del recinto de los Morros, el de Santiago se ubicó en el glacis, área exterior del castillo.

## 5. CONSERVACIÓN

### Estado de conservación del bien

Muy bueno.

### Autenticidad del bien

El proceso histórico y el desarrollo tecnológico del siglo XX repercutieron en el destino del castillo y de sus obras complementarias. Esta fortaleza, que fue el primer bastión del primitivo sistema defensivo portuario de Santiago de Cuba, ha perdido ya la función militar por la cual fue concebida, pero aún desafía el tiempo con sus monumentales muros y su poderosa imagen, su historia y su sólida arquitectura. El conjunto patrimonial, natural y construido de extraordinaria belleza, donde se integran armónicamente la **historia** de lo que fueron las luchas coloniales, la **arquitectura**, como expresión de la labor humana para proteger intereses económicos, comerciales y territorial y la **naturaleza** como recurso indispensable para desplegar un sistema estratégico bien calculado por ilustres ingenieros militares, hicieron posible que fuera declarada Monumento Nacional en 1979 e inscrita como Patrimonio de la Humanidad en 1997.

### Integridad del bien

El castillo puede declararse su autenticidad, y si ha perdido algunos elementos originales a través de casi cuatro siglos de existencia, han sido mínimos.

### Estado de conservación del entorno

Bueno.

### Autenticidad del entorno

La fortaleza está ubicada en el área del Parque Nacional Sierra Maestra, sitio de espectacular paisaje, a la orilla del mar Caribe, donde existen pequeños poblados marinos conocidos con el nombre de Ciudadamar y la Socapa, cayo Granma (conocido antes como cayo Smith) y Cayo Ratón. Se destaca en este conjunto, las casas de palafitos y el colorido de estos pequeños poblados marinos y el cementerio de terrazas de la Socapa, cualidades que le estampan un carácter popular, típico caribeño. También acompaña el entorno, hermosos contrastes de vegetación y una geografía excepcional. Por otra parte, la batería alta de la socapa, con más de 100 años de construida, lega a la actualidad una importante fuente sobre una de las técnicas tradicionales de construcción militar de esa época, hecha con vaciado de hormigón. Esta imagen reafirma la autenticidad del entorno.

### Integridad del entorno

Pese a la autenticidad de esta imagen, lamentablemente una parte del patrimonio fortificado del entorno ha sido afectado por la lejanía respecto a la ciudad, la falta de recursos económicos, la falta de conciencia de las autoridades políticas y de cultura y el agresivo medio físico.

### **Agresiones:**

La batería de La Estrella, está mutilada desde mediados del siglo XX para dar paso a una carretera turística; hoy permanece en ruinas aunque todavía sobre sus muros se observan las huellas de los cinceles de los antiguos canteros como mudos testigos del pasado. La batería de Aguadores y su memorable sitio, apenas pueden reconocerse debido a la presencia de la nueva pista de aterrizaje del aeropuerto de la ciudad. Del resto de las fortificaciones menores emplazadas a lo largo de la costa sur, muchas han desaparecido y otras están en ruinas.

### **Propuestas de actuación:**

Lamentablemente la pérdida parcial de las fortificaciones menores ha sido irreversible. La concientización de los valores históricos, culturales y patrimoniales de las fortificaciones desde el último cuarto del siglo XX, y su indudable expectativa, potencialidad y dimensionalidad en el Caribe, desde los últimos años del siglo XX, ha permitido que la Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba, tomara empeño en incluir, dentro de los planes de restauración, además de las obras del castillo de San Pedro de la Roca del Morro, la consolidación de las ruinas de fortificaciones que permanecen en el entorno del castillo.

## **6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

### **Protección Jurídica del bien:**

La Constitución de la República de Cuba aprobó leyes de protección de los bienes patrimoniales en el país en 1977:

Ley de Protección del Patrimonio Cultural.

Ley de los Monumentos Nacionales y Locales

Además de las leyes nacionales que preservan este inmueble (Castillo del Morro) y su entorno, también está protegido por normas internacionales por su condición de patrimonio mundial.

### **Protección jurídica del entorno**

La Constitución de la República de Cuba cuando aprobó sus dos leyes de protección de los bienes patrimoniales en 1977, también aprobó la ZONA DE PROTECCIÓN, que es la categoría empleada para proteger el área contigua a un monumento declarado, que incide en éste directa o indirectamente.

### **En su caso, declaración protectora**

Monumento Nacional (1979)

Patrimonio Mundial (1997)

### **Administración responsable**

Oficina del Conservador de la Ciudad de Santiago de Cuba, apoyado por el Consejo de la Administración Provincial del Poder Popular de Santiago de Cuba.

### **Grado de implicación social de la población en la protección del bien**

Tiene un alto grado de implicación social. La población tiene conciencia del alto valor del monumento y, por tanto, lo protege y lo disfruta.

## **7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

### **Propietario:**

El estado cubano.

### **Uso**

Tiene múltiples funciones sociales: museística, turístico-comercial y actividades recreativas y culturales.

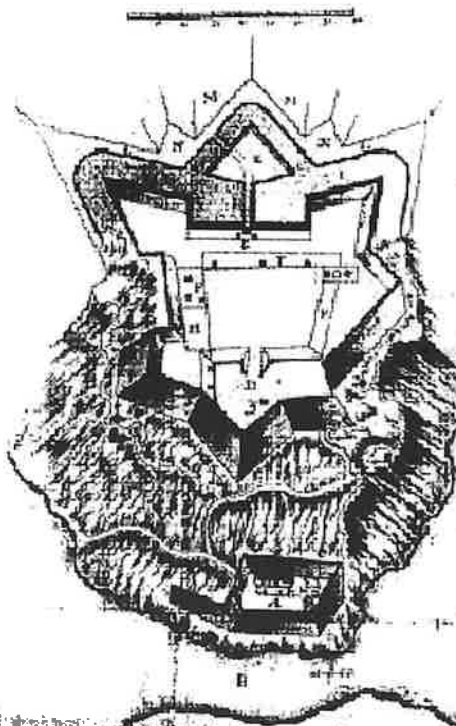
**Fecha:** Mayo de 2004.

**Información proporcionada por:** Lic. Tamara Blanes Martín. Investigadora Auxiliar y Experta en fortificaciones hispanas en el Caribe, Departamento de Conservación Arquitectónica. Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología. Ministerio de Cultura de Cuba.

## PLANO DE UBICACIÓN



## PLANO DE LA PLANTA



Plano de Luis Bouchard de Becour, 1706  
Tomado Archivo General de la Nación, Ciudad Méx  
Historia, vol. 346, exp. 4, f. 118

Luis Bouchard de Becour, 1706. Archivo General de la Nación.

**FOTOGRAFÍAS:**

Castillo de San Pedro de la Roca del Morro



Tamara Blanes, julio 2004; Ernesto Monterrey, julio 2004





# INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

## DENOMINACIÓN

Fuerte Conde de Mirasol.

## PAÍS

Puerto Rico

## 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Isla Municipio de Vieques

## 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

Situado en el pueblo de Isabel Segunda de isla municipio de Vieques. La isla de Vieques es municipio de la isla de Puerto Rico. Situadas ambas a los 18 15 grados norte de latitud septentrional y a los 66 30 grados oeste de longitud occidental. La isla municipio de Vieques se encuentra a 6.8 millas de la costa de este de Puerto Rico.

Mide la isla de Vieques aproximadamente 27 millas de largo por 3.7 millas de ancho.

**Altitud:** (Sobre el nivel del mar)

200 pies.

**Entorno:** Paisajístico, Industrial, Urbano.

La isla municipio de Vieques tiene un total aproximado de 10,000 habitantes.

**Definir las características del mismo.**

Su emplazamiento está sobre una prominente colina que domina la vista del pueblo de Isabel Segunda, habitáculo principal de la isla.

**Accesos:**

Se llega en avión por el aeropuerto Isla Nena, o por vía acuática a través del Sistema de Lancha Público de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico.

## 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

(Fortaleza Permanente Abaluartada) Función de Casa-Fuerte.

**Planta:**

**Elementos constructivos:**

Fuerte Principal, camino conducente al Fuerte, Cuartel de Infantería, Fuerte del Telégrafo, camino al Fuerte del Telégrafo.

**Materiales de construcción:**

Mampostería, madera, ladrillo, hormigón.

## 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

Irónicamente, el Fortín nunca se utilizó como elemento de defensa contra los convulsos pobladores de la isla. Más bien, a partir de la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX, fue utilizado como prisión y sitio de ajusticiamiento de aquellos que estaban en contra de la administración española y sus intereses; autonomistas y separatistas de Puerto Rico. Esclavos rebeldes, jornaleros levantados en las haciendas azucareras tanto de la Isla Grande como de otras islas del caribe que se desempeñaban en las varias haciendas de la isla, Un caso notorio, fue la encarcelación de uno de los hijos de Don Teófilo Le Guillou, considerado el fundador del Pueblo. Don Constant Le Guillou sufrió un breve encarcelación por su vinculación al grupo de franceses de la Isla y su descontento con el gobernador político y militar de la Isla, don Francisco Sainz.

Los franceses residentes de la Isla deseaban preparar un comunicado hacia el cónsul francés en Puerto Rico protestando la supuesta malversación de fondos y materiales por parte de Sainz hacia la construcción de la Iglesia de la Isla. La negativa del préstamo de una junta de bueyes para trabajos en la Iglesia, le costó a Le

Guillou varios días en la cárcel. Pocos meses después de este incidente, el gobernador Sainz fue retirado de su cargo tras ser procesado mediante juicio de residencia en el año 1852.

**Época de construcción:**

Fue iniciada su construcción en el año 1845. Formando parte del Sistema de Defensas españolas de la Isla de Puerto Rico en el Siglo XIX.

**Constructor:**

Su construcción se inicio por orden del Gobernador de la Isla de Puerto Rico Don Rafael de Arístegui y Vélez también conocido como Conde de Mirasol. Fue encargada su construcción al Ingeniero Don Diego Gálvez.

**Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Siglo XIX. Perteneciente al Sistema de Defensas Costeras de la Isla de Puerto Rico.

Su construcción inicial data del 1845.

Proponiéndose obras adicionales en el año 1859, las cuales no fueron totalmente terminadas.

Iniciada su restaurado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña en año 1989.

Inaugurada las facilidades como Museo Fuerte Conde de Mirasol el 31 de agosto de 1991.

**Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción.**

Ordenado a Construir por el Gobernador de la Isla de Puerto Rico Don Rafael de Arístegui y Vélez también conocido como Conde de Mirasol. Ingeniero Diego Gálvez a cargo de sus obras de construcción iniciales en el 1845.

Coronel Jefe de Ingenieros Don Manuel Cortijo.

**Historia**

El tema de la necesidad de mejoras al Sistema de Defensas de la Isla de Puerto Rico será motivo de continua y profunda discusión a los largo de la centuria del siglo XIX. Del cual serán protagonistas las autoridades militares mediante la elaboración de continuos estudios y proyectos de las defensas de la ciudad con el objetivo de lograr autorización y presupuesto para mejorar el mal estado en que se encontraban sus fortificaciones. Ello junto con el panorama al cual se enfrentará el gobierno al cruzar el umbral del nuevo siglo. Continuos incidentes alertarán a las autoridades españolas sobre la gestación de ideas liberales entre los habitantes de la isla y sobre las posibilidades de levantamientos. El escenario de amenaza de ataque a la isla cada vez más latente, ya fuera de una potencia extranjera o de una insurrección de los habitantes de la isla, y ante el estado de inutilidad de sus defensas, será el motivo que impulsa constantes peticiones a las autoridades españolas en espera de consideración al estado de deterioro en que se encontraban las defensa de la isla y lograr mediante ello la aprobación y apoyo económico para remediar la situación. Resultado de ello lo es una Memoria de las Baterías situadas en el litoral de la Isla de Puerto Rico, en la cual se describe el estado de las defensas y las obras que se proponen para mejorarlas.

**Bibliografía:**

Archivo General Militar de Madrid, Sección de Ultramar, Ministerio de Guerra,

Signaturas: 5632.6,5145.28, 5176.29,5613.4, 5613.5, 5613.12, 5613.14, 5616.1, 5616.2, 5616.3, 5625.2, 5625.4, 5626.1, 5626.2, 5627.1, 5630.8, 5632.6, 5634.3.

Proyecto de Restauración del Fortín Conde de Mirasol, Vieques, Puerto Rico. *Conferencias*, Segundo Simposio Internacional sobre Preservación Histórica en Puerto Rico y el Caribe. Servicio Nacional de Parques. San Juan, 1991.

**Función dentro del sistema defensivo:**

El Fuerte Conde de Mirasol actuaba como principal baluarte del sistema defensivo marítimo y portuario de la Isla de Vieques. Su función primordial era ofrecer al poblado de Isabel 2a. y puerto de Mulas de la Isla de Vieques un lugar seguro desde donde el gobierno pudiera mantener el control de la isla y defenderla contra los enemigos europeos que tenían base, en las Islas vecinas de Barlovento y los movimientos insurgentes sur americanos.

Formaba parte de la cadena de Baterías, Fuertes y Cuarteles alrededor de la isla que cuyo conjunto comprendía el Sistemas de Defensas del litoral costeras de Puerto Rico.

**Valoración histórica y cultural:**

## 5. CONSERVACIÓN

### **Estado de conservación y Autenticidad del bien:**

Bueno.

### **Integridad del bien:**

Ha mantenido su autenticidad, la pérdida ha sido mínima.

### **Estado de conservación del entorno:**

Bueno.

### **Autenticidad e Integridad del entorno:**

Lamentablemente algunos de los componente originales se han perdido, como el Antiguo Camino al Fuerte, así como tanto el Fuerte del Telégrafo y su Antiguo Camino.

### **Propuestas de actuación:**

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

### **Protección Jurídica del bien:**

Protegido por la Ley Núm. 374 del 14 de mayo de 1949 de la Administración de Reglamentos y Permisos (ARPE) del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que regula en entorno de todo Monumento Histórico.

Protegido por el Reglamento de Sitios y Zonas Históricas (Reglamento de Planificación Num. 5) del Instituto de Cultura Puertorriqueña del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

### **Protección jurídica del entorno En su caso, declaración protectora:**

Protegido por la Ley Núm. 374 del 14 de mayo de 1949 de la Administración de Reglamentos y Permisos (ARPE) del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que regula en entorno de todo Monumento Histórico.

### **Administración responsable:**

Bajo la administración del Instituto de Cultura Puertorriqueña entidad perteneciendo al Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

### **Grado de implicación social de la población en la protección del bien.**

Alto.

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

### **Propietario:**

Bajo administración del Instituto de Cultura Puertorriqueña entidad perteneciente al Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

### **Uso:**

Museo Conde de Mirasol y Centro Cultural.

## PLANO DE LA PLANTA

Proyecto de un Cuartel Fortificado en el pueblo de Isabel 2a. y puerto de Mulas en la Isla de Vieques 8o. Departamento de la Capitanía General de la Isla de Puerto Rico. Fechado Diciembre de 1845, Firmado Ingeniero Santiago Cortijo, 1845. AGM, Sección de Ultramar, Ministerio de Guerra, Asignatura 5632.6

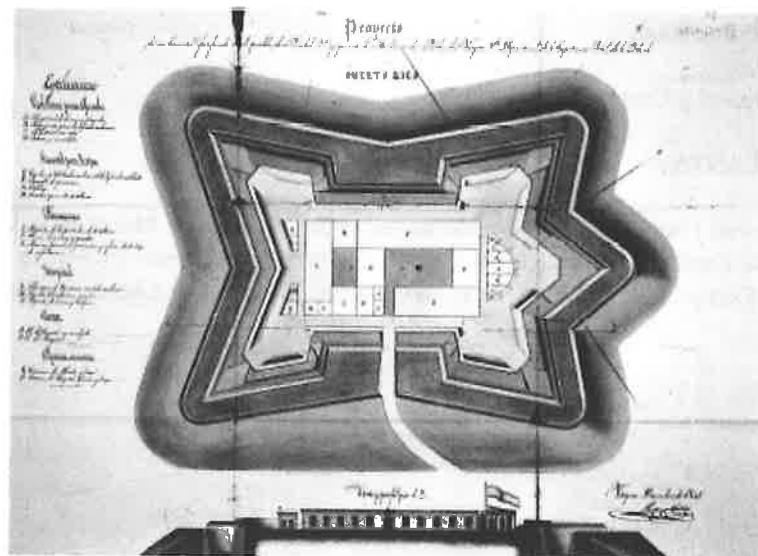
FOTOGRAFÍAS



Fuerte Mirasol



Fuerte Mirasol



Fortín de Vieques



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO DE FORTIFICACIONES DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Batería España	Isla de Margarita. VENEZUELA

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Gómez
- **Comarca:** Santa Ana
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:**
- **Altitud:**  
180 m sobre el nivel del mar
- **Entorno:**  
Entorno paisajístico de espectacular belleza donde se visualiza totalmente la parte noroeste de la isla de Margarita; se contempla el verdor y frescura de los valles circundantes y de gran manera el Cerro Guaitoroco. En las faldas del lugar se ubica el pueblo de Santa Ana.

#### **Accesos:**

A través de la Carretera (L001) La Asunción – Juan Griego con la calle El Bronce y por la carretera que conduce a Pedro González a través de la calle Las Gamboas a 1 km. del centro de Santa Ana.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

- **Tipología:**  
Batería de campaña.
- **Planta:**  
El trazado consiste en un polígono irregular de ocho lados, con muros altos y coronado con parapeto para colocar la artillería.
- **Elementos constructivos:**  
Para entrar a la batería se sube por medio de una escalera que accede a una plataforma en cuyo centro se encuentra un obelisco que evoca el carácter histórico del monumento. Actualmente tiene cuatro emplazamientos de artillería colocados sobre bases de hormigón, dos cañones miran hacia el norte y dos hacia el oeste, donde se encuentra el poblado de Santa Ana.  
Hacia el lado derecho de la entrada, tiene un pequeño alojamiento con muro aspillerado donde, indudablemente, tuvo la función de depósito de armas. A la entrada y adosado a este

muro con aspilleras se encuentra una construcción que todo parece indicar fue un abrevadero o depósito de agua para la caballeriza. Hacia el fondo tiene tapiado un hueco, que según testimonio de un vecino, es un túnel que baja hacia el centro de la ciudad. El acceso a este alojamiento se hace a través de unos peldaños que conducen hacia un nivel inferior de la batería.

Sus visuales son extraordinarias porque abarcan un extenso territorio de la parte norte de la Isla con sus respectivas zonas montañosas, valles y costa.

– **Materiales de construcción:**

Los muros son de mampostería mixta de piedras de cantera y ladrillos con mortero de cal y arena. Por intervenciones recientes se observa un revestimiento de friso de cemento acabado rústico.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Epoca de construcción:**

Siglo XVII

– **Constructor:**

Dato desconocido

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Dato desconocido

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

Dato desconocido

– **Historia**

Juan Bautista Arismendi, Prócer de la independencia, el 15 de noviembre hace estallar la guerra de la insurrección luego de convocar a un grupo de vecinos a que lo acompañaran a grito de libertad o muerte y llama a reunirse en un valle desierto. El gobernador Don Joaquín Urreiztieta (jefe realista) se entera del Plan de Arismendi y sorprende a cierto número de patriotas que estaban reunidos esperando el momento del combate, incluso mata a algunos de ellos. Arismendi juzga oportuno sorprender al enemigo esa misma noche y se dirige a Juan Griego logrando su objetivo con solo tres fusiles y 120 cartuchos; luego se dirige a la Villa de Norte y después de un arduo combate en que perecen 200 españoles se adueña del poblado. Urreiztieta con 900 hombres, prepara la reconquista de la población del norte, cuartel general de los republicanos. Arismendi le aguarda con sus tropas en el Cerro de la Vigía y con la otra en el cerro conocido con el nombre de España. El gobernador español ataca los dos puntos resguardados por los patriotas y vence en el cerro España con 400 hombres al ejército de Arismendi; sin embargo en el cerro El Vigía logra derribar a 500 hombres del enemigo y los realistas al no poder lograr sus objetivos marcan la retirada hacia Paraguachí.

– **Bibliografía:**

1. Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
2. Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.

3. ROSA A, Rosauero. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta, Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Defensa de montaña y de ciudad. Defiende la ciudad en su interior y podía interactuar su artillería con las de Juan Griego. El valor no estaba en el tamaño de la batería sino en tener un emplazamiento estratégico, colocado sobre un cerro, tener la capacidad de visualizar una gran extensión de territorio y la de poder cerrar sus fuegos con otras fortificaciones cercanas para establecer un sistema defensivo eficaz.

– **Valoración histórica y cultural:**

Su valor consiste en su significación en cuanto a la guerra de liberación nacional, a su tipología que responde a la batería de campaña y a su emplazamiento estratégico, bien analizado por expertos en materia militar de la época colonial.

## 5. CONSERVACIÓN

– **Estado de conservación del bien:**

Regular

– **Autenticidad del bien:**

Casi todos los elementos defensivos que existen son originales; aunque algunos están en ruinas pero su lectura es fácil de leer. Tiene mucho valor patrimonial los cuatro cañones que se encuentran apoyados sobre sus cuatro cureñas; éstas últimas no son originales.

– **Integridad del bien:**

En la segunda mitad del siglo XX se le hace algunas labores de conservación. Entre éstas se le incorpora un obelisco en el centro que no es original pero sí es conmemorativo a la lucha que se gestó en este sitio durante la colonia.

– **Estado de conservación del entorno:**

Regular. En el nivel bajo de la eminencia donde se encuentra ubicada la batería existe un barrio de extrema pobreza. Este no se visualiza desde arriba pero sí hay que pasar por este barrio marginal para subir a la batería.

El acceso a esta fortificación está en relativo buen estado; éste se puede hacer vehicular a través de un camino ancho y libre de vegetación, excepto al principio, en un tramo de unos 10 metros, cuando se desvía de la carretera para tomar dicho sendero.

– **Autenticidad del entorno:**

Está rodeado sobre una eminencia y su entorno es natural, rodeado a lo lejos por montañas. Corre aire puro y existe descontaminación ambiental.

– **Integridad del entorno:**

El camino hacia la batería es un terraplén hecho a fines del XX.

– **Agresiones:**

No ha sufrido agresiones por el hombre aunque es un lugar que tiende a estar solitario porque se encuentra alejado de la ciudad.

– **Propuestas de actuación:**

Está en vías de estudio y recuperación para ser insertada en un Programa de la Ruta Fortificada de Margarita, que auspicia CORPOTUR (Corporación de Turismo de Nueva Esparta)

1. Mejorar el piso del camino vehicular, sobre todo, cuando comienza su ascenso.
2. Crear un camino peatonal que reduzca la distancia para llegar al monumento.
3. Consolidar muros, parapetos y piso.
4. Embellecer el entorno con una adecuada jardinería y bancos para disfrutar el paisaje.
5. Restaurar el depósito de armas, quizás reponiendo una base o entrepiso donde se colocaba el artillero.
6. Restaurar el antiguo abrevadero.



7. Hacer un estudio arqueológico en el supuesto túnel que hay tapiado en el antiguo depósito de armas.

#### **6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

- **Protección Jurídica del bien:**  
No tiene declaratoria
- **Protección jurídica del entorno:**  
No tiene declaratoria
- **En su caso, declaración protectora:**  
No tiene declaratoria
- **Administración responsable:**  
El Municipio Gómez
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
No se observa ningún tipo de control ni vigilancia, sólo un señor que le pide dinero al turista.

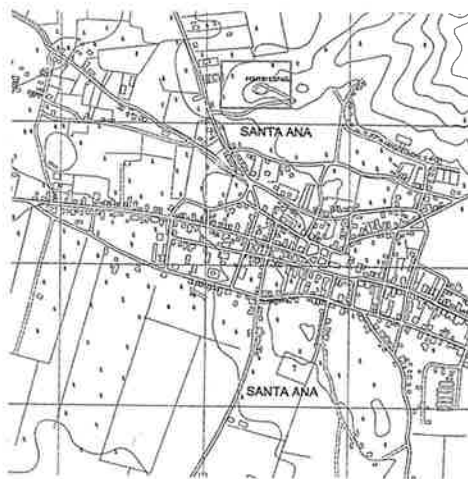
#### **7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

- **Propietario:** Municipio Gómez
- **Uso:**  
Sitio histórico que se puede entrar libremente.

Fecha 7/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán

Asesor (es): Msc. Lic. Tamara Blanes Martín.

#### **PLANO DE UBICACIÓN**



## PLANO DE LA PLANTA

Referencia de autor y época: Arq. Mónica Baena

## FOTOGRAFÍAS



Grupo de Estudio



Autor de las fotografías: Yolanda Uribe





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO DE FORTIFICACIONES DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Batería La Caranta	Isla de Margarita, VENEZUELA

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Maneiro
- **Comarca:** Ciudad de Pampatar
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta.

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:**
- **Altitud:**  
15 m sobre el nivel del mar.
- **Entorno:**  
Presenta un entorno paisajístico natural, marítimo. Desde la fortificación se tiene una visual completa de la ensenada de Pampatar.
- **Accesos:** Calle El Cristo de la Caranta.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

- **Tipología:**  
Batería de costa
- **Planta:**  
Irregular.
- **Elementos constructivos:**  
Su estado es bastante crítico por el abandono del sitio y por el grado de degradación del muro de la batería y de la artillería. Sin embargo, se encuentra en una situación privilegiada por su hermoso paisaje marítimo a una altura que permite observar una gran parte del puerto, de la costa y de Pampatar.  
Está emplazada sobre dos niveles de altura. Lo primero tiene el tambor de forma circular, donde están situados 4 cañones sobre bases de apoyo de hormigón. En una elevación inferior se encuentra el resto de la batería con 7 cañones alineados hacia el mar y sobre el parapeto a barbata. Los cañones se encuentran expuestos totalmente al intemperismo lo que tienen un grado de conservación medio. Aún conserva un tramo de la explanada con piso de mortero empleado en alguna intervención anterior.  
En la parte trasera de la batería mirando hacia tierra y a una altura superior, tiene una gran explanada. Aquí, actualmente sólo existe un pedestal de hormigón armado donde parece fue colocado una bandera.  
En este lugar no hay ningún control de acceso y allí suelen reunirse y fiestar muchas personas frecuentemente, trayendo como consecuencia la presencia de cientos de botellas partidas a tal punto que a veces se hace imposible caminar.
- **Materiales de construcción:**

Toda la construcción se realizó con la técnica de mampostería y empedrado. Piedras de la zona unidas entre sí con mortero de cal y arena. Cemento.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

- **Época de construcción:**  
1583-1595
- **Constructor:**  
Desconocido el autor de la obra. Sólo se conoce que su construcción se comienza siendo Gobernador Juan Sarmiento de Villandrando (1583-1593) y la termina el Gobernador de Margarita Don Pedro de Salazar (1594-1596).
- **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**  
1583 – 1593  
1594 – 1596  
1609 \_ 1778
- **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**  
**1583 – 1593:** Gobernador Juan Sarmiento de Villandrando comienza la construcción.  
**1594 – 1596:** Gobernador de Margarita Don Pedro de Salazar termina la construcción.  
**1609:** El Gobernador Don Bernardo de Vargas Machuca refuerza esta plataforma con dos piezas de hierro colado y dos de bronce.  
**1778:** El Gobernador Félix Francisco Bejarano reparó la batería y la dotó con dos cañones.
- **Historia**  
En el año **1595**, el Gobernador Pedro de Salazar construyó en la colina de la Caranta, una plataforma para protección de los navíos y canoas que acudieran allí a refugiarse. En el año **1626** fue atacada por corsarios holandeses al mando de Enrico Boduino y a pesar de que el gobernador Andrés Rodríguez de Villegas al escuchar desde la Asunción los disparos envía refuerzos pero no pueden evitar el ataque. Ese mismo año se informó al Rey sobre la necesidad de construir una fuerza en triángulo, pero el proyecto no se llevó a cabo. En **1662** los piratas holandeses volvieron a incursionar en la isla y destruyeron el fortín Santiago como se había bautizado desde los primeros tiempos. El Gobernador Félix Francisco Bejarano afrontó la reparación del Fortín Santiago en el año de **1778**. En los tiempos de la independencia, en el año **1816** esta batería fue atacada por el ejército de Urreiztieta y se apoderaron de este emplazamiento estratégico lo que le permitió avanzar hacia la ciudad donde quemaron casas y huertos. En 1817 las tropas del General Morillo atacan a Pampatar e inutilizan la Batería de la Caranta. En ese mismo año, la artillería del ejército patriota que se encontraba acantonada en este emplazamiento, causa numerosas bajas a los realistas durante la Batalla de Matasiete.

#### Bibliografía:

1. Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
2. Blanes Martín, Tamara: "Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas". La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre "Las fortificaciones del Caribe y su conservación" impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
3. Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
4. Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta, 1999.
5. ROSA A, Rosaura. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.

- **Función dentro del sistema defensivo:**

La Batería de la Caranta defendía la ensenada, las Salinas y el Puerto de Pampatar, que es el de más importancia de la Isla. Junto con el Castillo San Carlos de Borromeo y la Trinchera El Calvario cruzaban el fuego para su protección.

- **Valoración histórica y cultural:**

Su valor consiste por su contenido histórico referente a la defensa de la ciudad desde casi su fundación, por la tipología y su posición estratégica.

## 5. CONSERVACIÓN

- **Estado de conservación del bien:**

Regular

- **Autenticidad del bien:**

Su traza permanece y sus muros parciales con el testimonio de su técnica y materiales de construcción.

- **Integridad del bien:**

El bien ha sufrido pérdidas parciales del parapeto a barbata, pues la misma cubría un radio de 180° y en la actualidad ese parapeto cubre sólo unos 90°.

- **Estado de conservación del entorno:**

Presenta un entorno en estado de conservación **Regular** rodeado con vegetación xerófila. Muy cerca de la batería se encuentra emplazado un edificio que se estima está emplazado en el área patrimonial.

- **Autenticidad del entorno:**

Por encontrarse emplazado en la cima de un cerro y en un lugar privilegiado, el entorno que se presenta es de espléndida belleza al sur y al oeste ya que se conforma por un paisaje de mar. Al norte, el paisaje es urbano donde se observan grandes edificios.

- **Integridad del entorno:**

El grado de conservación es regular. Se mantienen en buen estado las construcciones de la zona.

- **Agresiones:**

El entorno ha sufrido alteraciones sustantivas, pues en el área patrimonial ha sido construido un edificio que daña la visual hacia el puerto de Pampatar. Está sin delimitar y tiene un acceso libre donde el hombre acomete abusos. El piso está cubierto por vidrios de botellas alcohólicas a tal punto que tiene zonas que impiden el paso.

- **Propuestas de actuación:**

1. Delimitar el espacio patrimonial que puede abarcar la gran explanada trasera de la batería con un muro o línea de vegetación que limite su acceso e impida el uso indebido y acciones depredadoras.
2. Limpiar y desbrozar la vegetación parasitaria y el terreno completo donde se ubica.
3. Consolidar muros interiores y exteriores de la batería.
4. Consolidar 11 cañones situados en toda la línea de batería.
5. Construir las cureñas (bases de apoyo) de los cañones.
6. Colocar una adecuada señalización en la entrada de la batería.
7. Crear un sistema de luminarias.
8. Colocar un cartel que señale brevemente datos sobre su historia.
9. Crear área de estacionamiento que puede ser en la misma explanada que será limitada como área patrimonial.
10. Crear un horario de visita.
11. Garantizar un custodio que esté durante el día y se ocupe de cerrar el sitio.
12. Diseñar una construcción ligera y techada que permita brindar sombra a los visitantes para que tengan una larga permanencia y donde se pueda ofertar productos ligeros, sobre todo refrescos y agua.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

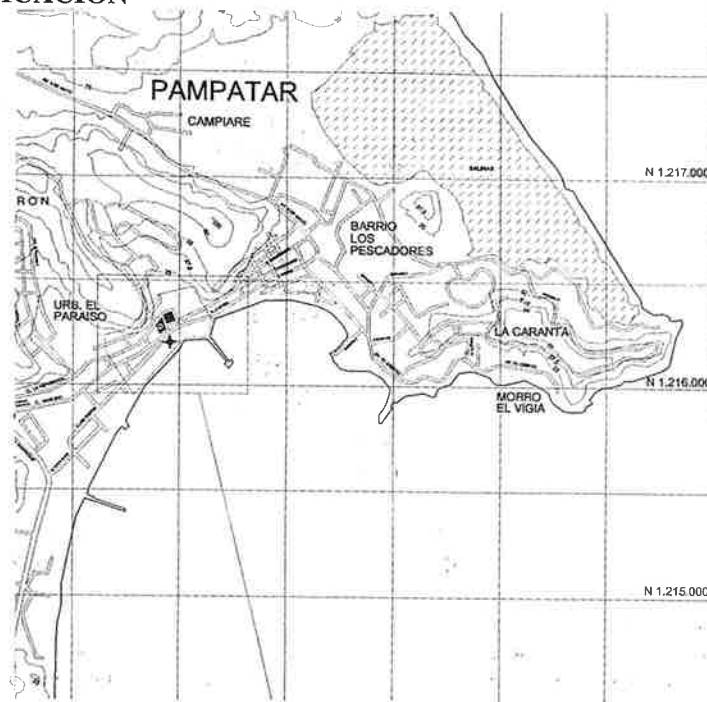
- **Protección Jurídica del bien:**  
No tiene ninguna declaratoria.
- **Protección jurídica del entorno:**  
No tiene ninguna declaratoria
- **En su caso, declaración protectora:**  
Aun cuando el centro urbano de Pampatar, fue declarado Monumento Histórico Nacional el centro urbano, el 19 de octubre de 1976, gaceta oficial N° 31.114, la Batería de costa la Caranta, no está dentro de las coordenadas establecidas.
- **Administración responsable:**  
Municipio Maneiro. Sin embargo su estado es bastante crítico por el abandono del sitio y por el grado de degradación del muro de la batería y de la artillería.
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
En este lugar no existe ningún control de acceso y allí suelen reunirse y festejar muchas personas frecuentemente.

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

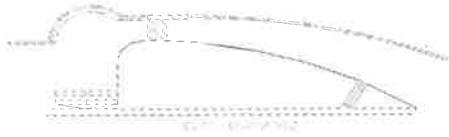
- **Propietario:** Municipio Maneiro
- **Uso**  
Sitio histórico y turístico libre

Fecha 07/11/2003: Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán.  
Asesor (es): Msc. Támara Blanes Martín.

### PLANO DE UBICACIÓN



### PLANO DE LA PLANTA



ARQ. MÓNICA BAENA. Noviembre 2003.

### FOTOGRAFÍAS



**Autor de las fotografías: Yolanda Uribe y Tamara Blanes**







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

INVENTARIO DE FORTIFICACIONES  
DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Batería La Libertad	Isla de Margarita, VENEZUELA

1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Arismendi
- **Comarca:** Ciudad de La Asunción
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Estado Nueva Esparta

2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:**
- **Altitud:**  
200 m sobre el nivel del mar.
- **Entorno:**  
Es de montaña. Desde la Batería, ubicada en la cima del Cerro La Libertad, se admira la belleza del Parque Nacional La Sierra, donde a sus faldas se asienta el Castillo Santa Rosa. La visual la completa la ciudad de La Asunción, el Cerro Matasiete (donde se ubica la Batería de Campaña de Matasiete) y el cerro de Santa Lucía. Se aprecia a plenitud el Valle de Atomo, el Cerro Guayamurí, y se tiene una visual completa del Portachuelo (paso estrecho entre la Asunción y Santa Ana del Norte) y en la lejanía el fondo del mar Caribe.
- **Accesos:**  
Acceso indirecto sobre la calle Táchira en las cercanías del antiguo puente de la ciudad, dentro del casco urbano histórico.

3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

- **Tipología:**  
Batería de campaña
- **Planta:**  
Irregular.
- **Elementos constructivos:**  
Para acceder a la Batería La Libertad y a sus trincheras y emplazamientos artillados, se hace inicialmente por el solar de una vivienda ubicada en el casco central de la población de La Asunción, después se prosigue por un sendero natural de alta pendiente y vegetación intrincada. Primero hay que subir y bajar un cerro y después repetir lo mismo en el cerro donde está situada dicha batería.  
Al llegar al sitio se observan los restos de la batería de campaña rectangular, casi a nivel de fundación y parapeto a barbata. Se sube a través de unos peldaños y aproximadamente en el centro tiene construido un pedestal que parece haberse utilizado para colocar una bandera. El muro tiene un

ancho aproximado de 80 cm; por una pequeña pendiente se encuentra un cañón caído entre los matorrales.

Su conformación es aterrazada de unos dos niveles; el nivel más elevado visualiza al Castillo Santa Rosa, el Cerro Matasiete y una vasta extensión de valles y cerros.

De dicha altura se accede, hacia abajo, a un segundo nivel donde se encuentran restos de otros muros, presumiblemente de forma rectangular, con el mismo ancho del muro de la batería, levantado con piedras o lajas superpuestas, sin mortero de unión y a una altura aproximada de 1.70 metros. También se observan restos de trincheras.

Entre los vestigios de estas construcciones y en un nivel bajo se localiza un espacio cerrado, de casi un metro de altura, de forma cuadrada, circundado por muros rectos, parcialmente frisados y en su centro un hueco que parece haberse utilizado para un hornillo de bala; todo parece indicar que el lugar estuvo destinado a depósito de armas.

Estas ruinas se encuentran en medio de una espesa y escabrosa vegetación.

– **Materiales de construcción:**

Mampostería con piedras irregulares; en la parte superior se les coloca un mortero de tierra pero en la inferior no.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Época de construcción:**

Fue construida por el ejército de patriotas entre los años de 1815 y 1816.

– **Constructor:**

Su construcción fue dirigida por el Capitán de Ingenieros Juan Fernando Fermín.

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Está en ruinas y no ha sufrido ninguna reconstrucción.

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**

Entre 1815 y 1816: La construcción fue ejecutada por el Capitán José Narváez, José Rafael y Juan Félix Reyes.

– **Historia**

En el Cerro La Libertad los patriotas edificaron esta Batería para hostigar a los españoles que dominaban la ciudad desde el Castillo de Santa Rosa; la Batería fue bautizada con el nombre de Libertad, quedándole también al expresado Cerro. El 26 de noviembre de 1815 tuvo lugar el combate de la Libertad donde los españoles tuvieron la pérdida de más de 50 hombres y resultó herido de gravedad el Capitán Don Eugenio Arana, jefe de la División realista.

#### Bibliografía:

- Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
- Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
- Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
- Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta, 1999.
- Rosa A, Rosauero. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Esta Batería tenía una panorámica de combate muy amplia, desde allí cruzaba los fuegos con el Castillo Santa Rosa y la Batería Matasiete.

- **Valoración histórica y cultural:**  
Defendía la ciudad de La Asunción y el paso estrecho del Portachuelo, paso que comunica la parte sureste con la noreste de la Isla.

## 5. CONSERVACIÓN

- **Estado de conservación del bien:**  
Malo, no se puede delimitar las dimensiones de la fortificación.
- **Autenticidad del bien:**  
El bien es auténtico porque se mantiene una parte de sus formas y materiales.
- **Integridad del bien:**  
Pérdidas parciales.
- **Estado de conservación del entorno:**  
Malo: Para llegar a la fortificación se hace necesario subir un camino intrincado el cual se accede por el fondo de una vivienda. Todo el camino o sendero está con plantas parasitarias y espinosas.
- **Autenticidad del entorno:**  
El entorno es paisajístico donde se admira la naturaleza y se conserva endémica.
- **Integridad del entorno**  
El entorno está íntegro no ha sufrido alteraciones.
- **Agresiones:**  
Agredido por la naturaleza, el abandono. Está muy intrincado el sitio, es casi inaccesible.
- **Propuestas de actuación:**
  1. El sendero con restos de piedra y arcilla sugiere la presencia de un camino real, que deberá de someterse a excavación arqueológica para definir su conformación y valor histórico, y para colocar escalones y descensos orientados al disfrute del turismo cultural de aventura.
  2. La disposición de las piedras que aún se observan en los ascensos, sugiere posible escalera de acceso, se deberá excavar y conformar con encofrados para evitar el total deslome de las canterías.
  3. La densa vegetación que invade esta fortificación y la ausencia del mortero de unión en el sillar, evidencia su mal estado de conservación y la falta absoluta de intervenciones anteriores. Se requiere eliminar totalmente la maleza a mano para evitar el deslome de la cantería, igualmente inyectar mortero ligero en las hendiduras para mantener firmes y unidas las piedras – lajas, sin llegar a la superficie a objeto de evidenciar la estructura de su sillar.
  4. Los restos del obelisco existentes deben conformarse para elevar un hito observable desde Matasiete y Santa Rosa, con leyendas en todas sus caras; asimismo, una vez terminados los trabajos arqueológicos y de restauración se requiere de la siembra de vegetación baja ornamental (grama) al pie de todo su contorno (posible glasis).

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

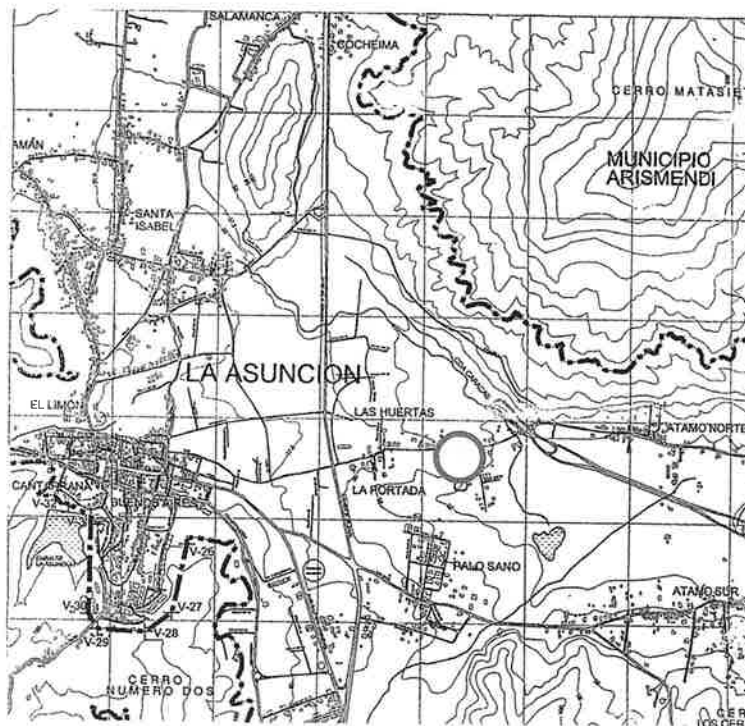
- **Protección Jurídica del bien:**
- **Protección jurídica del entorno:**  
No posee
- **En su caso, declaración protectora:**  
Aun cuando el Centro Urbano de La Asunción fue declarado Monumento Histórico Nacional en la Gaceta Oficial República de Venezuela N° 31.114, Caracas, el 19 de octubre de 1976, El Cerro La Libertad, no está dentro de las coordenadas establecidas.
- **Administración responsable:**  
Municipio Arismendi
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
Baja, no hay interés por valorar la fortificación y en muchos casos los pobladores desconocen del lugar.

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

- **Propietario:** Municipio Arismendi
- **Uso:**  
Sitio histórico sin uso.

Fecha 7/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán.  
Asesor (es): Msc. Lic. Tamara Blanes Martín.

## PLANO DE UBICACIÓN



## PLANO DE LA PLANTA



Referencia de autor y época: Arq. Mónica Baena. Noviembre 2003

## FOTOGRAFÍAS



Autor de las fotografías: Yolanda Uribe





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

INVENTARIO DE FORTIFICACIONES  
DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Batería y Sitio Histórico de Matasiete	Isla de Margarita, VENEZUELA

**1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA**

- **Municipio:** Arismendi
- **Comarca:** Ciudad de La Asunción
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta

**2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO**

- **Localización:**
- **Altitud:**  
90 metros sobre el nivel del mar
- **Entorno: Paisajístico, Industrial, Urbano:**  
Entorno paisajístico natural donde se contempla la hermosura del verdor del Cerro la Libertad y las inmediaciones de la ciudad de la Asunción.
- **Accesos:**  
Avenida Luisa Cáceres de Arismendi (L002) en sentido Pampatar -La Asunción, a través de una subramal que va a pie de monte en menos de 1 Km, hasta conectarse a la vía 31 de Julio, en el sector Cocheima.

**3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA**

- **Tipología:**  
Batería de Campaña.
- **Planta:**  
Irregular.
- **Elementos constructivos:**  
El plano inmediato que se observa antes de escalar a la batería es un área de estacionamiento bien delimitado con un cartel donde tiene escrito el nombre del monumento. Este lugar no tiene creado un espacio de vegetación ni otro ornamento que dignifique el sitio. En el lado del frente tiene una pequeña urbanización aparentemente improvisada, pobre, desmantelada y susceptible de ser percibida.  
A pesar de la relevancia histórica de la batería y del sitio donde está colocada, el monumento está abandonado. Una de las razones indudablemente es la difícil accesibilidad.  
Para llegar al cerro se hace a través de un camino que, aunque está delimitado, es escabroso y con pendientes peligrosas. Conserva parcialmente un muro que está totalmente abandonado, en ruinas y sin ninguna protección.



En la cúspide, donde se encuentra la batería y el monumento conmemorativo a la Batalla de Matasiete, se observa un parapeto semicircular que sirve de apoyo a la batería de 10 cañones predominantemente pequeños y en mal estado de conservación.

Es notorio la intervención a que fue sometida y la construcción de un banco alargado con su respaldar que desarmoniza con el conjunto.

Lo que más se destaca es un obelisco conmemorativo a la batalla de Matasiete, levantado sobre un pequeño pedestal. A pocos metros se levanta un muro macizo escalonado donde, aparentemente, fue para colocar una bandera.

– **Materiales de construcción:**

El parapeto está conformado con piedras del mismo lugar unidas con mortero de cal y arena; su parte superior revestida de friso de cemento con acabado rústico.

El obelisco fue construido de concreto frisado con cemento acabado liso y pintura blanca tipo caucho.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Época de construcción:**

Finales del siglo XVII.

– **Constructor:**

Se desconoce.

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

1917

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**

Se desconoce.

– **Historia**

El 31 de julio de 1817, se escribe la página más relevante de la historia de Margarita: la Batalla de Matasiete, que selló la Independencia, en ella cifraba el General realista Don Pablo Morillo las esperanzas de apoderarse totalmente de la Isla. Pero, en forma contraria a sus planes tácticos, aquella acción se convirtió en la más significativa derrota para el veterano Morillo. El Jefe Patriota General Francisco Esteban Gómez le correspondió conducir al triunfo de las tropas de la desesperada Margarita. Jamás las huestes españolas volvieron a pisar el suelo de la Isla.

**Bibliografía:**

- Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
- Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
- Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
- Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta, 1999.
- NARVAEZ A, Heraclio. Margarita: su historia y su destino (La primera ciudad de la Isla), Selecciones literarias CASUZ editores, Caracas, 1972.
- Rosa A, Rosaura. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Defensa del Camino entre Pampatar y La Asunción y la ciudad de La Asunción, la más importante de la Isla de Margarita.

– **Valoración histórica y cultural:**

En este escenario se realizó la batalla de Matasiete, el 31 de julio de 1817. Su valor consiste porque significa la culminación de la guerra por la Independencia en la Isla de Margarita. También por su

geografía porque abarca un vasto panorama capaz de defender una gran parte de la Isla y de conectar estratégicamente con otras fortificaciones.

## 5. CONSERVACIÓN

- **Estado de conservación del bien:**  
Regular.
- **Autenticidad del bien:**  
El inmueble conserva su traza original con su parapeto a barbeta y los cañones. El camino, aunque tortuoso porque está medio abandonado sobre el cerro, mantiene su traza original.
- **Integridad del bien:**  
El parapeto semicircular que sirve de apoyo a la batería de 10 cañones no se encuentra en su totalidad, el radio de acción es de unos 180° y sólo cubre unos 75°. La intervención se observa en la construcción de un banco alargado con su respaldar que desarmoniza con el conjunto. Lo que más se destaca es un obelisco de color blanco conmemorativo a la batalla de Matasiete, levantado sobre un pequeño pedestal
- **Estado de conservación del entorno:**  
Regular, para llegar al cerro se hace a través de un camino escabroso y con pendientes peligrosas.
- **Autenticidad del entorno:**  
Este lugar no tiene creado un espacio de vegetación ni otro ornamento que dignifique el lugar.
- **Integridad del entorno:**  
En el lado del frente tiene una pequeña urbanización aparentemente improvisada, pobre, desmantelada y susceptible de ser vista por todos aquellos que visiten el monumento.
- **Agresiones:**  
Agresiones por la misma naturaleza y abandono.
- **Propuestas de actuación:**
  1. Crear área verde como principal ornamento en la entrada, que ennoblezca el lugar que se va a visitar antes de subir al monumento.
  2. Crear una nueva señalización en la entrada.
  3. Consolidar el área de estacionamiento de autos.
  4. Investigar y determinar alguna medida con la municipalidad sobre las pésimas condiciones de vida existentes en la zona de protección del monumento.
  5. Conservar el sendero como está actualmente pero construir escaleras y pasadizos pavimentados que permitan un acceso cómodo y, si es preciso, con barandas de madera que garantice mayor seguridad al visitante.
  6. Consolidar los restos de muros originales y en ruinas que permanecen en el sendero.
  7. Limpiar y desbrozar la vegetación existente.
  8. Consolidar los 10 cañones que están colocados sobre los parapetos.
  9. Consolidar el muro del parapeto.
  10. Consolidar el obelisco y su base.
  11. Eliminar banco de piedra y sustituirlo por un muro simple, para distinguirlo del parapeto y que se diferencie por no tener troneras ni merlones. De esta manera puede armonizar con el entorno.
  12. Colocar cartel con datos breves de la historia del sitio.
  13. Reafirmar su carácter de Museo de Sitio.
  14. Combinar su uso con un turismo de aventura. Las fortificaciones que están combinadas con esta modalidad turística no les será cobrada su entrada por lo intrincado que están estos sitios para tener un custodio permanente.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

- **Protección Jurídica del bien:**  
Está declarado Monumento Natural Cerro Matasiete, por el decreto N°1635 del 27 de febrero de 1974.

ICOMOS CIIC. Alenza, 4. - 28003 Madrid 28003 (España). Tel (0034) 91 336 51 61  
Fax (0034) 91 536 12 08. E-mail secretaria@esicomos.org

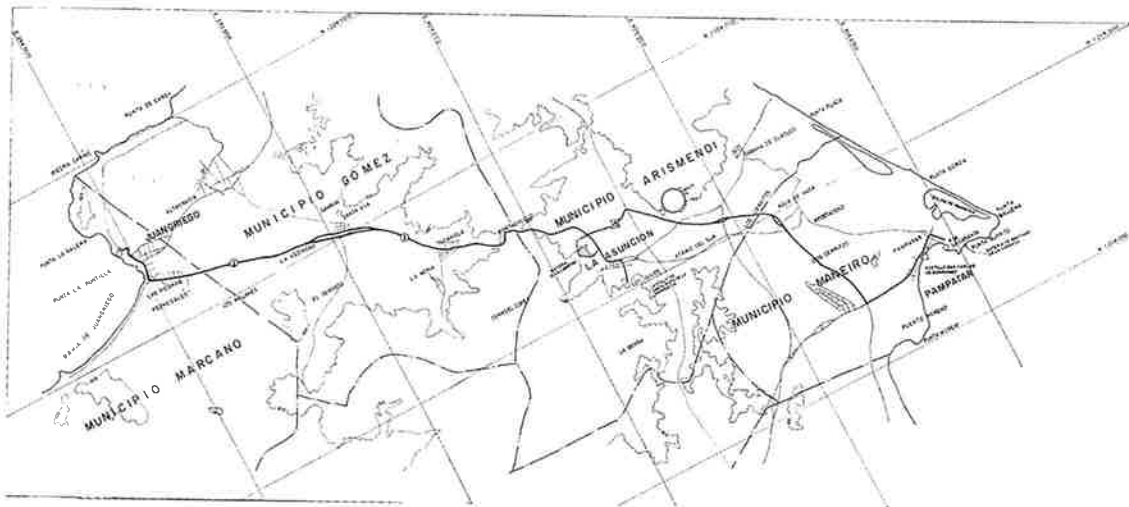
- **Protección jurídica del entorno:**  
No se tiene en cuenta.
- **En su caso, declaración protectora:**  
Aun cuando el centro urbano de la Asunción fue declarada Monumento Histórico Nacional, el 19 de octubre de 1976, gaceta oficial N° 31.114, la Batería de Matasiete, no está dentro de las coordenadas establecidas.
- **Administración responsable:**  
Le corresponde al Municipio Arismendi
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
Bajo.

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

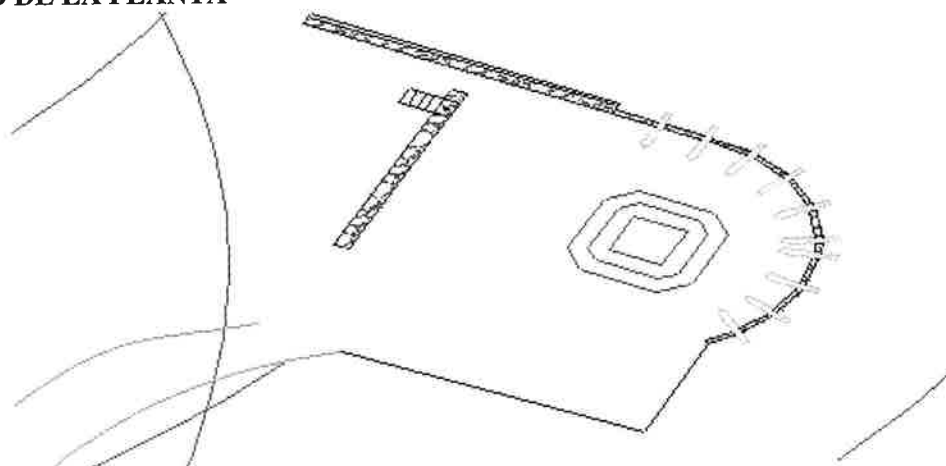
- **Propietario:**
- Municipio Arismendi
- **Uso:**  
Sitio histórico libremente usado.

Fecha 07/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán.  
Asesor (es): Msc. Lic. Tamara Blanes Martín.

### PLANO DE UBICACIÓN



**PLANO DE LA PLANTA**



**Referencia de autor y época:** Arq. Mónica Baena.

**FOTOGRAFÍAS:**



**Autor de las fotografías:** YOLANDA URIBE





CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

INVENTARIO DE FORTIFICACIONES  
DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Batería de La Galera	Isla de Margarita, VENEZUELA

**1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA**

- **Municipio:** Marcano
- **Comarca:** Ciudad de Juan Griego
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta

**2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO**

- **Localización:**
- **Altitud:**  
30 m sobre el nivel del mar.
- **Entorno:**  
Se observa las dos bahías que bordean la colina, la ciudad de Juan Griego y sus inmediaciones.
- **Accesos:**  
Se accede a través del casco histórico tradicional de Juan Griego por la Local 001, denominada Calle El Sol, hasta encontrarse con la calle comercial de La Marina en sentido norte-sur hasta interceptar la calle Los Mártires bordeando la laguna. También se accede a través de la Carretera que viene en sentido este-oeste de Playa Caribe.

**3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA**

- **Tipología:**  
Batería de costa.
- **Planta:**  
Planta circular.
- **Elementos constructivos:**  
En un plano alto se alza la batería que se encuentra en buen estado, o al menos puede ser visitado. Tiene una traza poligonal de 8 lados e irregular, con cuatro cañones montados sobre bases de hormigón y dirigidos sus bocas hacia La Galera y Juan Griego. Su acceso se hace a través de unas escaleras y lo primero, antes de continuar hacia la batería, el visitante se encuentra con un local donde se ofertan bebidas y artículos ligeros para comer y tienda de artesanía. Hacia un lado, un tanque de agua situado en lo alto deslucen en el contexto. Predominan aún las visuales desde aquí por su altura lo que no hay dudas la importancia estratégica del sitio.
- **Materiales de construcción:**  
Piedra de cantera unida con mortero de cal, arena y cemento.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

- **Epoca de construcción:**  
Fue construido en el año 1811
- **Constructor:**  
Promovido por la Junta Provincial de Margarita.
- **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**  
1952
- **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**  
**1952:** En el gobierno de Heraclio Narváez Alfonso se lleva a cabo una reconstrucción sin planos sobre los restos del muro existente en la planta superior.
- **Historia**  
Fue teatro del combate librado el 8 de agosto de 1817 entre el ejército al mando del general Pablo Morillo y los insulares que defendían el fuerte. El fortín fue volado por una explosión de municiones. La existencia de 2 fortines se confirma en un informe desde Cumaná, hace el general Pablo Morillo al secretario de la guerra ocurrida en Margarita, “y aunque para atravesar la playa y trepar el cerro en que se hallaban, hubieron de arrastrar nuestros soldados el horroroso fuego de cañón y fusilería que les hacían, logramos posesionarnos del primer fuerte del cerro que era el mejor artillado y estrecharlos en el que estaba en la mayor elevación.

#### Bibliografía:

- o Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
- o Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
- o Gómez R., Ángel F. Fuertes para la memoria histórica de Juan Griego. Congreso de la República. Caracas.
- o Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
- o Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta, 1999.
- o Rosa A, Rosaura. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.
- **Función dentro del sistema defensivo:**  
Defendía la ensenada de Juan Griego y se relacionaba directamente con la Batería de Campaña Libertad.
- **Valoración histórica y cultural:**  
La batalla que allí se libró está considerada como una de la más sangrienta que se produjo en Margarita por el degüello de más de 800 patriotas en la Laguna de los Mártires, por las hordas de Morillo.

#### 5. CONSERVACIÓN

- **Estado de conservación del bien:**  
Bueno.
- **Autenticidad del bien:**  
Mantiene su morfología pero su técnica constructiva no es la original.
- **Integridad del bien:**  
Sus muros están totalmente reconstruidos.
- **Estado de conservación del entorno:**  
Bueno, por su emplazamiento en un cerro lo que se aprecia es la ciudad de Juan Griego y las dos bahías: la de Juan Griego y la Galera.

- **Autenticidad del entorno:**  
Se mantiene igual, sin ninguna alteración. Predominan sus playas, laguna y la ciudad que está poco alterada.
- **Integridad del entorno.**  
No se producen alteraciones, el grado de conservación es bastante bueno.
- **Agresiones:**  
Existen malos olores provenientes de una planta de tratamiento ubicada cerca del lugar.
- **Propuestas de actuación:**
  1. Eliminar el tanque de agua situado al lado de la casa de piedra donde funciona la tienda de artículos ligeros y de artesanía.
  2. Sembrar grama en los espacios abiertos antes de entrar en la batería.
  3. Conservar la venta de artículos ligeros y de artesanía pero quizás debe de reorientarse su colocación.
  4. Debe de emprenderse los estudios y la recuperación de la batería cercana a esta que es la más antigua y que también se conoce con este nombre. Actualmente está en ruinas.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

- **Protección Jurídica del bien:**  
Tiene declaratoria de sitio Histórico Municipal, otorgado por el Municipio Marcano
- **Protección jurídica del entorno:**  
No tiene declaratoria
- **En su caso, declaración protectora:**  
No tiene declaratoria
- **Administración responsable:**  
El municipio Marcano
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
Es alto. Es un lugar muy visitado por los turistas. Tiene fama porque es el lugar ideal para disfrutar de la puesta del sol.

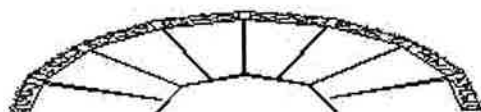
## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

- **Propietario:** Municipio Marcano
- **Uso:**  
Sitio Histórico, recreacional y turístico

Fecha 07/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán.  
Asesor (es): Msc. Tamara Blanes Martín.

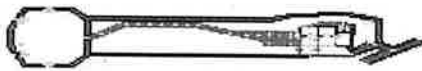
### PLANO DE LA PLANTA

Planta de la batería antigua que debe recuperarse a pocos metros.





## Planta batería de La Galera



Referencia de autor y época: Arq. Mónica Baena . Noviembre 2003.

## PLANO DE UBICACIÓN



## FOTOGRAFÍAS

Planta de la batería que debe de estudiarse y recuperarse a pocos metros de la batería de la Galera



Fotos de la Batería de la Galera



**Autor de las fotografías:** Yolanda Uribe



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

INVENTARIO DE FORTIFICACIONES  
DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Castillo San Carlos de Borromeo	Isla de Margarita, VENEZUELA

1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Maneiro
- **Comarca:** Ciudad de Pampatar
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta

2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:** Coordenadas geográficas, UTM
- **Altitud:**  
2 m sobre el nivel del mar
- **Entorno: Paisajístico, Industrial, Urbano:**  
El entorno es marítimo y de ciudad. Se visualiza un hermoso panorama de mar donde se contempla el muelle de Pampatar, la Batería de la Caranta y el sector Punta Ballena. Hacia el norte, la ciudad, conformada por una arquitectura colonial, donde se encuentran la Iglesia del Cristo del Buen Viaje, la antigua Casa de la Aduana y un conjunto de casas que hacen del lugar un sitio atractivo; éstos están limitados por los cerros de El Calvario, El Vigía y Pan de Azúcar.
- **Accesos:**  
Desde la avenida principal, a través de la avenida Jovito Villalba, tomando la vía principal de Pampatar, calle Plácido Maneiro; y además se puede acceder por la vía principal Apostadero-Pampatar.

3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

- **Tipología:**  
Fortaleza abaluartada. Por el diseño de baluarte en sus cuatro ángulos se puede denominar también como castillo.
- **Planta:**  
Presenta una estructura geométrica cuadrada con cuatro baluartes dispuestos de forma simétrica en sus ángulos.
- **Elementos constructivos:**  
La cortina de tierra y la cortina de costa presentan una altura aproximada de 6 metros desde el borde del cordón hasta el piso. El castillo está bordeado por un foso; presenta por el lado sur una batería a barbata con parapeto y 12 cañones a una altura regular de aproximadamente 2 metros y un ancho de 5 metros. En el ángulo sureste de la contraescarpa se encuentra el vano de lo que fue una surtida (acceso) que daba al glasis (no existente en este momento). También de ese lado se encuentra lo que fue un abrevadero donde se puede notar, en la parte superior, la marca del colgadizo que protegía del sol a la caballeriza. Los baluartes por la parte sur, hacia el mar, presentan en cada uno de sus cuatro ángulos (capital y flanqueante) las garitas, elementos que ha sufrido intervenciones que no han sido acertadas en proporcionalidad y más aun no

corresponden al estilo de la fortificación. El castillo posee dos niveles, en la parte baja se encuentra la plaza de armas y alrededor cuarteles y dormitorios que servían de refugio a los centinelas, también se encuentra un polvorín y una necesaria (sanitario) y en el centro el aljibe con su respectiva cisternilla; la comunicación a la parte superior se realiza a través de la rampa cuya proporcionalidad, por intervenciones recientes, no es la de tiempos anteriores. En la cara derecha del baluarte del lado noreste se encuentra una lápida con la inscripción Santa Cruz, en la cortina suroeste se encuentra otra lápida con la inscripción San Carlos Borromeo y en la cortina sureste se aprecia una lápida con la inscripción de la letra o.

– **Materiales de construcción:**

Piedras de cantera y ladrillos de arcilla unidos con mortero de cal y arena, es decir, fue usada la técnica de mampostería mixta.

Por intervenciones del siglo XX se han incorporado otros materiales como el cemento requemado y losetas de arcilla. También encontramos vigas de madera en el puente levadizo y machihembrado con cubierta de tejas en los techos interiores.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Epoca de construcción:**

Siglo XVII. Desde 1664 hasta 1684.

– **Constructor:**

Ingeniero Juan Betín, autor del proyecto y el Ingeniero Militar Juan de Somovilla Tejada.

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Construcción: 1664, 1668 – 1671, 1677, 1684.

Reconstrucción: 1688, 1702, 1708, 1747, 1762, 1905, 1968, 2004.

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**

**1664:** Bajo los órdenes del ingeniero militar Juan de Semovilla Tejada se inicia la construcción de una torre.

**1668-1671:** En el gobierno de Martín de Tellería se continúan las obras y se le da el nombre de San Carlos en honor a Su Majestad Carlos II.

**1672:** Llegan los cañones.

**1684:** Bajo el mando del Gobernador Don Juan Muñoz de Gadea se culmina la construcción del Castillo.

**1762:** El Gobernador Alonso del Río y Castro comienza la reparación de los cuarteles, las rampas, parapetos y otras oficinas después del saqueo del castillo por parte de los holandeses en 1726.

**1905:** Se inaugura el Castillo, reedificado por el Ingeniero Ramón Báez hijo.

**1968:** El arquitecto Willy Ossott interviene el Castillo para destinarlo a Museo de la Ciudad, según el plan de la Junta de Fomento Turístico de la Corporación Venezolana de Fomento.

– **Historia**

El 4 de mayo de 1810 Margarita se suma al movimiento Emancipador, el castillo de San Carlos de Borromeo pasa a manos de los patriotas. En 1812, al perderse la primera República se encierra al prócer de la independencia General Juan Bautista Arismendi en el Castillo San Carlos de Borromeo; pero en junio del año 1813 se sublevan los margariteños y es puesto en libertad. En octubre de 1814, el Libertador Simón Bolívar y el general Santiago Mariño a bordo del bergantín “Arrogante Guayanés” dieron captura al corsario italiano Bianchi, quien se había robado el tesoro que el Cabildo Eclesiástico de la Catedral de Caracas había concedido al Ejército, apresándolo frente al islote de Los Frailes. El General Manuel Piar que estaba al frente del Castillo de San Carlos de Borromeo manda a disparar a la embarcación con los cañones de la fortaleza, obligando a Bolívar a devolverse hacia otras islas vecinas. En 1815 el 7 de abril se presentó la escuadra del Pacificador Don Pablo Morillo frente a las costas de Pampatar y el 9 de abril toma posesión del castillo. Los patriotas se rinden. Para el año de 1816 trasladan del Castillo de Santa Rosa al Castillo de San Carlos de Borromeo a la heroína Luisa Cáceres de Arismendi, esposa del prócer patriota Juan Bautista Arismendi, que luego fue trasladada al Puerto de la Guaira para posteriormente enviarla a España.

**Bibliografía:**

1. Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).

2. Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
3. Gasparini, Graziano. Las fortificaciones del periodo hispánico en Venezuela. Ediciones Armitano, Caracas, 1985.
4. Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
5. Heredia Herrera, Antonia M. Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI – XVII – XVIII. Fondo Editorial FONDENE, Pampatar, Nueva Esparta, Venezuela, 1996. 2da. edición.
6. Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta, 1999.
7. Rosa A, Rosaura. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.
8. Zapatero, Juan Manuel. La fortificación abaluartada en América. San Juan de Puerto Rico, Ediciones Instituto de cultura puertorriqueña, 1978, pp. 323.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Fue construido a la orilla del mar para proteger el puerto más importante de la Isla y conjuntamente con la batería de la Caranta y la batería del Calvario cruzaba el fuego.

– **Valoración histórica y cultural:**

El Caribe como teatro de operaciones bélicas en el siglo XVII significa para España una gran dificultad y es por ello que se manda a proteger el puerto más importante de la Isla como lo es el de Pampatar. Aún cuando muchos Gobernadores de la época no consideraban el lugar el más idóneo para la construcción de un Castillo, el mismo fue una fortaleza siempre en uso por los españoles y a partir del año 1810 un lugar estratégico para los Patriotas quienes lograron la victoria sobre los españoles.

## 5. CONSERVACIÓN

– **Estado de conservación del bien:**

Regular

**Autenticidad del bien:**

Se mantiene la autenticidad del bien en sus formas, se mantiene su planta cuadrada con cuatro baluartes en sus ángulos capitales. Los materiales y técnicas constructivas con el transcurrir del tiempo no mantienen su originalidad.

– **Integridad del bien:**

Las Garitas son los elementos que han sufrido reconstrucciones que no han sido acertadas en proporcionalidad y más aún no corresponden al estilo de la fortificación. La rampa por las intervenciones realizadas para el año de 1905 ha perdido su proporcionalidad. El techo a un agua que da al patio de armas está colocado de forma inversa. En el glasis se encuentra un anfiteatro.

– **Estado de conservación del entorno:**

Bueno.

– **Autenticidad del entorno:**

El entorno mantiene su autenticidad. Se puede notar el buen estado en que se encuentran las edificaciones que conforman el entorno del Castillo las cuales dan un toque de estilo colonial entre la Iglesia, el Palacio Municipal, las distintas viviendas y la Antigua Casa de la Aduana. El muelle, en la actualidad no tiene la misma jerarquía que en años anteriores pero todavía se mantiene en uso y su estado de conservación es bueno.

– **Integridad del entorno:**

En el lado este de la fortificación donde debe existir el glasis se encuentra un anfiteatro donde la comunidad realiza actividades culturales y que en estos momentos necesita de acondicionamiento para lograr una armonía y funcionalidad con el Castillo. Del lado derecho se ha cerrado un camino que conduce hacia el mar y que forma parte del área patrimonial. Del resto del entorno se puede decir que existe armonía y una agradable visual.

– **Agresiones:**

El paso de vehículos automotor en frente del castillo hace que exista una contaminación sónica constante. Al mismo tiempo del lado sur (costa) en el mar desemboca una tubería contentiva de aguas negras lo que origina la falta de oxigenación y por ende la muerte de algas que se estancan muy cerca del castillo y producen malos olores.

– **Propuestas de actuación:**

1. Restaurar y remodelar el parque del extremo sureste del castillo por ser una zona de protección y trazar un camino una vez que se eliminen las tapias que dará acceso al castillo en sus actividades periódicas.
2. Derrumbar aproximadamente dos metros de fachada falsa que comienza a partir del muro de la contraescarpa y rescatar en la medida que se avanza hacia el mar, unos cinco metros de área patrimonial que corresponde a la casa de al lado. Debe limitarse este espacio con un muro camuflageado con vegetación..
3. Consolidar muros de mampostería y frisos fracturados de la contraescarpa.
4. Consolidar los muros del castillo, mortero de unión y trozos de cordón.
5. Consolidar parapeto de la batería baja y sus 12 cañones, incluyendo el muro escarpado que la sustenta.
6. Construir 12 cureñas (bases de apoyo) de madera para colocar los cañones.
7. Eliminar las tapias de mampostería y concreto que obstaculizan el antiguo acceso al exterior situado en el extremo sureste.
8. Consolidar estanque de agua o abrevadero de la caballeriza, eliminando la tierra y la vegetación. Puede preponerse levantar un colgadizo para recrear su primitivo uso conjuntamente con el depósito de agua.
9. Consolidar las tarjas talladas sobre la piedra que están situadas en los baluartes noreste, sureste y suroeste.
10. Remodelar físico y conceptualmente el puente de madera de la entrada principal. Desmontar el puente y colocarlo mixto. Debe reconsiderarse si las escaleras de la entrada para el foso es viable una vez que se recupere el acceso del extremo sureste, mencionado antes.
11. Proponer excavación arqueológica en el foso para rescatar la altura original del muro escarpado de la entrada principal. Además se recomienda cambiar el piso por el canto rodado.
12. Consolidar el acceso a la necesaria o común (sanitario) para rescatar este elemento una vez que se logre el nivel del piso original de la plaza de armas.
13. Limpiar el aljibe y la cisternilla de agua o espulgadero,
14. Consolidar los muros del antiguo polvorín para ser expuesto al público.
15. Derrumbar el muro que oculta la rampa y recuperar su antigua visual.
16. Impermeabilizar correctamente y consolidar la estructura de la explanada y parapeto del lado norte.
17. Respecto a las garitas almenadas se recomiendan dos alternativas: 1)Dejarlas por su arraigo histórico y hacer una maqueta del castillo representando las garitas como eran antiguamente. 2) Eliminar las dos garitas almenadas del frente sur y reemplazarlas por otras dos con el diseño de las que están situadas en los ángulos flanqueantes. Estos dos elementos deben manejarse cuidadosamente y ser consultados con la comunidad previamente por su connotación popular y hacer una gran campaña de concientización.
18. Estudiar un sistema de iluminación adecuado al rango y a la tipología de la fortaleza.
19. Prever un sistema de circulación para los minusválidos.
20. Crear un Centro de Interpretación de la Ruta de las fortificaciones de la Isla de Margarita.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

– **Protección Jurídica del bien:**

Tiene la Declaratoria Nacional de Monumento Histórico, en la Gaceta Oficial República de Venezuela N° 27876, Caracas 29 de Octubre de 1965.

– **Protección jurídica del entorno:**

– **En su caso, declaración protectora:**

En 1976 se declara Monumento Histórico Nacional el Centro Urbano de Pampatar

– **Administración responsable:**

El propietario es el Municipio Maneiro, actualmente la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta tiene la tutela del castillo San Carlos de Borromeo

– **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**

Por encontrarse en el centro urbano de la ciudad de Pampatar la población se identifica en un alto nivel con la fortificación. En años recientes su plaza de armas servía de escenario para la presentación de actividades

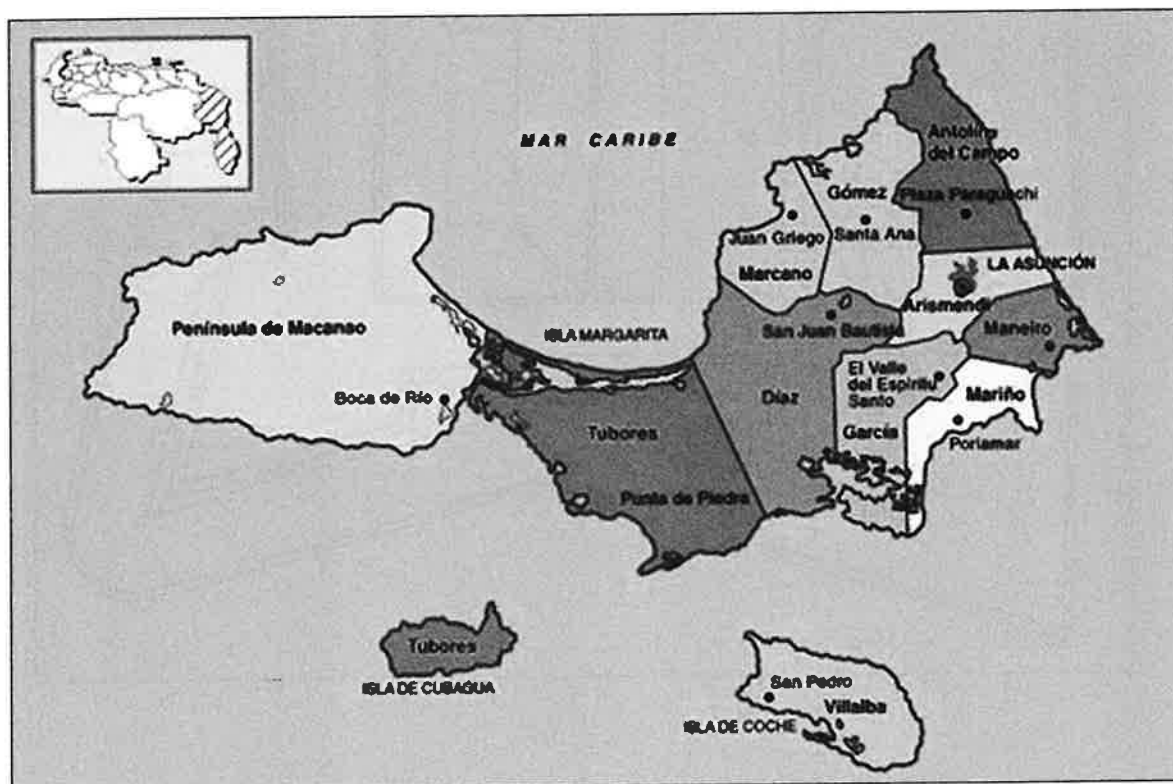
culturales. Si la población contara con conocimientos acerca de la conservación del bien se preocuparía por la protección del mismo, ella se identifica con el bien pero ignora la forma más acertada de contribuir en su protección y conservación.

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

- **Propietario:**  
Municipio Maneiro, tutelado por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta (Corpotur)
- **Uso:**  
Recreacional, Turístico y Sitio Histórico.

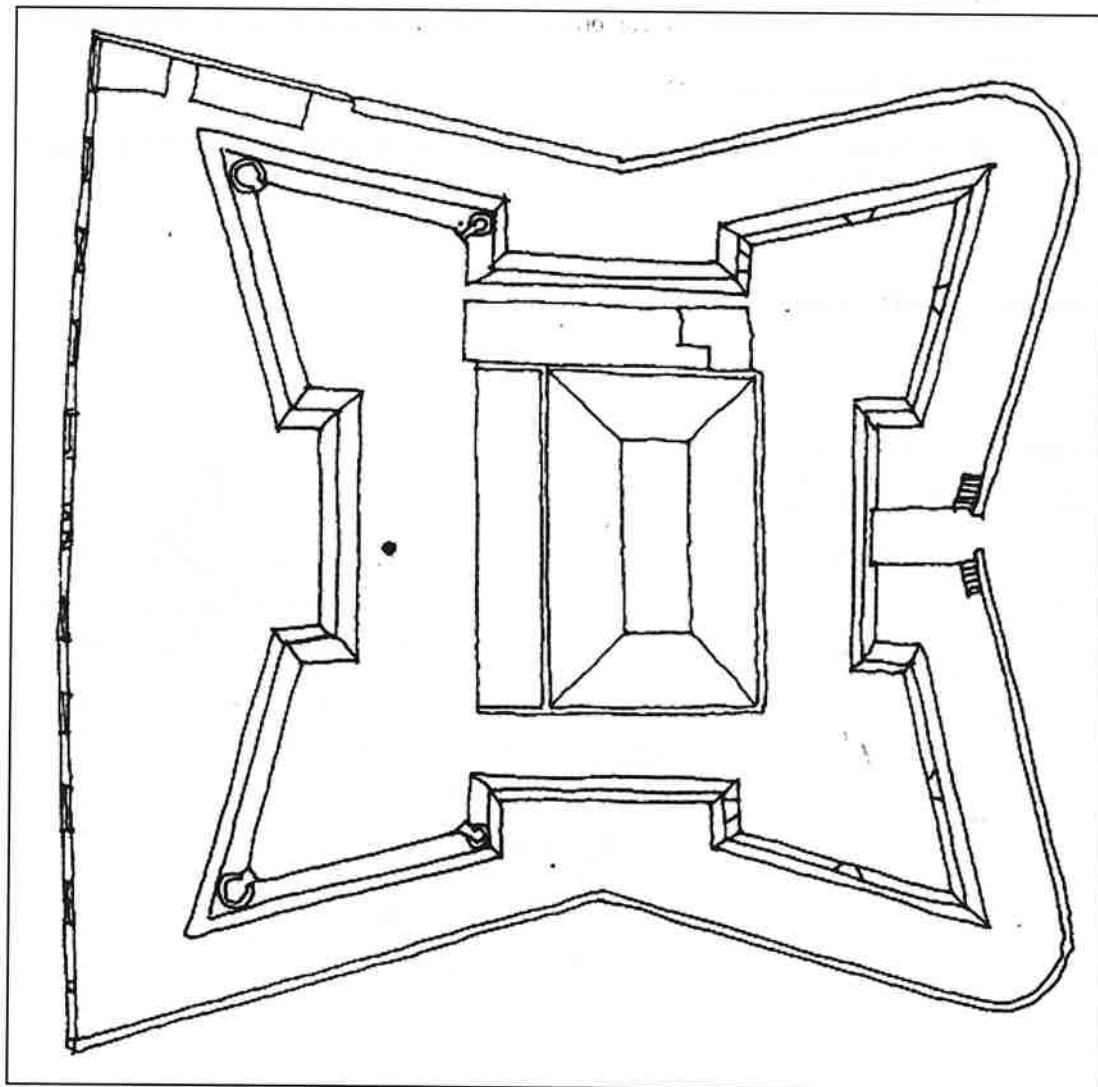
Fecha 07/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán. Asesor (es): Msc. Tamara Blanes Martín.

## PLANO DE LA UBICACIÓN





PLANO DE LA PLANTA



## FOTOGRAFÍAS



Autor de las fotografías: Yolanda Uribe





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

INVENTARIO DE FORTIFICACIONES  
DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Castillo de Santa Rosa de Eminencia	Isla de Margarita, VENEZUELA

**1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA**

- **Municipio:** Arismendi
- **Comarca:** Ciudad de la Asunción
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta

**2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO**

- **Localización:**  
Norte: 11°2'146''  
Este: 63°32'320''
- **Altitud:**  
100 m sobre el nivel del mar
- **Entorno:**  
Es de ciudad y montaña. El Castillo, localizado en la cima de la colina San Bernardo, A los pies del Parque Nacional La Sierra, presenta al norte la visual completa de la ciudad de La Asunción, el Cerro de Matasiete y el Cerro de Santa Lucía. Se puede apreciar también la hermosura y verdor del Valle de Atomo, el Cerro Guayamurí, el Portachuelo (un paso estrecho entre la Asunción y Santa Ana del Norte) y en la lejanía la espectacular costa de Playa Guacuco.
- **Accesos:** Vía la Sierra, La Asunción.

**3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA**

- **Tipología:**  
Castillo.
- **Planta:**  
Está conformada por tres frentes defensivos mirando hacia el sur, este y oeste y por una plataforma con un rediente mirando hacia el norte. Posee una estructura geométrica cuadrada irregular. Al norte (de frente a la ciudad) presenta una cortina con dos medios baluartes y en el centro un rediente. Sus muros son bajos e inclinados con una altura desde el piso hasta el cordón magistral de 4.50 metros largo y están rematados por un parapeto, que debido a intervenciones recientes, se desconoce su verdadero espesor. El Castillo originalmente presentó armonía en el diseño y funcionalidad. Los muros del mismo fueron construidos bajo

la técnica de mampostería y se encuentra emplazado en un terreno muy inestable por las pronunciadas escarpadas del cerro donde se ubica.

– **Elementos constructivos:**

Del lado norte del Castillo se aprecian dos medios baluartes y un rediente. La delimitación del Glasis se mantiene. La cortina de la parte sur presenta dos baluartes y una plataforma la cual producto de malas intervenciones se ha perdido en su totalidad. El Castillo no posee foso y por lo tanto no cuenta con contraescarpa ni camino cubierto. La Puerta se conserva original y es de madera. El Castillo posee dos niveles, en la inferior se ubica la plaza de armas acompañada a su alrededor de dormitorios, un calabozo y un aljibe en su centro y en la parte superior (norte) se encuentra la plataforma donde se ubican las cañoneras con sus respectivos cañones.

– **Materiales de construcción:**

Piedra y ladrillo con cal y arena para el mortero. La colocación de las piedras se hace combinando los sillares a soga y tizón. El relleno del muro es de mampostería. En el área que se está restaurando actualmente la mampostería es de cal hidratada, polvillo y arena lavada de cantera (que contiene menos salitre) con poco cemento. El techo original es de caña brava, en la actualidad es de madera con cubierta de tejas al igual que sus vigas. Los pisos son de baldosas de cerámica.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Época de construcción:**

1681 – 1682.

– **Constructor:**

Maestre de Campo Juan Fermín De Huidobro

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

1688-1690.

1761, 1817, 1901, 1915, 1950, 1982.

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**

**1688-1690:** El Gobernador Don Sancho Zapata de Mendoza se ocupó de reparar la construcción sin afectar mucho las Cajas Reales. La calidad de los materiales empleados, la falta de cal eran los motivos del agrietamiento de las murallas y parapetos los cuales tenían poca altura al no ser de sillería sino de piedra en bruto.

**1761:** El gobernador Alonso del Río y Castro inicia la reparación del Castillo.

**1816:** Por orden de Arismendi se procede a su demolición parcial.

**1817:** Se repara nuevamente.

**1901:** Por orden del presidente del estado Nueva Esparta, Luis Mata, se repara para alojamiento de una compañía del Ejército Nacional.

**1915:** El Presidente de Nueva Esparta, General Juan Alberto Ramírez, hace pequeñas reparaciones.

**1950:** El Gobernador Heraclio Narváez Alfonso realiza reparaciones de importancia

**1968:** Culmina la primera fase de reparación y restauración a cargo del Arq. Willy Ossott.

**1982:** El Gobernador Augusto Hernández bajo la supervisión de la Junta de Patrimonio Artístico e Histórico Nacional inicia la restauración del Castillo.

– **Historia**

En el siglo XIX las fortificaciones de la Isla de Margarita juegan un papel importante cuando los militares del castillo se adhieren a la gesta emancipadora. En 1812 el castillo es entregado a la fuerza realista comandada por Pascual Hernández. En 1813 Pascual Martínez abandona el Castillo de Santa Rosa. En 1815 el castillo de Santa Rosa queda bajo la dirección de los españoles a cargo de Joaquín Urreiztieta. Este mismo año es recluida en las

instalaciones del castillo la heroína Luisa Cáceres de Arismendi dando a luz una niña muerta. En 1817 – 1821 se repara la fortificación y después de la lucha independentista se habilita como Cuartel de Artillería. En 1830 se habilita como almacén de pólvora y municiones. En 1863 se utiliza como cuartel y oficina de Armas. En 1899 se utiliza como cuartel general.

#### **Bibliografía:**

- Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
- Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
- Gasparini, Graziano. Las fortificaciones del período hispánico en Venezuela. Ediciones Armitano, Caracas, 1985.
- Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
- Heredia Herrera, Antonia M. Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI – XVII – XVIII. Fondo Editorial FONDENE, Pampatar, Nueva Esparta, Venezuela, 1996. 2da. edición.
- Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta, 1999.
- Rosa A, Rosaura: Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.
- Zapatero, Juan Manuel. La fortificación abaluartada en América. San Juan de Puerto Rico, Ediciones Instituto de cultura puertorriqueña, 1978, pp. 323.

#### **– Función dentro del sistema defensivo:**

Su función de defensa es relevante; protegía a la Asunción, capital de la Isla de Margarita. Su ubicación sobre la colina de San Bernardo le hacía dominar un amplio panorama del valle circundante a la población y se protegía el camino de Pampatar a la Asunción, la costa este, el Valle de Atamo, y las faldas de los cerros de Guayamurí y de Matasiete, desde donde podía combinar los fuegos con ésta y la trinchera de la Libertad.

#### **– Valoración histórica y cultural:**

Se construye el Castillo de Santa Rosa con la finalidad de dominar el Valle de Santa Lucía, custodiar la vía Oriental y el estrecho paso hacia el oeste, al mismo tiempo para defender a la ciudad de la Asunción. La importancia histórica de este Castillo radica en la guerra de Independencia, porque fue clave sobre el triunfo sobre los españoles; en este Castillo fue recluida en la heroína insigne del Estado Nueva Esparta: Luisa Cáceres de Arismendi quien dio a luz una niña muerta dentro del recinto.

## **5. CONSERVACIÓN**

#### **– Estado de conservación del bien:**

Regular

- **Autenticidad del bien:**  
La originalidad del esquema de la planta se mantiene, una considerable parte de los aspectos constructivos y espaciales han sido modificados y verdaderamente agredidos sin tener en cuenta el respeto de este monumento de alto valor histórico y patrimonial.
- **Integridad del bien:**  
Actualmente se acometen intervenciones parciales que apuntan a incrementar, en cierta medida, los daños de que ha sido objeto. El puente levadizo desapareció en una de sus intervenciones y fue sustituido por unas escaleras de mampostería. Se observa la construcción de un alojamiento que hizo desaparecer el flanco de la parte este; un contrafuerte que está expuesto sobre una cortina que no se interpreta su función; los grosores y alturas desiguales de los parapetos; las cubiertas de tejas de los alojamientos internos, espacialmente transformados, y en un conducto o tubo de desagüe que lejos está de parecerse a una de las gárgolas típicas de las edificaciones de esa época. En la reciente intervención no fue colocado el cordón magistral en algunos de sus partes, elemento caracterizador y funcional de las fortificaciones modernas.
- **Estado de conservación del entorno:**  
El estado de conservación del entorno es regular, a medida que se asciende al Castillo surge un sector de características suburbanas surgiendo mayor presencia de lo informal. Un estacionamiento con un tanque de agua a uno de sus lados y una letrina del otro lado reciben y se convierten en la antesala del Castillo. El entorno deja mucho que desear cuando se observa en la entrada principal un cañón sobre el piso sin una base de apoyo que lo sostenga y lo proteja; una jardinería que le da una apariencia más armónica ante la sobriedad de sus muros y un sistema de luces alrededor del edificio cuyas bases están muy expuestas y chocan negativamente con las visuales de la fortaleza.
- **Autenticidad del entorno:**  
Urbana y paisajística. Se tiene del lado norte una panorámica de ciudad y del valle.
- **Integridad del entorno:**  
El camino que conduce hasta su entrada carece de una ornamentación que ennoblezca su significación histórica. No tiene definido un área de estacionamiento y se observan dos elementos que desarmonizan las áreas exteriores como es una construcción circular destinada para el servicio sanitario, que no funciona, y un depósito de agua.
- **Agresiones:**  
Por encontrarse en un terreno que carece de estabilidad y por no contar con un muro de contención la naturaleza juega un papel de importancia a la hora de torrenciales lluvias. El hombre ha causado degradación ambiental de visual al colocar a la entrada del mismo un estacionamiento, un sanitario y un depósito de agua que no tienen que ver y no armonizan con la fortificación.
- **Propuestas de actuación:**
  1. Ornamentar con vegetación el camino que conduce al área de entrada al castillo.
  2. Definir el área de estacionamiento.
  3. Derrumbar el módulo circular que se utilizó de servicio sanitario y que ya no funciona por una construcción ligera que preste tres servicios: baños sanitarios, un local de información y el personal que cobre la entrada al castillo.
  4. Reubicar fuera del área patrimonial, el depósito de agua.
  5. Colocar un muro de contención en el resto del entorno del castillo (norte, sur y oeste) para garantizar la estabilidad del edificio.
  6. Consolidar las fisuras de los muros esenciales.
  7. Conservar el cañón que está en la entrada del castillo. Se le debe de construir una cureña de madera para su apoyo y protección.

8. Debe estudiarse la jardinería para ornamentar el entorno del castillo y mejorar la imagen sobria de la fortaleza.
9. Camuflagear, en la medida de lo posible, las luminarias que han sido colocadas en el entorno.
10. Analizar dos propuestas de conservación para la entrada principal: 1) Mantener la escaleras que fueron fabricadas en el siglo XIX . 2) Reconstruir un puente levadizo a modo de recreación,
11. Estudiar el origen del contrafuerte que está en la cortina este.
12. Hacer excavación arqueológica del conducto de desagüe cubierto de escombros que también está en la parte este y determinar si se va a conservar o eliminar.
13. Sustituir el tubo de desagüe que está en la cortina este, colocado actualmente.
14. Reubicar la puerta original del castillo hacia una de las salas del museo y hacer una réplica para situarla en la entrada principal.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

- **Protección Jurídica del bien :**  
Tiene la Declaratoria Nacional de Monumento Histórico, inscrito en la Gaceta Oficial Republica de Venezuela N° 27876, Caracas 29 de Octubre de 1965.
- **Protección jurídica del entorno**  
No tiene declaratoria
- **En su caso, declaración protectora:**  
Gaceta Oficial Republica de Venezuela N° 31.114, Caracas, 19 de Octubre de 1976. Se declara Monumento Histórico Nacional el Centro Urbano de La Asunción
- **Administración responsable:**  
El Municipio Arismendi. Actualmente se está restaurando el castillo.
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
Es bajo, la población de Santa Lucia y La Asunción en general no ha demostrado ningún tipo de interés por las intervenciones que ha sufrido el castillo.

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

- **Propietario:** Municipio Arismendi
- **Uso:**  
Recreacional, turístico y sitio histórico.

Fecha 07/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán. Asesor (es): Msc. Tamara Blanes Martín.



**PLANO DE UBICACIÓN**



**PLANO DE LA PLANTA**

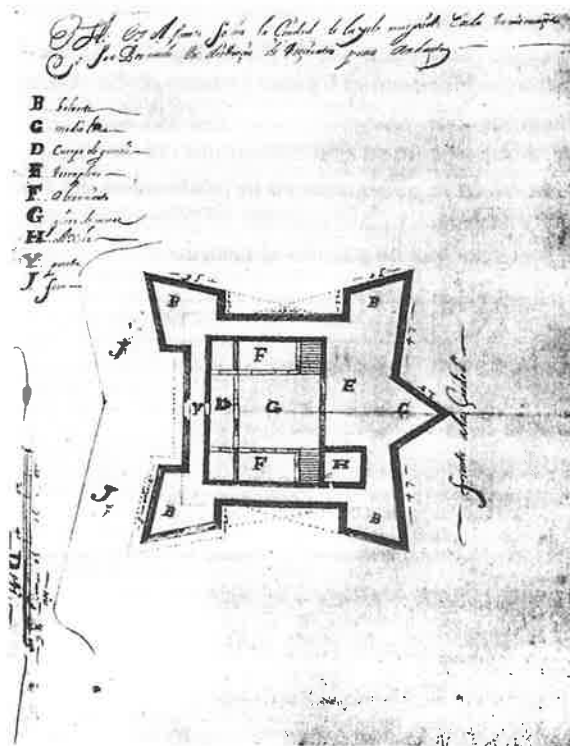
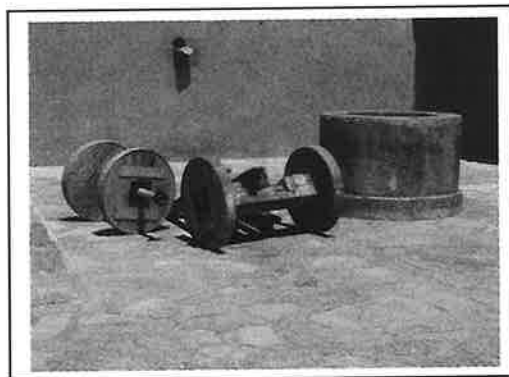


Lámina VII.- Fuerte de San Bernardo en las proximidades de La Asunción. Acompaña a la carta del gobernador de la Isla de 5 de mayo. A. G. I. Sto. Domingo, 185

Plano del Maestro de Campo Juan Fermín. Año de 1677

## FOTOGRAFÍAS



Autor de las fotografías: Yolanda Uribe





CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

INVENTARIO DE FORTIFICACIONES  
DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Batería el Calvario	Isla de Margarita, VENEZUELA

**1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA**

- **Municipio:** Maneiro
- **Comarca:** Ciudad de Pampatar
- **Provincia:**
- **Comunidad o región:** Insular
- **Estado:** Nueva Esparta

**2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO**

- **Localización:**
- **Altitud:**  
60 m sobre el nivel del mar.
- **Entorno:**  
Entorno paisajístico natural donde se aprecia a plenitud la belleza del mar Caribe.
- **Accesos:**  
Se tiene acceso al lugar a través de la vía Principal del Sector Polanco. Se hace necesario transitar a pie el fondo de una vivienda para llegar y escalar un sendero intrincado; la escalada demora unos 15 minutos.

**3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA**

- **Tipología:**  
Batería de campaña
- **Planta:**  
Es una planta irregular que sigue la topografía del terreno. Notándose la distribución en varios niveles.
- **Elementos constructivos:**  
Sobre el cerro existe un emplazamiento atrincherado, bordeando el terreno. El muro que conforma la batería es de piedras, apiladas una sobre otras formando un muro bajo, suficiente para cubrir la altura de un hombre y siguiendo la dirección de las curvas de nivel.
- **Materiales de construcción:**  
Piedras de la zona de diferentes tamaños, colocadas unas sobre otras.

**4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS**

- **Época de construcción:**  
Aproximadamente en el año 1812.
- **Constructor:**  
No se conoce.
- **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**  
No se conoce.
- **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción:**  
No se conoce.

– **Historia**

El gobierno español levantó en el Cerro El Calvario una trinchera para la protección del Castillo San Carlos de Borromeo, el 15 de junio de 1813. El ejército patriota, al mando de los oficiales José Rafael de Guevara y Vicente Ortega, tomaron la Batería de El Calvario y pusieron en sitio al Castillo San Carlos de Borromeo, logrando la rendición del gobernador Pascual Martínez y la liberación del Coronel Juan Bautista Arismendi, recluido en la fortaleza. La parte patriota señala que sólo dos muertos y un herido fue el saldo de la acción por parte de nuestras tropas. En julio de 1817, las huestes de Morrillo tomaron esta trinchera y la inutilizaron.

**Bibliografía:**

- Blanes Martín, Tamara: “Identificación y valoración tipológica, estado de conservación y recomendaciones puntuales y generales de nueve fortificaciones margariteñas”. La Ruta fortificada de Isla de Margarita. Libro en proceso de publicación por la Corporación de Turismo del Estado Nueva Esparta. (Este libro reúne también los resultados de trabajo de 15 profesionales que participaron en el Curso-Taller sobre “Las fortificaciones del Caribe y su conservación” impartido por la profesora Tamara Blanes Martín en octubre del 2003).
- Blanes Martín, Tamara: Fortificaciones del Caribe. Editorial Letras Cubanas, Imprime Talleres Gráficos Sociedad de Servicios de Artes Gráficas, S.L., Madrid, España, 2001.
- Heredia H, A.M.: Las Fortificaciones de la Isla de Margarita en los siglos XVI, XVII Y XVIII. Fondo Editorial Fondene, 2da. Edición, 1996.
- Instituto de Patrimonio Cultural: Inventario de monumentos históricos Nacional del estado Nueva Esparta. 1999.
- Rosa A, Rosaura. Diccionario Geográfico-Histórico del Estado Nueva Esparta. Colección Madre Perla, Pampatar, 1984.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Su ubicación y altura eran fundamentales para la defensa de la ciudad; en sus faldas se ubica el castillo San Carlos de Borromeo, lo cual evidencia la altura estratégica de este sitio y el sistema defensivo que debió establecerse entre éste, el otro cerro llamado El Vigía, paralelo al Calvario hacia el sureste, y el de Pan de Azúcar.

– **Valoración histórica y cultural:**

Esta fortificación complementa la función que realiza el Castillo San Carlos de Borromeo de protección al puerto y a la ciudad de Pampatar. Esta trinchera jugó un papel muy importante en el siglo XIX en las guerras de Independencia.

## 5. CONSERVACIÓN

– **Estado de conservación del bien:**

Regular. En el lugar se encuentran las bases y líneas de lo que fue la trinchera y su estructura no ha sufrido ninguna intervención.

– **Autenticidad del bien**

La fortificación se mantiene auténtica, se conservan aún los materiales originales utilizados en su construcción (piedras superpuestas).

– **Integridad del bien**

Se han producido pérdidas parciales como consecuencia del intemperismo y abandono.

– **Estado de conservación del entorno:**

Para escalar al cerro del Calvario, actualmente se hace por un camino, hoy abandonado y rodeado de una vegetación xerófila.

– **Autenticidad del entorno:**

El entorno es paisajístico, por encontrarse en un cerro se encuentra rodeado de vegetación, es este caso xerófila.

– **Integridad del entorno:**

El entorno no ha sufrido destrucción y alteración.

– **Agresiones:**

Agresiones por la naturaleza.

– **Propuestas de actuación:**

1. Realizar un trabajo fuerte de limpieza y desbroce de vegetación. Después de estas acciones inmediatas se debe hacer un levantamiento arqueológico y constructivo para determinar con exactitud las medidas de las trincheras y su desplazamiento sobre el cerro.
2. Mejorar el sendero para su acceso.
3. Consolidar las ruinas de las trincheras.
4. Consolidar y reubicar los cañones. Colocarlos sobre cureñas de madera para su protección.

**6. PROTECCIÓN JURÍDICA,  
ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

- **Protección Jurídica del bien:**  
No tiene declaratoria.
- **Protección jurídica del entorno:**  
No tiene declaratoria.
- **En su caso, declaración protectora:**  
Aun cuando Pampatar, fue declarado Monumento Histórico Nacional su centro urbano, el 19 de octubre de 1976, gaceta oficial N° 31.114, la Trinchera El Calvario, no está dentro de las coordenadas establecidas.
- **Administración responsable:**  
Por su ubicación le corresponde al Municipio Maneiro, pero esta abandonado totalmente este sitio por las autoridades.
- **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**  
Medio, se conoce el lugar pero la comunidad no se involucra en su aprovechamiento y condicionamiento.

**7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

- **Propietario:** Municipio Maneiro.
- **Uso (Militar, museo, sitio histórico, vivienda, u otros; Especificar):**  
Sitio Histórico.

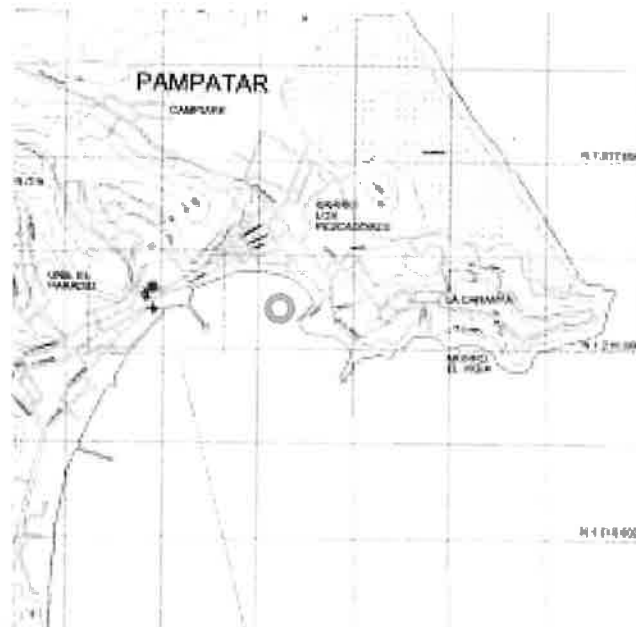
Fecha 07/11/2003. Información proporcionada por: Lic. Mary Elena Romero y Lic. Franedumar Guzmán.  
Asesor (es): Msc. Tamara Blanes Martín.

**FOTOGRAFÍAS**

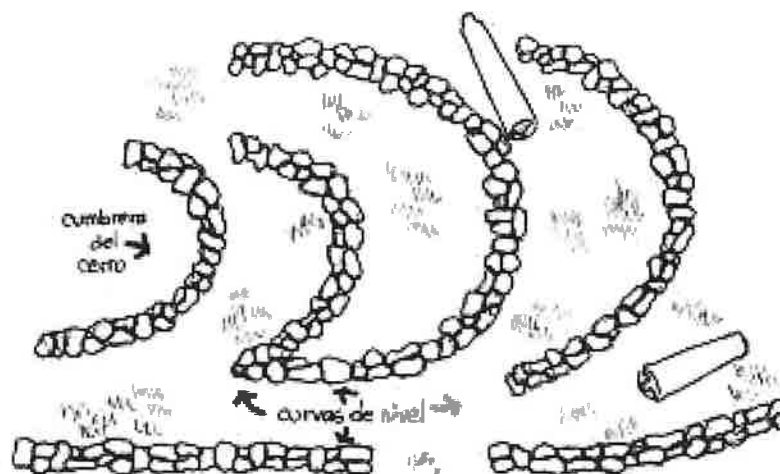


Autor de las fotografías: Arq. José Gregorio Hernández

## PLANO DE UBICACIÓN



## PLANO DE LA PLANTA



Referencia de autor y época: Arq. Aurelia Copolla. Noviembre 2003.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

MEMORIA DESCRIPTIVA  
PROYECTO DE ESTUDIO Y PROMOCION DEL “CAMINO REAL  
INTERCONTINENTAL (MARÍTIMO Y TERRESTRE)”

**Camino de Chihuahua**

**Revisión 2004**

*Tramo terrestre*

*Responsable : María Cecilia Calderón Puente*

**1. Introducción**

En el entendido de que la existencia de algunos bienes culturales son resultado de un complejo y largo proceso de intercambio de influencias dentro de la actividad humana, el análisis de los Itinerarios Culturales resulta particularmente importante, ya que nos permite comprender desde un ámbito global a las sociedades que participaron en su conformación y los bienes producto de éstas desde el concepto intangible hasta los espacios que se produjeron y tornaron en ciudades comerciales, mineras, presidios y pueblos de misión, enlazados todos por caminos que visibles o no en la actualidad, marcan la existencia de ese flujo constante de información a través del tiempo, que en algunos casos ha permanecido hasta nuestros días.

De esta forma, como contribución al concepto que el Comité Internacional de Itinerarios Culturales mantiene relativo al “Itinerario Cultural” y ante la propuesta de realización de un «Proyecto de estudio y promoción del “Camino Real Intercontinental (marítimo y terrestre)” » respondemos a tal iniciativa en el ámbito físico correspondiente al actual Estado de Chihuahua en el centro-norte de la República Mexicana, al que hemos denominado de forma genérica para este estudio: « *Camino de Chihuahua* »

Por Camino de Chihuahua, regionalmente entendemos al tramo de comunicación ubicado entre la ciudad de Chihuahua y Janos e incluso el Paso del Norte, actualmente, El Paso, Texas, EU. Pero para obviar un término práctico le consideraremos en todo el trayecto que comprende a este estado federal mexicano. Iniciando virtualmente en un límite actual del estado por el sur en la población de nombre El Charco y concluyendo en Cd. Juárez al norte.

Existe un camino mas antiguo que evitaba el cruce directo del desierto en épocas iniciales de la conquista española en los inicios del siglo XVII, y que va desde las Nieves en el estado de Durango y sube hacia la antigua hacienda de San Javier del Río Florido pasa por el pueblo del Antiguo Valle de San Bartolomé llega a la primer población minera: Santa Bárbara y hacia el oeste regresa siguiendo el cause de los ríos afluentes del Conchos hasta llegar a él y a la junta de éste con el Bravo para seguir así al norte hacia lo que hoy conocemos como Nuevo México.

Nuestra aportación de investigación se ubica dentro del contexto general del proyecto de investigación en el tramo denominado *eje Norte- Sur (Caribe, América del Norte y América del Sur)*

Y como sabemos, a lo largo de estos recorridos se establecieron tanto la dinámica de las comunicaciones y el comercio, el tráfico terrestre y marítimo, los poblamientos más importantes, las explotaciones mineras, el entramado de las fortificaciones, los asentamientos religiosos y núcleos misioneros, entre otros. En la parte norte, la búsqueda incesante de oro y plata fueron el combustible necesario para impulsar el establecimiento y consolidación de estas poblaciones.

Sabemos que uno de los tres rumbos que seguían las expediciones era hacia el Norte, a través de México y el camino de regreso se realizaron por el mismo recorrido durante muchos años; el Camino de Tierra Adentro como le llamamos en México, en conjunción con sus derivaciones, establecían el sistema cerrado de comunicación. A esta fecha, la carretera conocida como 45 o Panamericana, viene a sustituir en parte a los antiguos caminos de tierra adentro.

Este recorrido contó con numerosas y notables ferias que pusieron en contacto a productores, mercaderes y consumidores, en las que convergían corrientes comerciales internacionales, situando a determinados enclaves americanos, dentro del círculo mundial del comercio. En el estado de Chihuahua, a partir del siglo XVII hasta fin del siguiente siglo, el pueblo que actuaba como bisagra y enlace comercial, era Valle de San Bartolomé cuyo nombre actual es Valle de Allende y comunicaba directamente como siguiente punto de estancia, con Santa Fe en el Nuevo México. A ella llegaban de diversos puntos: poblaciones mineras, fortificaciones y pueblos de misión, para comerciar.

Durante el presente año 2004, nos dimos a la tarea según se verá más adelante, de realizar el trabajo en campo en la zona que denominamos como número “*Cuenca del Conchos*” y que comprende un territorio homogéneo y justifica su denominación como paisaje cultural, ya que reúne en ella varias



cuenca de río tan importantes afluentes del primero como lo es el río Florido, y será el motivo de catorce fichas incluida esta revisión en donde capturamos información general, ya que de forma particular podemos contar con más de trescientos inmuebles de interés como patrimonio cultural, pero nuestra falta de presupuesto específico al efecto, fue una gran limitante, ya que no contamos con financiamiento al respecto, mas sin embargo, para lograr la estancia “*in situ*”, contamos con el definitivo apoyo del señor alcalde del municipio de Coronado Idelfonso Barrón Soto, por ejemplo quien nos proporcionó el vehículo y la guía necesaria para recorrer el tramo que colinda con el estado de Durango, espacio tan importante del estado de Chihuahua en materia de patrimonio cultural, y que hasta hoy no había sido estudiado; así como recursos propios.

A partir de aquí entonces, decidimos ubicar e inventariar los elementos representativos de esta cuenca y consideramos primeramente el *Paisaje Cultural de la Cuenca del Conchos*; enseguida siete ciudades históricas: *Valle de San Bartolomé, San Javier del Río Florido, Torreón de Cañas, Santa Bárbara, San Buenaventura de Atotonilco, Ntra. Sra. De Huajuquilla y Santa Rosalía*; cuatro fortificaciones: *Marteleño, Ojo Blanco, Torreón de Salgado y Sombreretillo*; y por último el *Mesón del Río Florido*. Con lo cual establecemos el recorrido más común de ingreso al estado desde el siglo XVI hasta por lo menos la segunda mitad del siglo XVIII, en que se va ampliando el área dominada por los españoles hasta el antiguo presidio de *Nuestra Señora de las Caldas de Guajoquilla*, hoy Ciudad Jiménez. Espacio urbano, que ya consideramos en esta revisión, y que es el punto terminal oeste de la Cuenca del Florido, como lo es por el lado este la ciudad de Parral, y de la no contamos por el momento con información.

## **2. Procedimiento.**

En materia programática, recopilamos constantemente fuentes bibliográficas y fondos documentales existentes. Hemos encontrado al momento, diversos avances en materia investigatoria local que ya estamos integrando a este proyecto.

Estableceremos los contactos institucionales necesarios, con relación a los académicos, buscaremos el apoyo de una institución académica para lograr el apoyo en recursos humanos y avanzar en análisis directos de campo.

Buscaremos que las instancias gubernamentales se interesen en apoyar esta investigación, al observar un beneficio en el desarrollo de un turismo cultural autosustentable y de bajo riesgo. De hecho, las administraciones municipales de la primer zona analizada hasta el año 2002 (Valle de Allende, Coronado y López) analizaron estos beneficios y si bien su inversión no fue muy grande, su esfuerzo por apoyarnos, si lo fue.

- **Equipo de investigación.**

El equipo de investigación se estructura por un responsable, dos especialistas y la institución académica que buscaremos.

1. María Cecilia Calderón Puente, responsable del proyecto.
2. Cuitlahuac Rodríguez, biólogo.
3. María de los Angeles Calderón Puente, ingeniero civil.
4. Ramón Orona Martínez, contador y originario de la zona.

- **Definición de los objetivos principales y secundarios que persigue el proyecto**

Coordinar los objetivos, a los generales del proyecto “*Camino Real e Intercontinental*”; dicha promoción va encaminada a los aspectos culturales, económicos y sociales, así como a fomentar el interés y la solidaridad en torno al patrimonio compartido por distintos pueblos y comunidades culturales en materia de identificación, descripción, análisis, conservación, promoción y difusión del patrimonio cultural que se encuentre como apoyo del concepto itinerario.

- **Marco en el que se inscribe el proyecto.**

Para iniciar el proceso contaremos inicialmente con apoyo privado y personal; y posteriormente buscaremos el de índole pública, el cual como venimos mencionando ha iniciado en los municipios que comprende la investigación realizada hasta el año 2002.

- **Participación de las poblaciones involucradas.**

Deberá considerarse primordial para lograr obtener la información necesaria correspondiente tanto a campo como a escritorio.

La experiencia en estos años, y durante el trabajo de campo es que los habitantes de la región quedan impactados al saber a propósito de los elementos de interés con los que cuentan, nos van platicando lo que sucede por ahí y el nivel de valoración de sus pertenencias, si han vendido mobiliarios antiguos y cual es la razón a partir de ahí reflexionan y piensan en conservar lo que les queda. Es posible que se realicen algunos cursos sencillos para sensibilizar en materia de patrimonio cultural a los habitantes de las zonas en cuestión.

- **Entidades públicas y privadas que intervienen en el proyecto y función asignada a cada una de ellas:**

1. Cuatro especialistas independientes que actúan como delimitadores del proceso de identificación, toma de información y discriminación de información no correspondiente al proyecto.
2. Institución académica no identificada al momento y que contribuya en la próxima edición con recursos humanos para trabajo directo en campo.

- **Medios de financiación del proyecto**

Se buscará para el año 2005, el apoyo del Gobierno del Estado de Chihuahua en materia de financiamiento, ya que actualmente es un compromiso preestablecido de éste al contar ya con una Ley de Patrimonio Cultural que protege el ámbito de la investigación, difusión y conservación del patrimonio cultural local.

- **Fases de ejecución del proyecto, estado (inicial, final, etc.) y duración prevista**

- Se seguirán al ritmo establecido en el proyecto general y de acuerdo a los recursos económicos encontrados.

- Duración prevista: 1. Un año (primera fase inicial) 2. Proyecto a largo plazo, en sucesivas fases anuales o de varios años, por determinar de acuerdo a la dinámica que se consiga generar.

- Estado: Fase inicial de planteamiento concluida al año 2001; segunda fase anual 2002, se concluyó el recorrido en la *cuenca y subcuencas del Río Florido* al sur del estado de Chihuahua y extremo norte del estado de Durango.

- La tercera fase al 2004 incrementó el análisis en cuatro ciudades y una cuadra de posta ampliando el ámbito de acción hacia la *cuenca del Río Conchos*.

- En la cuarta fase, planteamos la posibilidad de ampliar información directa en campo pero requeriremos de apoyos externos para lograr el financiamiento, tanto en el aspecto de pueblos mineros, pueblos comerciales, pueblos de misión e inmuebles de resguardo y fortificación.

- **Planteamiento conceptual y metodológico**

Definición del tramo "*Camino Real e Intercontinental*" correspondiente al Estado de Chihuahua, y regiones aledañas en otros estados.

Elaboración de un documento previo de trabajo, de unos contenidos definitorios básicos y de las primeras líneas sustantivas de aproximación con vistas a sucesivas etapas de desarrollo y ejecución del proyecto.

Recopilación bibliográfica y documental referida al Itinerario del "Camino"

Integración de más especialistas al equipo de trabajo y de recursos para el cumplimiento de las distintas fases.

Diseño de programas por etapas.

Integración de los resultados de las sucesivas fases, al proyecto general.

- **Estudios, actuaciones e investigaciones realizadas y en curso**

Para el año 2001 se estableció que: "En cuanto a la ubicación y relación descriptiva de los principales hitos, vías, medios de locomoción y flujos periódicos de comunicación del camino, sus mapas, bibliografía y fuentes documentales así como los elementos sobresalientes de carácter patrimonial, serán capturados luego de conseguir el financiamiento básico con el Gobierno del Estado de Chihuahua o alguna otra entidad. Sólo se cuenta con algo de información aislada y sin codificar en alguna base de datos."

Para el año 2002 sin financiamiento y aportando de forma individual y personal, se logró la revisión que se presentó en su momento. Solo contamos, como se dijo con el apoyo del alcalde del municipio de Coronado, para realizar el recorrido físico y la toma de información de campo.

Para cerrar la revisión al año 2004, los logros se centraron en el incremento de las cuatro ciudades mencionadas y una cuadra de posta, sin contar con financiamientos externos sino propios y sin lograr apoyos gubernamentales.

- **Referencias descriptivas sobre aspectos sustantivos incluidos en la ejecución práctica del proyecto**

Durante esta revisión, descubrimos que es muy práctico analizar por zonas e ir puntualizando la información que da forma al conjunto, como es el hecho de inventariar un mesón que se ubica en una ciudad y no su templo, esto ya que para efecto de la importancia del itinerario es más relevante el primero que el segundo, o bien una ciudad entera desde su ámbito urbano, que su casa consistorial. Con esto no queremos decir que el templo o la casa consistorial no cuenten con importancia patrimonial, pero en ellos mismos no delimitan el itinerario.

- **Tipos de uso que se pretende recuperar o introducir**

Revitalización del camino, con sus elementos físicos e inmateriales, o de los tramos que resulte posible recuperar, como eje de comunicación e intercambio cultural y socioeconómico entre las comunidades que lo usaron tradicionalmente y se encuentran ligadas a su significado.

Al año 2002 se realizó el planteamiento de un proyecto intermunicipal de desarrollo integral que impulsará la conservación y disfrute de los elementos patrimoniales tanto para sus poseedores como para fomentar el turismo cultural.

- **Beneficios principales (y marginales, en su caso) que se espera obtener**

1. Participar en la conservación y potenciación del patrimonio cultural del corredor histórico: “Camino Real e Intercontinental”.

2. Participar en el fomento del estudio del periodo precolombino y colonial, así como documentar su efecto en los recursos naturales y culturales de la época, y promover la preservación de los recursos naturales e históricos que subsisten.

3. Participar del intercambio de información cultural, científica y técnica entre los países integrados en la ruta cultural.

4. Buscar una mejor comprensión sobre las etnias tradicionales que habitan en su recorrido, tanto aquellas que sufrieron los cambios de la cultura euroamericana, así como las comunidades sobrevivientes, buscando también estimular su trabajo y bienestar.

5. Estudiar los procesos de transculturación que se produjeron con la introducción de esclavos negros en la zona para trabajar en las minas

6. Promover el crecimiento económico a nivel local, así como estimular el desarrollo comunitario y, al mismo tiempo, promover un turismo cultural nacional e internacional sensible a la conservación.

7. Promover el impulso de programas de inversión en el corredor histórico.

- **En su caso, logros obtenidos hasta la fecha**

Estructuración del equipo base de trabajo y del apoyo humano para su realización.

Desarrollo de la primera etapa con la estructuración de la primer ficha de identificación de un itinerario cultural al año 2001.

Desarrollo de la segunda etapa consistente en toma de información al año 2002.

Desarrollo de un planteamiento integral denominado “San Bartolomé-Florido” como proyecto intermunicipal de desarrollo.

Desarrollo de la tercera etapa consistente en toma de información al año 2004.

Seguirá la integración de un expediente financiero que deberá ser presentado al Gobierno del Estado de Chihuahua para buscar el medio económico que sustente nuestra actividad de forma anual.

- **Ficha de Identificación**

Realizada de forma preliminar en el año 2001, para el trayecto *del Camino de Chihuahua* según la definición otorgada para este proyecto de investigación el cual ocupa al estado de Chihuahua, discriminando de momento una mayor dimensión, a pesar de que antiguamente éste era una parte de un recorrido más amplio que nos lleva hasta Santa Fe en el Nuevo México. Se realizó una actualización al 2002 y Aquí se presenta una actualización al año 2004.

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

1. **Denominación del itinerario: (tramo)** Camino de Chihuahua

2. **Tipo de utilización (función) del mismo**

- **Uso principal:** comercial y estratégico en cuanto a gestión política y administrativa del territorio.

- **Usos secundarios, en su caso:** la región del Florido es el lugar de acceso al septentrión novohispano, por aquí pasaron tanto conquistadores materiales como espirituales y fueron delineando otros itinerarios como el que se produjo con los pueblos de misión y que en la ribera del río Conchos desarrollaron trayectos y pueblos.

- **Otros usos inducidos, en su caso:** obtención de metales preciosos como oro y plata, búsqueda de extensión del territorio para la corona española.

- **Utilización anterior y actual, en sus respectivos casos:** el camino permanece como una ruta de comunicación comercial, existen zonas antiguas que han caído en desuso y se encuentra subdividido constantemente por cercas que delimitan propiedades particulares.

3. **Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario:**

Estado de Chihuahua, al centro-norte de la República Mexicana con 245,612km<sup>2</sup>, de extensión. Así como una pequeñísima porción del norte del estado de Durango, a una distancia no mayor de 26km., del límite estatal.

4. **Naturaleza física del itinerario**

- **Terrestre:** El camino ha sufrido modificaciones y pérdidas de autenticidad, ya que sobre parte de él, se han construido nuevas vías de comunicación y otras zonas han sido olvidadas, al convertirse en propiedades particulares. Dos de las ciudades importantes de este camino, han sufrido

severas modificaciones: Chihuahua y Parral, la tercera, Valle de Allende permanece sin modificación considerable, así como las de índole minera, los pueblos de misión y los presidios, en estos tres casos existen variables de conservación que se desplazan entre modificaciones poco considerables y abandono. Parral y Valle cuentan con una decreto de Zona de Monumentos Históricos, declarada en marzo del 2001. Durante el recorrido de la primera fase en 2002 sobre la “Cuenca del río Florido” encontramos tres fortificaciones separadas entre ellas mas o menos 10km. Y de la última hacia la primera ciudad un promedio de veinticinco kilómetros. Al ingresar a la Villa de San Javier del Río Florido dos kilómetros antes encontramos una Santa Cruz a dos kilómetros del mesón y diez kilómetros mas al sur existió un templo que según le llaman los habitantes de la zona, es el templo de “antes de entrar a Bagües”, de él hoy, solo queda una arista, por su ubicación y poca dimensión posiblemente fue un humilladero. Las fotografías se muestran al final de este documento.

Durante la fase del año 2004 el análisis se dirigió hacia el camino que conduce a Santa Bárbara pasando por la Hacienda de Sombrerito desde Valle de San Bartolomé (o de Allende) al oeste y de ahí hacia el este pasando por San Buenaventura de Atotonilco (hoy Lopez), Ntra. Sra. De las Caldas de Huajuquilla (hoy Jiménez) y Santa Rosalía (hoy Camargo) que es el punto en el que el río Florido vierte sus aguas al Conchos.

#### ***Recorrido del itinerario, autenticidad del mismo y descripción del correspondiente ámbito geográfico.***

Al inicio de esta investigación, se planteó que el recorrido seguía de forma aproximada la línea roja, de la primera imagen sin embargo esto marca una diferencia mas bien debida al tipo de orografía de la zona, divide las áreas de montaña y valle del desierto; luego del trabajo de campo realizado durante mayo de 2004, hemos precisado el recorrido en la zona sur, ubicándolo entre ríos y montañas como se puede observar en la segunda imagen, y esto hace que la zona de valles bien regados y propios para la agricultura y la ganadería así como para llegar al Nuevo México por el Conchos y sin pasar por el desierto, se hace propicio.

*Ver imagen a.:* La línea roja establece de forma aproximada el intervalo ecotono entre desierto y montaña y los recorridos mas frecuentes en la actualidad. A derecha e izquierda de esta línea podremos encontrar los diversos elementos patrimoniales tangibles como ciudades comerciales, mineras, pueblos de misión y presidios. El área verde cuenta en la actualidad con la mayor concentración poblacional. El plano general de la República Mexicana ubica al estado de Chihuahua con relación al resto del país.

*Ver imagen b.:* El plano en donde se muestra el estado completo señala el área del camino que está en proceso de análisis

#### ***Extensión aproximada:***

700.00 km, lineales en la franja de ecotono sierra-desierto.

#### ***5. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos***

- **Históricos:** sendas de a pie, caballerías, carros de mulas y reses, estructura de recorridos por temporadas y en grupo con vigilancia militar y social, para hacer contingencia a ataques de etnias enemigas.

- **Actuales:** en los recorridos principales, se han desarrollado autopistas de cuatro carriles y vías carreteras sencillas, en otros lugares, quedan sendas de terracería o de a pié.

#### ***6. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales.***

- **Históricos:** se organizaban viajes en épocas de secas (no lluvia), iniciando en el mes de octubre y concluyendo en sus destinos finales hacia el mes de febrero.

- **Actuales:** realizados en cualquier temporada del año, en zonas que aún no se cuenta con áreas pavimentadas, se acostumbra aún viajar en época de secas.

#### ***7. Ejes fundamentales del itinerario***

El marcado en el mapa de la *imagen a.* cuyo desarrollo principal actual se presenta en el área de ecotono; pero que históricamente se dio a lo largo de la ribera derecha del Río Conchos que se señala en forma de “S” y que atraviesa el estado en sentido suroeste-noreste, y que produce algunos valles y corrientes superficiales y ojos de agua. Esta condición alentó los recorridos, además de que en las zonas serranas se localizaron bancos de minerales preciosos como oro y plata.

#### ***8. Hitos o etapas principales del recorrido***

Por época, dependiendo de los descubrimientos paulatinos de vetas de minerales preciosos, el primer eje fue desde las Nieves, Dgo. – Torreón de Cañas, Dgo. – San Javier del río Florido (hoy Villa Coronado, Chih.), hacia San Bartolomé (hoy Valle de Allende, Chih) y de ahí hacia Santa Bárbara pasando por cuatro cuadras de posta la primera de este a oeste, Sombrerito; durante el siglo XVII, el segundo Parral hacia la primer mitad del siglo XVIII y el tercero Chihuahua a fin de ese siglo hacia el Paso del Norte, (El Paso, Tx, EU, en la actualidad) apoyándose en una red de cuadras de posta. Hacia fin del siglo XVIII, en Coronado, se bifurca el camino hacia la Misión de San Buenaventura de Atotonilco (hoy Villa Lopez, Chih) que existía desde la segunda mitad del siglo

XVI pero se encontraba apartada del camino comercial, seguida del Presidio de Nuestra Señora de las Caldas de Huajuquilla, hoy Ciudad Jiménez, Chih., y que se extiende hasta Santa Rosalía (hoy Camargo).

#### **9. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido**

La totalidad de materiales, trazo y recorridos precisos se aportarán conforme avance la investigación, consideramos la existencia de una red de resguardos o descansos, otra de pueblos de misión unos de fundación jesuita y otros de índole franciscana, estos dos sistemas se constituyen en un soporte clave de los pueblos mineros y finalmente encontramos la existencia de tres grandes ciudades comerciales durante el siglo XVIII, todas con la misma dimensión poblacional y características para el desarrollo comercial: Valle de Allende, Parral y Chihuahua. Existen en ellas diversos elementos que las completan como espacios urbanos de servicios, al existir hospitales, monasterios, mesones, templos, casa de administración, aduanas y espacios recreativos, entre otros.

El territorio recorrido en la “*cuenca del río Florido*” cuenta con las brechas bien definidas pero entrecortadas con pasos de ganado y rejas que delimitan propiedades privadas. Hacia el norte en la “*cuenca del río Conchos*”, los caminos se encuentran mas abiertos.

#### **10. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso. Lugares de cuarentenas y otras esperas motivadas por requisitos de entradas y salidas o de tránsito.**

Las tres ciudades comerciales mencionadas servían a este propósito además de las cuadras de posta o descanso.

Específicamente, en el territorio de la “*cuenca del río Florido*” al momento hemos encontrado una ciudad comercial, dos pueblos hacienda (uno al inicio y otro al final del recorrido), cuatro cuadras de posta, una ciudad minera, una cruz del camino, un mesón y un pueblo de misión. En la “*cuenca del río Conchos*”, se encuentran además una ciudad que proviene del asentamiento de un antiguo presidio y una ciudad agrícola.

#### **11. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario**

Fundamentalmente, la búsqueda de minerales preciosos, oro y plata, motivó la incursión española al septentrión novohispano, ya que era un territorio en donde sus pobladores originales no coincidían en la visión cosmogónica con los habitantes del centro del país que contaban con una predicción a propósito del hombre barbado y blanco.

#### **12. Período de utilización**

- **Histórico.** Durante el siglo XVI hasta el inicio del XIX, los recorridos utilizaban el paso por el antiguo pueblo del Valle de San Bartolomé, al decaer la ciudad por falta de intención política hacia ella por parte de los gobernantes, el trayecto brinda mayor importancia a Parral y hacia fin del siglo XIX, ésta también pierde importancia y el trayecto se desvía hacia el este, formando nuevas poblaciones de tipo enlace.

- **Actual.** Se mantiene el último recorrido pero formulado con una autopista de cuatro carriles.

#### **15. Significado del itinerario**

- **Carácter representativo.** Gestión de un territorio, para la corona española y la obtención de recursos en minerales preciosos.

- **Carácter evocador.** De una combinación de culturas locales, africanas y peninsulares que producen un mestizaje no total, ya que buena parte de las étnias originales fueron extinguidas en constantes guerras por la defensa de sus territorios.

### **16. Simbología que entraña**

Clima arduo, trabajo no fácil, recompensa: oro, plata y poder. Habremos de desentrañar la simbología durante el desarrollo de la investigación.

### **17. Rituales relevantes**

En términos espacio tiempo de duración de la colonización española, los rituales que se establecieron a partir de las ferias fueron las fiestas patronales de cada población. Para Valle de Allende, la de la Virgen del Rosario, para Parral la de San José y para Chihuahua, la de Santa Rita de Casia. Otras de menor relevancia se produjeron en diversas poblaciones, las cuales se complementarán conforme avance la investigación.

### **18. Valor sugestivo**

En el planteamiento inicial establecimos que este término no estaba contemplado en nuestro contexto por ser subjetivo, al profundizar en la investigación en la "cuenca del río Florido", podemos establecer que su valor radica en el de ser estratégico para el avance de la apropiación territorial del septentrion novohispano. Las fortificaciones encontradas cuentan con torreones ubicados hacia la visual panorámica de los valles de avanzada, y según los mapas estudiados el recorrido se realizaba por las partes altas del valle y las fortificaciones al encontrarse en ellos, permiten asegurar al viajero, quien debe desplazarse aproximadamente diez kilómetros diariamente para llegar al siguiente puesto fortificado. Tal y como se muestra en el siguiente croquis con línea café. *Ver imagen c.*

### **19. Dinámicas que ha generado**

De tipo comercial, filosófica y religiosa, así como se produjeron transferencia de bienes y productos, conocimientos, saber y habilidades de carácter práctico, como lo que respecta a la calidad constructiva, así como por el significado simbólico que representó para quien ideó el lugar. Actualmente, estos significados no están presentes, y deberán reactivarse por la vía de la investigación y formación en materia de patrimonio cultural.

### **20. Contenidos patrimoniales**

- **Contenidos materiales:** A lo largo del recorrido se presentan gran variedad de elementos tangibles del patrimonio cultural, como son de tipo antropológico, etnográfico, arqueológico, arquitectónico y urbano.

- **Contenidos culturales de carácter inmaterial o espiritual:** Tradiciones sociales particulares, desde el arte culinario, leyendas y prácticas religiosas en fiestas patronales u otras de la iglesia católica, como lo es el *seremos* practicado hasta la actualidad cada día 1 de noviembre en Valle de Allende.

- **Contenidos ambientales:** Combinaciones variadas de paisajes urbanos y naturales que brindan en su mayor parte paisajes culturales, a más adaptada a la actualidad la ciudad, mayor su pérdida en cuanto a paisajes culturales, esto ocurre primero en Chihuahua y después en Parral.

- **Titularidad, gestión y protección jurídica de los bienes integrantes del patrimonio:** Existe actualmente la Ley de Patrimonio Cultural del Estado de Chihuahua que protege tanto el ámbito intangible como el tangible, un Instituto de Cultura que localmente debe hacerse cargo de ejecutar la ley y en el ámbito federal, la existencia de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.

- **Estado de conservación, autenticidad e integridad de dichos bienes:** Dependiendo de su ubicación geográfica, y la población a la que pertenezcan se encuentran en mejor o peor estado, tanto si la ciudad ha crecido como las dos mencionadas o bien ha decrecido hasta desaparecer sus pobladores.

### **21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo**

No es fácil valorar desde la óptica de óptimo, medio, mínimo o nulo. Ya que existen muy diversos factores para hacer esta valoración, como son ubicación geográfica, recientes lineamientos de carácter legal, recientes declaratorias como zonas de monumentos en el Estado que aceleran un proceso de conocimiento hacia el significado del patrimonio. Sin embargo el grado de conciencia de este significado por parte de los pobladores, es casi nulo.

### **22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés.**

Este es medio a pesar de existir la ley mencionada, además de que su desconocimiento en la materia es mucho.

### **23. Otros itinerarios de similar carácter**

Se ubican en todo el sur de Estado Unidos, ya que compartimos la misma historia y será necesario estar conscientes que el antiguo "oeste americano" se ubica en el estado de Chihuahua.

### **24. Referencias**

Diversos archivos parroquiales, municipales y especializados. Bibliografía de diversos investigadores que de forma general han tratado el tema desde ámbitos históricos, culturales y religiosos. Así como algunos informantes que nos permiten capturar archivo de palabra.

#### **25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso**

Inventario del patrimonio edificado para Valle de Allende

Estudio ecogeográfico del sur del estado de Chihuahua.

Investigaciones académicas para obtención de grado doctoral.

Diversos trabajos y reuniones basadas en coloquios binacionales sobre el Camino Real de Tierra Adentro con más de cincuenta trabajos y ochenta investigadores, en el ámbito del sur de Estados Unidos y Norte de México.

Investigación independiente sobre el Camino Real Intercontinental en el tramo terrestre, segunda ronda anual, en la que participaron: Cecilia Calderón, Angeles Calderón y Cuitláhuac Rodríguez.

#### **26. Bibliografía y fuentes (básicos)**

AGUIRRE CABALLERO, Alfonso, Arq. – Archivo de la Familia Chavez

ALVAREZ, Salvador, *La Hacienda-Presidio en el Camino Real de Tierra Adentro en el Siglo XVII* (183-207pp.) incluido en: *Camino Real Tierra Adentro Historia y Cultura* - Primer coloquio internacional. Valle de Allende, Chihuahua Junio 7 al 9 de 1995, Coedición: National Park Service Instituto Nacional de Antropología e Historia, Impreso por: Prisma Impresiones, Primera edición 1997, México. (317pp.).

ARCHIVO DE LA REAL AUDIENCIA DE GUADALAJARA. (México)

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. (México)

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO DE JALISCO. (México)

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. (España)

ARCHIVO HISTORICO DEL ESTADO DE DURANGO. (México)

ARCHIVO PARROQUIAL DE VALLE DE ALLENDE (México)

BARGELLINI, Clara (Coordinación), ALVAREZ, Salvador, CRAMAUSSEL, Chantal, CURIEL, Gustavo, RUIZ GOMAR, Rogelio. *Historia y arte en un pueblo rural: San Bartolomé, hoy Valle de Allende, Chihuahua*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Estéticas. México, 1998. (342pág.)

CALDERON PUENTE, Cecilia, DOMINGUEZ RASCÓN, Alonso, GARCIA FLORES, Raúl, y MANCERA VALENCIA, Federico. *Valle de Allende: patrimonio cultural de Chihuahua*. Colección SOLAR Serie: Horizontes Instituto Chihuahuense de la Cultura. Fondo Estatal para la Cultura y las Artes. Chihuahua, - MEXICO. 2000. (323p.)

CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripciones*. 2003-2004

CRAMAUSSEL, Chantal, *La Provincia de Santa Bárbara en Nueva Vizcaya 1563-1631* Colección Estudios Regionales 2. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Chihuahua. 1990. (119pp.).

DURAN SOLIS, Leonel, Atrop. *Pluralidad y Homogeneidad Cultural* en STAVENHAGEN, Rodolfo y NOLASCO, Margarita. *Política Cultural para un país multiétnico* (Coloquio sobre problemas educativos y culturales en una sociedad multiétnica): SEP; Subsecretaría de Cultura. Dirección General de Culturas Populares. El Colegio de México. Universidad de las Naciones Unidas. 1988. México. (276Pág.)

DUNNE, Peter Masten. S.J. (a) y (b) *Las Antiguas Misiones de la Tarahumara* (Primera y Segunda Parte) (Early Jesuit Missions in Tarahumara) Traducción de Manuel Ocampo. S.J. Antiguo Misionero de la Tarahumara. Primer Edición Castellana. Editorial JUS, S.A. México, 1958. (136Pág. a) y (195Pág.b)

ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA. Europeo-Americana. Hijos de J. Espasa, Editores. Barcelona. 1925. 70 tomos. T.46.

GARRITZ, Amaya, Coordinadora. *Los Vascos en las Regiones de México Siglos XVI a XX*. Universidad Nacional Autónoma de México – Ministerio de Cultura del Gobierno Vasco – Instituto Vasco-Mexicano de Desarrollo. México. 1997 Cinco tomos

GERHARD, Peter, *La Frontera Norte de la Nueva España*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas. Espacio y Tiempo / 3. México. 1996. (554pp.).

GILABERT, Cesar. *El Hábito de la Utopía*, (Análisis del Imaginario Sociopolítico en el Movimiento Estudiantil de México, 1968) Colección Ciencias Sociales, Instituto Mora - Grupo Editorial Miguel Angel Porrúa. 1995. México (335Pág.)

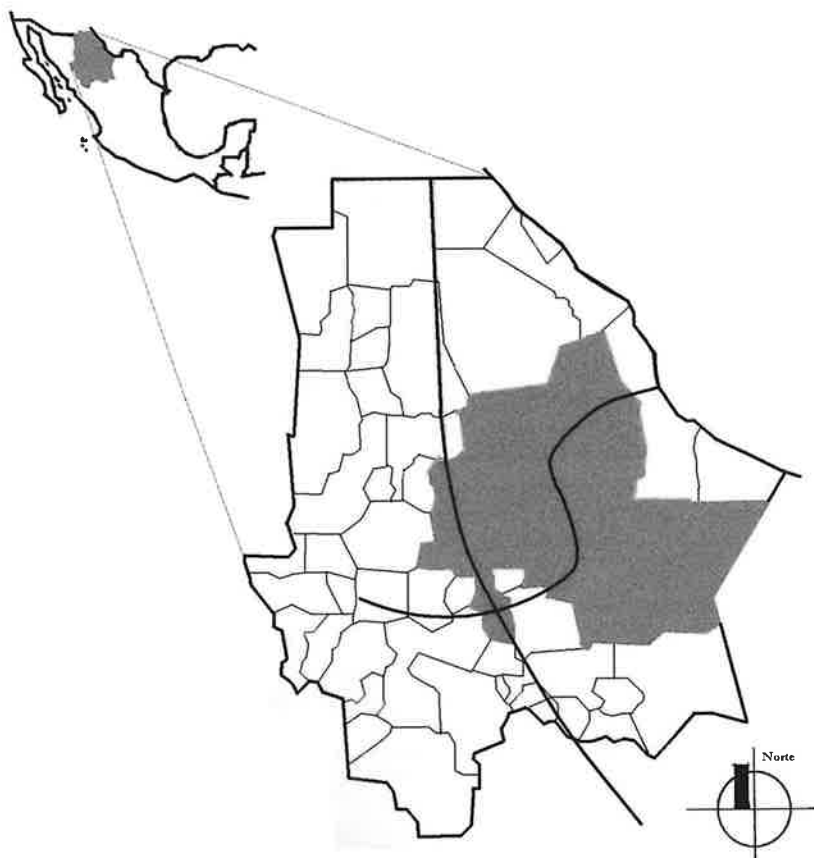
GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, Centro de Información y Estudios Económicos (CIEE) información básica del Municipio.

INEGI. *Conteo de Población y Vivienda 1995. XI Censo General de Población y Vivienda 1990. XII Censo General de Población y Vivienda 2000*.

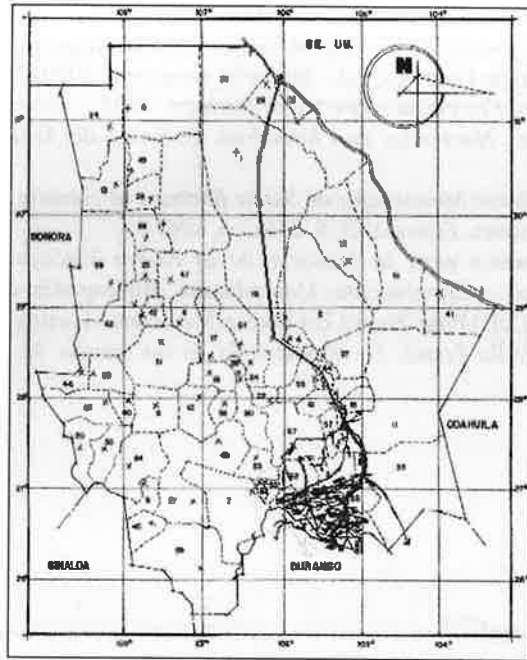
La Cordillera. *Revista del Organo de Información y Difusión del Centro de Investigación Histórica de*

- Chihuahua, A.C. Delegación Jiménez. Abril 1994.*
- LORDA IÑARRA, Joaquín y MARTINEZ RODRIGUEZ, María Angélica, *La Catedral de Durango*. Amigos de la Catedral de Durango, A.C. Editorial Amaroma. 2000.(143pp.)
- ORONA MARTINEZ, Ramón. *Entrevista sobre Santa Bárbara*. 2003
- PORRAS MUÑOZ, Guillermo. *Haciendas de Chihuahua*. Gobierno del Estado de Chihuahua. México. 1993. (133pp.)
- ROCHA CHAVEZ, Rubén, *Breve Monografía de Santa Bárbara al cumplir su IV Centenario 1567-1967*. 37pág. Ilustraciones, Editorial JUS. México. 1967
- SARAVIA, Atanasio G. *Apuntes para la Historia de la Nueva Vizcaya*. Universidad Nacional Autónoma de México – Introducción, Compilación, Bibliografía e Indices de Guadalupe Pérez San Vicente – Col. Obras Nueva Biblioteca Mexicana - Cuatro tomos. TI pág. 153-154.
- VALDEZ D. Manuel, Prof. *Villa López, La importancia de un escudo*. H. Ayuntamiento de López. 1991 (35pp.)

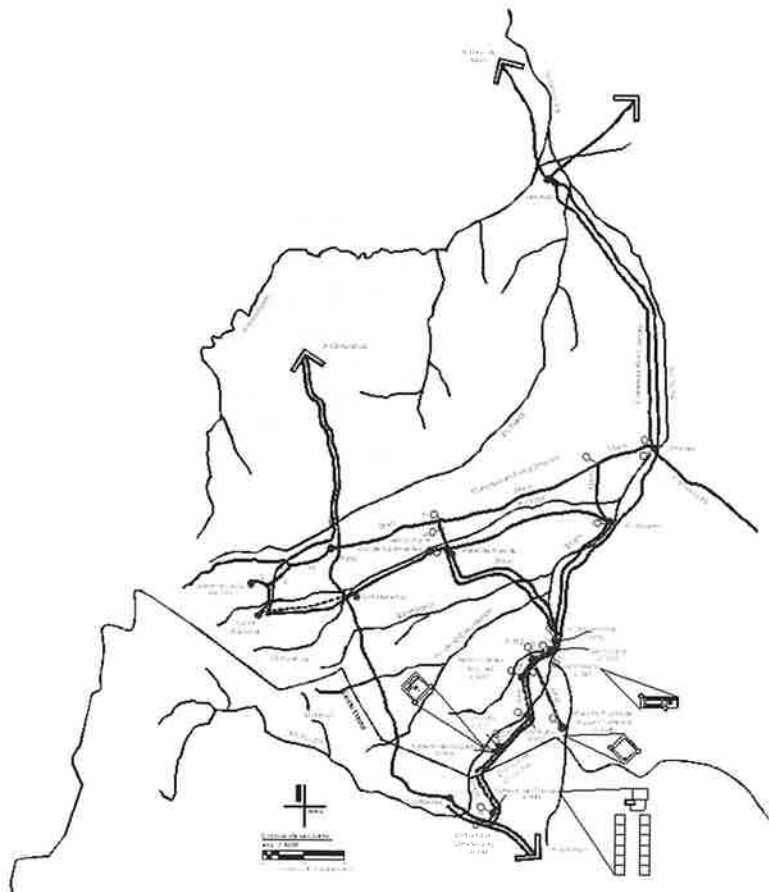
## UBICACIÓN







**CROQUIS REGIONAL**



**27. Fotografías**

**Relación fotográfica:**

1. Templo de San Isidro Labrador en Torreón de Cañas, antiguo casco de la hacienda
2. Cuadra de posta Torreón de Salgado

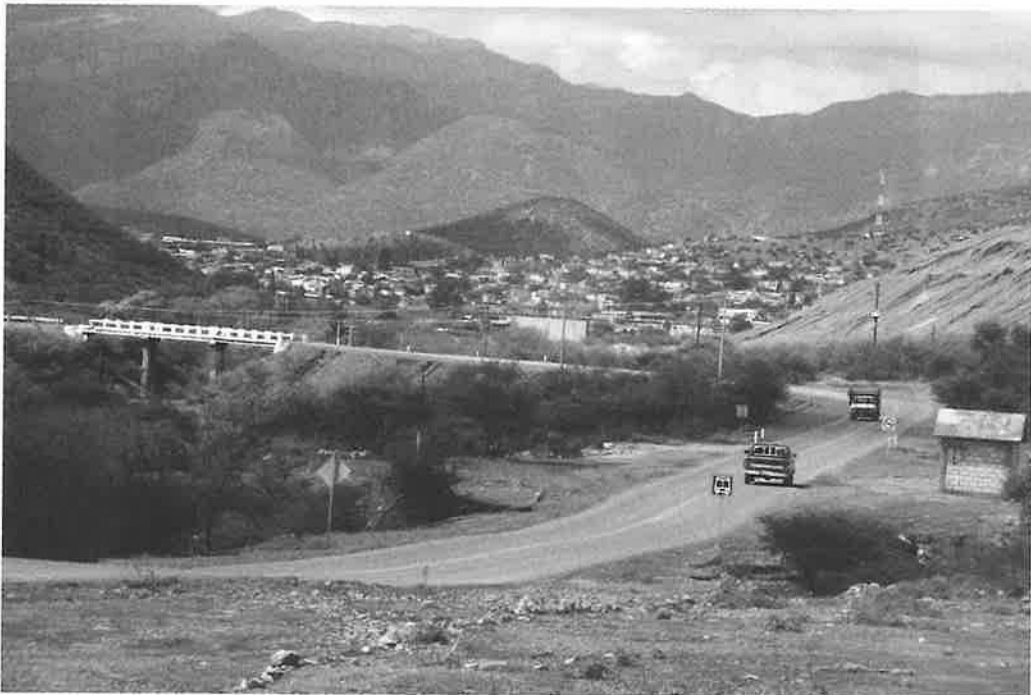
3. Cuadra de posta Ojo Blanco
4. Cuadra de posta del Marteleño
5. Camino a Marteleño
6. Vestigio de antiguo templo rumbo a Bagües, a 10km de la cruz
7. Santa Cruz a dos kilómetros de Villa Coronado
8. Camino real hacia el sur del Florido
9. Mesón del Florido
10. Templo de San Javier del Río Florido, antiguo casco de la hacienda
11. Plaza principal, Templo de San Bartolomé y Casa Consistorial en Valle de Allende
12. Torre este y muro noreste de Sombrerete
13. Ingreso a Santa Bárbara
14. Templo de Santa Bárbara
15. Calle de San Buenaventura de Atotonilco
16. Camino Real a Huajuquilla
17. Templo de Ntra. Sra. De las Caldas de Huajuquilla
18. Camino sur a norte hacia Santa Rosalía
19. Templo de Santa Rosalía de Camargo
20. Camino hacia el norte en Camargo

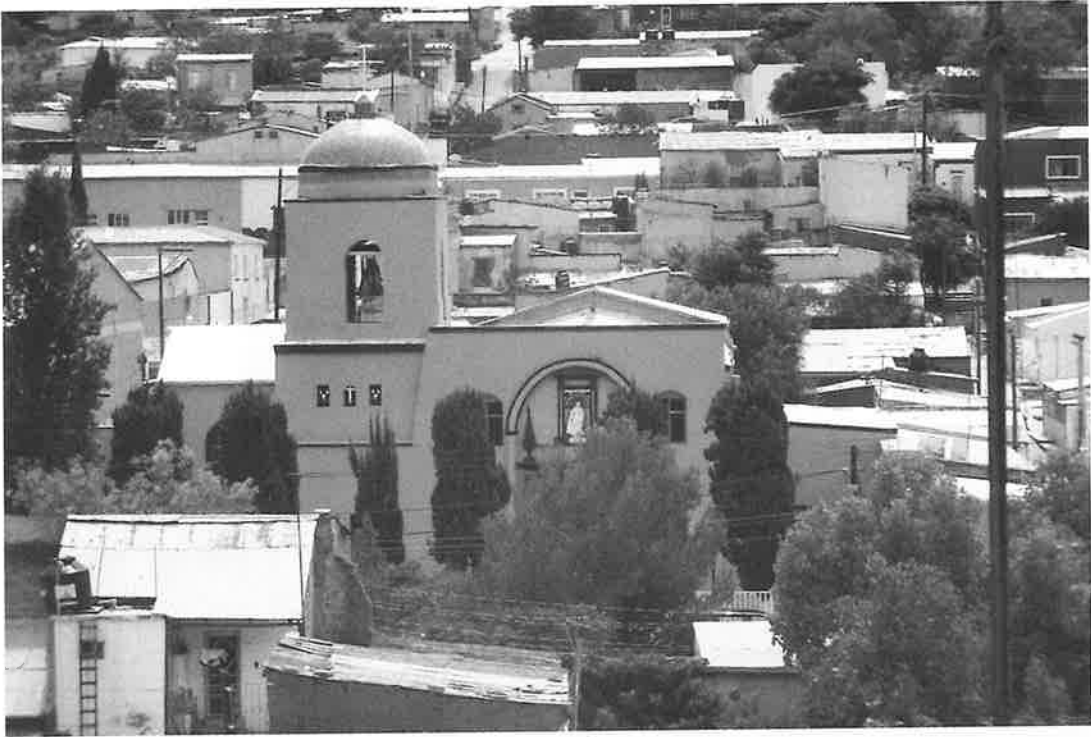
**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente















ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de PAISAJE CULTURAL

**DENOMINACIÓN:**  
Cuenca del Río Conchos

**PAÍS:**  
México

### LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipios de Allende, Coronado, López, Santa Bárbara, Jiménez y Camargo - Estado de Chihuahua

### CROQUIS DE UBICACIÓN

*Ver imagen a.*

Carta topográfica No. \_\_\_\_\_ n/a \_\_\_\_\_ (escala 1:50 000)

Coordenadas de fotografía aérea: \_\_\_\_\_ n/a \_\_\_\_\_

Nota: Se presenta este plano pues el área comprende por lo menos siete cartas topográficas y resulta ilegible al trasladarlo de una impresión a digital, y la adquisición del documento digital se encuentra fuera de los alcances de esta investigación. En el círculo rojo se señala la zona 13 que comprende a la cuenca del río Florido en el área correspondiente al estado de Chihuahua

### POSICIÓN GEOGRÁFICA

Latitud norte: 26°30'-27°30' norte

Longitud oeste: 104°30'-105°30'

Altitud: 1570m promedio en valles, elevándose en los recorridos del camino y hasta llegar a 2000m. o un poco más en la sierra del Diablo y la de la Roca, así como en las zonas mineras como Santa Bárbara

UTM: No disponible por el momento

*Ver imágenes b. y c.*

- Línea seguida en rojo, camino actual.
- Línea discontinua en rojo, camino actual en terracería.
- Línea café, posible recorrido del Camino Real.
- Línea azul, recorrido de ríos.

### CONDICIONES AMBIENTALES

Su territorio corresponde a la región de las mesetas, aunque la parte septentrional, la constituyen una serie de lomeríos bajos. Aquí se conjugan las condiciones medioambientales de la parte baja de la Sierra Madre Occidental con la parte desértica del bolsón de Mapimí.

Se han identificado dos variaciones climáticas dentro de los climas secos de Koeppen (Bs1hw y también Bs0hw) climas secos o áridos de éste grupo climático, con temperaturas semicálidas, lluvias en verano y con oscilaciones de temperaturas muy extremas. La temperatura máxima anual en este territorio es de 48 grados centígrados en verano y mínima anual de menos 11 grados centígrados. La precipitación anual es de 450 milímetros en julio a septiembre

### CARACTERÍSTICAS ECOGEOGRÁFICAS

Suelo calcáreo constituido por calizas cretácicas, los yacimientos de manganeso en la región de Talamantes están formados por óxido de manganeso de origen hidrotermal. Se presentan grandes regiones de ensalitramiento o salinización.

### Vegetación:

Encontramos bosques de encino, robles, matorral y pastizal semiárido, tetecheras, matorral espinoso pastizal holifilo, bosque de galería ribereño y vegetación inducida.



Entre las especies vegetales de las riberas de los ríos se encuentran Alamos, sauces, fresnos y moros, mientras que en lomeríos encontramos mezquites, huizaches, ocotillo (*Fouquieria splendens*) gatuños, gobernadora, granjel y el tabaquillo, al ras del suelo distintas cactáceas como la Choya, los huevos de toro, biznagas y mamilarias.

Entre la vegetación introducida se distinguen mas de 12 variedades de nogal y arboles frutales como los perales (con 12 variedades), persimonio, durazno, membrillo, naranja, granada, limón, chabacano, higo, ciruelo y frutos como el melón y la sandía.

Encontramos flora de la familia de las cactáceas en peligro de extinción de ellos por el momento no contamos con el listado exacto.

#### **Fauna:**

La fauna es diversa, comenzando por los insectos y aves de la zona zertzetas, aliazul, aura común, aguililla rastrera, real y migratoria, aguila cola roja, halcón de pradera, cernícalo y aplomado, codorniz, chorlito, chotacabras, tirano, papamoscas, cuervo, golodrina, alondra cornuda, ceniztonle, gorrión, pradero, cardenal, tordo y chanates.

Entre los mamíferos encontramos musaraña, conejo, liebre, ardilla, ardillón, tuza, ratón de bolsas, rata canguro, rata nopalera, coyote, zorra gris y roja, zorrillo, tejón, gato montes y jabalí. El puma, jabalí y el puma se encuentra en peligro de extinción en esta zona el resto se encuentra en especies amenazadas.

#### **Topografía y geología.**

Encontramos áreas con sierras de rocas sedimentarias plegadas del cretácico, como la sierra de Almoloya y cuencas endorreicas, originando logos intermitentes en esta zona del semidesierto.

#### **Ecosistema (s) :**

Esta zona es considerada como un Ecotono, ya que es una zona donde se mezclan dos comunidades vegetales y hay competencia entre ellas, al mismo tiempo que se presenta una gran biodiversidad de dos ecosistemas geográficamente distintos, en este caso, un ecosistema de clima templado a seco perteneciente a la región de la Sierra, con otro distinto que pertenece a la zona del bolsón en el desierto. Esta posición geográfica que es la que ocupa la ciudad denominada Valle de Allende que se encuentra en la cuenca media del río Florido afluente principal del Conchos.

#### **Degradación ambiental**

A pesar de que el número de pobladores de esta región disminuye considerablemente cada año por la migración que tienen estas familias hacia los Estados Unidos de América, la región presenta una alta degradación en su ambiente, los ríos se van secando, muchos arroyos que los alimentan están siendo contaminados con basura inorgánica y desechos de los mismos agricultores.

Se extrae cada vez mas, el agua del subsuelo a través de pozos para el riego de hortalizas y para que beba el ganado. El consumo de productos externos provoca basura que no es orgánica

Existe además deforestación del bosque de encino y chaparrales por su madera y para crear zonas de cultivo de temporal, sin embargo, cada vez llueve menos. Con ello se incrementa la erosión eólica.

Se presenta también contaminación provocada por los desechos de las minas denominados *jales de las minas*.

Además en los últimos tres años se promovió el encementado de acequias lo que en un mediano plazo promoverá la desertificación general de la zona.

## ENTORNO PAISAJISTICO

### Natural

Entorno natural terrestre. Presenta la conducción de agua a través de acequias o canales de riego, que llegan a cada una de las fincas del centro histórico del cada uno de los poblados de la zona. Esta obra hidráulica da vida a la vegetación nativa e introducida dentro de los pueblos, fue construida a finales del siglo XVI, y aún sigue en funcionamiento. En toda la cuenca se cultiva una gran cantidad de árboles frutales como nogales, peras con mas de 20 variedades, persimóns, membrillos, ciruelos, entre otros.

### Urbano

Presenta un entorno paisajístico urbano con sus construcciones de influencia del estilo barroco mexicano, con algunos decorados mudéjares y de influencia indígena en las edificaciones más sofisticadas, esto, básicamente en dos de los centros de población inventariados para esta parte de la investigación: San Javier del Río Florido y Valle de San Bartolomé, en el resto de poblaciones las edificaciones son mas modestas en adobe y cantera.

### Industrial

Existen algunas zonas urbanas pequeñas y ocasionalmente habitadas que tuvieron su origen por la presencia de fabricas textiles, molinos de grano de trigo, o producción doméstica de vinos. Espacios que de momento no han sido incluidos en las fichas de identificación.

### Otro(s)

No aplicable

### Grado de Protección del Entorno paisajístico:

Existe un decreto en el cual se protege a nivel federal, por medio de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales la Cuenca del río Florido, las subcuencas aledañas y todo el sistema de riego de esta región.

También desde el año 2001 se considera a la zona centro de Valle de Allende como zona de monumentos históricos, protegido por el Instituto Nacional de Antropología e Historia y por el Instituto Chihuahuense de la Cultura.

## TIPO DE PAISAJE CULTURAL Y CARACTERÍSTICAS.

### Tipo de paisaje cultural:

- En *paisajes diseñados*: presentan los pobladores sus propios diseños en jardines históricos, no existen jardines botánicos, aunque en algunas casas de los pueblos de este municipio algunas familias han cultivado una gran cantidad de plantas de ornato de diversas especies. La acequia madre de Valle de Allende es una construcción hidráulica que merece ser reconocida y tomada en cuenta ya que es la principal fuente de agua para el riego de las fincas dentro del poblado.
- En *paisajes evolutivos fósiles*: se han encontrado vestigios de puntas de flecha de antiguos grupos cazadores y recolectores, además de otros componentes arqueológicos importantes. Existen casas dentro de cuevas naturales que fueron habitadas por los primeros grupos con elementos pictóricos en las paredes de estos sitios de factura humana, también se han encontrado diversos vestigios de antiguas producciones agrícolas.
- En los *paisajes evolutivos continuos* son evidentes las formas de agricultura y producciones tradicionales, así como el uso de la tierra, tradicionalmente agrícola. Persisten instrumentos tradicionales de producción artesanal, de recolección de la nuez mediante el uso de la vara. Aun existen en ruinas los molinos de la época colonial donde

se producía la harina de trigo y se almacenaba a un costado de las fincas. Existe una gran cantidad de conjuntos domésticos e industriales semiabandonados.

- En los *paisajes asociativos* : los componentes naturales principales son los ríos y la vegetación ribereña que aunados a la flora endémica y la fauna nativa han creado un paisaje que puede asociarse a las creencias y mitos de la región así como a las ceremonias y celebraciones tradicionales del día de muertos, o del día de la virgen de Guadalupe, por ejemplo. Los elementos construidos por el hombre forman parte del sistema, tales como los monumentos a héroes nacionales, es el caso de Benito Juárez o Miguel Hidalgo y Costilla

## IMPORTANCIA HISTÓRICO CULTURAL

Se cree que los primeros habitantes de esta región, fueron grupos nómadas que llegaron de Asia por el estrecho de Bering. El asentamiento de estos grupos es incierto pero los vestigios arqueológicos que se han encontrado datan de mas de 5000 años de antigüedad y denotan la presencia de habitantes que eran recolectores y cazadores que vivían en grupos pequeños que se desplazaban por las zonas semiáridas dependiendo la estación del año.

Con la llegada de los españoles en la segunda mitad del siglo XVI, debido a la búsqueda de minas de oro y plata inició el poblamiento y la colonización de esta zona, además del mestizaje y el crecimiento de la población en el estado de Chihuahua. La ubicación geográfica de este gran valle al que nombraron como Valle de San Bartolomé, lo convirtieron en un punto importante para el Camino Real de Tierra Adentro que unió en 1600, Santa Fé de Nuevo México con Chihuahua, Zacatecas y la ciudad de México, además fue un sitio importante para el crecimiento minero de las poblaciones aledañas como Santa Bárbara -la primera población española dedicada a la minería- o Hidalgo del Parral -considerado alguna vez como la capital del mundo de la plata-.

Pronto el gran Valle de San Bartolomé ubicado en toda la Cuenca del río Florido principal afluente del río Conchos se convirtió en el granero del septentrión novohispano que surtiría de provisiones a viajeros que utilizaban esta vía comercial.

Los siglos XVII Y XVIII fueron de consolidación para el asentamiento colonial y de desarrollo de la Nueva Vizcaya como se le conoció a toda la región septentrional de la Nueva España y en la que se incluía al Valle de San Bartolomé, cuya ciudad principal recibió el mismo nombre y hoy se le conoce como Valle de Allende.

Después de la guerra de Independencia de México en 1810, se suscitaron varios hechos históricos. Son apresados los principales cabecillas y fusilados en Chihuahua. A Valle de Allende llegaron sus cabezas y fueron exhibidas durante varios días como escarmiento a quien se quisiera rebelar.

En la invasión francesa (1860 a 1865) esta tierra recibió en varias ocasiones al presidente Benito Juárez quien se hospedó en una de las casas del centro histórico de Valle de Allende, así como de Coronado y Camargo; y todo el lugar fue un sitio fiel a la causa liberal y a los ideales de la creación de una República Mexicana.

Durante el Porfiriato -finales del siglo XIX y principios del XX-, esta zona no se salvó del mal trato que recibían sus habitantes de los caciques y terratenientes fieles al general Porfirio Díaz y a don Luis Terrazas, a quien si se cuestionaba si era de Chihuahua, decía: "*no, Chihuahua es mío*".

En la época de la Revolución Mexicana esta zona fue respetada por Pancho Villa y los enfrentamientos militares que tuvo con el ejército federal los mantuvo lejos para no lastimar a sus pobladores que eran fieles a la Revolución Mexicana.

## **IMPORTANCIA HISTÓRICO-NATURAL.**

### **Formación geológica**

En el cretácico inferior esta región aún estaba cubierta por el gran mar como lo denotan las rocas calizas cercanas a la región de Talamantes. Mientras que en 1907 se encontraron en la región de Parral huellas de pisadas de dinosaurios, lo que nos habla de que en el cretácico medio o jurásico ya existían en esta área esos organismos. La era terciaria o cenozoica se caracteriza por estar sometida a una etapa volcánica intensa, la cual es identificada por rocas riolitas, brechas y areniscas volcánicas, la distribución de éstas pertenece al último periodo del terciario. En el último periodo del cenozoico e inicios del cuaternario se ha venido desarrollando de manera intermitente un nuevo fenómeno tectónico tensional.

## **CONSERVACION**

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES**

#### **Elementos culturales**

- Arquitectura barroca mexicana con influencia mudéjar en uso, con tipologías diversas como presidios, templos, haciendas de producción agrícola, haciendas de beneficio, pueblos mineros.
- Espacio urbanos con influencia renacentista: abiertos, lineales y con frecuencia de agua entre parcelas.
- Riego con uso de acequias o canales de riego de la época colonial
- Saberes tradicionales culinarios, de cultivo, de cosecha (vareo de la nuez)
- Cultura popular a través de fiestas, eventos religiosos, ceremonias tradicionales (ej.:seremos)
- Archivos históricos civiles y parroquiales: existencia de documentos originales de la época de la colonización española.

#### **Elementos naturales de importancia patrimonial**

- Elementos geológicos precisos que denotan el paso del tiempo
- Presencia de minerales en gran abundancia en suelos
- Humedad ambiental gracias al alto contenido vegetal en las riberas de los ríos
- Creación de una gran cantidad de microclimas en la región
- Bosque de galería medianamente conservado
- Elementos geomorfológicos que distinguen el lugar
- Unidades de paisaje que prevalecen hasta nuestros días
- Biodiversidad en cuanto a la fauna nativa y a la flora local
- Existencia del ecotono en esta región
- Caracterización geográfica diversa
- Monumentos naturales formados por la erosión
- Escenarios naturales auténticos que se mezclan con la cultura regional

### **ESTADO DE CONSERVACION**

- Bueno en cuanto a su patrimonio cultural intangible, se conservan tradiciones, usos y costumbres.
- Regular en cuanto a su patrimonio tangible mueble se ha perdido gran cantidad de mobiliario de las viviendas particulares, la arquitectura civil ha perdido totalmente su mobiliario; se conserva parte del archivo civil en posesión municipal y la eclesial aún lo conserva, es ahí en donde encontramos los archivos parroquiales y diversos tesoros de índole religiosa.
- Regular en cuanto a su patrimonio cultural tangible inmueble, ya que se han perdido definitivamente algunos inmuebles en localidades menores a la principal, de la zona que es Valle de Allende, actualmente denominada a nivel federal como Zona de Monumentos.
- Malo en cuanto a la conservación de su patrimonio natural

## **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL**

En la actualidad, la Cuenca del Río Florido está formada por la totalidad tres municipios: Allende, Coronado y López pertenecientes al estado de Chihuahua, hacia el extremo noreste, toma una porción de un cuarto municipio llamado Jiménez, hasta perder sus aguas este río como afluente del Río llamado Conchos. En su nacimiento, el Río Florido toma un segmento del norte del estado de Durango en el que se ubica el pueblo llamado Las Nieves, de igual modo antiguo que los principales de nuestro inventario, pero que en la actualidad perdió totalmente las edificaciones y traza original por que estuvo expuesto al paso de las nuevas vías de comunicación –carretera 45-.

De esta forma, es posible observar que la parte importante del paisaje cultural aquí relatado está en posesión de cinco municipios pertenecientes al estado mexicano de Chihuahua, tres de los cuales cuentan hoy con un anteproyecto intermunicipal de desarrollo denominado “*San Bartolomé-Florido*”. Y con él se pretende impulsar la zona desde su ámbito cultural para su uso turístico y de investigación.

## **AUTENTICIDAD**

Toda la cuenca del Florido conserva su autenticidad al haber quedado bordeada por las vías de comunicación y con ello detenido su desarrollo durante el siglo XX, tiempo en el que sabemos han ocurrido las mayores modificaciones al patrimonio de los países en vías de desarrollo

## **INTEGRIDAD**

Como se estableció en el apartado concerniente a la conservación, existen algunas pérdidas físicas pero no son en alto grado significativas ya que aún podemos leer el contenido de los diversos lugares y lograr con un programa de rescate, su recuperación.

## **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE**

Ya que la mayor parte de este paisaje cultural se ubica en el estado de Chihuahua, cuenta por ello con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural que considera la posibilidad de realizar declaratorias en cuanto a Paisajes Culturales. El estado de Durango no cuenta con este instrumento, y en el caso de realizar esta declaratoria, para las zonas que toquen ese estado, deberán realizarse algunos convenios. A nivel local, son los municipios los directamente involucrados debido al formato de la ley estatal, los que deberán dar seguimiento a las declaratorias. A nivel nacional no existe la posibilidad de realizar declaratorias de paisajes culturales, sólo se considera el modo de parques nacionales. A nivel mundial, no ha sido todavía contemplada ninguna acción.

## **PROTECCION SOCIAL**

Baja, existe el planteamiento de realizar algunos procesos de capacitación entre los pobladores para que estén concientes de la región en la que viven y el valor intrínseco con el que cuenta.

## **PLANIFICACIÓN**

El proyecto intermunicipal de desarrollo integral San Bartolomé-florido, contempla la conservación integral de la zona y literalmente establece en su objetivo general que:

“(…) busca equilibrar tanto en lo social, lo económico y lo ambiental a sus comunidades, hacia una mejora tangible en su calidad de vida; sin dejar de considerar, que el logro de alta calidad en el desempeño de sus acciones, asegurará su éxito.

Ello implica, tanto la conservación de su patrimonio cultural tangible, como de sus tradiciones y costumbres, que en lo intangible, vitalizan a la comunidad que aquí habita y hacen de la región, un punto de gran importancia para el Estado de Chihuahua y para el País.

De esta forma, el planteamiento, considera la explotación racional de los bienes culturales y naturales preexistentes tanto arqueológicos como históricos hacia un turismo cultural, rural y de aventura, que permita obtener recursos económicos para atraer y mantener a sus habitantes en la región, disminuyendo el impacto de los flujos migratorios rural-urbano hacia los principales centros de población del estado.

Al tiempo se busca reactivar la economía agrícola y ganadera y reducir los impactos negativos que puedan presentarse con el uso intensivo de la región en materia de desechos tanto sólidos como líquidos.”

## USO ACTUAL

**Agrícola y ganadero, con algunas reservas pues en los últimos años se han presentado algunas sequías que han reducido los niveles de agua de reserva en la región.**

## POBLACIÓN O GRUPOS ÉTNICOS PRESENTES.

### Nombre (s) del(os) grupo(s) étnicos:

No existen grupos indígenas, solamente mestizos en toda la zona. Los indígenas fueron exterminados hacia mediados del siglo XIX.

### Número de habitantes por grupo (por sexo, edades y población económicamente activa)

Habitantes mestizos en los principales municipios según censo de 2000:

Municipio	Cantidad Total	Hombres	Mujeres
Allende	8561	4283	4278
Camargo	45,852		
Coronado	2205	1152	1053
Jiménez	38,323		
López	4080	2127	1953
Santa Bárbara	9,943		
<b>Gran Total</b>	<b>14846</b>	<b>7562</b>	<b>7284</b>
Porcentaje Total	100%	51%	49%

Edades Predominan los niños de 1 a 11 años con el 40 % de la población

Después siguen los adolescentes de 12 a 15 años con un 20 % de la población

Finalmente los adultos y ancianos con un 30% de la población

Los grupos de jóvenes están disminuyendo porque migran a las ciudades en busca de universidades y trabajo, datos tomados del último censo de población y vivienda 2000-INEGI

### Población económicamente activa

De 30 % de la población que es de adultos y ancianos se considera económicamente activa

### Descripción del grupo o Etnia(s)

No aplicable

### Lenguas o dialectos utilizados.

Español únicamente.

### Descripción de sus principales actividades económicas y sociales

Agricultura principalmente  
Ganadería en pequeña escala  
Turismo incipiente  
Minería

### Ubicación con respecto al sitio de interés

Es un área delimitada por el croquis de ubicación de los sitios importantes y el señalamiento del río Conchos y se encuentra en el centro del área de los cinco municipios

### Accesibilidad de servicios de salud, educación, electricidad u otros.

Acceso directo por la carretera Chihuahua, Parral Jiménez  
Centro de salud

Escuelas: jardín de niños, primarias, secundarias, y centro de bachillerato  
Servicios de energía eléctrica, agua potable, telefonía, correo  
Línea de autobús a las ciudades mas cercanas que son Parral y Jiménez.  
Algunas casas cuentan con televisión por antena de alto poder  
Existen sitios para recibir correo electrónico  
No existen terminales bancarias en toda el área.

## **DESCRIPCIÓN DEL TIPO DE ITINERARIO AL QUE EN SU CASO, SE INTEGRÓ ESTE PAISAJE.**

### **De beneficio (minas, industria):**

Por contar con una gran cantidad de minas de extracción y haciendas de beneficio hacia el norte de este paisaje cultural. Se convierte en abastecedor de insumos de estos centros de explotación

### **De evangelización:**

Por encontrarse una casa de administración franciscana que tenía a su cargo el área correspondiente al estado de Chihuahua actual y un poco más hacia el norte y algunas misiones en los poblados cercanos con un alto valor histórico y cultural que contienen una gran cantidad de patrimonio cultural tangible

### **De producción (agricultura):**

Este fue el centro de producción agrícola mas importante del norte de la Nueva España y fue considerado como el granero del septentrión novohispano. La ciudad principal –Valle de San Bartolomé hoy de Allende- era un centro de intercambio comercial de bienes y servicios producidos en la región. Villa Coronado, Torreón de Cañas y Santa Rosalía son poblaciones desarrolladas a partir de haciendas de producción agrícola.

### **De comercialización:**

Este es el itinerario mas importante ya que miles de comerciantes pasaron por este lugar para intercambiar productos y servicios: de agricultura, ganadería, transformación, beneficio, explotación.

**Otro:** Inexistente

**FOTOGRAFÍAS (Nota de la publicación:** Muchas de estas fotos están insertas en el trabajo general de la autora sobre el Camino Real en Chihuahua, por lo que aquí se incluyen sólo las restantes y los mapas de ubicación.

### **Relación fotográfica:**

1. Vista aérea de la zona norte de la Cuenca del río Florido hacia el oeste
2. Templo de San Javier del Río Florido, antiguo casco de la hacienda
3. Camino real hacia el sur entre el río Florido y la Santa Cruz, nogaleras
4. Camino real hacia el sur desde el río Florido hacia la Santa Cruz
5. Santa Cruz a dos kilómetros de Villa Coronado
6. Camino hacia la cuadra de posta del Marteleño
7. Cuadra de posta el Marteleño
8. Camino de Chombos a Durango
9. Cuadra de posta Ojo Blanco
10. Camino real hacia el noreste de Ojo Blanco
11. Cuadra de posta Torreón de Salgado
12. Huizache en camino
13. Nopal en camino
14. Nopal en camino
15. Laguna en Valle de Allende con patos al fondo
16. Cardenche
17. Vara prieta
18. Carreta en camino hacia Torreón de Cañas
19. Torreón de Cañas

20. Camino a las Nieves, carretera 45
21. Camino a Parral, carretera 45
22. Plaza principal en Valle de Allende
23. Acceso río norte de Valle de Allende, nogaleras
24. Torre este y muro noreste de Sombrerito
25. Ingreso a Santa Bárbara
26. Puente en Santa Bárbara
27. Templo de Santa Bárbara
28. Calle San Buenaventura de Atotonilco
29. Camino de salida de López
30. Camino Real a Huajuquilla
31. Río Florido en Jiménez
32. Templo de Ntra. Sra. De las Caldas en Huajuquilla
33. Calle en zona de acequia en Huaquilla (Jiménez)
34. Vista aérea de Camargo y el Río Conchos
35. Camino sur a norte hacia Santa Rosalía
36. Vista general de Camargo
37. Templo de Santa Rosalía en Camargo
38. Vía del tren sur-norte en Camargo

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Fuentes consultadas para completar la ficha.**

- ABOITES AGUILAR, Luis. *Breve historia de Chihuahua*. CIESAS, Chihuahua, México. 1996
- ALMADA, Francisco R. *Diccionario de la historia, geografía y bibliografía de Chihuahua*, UACH, Chihuahua, México 1970
- BARGELLINI, Clara (Coordinación), ALVAREZ, Salvador, CRAMAUSSEL, Chantal, CURIEL, Gustavo, RUIZ GOMAR, Rogelio. *Historia y arte en un pueblo rural: San Bartolomé, hoy Valle de Allende, Chihuahua*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Estéticas. México, 1998. (342pág.)
- CALDERON PUENTE, Cecilia, DOMINGUEZ RASCÓN, Alonso, GARCIA FLORES, Raúl, y MANCERA VALENCIA, Federico. *Valle de Allende: patrimonio cultural de Chihuahua*. Colección SOLAR Serie: Horizontes Instituto Chihuahuense de la Cultura. Fondo Estatal para la Cultura y las Artes. Chihuahua, - MEXICO. 2000. (323p.)
- CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripciones*. 2003-2004
- CRAMAUSSEL, Chantal, *La Provincia de Santa Bárbara en Nueva Vizcaya 1563-1631* Colección Estudios Regionales 2. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Chihuahua. 1990. (119pp.)
- DURAN SOLIS, Leonel, Atrop. *Pluralidad y Homogeneidad Cultural* en STAVENHAGEN, Rodolfo y NOLASCO, Margarita. *Política Cultural para un país multiétnico* (Coloquio sobre problemas educativos y culturales en una sociedad multiétnica). SEP, Subsecretaría de Cultura. Dirección General de Culturas Populares. El Colegio de México. Universidad de las Naciones Unidas. 1988. México. (276Pág.)
- GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, Centro de Información y Estudios Económicos (CIEE) información básica del Municipio.
- INEGI. Anuario estadístico del estado de Chihuahua. 199
- INEGI. *Conteo de Población y Vivienda 1995. XI Censo General de Población y Vivienda 1990. XII Censo General de Población y Vivienda 2000.*
- MANCERA VALENCIA. *Generalidades del deterioro de los suelos del estado de Chihuahua*.
- MANCERA VALENCIA, Federico, *Apuntes del Valle de Allende*. Chihuahua, México 1998
- SEMARNAP, delegación Chihuahua. mecanoscrito 1995

### **Otra bibliografía especializada sobre el bien.**

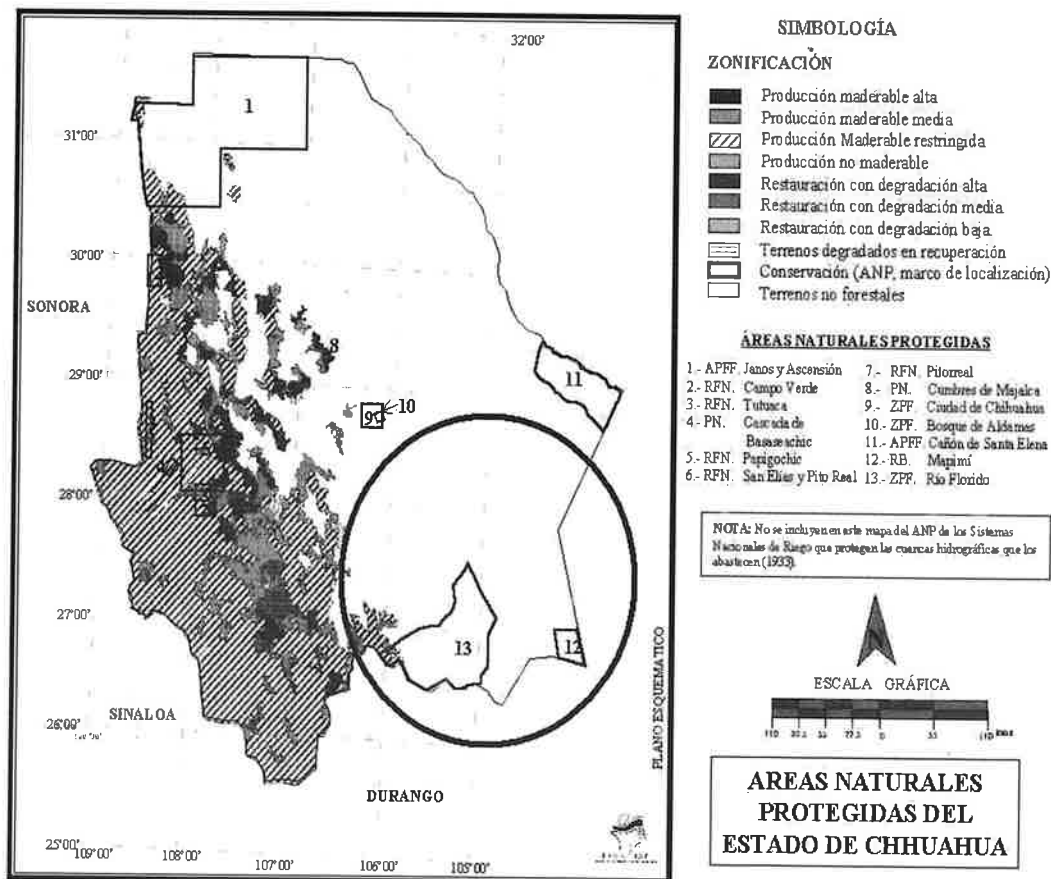
n/a

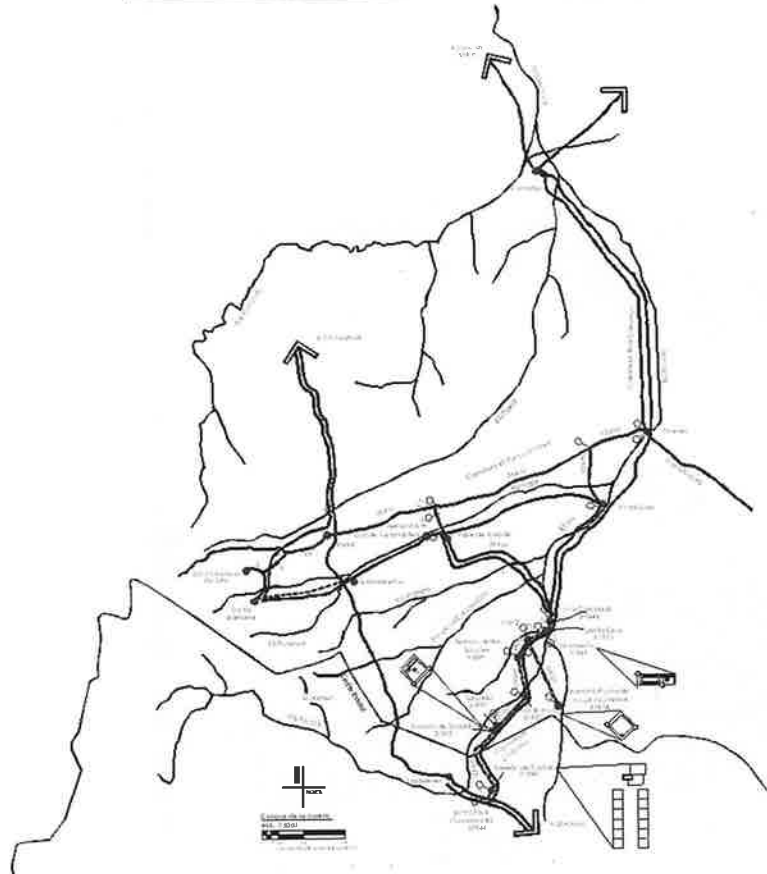
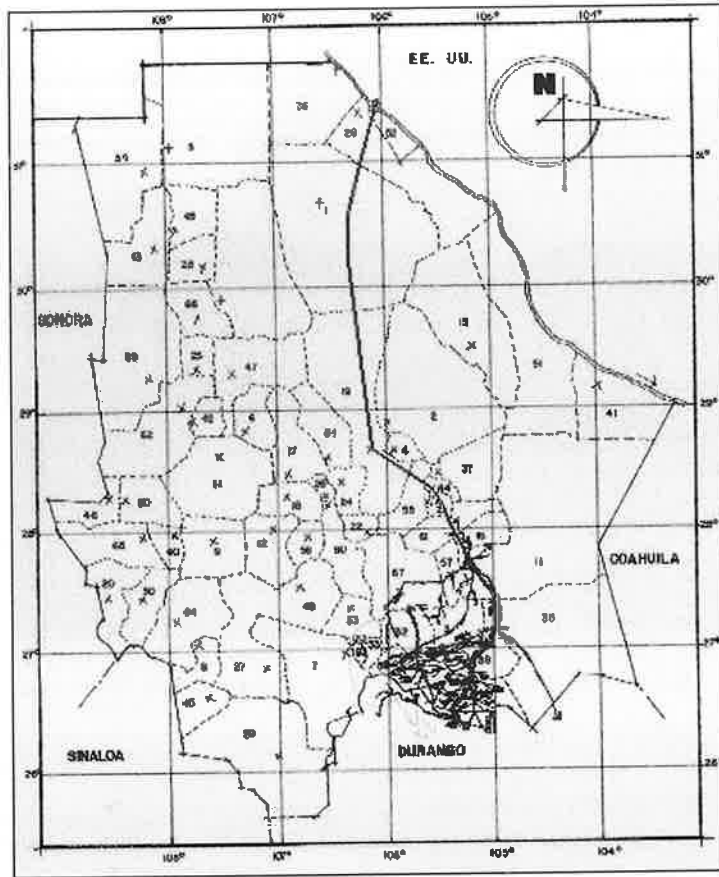
### **BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA PARA LA ELABORACIÓN DE LA FICHA MODELO**

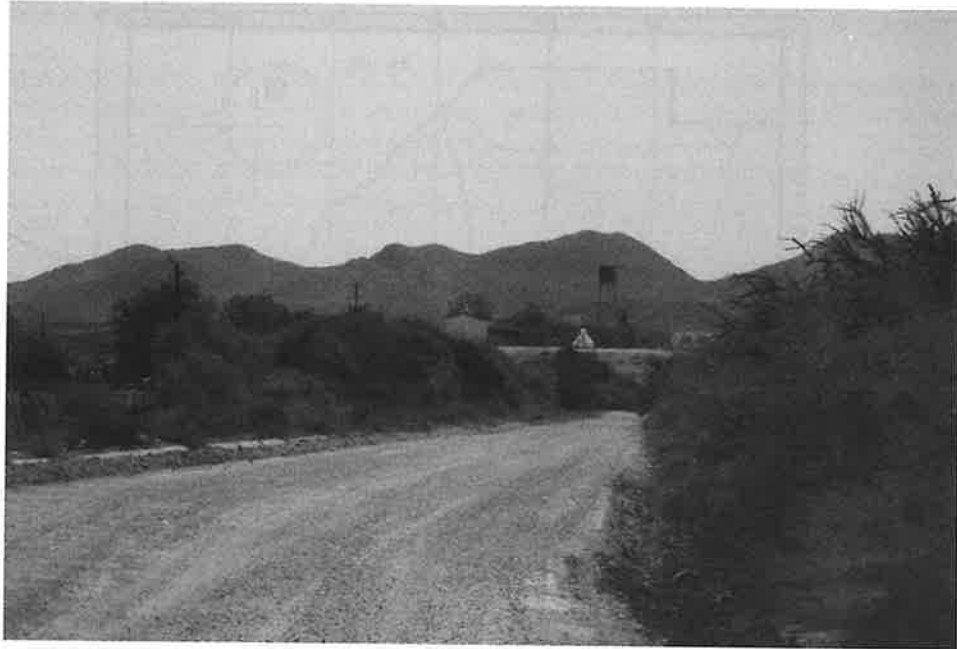
(Bibliografía a la que puede recurrir el interesado para obtener precisiones terminológicas o de metodología relativas a esta ficha)



- Añon Feliu Carmen . Garden and Landscape. Nara Conference on Authenticity. ICOMOS ,Nara, Japón 1994
- Birnbaum Charles and Christine Capella Peters. The Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties with Guidelines for the Treatment of Cultural Landscapes. US Department of the Interior. National Park Service, Washington DC 1996.
- Convención Mundial sobre el Patrimonio Cultural y Natural . UNESCO, Paris 1972.
- Ferro Sergio. Fundamentos para elaborar el inventario de Paisajes Culturales y Jardines y Sitios Históricos en la Región de Centroamérica y el Caribe. Facultad de Arquitectura. ISPJAE, La Habana 1999.
- Fowler Peter. Cultural Landscapes of Britain. International Journal of Heritage Studies. Vol. 6, No.3 pp 201-212, UK. 2000
- Jardins et Sites Historiques. Journal Scientifique. ICOMOS-IFLA.. Madrid .1993
- Lapidus Luis. El Patrimonio Agroindustrial Cubano del Siglo XIX . Monuments and Sites Series. ICOMOS. Sri Lanka 1996
- Lineamientos Operacionales para la Implementación de la Convención del Patrimonio Mundial. UNESCO. Paris 1997
- Mitchell N. J. Cultural Landscapes. Current Issues in the US. Nara Conference on Authenticity. ICOMOS , Nara, Japón 1994
- Mujica Elias. Authenticity and Heritage Diversity. Archaeological Sites and Cultural Landscapes in the Andean Countries. Nara Conference on Authenticity. ICOMOS , Nara, Japón 1994
- Rigol Isabel. Caribbean Plantations as Cultural Landscapes. Report to the Experts Meeting on Plantations System in the Caribbean organized by UNESCO World Heritage Center and the Slaves' Route Project. Paramaribo , Surinam. 2001 ( pendiente de publicación por UNESCO)
- Rigol Isabel. Cultural Landscapes in the Caribbean. pp 259-276. The Cultural Heritage of the Caribbean and the World Heritage Convention. Comité des Travaux Historiques et Scientifiques. UNESCO. Paris, France 20



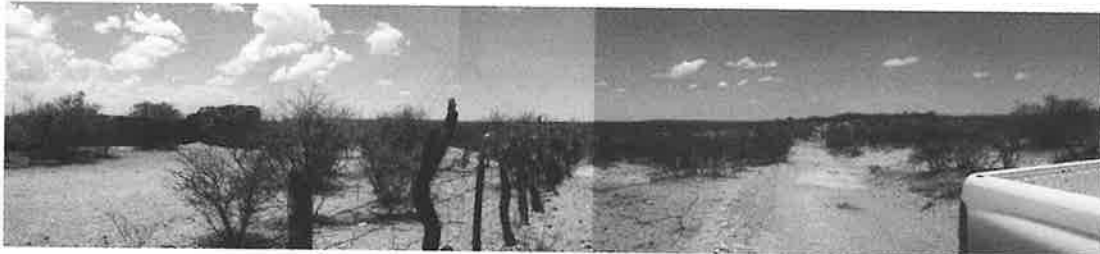




4. Camino real hacia el sur desde el río Florido hacia la Santa Cruz



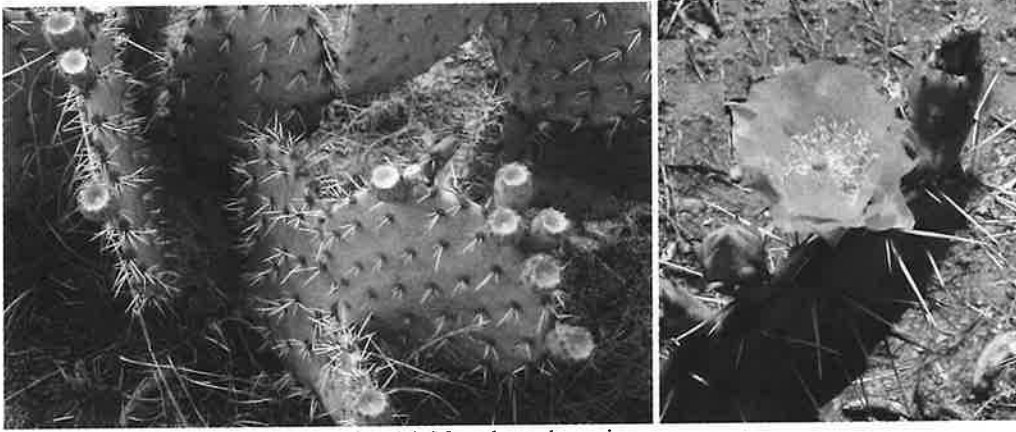
8. Camino de Chombos a Durango



10. Camino Real hacia el noreste de Ojo Blanco



11. Huizache en el camino



13 y 14. Nopal en el camino



15. Laguna



16. Cardenche



17. Vara Prieta



20. Camino



21. Camino a Parral



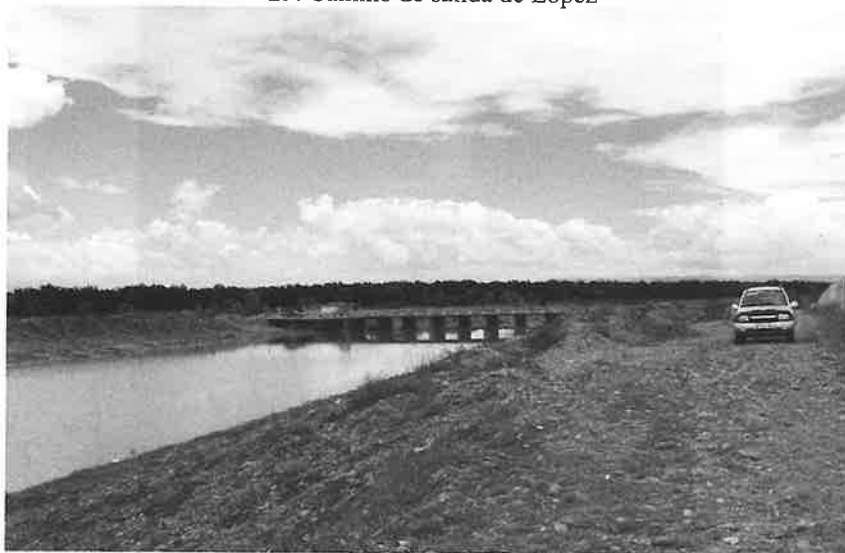
23. Acceso al río



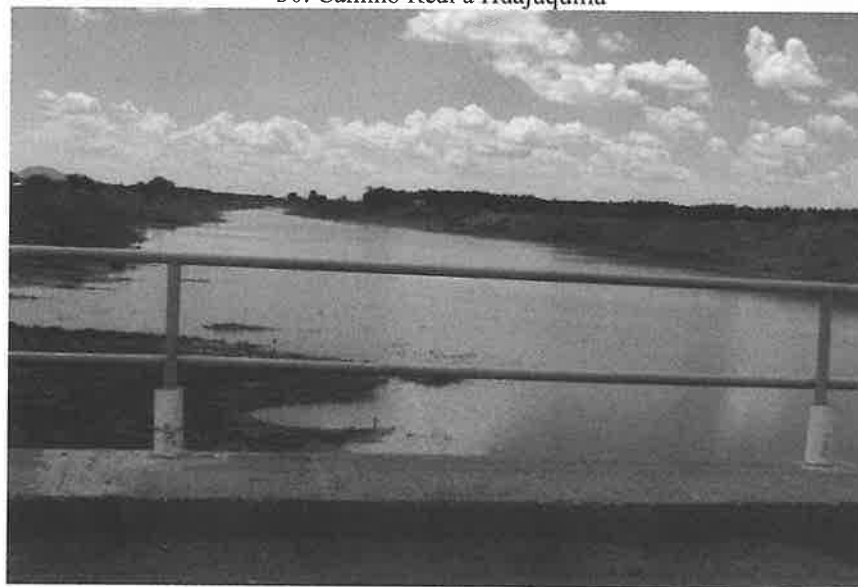
26. Puente



29. Camino de salida de López



30. Camino Real a Huajuquilla



31. Río Florido en Jiménez



33. Calle Jiménez



35. Camino Sur



36. Vista general de Camargo







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO

de

### CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:**

Valle de San Bartolomé (hoy Valle de Allende)

**PAÍS:**

México

**UBICACIÓN:**

Al sur del Estado de Chihuahua, emplazado al centro norte de la República Mexicana comparte frontera con los Estados Unidos. El municipio colinda al norte con el municipio de Camargo, San Francisco de Conchos y Zaragoza; al este con los Municipios de Jiménez y López, al sur con los municipios de Matamoros y Coronado y al oeste con el municipio de Parral.

**LOCALIZACIÓN:**

Municipio de Allende – Estado de Chihuahua

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO:**

Latitud norte: 26°50'

Longitud oeste: 105°30'

Altitud: 1570 a 1590m.

UTM: No disponible

#### MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS

Ver Figura a.

#### MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO

Ver figura b.

Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista a 4.3km hacia el noroeste, de la ciudad histórica que en la imagen se marca con un círculo achurado en rojo.

Es posible también llegar a Valle de Allende, desde la carretera regional que por el sur llega de Villa Coronado.

#### PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

**ÉPOCA DE FUNDACIÓN**

Francisco de Ibarra llega al Valle de San Bartolomé hoy fragmentado en tres municipios: Allende, Coronado y López, e intuye la potencialidad de la zona, dona entonces dos caballerías de oasis en un terreno ubicado entre corrientes de agua, a su subalterno Alonso Martín de Ronquillo. Esto ocurre entre 1553 y 1563.

El 21 de agosto de 1564 los franciscanos de la provincia de San Francisco en Zacatecas, obtuvieron autorización de la Audiencia de Guadalajara para establecerse en el Valle de San Bartolomé. Hacia 1566 se autorizó la fundación de un hospicio que fue punto central de referencia para los franciscanos del septentrión novohispano.

**FUNCIÓN**

Valle de San Bartolomé se funda como un centro de abastecimiento de consumibles para el área de explotación minera ubicada hacia el norte y oeste del estado de Chihuahua durante la época de la colonia.

La zona es agrícola y la ciudad complementa este abastecimiento con el intercambio de artículos más sofisticados para el uso cotidiano como porcelanas, telas, vinos.

Mantiene su importancia en este ámbito desde su fundación hasta mediados del siglo XIX en que inicia su decadencia debido a la falta de comunicaciones a la que se ve sometida por los

cambios de recorridos en las vías de comunicación. Además por esta ciudad no pasó la vía del tren por diversos motivos políticos; así como tampoco la nueva red carreta al inicio del siglo XX. El lugar en esta época ya había sido olvidado en el ánimo de los chihuahuenses.

### **CANTIDADES DE POBLACIÓN**

En variadas ocasiones durante el primer siglo de existencia, la ciudad quedó abandonada, pero al recuperar la calma luego de los diversos ataques de las etnias locales, volvía a poblarse ya que su clima es templado y con agua en abundancia. Hacia 1697, contaba con 650 habitantes y hacia 1737 mantenía la misma cantidad. Al año 2002, la ciudad cuenta con 3535 habitantes.

### **TIPOLOGÍA DE LA TRAZA**

Traza lineal de corte renacimiento, con influencia de las antiguas tribus americanas en cuanto al manejo de agua, que cruza por cada una de las propiedades.

### **IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL**

La importancia actual radica en que su estado de conservación permite leer su evolución al paso del tiempo, la cual se detuvo de forma drástica a mediados del siglo XIX, este tipo de ciudad ya no se encuentra fácilmente en el norte mexicano. Cuenta a partir del 23 de marzo de 2001 con una declaratoria federal como zona de monumentos históricos.

Actualmente, el primer domingo de octubre, se celebra a la Virgen del Rosario . Como alimentos típicos está el asadero elaborado a base de leche, así como los dulces de jaleas, mermeladas de membrillo, manzana, ciruela y chabacano. Como bebidas se fabrican vinos de manzana, membrillo y nuez. E históricamente se fabricó vino de uva en viñedos del lugar.

### **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

Es posible que la ciudad se haya formalizado en unas tres etapas, la primera es sobre el recorrido del antiguo Camino Real, que sigue el trayecto de río de Valle, afluente del Florido; la segunda etapa, que define un eje comercial y de servicios, perpendicular al trayecto del camino y que va subiendo de nivel hasta terminar en el límite de la acequia madre. La tercera etapa se compone por la consolidación de los inmuebles más importantes del lugar, como el hospicio, el templo de San Bartolomé, la casa consistorial y los locales comerciales.

## **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

### **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS**

Por el centro de la ciudad histórica pasaba el Camino Real como se presenta en la imagen con línea café, esto ocurrió desde su época de fundación hasta la implantación de un nuevo recorrido delineado por la carretera número 45 que como se muestra en el plano carretero regional pasa por el oeste y norte de la zona definida como la Cuenca del Florido. En donde tampoco existió red ferroviaria.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD**

Originalmente se accedía a la ciudad por el lado este sobre la calle Mina, al no existir un sistema ferroviario cercano, el único medio de comunicación posterior fue la carretera sencilla (hoy autopista desde el año 2002) que unía a las poblaciones de Parral con Jiménez, el entronque se ubica a cinco kilómetros del centro de población.

### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA**

Existen tres calles principales: Mina, Cuauhtémoc y 2 de Abril. La primera es el Camino Real que fue atravesado de forma perpendicular por las siguientes que se convirtieron, la segunda en una calle comercial y la tercera en servicio. Actualmente estas dos vías tienen un solo sentido cada una y son un par vial en el interior del centro histórico. Hace dos años se construyó un libramiento que limita el acceso de vehículos pesados a la ciudad histórica. Sin embargo se seccionó el lado este del perímetro patrimonial.

## **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

Al momento de la declaratoria federal, amparada en la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos fueron detectados por esta noventa y cuatro inmuebles además de los objetos que puedan encontrarse en sus interiores, como elementos de importancia como patrimonio cultural.

En estudios previos realizados por la autora de esta ficha de identificación de ciudad histórica, - Cecilia Calderón-, a partir del año de 1997 han indicado la existencia de más de cincuenta y cinco bienes inmuebles que unen en conjunto hasta el triple de los bienes contenidos en la declaratoria federal. Lo que ocurre es que la declaratoria detecta direcciones, y el inventario realizado por mí, recurre al análisis de conformación de los espacios de tal suerte que une los espacios que con el tiempo fueron seccionados por ancestrales herencias familiares, pero que originalmente fueron un solo elemento.

También a partir de estas investigaciones, encontré que en los inmuebles se guardan tesoros patrimoniales invaluable como ocurre con los que contiene el Templo de San Bartolomé, entre ellos, un conjunto obsequiado a la comunidad por el Papa Benedicto XIV en el año de 1750 fabricado a base de terciopelo de seda con incrustaciones de oro y plata. El conjunto consta de cubre cáliz, manipulo, estola, casulla, bolsa de corporal y cíngulo; siendo en la época de ese obsequio, párroco y vicario el cura Dr. Don Antonio José Melo, abogado de las reales audiencias y examinador sinodal del obispado de Durango. Existen además copones y cálices de plata bañados en oro provenientes del siglo XVII; y entre las custodias, se encuentra una de plata bañada en oro, proveniente del año de 1732.

## **CONSERVACIÓN**

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN**

En general, el espacio urbano de la población toda, es homogéneo y se encuentra en buen estado de conservación.

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS**

La traza permanece casi desde el inicio del centro de población; es posible, a partir de una hipótesis de trabajo doctoral realizada por mí -Cecilia Calderón-, que se haya realizado un ensanche del camino real para lograr la plaza principal, por lo demás la traza sigue la línea de los caminos de agua y las plataformas de las curvas de nivel

### **AUTENTICIDAD**

Debido a ese buen estado urbano, las formas, materiales y técnicas no cuentan con variantes considerables desde que la población se consolida a principio del siglo XVIII.

Debido a los procesos de herencia, algunos inmuebles han sido subdivididos y en algunas partes son notorias modificaciones correspondientes a los primeros años del siglo XX.

### **INTEGRIDAD**

Hacia el año de 1950 una tromba azotó a la población y algunos tejados cayeron vencidos por el agua, por temor algunos pobladores decidieron "bajar el techo" y reponer la cubierta con materiales nuevos pero de menor calidad que la original. Durante el siglo XX, disminuyó considerablemente el nivel de actividad de conservación de los inmuebles, lo que provocó algunas pérdidas parciales en grandes casonas. Todas las pérdidas detectadas en la actualidad son fácilmente recuperables y reintegrables.

### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE.**

El antiguo poblado de Valle de San Bartolomé cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural. Cuenta también con una declaratoria como Zona de Monumentos a partir de marzo de 2001, amparada en la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos. A nivel local, es el municipio el directamente involucrado debido al formato de la ley estatal, el que deberá dar seguimiento a la declaratoria bajo la normativa de

los Institutos Nacional de Antropología e Historia y Chihuahuense de la Cultura. A nivel mundial, no ha sido todavía contemplada ninguna acción.

En la realidad de la aplicación de los instrumentos, luego de un poco más de un año de la declaratoria, no ha existido la promoción a programas de protección física ni el aporte de recursos federales para iniciar los procesos de consolidación urbana y arquitectónica.

La administración municipal en turno 2001-2004, busca recursos y alternativas, sin embargo el apoyo de niveles superiores de gobierno ha sido casi nulo.

#### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Media, existe el planteamiento de realizar algunos procesos de capacitación entre los pobladores para que estén concientes de la región en la que viven y el valor intrínseco con el que cuenta.

#### **ENTORNO. Descripción**

El entorno urbano es homogéneo, la edificaciones que subsisten provienen de principios del siglo XVIII, y existen en uno y dos niveles entre viviendas solas y locales comerciales solos y combinados unos con otros. A este entorno urbano, se combinan los corazones de las manzanas que se constituyen por huertos nogaleros cuya edad promedio se sitúa en trescientos años y cubren totalmente la vista aérea del centro de población.

De territorio tipo valle con pendientes ligeras. Su clima es templado y semihúmedo con temperaturas medias de 35°C. En la zona del asentamiento el territorio está rodeado por nogales centenarios que son producto de una fusión entre uno de origen y otro traído de Castilla, el producto es llamado nogal criollo.

#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

Insuficiente. El entorno cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural que considera la posibilidad de realizar declaratorias en cuanto a Paisajes Culturales. Y a la Ley Estatal de Ecología. Sin embargo, la aplicación de estos instrumentos no es efectiva, y es posible que cuando se encuentren instrumentados en su totalidad, se haya perdido una parte considerable del entorno actual tanto natural como inducido.

#### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido al nuevo consumo de productos chatarra, los basureros municipales se llenan con facilidad y no existe un proceso de reciclaje de desechos. También, se ha empezado a promover el encementado de algunos ramales de la acequia lo que producirá en pocos años una desertificación importante del lugar.

#### **FOTOGRAFÍAS**

**Relación fotográfica** Muchas de estas fotos están insertas en el trabajo general de la autora sobre el Camino Real en Chihuahua, por lo que aquí se incluyen sólo las restantes y los mapas de ubicación).

1. Plaza Principal Templo de San Bartolomé y Casa Consistorial
2. Vista sur de calle Cuauhtémoc, hacia plaza principal
3. Camino de ramal de acequia
4. Acceso noreste por río del valle, Camino Real
5. Acceso nuevo libramiento Jamaica por lado noreste
6. Casa de Jugo
7. Patio interior Casa de Jugo
8. Ventana Casa de Jugo
9. Casa de Maines
10. Patio interior Casa de Maines
11. Ventana Casa de Maines
12. Casas y locales comerciales uno y dos niveles

13. Casa de Orozco, locales y habitación
14. Taberna
15. Real Aduana
16. 16. Aduana Real
17. Templo de San Pedro
18. Antigua vinatería
19. Antigua logia
20. Capitel antigua logia
21. Escaler por patio interior

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

### TRAZA URBANA

Ver figura c.

### PLANOS DE DETALLES DE LA TRAZA:

No se realizaron al momento

### PLANOS DEMOSTRATIVOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA TRAZA URBANA EN RELACIÓN CON LOS ITINERARIOS CULTURALES

No se realizaron al momento

### FUENTES:

- CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripción*. 2002
- CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. Valle de Allende, Evolución de su tipología arquitectónica. Tesis doctoral. UNAM. 2003. (233pp.)
- CALDERON PUENTE, Cecilia, DOMINGUEZ RASCÓN, Alonso, GARCIA FLORES, Raúl, y MANCERA VALENCIA, Federico. *Valle de Allende: patrimonio cultural de Chihuahua*. Colección SOLAR Serie: Horizontes Instituto Chihuahuense de la Cultura. Fondo Estatal para la Cultura y las Artes. Chihuahua. México. 2000. (323p.)
- CRAMAUSSEL, Chantal. *San Bartolomé Colonial. (Sistema de riego y espacio habitado)*. Premio Chihuahua 1995 en Ciencias Sociales e Historia. (81pág.)
- El Camino Real de Tierra Adentro. (Historia y Cultura)*. Primer Coloquio Internacional. Valle de Allende Chihuahua. Junio 7 al 9 de 1995. Instituto Nacional de Antropología e Historia-México. National Park Service-E.U. México. 1997. Compendio de diez y seis ponencias. (317pág.)

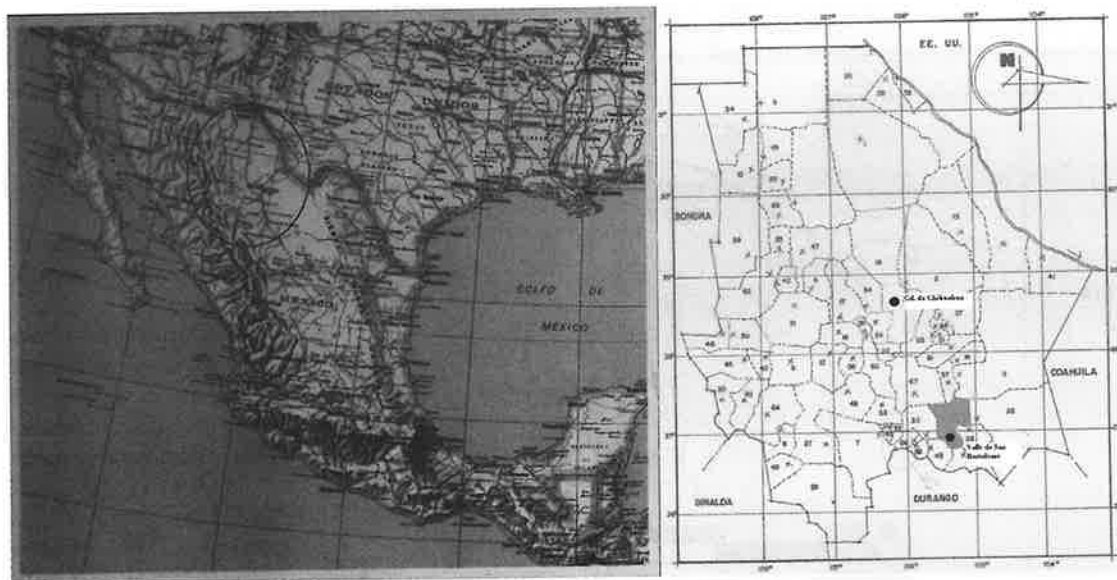


Figura a. Mapa de ubicación de Valle de Allende

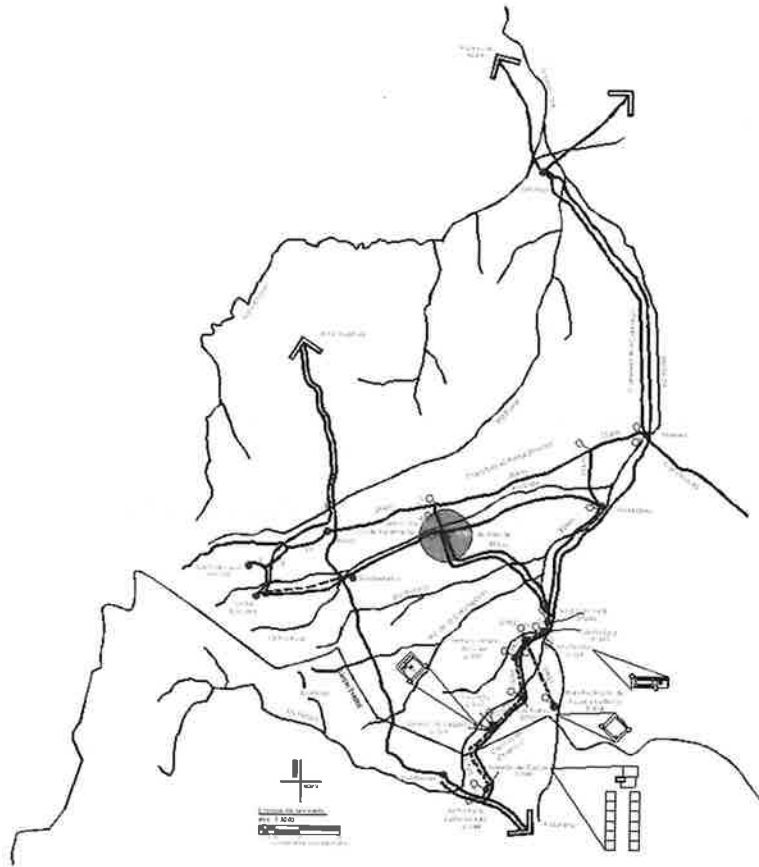


Figura b. Mapa contextual de Valle

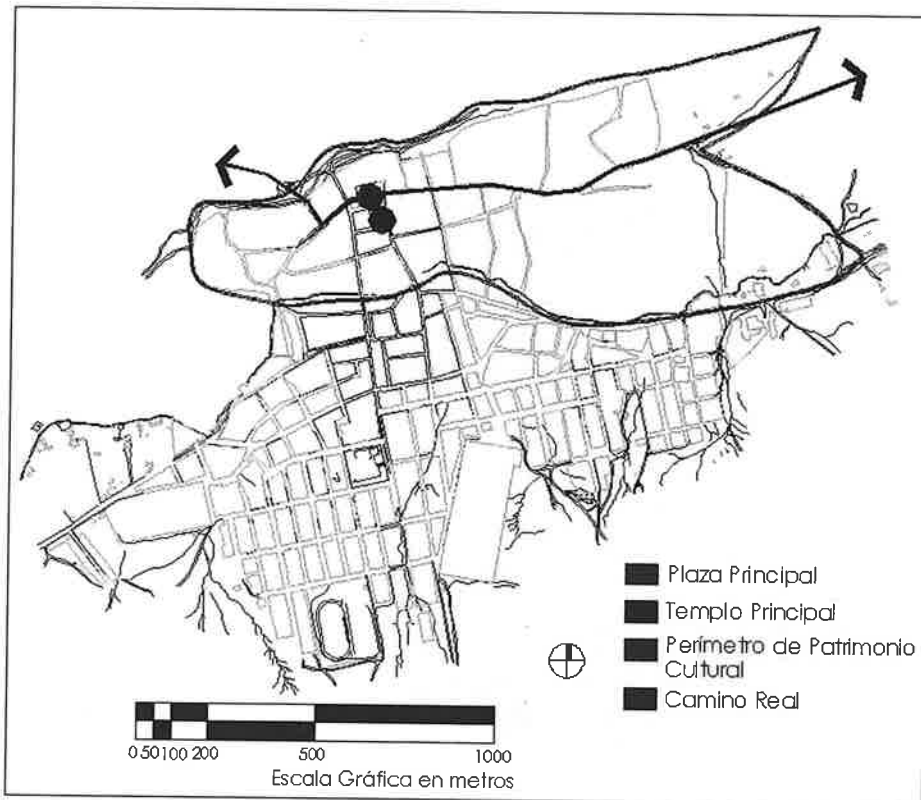
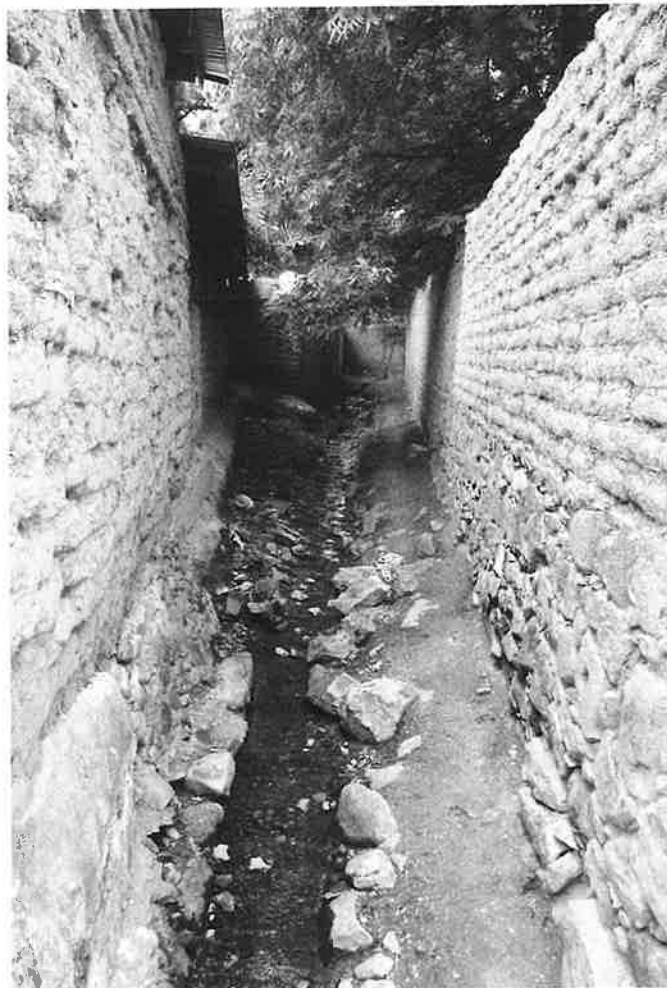


Figura c. Trazo urbana de Valle



2. Calle Cuauhtémoc

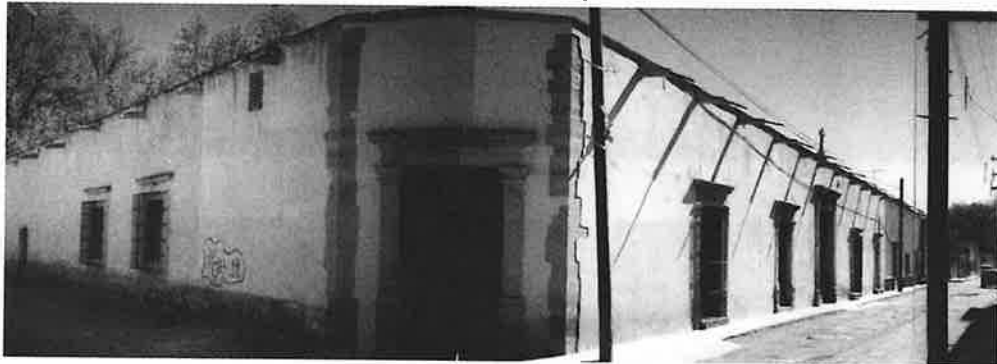


3. Ramal de acequia





5. Acceso nuevo



6. Casa de Jugo



7. Patio interior



8. Ventana



9. Casa de Maines



10. Patio interior



11. Ventana



12. Casas y locales



13. Casa de Orozco



14. Taberna



15 y 16. Real Aduana



17. Templo de San Pedro



18. Antigua vinatería



19. Antigua Logia



20. Capitel



21. Escalera por patio interior



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:**

San Javier del Río Florido (hoy Villa Coronado)

**PAÍS:**

México

**UBICACIÓN:**

**LOCALIZACIÓN:**

Municipio de Coronado. Al sur del Estado de Chihuahua, que emplazado al centro norte de la República Mexicana comparte frontera con los Estados Unidos. El municipio colinda al norte con los municipios de Allende y López, al este con municipio de Camargo, al sur con el estado de Durango y al oeste con el municipio de Santa Bárbara.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO: Coordenadas geográficas, UTM, Altitud**

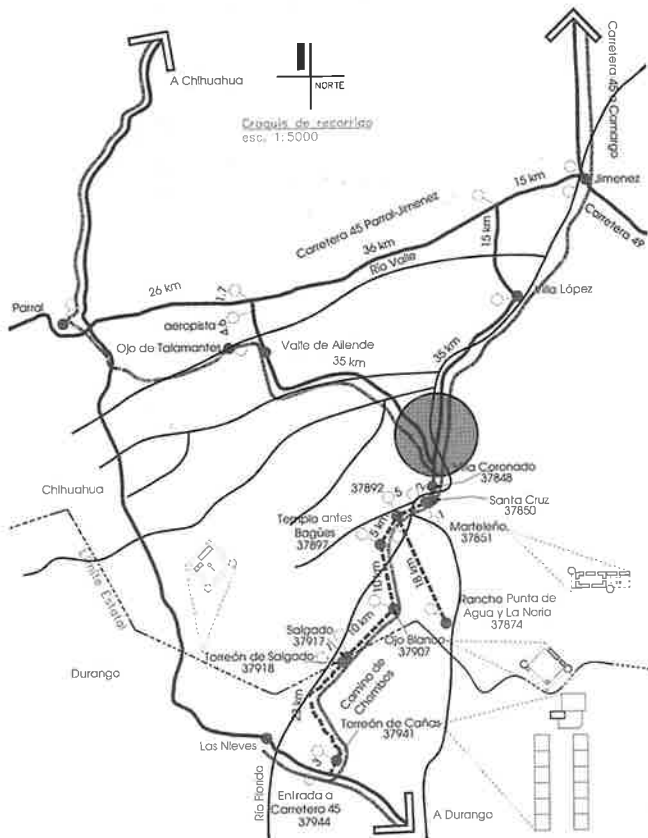
Latitud norte: 26°45'

Longitud oeste: 105°10'

Altitud: 1460m.

UTM: No disponible

### MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO



Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista a 40km hacia el noroeste, de la ciudad histórica.

Es posible también llegar a Villa Coronado que en la imagen se marca con un círculo achurado en rojo, por carretera, desde el noreste vía Valle de Allende y por el noroeste vía Villa López. Desde la capital del estado la distancia es de 286km.

## **PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS**

### **ÉPOCA DE FUNDACIÓN**

Antes de ser esta una fundación como hacienda, en ella radicaron indígenas chichimecas y se conocía la zona como el Valle del Espíritu Santo.

En el año de 1723 fundaron como casco de una hacienda al lugar, con el nombre de San Javier del Río Florido, uno de los comerciantes más importantes del Valle de San Bartolomé, don Pedro Domingo de Jugo y su esposa doña Manuela Orrantía.

El 4 de diciembre de 1860 se convirtió en cabecera municipal con el nombre de villa Coronado en honor del Gral. Independiente José Esteban Coronado.

### **FUNCIÓN**

Previamente fue una reducción de indios.

Villa Coronado, surge como vemos a partir de una hacienda agropecuaria, su función por lo tanto es la producción de bienes para el consumo que posteriormente eran comercializados en la ciudad de Valle de Allende.

Actualmente su función es eminentemente agrícola donde se cultivan granos básicos, leguminosas y árboles frutales y se cría ganado bovino y aves.

### **CANTIDADES DE POBLACIÓN**

Es muy posible que debido a diversos ataques el lugar haya quedado solo en variadas ocasiones, desconocemos de momento datos históricos poblacionales, en la actualidad, año 2002, cuenta con aproximadamente mil habitantes.

### **TIPOLOGÍA DE LA TRAZA**

Traza lineal que surge a partir de la hacienda de beneficio agropecuaria, el casco, hoy templo principal, se ubica en la parte alta desde la que es posible dominar el valle del río Florido, así como los huertos nogaleros que se encuentran en sus cercanías. Las viviendas se desarrollan en una cota cercana a los 1350m. de altitud, en tanto el templo se ubica unos siete metros arriba.

Son construcciones todas de un solo nivel, de baja altura, pero sobreelevadas del terreno natural en cincuenta y hasta un metro arriba. Ya que la villa en época de agua convierte a sus calles en ramales del río y prácticamente se inunda por temporadas, a lo cual están acostumbrados sus pobladores. La tierra que se encuentra en las calles que no están pavimentadas con cemento, es arena sedimentada.

La forma de la traza va siguiendo estos canales no formales del río y constantemente encontramos calles que se abren en vértice hacia la afluencia del río Florido.

### **IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL**

La importancia actual radica en que su estado de conservación permite leer su evolución al paso del tiempo, la cual se detuvo de forma drástica a mediados del siglo XIX, este tipo de ciudad ya no se encuentra fácilmente en el norte mexicano. No cuenta aún con ninguna declaratoria federal o estatal como zona de monumentos históricos.

### **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

Es posible que la ciudad se haya formalizado en dos etapas, la primera, fue la ubicación del casco de la hacienda; la segunda etapa, es sobre el recorrido del antiguo Camino Real, que sigue el trayecto de río Florido, abriendo calles siguiendo los flujos de agua que se forman en época de lluvia.

## **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

### **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS**

Se ubica en la ribera oeste del Río Florido, a salvo de los posibles ataques de indios enemigos que pueden llegar por la otra ribera espacio que se encuentra protegido por un pequeño sistema de cuadras de posta. Hoy esta villa, absorbió en su espacio urbano a uno de los primeros mesones del camino real de tierra adentro en esta zona del septentrión novohispano.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD**

A la ciudad se accede por el mismo lugar por el que se ingresaba desde su formación, antiguamente era la salida hacia las Nieves, Durango pero actualmente no existe carretera pavimentada que comunique estas dos ciudades. Para salir de aquí es necesario regresar a Valle de Allende (antiguo valle de San Bartolomé o a López (antiguo pueblo de Atotonilco.

### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA**

Existen dos calles en un sentido cada una para entrar y salir con pequeñas calles que las cruzan transversalmente. El movimiento vehicular es poco.

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

Existen en la actualidad dos calles importantes, la primera es el antiguo Camino Real, hoy llamado calle Hidalgo que tiene continuidad desde el ingreso sur hasta la salida norte de la villa. Se marca en el plano anexo con una línea café. La otra calle de nombre Coronado, es por la que se puede subir hacia el templo. Ambas pasan enfrente de la plaza principal, que no se ubica frente al templo, como es costumbre en todos las ciudades americanas.

Otro elemento importante en el lugar, es el mesón, el sistema de acequias y los bienes que se guardan en el templo de San Javier.

Una gran cantidad de las casas han perdido los bienes muebles que las conformaban.

Por el momento desconocemos el número de inmuebles que pueden ser considerados como patrimonio cultural, ya que no hemos iniciado proceso para realizar el inventario específico sobre arquitectura civil o religiosa.

## **CONSERVACIÓN**

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN**

En general, el espacio urbano de la población toda, es homogéneo pero se presentan algunas pérdidas totales en los solares periféricos.

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS**

El camino antiguo al sur existe, pero ha caído en desuso, y en él se encuentran antiguas cuadras de posta que luego se consideraron haciendas. A la salida sur, se encuentran un mesón y después de aproximadamente un kilómetro, una cruz.

### **AUTENTICIDAD**

Debido a esa homogeneidad, las formas, materiales y técnicas no cuentan con variantes considerables desde que la población se consolida a mediados del siglo XVIII.

### **INTEGRIDAD**

Se registran pérdidas totales y algunas manzanas ya no cuentan con edificación.

### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE.**

Esta villa no cuenta con declaratoria alguna, pero por su antigüedad automáticamente queda protegida por la Ley Estatal de Patrimonio Cultural así como por la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos. A nivel local, es el municipio el directamente involucrado debido al formato de la ley estatal, el que deberá dar seguimiento a la declaratoria bajo la normativa del Instituto Chihuahuense de la Cultura. A nivel mundial, no ha sido todavía contemplada ninguna acción.

La administración municipal en turno 2001-2004, busca recursos y alternativas, sin embargo el apoyo de niveles superiores de gobierno ha sido casi nulo.



## **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Baja, existe el planteamiento de realizar algunos procesos de capacitación entre los pobladores para que estén concientes de la región en la que viven y el valor intrínseco con el que cuenta.

### **ENTORNO. Descripción**

El entorno urbano es homogéneo, las edificaciones que subsisten provienen de mediados del siglo XVIII, y existen en un nivel, son de baja altura con cinco metros como máximo y dada su forma y distribución es muy probable que fueran las casas de los trabajadores de la hacienda que poco a poco se fueron haciendo en los terrenos bajos aledaños al río Florido y siguiendo la distribución de su cause, hasta formar un poblado. Las manzanas son de poca profundidad y sin arbolado en patios, ni en calles.

### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

Insuficiente. El entorno cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural que considera la posibilidad de realizar declaratorias en cuanto a Paisajes Culturales. Y a la Ley Estatal de Ecología. Sin embargo, la aplicación de estos instrumentos no es efectiva, y es posible que cuando se encuentren instrumentados en su totalidad, se haya perdido una parte considerable del entorno actual tanto natural como inducido.

### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido al nuevo consumo de productos chatarra, los basureros municipales se llenan con facilidad y no existe un proceso de reciclaje de desechos.

## **FOTOGRAFÍAS**

### **Relación fotográfica:**

1. Vista general de Villa Coronado desde el acceso noroeste
2. Templo de San Javier, antiguo casco de la hacienda
3. Calle Hidalgo vista hacia el norte
4. Continuación del Camino Real, calle Hidalgo
5. Variedad de viviendas del lugar, en calle Coronado
6. Variedad de viviendas del lugar, en calle Hidalgo
7. Escuela
8. Mesón
9. Salida sur del camino real hacia el río Florido, huertos nogaleros

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

## **TRAZA URBANA**

Ver figura c.

### **PLANOS DE DETALLES DE LA TRAZA:**

No se realizaron al momento

### **PLANOS DEMOSTRATIVOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA TRAZA URBANA EN RELACIÓN CON LOS ITINERARIOS CULTURALES**

No se realizaron al momento

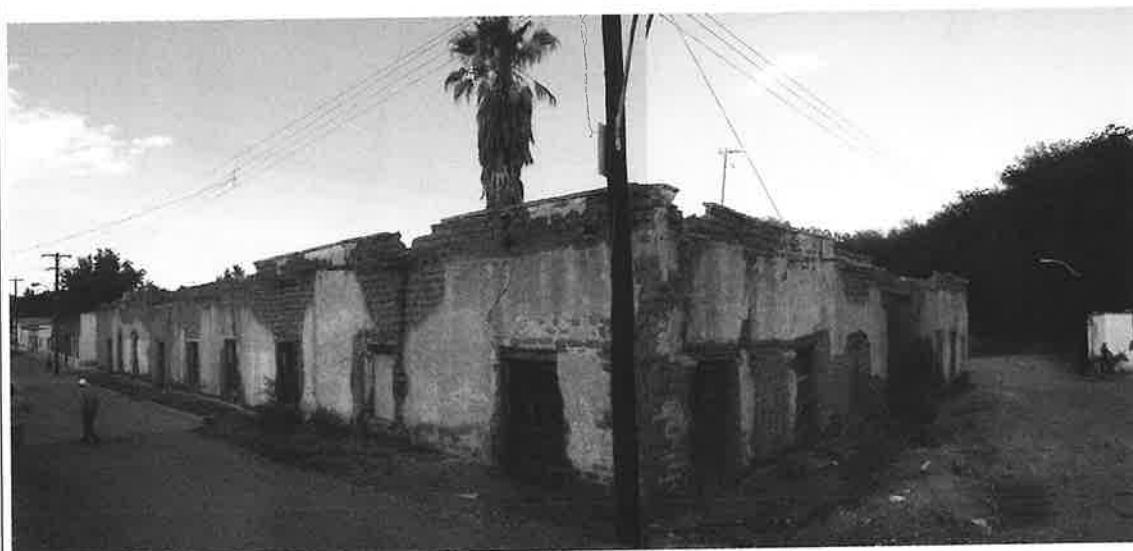
### **FUENTES:**

- CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. Análisis de campo y desarrollo de descripción. 2003
- INEGI. Censo de Población y Vivienda 1995. XI Censo General de Población y Vivienda 1990. XII Censo General de Población y Vivienda 2000.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, Centro de Información y Estudios Económicos (CIEE) información básica del Municipio.
- VALDEZ D. Manuel, Prof. *Villa López, La importancia de un escudo*. H. Ayuntamiento de López. 1991 (35pp.)

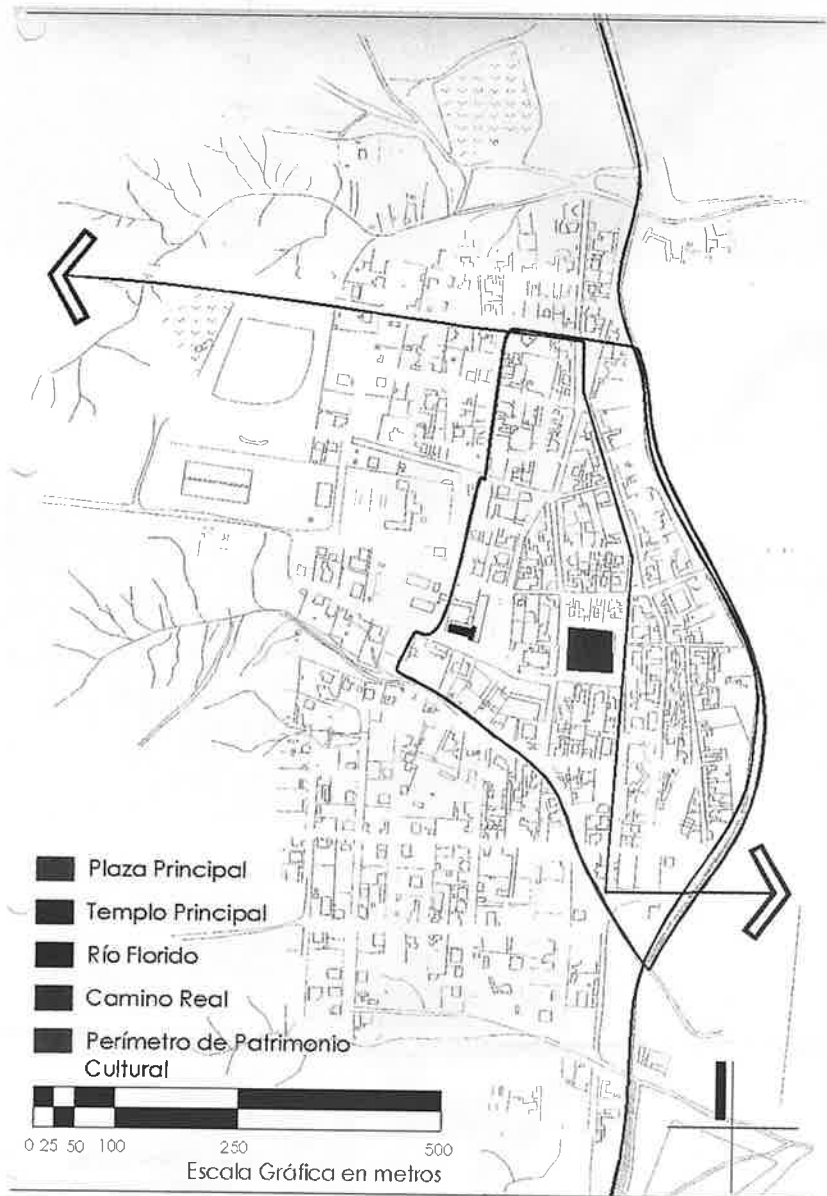
FOTOGRAFÍAS







## TRAZA URBANA



OTROS DE DETALLES DE LA TRAZA  
Inexistentes al momento



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

### DENOMINACIÓN:

Santa Rosalía (hoy Ciudad Camargo)  
Popularmente se le conoce como "La Perla del Conchos"

### PAÍS:

México

### UBICACIÓN:

Al sur del Estado de Chihuahua, que emplazado al centro norte de la República Mexicana comparte frontera con los Estados Unidos. El municipio colinda al norte con los municipios de Manuel Benavides y Ojinaga, al este con el estado de Coahuila, al sur con el municipio de Jiménez y al oeste con el municipio de San Francisco de Conchos, La Cruz, Saucillo y Julimes.

### LOCALIZACIÓN:

Municipio de Camargo – Estado de Chihuahua

### EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO:

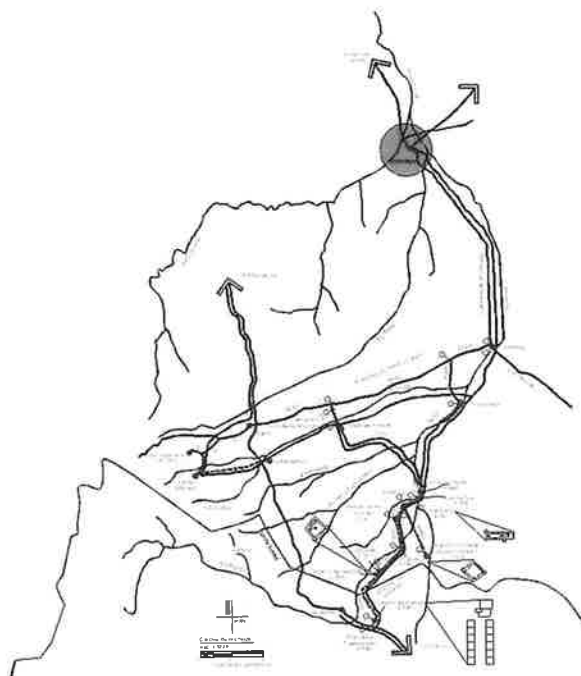
Latitud norte: 27°47'

Longitud oeste: 105°10'

Altitud: 1250m.

UTM: No disponible

### MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO



En la imagen se marca con un círculo rojo.

Desde la ciudad de Chihuahua capital del Estado, a la cual se llega por vía terrestre o aérea, se toma la autopista 16. El tiempo invertido es de una hora con un cuarto y 145 km. de distancia.

## PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

### ÉPOCA DE FUNDACIÓN

Santa Rosalía de Camargo se funda hacia 1740 por los misioneros franciscanos. Los ataques de las etnias regionales hicieron que varias veces se abandonara el lugar situado en la confluencia de los ríos Conchos y Florido. El capitán José Manuel de Ochoa, repobló el lugar en 1797.

Se le otorgó el título de ciudad y su actual nombre, en honor al insurgente Ignacio Camargo, fusilado en Chihuahua el 11 de mayo de 1811.

### FUNCIÓN

Ciudad de paso en el camino, por sus tierras fértiles existieron viñedos que todavía producían hasta mediados del siglo XX. Hoy sigue siendo ciudad de paso y su ingreso se deriva en gran medida de este flujo vehicular.

### CANTIDADES DE POBLACIÓN

Durante el Virreinato su población fue fluctuante debido a los ataques de las etnias regionales. Como datos municipales totales tenemos:

Año	Habitantes
1980	44,623
1990	45,814
1995	46,386
1996	46501
2000	45,852

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

La traza original es una retícula ortogonal que se alarga siguiendo el camino norte-sur. El centro de población original se ubicó en los límites de la junta de los ríos Florido y Conchos, rodeado por tierras de cultivo, por lo que el centro de población actual creció hacia el sur abriéndose sobre una planicie triangular como puede verse en el plano anexo.

### IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL

Permitió el abrigo de viajeros sobre la margen del Conchos. Y por su producción agrícola seguramente proveyó de alimentos a estos viandantes del camino.

Las primeras semanas del mes de septiembre se celebra en Camargo la feria en honor de la patrona Santa Rosalía. En el río y las presas actuales se cultiva lobina negra que se prepara al mojo de ajo, frita.

### PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS

Como se muestra en el plano la primera parte es la ubicada en el perímetro rojo, posteriormente hacia el suroeste se ubican los antiguos viñedos hoy convertidos en colonias de clase media y finalmente, en las últimas décadas del siglo XX, la población fue creciendo a los lados de la nueva carretera con diversos comercios que atienden a los viajeros y atrás de estos se encuentran diversas colonias populares sin análisis urbano previo.

### LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES

#### RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS

Su ubicación es muy importante porque cercano a ella se encuentra la junta de los ríos Florido y Conchos y era un punto del Camino que permitía descansar y guarecerse en el caso de avenidas de los ríos. Por el se pasaba el vado del río que conduce al Floreño y que siguiendo el cauce del río llevaba hasta la junta de los ríos Conchos y Bravo permitiendo el paso al Nueva México.

#### DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD

Originalmente se accedía a la población por el lado suroeste que es la ribera izquierda del río. El centro de población actual se ve cruzado por el antiguo camino que originalmente seccionaba la zona habitacional al oeste y un área de viñedos y bodegas por el este.

### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA**

En la actualidad, la retícula de la ciudad permite desplazarse por toda la mancha urbana, para llegar al centro de población desde Jiménez se utiliza ahora una nueva autopista que sigue cruzando al centro de población.

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

Templo de Santa Rosalía. Algunos restos de bodegas en el área de viñedos. Y la producción de Rimbao.

### **CONSERVACIÓN**

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN**

En general, el espacio urbano ha perdido partes que no permiten observar homogeneidad en su imagen y lo que restas se encuentra en buen estado de conservación.

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS**

En esta población los caminos antiguos han caído en desuso o han sido totalmente modificados al pasar por una parte de ellos carreteras nuevas. Sin embargo la relación entre poblaciones, se mantiene.

La traza original permanece casi desde el inicio del centro de población, la nueva traza obedece a las necesidades comerciales actuales.

#### **AUTENTICIDAD**

Ha perdido bastantes elementos originales.

#### **INTEGRIDAD**

Por la pérdida de elementos originales y la falta de homogeneidad, no se encuentra en estado íntegro.

#### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE**

Esta ciudad cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural así como de la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos; sin embargo no cuenta con una declaratoria como Zona de Monumentos. A nivel local, es el municipio el directamente involucrado debido al formato de la ley estatal, el que deberá dar seguimiento a cualquier tipo de declaratoria bajo la normativa de los Institutos Nacional de Antropología e Historia y Chihuahuense de la Cultura.

No existen programas de protección física ni el aporte de recursos federales o estatales para efectuar procesos de consolidación urbana y arquitectónica.

#### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Baja, es necesario desarrollar un proyecto de reactivación autosustentable del lugar pero bajo normas protectoras del patrimonio.

#### **ENTORNO Descripción.**

El entorno de la población es industrial con antiguas ruinas de fábricas textiles y procesadoras de harina.

De territorio plano con serranías de corta elevación, se encuentra en la unión de dos zonas, la ribera del río Conchos y al este el Bolsón de Mapimí (desierto) a su alrededor se encuentran las montañas Gigantes y Cristianos. Su clima es semiárido extremo, con una temperatura media anual de 18.3°C. Su flora se compone de plantas xerófilas, herbáceas, arbustos de diferentes tamaños, agaves, yucas y cactáceas; leguminosas como el huisache, zacates y peyote.

#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

Insuficiente. El entorno cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural que considera la posibilidad de realizar declaratorias en cuanto a Paisajes Culturales. Y a la Ley



Estatal de Ecología. Sin embargo, la aplicación de estos instrumentos no es efectiva, y es posible que cuando se encuentren instrumentados en su totalidad, se haya perdido una parte considerable del entorno actual tanto natural como inducido.

### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido al nuevo consumo de productos chatarra, los basureros municipales se llenan con facilidad y no existe un proceso de reciclaje de desechos. También, se ha empezado a promover el encementado de algunos caminos lo que producirá en pocos años una desertificación importante del lugar.

## **FOTOGRAFÍAS**

### **RELACIÓN FOTOGRÁFICA**

1. Camino sur a norte hacia Camargo
2. Vista general de Camargo
3. Calle de acceso a Camargo
4. Antiguo hotel de Camargo
5. Calle de Camargo
6. Antiguo muro de adobe en Camargo
7. Calle de Camargo
8. Calle de Camargo
9. Calle en antigua zona de bodegas y viñedos en Camargo
10. Plaza y calle de Camargo
11. Plaza de Camargo
12. Calle de Camargo
13. Calle de Camargo
14. Calle de Camargo
15. Edificación modificada en Camargo
16. Banqueta de piedra en Camargo
17. Templo de Santa Rosalía en Camargo
18. Calle en Camargo
19. Antigua fábrica en Camargo
20. Harinera en Camargo
21. Harinera en Camargo
22. Casa de Juárez en Camargo
23. Reloj en Camargo
24. Penitenciaría en Camargo
25. Interior de un silo en Camargo
26. Vía del tren sur-norte en Camargo
27. Antigua carreta en Camargo
28. Camino hacia el norte en Camargo

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

### **TRAZA URBANA**

Ver figura siguiente.

### **PLANOS DE DETALLES DE LA TRAZA**

No se realizaron al momento

### **PLANOS DEMOSTRATIVOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA TRAZA URBANA EN RELACIÓN CON LOS ITINERARIOS CULTURALES**

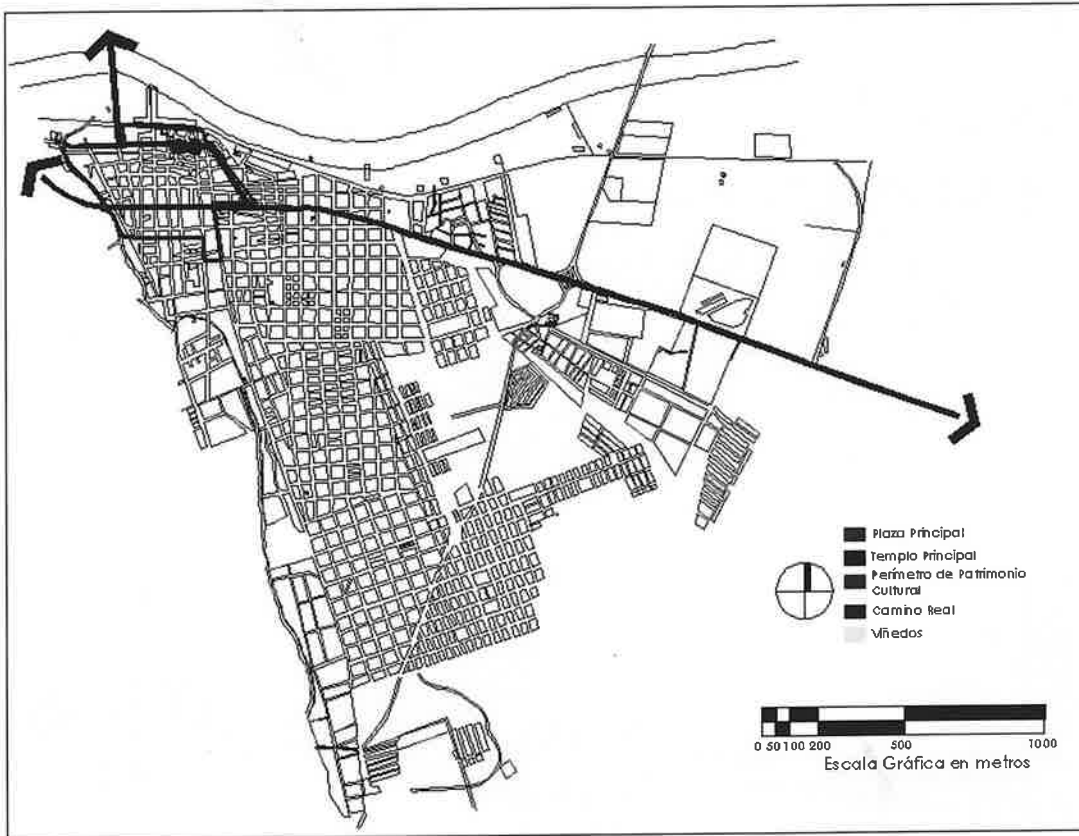
No se realizaron al momento

### **FUENTES:**

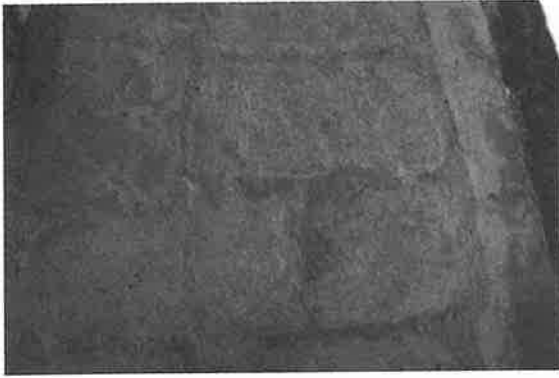
CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripción*. 2003

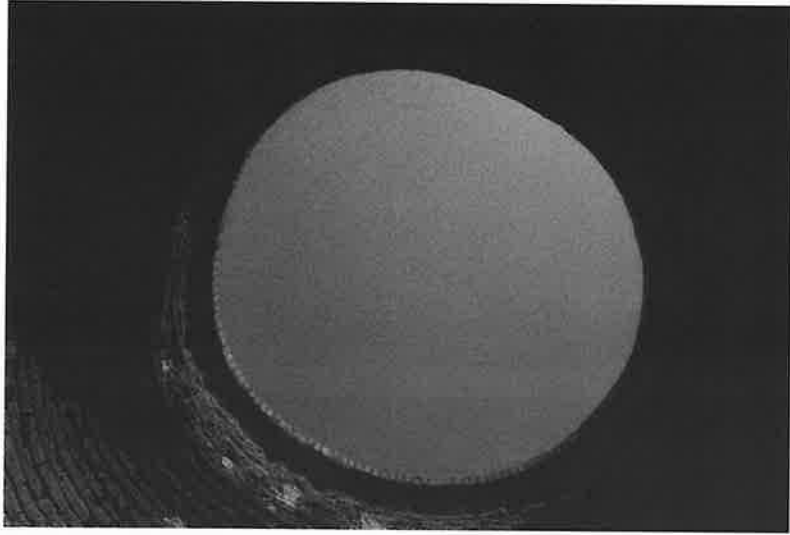
INEGI. *Censo de Población y Vivienda 1995. XI Censo General de Población y Vivienda 1990. XII Censo General de Población y Vivienda 2000*.

### TRAZA URBANA











ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO

de

### CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:**

San Buenaventura de Atotonilco (hoy Villa López)

**PAÍS:**

México

**UBICACIÓN:**

Al sur del Estado de Chihuahua, que emplazado al centro norte de la República Mexicana comparte frontera con los Estados Unidos. El municipio de López colinda al norte y este con el municipio de Jiménez, al sur con los municipios de Jiménez y Coronado y al oeste con los municipios de Coronado y Allende

**LOCALIZACIÓN:**

Municipio de López – Estado de Chihuahua

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO:**

Latitud norte: 28°25'

Longitud oeste: 105°27'

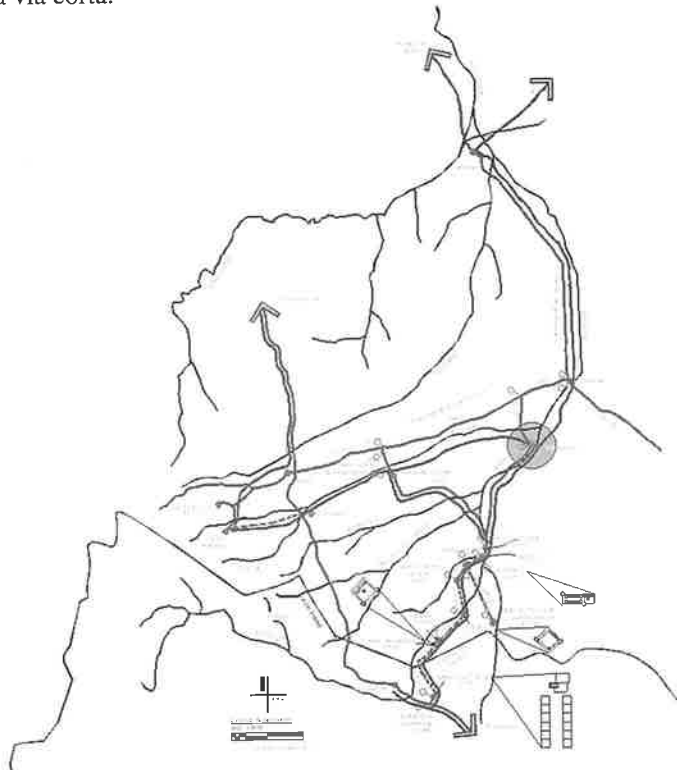
Altitud: 1397m.

UTM: No disponible

### MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO

Se puede acceder a la zona por vía terrestre, desde la ciudad de Parral ubicada a 75km., al noreste de la ciudad histórica que en la imagen se marca con un círculo rojo.

Desde la ciudad de Chihuahua capital del Estado, se llega por vía terrestre o aérea, se pueden tomar dos caminos: la autopista 16 y la carretera 24, llamada esta ruta vía corta o bien la autopista 45 llamada vía larga. El tiempo invertido es de aproximadamente tres horas. Y 228 km. por la vía corta.



## PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

### ÉPOCA DE FUNDACIÓN

San Buenaventura de Atotonilco (hoy Villa López) fue poblada con indios conchos y tobosos; hacia 1619 en ella se ubica un misionero franciscano residente. Su fundación relatan los historiadores, como Chantal Cramaussel y Peter Gerhard, siguió a una guerra de pacificación que emprendió el teniente de gobernador Alonso Díaz, cuya consecuencia fue el ahorcamiento de mas o menos cincuenta caciques indígenas. En 1621, se asentaron de nuevo en Atotonilco indios tobosos que prometen 'estar en paz' y acudir a la siega del Valle de San Bartolomé.

De acuerdo a Manuel Valdez D., un documento encontrado en el archivo ejidal de López, dice que los terrenos en que se encuentra ya eran habitados por indígenas desde el año 1549, lo que se comprueba con cédula real fechada el 8 de enero de 1639, en Toledo por el Rey Felipe IV que dice: *"tomando en cuenta que los naturales del pueblo de Atotonilco tenían fundado su pueblo en solares concedidos por el Virrey Don Antonio de Mendoza, desde el año de 1549, y que estos tenían discordias con los indios de Santa María, debido a no tener marcados en regla los ejidos, ordeno que se marcaran dichos ejidos a los cuatro vientos, según usanza"*.

Su nombre actual se le adjudicó en honor del Don Octaviano López originario de Ciudad Aldama, Chih. Y que fue muerto en combate en 1860 en la Hacienda de Talamantes.

### FUNCIÓN

Originalmente fue un pueblo de misión que funcionó como reducción de indios que trabajaban en la siembra de la zona del Valle de San Bartolomé.

En la actualidad su función es primordialmente agrícola y se desarrolla con una cooperativa lechera que produce quesos en grandes cantidades que se distribuyen en todo el estado.

### CANTIDADES DE POBLACIÓN

Durante el Virreinato su población fue fluctuante debido a los ataques de las etnias regionales. Como datos municipales totales y sucesivos fechados tenemos:

Año	Habitantes
1980	4,479
1990	4,682
1995	4,646
1996	4,639
2000	4,080

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

El nuevo asentamiento del antiguo pueblo de misión de San Buenaventura de Atotonilco, se ubica en la margen izquierda del río Florido en cotas mas altas que las de la ribera derecha ubicadas abajo de 1392m., y actualmente llega hasta la cota 1404m., punto en el que se ubica el panteón moderno, lo que posiblemente presentará contaminación en aguas freáticas que puedan utilizarse para consumo humano.

La traza es una retícula casi cuadrada con excepción del primer cuadro, que va disminuyendo en dimensión norte sur y alargándose las manzanas en dirección oeste-este, posiblemente esta forma se debe a que por aquí pasaba el camino antiguo.

### IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL

Atotonilco según Guillermo Porras Muñoz, significa en náhuatl "Agua Caliente", existen aún aguas termales hacia el este del asentamiento y un ojo de agua dulce en la zona que divide lo que fuera el antiguo asentamiento del nuevo.

Fue un importante punto de ubicación de mano de obra para el valle de San Bartolomé así como espacio de descanso para los viajeros del camino antiguo.  
El 14 de julio es la fiesta patronal con danzas y feria, y el 8 de diciembre se celebra la fiesta de la Purísima Concepción.

El mezquite representó por cientos de años una de las fuentes de alimento más utilizadas por las tribus de cazadores-recolectores y lo preparaban de diversas maneras, la más común la llamada mezquitamal, la semilla de este árbol se muele y procesa quedando como una harina de trigo o maíz.

## **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

El asentamiento original ha desaparecido debido a que su emplazamiento en cotas bajas, producía que constantemente se encontrara inundado, el lugar fue abandonado y en algunas partes se ha empezado a practicar la agricultura, pero según información de los pobladores, quedan zonas sin trabajar por lo que es posible que mediante un análisis arqueológico se pueda determinar el asentamiento inicial.

## **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

### **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS**

Es un punto de paso del Camino Real, que sirvió para la reducción de indios en misión. Sirvió como punto de descanso de los viajeros del camino.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD**

Originalmente se accedía a la población por el lado suroeste que es la ribera derecha del río Florido, pero el asentamiento desapareció y luego de varias inundaciones se ubicó al otro lado del río. Hoy se accede por el lado noroeste y se cruza hacia el este para seguir por una carretera que entronca a los 30km. Con la autopista que conduce a Jiménez (antiguamente Ntra. Sra. De las Caldas de Huajuquilla)

### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA**

En la actualidad, la retícula de la ciudad permite desplazarse por toda la mancha urbana, para llegar al centro de población desde Jiménez se utiliza una calle en un sentido y para salir otra en un solo sentido. Estas calles se encuentran a los costados de la plaza principal

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

En el entorno se ubican el Casco de la ex hacienda Salaices, (s.XIX), acueducto de Salaices (s..XIX), hacienda de San Julián (s.XIX).  
Según pobladores del lugar, todavía es posible encontrar el asentamiento original en tierras privadas al otro lado del río Florido.

## **CONSERVACIÓN**

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN**

En general, el espacio urbano actual de la población toda, es homogéneo y se encuentra en buen estado de conservación.

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS**



En esta población los caminos antiguos han caído en desuso o han sido totalmente modificados al pasar por una parte de ellos carreteras nuevas. Sin embargo la relación entre poblaciones, se mantiene.

### **AUTENTICIDAD**

Las edificaciones que permanecen provienen de el inicio del siglo XIX, en el espacio de acceso y salida del pueblo son homogéneas y permanecen sin cambios pero en el resto de la mancha urbana han sido modificadas.

### **INTEGRIDAD**

El asentamiento antiguo se perdió en su totalidad debido a las constantes inundaciones causadas por el Río Florido. Si se establece un proceso de investigación de arqueología virreinal sería posible encontrar el asentamiento original e identificar su trazo.

### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE**

Esta ciudad fue uno de los primeros pueblos de misión establecidos en el Septentrión Novohispano por lo que sus restos cuentan con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural así como de la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos sin embargo no cuenta con una declaratoria como Zona de Monumentos. A nivel local, es el municipio el directamente involucrado debido al formato de la ley estatal, el que deberá dar seguimiento a cualquier tipo de declaratoria bajo la normativa de los Institutos Nacional de Antropología e Historia y Chihuahuense de la Cultura. A nivel mundial, no ha sido contemplada ninguna acción.

No existen programas de protección física ni el aporte de recursos federales o estatales para efectuar procesos de consolidación urbana y arquitectónica.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Baja, es necesario desarrollar un proyecto de reactivación autosustentable del lugar pero bajo normas protectoras del patrimonio.

### **ENTORNO Descripción.**

El entorno urbano es homogéneo, las edificaciones que subsisten provienen de principios del siglo XIX, y existen en un nivel.

Gran parte de su territorio es plano y se encuentra situado sobre la cuenca del río Florido. Sus principales serranías son las de Las Adargas, Santa Ana, Corrales, cerro Colorado y el cerro del Pueblo. Por su territorio cruza el río Florido. Su clima es semiárido extremo, con temperaturas máximas de 41.7° y mínimas de -14°C. Su clima es semiárido extremo, con una temperatura media anual de 18.7°C. Su flora se compone de plantas xerófilas, herbáceas, arbustos de diferentes tamaños, agaves, yucas y cactáceas; leguminosas como el huisache, zacates y peyote. En la ciudad se encuentran especies arbóreas como el álamo.

### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

Insuficiente. El entorno cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural que considera la posibilidad de realizar declaratorias en cuanto a Paisajes Culturales. Y a la Ley Estatal de Ecología. Sin embargo, la aplicación de estos instrumentos no es efectiva, y es posible que cuando se encuentren instrumentados en su totalidad, se haya perdido una parte considerable del entorno actual tanto natural como inducido.

### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido al nuevo consumo de productos chatarra, los basureros municipales se llenan con facilidad y no existe un proceso de reciclaje de desechos. También, se ha empezado a promover el encementado de algunas partes de pavimento lo que producirá en pocos años una desertificación importante del lugar.

## FOTOGRAFÍAS

### RELACIÓN FOTOGRÁFICA

1. Camino de salida de López
2. Posible emplazamiento antiguo de López
3. Posible emplazamiento antiguo de López
4. Calle de López
5. Calle de López
6. Calle de López
7. Calle de López
8. Calle de López
9. Calle de López
10. Calle de López
11. Calle de López
12. Calle de López
13. Calle de López
14. Calle de López
15. Calle de López
16. Puerta de López
17. Puerta de López
18. Calle de López
19. Calle de López
20. Portón de López

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

### TRAZA URBANA

Ver figura siguiente.

### PLANOS DE DETALLES DE LA TRAZA

No se realizaron al momento

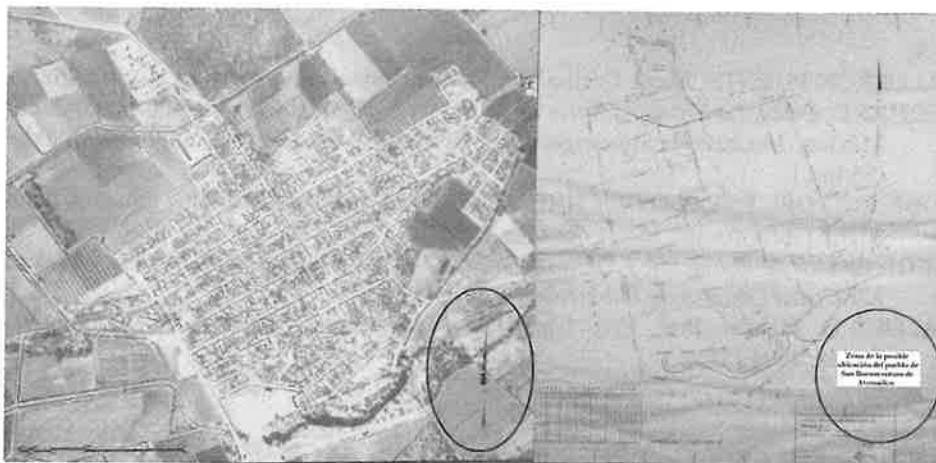
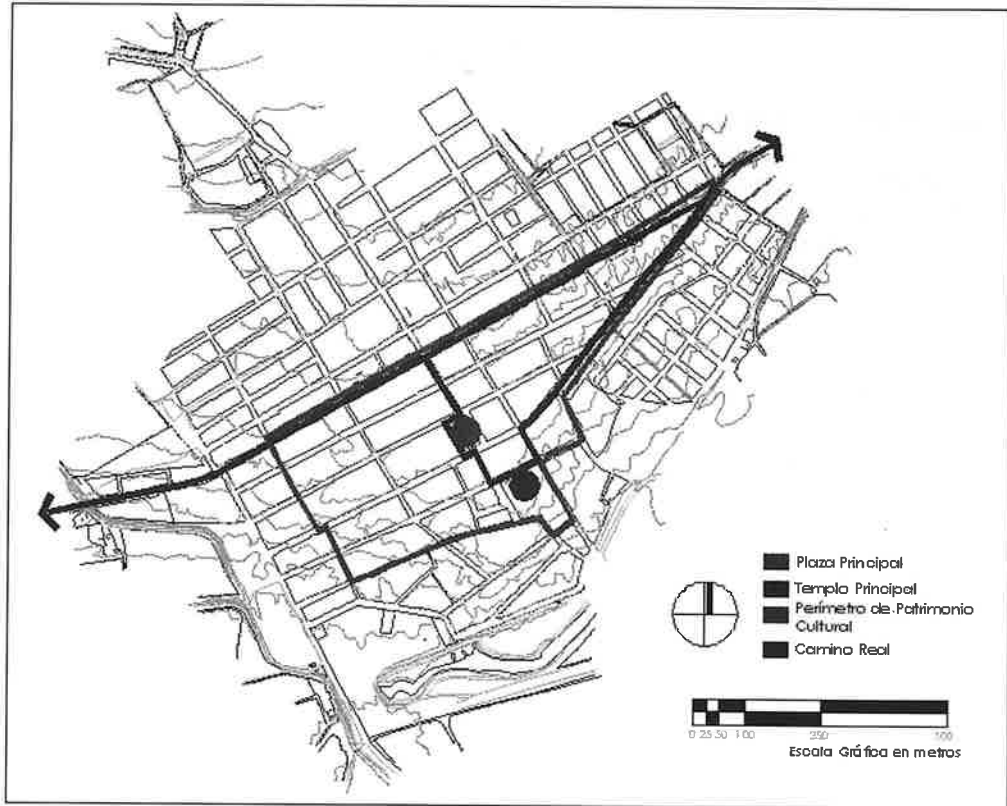
### PLANOS DEMOSTRATIVOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA TRAZA URBANA EN RELACIÓN CON LOS ITINERARIOS CULTURALES

No se realizaron al momento.

### FUENTES:

- CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripción*. 2003
- GERHARD, Peter, *La Frontera Norte de la Nueva España*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas. Espacio y Tiempo / 3. México. 1996. (554pp.).
- GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, Centro de Información y Estudios Económicos (CIEE) información básica del Municipio.
- INEGI. *Conteo de Población y Vivienda 1995. XI Censo General de Población y Vivienda 1990. XII Censo General de Población y Vivienda 2000*.
- VALDEZ D. Manuel, Prof. *Villa López, La importancia de un escudo*. H. Ayuntamiento de López. 1991 (35pp.)

# TRAZA URBANA













ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

### DENOMINACIÓN:

Nuestra Señora de las Caldas de Huejuquilla (hoy Cd. Jiménez)

### PAÍS:

México

### UBICACIÓN:

En el extremo sureste del Estado de Chihuahua, que emplazado al centro norte de la República Mexicana comparte frontera con los Estados Unidos. El municipio colinda al norte con el municipio de Camargo, al este con el estado de Coahuila, al sur con el estado de Durango y al oeste con los municipios de Allende y López.

### LOCALIZACIÓN:

Municipio de Santa Bárbara – Estado de Chihuahua

### EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO:

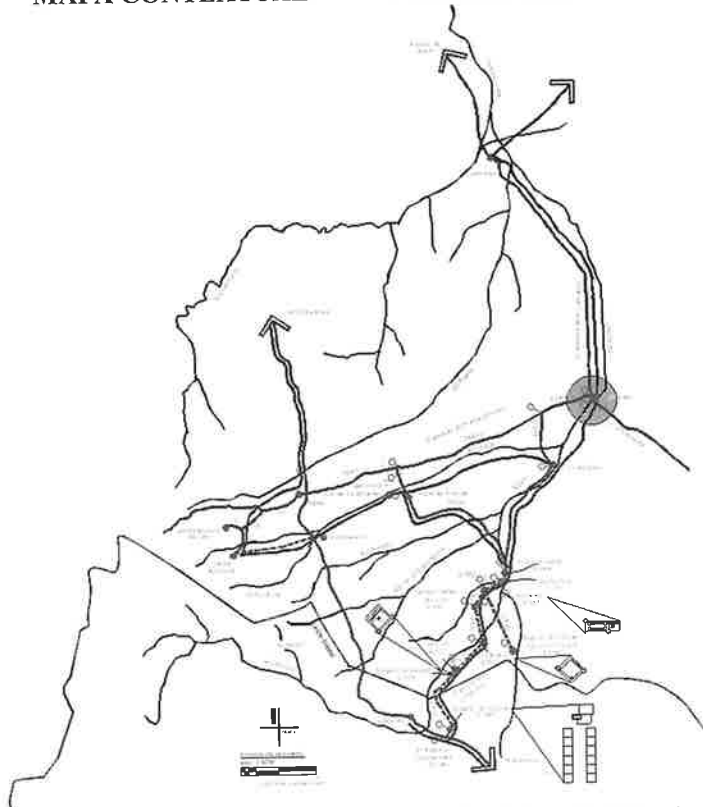
Latitud norte: 27°08'

Longitud oeste: 104°08'

Altitud: 1381m.

UTM: No disponible

### MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO



En la imagen se marca con un círculo rojo. Desde la ciudad de Chihuahua capital del Estado, a la cual se llega por vía terrestre o aérea, se toma la autopista 16. El tiempo invertido es de una hora con tres cuartos y 215 km. de distancia.



## PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

### ÉPOCA DE FUNDACIÓN

La región pertenecía a la alcaldía mayor de San Bartolomé. En 1643 el capitán Diego de Zubía edificó a orillas del Río Florido la hacienda de Huejuquilla, que fue abandonada. Sus primeras autoridades se establecieron en 1753, al crearse el presidio de nombre Santa María de las Caldas de Huejuquilla, bajo el mando del Capitán Bernardo Antonio Bustamante y Tagle. El lugar fue abandonado a mediados de 1826 y el solar donde se encontraba la parte mas antigua fue vendido a un particular por el Ayuntamiento en 1876. El congreso local la llamó Villa de Jiménez, en honor del insurgente José Mariano Jiménez y en 1898, le otorgó el título de ciudad.

### FUNCIÓN

Ciudad Jiménez se funda como un presidio y posteriormente se convierte en ciudad. Desde el origen su función se ha apoyado en la producción agrícola; actualmente todas sus áreas de cultivo son de riego, produce granos básicos, forrajes, oleaginosas, hortalizas, árboles frutales así como se cría ganado bovino, porcino, ovino, caprino equino y aves. Otra actividad es la dedicada al comercio con 714 establecimientos y a los servicios, dando servicio a áreas aledañas al centro de población.

### CANTIDADES DE POBLACIÓN

Durante el Virreinato su población fue fluctuante debido a los ataques de las etnias regionales. Como datos municipales y sucesivos actuales tenemos:

Año	Habitantes
1980	33,230
1990	37,052
1995	39,746
1996	40,308
2000	38,323

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

El Presidio según el Centro de Investigación Histórica de Chihuahua, A.C., contaba con una superficie de 10,059m<sup>2</sup>., limitado por un rectángulo bardeado de 120.96x83.16m., localizado sobre el área conocida hoy como Plaza de las Lilas o Plaza Carlos Pacheco. Cuenta con una traza ortogonal que sigue en el caso de la cercanía del río, las curvas de nivel, y se desplaza por donde seguramente se conducía el Camino Real. La traza nueva se compone por manzanas rectangulares en dos sentidos norte-sur y este-oeste

### IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL

Fue un importante punto de defensa contra las etnias consideradas no amigas. Los viernes primero de febrero y marzo, los habitantes organizan caminatas para visitar al Cristo del Tizonazo, en el pueblo del mismo nombre en el estado de Durango. El 6 de agosto se celebran las fiestas en honor del Santo Cristo de Burgos, se festeja con feria que dura del 10 al 12 con procesiones y danzas. Los alimentos acostumbrados es carne asada y tamales, como dulces se elaboran jamoncillos a base de leche quemada y nuez.

### PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS

Como se muestra en el plano la primera parte es la ubicada en el perímetro rojo, posteriormente hacia el sureste se ubica la ciudad nueva del siglo XX, la población fue creciendo a los lados de la nueva carretera debido a la existencia de la vía del tren que permitía fácilmente conducir productos agrícolas a centros de población mas grandes. Hoy este sistema ha caído en desuso.

### LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES

#### RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS

Originalmente era un punto alejado del Camino Real, posteriormente por él pasó el camino que venía de San Buenaventura de Atotonilco y se dirigía hacia Santa Rosalía. Su estructura era la de un fuerte para la protección en contra de los indios tobosos.

### DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD

Originalmente se accedía a la población por el lado suroeste que es la ribera derecha del río Florido, pero la fortificación original desapareció al abrirse y convertirse una plaza denominada de las Lilas, se seguía con camino hacia el norte y se cruzaba el Río Florido

#### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA**

En la actualidad, la retícula de la ciudad permite desplazarse por toda la mancha urbana, para llegar al centro de población desde López se utiliza ahora una nueva autopista que ya no cruza al centro de población, sino que se ingresa a ella por el norte pasando un puente sobre el Río Florido.

#### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

Todos los edificios en el entorno de la Plaza de las Lilas hasta llegar al Templo del Santo Cristo de Burgos que proviene del siglo XVIII.

### **CONSERVACIÓN**

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN**

En general, el espacio urbano en la zona antiguo perdió totalmente las murallas de la antigua fortificación, las edificaciones entorno a donde suponemos se ubicaba, muestran homogeneidad proveniente posiblemente de inicios del siglo XIX. Hacia el camino nuevo, se muestra una ciudad que retomó fuerza económica a mediados del silo XX.

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS**

En esta población los caminos antiguos han caído en desuso o han sido totalmente modificados al pasar por una parte de ellos carreteras nuevas. Sin embargo la relación entre poblaciones, se mantiene, y en estudios mas profundos tal vez podremos encontrar en los caminos en desuso elementos como antiguos mesones.

#### **AUTENTICIDAD**

Las edificaciones que permanecen provienen de el inicio del siglo XIX, en el espacio de acceso y salida del pueblo son homogéneas y permanecen sin cambios. El centro de población creció durante el siglo XX y el entorno se compone de edificaciones que provienen de mediados de ese siglo, la mancha urbana se ha extendido desde el norte hasta el sur por el oeste.

#### **INTEGRIDAD**

En general, el espacio urbano actual de la población toda, es homogéneo y se encuentra en buen estado de conservación.

#### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE**

Como origen presidial fue uno de los primeros ubicados en el estado de Chihuahua por lo que debe contar con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural así como de la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos sin embargo no cuenta con una declaratoria como Zona de Monumentos. A nivel local, es el municipio el directamente involucrado debido al formato de la ley estatal, el que deberá dar seguimiento a cualquier tipo de declaratoria bajo la normativa de los Institutos Nacional de Antropología e Historia y Chihuahuense de la Cultura. No existen programas de protección física ni el aporte de recursos federales o estatales para efectuar procesos de consolidación urbana y arquitectónica.

#### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Baja, es necesario desarrollar un proyecto de reactivación autosustentable del lugar pero bajo normas protectoras del patrimonio.

#### **ENTORNO. Descripción.**

De territorio plano se encuentra en la cuenca del Florido, se encuentra la ciudad rodeada por las llanuras llamadas de Almagre, Carneros, Chupaderos, Olanes, Los Reyes, Los Remedios, El Diablo, San Francisco, San Vicente, Cordereño, Urías, el Berrendo. A un costado de la ciudad pasa el río Florido. Su clima es semiárido extremo, con una temperatura media anual de 18.7°C. Su flora se compone de plantas xerófilas, herbáceas, arbustos de diferentes tamaños,

agaves, yucas y cactáceas; leguminosas como el huisache, zacates y peyote. En la ciudad se encuentran especias arbóreas como el álamo.

### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

Insuficiente. El entorno cuenta con la protección de la Ley Estatal de Patrimonio Cultural que considera la posibilidad de realizar declaratorias en cuanto a Paisajes Culturales. Y a la Ley Estatal de Ecología. Sin embargo, la aplicación de estos instrumentos no es efectiva, y es posible que cuando se encuentren instrumentados en su totalidad, se haya perdido una parte considerable del entorno actual tanto natural como inducido.

### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido al nuevo consumo de productos chatarra, los basureros municipales se llenan con facilidad y no existe un proceso de reciclaje de desechos.

## **FOTOGRAFÍAS**

### **RELACIÓN FOTOGRÁFICA**

1. Río Florido en Jiménez
2. Camino Real Jiménez
3. Acceso sur a Jiménez
4. Vista del templo en Jiménez desde el camino
5. Calle en ingreso a Jiménez
6. Calle de Jiménez
7. Calle de Jiménez
8. Calle de Jiménez
9. Calle de Jiménez
10. Calle de Jiménez
11. Plaza de las Lilas en Jiménez
12. Casa en Plaza de las Lilas de Jiménez
13. Plaza de las Lilas en Jiménez
14. Casa en Plaza de las Lilas de Jiménez
15. Casa en Plaza de las Lilas de Jiménez
16. Calle a partir de Plaza de las Lilas en Jiménez
17. Calle de Jiménez
18. Calle de Jiménez
19. Calle de Jiménez
20. Calle de Jiménez
21. Casas en Jiménez
22. Calle en Jiménez
23. Templo en Jiménez
24. Interior templo den Jiménez
25. Nuestra Señora de las Caldas en Jiménez
26. Clave en templo de Jiménez
27. Herrería en templo de Jiménez
28. Casa contra esquina de templo en Jiménez
29. Calle en zona de acequia de Jiménez
30. Antigua fábrica en camino nuevo de Jiménez

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

### **TRAZA URBANA**

Ver figura siguiente.

**PLANOS DE DETALLES DE LA TRAZA** No se realizaron al momento  
**PLANOS DEMOSTRATIVOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA TRAZA URBANA EN RELACIÓN  
CON LOS ITINERARIOS CULTURALES** No se realizaron al momento.

### **FUENTES**

CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripción*. 2003

GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, Centro de Información y Estudios Económicos (CIEE) información básica del Municipio.

INEGI. *Conteo de Población y Vivienda 1995. XI Censo General de Población y Vivienda 1990. XII Censo General de Población y Vivienda 2000.*

La Cordillera. *Revista del Organo de Información y Difusión del Centro de Investigación Histórica de Chihuahua, A.C. Delegación Jiménez, Abril 1994.*

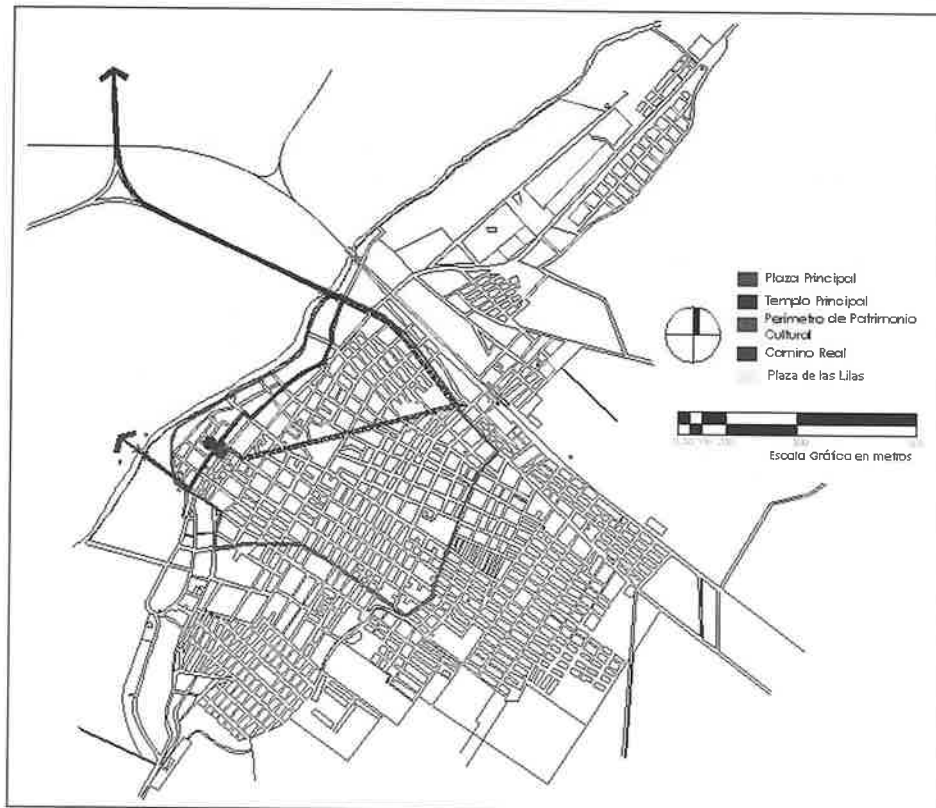








## TRAZA URBANA





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:**  
Torreón de Cañas

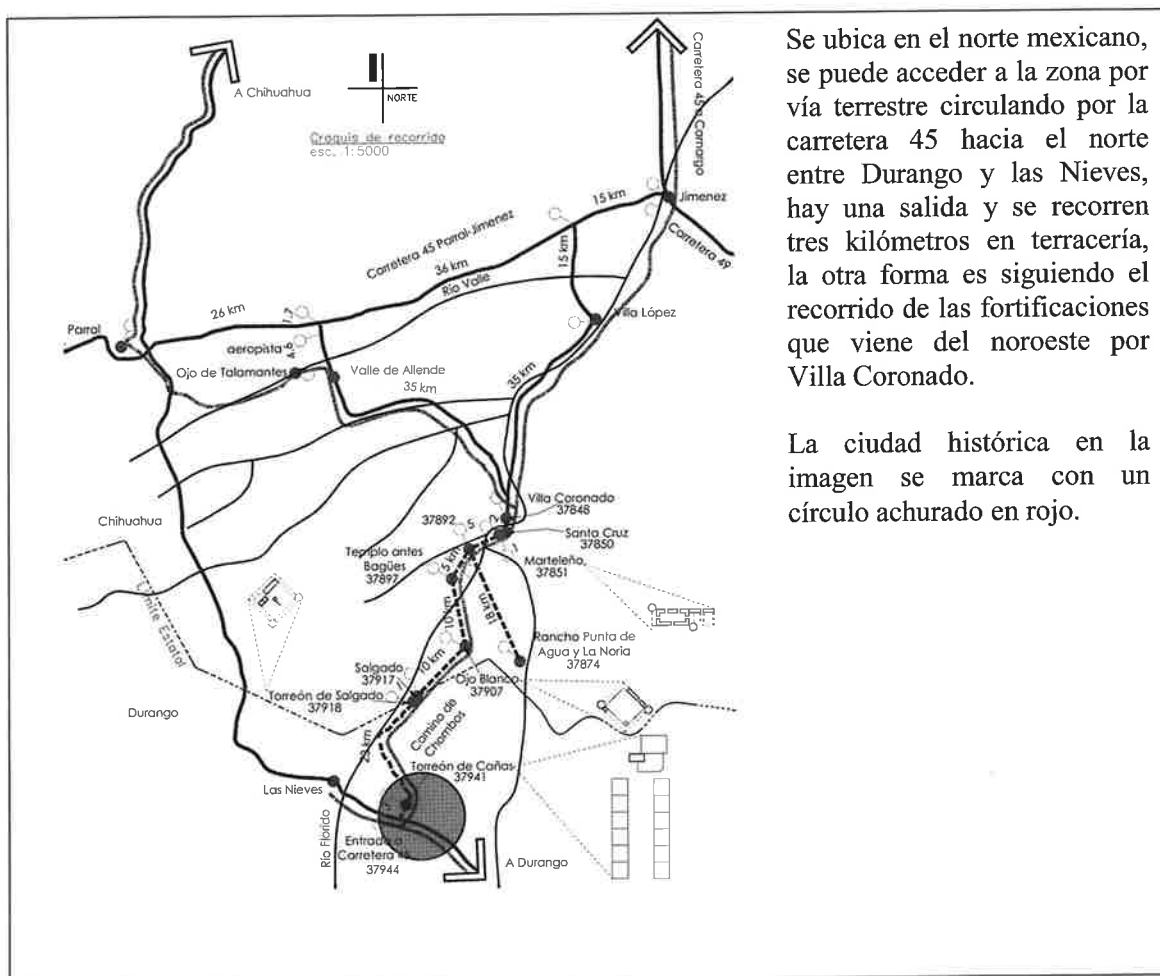
**PAÍS:**  
México

### UBICACIÓN:

**LOCALIZACIÓN:**  
Municipio de Ocampo - Estado de Durango

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO: Coordenadas geográficas, UTM, Altitud**  
Latitud norte: 26°20'      Longitud oeste: 105°30'      Altitud: 1400m.  
UTM: No disponible

### MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS





## **ÉPOCA DE FUNDACIÓN**

Por la tipología del antiguo casco de la hacienda de la que solamente subsiste el templo, es posible considerar que su época de fundación se ubica a principio del siglo XVIII, y posiblemente un poco antes que Villa Coronado, cuya calidad constructiva es más elaborada.

Al momento, desconocemos el nombre de su fundador así como datos más precisos al respecto.

## **FUNCIÓN**

Esta población surge al igual que Villa Coronado, a partir de una hacienda agropecuaria, su función por lo tanto es la producción de bienes para el consumo que posiblemente eran comercializados tanto en la ciudad de Valle de Allende, como en las Nieves, Durango.

## **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS**

Se ubica un poco alejada de la ribera este del Río Florido, casi en una planicie que domina un extenso valle de cultivos, consideramos estratégica esta posición ya que es el espacio previo al pequeño sistema compuesto por tres fortificaciones: Torreón de Salgado, Ojo Blanco y Marteleño y que finalmente conduce hasta Villa Coronado.

## **CANTIDADES DE POBLACIÓN**

Al momento desconocemos datos tanto históricos como referentes a los últimos censos de población, ya que este pequeño espacio se ubica en un estado diferente al de Chihuahua, sin embargo, luego de haber platicado con algunos de sus habitantes, sabemos que el lugar actualmente cuenta con aproximadamente trescientas personas.

## **TIPOLOGÍA DE LA TRAZA**

Traza lineal que surge a partir de la hacienda de beneficio agropecuaria, el casco, hoy templo principal, se ubica hacia las zonas de cultivo donde es posible dominar el valle del río Florido, las construcciones alineadas una frente a otra sobre una sola calle sin pavimento, son bajas y simples posiblemente su ocupación original la tuvieron por los trabajadores de la hacienda.

## **IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL**

La importancia actual radica en que su estado de conservación permite leer la dimensión original, la cual seguramente se detuvo al igual que en el resto del área inventariada, de forma drástica a mediados del siglo XIX, No cuenta con declaratoria federal o estatal como zona de monumentos históricos.

## **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

Es posible que la población se haya formalizado en dos etapas, la primera, fue la ubicación del casco de la hacienda; la segunda etapa, la ubicación de las casas de trabajadores.

## **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

### **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS**

Se ubica un poco alejada de la ribera este del Río Florido, casi en una planicie que domina un extenso valle de cultivos, consideramos estratégica esta posición ya que es el espacio previo al

pequeño sistema compuesto por tres fortificaciones: Torreón de Salgado, Ojo Blanco y Marteleño y que finalmente conduce hasta Villa Coronado.

#### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD**

Actualmente es el antiguo camino a base de terracería, permanece el recorrido original.

#### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA**

Existe sólo una calle que la cruz y es el propio camino.

#### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

El templo cuya advocación es San Isidro Labrador, las ruinas correspondientes al casco de la hacienda y la distribución lineal de las viviendas de los trabajadores.

### **CONSERVACIÓN**

#### **ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS**

El camino antiguo existe, pero ha caído en desuso, y en él se encuentran antiguas cuerdas de posta que luego se consideraron haciendas. Al llegar a Santa Bárbara, el camino termina en el templo principal.

En general, el espacio urbano es homogéneo pero se presenta la pérdida del casco de la hacienda.

#### **AUTENTICIDAD**

Debido a esa homogeneidad, las formas, materiales y técnicas no cuentan con variantes considerables.

#### **INTEGRIDAD**

Se registra pérdida total del casco principal.

#### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE.**

Es posible que esta población no cuente con declaratoria alguna, pero por su antigüedad automáticamente queda protegida por la Ley Federal de Zonas y Monumentos Arqueológicos, Históricos y Artísticos. A nivel local, es el municipio correspondiente el directamente involucrado en preservar este espacio. A nivel mundial, no ha sido todavía contemplada ninguna acción. Desconocemos la existencia de alguna ley estatal al respecto.

#### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Baja, desconocen de acuerdo a la plática con algunos de los pobladores, el concepto patrimonio cultural.

#### **PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA URBANA**

Ninguno

#### **ENTORNO**

El entorno urbano es homogéneo, las edificaciones que subsisten provienen de mediados del siglo XVIII, y existen en un nivel, son de baja altura y dada su forma y distribución es muy probable que fueran las casas de los trabajadores de la hacienda. Las manzanas son de poca profundidad y con poco arbolado en patios y en calles.

#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO**

Insuficiente.

#### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido al nuevo consumo de productos chatarra, los basureros municipales se llenan con facilidad y desconocemos si existe un proceso de reciclaje de desechos.

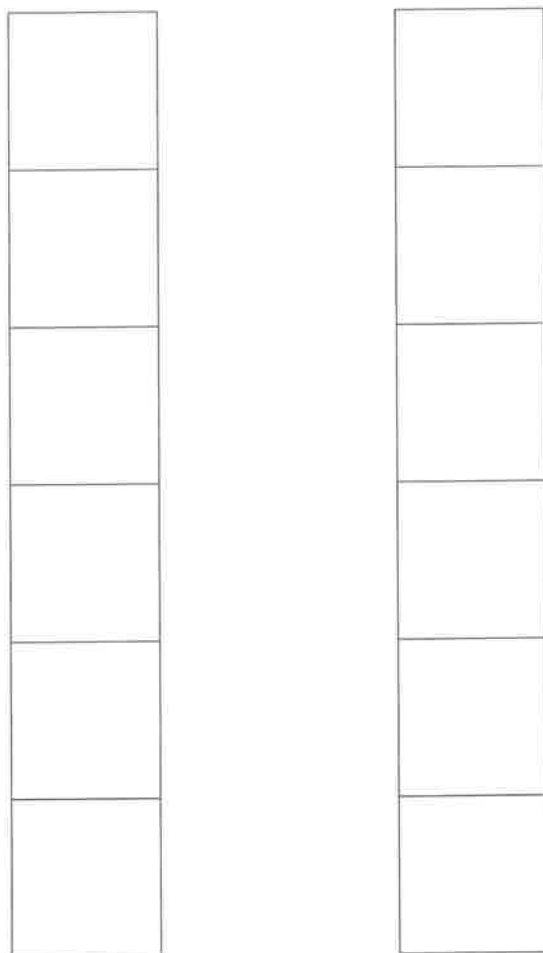
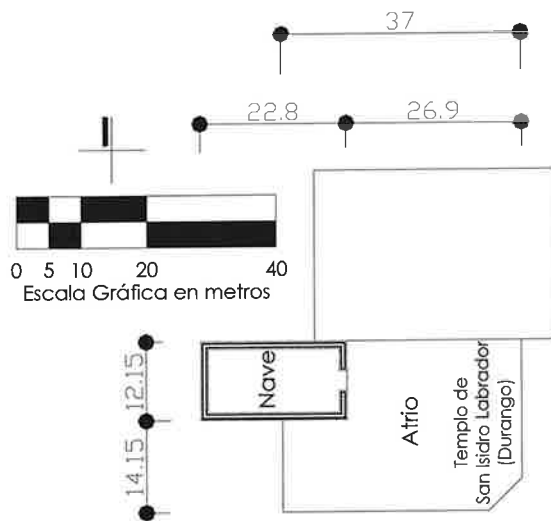
## FOTOGRAFÍAS



### Relación fotográfica:

1. Vista general de Torreón de Cañas desde el acceso sur
2. Vista general de Torreón de Cañas desde el acceso norte
3. Templo de San Isidro Labrador
4. Templo y ruina del antiguo casco de la hacienda

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente



**TRAZA URBANA**

**PLANOS DE DETALLES DE LA TRAZA** No realizados al momento  
**PLANOS DEMOSTRATIVOS DE LA EVOLUCIÓN DE LA TRAZA URBANA EN RELACIÓN CON LOS ITINERARIOS CULTURALES** No se realizaron al momento  
**FUENTES:** CALDERÓN PUENTE, María Cecilia. *Análisis de campo y desarrollo de descripción*. 2003





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO DE FORTIFICACIONES DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Torreón de Salgado	México

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Desconocido
- **Comarca:** n/a
- **Provincia:** n/a
- **Comunidad o región:** n/a
- **Estado (en el caso de Federaciones de Estados):** Durango

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización: Coordenadas geográficas, UTM**  
(Aproximadas)  
Latitud norte: 26°26'      Longitud oeste: 105°25'      UTM: no disponible
- **Altitud:** 1460m.
- **Entorno:**

Complejo aislado, cuyo entorno natural, por el noroeste se encuentra bordeado por la cuenca principal del río Florido, por el sureste existe una plataforma que se alarga de norte a sur. Hacia el mismo noroeste, se pueden apreciar los diversos valles que integran la cuenca del Florido. Vegetación de desierto: bara prieta, cardenche, nopal, huizache, mezquite, entre otros.

- **Accesos:**

Por el norte, el camino real que lleva al presidio Ojo Blanco en el estado de Chihuahua, por el suroeste el camino real que lleva al poblado denominado Torreón de Cañas en el estado de Durango.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

– **Tipología:**

En el septentrión novohispano, las fortificaciones reciben el nombre genérico de presidios.

– **Planta:**

El inmueble correspondiente a este inventario tiene una planta casi cuadrada, plataformas que indican la posible existencia de dos torreones de planta circular en dos de los cuatro extremos estratégicos.

– **Elementos constructivos:**

Queda el ala noreste de la edificación, que se encuentra revestida en piedra de la misma zona.

– **Materiales de construcción:**

Adobe, madera y piedra

### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Época de construcción:**

Es posible estimar que su época de construcción se remonta al siglo XVII, ya que fue el periodo más relevante de incursión al septentrión novohispano; y dado su estado físico y la inexistencia de registros históricos al respecto resulta difícil ubicar el año exacto de su edificación

– **Constructor:**

Desconocido al momento

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Desconocido al momento.

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

Desconocido al momento

– **Historia:**

Por relatos de algunos historiadores regionales así como de un documento encontrado en el Archivo Parroquial de Valle de Allende, Chih., sabemos que

los recorridos del Camino Real consideran para su existencia, lugares para recambio de caballos y protección de los viajeros.

– **Bibliografía:**

Archivo Parroquial de Valle – Carlos III. Ordenanza General de Correos Postal Caminos y demás Ranchos Agregados a la Superintendencia General de Orden Superior Madrid, en la Imprenta Real. Año de 1794.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Su función dentro del sistema defensivo consiste en brindar abrigo a cada determinada distancia a los viajeros del camino. Las distancias entre fortificaciones y fortificaciones y estas con ciudades varían de 10 a 20 kilómetros, lo cual permite que trayectos a pie en territorios escarpados pueden realizarse sin problema en una jornada.

– **Valoración histórica y cultural:**

Cuenta con valor geoestratégico ya que la ubicación de los torreones se encuentra hacia el área plana que es por donde con mayor certeza llegarán los ataques, las zonas hacia las vertientes de los ríos de alguna forma están protegidas, además de que la visual hacia los valles es directa sin necesidad de aquellos elementos.

El valor local con el que cuenta es relevante pues se distingue con toda facilidad el sistema de comunicación y protección de viajeros en toda la cuenca del río Florido que inicia en el pueblo llamado Las Nieves en el estado de Durango y termina por el oeste en el pueblo de San Bartolomé, hoy Valle de Allende y por el este, con el antiguo presidio de Guajoquilla, hoy ciudad Jiménez, ambos desarrollos urbanos pertenecientes al estado de Chihuahua, al involucrar este inmueble en un sistema de defensa regional, es evidente que cuenta con valor regional.

Por su parte, el valor universal se distingue ya que es posible leer en la cuenca del Florido la estrategia de vida desde los albores de la colonización española hasta el florecimiento de una pujante zona conocida hasta la segunda mitad del siglo XIX, como el granero del estado de Chihuahua.

## 5. CONSERVACIÓN

– **Estado de conservación del bien:**

Malo, el inmueble se encuentra prácticamente en ruinas.

– **Autenticidad del bien:**



Es de fácil lectura su disposición original, ya que permanece la señal de la cimentación.

– **Integridad del bien:**

Se han perdido todas las cubiertas así como los muros perimetrales y los torreones que en el plano se marcan con línea entrecortada.

– **Estado de conservación del entorno:**

El estado de conservación del entorno es bueno, ya que el camino actual formado por la carretera 45, no pasa por este tramo de aproximadamente cincuenta y seis kilómetros

– **Autenticidad del entorno:**

El entorno es de naturaleza paisajística.

– **Integridad del entorno:**

El entorno se encuentra con un buen grado de conservación, ya que fue olvidado el tramo del camino por la nueva carretera, no contiene alteraciones sustantivas. Incluso ese territorio está constituido por ejidos en los que se practica la siembra, pero tanto el lugar de ubicación del inmueble como el camino que lleva a él es visible.

– **Agresiones:**

Se constituyen por la desecación del entorno debido a la construcción de presas y represas sobre el río Florido y la consecuente redistribución del agua para consumo urbano, sobre todo en las poblaciones aledañas más importantes como son las Nieves, Coronado, López, Allende, Parral y Jimenez

– **Propuestas de actuación:**

Desarrollo de un proceso de declaratoria federal para el inmueble y otro de índole estatal para el entorno proporcional constituido por los límites correspondientes al antiguo Camino Real.

Consolidación de los elementos que subsisten en el inmueble, desarrollo de un programa de conservación de éstos y su consecuente uso al público de índole turismo cultural.

<b>6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL</b>
--

– **Protección Jurídica del bien:**

No existe ningún tipo de plan de protección. A escala local desconocemos si se intenta revalorar este tipo de espacios. A nivel regional estatal, no se cuenta con una ley en la materia. A nivel nacional debería formar parte de una declaratoria específica, además se encuentra protegido, debido a la fecha de su edificación, por la legislación federal.

– **Protección jurídica del entorno**

La cuenca del Florido está considerada como una Zona de Protección Forestal de índole, y dentro del planteamiento global se establece la conservación del Área Natural Protegida.

– **En su caso, declaración protectora:**

Si existe declaración protectora, sin embargo estas regulaciones aunque existen, no se aplican.

– **Administración responsable:**

Para el entorno la regulación federal indica que es responsabilidad nacional; para el caso del bien inmueble, la regulación también debe ser nacional.

Sin embargo aunque la responsabilidad puede establecerse federal, el ejercicio práctico tardará en hacerse patente pues a nivel federal se cuenta con poco personal para ejercer esta acción.

– **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**

Bajo, existe desconocimiento del sentido de conservación del patrimonio cultural.

## **7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

– **Propietario:**

Privado – ejidal. De nombre desconocido

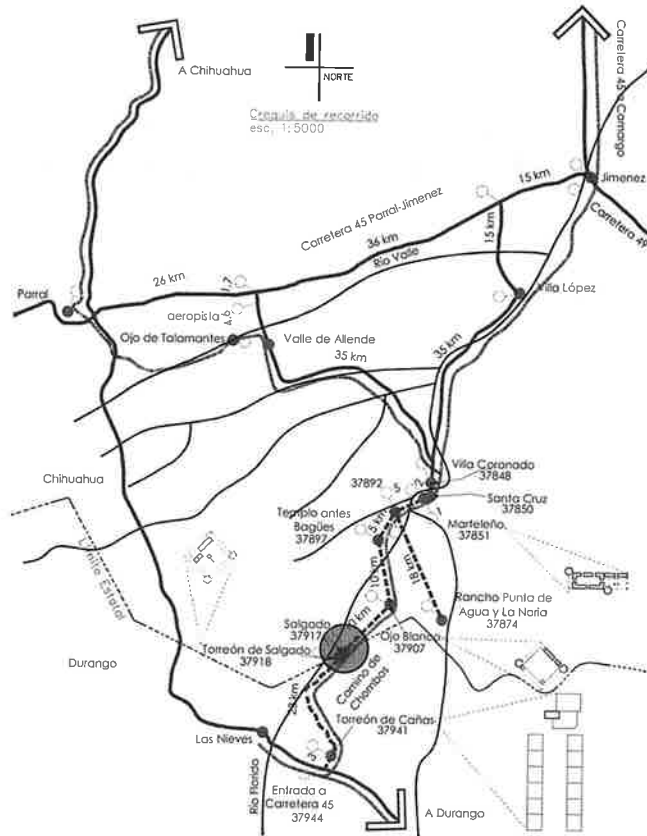
– **Uso:**

Ningún uso. Total abandono.

Fecha: -----Mayo de 2002----- Información proporcionada por: María Cecilia Calderón Puente

Asesor (es). María Cecilia Calderón Puente-----

## PLANO DE UBICACIÓN

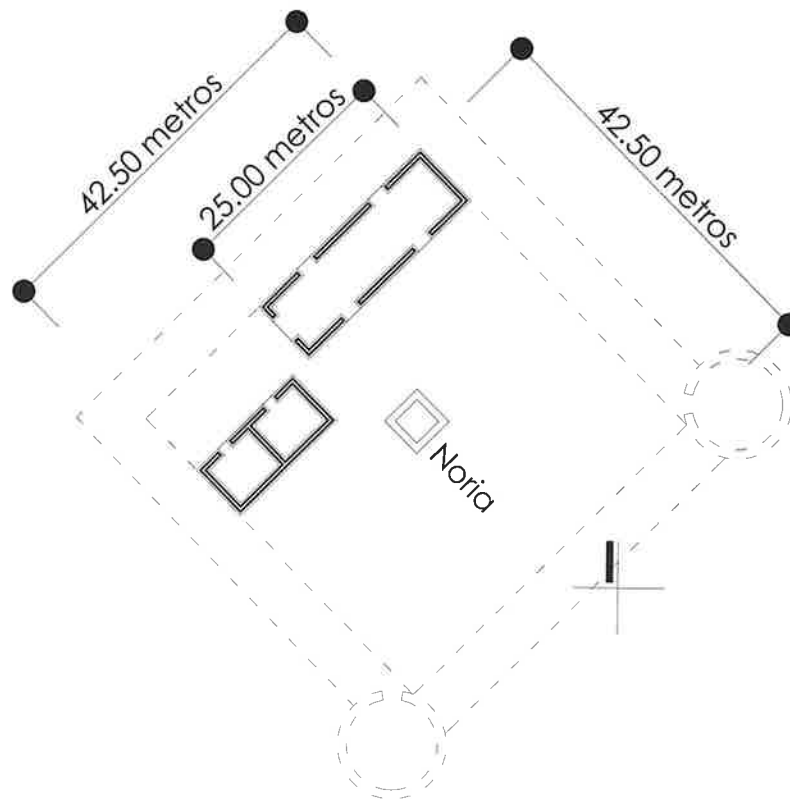


Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista a 40km hacia el noroeste, de Villa Coronado.

Es posible también llegar a la fortificación que en la imagen se marca con un círculo achurado en rojo, por carretera, desde el noreste vía Valle de Allende y por el noroeste vía Villa López.

Y recorrer posteriormente por terracería, treinta y tres kilómetros más hacia el sur.

## PLANO DE LA PLANTA



**Referencia de autor y época**  
Autor desconocido, época siglo XVII

**FOTOGRAFÍAS**







**Relación fotográfica:**

- 30 Torreón de Salgado, vista general
- 31 Torreón de Salgado, vista por patio interior hacia el oeste
- 32 Torreón de Salgado, vista desplante muro sureste
- 33 Torreón de Salgado, vista de muros que subsisten
- 34 Torreón de Salgado, vista de muros que subsisten
- 35 Torreón de Salgado, vista de muros que subsisten
- 36 Torreón de Salgado, vista de muros que subsisten
- 37 Torreón de Salgado, pozo en centro de patio

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

**FICHA DE INVENTARIO**  
de  
**DE EDIFICIOS DE ARQUITECTURA CIVIL**

**DENOMINACIÓN:**

Mesón del Florido

**PAÍS:**

México

**UBICACIÓN:**

**LOCALIZACIÓN:**

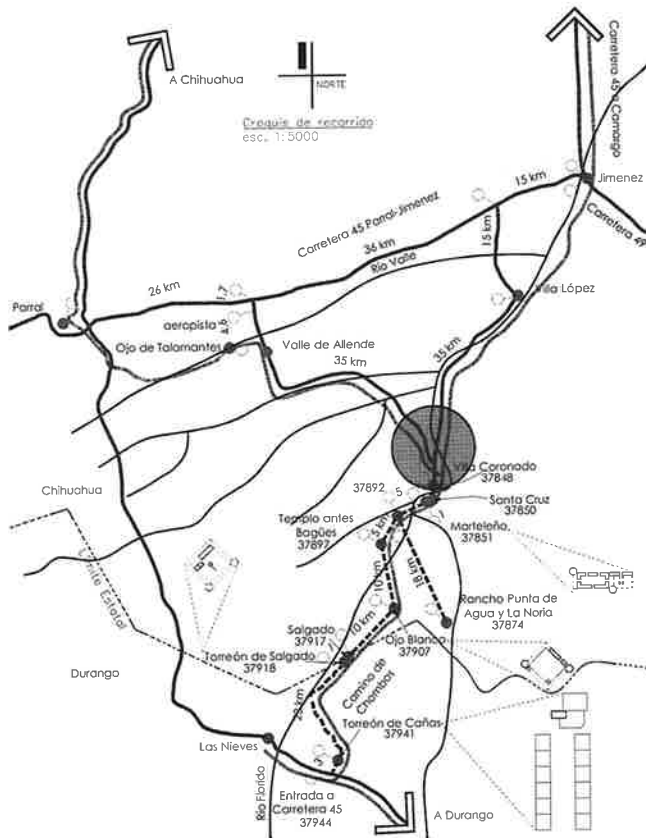
Municipio de Coronado – Estado de Chihuahua

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO DE LA CIUDAD EN LA QUE SE ENCUENTRA EL EDIFICIO:**

Villa Coronado antes, San Javier del río Florido  
Latitud norte: 26°45' Longitud oeste: 105°10'  
UTM: No disponible

Altitud: 1460m.

**PLANO DE UBICACIÓN DE LA CIUDAD /PUEBLO. DESCRIPCIÓN DE ACCESOS**



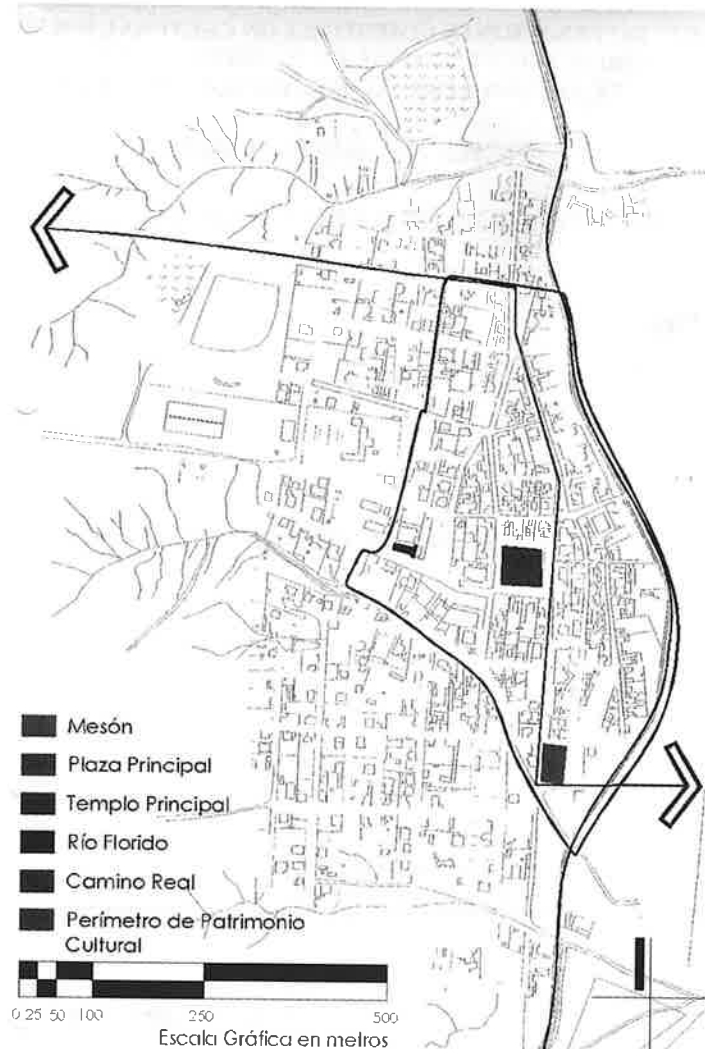
Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista a 40km hacia el noroeste, del bien inventariado.

Es posible también llegar a Villa Coronado, que en la imagen se marca con un círculo achurado en rojo, por carretera, desde el noreste vía Valle de Allende y por el noroeste vía Villa López.

**ACCESIBILIDAD:** Fácil con carácter permanente



## PLANO DE UBICACIÓN DEL AREA EN LA QUE SE ENCUENTRA EL EDIFICIO



### ENTORNO:

El entorno inmediato en el que se ubica el inmueble, es parcialmente urbano ya que dadas las características de la villa en la que se encuentra, el paisaje natural bordea sus inmediaciones de forma homogénea por el este, presentando una serie de huertos de nogal hasta llegar a la ribera del río Florido.

Su emplazamiento es singular ya que a un kilómetro de cruzar hacia el río, por el este se ubica una cruz del camino, se cruza el río, los huertos y la primera imagen de la población por el antiguo acceso del camino, es el mesón.

### LOCALIZACION POLITICO - ADMINISTRATIVA:

El inmueble se ubica en el centro de Villa Coronado, antes denominada Hacienda de San Javier del Río Florido, que es cabecera del municipio de Coronado, al sur del estado mexicano de Chihuahua.

**DATOS DE LA PARCELA :**

Superficie de la parcela:	42.00x27.75m.	= 1,165.50m <sup>2</sup> .
Superficie edificada:	(42.00x27.75)-(22.88x16.50)	= 787.98m <sup>2</sup> .
Factor de ocupación del suelo:		= 67.60%
Coefficiente de edificabilidad (Factor de uso del suelo):		= 67.60%
Número de pisos:		= Uno
Altura total:		= 6.00m.

**DATOS GENERALES DEL EDIFICIO:**

- **CARÁCTER :** Mixto
- **AGRUPACIÓN:** Dispersa
- **EDIFICIO INDIVIDUAL O PARTE DE UN CONJUNTO:** Individual
- **PROPIETARIO:**
  - Original: Desconocido
  - Anterior a 1880: Eraclio Cayeros (bandido)
  - Posterior a 1880: José Avila Acosta (padre)
  - Actual: Antonio Avila Acosta (hijo)
- **PROYECTISTA Y/O CONSTRUCTOR:**  
**Desconocido, aparentemente no ha tenido procesos de intervención posteriores a su construcción original.**
- **AÑO DE PROYECTO Y/O CONSTRUCCIÓN, Y/O RECONSTRUCCION:**  
Es posible que la edad del inmueble se remonte a 300 años atrás, época de auge del camino real. Ya que los relatos locales indican que fue vendido de una a otra mano en varias ocasiones y se desconoce su fecha de edificación. Por la construcción sencilla y elementos simples como los postes, para solucionar el giro de los portones, sin herrería, si es posible que esta sea su edad.
- **USOS:**  
No cuenta con usos intermedios, fue habitación familiar del mesonero y mesón con cantina.

**CANTIDAD DE PERSONAS/GRUPO FAMILIAR QUE HA HABITADO Y ACTUALMENTE VIVEN EN EL EDIFICIO**

Actualmente se encuentra abandonado. El uso fue el descrito en el párrafo anterior.

**CONDICIONES DE HABITABILIDAD EN SERVICIOS, VENTILACION E ILUMINACION:**

Malas, se ha perdido la mayoría de las cubiertas, las paredes cuentan con algunos agrietamientos, pero la estructura base puede aún repararse y volver a cubrirse.

- **CORRIENTE ESTILISTICA O MOVIMIENTO AL QUE PERTENECE**  
Arquitectura vernácula de la colonia. Probablemente siglo XVIII.

## PRINCIPALES DATOS Y ETAPAS HISTÓRICAS

El actual propietario del lugar, Sr. Antonio Avila Acosta de 78 años de edad, nacido en Villa Coronado el 6 de noviembre de 1924, nos relató que su padre, el Sr. José Avila Acosta, hacia el año de 1880, compró en quinientos pesos este mesón, que era propiedad de un señor llamado Eraclio Cayeros que era considerado un bandido y que contaba con varias propiedades en el lugar.

El Sr. José Avila era originario de Cerro Gordo hoy Villa Hidalgo en el estado mexicano de Durango. Su ocupación antes de asentarse en Coronado, era como correo regional, recorría el camino hacia Punta de Agua, La Parida y Villa Hidalgo de ida y vuelta.

El lugar contaba con cinco habitaciones para renta, dos salas, una cantina, una cocina y su horno de pan, y las áreas familiares.

Enfrente del mesón por el lado del Camino Real, al sur había un molino, por el este en la entrada del camino, había una plaza de toros, hoy desaparecidos ambos.

## DESCRIPCION ARQUITECTONICA

### TIPOLOGIA EDIFICATORIA:

Mesón con patio central y tres accesos diferentes: el primero de servicio, el segundo de clientes y el tercero de animales.

### COMPONENTES TECNICO-CONSTRUCTIVOS:

Cuenta con el área familiar entre el acceso de animales y el de clientes, dos salas, una cantina, cinco cuartos, una noria de seis a siete metros de profundidad, un horno de pan y un patio central.

Todo el espacio fue construido con viga bola a cada cuarenta centímetros, cubierta por tejamanil y terrado cerrado con loseta de barro.

Los portones si fijaron con postes en viga de madera en la parte alta y una piedra de cantera con un hueco para permitir el giro del elemento.

Las bajadas de agua fueron forjadas con ladrillo en la parte del muro y con gárgolas de cantera hacia la calle.

Contaba con piso de ladrillo en todas las piezas del inmueble salvo en la cantina que era madera.

Todos los pretiles estaban rematados con ladrillo.

### MATERIALES DE CONSTRUCCION:

Adobe en muros, madera de pino y terrado en cubiertas, ladrillo en pisos y cantera en detalles.

### OTROS ELEMENTOS DE INTERES:

Noria y horno de pan. Ninguno de orden ornamental, ya que lo utilitario del inmueble se impone.

### ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD

El mobiliario original se perdió en su totalidad hacia el año de 1990, ya que incluso el espacio que era cantina, estuvo habilitado como tal hasta ese año. Ese espacio en especial, contaba con un mostrador móvil en forma de "L", vitrinas con espejos en todo lo largo del mostrador y era el único lugar del inmueble que contaba con piso de madera.

Según cuentan los pobladores de Villa Coronado, la ciudad se ha visto asediada por compradores de muebles “viejos” y ellos por necesidad unos y gusto otros por los muebles de plástico, los han vendido.

## CONSERVACIÓN

### PROTECCION JURIDICA:

- **PLAN URBANISTICO O DIRECTOR:**

Existe un plan director urbano, pero no ha sido contemplada ninguna estrategia al respecto de este inmueble

- **PROTECCION PATRIMONIAL:**

Esta villa no cuenta todavía con declaratoria patrimonial que proteja ni el polígono urbano histórico, ni esta clase de bienes; ya que la Ley de Patrimonio Cultural del Estado de Chihuahua y de los lineamientos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, todavía no abarcan este ámbito de acción.

- **INVENTARIO**

No existe inventario y tampoco estudios previos, este es el primero.

- **GRADO DE PROTECCIÓN DEL EDIFICIO Y DEL ENTORNO**

El grado de protección debe ser integral, tanto su entorno como de su estructura.

- **CATALOGACION:**

Ninguno

### ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE

La regulación federal indica que es responsabilidad nacional; sin embargo es posible emitir una declaratoria a nivel estado ya que existe una ley a propósito del manejo del patrimonio cultural.

Sin embargo aunque la responsabilidad puede establecerse federal o estatal, el ejercicio práctico tardará en hacerse patente pues a nivel federal se cuenta con poco personal para ejercer esta acción y a nivel estado aún no está estructurado ni desarrollado institucionalmente el procedimiento de protección física.

De ahí que la responsabilidad como se marca en la ley estatal, recaerá en la administración municipal.

### ESTADO DE CONSERVACIÓN

Estructura: regular  
Fachadas: regular  
Cubiertas: mala  
Carpintería: regular

### AUTENTICIDAD

Diseño y construcción auténticos

**INTEGRIDAD DEL INMUEBLE**

Cubiertas totalmente perdidas, así como la sección de establos. El resto de la distribución es fácilmente distinguible según se muestra en el plano.

**PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA QUE HAYAN CONDICIONADO AL INMUEBLE**

Ninguna

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**

Baja, ya que el conocimiento del concepto patrimonio cultural, dificulta en realidad su apreciación.

**AUTENTICIDAD DEL ENTORNO:**

El entorno urbano fue modificado en el arroyo de las calles ya que antes se encontraban empedradas y en los últimos tres años fueron encarpetadas con cemento. Por otra parte, la colocación de infraestructura eléctrica y telefónica aérea, ha dañado la visual de la zona.

Además de que se aceleran las demoliciones de espacios antiguos por no contar con una regulación municipal, ni con el conocimiento del manejo del patrimonio cultural.

El entorno natural o paisajístico se encuentra estable pues aún los pobladores del lugar cuentan con un sentido de apropiación y conservación del campo del cual aún y parcialmente, subsisten.

**INTEGRIDAD DEL ENTORNO:**

El grado de conservación del entorno en síntesis es aún bueno y lo que se haya perdido aún es recuperable, por el carácter de la villa, alejada de los grandes centros urbanos del estado.

**AGRESIONES:**

En el entorno, la degradación ambiental causada por los cambios de clima que llevan a una sequía permanente y un cada vez mayor desconocimiento del manejo del agua, hace que la zona empiece a ser abandonada por sus pobladores. En la parte urbana, aún se encuentra sin manifestación de degradación.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL**

Media, debido a la sequía.

**PROPUESTAS DE ACTUACION:**

La totalidad de la zona inventariada forma parte de un proyecto intermunicipal de desarrollo denominado San Bartolomé-Florido, que intenta, al integrar a tres municipios, poner en valor los elementos patrimonio cultural en beneficio de la comunidad para atraer recursos mediante turismo cultural al lugar y restablecer procesos de desarrollo en la región, como son el autoconsumo de productos regionales, el mejor manejo del agua y con ello la recuperación de diversos espacios.

El planteamiento de actuación es recuperar este inmueble como mesón y restaurante del camino, ya que no existen en toda el área inventariada, hoteles para permitir al viajero cultural, visitar ampliamente la zona. Sólo existen hoteles en la zona de Parral y Jiménez, así como casas de asistencia en Valle de Allende.

FOTOGRAFÍAS



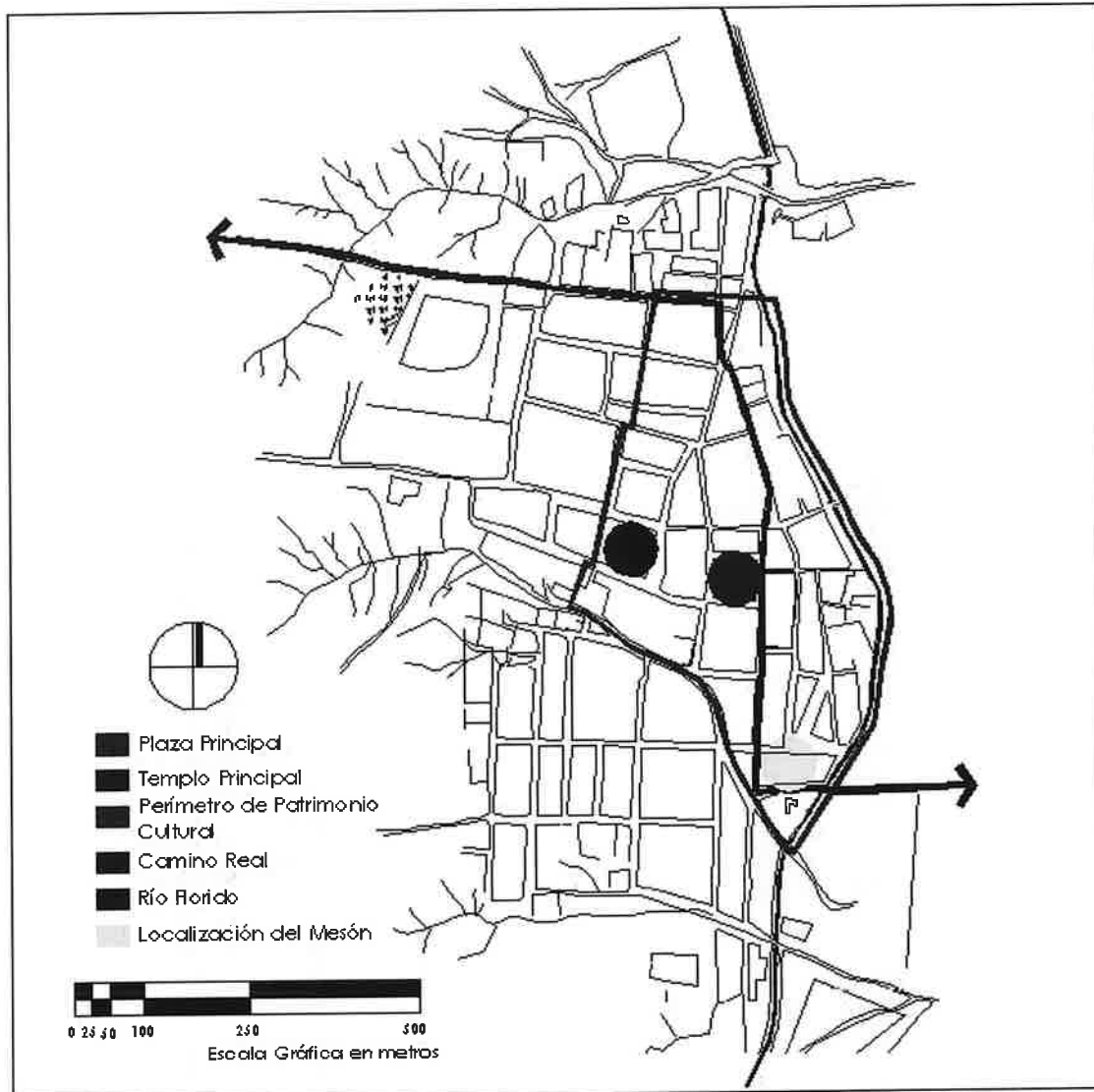


**Relación fotográfica:**

- 1, 2 y 3 Vistas generales del mesón por exterior
- 4. Vista de patio interior
- 5. Vista de acceso de servicio por Camino Real
- 6, 7, 8, 9 y 10 Detalles generales

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente

## TRAZA URBANA. UBICACIÓN MESÓN



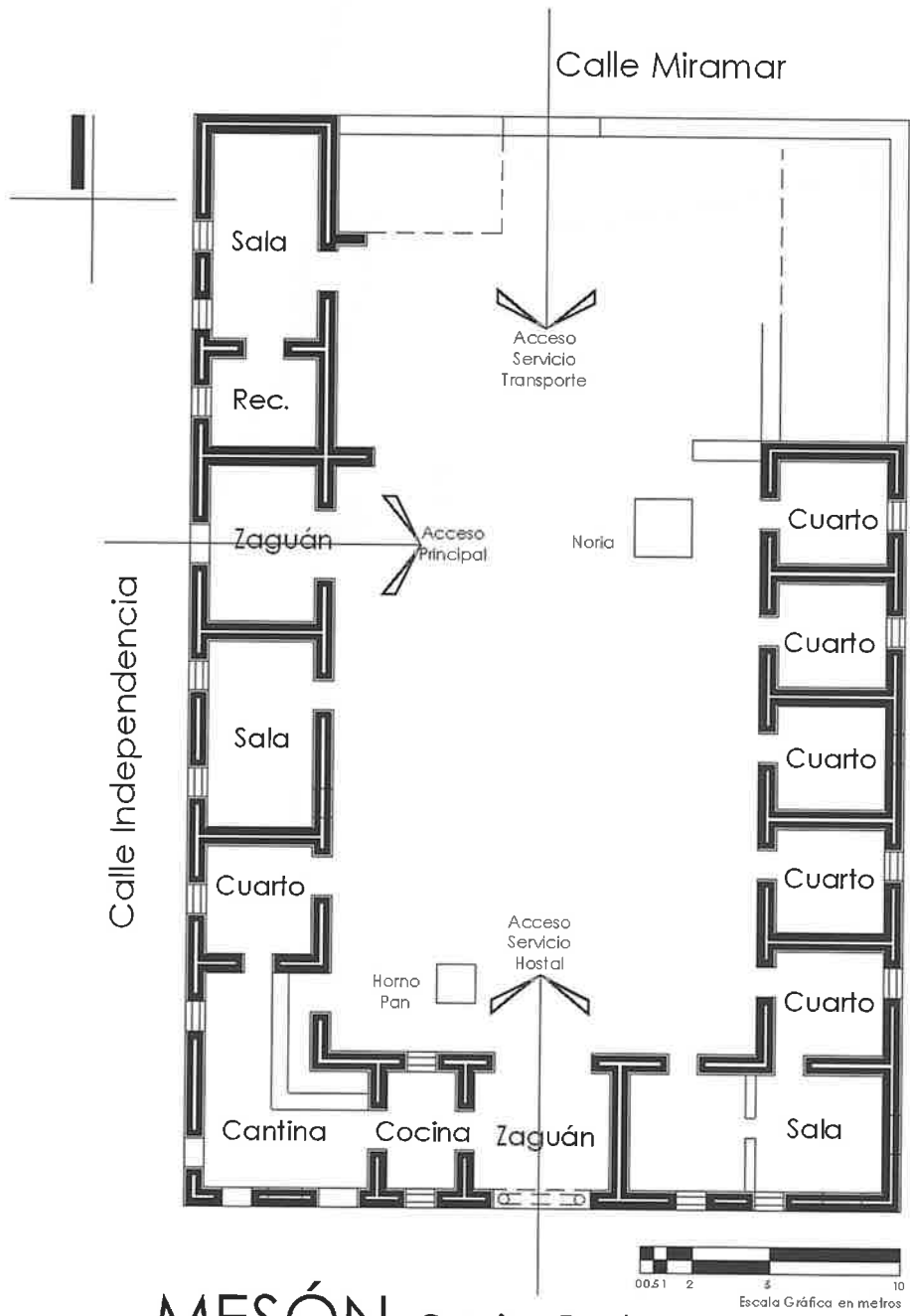
### PLANIMETRIA DEL EDIFICIO

Ver figura siguiente

### PLANOS DE DETALLES

No se realizaron al momento





MESÓN Camino Real



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Hacienda de Sombreretillo (Cuadra de posta o descanso)

**PAÍS:** México

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: Parral

Comarca: n/a

Provincia: n/a

Comunidad o región: n/a

Estado (en el caso de Federaciones de Estados): Chihuahua

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización:** Coordenadas geográficas, UTM

Latitud norte: 26°51'      Longitud oeste: 105°33'      UTM: no disponible  
(Aproximadas)

**Altitud:** 1620m.

**Entorno:**

Complejo aislado, cuyo entorno natural, se encuentra bordeado por la cuenca del río Valle afluente del río Florido, por el suroeste existe una plataforma que se alarga de norte a sur. Vegetación de desierto: bara prieta, cardenche, nopal, huizache, mezquite, entre otros.

**Accesos:**

Por el este, el camino real que lleva al pueblo del Valle de San Bartolomé hoy ciudad de Valle de Allende, por el oeste el camino real que lleva a la ciudad de Santa Bárbara ambas en el estado de Chihuahua. Por el norte un camino reciente que lleva a la ciudad de Parral.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

En el septentrión novohispano, actualmente las fortificaciones reciben el nombre genérico de presidios. Este edificio es uno de cuatro ubicados entre las dos más antiguas poblaciones del estado: Valle de Allende y Santa Bárbara, cuya distancia en camino de brecha es aproximadamente 50km., se le ha dado la denominación de *cuadra de posta o descanso*, puesto que la distancia que una persona con algún cargamento recorre por día en caminos sinuosos es de cuando más diez kilómetros, no siendo entrenado para acciones de índole militar. Este camino era recorrido cotidianamente puesto que del primer pueblo mencionado se obtenían insumos y alimentos y del segundo, el oro necesario para comprarlos.

**Planta:**

El inmueble correspondiente a este inventario tiene una planta rectangular, con torreones de planta circular en dos de los cuatro extremos estratégicos, uno ve hacia el camino al oeste y el otro al este.

**Elementos constructivos:**

Dos torreones y muralla de adobe perimetral. Actualmente contiene varios patios y elementos extramuros como una capilla y un redondel. Por el interior cuenta con un patio central porticado y habitaciones de forma perimetral, que posiblemente aparecen cuando se convierte en el casco de una hacienda hacia el siglo XIX.

**Materiales de construcción:**

Adobe, madera, piedra y cantera.

**4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS****Época de construcción:**

Es posible estimar que su época de construcción se remonta a fines del siglo XVI, ya que las dos ciudades mencionadas son de finales del siglo XVI y de inmediato generaron una comunicación permanente. Es posible que los elementos que actualmente existen al interior hayan sido edificados a mediados del siglo XIX; pero el lugar seguramente fue evolucionando en su contenido a partir de su edificación original. Se observa en la planta una división de la forma que aquí consideramos original adosando elementos al interior como son la capilla y una serie de habitaciones en el ala suroeste que rompen con la muralla original.

**Constructor:**

Desconocido al momento

**Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

La cuadra original con los dos torreones puede pertenecer al final del siglo XVI. El primer dato escrito sobre su existencia es en el año de 1692 formando parte de un reparto de tierras. Y hacia 1714 un documento de venta a un señor de apellido Chávez dice que se vende la casa, el jacal, la capilla y las alhajas que la adornan. El edificio permaneció hasta principio del siglo XX en manos de esta familia, cuyo último propietario se llamó Manuel Chávez Valdés.

**Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

Desconocido en etapas anteriores. La intervención actual fue realizada por el Arq. Alfonso Aguirre Caballero.

**Historia:**

Por relatos de algunos historiadores regionales así como de un documento encontrado en el Archivo Parroquial de Valle de Allende, Chih., sabemos que los recorridos del Camino Real consideran para su existencia, lugares para recambio de caballos y protección de los viajeros. Ya a inicio del siglo XX se utilizaba como un espacio de recreación campestre y el SR. Guillermo Porrás relata uno de estos festejos en el que se dice que al lugar asistieron más de tres mil invitados, se corrieron carreras de caballos, se compuso una canción sobre esas carreras llamada "*La tragedia de sombrerillo*".

**Bibliografía:**

Archivo Parroquial de Valle – Carlos III. Ordenanza General de Correos Postal Caminos y demás Ranchos Agregados a la Superintendencia General de Orden Superior Madrid, en la Imprenta Real. Año de 1794.

AGUIRRE CABALLERO, Alfonso, Arq. – Archivo de la Familia Chavez

PORRAS MUÑOZ, Guillermo. Haciendas de Chihuahua. Gobierno del Estado de Chihuahua. México. 1993. (133pp.)

**Función dentro del sistema defensivo:**

Su función dentro del sistema defensivo consiste en brindar abrigo a cada determinada distancia a los viajeros del camino. Las distancias entre fortificaciones y fortificaciones y estas con ciudades varían de 10 a 20 kilómetros, lo cual permite que trayectos a pie en territorios escarpados pueden realizarse sin problema en una jornada.

**Valoración histórica y cultural:**

Cuenta con valor geoestratégico ya que la ubicación de los torreones se encuentra hacia el área del camino, por lo que quedan perfectamente detectadas las personas que tuvieran la intención de acercarse al lugar.

El valor local con el que cuenta es relevante pues se distingue con toda facilidad el sistema de comunicación y protección de viajeros en toda la cuenca del río Florido que inicia en el pueblo llamado Las Nieves en el estado de Durango y pasa por el oeste en el pueblo de San Bartolomé, hoy Valle de Allende hasta el pueblo minero de Santa Bárbara y de ahí entra y sale de pueblos mineros hacia el oeste y el norte.

Por su parte, el valor universal se distingue ya que es posible leer en la cuenca del Florido la estrategia de vida desde los albores de la colonización española hasta el florecimiento de una pujante zona conocida hasta la segunda mitad del siglo XIX, como el granero del estado de Chihuahua, que nutría al sistema de ciudades mineras de las que Santa Bárbara fue la primera.

## **5. CONSERVACIÓN**

### **Estado de conservación del bien:**

Bueno, fue concluida una intervención el año de 2002 las murallas fueron reconstruidas así como los torreones.

### **Autenticidad del bien:**

Es de fácil lectura su disposición original, sin embargo, la intervención realizada modificó algunos elementos del conjunto como son los pisos, pues se dispusieron materiales de alta resistencia que deteriorarán a mediano plazo el conjunto. También se trazaron jardines sin juicio previo sobre la existencia de jardines originales. Todas las cubiertas fueron sustituidas.

### **Integridad del bien:**

La intervención al conjunto, modificó su integridad ya que se abren espacios cerrados como los torreones, a un uso diferente al original.

### **Estado de conservación del entorno:**

El estado de conservación del entorno es bueno, ya que el camino actual formado por las carreteras 24 y 45, no pasa por este tramo de aproximadamente cincuenta kilómetros.

### **Autenticidad del entorno:**

El entorno es de naturaleza paisajística y no ha sido modificado

### **Integridad del entorno:**

El entorno se encuentra con un buen grado de conservación, ya que fue olvidado el tramo del camino por la nueva carretera, no contiene alteraciones sustantivas. Incluso ese territorio está constituido por ejidos en los que se practica la siembra, pero tanto el lugar de ubicación del inmueble como el camino que lleva a él es visible.

### **Agresiones:**

Se constituyen por la desecación del entorno debido a la construcción de presas y represas sobre el río Florido y la consecuente redistribución del agua para consumo urbano, sobre todo en las poblaciones aledañas más importantes como son las Nieves, Coronado, López, Allende, Parral y Jiménez

### **Propuestas de actuación:**

Desarrollo de un proceso de declaratoria federal para el inmueble y para el entorno proporcional constituido por los límites correspondientes al antiguo Camino Real.

## **6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

### **Protección Jurídica del bien**

A escala local se intenta revalorar este tipo de espacios. A nivel regional estatal, se intenta aplicar la ley correspondiente. A nivel nacional debería formar parte de una declaratoria específica, además se encuentra protegido, debido a la fecha de su edificación, por la legislación federal.

**Protección jurídica del entorno**

La cuenca del Florido está considerada como una Zona de Protección Forestal de índole federal, y dentro del planteamiento global se establece la conservación del Área Natural Protegida.

**En su caso, declaración protectora:**

Si existe declaración protectora, sin embargo estas regulaciones aunque existen, no se aplican.

**Administración responsable:**

Para el entorno la regulación federal indica que es responsabilidad nacional; para el caso del bien inmueble, la regulación también debe ser nacional; pero es posible emitir una declaratoria a nivel estado ya que existe una ley a propósito del manejo del patrimonio cultural.

Sin embargo aunque la responsabilidad puede establecerse federal o estatal, el ejercicio práctico tardará en hacerse patente pues a nivel federal se cuenta con poco personal para ejercer esta acción y a nivel estado aún no está estructurado ni desarrollado institucionalmente el procedimiento de protección física.

**Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**

Bajo, existe desconocimiento del sentido de conservación del patrimonio cultural.

**7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

**Propietario:**

Privado – Arquidiócesis de Parral

**Uso:**

Seminario Diocesano.

**Fecha:** Junio de 2004

**Información proporcionada por:** María Cecilia Calderón Puente

**Asesor (es).** María Cecilia Calderón Puente

**PLANO DE UBICACIÓN**

Ver imágenes al final de la ficha

Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista en Valle de Allende.

Es posible también llegar a la fortificación que en la imagen se marca con un círculo rojo, por carretera, desde el este vía Valle de Allende y por el norte vía Parral.

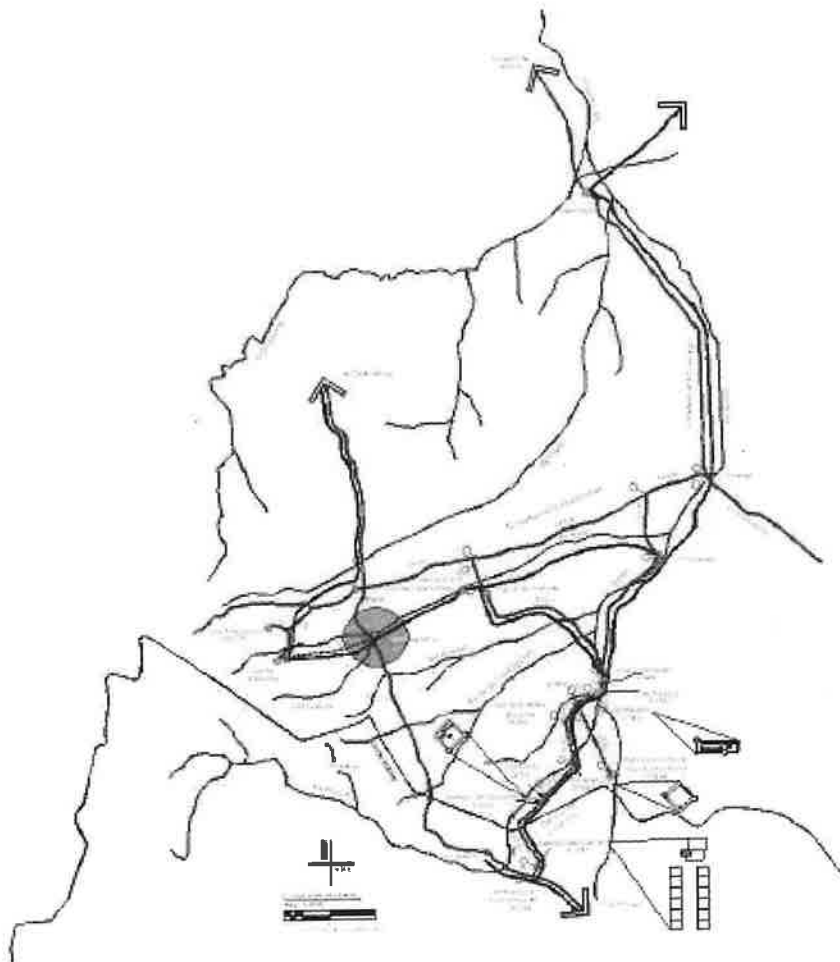
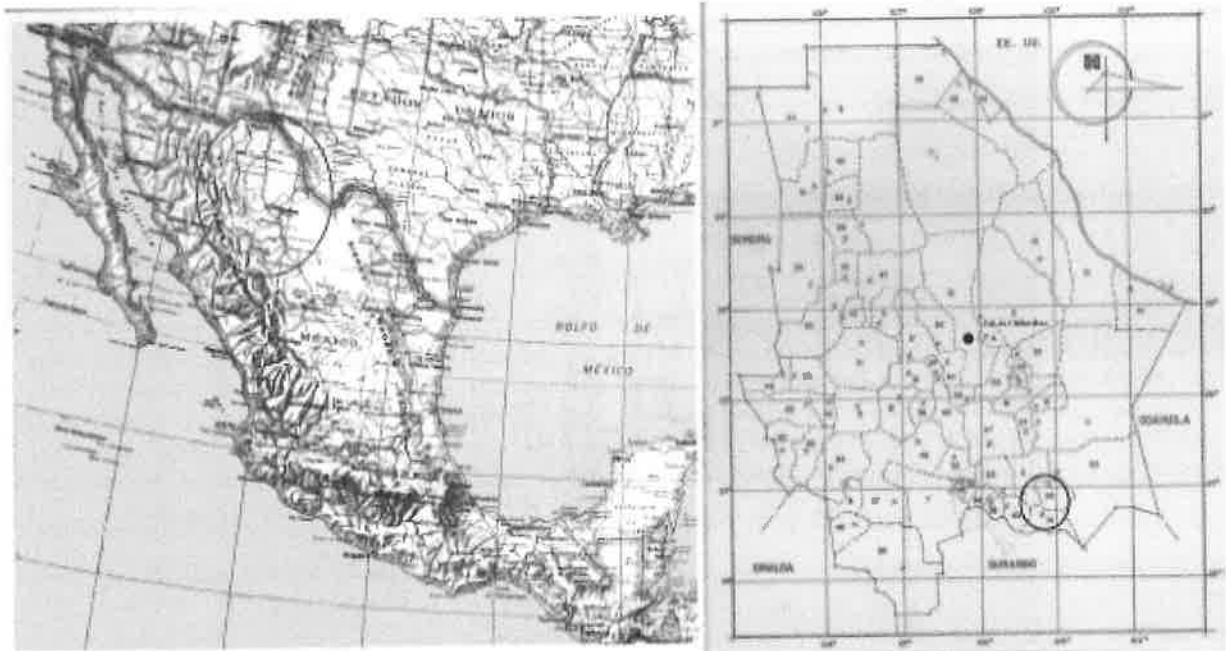
**PLANO DE LA PLANTA**

Ver imágenes al final de la ficha

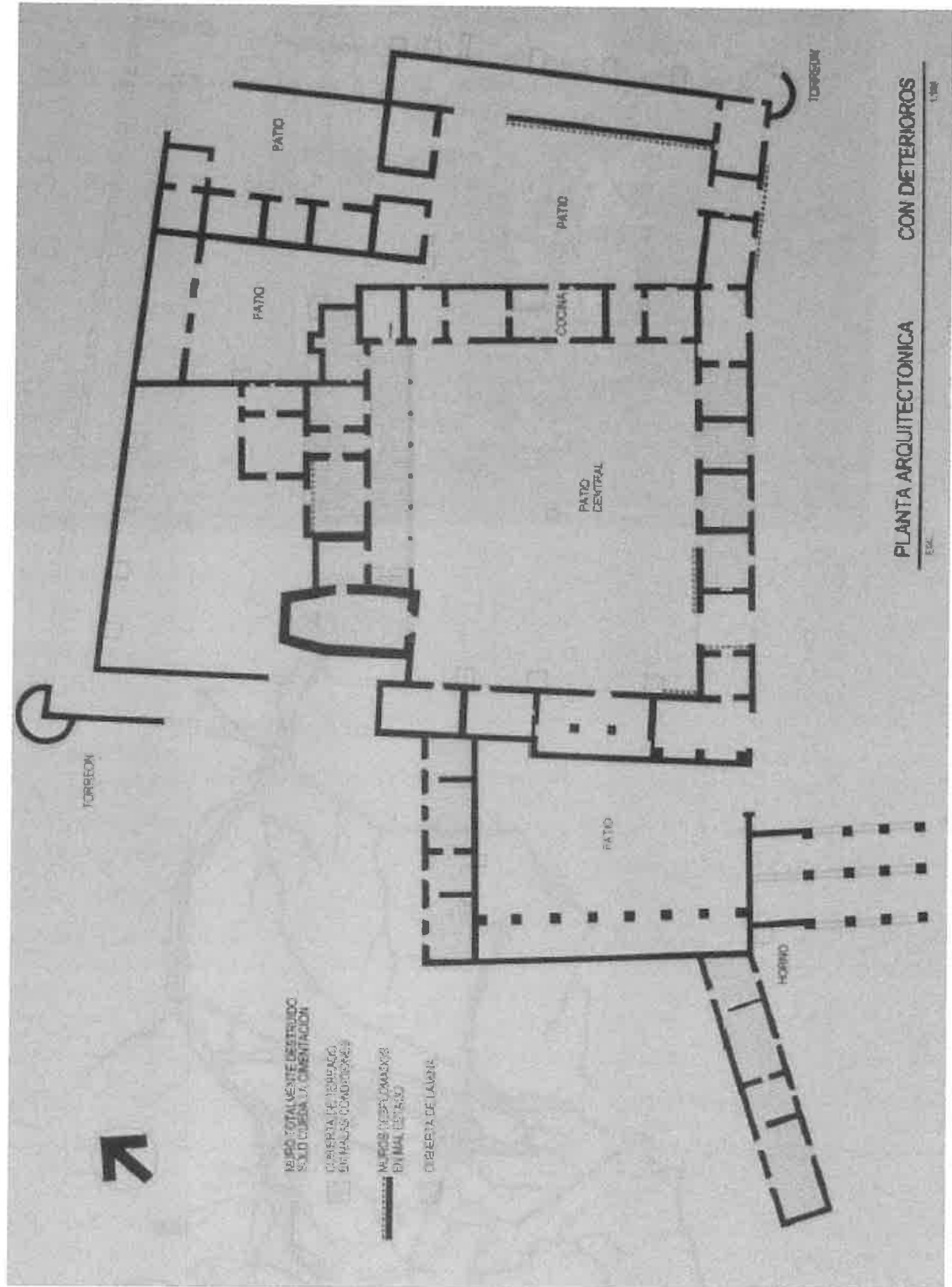
**Referencia de autor y época**

**Autor:** desconocido – época: inicio siglo XVII

Emplazamiento geográfico.



## PLANO DE LA PLANTA



Referencia de autor y época

Autor: desconocido - época: inicio siglo XV

**FOTOGRAFÍAS**



**Torre este de Sombrerillo**



**Torre este y muro noreste**



**Patio principal**



**Torre este y muro noreste**



**Patio norte-centro**





Torre oeste y muro noroeste



Ala sur y sustitución cubiertas



Arcada en patio interior



Arcada en patio interior



Ménsula de arcada



Interior restaurado



Capilla externa



Redondel externo



Capilla externa



Redondel externo



Redondel externo

**Autora de las fotografías: María Cecilia Calderón Puente**





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO DE FORTIFICACIONES DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Presidio de Marteleño	México

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Coronado
- **Comarca:** n/a
- **Provincia:** n/a
- **Comunidad o región:** n/a
- **Estado (en el caso de Federaciones de Estados):** Chihuahua

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:** Coordenadas geográficas, UTM  
(Aproximadas)  
Latitud norte: 26°41'      Longitud oeste: 105°12'      UTM: no disponible
- **Altitud:** 1460m.

- **Entorno:**

Complejo aislado, cuyo entorno natural, por el noroeste se encuentra bordeado por la cuenca principal del río Florido, por el suroeste existe una plataforma que se alarga de norte a sur. Hacia el mismo noroeste, se pueden apreciar los diversos valles que integran la cuenca del Florido. Vegetación de desierto: bara prieta, cardenche, nopal, huizache, mezquite, entre otros.

- **Accesos:**

Por el norte, el camino real que lleva al ingreso a San Javier del río Florido, hoy Villa Coronado, en el estado de Chihuahua, por el suroeste el camino real que lleva al presidio Ojo Blanco en el mismo estado de Chihuahua.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

– **Tipología:**

En el septentrión novohispano, las fortificaciones reciben el nombre genérico de presidios. Este edificio es uno de tres ubicados entre las dos antiguas poblaciones una en el Estado de Chihuahua, San Javier del Río Florido (hoy Villa Coronado) y Torreón de Cañas ubicada en el Estado de Durango 40km., se le ha dado la denominación de *cuadra de posta o descanso*, puesto que la distancia que una persona con algún cargamento recorre por día en caminos sinuosos es de cuando más diez kilómetros, no siendo entrenado para acciones de índole militar. Es posible que este camino era recorrido cotidianamente.

– **Planta:**

El inmueble correspondiente a este inventario tiene una planta rectangular, con torreones de planta circular en dos de los cuatro extremos estratégicos, uno ve hacia el camino al norteesuroeste y el otro hacia el sureste-este.

– **Elementos constructivos:**

Dos torreones con accesos por su parte baja, de una dimensión aproximada de 60x60cm., patio central y zona de abrevaderos.

– **Materiales de construcción:**

Adobe, madera y piedra

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Época de construcción:**

Es posible estimar que su época de construcción se remonta al siglo XVII, ya que fue el periodo más relevante de incursión al septentrión novohispano; y dado su estado físico y la inexistencia de registros históricos al respecto resulta difícil ubicar el año exacto de su edificación

– **Constructor:**

Desconocido al momento

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Desconocido al momento.

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

Desconocido al momento

– **Historia:**

Por relatos de algunos historiadores regionales así como de un documento encontrado en el Archivo Parroquial de Valle de Allende, Chih., sabemos que los recorridos del Camino Real consideran para su existencia, lugares para recambio de caballos y protección de los viajeros.

– **Bibliografía:**

Archivo Parroquial de Valle – Carlos III. Ordenanza General de Correos Postal Caminos y demás Ranchos Agregados a la Superintendencia General de Orden Superior Madrid, en la Imprenta Real. Año de 1794.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Su función dentro del sistema defensivo consiste en brindar abrigo a cada determinada distancia a los viajeros del camino. Las distancias entre fortificaciones y fortificaciones y estas con ciudades varían de 10 a 20 kilómetros, lo cual permite que trayectos a pie en territorios escarpados pueden realizarse sin problema en una jornada.

– **Valoración histórica y cultural:**

Cuenta con valor geoestratégico ya que la ubicación de los torreones se encuentra hacia el área plana que es por donde con mayor certeza llegarán los ataques, las zonas hacia las vertientes de los ríos de alguna forma están protegidas, además de que la visual hacia los valles es directa sin necesidad de aquellos elementos.

El valor local con el que cuenta es relevante pues se distingue con toda facilidad el sistema de comunicación y protección de viajeros en toda la cuenca del río Florido que inicia en el pueblo llamado Las Nieves en el estado de Durango y termina por el oeste en el pueblo de San Bartolomé, hoy Valle de Allende y por el este, con el antiguo presidio de Guajoquilla, hoy ciudad Jiménez, ambos desarrollos urbanos pertenecientes al estado de Chihuahua, al involucrar este inmueble en un sistema de defensa regional, es evidente que cuenta con valor regional.

Por su parte, el valor universal se distingue ya que es posible leer en la cuenca del Florido la estrategia de vida desde los albores de la colonización española hasta el florecimiento de una pujante zona conocida hasta la segunda mitad del siglo XIX, como el granero del estado de Chihuahua.

## 5. CONSERVACIÓN

– **Estado de conservación del bien:**

Malo, el inmueble se encuentra prácticamente en ruinas y los dos torreones seguramente no alcanzan siquiera la mitad de la altura original.

– **Autenticidad del bien:**

Es de fácil lectura su disposición original, ya que no ha sufrido cambios en su distribución, salvo la construcción de los abrevaderos y una pared de concreto, espacio que hoy es utilizado para reposar ganado.

– **Integridad del bien:**

Se han perdido todas las cubiertas así como los muros perimetrales que en el plano se marcan con línea entrecortada.

– **Estado de conservación del entorno:**

El estado de conservación del entorno es bueno, ya que el camino actual formado por la carretera 45, no pasa por este tramo de aproximadamente cincuenta y seis kilómetros

– **Autenticidad del entorno:** El entorno es de naturaleza paisajística.

– **Integridad del entorno:**

El entorno se encuentra con un buen grado de conservación, ya que fue olvidado el tramo del camino por la nueva carretera, no contiene alteraciones sustantivas. Incluso ese territorio está constituido por ejidos en los que se practica la siembra, pero tanto el lugar de ubicación del inmueble como el camino que lleva a él es visible.

– **Agresiones:**

Se constituyen por la desecación del entorno debido a la construcción de presas y represas sobre el río Florido y la consecuente redistribución del agua para consumo urbano, sobre todo en las poblaciones aledañas más importantes como son las Nieves, Coronado, López, Allende, Parral y Jimenez

– **Propuestas de actuación:**

Desarrollo de un proceso de declaratoria federal para el inmueble y otro de índole estatal para el entorno proporcional constituido por los límites correspondientes al antiguo Camino Real. Consolidación de los elementos que subsisten en el inmueble, desarrollo de un programa de conservación de éstos y su consecuente uso al público de índole turismo cultural.

**6. PROTECCIÓN JURÍDICA,  
ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

– **Protección Jurídica del bien:**

No existe ningún tipo de plan de protección. A escala local se intenta revalorar este tipo de espacios. A nivel regional estatal, se intenta aplicar la ley correspondiente. A nivel nacional debería formar parte de una declaratoria específica, además se encuentra protegido, debido a la fecha de su edificación, por la legislación federal.

– **Protección jurídica del entorno**

La cuenca del Florido está considerada como una Zona de Protección Forestal de índole federal, y dentro del planteamiento global se establece la conservación del Área Natural Protegida.

– **En su caso, declaración protectora:**

Si existe declaración protectora, sin embargo estas regulaciones aunque existen, no se aplican.

– **Administración responsable:**

Para el entorno la regulación federal indica que es responsabilidad nacional; para el caso del bien inmueble, la regulación también debe ser nacional; pero es posible emitir una declaratoria a nivel estado ya que existe una ley a propósito del manejo del patrimonio cultural. Sin embargo aunque la responsabilidad puede establecerse federal o estatal, el ejercicio práctico tardará en hacerse patente pues a nivel federal se cuenta con poco personal para ejercer esta acción y a nivel estado aún no está estructurado ni desarrollado institucionalmente el procedimiento de protección física.

– **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**

Bajo, existe desconocimiento del sentido de conservación del patrimonio cultural.

**7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

– **Propietario:**

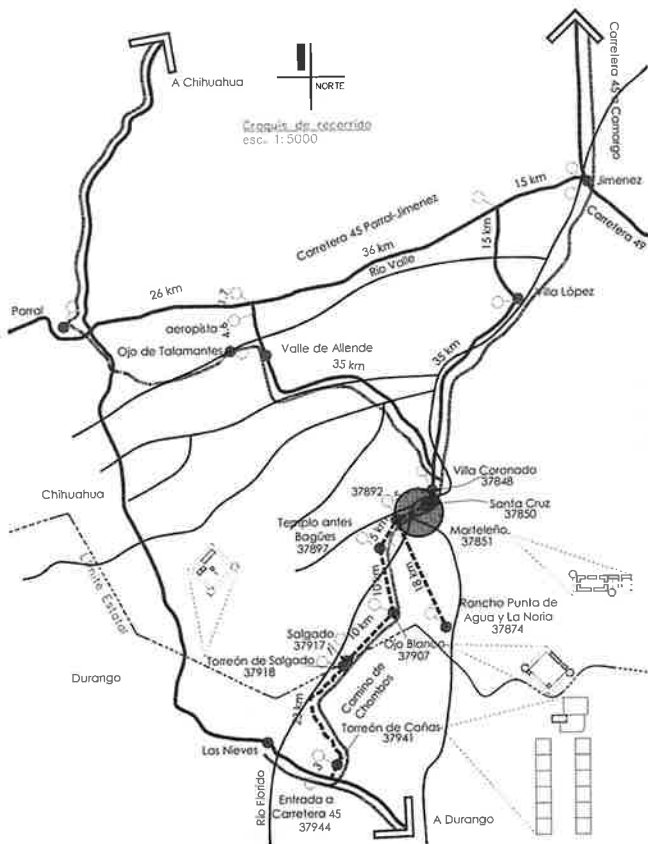
Privado – ejidal. De nombre desconocido

– **Uso:**

Área temporal de reposo de ganado.

Fecha: -----Mayo de 2002----- Información proporcionada por: María Cecilia Calderón Puente  
Asesor (es). María Cecilia Calderón Puente-----

## PLANO DE UBICACIÓN

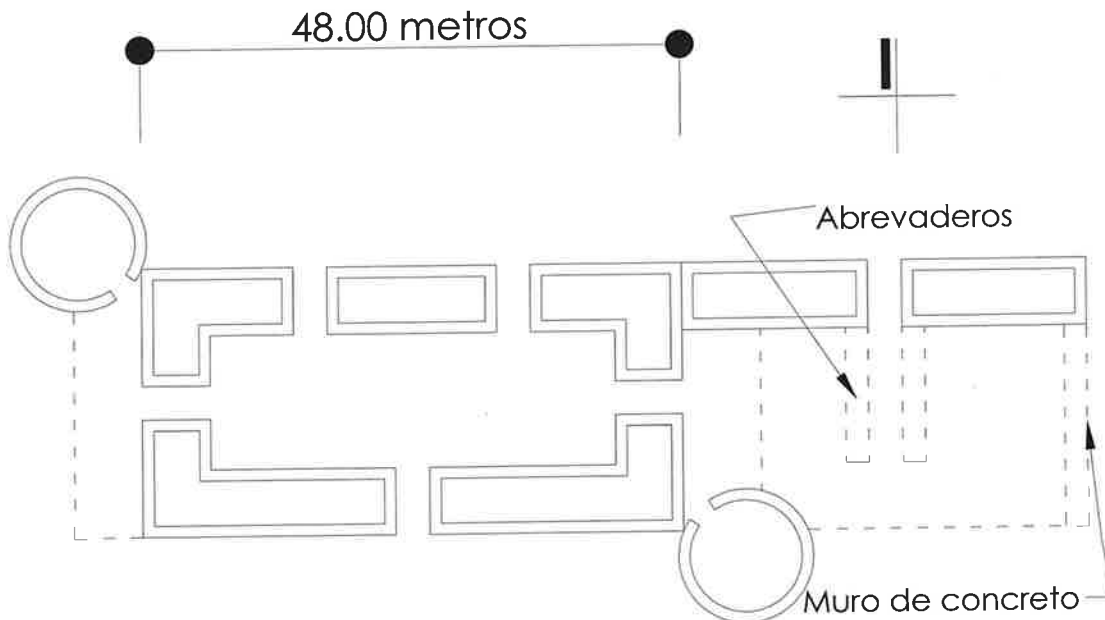


Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista a 40km hacia el noroeste, de Villa Coronado.

Es posible también llegar a la fortificación que en la imagen se marca con un círculo achurado en rojo, por carretera, desde el noreste vía Valle de Allende y por el noroeste vía Villa López.

Y recorrer posteriormente tres kilómetros más hacia el sur por terracería.

## PLANO DE LA PLANTA



### Referencia de autor y época

Autor desconocido, época siglo XVII



## FOTOGRAFÍAS





**Relación fotográfica:**

- 05 Marteleño, vista general desde el Camino Real
- 06 Marteleño, vista del torreón noroeste
- 07 Marteleño, vista del acceso principal por Camino Real
- 08 Marteleño, vista 360 grados por patio interior
- 09 Marteleño, vista del torreón sureste
- 10 Marteleño, vista desde los abrevaderos

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente





CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO DE FORTIFICACIONES DEL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

DENOMINACIÓN	PAÍS
Presidio Ojo Blanco	México

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

- **Municipio:** Coronado
- **Comarca:** n/a
- **Provincia:** n/a
- **Comunidad o región:** n/a
- **Estado (en el caso de Federaciones de Estados):** Chihuahua

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

- **Localización:** Coordenadas geográficas, UTM  
(Aproximadas)  
Latitud norte: 26°33'                      Longitud oeste: 105°20'      UTM: no disponible
- **Altitud:** 1500m.
- **Entorno:**

Complejo aislado, cuyo entorno natural, por el noroeste se encuentra bordeado por la cuenca principal del río Florido, por el sureste existe una plataforma que se alarga de norte a sur. Hacia el mismo noroeste, se pueden apreciar los diversos valles que integran la cuenca del Florido. Vegetación de desierto: vara prieta, cardenche, nopal, huizache, mezquite, entre otros.

- **Accesos:**

Por el norte, el camino real que lleva al presidio Marteleño en el estado de Chihuahua, por el suroeste el camino real que lleva al presidio Torreón de Salgado en el estado de Durango.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

– **Tipología:**

En el septentrión novohispano, las fortificaciones reciben el nombre genérico de presidios.

– **Planta:**

El inmueble correspondiente a este inventario tiene una planta casi cuadrada, con torreones de planta circular en dos de los cuatro extremos estratégicos.

– **Elementos constructivos:**

Dos torreones con accesos por su parte baja, de una dimensión aproximada de 60x60cm., y patio central.

– **Materiales de construcción:**

Adobe, madera y piedra

### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

– **Época de construcción:**

Es posible estimar que su época de construcción se remonta al siglo XVII, ya que fue el periodo más relevante de incursión al septentrión novohispano; y dado su estado físico y la inexistencia de registros históricos al respecto resulta difícil ubicar el año exacto de su edificación

– **Constructor:**

Desconocido al momento

– **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Desconocido al momento.

– **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

Desconocido al momento

– **Historia:**

Por relatos de algunos historiadores regionales así como de un documento encontrado en el Archivo Parroquial de Valle de Allende, Chih., sabemos que los recorridos del Camino Real consideran para su existencia, lugares para recambio de caballos y protección de los viajeros.

– **Bibliografía:**

Archivo Parroquial de Valle – Carlos III. Ordenanza General de Correos Postal Caminos y demás Ranchos Agregados a la Superintendencia General de Orden Superior Madrid, en la Imprenta Real. Año de 1794.

– **Función dentro del sistema defensivo:**

Su función dentro del sistema defensivo consiste en brindar abrigo a cada determinada distancia a los viajeros del camino. Las distancias entre fortificaciones y fortificaciones y estas con ciudades varían de 10 a 20 kilómetros, lo cual permite que trayectos a pie en territorios escarpados pueden realizarse sin problema en una jornada.

– **Valoración histórica y cultural:**

Cuenta con valor geoestratégico ya que la ubicación de los torreones se encuentra hacia el área plana que es por donde con mayor certeza llegarán los ataques, las zonas hacia las vertientes de los ríos de alguna forma están protegidas, además de que la visual hacia los valles es directa sin necesidad de aquellos elementos.

El valor local con el que cuenta es relevante pues se distingue con toda facilidad el sistema de comunicación y protección de viajeros en toda la cuenca del río Florido que inicia en el pueblo llamado Las Nieves en el estado de Durango y termina por el oeste en el pueblo de San Bartolomé, hoy Valle de Allende y por el este, con el antiguo presidio de Guajoquilla, hoy ciudad Jiménez, ambos desarrollos urbanos pertenecientes al estado de Chihuahua, al involucrar este inmueble en un sistema de defensa regional, es evidente que cuenta con valor regional.

Por su parte, el valor universal se distingue ya que es posible leer en la cuenca del Florido la estrategia de vida desde los albores de la colonización española hasta el florecimiento de una pujante zona conocida hasta la segunda mitad del siglo XIX, como el granero del estado de Chihuahua.

## 5. CONSERVACIÓN

– **Estado de conservación del bien:**

Malo, el inmueble se encuentra prácticamente en ruinas y los dos torreones seguramente no alcanzan siquiera la mitad de la altura original.

– **Autenticidad del bien:**

Es de fácil lectura su disposición original, ya que no ha sufrido cambios en su distribución

– **Integridad del bien:**

Se han perdido todas las cubiertas así como los muros perimetrales que en el plano se marcan con línea entrecortada.

– **Estado de conservación del entorno:**

El estado de conservación del entorno es bueno, ya que el camino actual formado por la carretera 45, no pasa por este tramo de aproximadamente cincuenta y seis kilómetros

– **Autenticidad del entorno:**

El entorno es de naturaleza paisajística.

– **Integridad del entorno:**

El entorno se encuentra con un buen grado de conservación, ya que fue olvidado el tramo del camino por la nueva carretera, no contiene alteraciones sustantivas. Incluso ese territorio está constituido por ejidos en los que se practica la siembra, pero tanto el lugar de ubicación del inmueble como el camino que lleva a él es visible.

– **Agresiones:**

Se constituyen por la desecación del entorno debido a la construcción de presas y represas sobre el río Florido y la consecuente redistribución del agua para consumo urbano, sobre todo en las poblaciones aledañas más importantes como son las Nieves, Coronado, López, Allende, Parral y Jiménez

– **Propuestas de actuación:**

Desarrollo de un proceso de declaratoria federal para el inmueble y otro de índole estatal para el entorno proporcional constituido por los límites correspondientes al antiguo Camino Real.

Consolidación de los elementos que subsisten en el inmueble, desarrollo de un programa de conservación de éstos y su consecuente uso al público de índole turismo cultural.

<b>6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL</b>
--

– **Protección Jurídica del bien:**

No existe ningún tipo de plan de protección. A escala local se intenta revalorar este tipo de espacios. A nivel regional estatal, se intenta aplicar la ley correspondiente. A nivel nacional debería formar parte de una declaratoria específica, además se encuentra protegido, debido a la fecha de su edificación, por la legislación federal.

– **Protección jurídica del entorno**

La cuenca del Florido está considerada como una Zona de Protección Forestal de índole federal, y dentro del planteamiento global se establece la conservación del Área Natural Protegida.

– **En su caso, declaración protectora:**

Si existe declaración protectora, sin embargo estas regulaciones aunque existen, no se aplican.

– **Administración responsable:**

Para el entorno la regulación federal indica que es responsabilidad nacional; para el caso del bien inmueble, la regulación también debe ser nacional; pero es posible emitir una declaratoria a nivel estado ya que existe una ley a propósito del manejo del patrimonio cultural.

Sin embargo aunque la responsabilidad puede establecerse federal o estatal, el ejercicio práctico tardará en hacerse patente pues a nivel federal se cuenta con poco personal para ejercer esta acción y a nivel estado aún no está estructurado ni desarrollado institucionalmente el procedimiento de protección física.

– **Grado de implicación social de la población en la protección del bien:**

Bajo, existe desconocimiento del sentido de conservación del patrimonio cultural.

**7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

– **Propietario:**

Privado – ejidal. De nombre desconocido

– **Uso:**

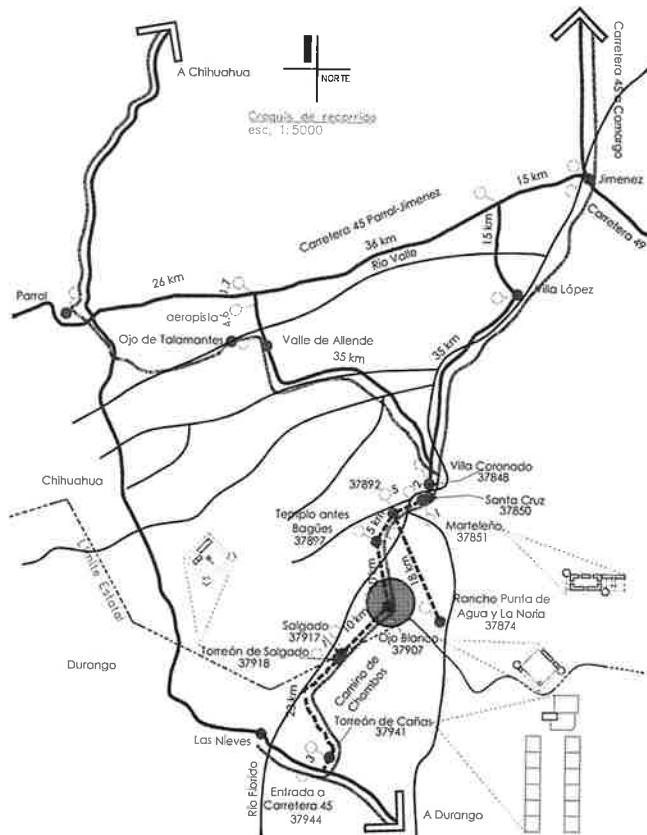
Ningún uso. Total abandono.

Fecha: -----Mayo de 2002----- Información proporcionada por: María Cecilia Calderón Puente

Asesor (es). María Cecilia Calderón Puente-----



## PLANO DE UBICACIÓN

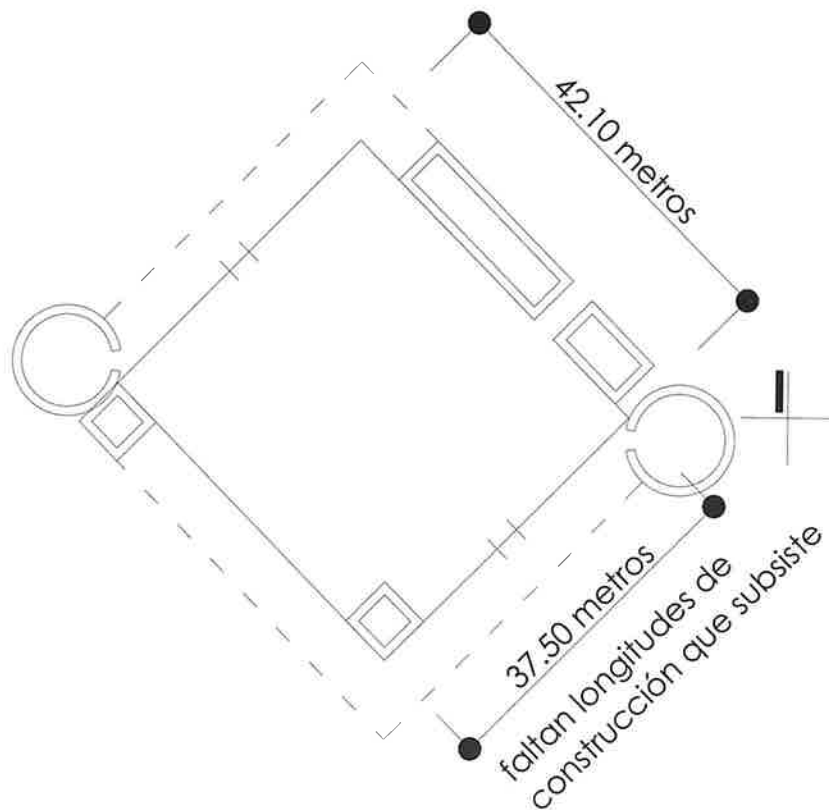


Se ubica en el norte mexicano, se puede acceder a la zona por vía terrestre o aérea, ya que existe una aeropista a 40km hacia el noroeste, de Villa Coronado.

Es posible también llegar a la fortificación que en la imagen se marca con un círculo achurado en rojo, por carretera, desde el noreste vía Valle de Allende y por el noroeste vía Villa López.

Y recorrer posteriormente por terracería, veintitres kilómetros más hacia el sur.

## PLANO DE LA PLANTA



### Referencia de autor y época

Autor desconocido, época siglo XVII

FOTOGRAFÍAS





**Relación fotográfica:**

- 23 Ojo Blanco, vista general
- 24 Ojo Blanco, vista 360 grados por patio interior
- 25 Ojo Blanco, vista de torreón
- 26 Ojo Blanco, vista de muros que subsisten
- 27 Ojo Blanco, vista de muros que subsisten

**Autora de las fotografías:** María Cecilia Calderón Puente



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE CIUDADES Y POBLACIONES HISTÓRICAS

**DENOMINACIÓN:** Ciudad del Espíritu Santo de Esparza

**PAÍS:** Costa Rica.

### UBICACIÓN

**LOCALIZACIÓN (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)**

Cantón Segundo de la Provincia de Puntarenas

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO (Coordenadas geográficas, UTM, Altitud sobre el nivel del mar)**

**Coordenadas Geográficas:** 9° 59 minutos 28 segundos de Latitud Norte y 84° 40 minutos y 05 segundos de Longitud Oeste.

**Altitud:** La ciudad de Esparza, Distrito 1° se encuentra a 208 metros sobre el nivel del mar.

**UTM:** (no es oficial en Costa Rica)

**MAPA DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS (a escala nacional, regional y local)**

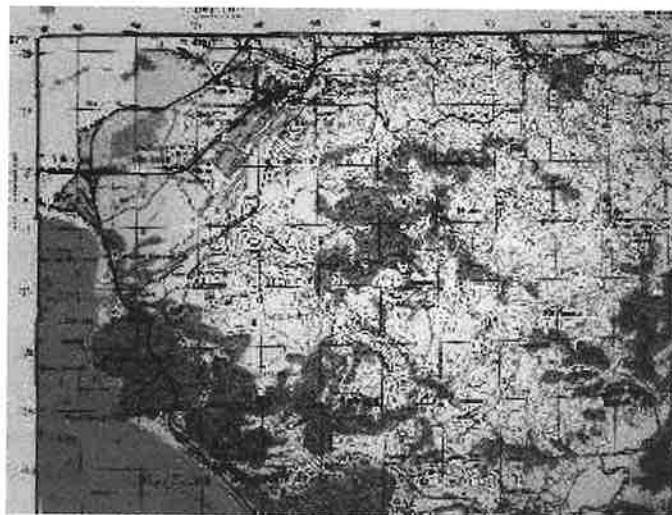
**MAPA CONTEXTUAL DE LA CIUDAD EN EL TERRITORIO (resaltando las vías de comunicación existentes en el contexto regional y, en su caso, nacional e internacional)**



Ruta Cartago-Esparza



Ruta Cartago-Esparza-Nicaragua



Meseta-Esparza-Panamá

### PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

**ÉPOCA DE FUNDACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias, particularmente en aquellos casos en que tenga especial relación con el diseño de las vías de comunicación de la época)**

La ciudad fue fundada en diciembre de 1574 como ciudad del Espíritu Santo por Alonso Anguciana de Gamboa Gobernador Interino de la Provincia de Costa Rica, después de que por la fuerza en un juicio criminal, obligó a las gentes a trasladarse desde Aranjuez hasta este nuevo sitio.

El poblado de Aranjuez, había sido fundado en 1569, Por el entonces gobernador Perafán de Rivera quien había sido la autoridad responsable del reparto de encomiendas en 1569.

Tres años después Diego De Artieda Cherino, oriundo de Esparza de Salazar población cercana a Navarra y el País Vasco, llega como gobernador de Costa Rica y rehabilita el puerto de la Caldera en el Pacífico Central, como puerto oficial de altura de la provincia de Costa Rica.

A la ciudad se le nombra como Ciudad del Espíritu Santo de Esparza.

**FUNCIÓN (de origen y cambios posteriores: capilla, posta, fuerte, puerto, centro de producción minero o agropecuario o industrial, abastecimiento, cabecera política o administrativa, etc.)**

Los límites de la ciudad se marcaban desde el Río Tempisque al Norte hasta el Río Grande de Tárcoles. Fue en estas áreas donde se inicio la ganadería de expansión, especialmente en los valles de Bagaces que entonces estaban en la jurisdicción de Esparza.

Esparza fue la población mas importante de Costa Rica como punto de partida hacia la colonización del norte del país, y el Puerto de la Caldera remozado en 1577 por Diego de Artieda. Caldera ha sido un puerto de vital importancia para el país, histórico y funcionalmente. Recientemente fue renovada su infraestructura siendo en la actualidad el principal puerto del Pacífico de Costa Rica, tanto para el comercio como para el turismo de cruceros.

En esparza como en muchas de las ciudades coloniales españolas, lo que hubo en un principio era una parroquia, las casas de familias principales alrededor de la plaza central o Plaza Mayor. También hubo en este caso un convento, el de San Francisco, que sobrevive hasta los 1800. actualmente no hay restos de éste conjunto.

Como toda ciudad primada española se funda en forma de damero a partir de la plaza con el costado este para la iglesia y el sur para el cabildo, y en medio iba el camino Real que comunicaba Cartago con la audiencia de Guatemala sobre esa vía, y que tenía en Esparza un punto de sesteo.

El camino hacia el puerto y como en la mayoría de sus tramos era camino de mulas y eventualmente el uso de lanchas de remo, o canoas en las partes fluviales.

Esparza esta situada en la mitad del camino que une a Costa Rica con Nicaragua , con la creación del puerto de Caldera por Diego Artieda de Chirinos, se crea un camino entre Esparza y este primer puerto del pacífico de Costa Rica para seguir de ahí en adelante tierra adentro hacia Nicaragua por la península de Nicoya.

**CANTIDADES DE POBLACIÓN (datos sucesivos, con fechas. De ser posible, incluya información sobre procesos migratorios relacionados con el uso de los itinerarios históricos)**

En sus comienzos la población de Esparza no pasaba de 24 familias entre mulatos, negros y algunos libres. Estaban también los pueblos de indios aledaños que eran Garabito y Chomes.

A partir de las invasiones piráticas muchos de los pobladores se ubicaron tierra adentro, en los valles de Bagaces arriba del Río Barranca lo que le dio a esta zona una recolonización y el inicio de la ganadería de pastoreo intensivo, hoy en día parte de la identidad cultural de la zona. (arquitectura de casonas de madera en haciendas ganaderas, corrales de piedra, caminos, puentes y otros servicios propios de la actividad)

La población fue poca y la indígena disminuyendo por la sobreexplotación y las enfermedades. A su vez hubo una migración de mulatos y negros libres, que forman las poblaciones ladinas como Cañas, Bagaces, y la misma Esparza.

Actualmente los Barrios que circundan la ciudad de Esparza en el Distrito Central son: Marañoal,(parte) Mojón, Tejar, y los poblados de Artieda, Cabezas, Caldera, Gregg, Humo, Mata de Limón, Mojoncito, pande Azúcar

Otros distritos son: San Juan Grande, Machacona, San Rafael, San Jerónimo

**Censos poblacionales existentes**

**AÑO 2000**

23,963 habitantes 11,997 h 11966m 13,561 urbano 10,402 rural

**AÑO 1984**

14,998 habitantes 7,602h 7,396m 7,030 urbano 7,968 rural

**AÑO 1973**

6,686 habitantes 3,247h 3,439m 4,669 urbano 1,987 rural

**AÑO 1963**

4,895 habitantes 2,366h 2,529m 2,860 urbano 2,035 rural

**AÑO 1950**

2,758 habitantes 1,324h 1,434m 1,925 urbano 833 rural

**AÑO 1892**

3,298 habitantes 1,724h 1574m

**AÑO 1883**

2,441 habitantes 1,287h 1,154m

**AÑO 1864**

679 habitantes

## **TIPOLOGÍA DE LA TRAZA**

Los cuadrantes de la ciudad fueron hechos en forma damero en cuadras de cien por cien varas, de acuerdo a los dictados de la época y se repartían en solares de cuarto de manzana cada solar.

La Calle Real, era parte del Camino Real que venía desde Cartago, camino prácticamente transitado solo en verano (meses de diciembre a mayo). Otros barrios de indios aledaños eran Bagaces, Abangares y Chomes.

**IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc. Resalte los procesos relacionados con la utilización de los itinerarios culturales asociados con la ciudad histórica. P. Ej.: Movimientos poblacionales relacionados con rutas de peregrinación, influencia histórico-cultural recibida a través del camino, procesos comerciales, etc.)**

Esparza es la segunda ciudad histórica de Costa Rica, después de Cartago la Capital Colonial y fue sede administrativa y de expansión hacia el Pacífico Central y Norte.

Esparza es Ciudad Primada, en Costa Rica, y la sede del puerto más importante del Pacífico (Caldera) en la época colonial, durante los inicios de la República, y hasta la actualidad, y desde donde se movilizaba todo el comercio hacia Panamá, y resto de los territorios de la Corona Española. Hoy en día Puerto por el cual se comunica a Costa Rica con el mundo, por el Océano Pacífico.

A pesar del alejamiento entre Esparza y Cartago, hay una comunicación por tierra entre Grandá y León de Nicaragua, Esparza y Cartago y por supuesto entre el Puerto de Caldera por donde entró mucho del consumo suntuario de contrabando de telas, y otros bienes en las épocas de la colonia.

Esparza cumplió un papel vital en el desarrollo de la zona norte de Costa Rica. Y es la única ciudad fundada en época colonial española que conserva su misma ubicación y emplazamiento. El resto de ciudades fundadas por españoles en Costa Rica fueron cambiadas de sus sitios por razones varias.

**PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS (Resaltando, en su caso, los hechos históricos relacionados con el uso histórico de los itinerarios culturales)**

Fundación en 1574

De 1574 a 1686 fue invadida por piratas y ocurre un resquebrajamiento de la economía y del orden social, lo que hace que muchos pobladores emigren hacia tierras adentro comenzando el auge de los mercados del Norte por la cría de ganado promoviendo no solo la emigración de los Esparzanos sino también de los Cartagos inclusive hacia aquella zona.

Decreto legislativo 63 del 4 de noviembre de 1825 ya se menciona a Esparza como ciudad.

Decreto 167 del 7 de diciembre de 1848 (pueblo distrito que tiene como cabecera a Puntarenas)

Decreto 39 del 6 de noviembre de 1851 (El distrito de Esparza se separa de la Gobernación de Alajuela y pasa a Comarca de Puntarenas, limitando con San Ramón.

Decreto Legislativo del 30 de agosto de 1868 (límites del Cantón de San Mateo, colindante con esta unidad administrativa.)

Decreto Ejecutivo 4 del 24 de febrero de 1869 (se menciona a Esparza como cantón separado de Puntarenas).

Acuerdo 56 del 3 de setiembre de 1879 Se cambia el nombre de ESPARZA POR ESPARTA)

Decreto Legislativo 42 del 17 de julio de 1916 (fijan límite cantón Montes de Oro colindante con este otro cantón)

Decreto legislativo del 16 de febrero de 1939 entre otros se establece el Río Jesús María como límite del territorio de Esparza).

Ley 3549 del 20 de noviembre de 1965 (límites de Barranca y Jacó distritos de Puntarenas colindantes con este cantón.

Ley 3722 del 31 de julio de 1966 (límites del distrito Jesús María del cantón de San Mateo colindante con esta Unidad Administrativa)

Decreto ejecutivo 3752-G del 6 de Mayo de 1974 (se restituye el nombre de Esparza al cantón 2 de Puntarenas y a la ciudad cabecera del mismo nombre de Espíritu Santo al distrito 1)

Ley 6512 del 25 de setiembre de 1980 (límite del Cantón de Garabito colindante con Esparza)

## **LA CIUDAD HISTÓRICA EN EL CONTEXTO DE LAS COMUNICACIONES**

**RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (Especifique la información relativa a las vías de comunicación en las diversas etapas históricas; las redes de comercio, intercambio, etc., de las que haya formado parte en las diversas etapas históricas; y los datos actuales sobre la ciudad en relación con las vías de comunicación)**

Con respecto a los caminos, es La Calle Real la vía principal dentro de la ciudad y el Camino Real entre ésta y las zonas rurales.

La vía marítima es muy importante para la zona, así el puerto del Caldera, las relación fluviales y del ferrocarril que unía a Esparza con Puntarenas a finales del siglo XIX, luego a la Capital de Costa Rica con Puntarenas han jugado un papel muy importante en el desarrollo económico y social y turístico de Costa Rica.

En 1943 que se inicia la construcción del la Carretera Interamericana utilizando algunas partes preexistentes del camino Real. Esta carretera es actualmente el eje principal de comunicación de las Poblaciones de la Meseta Central con el Guanacaste. Esparza sigue siendo un punto obligado de sesteo entre la Capital y Guanacaste.

La construcción actual de la Carretera Costanera igualmente toca Esparza por su Puerto de Caldera, y desde Caldera se esta construyendo la principal vía de comunicación entre la Capital de la República y el punto mas cercano al Océano Pacífico, siempre Caldera.

### **DISEÑO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN RELACIONADAS CON LA CIUDAD (Especifique el tipo de redes de comunicación de las que formó y forma parte de la ciudad)**

### **LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD HISTÓRICA (Especifique la información disponible sobre los recorridos históricos de las rutas que atravesaban la ciudad; cuando sea posible, incluso las que actualmente hayan desaparecido; y su relación con el diseño actual de la ciudad)**

La Calle Real sigue siendo un eje de entrada a la ciudad desde la actual carretera Interamericana hacia la ciudad.

Antiguas partes del Camino Real han desaparecido por el desuso, como ocurre con la carretera que unía Esparza con Caldera, cercano a la Cascabela, en algunos de sus puntos históricos han sido construidas viviendas en lo que era parte del camino.

Mas allá de la céntricas cuadras ortogonales del la ciudad comienzan los caminos serpenteados que se amoldan a la topografía del lugar.

Esparza esta asentada en una pequeña llanura, es una ciudad prácticamente plana, comparada con los lugares aledaños que si presentan mayores accidentes geográficos y los caminos se hacen mas sinuosos.

Desde la distancia en la ruta hacia el Océano Pacífico, Esparza desaparece de la vista, esto fue quizás una forma estratégica de protección natural en la ciudad en tiempos de la piratería.

La ciudad nunca fue amurallada, mas bien fue una ciudad abierta a los caminos que se abrían hacia el Norte del País y la Meseta Central

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD (Resaltando los casos de bienes relacionados con el camino y su funcionalidad: centros administrativos del camino, locales históricos de entidades relacionadas con la definición de normas aplicables al camino, postas, almacenes, sistemas defensivos, señales, signos y símbolos relacionados con el camino, centros de hospedaje, hospitales, templos, etc. Incluya información relativa al papel del elemento patrimonial respecto a la utilización del camino y la etapa correspondiente)**

El camino Real era usado básicamente en el verano, las fuertes lluvias que azotan este país tropical de mayo a noviembre hacen que los caminos se vuelvan prácticamente intransitables, cuando de barro se trata. Eran caminos de mulas y de a caballo principalmente.

Los poblados mas cercanos a Esparza eran: Aranjuez, Chomes, Lagartos, La Culebra, Abangaritos, Manzanillo, Cañas y Bagaces todos estos eran pueblos de sesteo, en las rutas hacia Nicaragua o hacia a la Audiencia de Guatemala.

### **Monumentos con Declaratoria de Patrimonio Nacional, bajo la ley 7555 están hasta el día de hoy:**

- El Cementerio Municipal.
- El Parque Central de Esparza
- La Iglesia del Espíritu Santo (patrona la candelaria)
- La Escuela Arturo Torres Martínez, (nombre dado a quien fuera el Primer Esparzano que saco doctorado en educación y primer director del la Escuela Normal de la ciudad de Heredia)
- La Estación de Ferrocarril de Caldera
- Los túneles de Cambalache y Miraflores
- La casa de la cultura Juan Bautista Matamoros que esta sobre la calle real



Entre otros bienes culturales construidos en Esparza y sus cercanías están el Punte de Hamaca de 200 metros de longitud sobre el Río Barranca, construido en la Administración del Lic. Ricardo Jiménez Oreamuno en 1928.

Casonas como la de la Hacienda La Cascabela, y otras casas de tipología arquitectónica propia de zonas costeras, en madera con corredores sobre basas.

## CONSERVACIÓN

### ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)

El Cementerio Municipal en regular estado de conservación

El Parque en buen estado de conservación)

La Iglesia en buen estado de conservación

La Escuela en buen estado de conservación

La Estación de Ferrocarril de Caldera en mal estado de conservación. Hay actualmente un proyecto de restauración por parte del Ministerio de Cultura.

Los túneles de Cambalache y Miraflores en regular estado de conservación .

La casa de la cultura esta en regular estado.

#### *Templo.*

El templo de la ciudad de Esparza. Es una edificación de inspiración neoclásica con una portada en piedra local, y resto de la construcción de mampostería de piedra y concreto. Tiene una planta en cruz latina y contiene una colección de vitrales de importante valor artístico.

Posee una torre-campanario central con cúpula coronada en cruz. Su estado de conservación es muy bueno.

#### *Parque*

El parque que esta enfrente del templo es un paraje de fresca sombra con plantas y árboles tropicales propias de la zona.

Su diseño arquitectónico corresponde a los conceptos decimonónicos de parque francés. Con aceras internas concéntricas al Kiosco, en geometrías triangulares, bancas y monumentos que acompañaban el Kiosco que era utilizado para los músicos municipales que entretenían a los visitantes especialmente los días de domingo. Esta en buen estado de conservación.

#### *El cementerio*

Este bien religioso y cultural es uno de los hitos mas importantes de la ciudad por su belleza de conjunto arquitectónico, estado de conservación y por los personajes ahí enterrados. Se tienen datos de personajes tales como los Príncipes de Prusia Alfredo y Carlota de Prusia, un expresidente de Nicaragua, y gran parte de los emigrantes italianos que llegaron a Puntarenas y eran enterrados en Esparza debido a que en este lugar no habían cangrejos como lo era en Puntarenas, que solían escarbar los enterramientos.

#### *La escuela*

Diseñada por el arquitecto costarricense José María Barrantes, uno de los mas prolíferos constructores de la primera mitad del siglo XX, esta escuela de diseño neo-colonial español es uno de los hitos mas importantes en el centro de la ciudad de Esparza.

#### *La estación del ferrocarril*

Como muchas de las estaciones del ferrocarril abandonadas en la década de los setentas, esta estación ha sido presa del olvido, abandono y malos usos. Es de una tipología propia de las estaciones del paífico central de Costa Rica. Construida en concreto con corredores perimetrales y grandes alerones, hoy en día esta en proceso de restauración por el Ministerio de Cultura. El ferrocarril será reinagurado en el mes de junio nuevamente en lo que respecta al tramo San José Puntarenas, pasando por esta estación.

#### *Los túneles de cambalache y miraflores*

Con la llegada de las emigraciones italianas, el trabajo de cantera se vio fortalecido por la experiencia de estos emigrantes que trabajaron no solo en estas zonas sino en la construcción del Ferrocarril al Atlántico en los mediados del S. XIX. Estos túneles están hechos íntegramente de piedra canteada, de una calidad poro usual en Costa Rica.

#### *La casa de la cultura*

Esta importante obra arquitectónica mas que por su tamaño es por tu tipología que sobresale en el contexto del centro de la ciudad de Esparza.

Elaborada en madera y emplazada en esquina tiene dos fachadas que poseen rítmicamente juegos de puertas y ventanas de predominio vertical. Una ventilación perimetral en la parte superior de las paredes exteriores, sobresale por su trabajo de madera calada.

Actualmente cumple un papel importante como centro de promoción cultural, a pesar de que su estructura esta pidiendo mantenimiento preventivo para su conservación.

**ESTADO DE CONSERVACIÓN O SITUACIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES O ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELLOS (Especifique si se conservan los trazados de antiguas rutas, su uso actual, su importancia para las comunicaciones en el interior de la ciudad y de ésta con el exterior, existencia de elementos patrimoniales –calzadas, protecciones, diseños, etc.- relacionados con la ruta histórica misma)**

Actualmente llegar a Esparza es fácil, ya sea desde el Puerto de Caldera o desde la Meseta Central, Esparza esta comunicada por buenos caminos.

La comunidad de Esparza realiza todos los años en el mes de mayo, las cabalgatas históricas, recorrido histórico-culturales y recreativos en que miembros de la comunidad y amigos de distintas partes del país se dan cita en la ciudad de Esparza para salir en caballo y en automóviles por los distintos distritos de la región, mucha veces por parte de las huellas del Camino Real o de la ruta del Arreo.

Una de las impulsoras de esta caminata es la Historiadora Claudia Quirós, quien ha desarrollado los mas importantes trabajos históricos de la región en particular la Ruta del Arreo. Actualmente la Sra. Quirós opta por el grado de Doctora en Historia en la Universidad de Costa Rica.

**AUTENTICIDAD (Formas, materiales y técnicas. En su caso, superposiciones posteriores con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados).**

La ciudad de Esparza como la gran mayoría de Ciudades en Costa Rica han sido transformadas prácticamente en su totalidad excepto en su traza urbana a manera general.

La autenticidad se puede definir en este caso solamente en lo que corresponde a su morfología urbana en planta. Los sistemas constructivos tradicionales han ido perdiendo vigencia ante la facilidad de nuevas técnicas y materiales que son utilizados en las construcciones, así las duras maderas y la antigua teja de barro ya no se usan sino exclusivamente para construcciones de lujo.

Sin embargo aun existe en la ciudad una fábrica de barro, donde se producen ladrillos, tejas y otros bienes cerámicos, pero con menos demanda que antes.

Actualmente hay 7 colegios de secundaria 3 públicos y 4 privados, una fundación de cultura la FUNDACION COYOCHÉ que es la que vela por la Casa de la Cultura y varios grupos organizados de baile, cimarrona, mascaradas, y cultores de la cultura popular como lo es la Señora Sonia Quirós, en su Casa de la Trova, donde se dan cita músicos e intelectuales, que son parte de este patrimonio intangible que tiene esta ciudad.

**INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucciones, etc., con especial incidencia en los itinerarios culturales y sus elementos asociados)**

Con respecto a la integridad del patrimonio material, como hemos venido apuntando prácticamente se ha perdido todo rastro de edificios o hitos de la ciudad fundada en el siglo XVI.

Actualmente fuera de la traza de la ciudad no queda íntegro ningún elemento patrimonial construido de la época de su fundación. En cuanto a sus actuales monumentos podemos apuntar lo siguiente:

En el origen esta ciudad tenía una escasa población de no mas de 25 familias. En la formación del Estado costarricense se redujo la jurisdicción de Esparza y su influencia territorial. En la actualidad la jurisdicción de Esparza se ubica entre los Ríos Barranca y el Río Jesús María

En el caso de la Iglesia ésta, esta ubicada en el mismo sitio que tuvo la construcción original.

Hoy en día no quedan rastros del antiguo convento de San Francisco

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

Los bienes patrimoniales con declaratoria del Ministerio de Cultura están protegidos bajo la ley de Conservación del Patrimonio Arquitectónico #7555

Grupos organizados y fundaciones toman cuidado de edificios como la Casa de la Cultura y la Municipalidad del Cementerio.

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**  
(Alta, media, baja. Especificar)

La Municipalidad de Esparza tiene la escuela de música una de las mejores del país con miembros de la sinfónica nacional salidos de ahí, es parte de nuestro patrimonio intangible

**PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA (Resaltando su incidencia sobre los itinerarios culturales)**

**ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc., resaltando los elementos relacionados con los itinerarios culturales). Descripción.**

Una de las riquezas de este cantón es la riqueza paisajística que cuenta con campiña, costa meseta, y el puerto mas importante del Océano Pacífico de Costa Rica actualmente. Desde los alrededores de Esparza se pueden observar el golfo de Nicoya y el Puerto. En las riberas del Rio Barranca los Esparzanos suelen pasar largas horas de recreo especialmente en días calurosos y particularmente durante los días de la Semana Santa.

La ciudad de Esparza mantiene una tipología arquitectónica predominada por casas de habitación de un solo nivel, especialmente en lo que corresponde al centro de la ciudad. Sobresale la torre principal de la iglesia.

Desafortunadamente con la llegada de la "tecnología" la erección de antenas para telefonía celular están entrando en competencia con los hitos tradicionales como la torre de la iglesia y el paisaje. Importantes empresas como la de ALUNASA (Aluminio) Están ubicadas cerca de la ciudad y brindan oportunidades de trabajo a la comunidad.

La cerámica industrial es una industria de barro muy importante que da servicios y trabajos a los pobladores de Esparza.

Empresas vendedoras de servicios turísticos y de alimentos se ubican en la salida de la ciudad, donde es punto obligado de paradas de autobuses y conductores.

El entorno natural cabe destacar las vistas al golfo de Nicoya desde el emplazamiento de las partes altas de Esparza.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales y eficacia de los mismos)**

En la actualidad el MINAE, (Ministerio del Ambiente) tiene catalogada la zona de protección de Garabito TIVIVES, zona de vocación forestal. Y en el sector norte de la ciudad esta la zona protegida de Bosque. Actualmente Esparza tiene el galardón "Bandera Azul" premio a ciudad limpia, hay preocupación por parte de la Municipalidad local por el tema de la basura.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Se pretendió por parte del Estado ubicar en Esparza el Gran Basurero, relleno sanitario o planta de tratamientos de desechos sólidos, iniciativa que luego fue rechazada por la comunidad organizada, ya que no representaba ninguna ventaja para Esparza. Era un basurero a cielo abierto que gracias a que hay conciencia ecológica se logró desechar la iniciativa. Por tanto la degradación ambiental en Esparza es Baja.

**Confecionado:** Carlos Mesén Rees.

**Fecha:** 2004

## FOTOGRAFÍAS

### Fotografías



Cementerio/columna



Tumba de Ma Marchena



Nichos en Capilla



Placa de los Príncipes de Prusia



Vista General de cementerio



Tumba de Jaime Bosch



Puente hamaca sobre R.Barranca



Acceso a Cementerio



Portada del Templo de Esparza



Puerta de entrada al Templo



Portada lateral del templo



Detalle de clave en arco del templo



Detalle de pilastra



Interior del templo



Kiosco



Placa conmemorativa



Detalle de Cabeza de  
Diego de Antieda



Busto y parque



Casa de la cultura Juan Matamoros



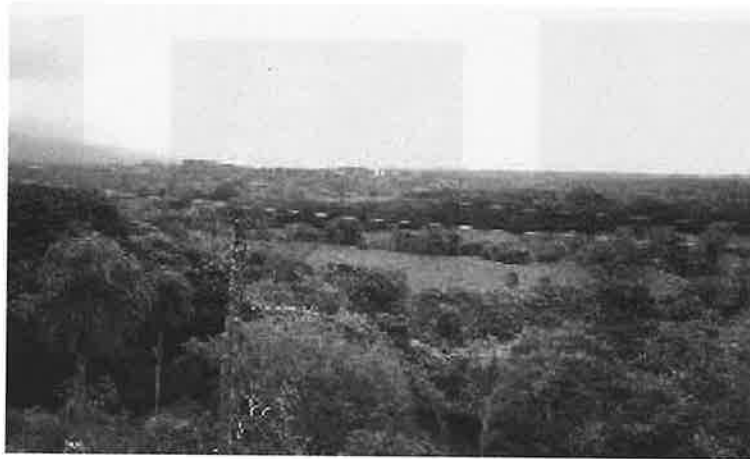
Esquina de Casa de Cultura



Costado Norte de Torre



Costado sur de Iglesia



Paisaje con Esparta al fondo



Casa rural Espartana



Casa y Troja



Casa y Malinches



Vista Trasera



Rueda



Vista trasera de casa



Túnel de Cambalache



Bocas del tunel de Cambalache



Entrada al tunel  
de Cambalache







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE BIENES MUEBLES

**Imagen de Nuestra Señora de los Ángeles. Patrona de la República de Costa Rica**

### INTRODUCCIÓN

La ciudad de Cartago como primera capital de Costa Rica, juega un papel muy importante como punto de partida para los itinerarios culturales hacia todo el resto del país. También es la cuna de la sociedad costarricense y de su religiosidad, representada en la Imagen milagrosa de la Virgen de los Ángeles, sujeto de esta investigación.

Esta Imagen se encuentra ligada a la vida de cada uno de los costarricenses, a sus tradiciones e incluso a su agricultura. Específicamente, el cacao estuvo muy ligado a la construcción de los primeros templos de la Madona e incluso le tallaron en determinado momento una urna con una mazorca de cacao labrada.

El simbolismo más importante que alberga es que representa el deseo por el rompimiento de barreras sociales y raciales, por ser la misma de color negro y haber aparecido entre los aborígenes.

### IDENTIFICACIÓN INFORMÁTICA

Código Nacional  
Código Estatal, departamental, autonómico  
Código Provincial  
Código Municipal  
Código del sitio o zona arqueológica  
Código del Edificio  
Código de la Pieza

### DATOS RELATIVOS AL EMPLAZAMIENTO Y TITULARIDAD DEL BIEN

**PAÍS:** Costa Rica

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA:** (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)

Ciudad de Cartago (Cabecera de Provincia), Cantón: Cartago, Provincia: Cartago.

**UBICACIÓN ACTUAL (Museo, iglesia, convento, colección particular, etc.)**

Basílica de Nuestra Señora de los Ángeles.

**DIRECCIÓN (Del sitio donde se encuentra el bien: calle, plaza, avenida, descripción de accesos, zona, etc.)**

Basílica de Nuestra Señora de los Ángeles, entre avenidas segunda y cuarta y entre calles 16 y 18, Ciudad de Cartago.

**TITULARIDAD (Propiedad de ... En su caso, indicar si se trata de una pieza en depósito temporal o indefinido, etc.)**

Propiedad de la Iglesia Católica de Costa Rica.

Inscrita a nombre de: Asociación Temporalidades de la Iglesia Católica, Arquidiócesis de San José.

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL BIEN MUEBLE**

**DENOMINACIÓN O TÍTULO, en los casos en que el bien tenga uno específico.**

Imagen de la Virgen de Nuestra Señora de los Ángeles también conocida como La Negrita de los Ángeles.

**DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL BIEN MUEBLE (Atendiendo a los siguientes aspectos):**

**Clase de bien (Retablo, escultura, pintura, lienzo, vasija, etc.):** Pequeña imagen escultórica

**Funcionalidad (Ornamental, ritual, doméstica, agraria, religiosa, etc.):** Ritual religiosa.

**Datos histórico-culturales (Origen, época, manifestación cultural a la que corresponde, etc.):** Virgen Milagrosa Patrona de la Nación de Costa Rica.

*Leyenda de su aparición*

“Dice una piadosa tradición que una leñadora indígena de nombre Juana Pereira, fue una mañana a recoger leña a la selva y que encontró, para regocijo de su alma, sobre una piedra muy grande, una imagencita, como de una cuarta de alto, tallada en piedra de mina, representando a la Santísima Virgen con el Niño en los brazos. Tiene tallados en la misma piedra, el hábito, bucles que le bajan hasta los hombros y manto. El niño, que descansa sobre el brazo izquierdo de la Señora, acaricia a la madre del amor hermoso, con una de sus manitas.

La mujer, loca de contenta, llevó la imagen a su casa, guardándola dentro de una canastilla.

Al día siguiente volvió a recoger leña, y sobre la misma piedra la imagen de la víspera. Creyendo que era otra, volvía muy contenta a su casa pensando que ya tenía dos imágenes, cuando al abrir la canastilla, con estupefacción de su parte, notó que no había nada; es decir, que ya no estaba la que había traído el día anterior. Esta vez aseguró bien la imagen bajo llave pensando que alguien se la había llevado al bosque.

Al tercer día, volviendo a la selva y sobre la misma piedra, volvió a encontrar por tercera vez la imagen de “La Negrita”. En esta ocasión, turbada y temerosa, corrió con la imagencita a su casa, abrió el cofre y constató que la “otra” no estaba. Corrió a la casa del Sr. cura don Alonso de Sandoval, le contó lo que pasaba y le entregó la imagen. El Señor Cura sin darle mucha importancia al asunto, la guardó, pero cuando al siguiente día quiso examinarla con atención, la imagen había desaparecido. Se fue al bosque Tata-Cura y en la piedra la encontró. Se la trajo y esta vez la guardó en el propio santuario con Jesús Sacramentado.

Pasó un día. Celebraba el Padre Cura o el Coadjutor la Santa Misa. Cuando fue a dar la Comunión notó lo de siempre: ¡la virgencita había huido! Después de la misa acompañado de otros Sacerdotes fue a la piedra: allí estaba la señora, porque ella quería que allí mismo le levantaran su iglesia: “Negrita” quería hacerle ver a los “blancos” que “negros o blancos” todos somos hijos de un mismo Dios y por consiguiente hermanos; quería ser el norte, de la “Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Cartago”, quería ser “Ella la Reina de los Ángeles” la Reina también de los Pardos y la Reina de los Ticos”.

Tomado de Jesús Mata Gamboa, Monografía de Cartago, 1930.

*Fecha de aparición de la Imagen*

No se sabe con exactitud la fecha exacta de la aparición de la imagen de la Virgen. Creencias populares citan su aparición en 1643 pero ya en 1639 existe un documento que habla de la “Ermita que está fabricándose de Nuestra Señora de los Ángeles”. Se puede decir entonces que la Virgen no fue encontrada ni antes de 1633 ni después de. Con respecto al día exacto de su aparición no hay duda que fue el 2 de agosto.

*Importancia social sobre el significado de su aparición*

La aparición de la Imagen de la Virgen a una indígena tiene como intención romper con la segregación racial. La Virgen le aparece no solamente a una aborígen sino que además “no quiere moverse” de ese lugar, “quiere que le construyan su templo entre los indígenas”. Y es así como le es construido el templo en la comunidad de los Pardos en Cartago.

Otro aspecto importante es que la Virgen es negra con vetas verdes oscuras, por eso es llamada cariñosamente “La Negrita de los Ángeles”.

### **Robos de la Imagen**

El 2 de agosto de 1824 desaparece la imagen, sin llevarse el vestido de oro. Se cree que por razones políticas porque ese mismo año la capital es trasladada a San José. Los habitantes de Cartago angustiados y dolidos hicieron penitencias para que esta apareciera. Los habitantes de Heredia (que políticamente apoyaban a Cartago) se sumaron al dolor de los Cartagos. Finalmente y luego de procesiones y oraciones apareció detrás del atrio del sagrario con la cara un poco lastimada, pero no hay datos que se haya restaurado, probablemente por su condición de “imagen sagrada aparecida”. Los fieles contentos lo festejaron.

El 22 de noviembre de 1886 otro nuevo robo sacude la iglesia, esta vez habían despojado a la Virgencita de sus ricas vestimentas y la dejaron tal como se le había aparecido a la indígena Juan Pereira, parada sobre la misma piedra donde había aparecido y sin ninguna de sus riquezas. Pero encontraron junto al sagrario el resplandor no así la vestimenta. Una vez que el robo fue de dominio público se recogieron contribuciones voluntarias para reponer los objetos robados. Entonces se encargó el nuevo traje que luce en la actualidad, en el que descuella un pectoral o cruz de brillantes y fue encargado a don Julio del Valle.

El tercero y último robo ocurrió en 1950. Más violento que los anteriores porque los delincuentes asesinaron al Sacristán de la iglesia, pero fueron atrapados y cumplieron más de 20 años de prisión cada uno. Existen varias teorías sobre lo acaecido. Hemos tomado el testimonio de uno de los involucrados, quien es ahora escritor, el Lic. José León Sánchez y el cuenta que la cofradía había tomado las joyas del traje y pensaban sustituirlas por falsas pero les avisaron que venía un peritaje a revisar el estado de la riqueza de la Virgen por lo que tramaron una desaparición de esta, para que no estuviera presente en el peritaje, el intento funcionó porque la Virgen desapareció durante un tiempo luego encontraron de nuevo el traje en una parte y la imagen en otra. La imagen con su traje fue recuperada en su totalidad.

**Técnica empleada:** Talla en piedra.

**Materiales:** En los documentos aparece que la imagen fue tallada en una “Piedra de Mina” pero los creyentes afirman que es una piedra extraordinaria que no se le puede encontrar comparación ni origen.

### *Vestimenta y alhajas de “La Negrita”.*

La imagen original apareció con una vestidura labrada en la propia estatuilla de piedra negra con vetas verduscas. Durante muchos años se le pintó el manto, con colores fuertes, directamente sobre la piedra, también se le pintaba la boca, todo esto para que pudiera ser mejor vista en la oscuridad de la iglesia. Existen reportes que en 1732 la vestían con camisetas de colores fuertes, aunque ya ostentaba una corona de plata dorada.

En 1739 el Sr. Obispo don Domingo de Zatarín le regaló un magnífico pectoral de oro.

En 1741 ya calzaban sus pies una media luna de plata. Pero no hay reportes que existiera el tradicional retablo adornado con nueve ángeles, en cuyo frente luce una mazorca de cacao, tallada en la misma madera.

En 1747 poseía una nueva corona de oro y un resplandor de plata sobredorado con doce estrellas. Cinco años más tarde se habla de una coronita de oro del Niño que sostiene la Imagen.

El 23 de setiembre de 1760 se habla por primera vez del manto y túnica de brocado que vestía la imagen. “Dos años más tarde de doce relicarios de plata y estaño con sus vidrieras”.

Para esta época ya la Imagen contaba con muchos collares, artes y joyas y otros ornamentos como vasos sagrados y otros, legados por el Padre don Antonio Raimundo de Estrada, por escritura pública hecha en la ciudad de Granada, (Nicaragua) en 1761.

En 1780 los colectores de la Cofradía “diputados”, recolectaron limosna por toda la provincia de Costa Rica con el ánimo de confeccionarle un regio manto de oro. Que terminó el maestro don Francisco Taguada o Taboada en marzo o abril de 1793. “Hechura de filigrana con peso de 15 p. y media, incluso la corona de Nuestra Señora y del Niño, adornado con setecientos noventa y cinco perlas grandes y pequeñas”. Incrustada al manto estaba la cruz de oro con dos esmeraldas que había regalado el Ilmo. Sr. Obispo Zatarín. Además el manto tenía dos amatistas y otras piedras comunes de distintos colores. Bajo el manto vestía una camisita de oro.

El resplandor lo hizo en 1802 el maestro José María del Valle, oriundo de Guatemala, invirtiendo la suma de \$534 y 7 medio reales en la compra de oro destinado al objeto.

El segundo Obispo de Costa Rica Dr. D. Bernardo Augusto Thiell hizo varios regalos entre ellos una corona de oro y probablemente la cruz o pectoral de diamantes que lleva en la actualidad.

Aún posee todas estas vestimentas descritas anteriormente.

**Medidas:** 19 cm. de altura.

**Tipología (Por ejemplo: estilo, forma, características propias del bien, peculiaridades, etc.)**

**La imagen es de forma y líneas sencillas.** Se podría decir que su estilo es moderno para la época de su aparición.

En su caso, precisar si el bien mueble tiene alguna importancia simbólica o de otra naturaleza en el trazado y uso histórico y actual de los caminos de la zona (Por ejemplo, materiales utilizados para el transporte oficial de correos, calesas, carrozas, altares de viajeros, etc.)

Las peregrinaciones para visitar a la milagrosa Virgen de los Ángeles el 2 de agosto, han estado estrechamente ligadas a los pocos caminos y veredas coloniales y a los caminos actuales. Aunque no se puede decir que la visitación religiosa haya promovido la creación de caminos y carreteras, si se puede decir que desde que se iniciaron las llamadas “romerías”, por la fama extendida de la milagrosa imagen, los caminos de Costa Rica han visto transitar por ellos a los devotos cumpliendo sus penitencias en la víspera del 2 de agosto. En la actualidad la afluencia de personas es tanta que la carreteras de acceso principal a la ciudad se paralizan por los miles de feligreses que se pueden ver, inclusive desde 15 días antes, caminando por todas las carreteras del país rumbo a Cartago. Las peregrinaciones se hacen a pie y algunas personas realizan parte del trayecto de rodillas y otros la realizan descalzos.

La presencia de la Virgen en Cartago es un factor importantísimo para que tanto religiosos como turistas visiten Cartago durante todo el año.

En cuanto al trazado de la ciudad la aparición de la Imagen de la Virgen en la zona este de la ciudad, provocó que la calle principal de Cartago se extendiera hasta la Basílica y termine con ella. Haciendo un eje principal de formación de la ciudad con sentido de oeste a este. Cabe señalar que esta parte de la ciudad era la destinada a los indígenas o “pardos”.

## CONSERVACIÓN

### ESTADO DE CONSERVACION (Bueno, regular, malo. Especificar)

**Deterioros** Registrados únicamente los que sufrió en el robo de 1886 y fueron leves.

**Pautas ausentes** Ninguno

**Restauraciones** Ninguna, no ha sido necesaria

**Técnicas de conservación** La imagen se mantiene dentro de una urna que la protege.

**Condiciones que para la conservación del bien ofrece el lugar en el que se halla ubicado.**

La majestuosa Basílica de la Virgen de Nuestra Señora de los Ángeles, es el albergue de la imagen.

La iglesia fue declarada Basílica en 1935 y Parroquia en 1944 por Víctor Manuel Sanabria Martínez segundo arzobispo metropolitano.

### *Un poco de historia sobre la Iglesia*

Inmediatamente después de la aparición de La Negrita se levantó una humildísima ermita mientras dieron inicio los trabajos de la iglesia. La fama milagrosa de la imagen se extendió rápidamente fuera de Cartago e inclusive se le llegó a conocer en Nicaragua y Panamá.

El 9 de Mayo de 1669 doña María Vásquez Vallejo de Salinas, quien vivía en la ciudad del Espíritu Santo de Esparza (a relativa distancia de Cartago), regaló a la Virgen de los Ángeles, por escritura pública, un cacaotal que tenía en Matina. En 1675 los oficiales y mayordomos de la Virgen deciden invertir los productos del cacaotal en la construcción de la nueva iglesia que estaba ya en cimientos. Este templo es concluido a finales de 1715. En enero del año siguiente un terremoto desplomó las paredes, dejó el techo al descubierto y causó grandes estragos. En abril de ese mismo año una comisión nombrada para examinar el estado de la iglesia determinó que debía ser destruida por completo. La Imagen es trasladada, entonces, a la Iglesia de La Soledad (ya desaparecida) mientras se levantaba un nuevo templo.

Se emprendieron los nuevos trabajos con toda actividad, bajo la dirección del Capitán Blas de Ancheta quedando terminado entre 1723 y 1727.

El Gobernador don Diego de la Haya Fernández y su esposa doña Petronila de Hoyos, fueron grandes favorecedores de la Iglesia de la Virgen. Don Diego siendo Mayordomo en 1727, mandó a construir de su propio dinero un cuarto adyacente a la iglesia para reuniones o habitación del Capellán.

En 1775 se fundió allí mismo una campana para servicio del templo.

En 1876 se construyó una capilla o sacristía.

El terremoto del 7 de mayo de 1822 destruyó en pocos segundos esta segunda iglesia. La imagen la sacaron de entre los escombros y se colocó en una humildísima ermita de paja que se construyó allí mismo.

Inmediatamente se recogieron limosnas por todas partes distinguiéndose la labor del mayordomo Alejandro Aguilar y fue bajo su dirección que se inician los trabajos en 1824.

Este nuevo templo es destruido por el terremoto de San Antolín en 1841.

Por cuarta vez se levanta el templo a La Negrita, construyéndose una bonita iglesia que vino a destruir el terremoto de 1910.

En 1925 se termina de construir el quinto templo, la hermosa Basílica que llega con algunas modificaciones hasta nuestros días.

#### *El órgano de la Basílica*

El órgano fue traído a entre 1882 y 1883 por el mayordomo don Manuel Muñoz por intermedio de la Casa Fernández y Tristán.

La pila o gruta y la piedra

La famosa pila de la Virgen, donde los devotos llegan a beber del agua bendita que surge de la piedra en donde según la tradición apareció la virgen, fue también objeto de culto en el pasado.

En 1797 se hicieron las tapias de ladrillo que la circundaban antes del terremoto de 1910.

En la actualidad posee un quiosco a la par de la piedra de donde se toma el agua.

#### *Estado actual*

La Basílica ha sufrido varias modificaciones en estos últimos años. En la actualidad está siendo modificada en la parte posterior (hacia el este), donde se encontraba una "gruta" de "agua bendita". Se están ampliando los subterráneos y sótanos de la iglesia para facilitar el acceso de los feligreses directamente a la piedra donde la Virgen hizo su aparición (actualmente tienen que pasar por la iglesia para llegar a ella). La idea es que la ampliación conserve el estilo arquitectónico de la iglesia (mudéjar-ecléctico). Sin embargo hay ciudadanos que opinan que ese bien patrimonial no debiera de ser modificado.

La plazoleta actual fue completamente modificada, es moderna con áreas verdes, maceteras y aceras peatonales. También posee una concha utilizada para celebraciones religiosas y conciertos.

Al modificar la plaza fue completamente eliminado el Calvario.

**USO ACTUAL: Señalar si aún se realizan prácticas en las que la obra participa y en qué medida. Peligros que para su conservación se derivan de dicho uso.**

La única práctica que puede poner en peligro la Imagen de la Virgen sería en el momento que deja la iglesia para la tradicional "Pasada" de la Imagen a otra iglesia. Según la historia fue a finales del siglo XVIII que el Obispo Monseñor Esteban Lorenzo de Tristán instauró en Cartago la tradicional "Pasada" que consistía en trasladar la Virgen de los Ángeles a la Iglesia de La Soledad, durante el mes de agosto. Esta tradición aún llega hasta nuestros días pero ahora se traslada a la iglesia Nuestra Señora del Carmen.

Este sería el único momento de vulnerabilidad de la Imagen, pero que en realidad no se puede considerar un riesgo, debido a que es sumamente cuidada y escoltada, durante esa actividad.

### PROTECCIÓN

**PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.)**

Durante la historia se han realizado varios movimientos para la protección de la Imagen de los Ángeles. Tanto a nivel físico (en el caso de los templos) como legal y de respeto a su condición de Protectora de Costa Rica. Se puede considerar que la imagen goza de una protección óptima.

La iglesia que alberga la Imagen fue declarada patrimonio según se describe a continuación:

Declaratorias patrimoniales de bienes inmuebles estatales

Ciudad De Cartago (Tutelados por la Ley 7555 del 20 de octubre

Decreto	Gaceta	Fecha	Declaratoria
Ley No.	Public.		
28248-C	234	2/12/99	Basílica de Nuestra Señora de Los Ángeles
14349Alc.	49/119	1/06/01	Basílica de Nuestra Señora de los Ángeles (Monumento Nacional)

Fuente: Lista de Inmuebles con Declaratoria de Patrimonio. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Nacional. Ministerio de Cultura Juventud y Deportes.

*Honores tributados a la Virgen*

El 24 de julio de 1739 se declaró oficialmente el día 2 de agosto como fiesta en honor a la Virgen de los Ángeles, conmemorando así el día de su aparición.

El 14 de agosto de 1782 es proclamada la Virgen de Nuestra Señora de los Ángeles, patrona de Cartago mediante una solicitud realizada al Obispo por el Clero de Cartago, los Franciscanos, Ayuntamiento, Magistrado, Justicia y Regimiento y una votación de vecinos. A partir de ese momento deja de ser el Apóstol Santiago el patrón de Cartago.

En 1824 por decreto ejecutivo llamado "Aureo", de la primera constituyente de Costa Rica, es proclamada Patrona de la República de Costa Rica, nombramiento que fue reiterado el año pasado por el actual Presidente, el Dr. Abel Pacheco.

Debido a los robos que ha sido objeto en el transcurso de la historia se le han otorgado por decreto ejecutivo del gobierno, dos custodios policiales permanentes. Esta medida se tomó a partir del último robo, en 1950.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alto, medio, bajo. Especificar).**

Esta imagen ha sido venerada y adorada por cientos de generaciones de costarricenses y desde su aparición se le ha tratado de mantener muy bien cuidada. Por todo esto y por los datos históricos que describo a continuación considero alto el nivel de implicación social.

#### *Honores rendidos por el Clérigo y otros ciudadanos*

En 1653 el Ilmo. Sr. Obispo Briceño funda la cofradía a la Virgen de los Ángeles.

El 24 de julio de 1739 el Ilmo. Sr. Obispo Zatarán, como se comentó antes, declaró fiesta el día 2 de Agosto y le obsequió el pectoral que luce la imagen.

En 1782 el Ilmo. Sr. Obispo don Esteban Lorenzo de Tristán proclamó y confirmó de nuevo el 2 de agosto como día de fiesta a la Virgen.

El 14 de agosto de 1782 es proclamada la Virgen de Nuestra Señora de los Ángeles, patrona de Cartago mediante una solicitud realizada al Obispo por el Clero de Cartago, los Franciscanos, Ayuntamiento, Magistrado, Justicia y Regimiento y una votación de vecinos. Ordenando sea trasladada solemnemente cada 1ero de agosto del Santuario a la Iglesia Parroquial.

El Primer Obispo de Costa Rica Ilmo. Anselmo Llorente y Lafuente consagró la basílica destruida en 1910.

El Ilmo. Sr. Stork, tercer obispo de Costa Rica restauró la Cofradía el 15 de setiembre de 1918 ya que esta había llegado casi a extinguirse.

El primer arzobispo de Costa Rica el Dr. D. Rafael Otón Castro escogió el 2 de agosto de 1921 para la consagración de la Imagen.

El Ilmo. Sr. Vicario Apostólico de Limón publicó en febrero de 1923 una Pastoral sobre el culto a la sagrada imagen y organizó una peregrinación que vino del alejado Puerto de Limón al Santuario trayendo un buen número de feligreses.

#### *La Cofradía de Nuestra Señora*

En 1648 se nombraron dos Mayordomos para proveer su culto. El 31 de marzo de 1649 estos, acompañados de otros ciudadanos, solicitaron al vicario provincial el P. Don Alfonso de Sandoval la erección de la Cofradía de Nuestra Señora. El Vicario ordenó que se hicieran los Estatutos y Ordenanzas y fueron sometidos al Sr. Obispo Fray Alonso Briceño para su aprobación. El 22 de enero de 1650 se aprobaron 10 ordenanzas para la Cofradía. Entre estas figuraban la procesión de sangre o penitencia que consistía en que los cofrades recorrían las calles con la cara tapada, azotándose, esta ordenanza decayó a finales del siglo XIX.

La cofradía llegó a tener su máximo auge a principios del siglo XIX y luego por causas aún desconocidas decayó casi hasta extinguirse hasta que el Ilmo. Sr. Stork, tercer obispo de Costa Rica, restauró la Cofradía en 1918.

#### *Los Mayordomos de la Virgen*

Las elecciones de los Mayordomos que servían a la Virgen de los Ángeles se hacían cada año el día 2 de agosto.

Por mucho tiempo se nombraron dos mayordomos: uno por parte de los pardos que se encargaban del cuidado de las haciendas y otro parte de los blancos que se dedicaban al culto y aumento de la cofradía.

Entre los mayordomos que más se han distinguido están:

Blas de Ancheta que sirvió el cargo desde antes de 1715 hasta su muerte en 1721.

Pedro de Moya (1716-1740), que mandó hacer una lámpara de plata e hizo el altozano de la iglesia, de piedra y barro.

D. Diego de la Haya Hernández, (1725-1729), muy dadivoso con la patrona.

D. Antonio de Oreamuno (1675-1740), reelecto luego por su atento esmero en el aumento de la cofradía en los años 1741-1747 y 1752-1760. Entre otros.

En las elecciones de los Mayordomos se nombraban también “diputados” para recoger limosnas. Estos recorrían todo el país y en ocasiones se acercaban a Nicaragua. También se nombraban mandadores para las haciendas, patronas para las andas, cuidadoras del embellecimiento de los altares, lavado de ornamentos, mantenedores de las fiestas y mantenedores de “promesas”.  
Las elecciones era prescuidas por el Sr. Cura de Cartago.

#### *Las propiedades donadas a la Virgen*

Además de la finca de Matina, mencionada antes, la Virgen tuvo varias propiedades descritas a continuación:  
Una hacienda de ganado en Savegre.

Alguna capellanías, donación de sus devotos.

Una hacienda de Abangares, formada por el mayordomo el capitán Blás de Ancheta (1715-1721) utilizando las limosnas de los cofrades. Llegó a poseer grandes cantidades de cabezas de ganado, 93 yeguas, 9 caballos, casa, cocina y corrales.

Una Hacienda en Las Mesas.

En marzo de 1733 se autorizó la compra de una rosa de cacao de 1600 árboles.

Tuvo también un potrero en las Guacas.

El ganado de las fincas se utilizó para pagar a los operarios que trabajaban en el levantamiento del templo, lo que hizo que las haciendas vinieran a menos. Sin embargo en 1759, había todavía en Cartago 150 cabezas de ganado y una suma igual en la hacienda de Abangares y poseía “dos pedazos” de hacienda en Matina con un total de mil árboles de cacao.

Y como dato curioso, a fines del siglo XVIII y principios del XIX, poseyó dos esclavos en diferentes ocasiones.

## FOTOGRAFIAS

### **DEL YACIMIENTO, EDIFICIO O ESPACIO DEL QUE PROVIENE Y DEL EDIFICIO O ESPACIO PRECISO DE UBICACIÓN ACTUAL: (Antiguas y modernas, si es posible.)**

(Ver imágenes al final de la presente ficha)

#### **Entrevistas**

Ing. Gilberth Argüello González. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Nacional del Ministerio de Cultura Juventud y Deportes.

Sr. William Gómez. Recopilador histórico de la tradición de la Virgen y administrador de la tienda de objetos de religiosos de la Basílica de los Ángeles.

Antropólogo Manuel de la Cruz Ramírez.

#### **Bibliografía**

Carvajal, Luis Gerardo (Revisor). **CARTAGO (COSTA RICA) MAPAS**. Costa Rica. Dirección General de Estadística y Censos. Sección Cartografía y Divulgación. Departamento de Censos (Autor corporativo) San José, C.R.: 1972.

Fernández Esquivel, Franco. **La Plaza Mayor, génesis de la nación costarricense**. Primera edición. Editorial Cultural Cartaginesa y Uruk Editores, S.A. Imprenta Nacional, Cartago, Costa Rica. 1996.

Lista de Inmuebles con Declaratoria de Patrimonio. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Nacional. Ministerio de Cultura Juventud y Deportes. 2004.

Meléndez Chaverri, Carlos. **La ciudad de Cartago : del libro Conquistadores y pobladores**. Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, Serie, historia y geografía #5. 1962

Mata Gamboa, Jesús. **Monografía de Cartago**. Reproducción de la primera edición. Cartago: editorial Tecnológica de Costa Rica. 1999.  
ISBN 9977-66-111-1



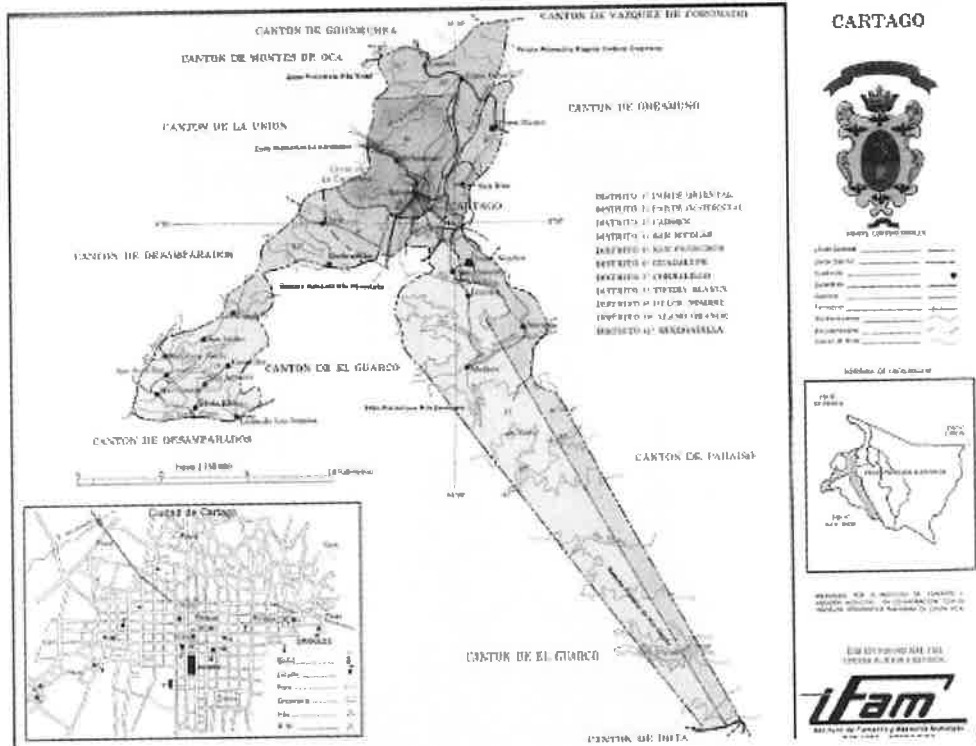
### Costa Rica: Configuración de la Superficie



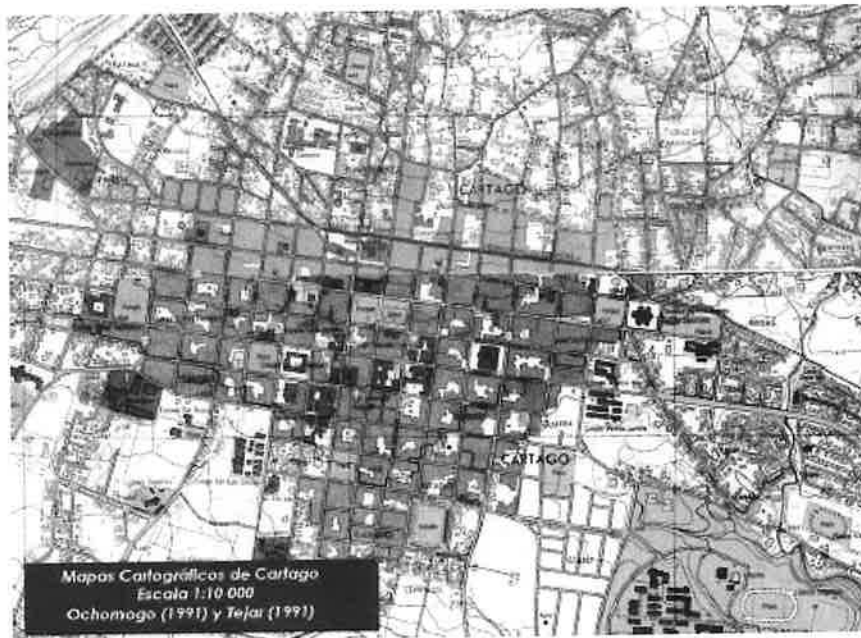
### Camino coloniales



### Cantón Cartago



### Centro Ciudad



Basilica de Nuestra Señora de Los Angeles



Interior



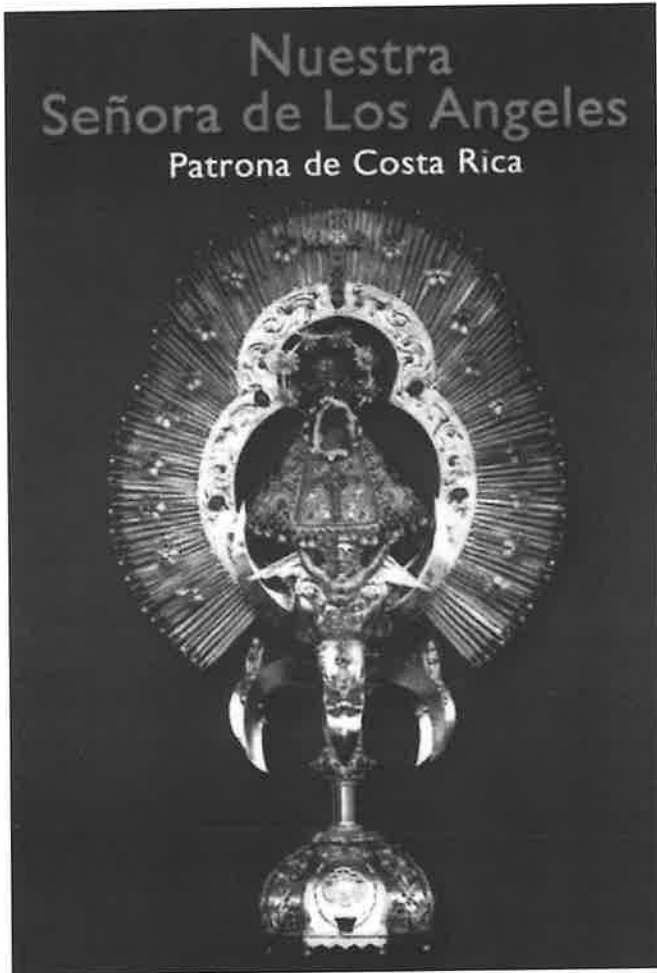
Altar



Mármol conmemorativo



Peregrinación al Santuario de Nuestra Señora de los Ángeles







ICOMOS

CHIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CHIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CHIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de PAISAJE CULTURAL

**DENOMINACIÓN:** Litoral del Estado Aragua, o Ruta del cacao.

**PAÍS:** Venezuela

### LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

A partir de 1992, por la Ley de División Político Territorial del Estado Aragua quedo dividido en 16 Municipios y 19 parroquias. Los Municipios que se tienen parroquias con poblaciones ubicadas en el Litoral y ocupan nuestro trabajo son: Municipios Girardot y Mario Briceño Iragorry. Las parroquias de Choroní, Chuao y Ocumare de la Costa.

### CROQUIS DE UBICACIÓN

### CONDICIONES AMBIENTALES

### CARACTERÍSTICAS ECOGEOGRÁFICAS

#### Vegetación:

La zona montañosa esta conformada por bosques denominados "Siempre Verdes y bosques nublados"<sup>1</sup>. Esta Región de Venezuela ofrece la particularidad que una sección de la misma pertenece a las denominado comúnmente Selva Húmeda Tropical y a los pocos metros desciende de 2.425mts sobre el nivel del mar a nivel del mar. Esto hace a las regiones costeras territorios muy limitados pero muy ricos en cuanto a calidad de la tierra y riqueza vegetal. Esta zona esta protegida como Parque Nacional con el nombre de un celebre Botánico Suizo: Henry Pittier el cual en el siglo XIX realizo los mas importantes estudios en el área. Este Parque Nacional se encuentra en peligro ya que su vegetación se encuentra afectada al no estar reguladas las condiciones de desarrollo en las poblaciones que se encuentran en su camino.<sup>2</sup>

#### Topografía y geología:

El Estado Aragua esta conformado en una unidad geomorfica que comprende una sección de la Cordillera de la Costa denominada Cadena del Litoral (Serranía de Rancho Grande 1840 Km. 2) . En esta zona denominada Serranía del Litoral. Las Elevaciones mas importantes de este sistema montañoso son el pico Jengibre, (1225 mts. ) El Picacho Codazzi (2.425mts.s/nm). Se encuentran también los picos: Pargo y Guavina, (2000) , entre estos se encuentra la vía que lleva a las poblaciones de Choroní y Puerto Colombia. Estas formaciones montañosas se encuentran compuestas por rocas metamórficas y sedimentarias en su mayor parte.<sup>3</sup>

#### Hidrografía:

Los ríos del Estado Aragua aportan sus aguas a 3 cuencas: Caribe, Atlántico y Lago de Valencia.

#### Degradación ambiental:

<sup>1</sup> Mapa de Vegetación de Venezuela. Instituto geográfico de Venezuela Simón Bolívar.  
<sup>2</sup> Ver Plano de Parque Nacional Henry Pittier.  
<sup>3</sup> Mapa de Regiones Naturales. Instituto geográfico de Venezuela Simón Bolívar.

Existe una degradación ambiental que podríamos calificar como “media.”

## **ENTORNO PAISAJÍSTICO**

### **Natural**

El litoral del estado Aragua, es un delgado valle entre la Cordillera de la Costa y el mar Caribe. El entorno paisajístico característico es de fértiles tierras que reciben los sedimentos de la cordillera y que han permitido el establecimiento de los mas importantes haciendas de cacao del país.

### **Urbano**

A lo largo se desarrollaron importantes haciendas de cacao y paralelamente pueblos y caseríos como: Ocumare de la Costa, Choroni, Cuyagua, Cata, Chuao, Cepe. La mayoría de estos pueblos se han convertido en destinos turísticos.

### **Industrial**

Esta sección del Estado no posee zonas industriales.

### **Grado de Protección del Entorno paisajístico:**

La Hacienda de Chuao esta en la lista tentativa para Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad como paisaje Cultural.

El Conjunto esta protegido como Parque Nacional.

## **TIPO DE PAISAJE CULTURAL Y CARACTERÍSTICAS.**

### **Tipo de paisaje cultural:**

**Diseñado**

**Evolutivo fósil o continuo**

**Asociativo**

**En paisajes evolutivos fósiles detallar componentes arqueológicos, edificios u otros elementos de factura humana, vestigios de antiguas producciones agrícolas u otras sobre el medio natural., usos de la tierra, etc.**

**CULTURA PRE-HISPANICA:** En el Estado Aragua vivieron 2 culturas: la caribe y la arahuaca. En la región se han encontrado túmulos funerarios<sup>4</sup>, petroglifos, vestigios de cerámica utilizada para almacenar granos, restos de pipas y fumaderos de tabaco.

**En los paisajes evolutivos continuos detallar formas de agricultura u otras producciones tradicionales y sus efectos sobre el paisaje, usos de la tierra, persistencia de instrumentos tradicionales de producción, transporte, almacenamiento, edificios aislados o conjuntos domésticos, industriales u otros, sistemas hidráulicos, energéticos.**

**PRODUCCIÓN TRADICIONAL:** Esta zona es conocida desde el siglo XVII como una de las mayores productoras de cacao del mundo. Sus haciendas fueron abandonadas a partir del siglo XIX como resultado del monopolio impuesto por la Compañía Guipuzcoana y la baja internacional de precios del cacao. Para sembrar cacao, se requiere una importante intervención del paisaje, ya que se debe arrasar con todo vestigio de plantas anteriores y sembrar árboles altos y frondosos que generen buena sombra al arbusto del cacao. De igual manera la siembra del cacao genera una transformación del paisaje ya que debe generarse un sistema de riego y drenaje del suelo que lo modifica radicalmente. El territorio donde existió una plantación de cacao queda transformado para siempre tanto en su estructura paisajística como en su organización social.

**En los paisajes asociativos describir los componentes naturales( montañas, ríos, cavernas u otros) del paisaje que puedan asociarse a creencias, cultos o ritos tradicionales o ancestrales así como los elementos construidos por el hombre que forman parte del sistema, tales como monumentos conmemorativos, hitos, señales, edificaciones o conjuntos como santuarios u otros.**

**PAISAJE NATURAL:** La sección de la cordillera que se encuentra frente a esta costa es un parque nacional protegido debido a su importancia ambiental y ecológica. Esta regada por ríos de caudal mediano, debido a la altura en la que se encuentra su vegetación esta compuesta por una selva húmeda tropical. Existen registros de la presencia de monumentos funerarios de origen pre-hispanico.

<sup>4</sup> Alfredo Jahn.

## **IMPORTANCIA HISTÓRICO CULTURAL**

**Actualidad**

## **IMPORTANCIA HISTÓRICO NATURAL**

## **CONSERVACION**

## **ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES**

**Elementos culturales y naturales (enumeración, descripción, precisión de declaraciones específicas de haberlas, otros detalles de interés para su catalogación e identificación).**

### **Puertos y fortificaciones: La Guaira y Puerto Cabello**

*Edificios civiles:* (ver Ficha de inventario de Arquitectura civil. Casas de hacienda: 1. Hacienda la Esmeralda en Ocumare de la Costa; 2. Casa de Hacienda San Lorenzo en Cuyagua ; 3 . Casa de Hacienda El Rosario; en Cuyagua; 4. Iglesia y Patio de secado en Chuao; 5. Casa de Hacienda en Cepe; 6. Casa de Hacienda en Choróní.

*Aduanas:* Casa sedes de la Compañía Guipuzcoana: La Guaira y Puerto Cabello.

*Trazados de caminos* entre las haciendas y los centros de distribución

*Centros urbanos* de Chuao, Cepe, Choróní, Ocumare y Cuyagua

*Plantaciones de cacao* funcionando parcialmente: Chuao, Cepe y Cuyagua.

*Yacimientos arqueológicos* inventariados por el Instituto del Patrimonio Cultural.

### **ESTADO DE CONSERVACION (Buena, regular, mala. Especificar)**

## **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL**

## **AUTENTICIDAD**

## **INTEGRIDAD**

## **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial)**

Instituto Nacional de Parques y Gobernación del Estado Aragua.

## **PROTECCION SOCIAL (Alta, media, baja)**

## **PLANIFICACIÓN**

## **USO ACTUAL:**

Uso Turístico y una incipiente actividad del Gobierno local interesado en reactivar la economía a partir de promoción de la siembra del cacao.

## **POBLACIÓN O GRUPOS ÉTNICOS PRESENTES.**

No existen etnias indígenas en la región.

## **Accesibilidad de servicios de salud, educación, electricidad u otros.**

Existen 2 carreteras secundarias: la de Choroni y la de Ocumare de la Costa. A Chuao y Cepe solo se accede por vía marítima.

## **DESCRIPCIÓN DEL TIPO DE ITINERARIO AL QUE EN SU CASO, SE INTEGRÓ ESTE PAISAJE.**

### **De comercialización:**

**Terrestre:** sendas, caminos de tierra, rutas en la costa entre las Haciendas y los embarcaderos locales.

### **Marítima:**

*1621-1700:* tráfico entre Caracas y Veracruz con flotilla propiedad de los cosecheros venezolanos llamada "Flota Colonial Venezolana" la cual controlaba el monopolio entre Venezuela y México. Esta flota constaba de 18 navíos de mediano y gran porte, este comercio representaba el 82,18% del comercio de Venezuela.

*1701-30:* Comercio entre Venezuela: Veracruz (México): 75%, España: 8,9%; Canarias 5,6%, Compañía Francesa: 5,3% Compañía Inglesa: 2,2 %, Islas de Barlovento: 2 %.

*1728-85:* Concesión de ruta Marítima a Compañía Guipuzcoana entre España (Canarias, Cádiz y Puertos de Guipúzcoa) y Venezuela (La Guaira y Puerto Cabello). La Compañía Guipuzcoana envió anualmente 4 o más barcos mercantes equipados con armamento de guerra.



1786- 1790: Se canceló el contrato con la Compañía Guipuzcoana y se decretó el libre comercio y empiezan a participar diversos productores en el comercio del cacao como el Guayaquil, Maracaibo, y Cumaná. A partir de esta fecha se inició una baja importante en el comercio del cacao empezando a decaer los precios y la producción interna.

## FOTOGRAFÍAS

## BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes bibliográficas consultadas para completar la ficha.

- ÁLVAREZ FREITES, MERCEDES MARGARITA. Comercio y comerciantes y sus proyecciones en la independencia venezolana. 2ª ed. Caracas: Tipografía Vargas, 1964;
- AMÉZAGA ARESTI, VICENTE DE. Hombres de la Compañía Guipuzcoana. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1963; \_\_. Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966;
- BOTELLO, OLDMAN: Historia del Estado Aragua. Academia Nacional de la Historia. Caracas. 1995.
- CHAVERO FLORES, RAFAEL: Choroní: itinerario del hombre y el paisaje. (Maracay: s/n, 1998)
- COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS. Relación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas: noticias historiales prácticas... [Madrid]: La Compañía, 1765;
- ESPINOSA, ALFONSO. Ambiente y obra de la Compañía Guipuzcoana. Caracas: [Gráfica Americana], 1962;
- GARATE OJANGUREN, MONTSERRAT. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. San Sebastián: Marcial Pons, 1990;
- GASPARINI, GRAZIANO. «Edificios de la Real Compañía Guipuzcoana en Venezuela». EN: Los vascos y América. Bilbao: Fundación Banco de Vizcaya-Banco Bilbao Vizcaya, 1989;
- HUSSEY, ROLAND DENIS. La Compañía de Caracas, 1728-1784. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1962, en: Los vascos y América. Bilbao: Fundación Banco de Vizcaya-Banco Bilbao Vizcaya, 1989;
- MORALES PADRÓN, FRANCISCO. «La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la sociedad venezolana». EN: Los vascos y América. Bilbao: Fundación Banco de Vizcaya-Banco Bilbao Vizcaya, 1989; \_\_.
- SORALUCE Y ZUBIZARRETA, NICOLÁS DE. Memoria: Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Madrid: Imprenta a cargo de D.R. P. Infante, 1876; VIVAS, GERARDO. «La Compañía Guipuzcoana de Caracas: los buques y sus hombres». EN: Los vascos y América. Bilbao: Fundación Banco de Vizcaya-Banco Bilbao Vizcaya, 1989.
- CALATRABA, ALONSO, coord. Estudio integral de la agricultura en Venezuela: cacao, café, caña de azúcar, tabaco. Caracas: Banco Central de Venezuela, [19\_?];
- COMISIÓN DE HISTORIA DE LA PROPIEDAD TERRITORIAL AGRARIA EN VENEZUELA. La obra pía de Chuao 1568-1825. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1968;
- DE BELLARD, EUGENIO PIGNAT. Una taza de chocolate: importancia del cacao en Venezuela. Caracas: Tipografía La Nación, [1951];
- NÚÑEZ, ENRIQUE BERNARDO. Cacao. Caracas: Banco Central de Venezuela, 1972;
- PÉREZ ARVELÁEZ, ENRIQUE. Manual del cacaotero venezolano. Caracas: Cooperativa de Artes Gráficas, 1937;
- RIVAS, LUIS M. Producción de cacao. Caracas: Ediciones Iesa, 1994.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### 1. Denominación del itinerario

Corredor Histórico Córdoba del Tucumán-Lima, parte del Camino Real Intercontinental

### 2. Tipo de utilización (función) del mismo

**Uso principal:** comercial

**Usos secundarios:** estratégico y de gestión política y administrativa del territorio

**Otros usos inducidos:** comunicación cultural

**Utilización anterior:** prehispánica, colonial y republicana en el siglo XIX

### 3. Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario

Perú - Bolivia - Argentina

### 4. Naturaleza física del itinerario

**Terrestre:** sin camino evidente en términos materiales, aunque por tramos puedan existir limitados indicadores prehispánicos y coloniales. Ruta que se desarrolla a través de planicie y montañas.

### 5. Recorrido del itinerario

Ciudades: Córdoba del Tucumán, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Salta y Jujuy (Argentina); Tupiza, Potosí, Oruro, La Paz (Bolivia); Puno, Cusco, Abancay, Huancavelica y desde allí rutas alternativas Huamanga, Lunahuaná y Lima o Jauja, Huarochirí y Lima (Perú).

### 6. Extensión aproximada:

3,500 Km.

### 7. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos.

Marcha a pie, caballerías, carretas; viajes individuales y en grupo; privados y públicos.

### 8. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos:

Permanente

### 9. Ejes fundamentales del itinerario:

Ciudades indicadas

### 10. Hitos o etapas principales del recorrido:

Córdoba - Tucumán; Tucumán - Salta; Salta - Jujuy; Jujuy - Tupiza; Tupiza - Potosí; Potosí - Oruro; Oruro - La Paz; La Paz - Puno; Puno - Cusco; Cusco - Huancavelica; Huancavelica - Huamanga; Huamanga - Lunahuaná; Lunahuaná - Lima o Huamanga - Jauja; Jauja - Huarochirí; Huarochirí - Lima.

### 11. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido:

Limitados vestigios físicos del propio camino, indicadores urbanos de alto componente histórico y evidencia histórica documental.

### 12. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso:

Las ciudades indicadas.

**13. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario**

Ver investigación histórica adjunta.

**14. Período de utilización**

Histórico: periodos prehispánico, colonial y republicano al siglo XIX.

Actual: proyectos de integración internacional.

**15. Significado del itinerario**

Carácter representativo: integración cultural, de gestión de territorio y de integración económica.

**16. Simbología que entraña:**

Integración Pacífico - Atlántico. Integración Andina. Integración Latinoamericana.

**17. Rituales relevantes:**

Variados de carácter cultural.

**18. Valor sugestivo:**

Integración histórica de profunda raíz cultural y relevante contenido económico en su tiempo.  
Recuperación de raíces prehispánicas y coloniales.

**19. Dinámicas que ha generado:**

Culturales, comerciales y políticas.

**20. Contenidos patrimoniales:**

Ver investigación adjunta.

**21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo:**

Córdoba del Tucumán - Tupiza: medio o mínimo Tupiza - Puno: medio u óptimo Puno - Lima: óptimo o medio

**22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés**

Grado de implicación de las autoridades: mínimo o medio

Posibilidad de suscitar su interés: alto

**23. Otros itinerarios de similar carácter**

Ruta de la seda

Ruta de las caravanas africanas (Mediterráneo - Africa Ecuatorial)

**24. Referencias:**

Ver investigación adjunta.

**25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso:**

Estudios presentes en las historiografías peruana, boliviana, argentina y española.

Documento histórico relevante: Concolorcorvo "Lazarillo de ciegos caminantes" (1773)

**26. Bibliografía**

Ver estudio adjunto

**27. Fotografías**

Se podrían incorporar sólo como material referencial actual

Es un estrecho y árido valle montañoso ubicado en el extremo noroccidental de la República Argentina. Forma un corredor natural en dirección N-S, en cuyo valle corre la cuenca del Río Grande de Jujuy, flanqueado al oeste y al norte por el Altiplano de la Puna (3.800 m), al este por las Sierras Sub-andinas y al sur por los valles templados.

La Quebrada de acuerdo a sus características geológicas presenta grandes desniveles topográficos los que hacen que sus circulaciones respondan al diseño dado por el paisaje natural.

El Río Grande que se extiende a lo largo de la Quebrada, tiene sus nacientes en los arroyos de la Cueva y Tres Cruces, en los límites orientales de la Puna. A lo largo de su recorrido, el río recibe numerosos afluentes.

Durante prolongado tiempo de ocupación humana, la comunicación se realizó aprovechando el fondo estrecho y plano del colector principal de la cuenca del Río Grande. En su alta cuenca, la presencia de altos sectores pedemontanos con escasos desniveles permiten varias opciones de circulación. Esto sin embargo se revierte en las cuencas media y baja, donde los procesos erosivos son más activos y los cursos de agua han excavado profundamente el paisaje. Allí los lechos del río son los únicos caminos. Con esta ruta principal se relacionan otras vías, que por la disposición de sus rocas y el relieve en la zona de cabeceras, ha permitido el tránsito hacia áreas adyacentes.

La importancia relativa de las rutas adyacentes responde a varios factores como la magnitud de las quebradas laterales, su rumbo, la altura de los pasos y los espacios que articula. Si bien son varias las quebradas que aportan al Río Grande desde el oeste, solo algunas han servido como caminos principales (Purmamarca, Tres Cruces y Yacorite), mientras que otras funcionan como caminos secundarios.

En el caso de la margen izquierda, sucede otro tanto. La Quebrada de Calete, vinculada espacialmente con el Abra de Zenta, constituye un camino principal. Las demás quebradas son caminos secundarios.

La región se caracteriza por un relieve abrupto, la divisoria de agua oriental y occidental de la cuenca esta dada por dos fajas de cadenas montañosas de orientación meridional sub meridional. Los flujos o torrentes de barro, llamados localmente "volcanes", han generado en muchas ocasiones enormes obstáculos para el tránsito en la quebrada.

Los angostos, son otro rasgo de la morfología de la Quebrada, al determinar un estrechamiento del fondo del valle. Los angostos morfológicos son los generados por el avance de los flujos de barro y los estructurales son angostos rocosos de tránsito obligado por el lecho del río.

En la época estival, el agua de los ríos se vuelve excesivamente turbia provocado por el arrastre de sedimentos en suspensión consecuencia de las intensas lluvias de suelos poco consolidados. En esos momentos, las vertientes de agua clara se convierten en las principales fuentes de agua potable.

Los manantiales se encuentran alejados del curso del río y proveen agua en abundancia a lo largo de todo el año. En las partes altas de la Quebrada, los cursos se encuentran secos la mayor parte del año, lo que hace que las vertientes de los cerros sean las principales fuentes de abastecimiento de agua.

##### **5. Recorrido del itinerario (incluir mapa con especificación de sus límites espaciales), autenticidad del mismo y descripción del correspondiente ámbito geográfico**

(Ver imagen 2)

Constituye un ejemplo altamente representativo de los valles sur andinos y posee una excepcional sistema de rutas de vinculación física y articulación económica, social y cultural, tanto norte – sur como este – oeste.

La Quebrada comunica el amplio, cálido y húmedo valle de Jujuy con la elevada, fría y desértica puna o altiplano. Es la más importante vinculación física entre las tierras altas andinas y las grandes llanuras templadas del sureste de América del Sud. La Quebrada también comprende los caminos transversales al eje norte-sur que siguen los afluentes del curso principal y comunican la Puna con las selvas y el Chaco en sentido este-oeste.

El uso del itinerario ha sido constante a lo largo de diez mil años de historia del hombre en la región, sin haber perdido vigencia desde los momentos más tempranos de la ocupación humana hasta la actualidad.

Gran parte de los estrechos valles transversales sirven todavía como vías de comunicación entre los distintos pisos ecológico-culturales que caracterizan al mundo andino y sus inmediaciones, de oeste a este: la costa del Pacífico, los oasis del desierto de Atacama, las punas, los valles y quebradas, los bosques andinos o yungas y las grandes planicies de oriente, reflejadas por la llanura chaqueña. Muchos caminos prehispánicos son frecuentados por las poblaciones locales para sus prácticas comerciales y para realizar visitas y trámites de toda índole.

Uno de los más importantes caminos transversales es la Quebrada de Purmamarca que, a través del Abra de Pives o el Abra de Lipán, se conecta con las salinas grandes, la puna, el salar de Atacama y el Océano Pacífico. El camino ha sido utilizado desde tiempos remotos prehispánicos hasta el presente, y en la actualidad es el asiento de una importante vinculación carretera.



Imagen 2. MAPA

Entre los bienes relacionados con el itinerario de la Quebrada de Humahuaca a lo largo de la historia se considera, en primer término, aquellos que corresponden al propio espacio de tránsito, conformado por sendas, caminos, vías férreas y rutas asfaltadas, que continúan el trayecto elegido o preferido en diferentes momentos del pasado.

#### **6. Extensión aproximada:**

En dirección norte-sur se extiende a lo largo de 155,4 Km. de longitud.

#### **7. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos**

Prehispánico: A pie por senderos y caminos dados por el trazado fluvial entrelazados por la continuidad del valle de la Quebrada y sus afluentes. En caravanas con llamas cargueras para el intercambio con sociedades que habitaban otras regiones. De modo similar en período incaico pero sobre caminos incaicos consolidados y delimitados por paredes de piedra que independientes muchas veces del trazado natural fluvial, permitieron su circulación a lo largo de todo el año.

Hispánico: carretas, mulas, burros y caballos por Camino Real entre Río de La Playa y Alto Perú.

Comienzos del siglo XX: se suma el transporte ferroviario.

Siglo XX a la actualidad: rutas que acompañan el recorrido del Río Grande en su extensión dentro de la Quebrada.

#### **8. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales (indicar meses, semanas, días, épocas del año, etapas, etc. En algún caso, como el de ciertas caravanas africanas, incluir mención a la duración de su recorrido en etapas de viaje calculadas en días)**

#### **9. Ejes fundamentales del itinerario**

El eje fundamental se encuentra definido por el valle y el Río Grande, desde sus nacientes (al norte) hasta su confluencia con el Río León (al sur). En el recorrido de dicho eje van apareciendo ejes secundarios dados por quebradas que confluyen en la principal.

(Ver imagen 3)

#### **10. Hitos o etapas principales del recorrido**

Si bien la ruta contiene una infinidad de hitos cuya importancia y significado han ido cambiando a lo largo de los milenios, al variar los trayectos, los usuarios y sus intereses, se han tomado como mojones para definir los tramos, los sitios de emplazamiento de las postas coloniales del Antiguo Camino Real. Así, a partir de las cinco postas coloniales existentes se ha dividido el Itinerario Cultural de la Quebrada de Humahuaca en seis tramos diferentes que siguen un recorrido sur – norte. Tal recorrido se inicia en el punto de menor altitud en la confluencia del Río León con el Río Grande, para culminar al norte en uno de los pasos que conducen la Puna.

(Ver imagen 3)

##### **a) Tramo de León a Huajra**

El Pucará de Volcán registra una ocupación humana desde el siglo VI DC. También se ha registrado la utilización del sitio en los períodos Tardío e Inca. La densa edificación que presenta el antiguo poblado debe corresponder mayormente a los últimos siglos antes de la llegada de los europeos.

Sus habitantes, los Tilian, a mitad del XVI fueron trasladados por su encomendero a la ciudad de Salta.

En el límite septentrional del tramo, entre Huajra y Esquina de Huajra, se ubicaba antaño una posta colonial. Frente a la puerta de Huajra, se levanta el pequeño poblado de Tumbaya, dominado por su Iglesia colonial.

##### **b) Tramo de Huajra a Posta de Hornillos**

Entre Huajra y Hornillos, el fondo es sumamente estrecho, y en partes se limita exclusivamente al lecho activo del Río Grande. Se presenta una mayor amplitud en el área de la Quebrada de Tumbaya Grande, afluente al Río Grande por su margen occidental.

En este tramo, la confluencia con el Río de Purmamarca establece una de las comunicaciones más importantes con la Puna. Esta quebrada aloja al pequeño poblado de Purmamarca, recostado contra un paisaje natural conocido como “Cerro de los siete colores”. La Iglesia colonial, a cuyo lado se expande un enorme algarrobo centenario, constituye otra de las imágenes reconocibles por quienes frecuentan la zona.

Tumbaya es el primer pueblo de indios en el sentido del recorrido por la Quebrada de Humahuaca. Originado en una parcialidad indígena de la cual conserva su nombre, ejemplifica a la perfección el pueblo de encomiendas donde la iglesia ocupa el lugar más alto en el borde del pueblo, con la fachada mirando a los habitantes, dando la espalda a la montaña y disponiendo su eje litúrgico longitudinal como línea máxima de pendiente del terreno. Se encuentran en Tumbaya: la Iglesia de Nuestra Señora de los Dolores y Nuestra Señora de la Candelaria ; la Hacienda de Tumbaya Grande ; el asentamiento prehispánico de Agua Bendita.

Purmamarca, es un poblado ubicado a 4 Km de la confluencia entre el río homónimo y el Río Grande y es un caso arquetípico de pueblo de encomiendas en el cual la iglesia y la plaza fueron el punto de partida y modelo para la modificación gradual de la planta urbana del poblado. La misma muestra a las claras una organización centrífuga de calles ortogonales que a partir de módulos casi iguales a los de la iglesia que se van acomodando a los desniveles y recortes del sitio. En Purmamarca se encuentra la Iglesia Santa Rosa de Lima que responde al tipo de arquitectura religiosa de origen mudéjar.

El Pucará de los Hornillos es un gran asentamiento habitacional prehispánico ubicado en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca, al oeste del Río Grande. El poblado corresponde al período tardío. Al pie del sitio se encuentra la Posta de Hornillos que fue centro de explotación agrícola y también casa de postas. La población más cercana es Maimará.

#### c) Tramo de Hornillos a Huacalera

Las serranías de Tilcara presentan una morfología particular al encontrarse afectadas por fracturas de sobrecorrimiento, que dan lugar a una tectónica en escamas.

Frente a la localidad de Maimará, estas curiosas formaciones se conocen como “Paleta del Pintor” o “Cerro Rosa”.

El Pucará de Huichira es un poblado prehispánico que se encuentra en la confluencia de su río homónimo y el Río Grande. Comprende muros de contención y cimientos de recintos de planta rectangular.

Entre las localidades de Tilcara y Maimará se destaca una morfología particular de niveles de terrazas, abanicos antiguos y en formación. El río Huasamayo, colector de caudales aportados por los tramos superiores de la cuenca, atraviesa el cordón el Alfarcito por una estrecha y profunda angostura a modo de cañón llamado “La Garganta del diablo”.

En el centro histórico del pueblo de Tilcara, encontramos la Iglesia de la Virgen del Rosario y San Francisco de Asís que se diferencia del resto de las iglesias de la Quebrada, no solo por su tamaño sino también por su doble campanario y su fachada plana que unifica en una superficie las paredes de la nave y de las torres.

El pucará de Tilcara es un poblado-pucará ubicado sobre un relicto de un conoide al sur del Río Huasamayo en su confluencia con el Río Grande. Es el sitio arqueológico que presenta la mayor densidad de ocupación de todo el valle.

La ocupación se extendió por varios siglos y abarca también la etapa incaica. Comprende una gran cantidad de recintos construidos con piedra de planta cuadrangular y ángulos rectos, entre los cuales existen senderos de circulación. Presenta además, un sector de corrales en la parte más baja, cercana al Río Grande. Este fue el poblado cabecera de los Tilcara, el grupo sociopolítico que ocupó el sector central de la Quebrada de Humahuaca a la llegada de los Incas y los españoles.

En este tramo encontramos también los poblados prehispánicos de Alfarcito y La Huerta ; como así, los Pucará de Huella y del Perchel.

#### d) Tramo de Huacalera a Humahuaca

Entre Humahuaca y Huacalera se desprenden dos de las rutas transversales más significativas del pasado que conectaban a la puna y todo el territorio ubicado al oeste, con la selva y monte chaqueño.

Campo Morado o Pucará de Huacalera se encuentra emplazado sobre la margen izquierda del Río Grande, unos kilómetros al norte de Huacalera. Presenta faldeos empinados que se encuentran parcialmente nivelados con muros de contención levantados con roca del cerro . En la superficie del sitio, cubierta de cardones, se observan abundantes restos de materiales arqueológicos. Por el tipo de emplazamientos y materiales se lo ubica en el períodos tardío.

En este tramo de la Quebrada encontramos también San José, como un asentamiento prehispánico, que presenta una edificación densa e intensamente homogénea con vías de circulación claramente definidas y Los Amarillos, que es el poblado más extenso, y actualmente conocido en la Quebrada de Humahuaca. Cuenta con barrios, plazas, calles y murallas defensivas.

El Pucará de Yacoraita se trata de un poblado de tipo pucará con gran dominio visual del entorno. Hacia el oeste se encontraba comunicado con el sitio de Los Amarillos a través de una terraza de material sedimentario. El sitio se ubica parcialmente nivelado por muros de contención donde se instalaron

recintos de planta rectangular y de ángulos rectos. El sitio junto al poblado vecino de Chijra corresponde cronológicamente a los períodos tardío e Inca.

La iglesia de la Santa Cruz y San Francisco de Paula de Uquía se encuentra ubicada frente a la plaza del pueblo y se diferencia del resto de las iglesias de la quebrada por su visualización desde varios ángulos. Su construcción corresponde a la última década del siglo XVII. El molino de Uquía ubicado en la localidad de Uquía, está emplazado en un hermoso paraje, rodeado de árboles frutales, sauces y álamos y fue construido en 1930 aunque las muelas son del siglo XIX y continúa aún habilitado para la molienda.

El Pucará del Calete se ubica en la confluencia del Río Calete y el Río Grande y su parte elevada se halla emplazada sobre un morro rocoso en el cual se han construido muros de contención con grandes bloques que sirvieron para la instalación de viviendas y defensas.

El Pucará de Ocumazo ha sido un poblado prehispánico sobre la margen del Río Calete, también perteneciente a los períodos tardío e Inca y probablemente abandonado en la segunda mitad del XVI.

La Puerta de Zenta es una fortaleza incaica limitada por una muralla perimetral y un foso donde en el interior se observan varios recintos de planta rectangular.

El Pucará de Peñas Blancas se trataría de un poblado semiconglomerado de período prehispánico donde se identifican líneas de muros, algunos recintos y materiales arqueológicos en la superficie.

El Pueblo de Humahuaca es el pueblo más antiguo y, a lo largo de su historia, el más importante de la Quebrada. Las estructura urbana a partir de la plaza y la Iglesia, se ha conformado de manera rectilínea irregular, con manzanas pequeñas y calles angostas.

El paisaje urbano es en general, netamente hispánico. Las innovaciones aportadas por la corriente inmigratoria en la Argentina adicionaron variantes italianizantes, muchas de sus casas. Así, muestran rasgos de la segunda mitad del siglo XIX. En este pueblo, encontramos la Iglesia de la Candelaria y San Antonio. La Iglesia de Humahuaca es la primer iglesia parroquial que existió hacia fines del siglo XVI, y al igual que la de Tilcara tiene dos torres.

El cerro negro se ubica al norte de la localidad de Humahuaca enfrentando la localidad de Coctaca por el oeste, Chorrillos por el este y al sur de rodero. Se trata de un sitio arqueológico de gran cantidad de grabados o petroglifos.

#### e) Tramo de Humahuaca a La Cueva

Al norte de Humahuaca, el itinerario presenta algunas variantes que fueron utilizadas en diferentes momentos. El actual camino se desvía del curso del Río Grande para reencontrarse recién en la localidad de Negra Muerta donde sigue una traza paralela al río hasta la localidad de tres Cruces.

La vía férrea, en cambio, sigue el curso fluvial en todo su trayecto desde Humahuaca hasta Tres Cruces.

El Camino Real, utilizado hasta la primera mitad del XX, se apartaba del curso del Río Grande para continuar luego hacia la Quebrada de la Cueva. En épocas de llegada de los españoles, en cambio, partía hacia el oeste un ramal del camino incaico desde Churquiaguada donde continuaba por la Quebrada de Inca Cueva para luego internarse en la Puna.

Al oriente del Río Grande, entre las localidades de Humahuaca e Iturbe se encuentra la mayor concentración de obras agrícolas prehispánicas de todo el Noroeste Argentino.

La zona de Coctaca ha estado ocupada por grupos agricultores al menos a partir de los inicios de la era cristiana, y continúa siendo una zona agrícola, en menor escala, en la actualidad. La construcción de 600 hectáreas de estrechas superficies de sembradío está limitada por elevadas paredes de piedra que moderan el clima seco y frío, que protegen el espacio de los intensos vientos y aumentan la temperatura en el interior de los recintos, produciendo un efecto de gradual liberación del calor acumulado en las rocas, durante la noche.

Los antiguos poblados constituyen un ejemplo del conocimiento empírico logrado por los antiguos pobladores, que refleja el extraordinario nivel de la agricultura aborigen americana, aún en zonas consideradas marginales a los grandes centros de desarrollo cultural de los Andes Centrales o de Mezo América. El complejo agrícola de Coctaca no tiene parangón en todo el continente, y posee gran valor técnico y de originalidad.

En este tramo también se ubican los montículos de piedra de Churquiaguada con estructuras de factura incaica ; el Pucará de las Hornaditas; el paredón con petroglifos prehispánicos de Zapagua; un tramo de camino incaico de Sapagua ; el Pucará de Rodero ; los sitios de cultivo prehispánicos de Rodero ; el poblado prehispánico de Juire de asentamiento que corresponde a una instalación incaica planificada ; el poblado de Putuquito con filiación incaica vinculada al trazado de camino incaico ; el mayor sitio agrícola del Noroeste argentino de Coctaca, ya mencionado ; los vestigios del Camino Real que comunicaba Tucumán con Potosí ; el Pucará de La Cueva (poblado-pucará) ; los sitios de Inca Cueva (serie de ocupaciones de cuevas y aleros con presencia de arte rupestre) ; el paisaje de la Serranías de las Tres Cruces y finalmente , el Pucará de Las Tres Cruces, que corresponde al período incaico.



f) Tramo de La Cueva al Abra de las Cortaderas

Al norte de la localidad de La Cueva, la Quebrada se vuelve un poco menos estrecha y da lugar a un rosario de pequeños asentamientos rurales que continúan hasta la localidad de Pueblo Viejo de La Cueva, donde la huella se desvía hacia la Puna.

Como un hito destacable en este sector se encuentra el Pucará Morado, ubicado sobre una curiosa formación, aislada en el fondo del valle.

A partir de Pueblo Viejo, el camino sigue la Quebrada de Vados hasta alcanzar el Abra de las Cortaderas, donde el antiguo itinerario colonial abandonaba definitivamente la cuenca del Río Grande para internarse en la Puna, dejando atrás el trayecto del fértil y colorido valle de la Quebrada.

## **11. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido<sup>1</sup>**

Se dan durante todo el desarrollo de la Quebrada de Humahuaca dada la profusión de asentamientos y actividades a lo largo de los miles de años de ocupación. Así también, están presentes sobre los recorridos de caminos y tránsitos de región utilizados a lo largo de los distintos periodos.

La naturaleza es también marca y señal por su geomorfología y determinados puntos físicos han sido popularmente denominados con distintos “nombres propios” de referencia. En la Quebrada, se observan sectores con presencia de artes rupestres como una conjugación del paisaje natural y la expresión de los habitantes en el tiempo.

Todos estos elementos aportan y acompañan la consideración de la Quebrada como un itinerario y ámbito donde es posible adquirir en su recorrido una idea de integración de todos sus caracteres temporales, espaciales, naturales y culturales.

Por nombrar algunos, entre el 900 y 1430 d.C. se produce una eclosión en el desarrollo urbanístico local, con la construcción de numerosos poblados ubicados estratégicamente en elevaciones rocosas a ambos lados del valle fluvial. Las construcciones defensivas o pucará constituyen el clímax del desarrollo local, previo a la llegada de los Incas. Estos sitios característicos de la Quebrada no constituyen bienes únicos en forma individual, sino al interpretarlos por sus características excepcionales como valor de conjunto.

Gran parte del espacio de la Quebrada se encuentra surcado por estrechas sendas de montaña que articulan diversos sectores del paisaje con el eje del Río Grande, y que se extienden como filigrana entre los poblados, caseríos, rastrojos, puestos y áreas de pastoreo, abrevaderos para el ganado, áreas de extracción de leñas.

Ámbitos rituales vinculados con el tránsito secular, se ubican en distintos lugares del paisaje. Entre ellos se destacan las apachetas, las manifestaciones plásticas prehispánicas, las piañas y otros espacios diversos.

Los caminos preservados mas antiguos, que cuentan con una cronología conocida, corresponden a los de la red vial incaica que han sido detectados en algunos sectores de la Quebrada de Humahuaca, en especial, en el sector septentrional de la cuenca. Estos pequeños segmentos de caminos, de longitud variable, presentan una pequeña pared cuya función era servir de nivelación para el tránsito y contención de los derrumbes.

También quedan trazas del antiguo Camino Real que en tiempos de la Conquista constituyó el nexo permanente entre el Río de la Plata y el Alto Perú. El período colonial de la Quebrada de Humahuaca esta representado por diferentes tipos de arquitectura religiosa. Las características locales de origen ancestral perduran y esto le otorga al conjunto de cada pueblo y cada sector, un particular atractivo.

La vía férrea de trocha angosta, que desde las primeras décadas del siglo XX facilitó el transporte masivo, el comercio y el desarrollo de las poblaciones a su vera, se encuentra abandonada.

La construcción de caminos carreteros genera en el paisaje la presencia de la ruta asfáltica que sigue mayormente el curso del Río Grande.

En el período contemporáneo las modificaciones que se han producido están acotadas a su relación con la ruta. El ferrocarril ha perdido intensidad y su lugar lo ocupa el sistema automotor y sus complementos. Debido a esto hay modificaciones fuertes en algunos accesos a rutas urbanas (Tilcara, Humahuaca). Se va incorporando una cantidad de publicidad acotada.

## **12. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso. Lugares de cuarentenas y otras esperas motivadas por requisitos de entradas y salidas o de tránsito.**

Los sitios de descanso o abastecimiento de los poblados ancestrales entre las jornadas de viaje, van marcando el ritmo del recorrido. Estos, llamados janas o pascanas, se ubican en lugares generalmente

---

<sup>1</sup> Relacionar brevemente estos elementos, ya que su descripción más detallada corresponde al epígrafe de “Contenidos patrimoniales” incluido más abajo.

algo elevados por encima del fondo del valle. Se identifican por conjuntos de pequeños parapetos de piedra que servían para el resguardo de las caravanas y algunos espacios de índole ritual. La "kallanka" incaica, cancha o espacio abierto que se hace presente en zonas como por ejemplo Tilcara, de construcción típicamente imperial, se vincula con tareas administrativas o ceremoniales. Del período hispánico postas coloniales del antiguo Camino Real. En el tramo que conduce de sur a norte través de la Quebrada, las cinco postas eran: Huajra, Hornillos, Huacalera, Humahuaca y La Cueva.

### **13. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario**

#### *Búsqueda itinerante de recursos*

Grupos de cazadores hacen exploraciones del terreno y explotación ocasional de los recursos locales. La etapa cazadora-recolectora es la más prolongada en la historia del hombre. Los vestigios humanos tienen casi 11.000 años y provienen de las cuevas o aleros rocosos. Estos antiguos asentamientos corresponden a campamentos temporarios de bandas que debieron tener una gran movilidad en el paisaje. Entre el 5500 y 2500 AC se producen desmejoramientos climáticos en algunos sectores de los Andes, signados por una marcada aridez, que posiblemente haya influido también en la ocupación humana local al disminuir la cobertura vegetal que sustentaba a los herbívoros. La ausencia de vestigios arqueológicos para este lapso podría indicar un despoblamiento de la Quebrada a favor de otras áreas más favorecidas por las precipitaciones. Con posterioridad al 2500 AC, al revertirse las condiciones de humedad en la zona andina, la Quebrada fue ocupada nuevamente por grupos humanos pero con otras características, novedosas en cuanto a su economía, tecnología y prácticas sociales. En este caso, se tratan de ocupaciones temporarias en lugares abrigados donde se encuentran vestigios de actividades domésticas, algunos entierros y pinturas rupestres con motivos abstractos. Paralelamente a la caza, se estaba experimentando la cría y la agricultura incipiente.

#### *Los grupos aldeanos*

Con el correr de los siglos y en virtud al progresivo dominio de la tecnología agropastoril se desencadenaron cambios significativos en algunas de las primitivas sociedades cazadoras andinas, la organización se volvió más compleja y surgió un nuevo patrón de asentamiento representado por las aldeas. Las fechas más antiguas para la cerámica del Noroeste Argentino corresponden a ocupaciones en cuevas y abrigos rocosos emplazados en las cabeceras de la Quebrada y se remontan al 1000 AC. Las sociedades aldeanas estuvieron integradas a una compleja red por cuyas vías circulaban bienes, productos e información. Los vectores de esa comunicación fueron las caravanas que transportaban cargas provenientes de las distintas zonas ecológicas.

#### *Crecimientos de las aldeas*

Las aldeas crecen notablemente en tamaño y número y, ya hacia el 700 DC, se hallaban instaladas en muchos sectores de la cuenca del Río Grande. A partir de entonces, existen dentro un mismo grupo social, segmentos con mucho poder político, económico e ideológico, que se contraponen a otros de menores recursos y que se hallan subordinados. Esta etapa de desarrollo socio-cultural fue contemporánea con el auge Tiwanaku, que desde la zona del lago Titicaca y transformado en un poderoso estado, irradiaba influencia y poder a gran parte del ámbito sur andino.

#### *Pucará y rutas estratégicas*

A partir del año 1000 DC se inició una nueva etapa de cambio en la Quebrada de Humahuaca que llevo al clímax del desarrollo local tanto en lo demográfico como en lo socio-político y económico. Dicha etapa estuvo cifrada por el abandono de los poblados bajos, cercanos al río, y la instalación de los espacios residenciales en sitios elevados de difícil acceso. Los sitios, conocidos localmente como pucará, en realidad más que fortalezas fueron poblados y muy pocos presentan evidencias de fortificación. Los pucará se encontraban principalmente sobre el eje del Río Grande o sobre sus afluentes principales y probablemente correspondieron a las cabeceras políticas de los grupos étnicos que poblaron la Quebrada en ese momento: omaguacas, tilcaras y tilianes. La agricultura y la ganadería debieron ser de gran productividad en razón de la densidad demográfica del momento y la tecnología alcanzó niveles insospechados en etapas anteriores. Así aparecen las grandes superficies aterrazadas, como parte del sistema agrícola, con complejas redes de riego.

### *Dominación incaica*

Entre 1430 y 1480 se produjo la expansión incaica del Noroeste Argentino y quedó trunco el desarrollo autóctono iniciado hacía más de dos milenios.

La anexión al imperio centro andino con asiento en el Cuzco, produjo modificaciones en muchos aspectos de la sociedad local, principalmente en la esfera económica, la organización política y la administración que pasó a depender del estado dominante.

En los principales poblados preexistentes en la Quebrada se construyeron edificios según el patrón imperial, se trazaron caminos incaicos y se instalaron talleres artesanales destinados exclusivamente a la producción de bienes cuya única distribución se hacía desde la capital del Imperio, el Cuzco.

### *Vía de la conquista europea*

El primer español en recorrer la Quebrada de Humahuaca en toda su extensión, fue Nicolás de Heredia en su regreso desde el Tucumán hacia el Alto Perú en 1546.

En la segunda mitad del XVI ya existían algunas pequeñas fundaciones españolas en el actual Noroeste Argentino ya que la Quebrada generaba un creciente interés como ruta entre el Alto Perú y el Río de La Plata.

Las reiteradas fundaciones de la ciudad de Jujuy, buscan controlar este camino, rico en recursos y hasta entonces controlado por indígenas. Este cambio, sobre el control del itinerario, los españoles lo logran concretar con el apresamiento del cacique Viltipoco en 1595, sumado a la fundación definitiva de Jujuy en 1597.

Entre fines del siglo XVI y principios del XVII, luego de derrotar militarmente a la población indígena de Quebrada y Puna, los españoles instalan sus propios emprendimientos mientras reducen a los indios concentrándolos en escasas tierras de comunidades en torno a "Pueblos de Indios".

### *La Colonia, flujo de bienes y productos*

Con el paulatino desarrollo de las incipientes ciudades españolas en el territorio argentino, y la demanda de productos que exigían las minas alto peruanas, se dio lugar a un creciente flujo comercial que vinculaba ambos espacios del Virreinato.

Durante el siglo XVII hay un marcado descenso de la población indígena producto de los factores naturales (epidemias) y fundamentalmente de la práctica de hacendados y mineros de retener ilegalmente a las poblaciones campesinas.

Los animales, esclavos y productos eran llevados por arrieros que los guiaban a través de la Quebrada del Toro y la Quebrada de Humahuaca.

Desde mediados del XVIII el crecimiento demográfico se mezcla con la migración de campesinos del sur bolivianos, del altiplano de lengua aymará y algunos negros esclavos manumitidos.

En esta época se reacondicionaron las capillas construidas en la época de la evangelización.

Hacia fin de el XVIII, luego de la anexión del territorio sur andino al flamante Virreinato de La Plata, se crea la línea de postas a lo largo de toda la ruta para comunicar el puerto de Buenos Aires con el espacio altoperuano.

### *Guerras de la Independencia*

Durante los conflictos armados iniciados consecuentemente con las Revolución de Mayo, la Quebrada de Humahuaca tuvo un papel crucial como ruta escogida para el traslado de tropas y armamento "a" y "desde" el Alto Perú.

Durante esta etapa bélica, el flujo constante de hombres, ganado y productos se vió reemplazado por soldados, jinetes y armas pesadas.

Algunas pequeñas postas se transformaron en pequeños fuertes para las tropas. La población local debió migrar hacia otras zonas, abandonando sus casas, terrenos y pertenencias.

Finalizada la guerra, los antiguos ocupantes se reinstalaron en sus propiedades pero la paz duraría poco pues se iniciarán las "guerras civiles" entre unitarios y federales y los conflictos internacionales entre los nuevos estados.

Después de la Guerra del Pacífico (1879-1883), surgen las salitreras en el desierto trasandino.

Esta actividad fue en aumento en consonancia con el crecimiento salitrero hasta la crisis mundial de 1929-1930.

### *Siglo XX*

Se caracteriza por la complejidad derivada de las particulares prácticas agrarias en la región y las variadas y discontinuas propuestas de intervención, en particular del sector público, en un contexto ambiental muy difícil y permanentemente exigido.

Factores como la tenencia y uso de la tierra, la influencia de enclaves mineros (desde el siglo XIX) y los ingenios azucareros (desde 1920), como generadores de cambio ocupacional, proletarización y migración, el rol del Estado a partir de 1940, de las entidades del financiamiento y las organizaciones no gubernamentales desde la década de 1980 y la participación comunitaria, los programas y acciones de desarrollo rural y la crisis finisecular de los noventa, son elementos sustantivos para entender el desarrollo de este período.

El gran cambio, que compromete casi toda la década iniciada en 1900, es a partir de los trabajos y actividades que derivan del sostenido avance del ferrocarril Central Norte Argentino desde San Salvador de Jujuy a la frontera de Bolivia, con el consecuente replanteo del trazado de caminos y de rutas.

#### **14. Período de utilización**

Se pueden definir cinco grandes periodos:

- a) Comunidades recolectoras y cazadores nómadas (9.000 AC. al 400 AC).
- b) Comunidades sedentarias con un manejo avanzado de la agricultura (400 DC al 900 DC) , auge de los pucarás (900 AC al 1430-80 DC) y la conquista inca (1430-80 DC al 1535 DC)
- c) Conquista española—cristianización. Usa las estructuras indígenas pero las reagrupa en los repartimientos. Resignificación de la cosmovisión con la cristianización y sus extensiones: la iglesia (1535-93 al 1810).
- d) Periodo republicano: (1810 al siglo XX). Estructura abierta de la economía orientada en sus partes mas dinámicas hacia el mercado. Inmigración.
- e) Periodo contemporáneo: (1970 al 2000) Proceso de emigración y globalización. Pérdida de valores locales. Paulatina recuperación de identidades indígenas.

#### **15. Significado del itinerario**

La Quebrada de Humahuaca, un estrecho y árido valle montañoso, ha sido utilizado como itinerario en forma constante a lo largo de los diez mil años de historia del hombre en la región sin haber perdido vigencia desde los momentos más tempranos de la ocupación humana -9000 años antes de Cristo- hasta la actualidad.

Es, en esencia, un paso natural a través de un estrecho valle y como tal ha cumplido un importantísimo papel en la dinámica política, social, cultural y económica de un amplio sector de América del Sur. Por los espacios involucrados, comprende un trayecto relativamente corto, pero como eje articulador entre ambientes muy disímiles dejó su impronta en el proceso histórico-evolutivo del continente. Sirvió de nexo entre tierras altas y bajas, entre páramos y selvas; permitió el contacto de pueblos de diferente origen y tradición y jugó un papel primordial en la liberación de los países sudamericanos del dominio español en América; actualmente sigue siendo un nexo fundamental en la unión comercial del Pacífico con el Atlántico, de los Andes con las Pampas.

En el transcurso de la historia de la región, la Quebrada de Humahuaca se perfiló como el espacio de encuentro e intercambio que sucesivamente fue involucrando espacios mayores y pueblos más distantes.

Durante lapsos significativos del pasado, la Quebrada de Humahuaca fue un itinerario en sí, no obstante, su valor se vio potenciado, sin dudas, en su función como un segmento de trayectos mayores. Así, integrando rutas mucho más extensas, tuvo un rol protagónico en el desarrollo de un importante espacio del territorio de América del Sur. Fundamentalmente, operó como un nudo dinámico en las transformaciones sufridas a escala continental, potenciadas en las etapas históricas posteriores a la llegada de los españoles y que dieron como resultado el surgimiento de las actuales naciones del Centro-oeste sudamericano.

Desde los inicios de la ocupación humana y probablemente hasta mediados del primer milenio de la era Cristiana, se estima que fueron más importantes como vías de interacción los caminos laterales que vinculaban oriente y occidente, involucrando territorios tan distantes como el Chaco y la costa chilena del Pacífico. Este eje nunca ha perdido vigencia y continúa activo en el presente pero en ciertos momentos del pasado se vio minimizado ante la importancia alcanzada por el que seguía el curso principal del Río Grande.

El camino norte-sur probablemente cobró mayor relevancia a partir del auge de la expansión de Tiwanaku en el siglo VIII después de Cristo. A partir del año 1000 d. C., la presencia de materiales procedentes del sur de Bolivia muestra la existencia de vínculos con los grupos denominados chichas que habitaban esa zona. Estas relaciones se potencian con la llegada de los incas que instalan una red de caminos principales y secundarios siguiendo tanto el eje norte-sur como algunos de los caminos transversales.

La Quebrada se vincula con el Imperio Inca, que en su máxima expansión se extendía desde Ecuador hasta Chile y Argentina.

"Entre las innumerables facetas del patrimonio cultural del Tawantinsuyo, el sistema vial ocupa un lugar preponderante. Las tempranas crónicas andinas describen estas rutas incaicas, visitadas y admiradas universalmente. Algunos han comparado estas obras viales con las construidas por el Imperio Romano en el Viejo Mundo.

Hacia fines del siglo XV los caminos incas conformaban un sistema formidable por su distribución en el espacio y eficiencia funcional. Fueron construidos para atravesar con facilidad montañas, valles, ríos, sendas y pantanos. A veces pavimentados con piedra, otras con adobes; en algunas partes sobreelevados o encerrados entre muros, en otras en cornisa y zigzagueantes en las zonas montañosas.

Conectaban las fronteras del Imperio con los grandes centros urbanos. A su vera se hallaban los "tambos" para alojar mensajeros, caravanas para el transporte de productos y ejércitos en tránsito. Esta situación se presentaba en un espacio de más de 5.000 Km en sentido Norte-Sur; desde Rumicucho, en Ecuador hasta el Cerro de la Compañía en el Río Cachapoal en Chile y Ranchillos en el Valle de Uspallata, en Argentina.

Dentro de esa red caminera existen dos rutas principales que tienen una dirección general Norte-Sur; el camino de "la Sierra" que transcurre por la Cordillera de los Andes, altiplano de Bolivia y noroeste argentino; y el de "la Costa" que lo hace por el poniente de Los Andes, entre el Océano Pacífico y las montañas.

En sentido transversal, los Incas abarcaron poco más de 400 Km de promedio, desde la costa del Pacífico hasta el borde Amazónico de la Cordillera de los Andes. En ese espacio construyeron una red de caminos transversales, que cruzaban la Cordillera de un lado a otro, superando en muchos casos alturas de 4.500 m, con el objetivo de conectar las dos rutas principales.

El Capacñam fue la columna vertebral del Imperio, el elemento estructural integrador de importantes funciones. Primordial en las comunicaciones realizadas por los chasquis, hombres corredores que hacían las veces de correo, y también para transportar el flujo de bienes acaparado por el Estado. Así mismo fue fundamental para la defensa del territorio, ya que el Capacñam permitía agrupar y movilizar rápidamente a los ejércitos inca, que eran enviados a los límites de un imperio en expansión, amenazado por rebeliones internas e invasiones externas.

Permanentemente el Capacñam era transitado por caravanas de llamas y cargadores humanos que transportaban alimentos ( maíz, papa, coca), tejidos, metales y toda clase de materia prima y tributos desde y hacia Cuzco."

A la llegada de los españoles, la Quebrada de Humahuaca se presenta a los ojos de europeos como la mejor variante en la comunicación entre Potosí y el antiguo Tucumán. El interés en controlar ese camino llevó a la fundación de las ciudades de Salta y San Salvador de Jujuy en la segunda mitad del siglo XVI. Durante toda la etapa colonial, el recorrido norte-sur sirvió para un intenso intercambio de bienes y productos entre las Pampas y los Andes, en especial ganado vacuno y mular.

"La inmensidad de los espacios geográficos americanos siempre significó una serie de dificultades para los europeos. Por lo tanto España concentró la acción de sus escasos recursos humanos en dos o tres áreas prioritarias, consiguiendo de ese modo rápidos resultados culturales en su colonización. Desde el inicio se puso en evidencia la vastedad de las distancias a recorrer entre los dos altiplanos (el mejicano y el de los Andes centrales) que, por lo tanto, quedaron vinculados por una vía de comunicación el "Camino Real"- que aseguraba la unión efectiva de estas zonas ricas en minerales, principalmente oro y plata, base del interés económico del momento.

El Caribe fue cerrado por un arco defensivo con asiento en las islas Antillanas y constituyó la primera línea abaluartada que la navegación debía superar.

Detrás de este primer cerco, puertos fortificados trabaron los accesos naturales al interior. Cartagena de Indias, Portobello y Panamá son en esa función las cabezas de puentes que permiten penetrar en el continente hacia el norte, el sur y el Pacífico.

Los puntos extremos California y el Río de la Plata unidos por el Camino Real constituyeron dentro del sistema defensivo dos regiones infranqueables. Para cualquier ejército que aspirara a conquistar el corazón del sistema colonial español, el resultado de una marcha a través de esas distancias casi despobladas, sin posible apoyo logístico, prefiguraba el desastre.

Las islas Filipinas, descubiertas por Magallanes para España en 1521, hacía siglos que eran centros de una importante red comercial con China por el norte y con los musulmanes por el sur.

*Para 1603, la mayoría de los españoles radicados en Manila se dedicaba al comercio, que haría florecer no solo a esta ciudad puerto sino también a Acapulco, Panamá y Lima. El "Galeón de Manila" aseguró así la unidad económica del Imperio Español y fue la razón del despegue de California, costas en donde abordaban el continente americano las cansadas tripulaciones de un crucero de más de seis meses" En una escala global el Imperio Español se estructura con dos ejes, uno de norte a sur, el Camino Real, y otro transversal conformado por las rutas marítimas que conectan la Península Ibérica con el Caribe y*

*la ruta del "Galeón de Manila".* (Gazaneo, Jorge O. Geopolítica de la Misiones. En Las Misiones Jesuíticas Guaraníes. Buenos Aires, Manrique Zago/UNESCO/ ICOMOS, 1990).  
(Ver imagen 5)

En este sistema que forma parte de eventos históricos, sociales, económicos y culturales, desde el siglo XVI al XVIII, una serie de edificios, pueblos, ciudades, fortalezas y misiones forman parte de la Lista de Patrimonio Mundial.

Frente a todos estos bienes la Quebrada, ubicada en este sistema, no sólo es absolutamente original, sino que muestra lo que significaba éste como integrador de culturas.

La independencia de los países sudamericanos convirtió a la Quebrada de Humahuaca en un activo escenario para el movimiento de tropas españolas y criollas que se desplazaban por ella en sus movimientos bélicos. En este contexto, le cupo a la Quebrada un rol estratégico inigualable, al funcionar como punto de contención de las invasiones realistas que pretendían ingresar desde el Alto Perú. Esto permitió el desarrollo del plan continental que llevaron a cabo fundamentalmente Bolívar bajando desde el norte y San Martín cruzando los Andes y liberando a Chile y a Perú.

La Quebrada de Humahuaca constituyó un importante espacio de contacto cultural entre los Andes y las Pampas. En este proceso tuvieron una función preponderante los arrieros, quienes contribuyeron al patrimonio cultural local con elementos provenientes de la cultura de los gauchos de la región pampeana. Paralelamente, la zona recibió el flujo migratorio proveniente de las tierras altas del sudoeste boliviano, que continúa hasta nuestros días, incorporando continuamente diversos elementos culturales andinos.

En las primeras décadas del siglo XX, la instalación del ferrocarril a lo largo de la Quebrada de Humahuaca sirvió como medio de transporte masivo transporte masivo transporte masivo transporte masivo y generador de desarrollo de las poblaciones existentes y de nuevos centros urbanos. La construcción de caminos carreteros intensificó aún más el tránsito entre las regiones colindantes.

La vocación de itinerario hace que hoy la Quebrada, a través de la ruta Panamericana de norte a sur y la unión entre San Pablo, Porto Alegre y Asunción con el Pacífico a partir del Paso de Jama, sino jugando el mismo rol.

(Ver imagen 6)

La Quebrada es el escenario de un establecimiento tradicional humano muy característico, sobre todo referido al uso de la tierra, de lo cual se han conservado evidencias arqueológicas, tecnológicas y paisajísticas desde los albores de la domesticación hasta el presente, así como por la pervivencia de una gran diversidad de cultivos andinos. Constituye un paisaje de sustentabilidad en el tiempo y en el espacio. El eje fluvial del Río Grande sirvió desde tiempo inmemorial como espacio para la instalación humana.

La instalación de los pucará -los poblados omaguaca ubicados estratégicamente sobre los ejes fluviales- surgen en consonancia con la presencia de la ruta natural. Como baluarte ante el ingreso de enemigos o como punto estratégico de control de circulación de bienes, fueron emplazados en sitios elevados y dominando los espacios de circulación obligada. Así, se encuentran sobre los pasos angostos de los ríos pero también en la confluencia de los afluentes laterales con el curso principal.

En algunos de estos poblados, el período de dominación incaica es reconocible por la introducción de nuevas tecnologías constructivas y detalles arquitectónicos, además del uso de otros patrones espaciales de asentamiento.

Los pucará fueron instalados en el ámbito de la Quebrada de Humahuaca hace alrededor de unos mil años. Como fecha conservadora se estima que su ocupación se inició en el siglo XI d.C. y duró hasta fines del siglo XVI, cuando los indígenas fueron reducidos en los "pueblos de indios" que dieron lugar a la mayoría de los asentamientos actuales.

A fines del siglo XVI, los españoles comenzaron la organización efectiva de la región. Se hicieron los primeros repartimientos de propiedades en la Quebrada de Humahuaca y el territorio fue dividido en encomiendas donde se adjudicaban pueblos indígenas a los españoles. Gran parte de estos encomendados se encontraban dispersos en diferentes poblados indígenas y fueron obligados a residir en sitios específicos, las "reducciones".

Este hecho origina lo que las Leyes de Indias nominarían como "pueblos de indios" en parte con el objetivo explícito de desarrollar la acción evangelizadora de la Iglesia. Al tratarse de sociedades basadas en el cultivo con sistemas de regadío se encontraban muy relacionados con las fuentes de agua, por esta razón los pueblos fueron emplazados en las inmediaciones de sus asentamientos prehispánicos como el caso de Tilcara y Humahuaca.

El largo período que va desde 1600 y el 1770, se caracteriza por el asentamiento, desarrollo y funcionamiento pleno de estos pequeños núcleos poblacionales creados en las postrimerías del siglo XVI. En ellos, la iglesia fue el único edificio monumental. Su emplazamiento aislado, jerarquizada volumetría,

gran tamaño relativo y la altura de sus campanarios, le dieron predominio respecto al resto de los edificios. Esta característica se ha mantenido hasta la actualidad.

A partir del Siglo XVII, el edificio de la iglesia determina la orientación de las calles y la ubicación de la plaza. Estos dos elementos, iglesia y plaza, ordenan el crecimiento de la población y se transforman en los generadores de la trama urbana, siguiendo el modelo prescripto en las Leyes de Indias. A partir de ellos crecen las manzanas que, en la Quebrada de Humahuaca, rara vez resultaron cuadradas.

Los poblados resultantes forman "un contraste armónico" con el paisaje circundante. En el siglo XX surgieron nuevos poblados como Maimará, Volcán y Colonia San José. A pesar de su reciente creación, siguieron el modelo de los poblados virreinales, respetando la ubicación de los elementos significativos (iglesia, plaza, edificios públicos), y la retícula como unidad urbana.

Asimismo, pueblos como Tilcara, Maimará, y en menor grado Humahuaca, despertaron el atractivo de muchos ciudadanos residentes en Jujuy, Salta, Tucumán y Buenos Aires. La mayor parte de ellos, de muy buena posición económica, decidió construir sus "casas de veraneo" en la Quebrada.

Este recorrido urbano arquitectónico vinculado con lo vernáculo, con la adaptación a la topografía y a los materiales del lugar y con la venta y adopción sucesiva de nuevos usos y necesidades ha ido creando una interacción de culturas a lo largo de 10.000 años.

Todo esto se presenta hoy vulnerable frente a limitaciones irreversibles.

El incremento de la población, la aparición de nuevas necesidades y recursos, de materiales y formas constructivas foráneas que reemplaza a las tradicionales y que poseen una gran carga de valores de modernidad y progreso plantean un desafío para la conservación del patrimonio de la Quebrada de Humahuaca.

La Quebrada como conjunto de un ambiente natural y de patrimonio material e inmaterial, que ejemplifica tipos de construcción y de tecnología, conjuntos arquitectónicos y paisajes de diferentes culturas, constituye un enclave patrimonial de características excepcionales.

La Quebrada de Humahuaca posee bienes excepcionales por sus cualidades intrínsecas o por su asociación con otros elementos patrimoniales. En primer término, se destacan los recintos de cultivo de **Coctaca**, ya mencionados, únicos en su género por la tecnología agrícola representada. En segundo lugar, se consideran los poblados elevados, de alta visibilidad, denominados localmente **pucará**, que jalonan el eje del valle de un extremo al otro, y que ya han sido descriptos. Relacionados con los bienes nombrados, de naturaleza excepcional, se encuentran otros sitios cuyo valor reside en su vinculación temporal o espacial con los anteriores.

En los milenios de aprovechamiento humano, la Quebrada de Humahuaca ha tenido múltiples significados para las distintas sociedades que la ocuparon, ámbito de explotación económica para cazadores-recolectores; espacio productivo, simbólico y de residencia para pueblos agricultores; territorio sociopolítico y económico para los omaguaca; comarca de dominación incaica; vía de tránsito para los conquistadores españoles; baluarte estratégico en las Guerras de la Independencia; ruta de comunicación entre estados-nación; entorno de ocio y esparcimiento para turistas del siglo XX.

En este espacio intercultural se ha recreado el cultivo de numerosas especies domesticadas en los Andes y la Quebrada de Humahuaca resulta así el ámbito más austral que contiene un complejo de variedades propias de la agricultura andina. Las diferentes zonas agroecológicas están caracterizadas por estrategias que, en la interacción hombre-naturaleza, han permitido el manejo sostenido de los recursos, manteniendo la impronta etnográfica vinculada con el paisaje.

La actual población de la Quebrada de Humahuaca, de origen mayoritariamente andino, practica un conjunto de pautas culturales que son el producto de pervivencias de las antiguas culturas indígenas con ricas transformaciones surgidas de su contacto con el mundo español y moderno. Creencias y ritos, fiestas religiosas y profanas, música, culinaria, artesanías, estilos y técnicas constructivas, tecnologías agrícolas y otros conocimientos indígenas y tradicionales, constituyen los principales aspectos de este patrimonio cultural vivo, que contiene importantes componentes intangibles.

## **16. Simbología que entraña**

A partir de la legislación que reconoce los derechos de la población aborígena argentina, se ha dado a lugar a la declaración de más de un centenar de comunidades aborígenes en el espacio del Itinerario Cultural de la Quebrada, algunas de las cuales han comenzado a recuperar parte de sus territorios ancestrales.

Los múltiples procesos de diversificación, marginalidad y pérdida de identidad por los que pasaron las sociedades aborígenes desde los tiempos de la Conquista estuvieron signados por la fricción intercultural con la sociedad blanca y la quita de territorios que permitían su subsistencia y la reproducción de su propia cultura.

El fuerte proceso de aculturación que sufrieron en el siglo XIX y en la primera mitad del XX logró desestructurar gran parte de la cultura tradicional, la organización social y la cosmovisión de los pueblos

indígenas que, sin embargo, pudieron conservar ciertas características que les eran propias, en parte ocultas o solapadas por las presiones de la sociedad hegemónica.

En la actualidad, a la par que se mantienen formas culturales tradicionales, compartidas con la puna jujeña, se advierten diferencias y un proceso de “retradición” que data de por lo menos de unos treinta años y que implica una reafirmación de la identidad étnica y milenaria.

### **17. Rituales relevantes**

La religiosidad popular, las fiestas y celebraciones que tienen lugar en la Quebrada de Humahuaca reproducen dos espacios diferentes, que en muchas ocasiones se han hibridado para dar lugar a expresiones mestizadas: las tradiciones locales de origen prehispánico, las celebraciones de origen cristiano y las fiestas paganas (el Carnaval), que suelen conjugar elementos de ambas.

Entre las tradiciones de raíz indígena, vinculadas con la tradición agrícola pastoril, se conservan el culto a la Madre Tierra (Pachamama), y las prácticas como la “Corpachada”, la “Señalada” o el “Tinkunaku”, y en ellas conviven las acciones rituales, la música, las comidas y las bebidas. Así, la creencia de la Pachamama coexiste con la creencia en el catolicismo.

### **18. Valor sugestivo**

El culto a la Pachamama proviene de la antigua tradición andina. Con el término Pachamama se alude a una deidad a la cual se la identifica, con la tierra y en algunas ocasiones con los cerros. Al no estar representada por ninguna imagen, la principal forma de reverenciarla es haciendo un hoyo en la tierra para conectarse con ella por medio del ritual de “dar de comer a la tierra”, como una manera de establecer el contacto con esa fuerza vital a través de la ofrenda.

El rito del “pago a la tierra”, es aquí denominado “Corpachada”. Se realiza habitualmente en un mismo lugar y allí se reabre el hoyo donde fuera ofrendada en año anterior. Se convida a la tierra con determinadas comidas que se preparan especialmente para esos días; las preferidas son las “tijtíncha” y la “kalapurka”; se le ofrece chicha (bebida de maíz fermentado) y alcohol, además de hojas de coca y cigarrillos.

### **19. Dinámicas que ha generado**

En los itinerarios culturales, que por su extensión normalmente están constituidos por diversos paisajes culturales, el énfasis se pone en el movimiento de los hombres de un lugar a otro, en las transformaciones y los enriquecimientos culturales recíprocos entre los pueblos que han circulado y los que se han asentado a lo largo del tiempo, en los cambios que este recorrido, este trayecto ha producido en los caminantes y en el camino.

La Quebrada es un caso excepcional de itinerario cultural y el primero inscripto en América.

### **20. Contenidos patrimoniales (Relación, descripción y valoración de elementos testimoniales de los intercambios producidos)**

#### **Contenidos materiales: elementos de patrimonio físico**

El uso de la Quebrada de Humahuaca como itinerario ha sido constante a lo largo de la historia del hombre, que ha actuado modificando el paisaje desde las primeras incursiones de cazadores-recolectores hace más de 10.000 años.

La Quebrada es depositaria de una enorme riqueza de sitios de ocupación anteriores a la llegada de los conquistadores españoles. Estos sitios se distinguen por su diversidad y por su marcada presencia en el medio. En algunos casos, constituyen enormes áreas donde las evidencias correspondientes a diversas épocas se suceden ininterrumpidamente a lo largo de más de 30 kilómetros.

Se han considerado de valor alrededor de 200 sitios arqueológicos que jalonan un itinerario. Entre ellos se destacan, por sus cualidades intrínsecas, el complejo agrícola de Coctaca y los poblados elevados o Pucara, que acompañan el eje del valle de un extremo a otro.

Los Pucaras, poblados habitados entre los siglos XI y XVI, se destacan por su emplazamiento en el paisaje —próximo al río, elevado y muy visible desde áreas adyacentes—, con contactos visuales entre sí, y por estar asociados con una vegetación endémica de cardones o cactus columnares. Doce de estos poblados se ubican sobre el eje Norte-Sur, y tres sobre las quebradas laterales.

Si bien la presencia de Pucaras o emplazamientos similares no es infrecuente en el área andina, la cantidad, su interconexión visual y su nivel de conservación y de autenticidad les otorga un valor de originalidad como conjunto. Hitos emblemáticos de la Quebrada de Humahuaca, estos sitios poseen, además, fuertes componentes de identidad.

La expansión Huari-Tiwanaku, primero, y la Inca más tarde, acceden a la Quebrada. Los caminos que estructuraron al Imperio Incaico recorren sectores del itinerario, y aportan novedosas tecnologías y tipologías, y nuevos patrones espaciales de asentamiento.



En el siglo XVI, la Quebrada es la ruta de acceso de los españoles desde el Alto Perú. Mercedes, encomiendas y reducciones particionan el territorio. Enclaves rurales, los pueblos indígenas subsisten como “pueblos de indios”, y los cambios se suceden con gran lentitud. Aparece la iglesia como uno de los elementos sobresalientes y, a partir de ellas se generan plazas y se ordena el crecimiento de cada población.

A mediados del siglo XIX se rectifican los trazados de algunas poblaciones, como Purmamarca, y en el siglo XX, con el ferrocarril, se crea una nueva serie de pueblos.

La arquitectura conforma el paisaje con andenes, canales o pircas donde, como hitos, aparecen los poblados.

Las tipologías están representadas por las iglesias, primero con persistencias mudéjares y después con planta jesuítica, las “casas de patio” urbana y rurales, las postas, las haciendas y los molinos.

La relación con la tierra se manifiesta en la materialidad de lo construido: adobe, piedra, ladrillo, paja, madera, cal. La técnica es eminentemente artesanal y colectiva, con poca intervención de herramientas intermedias.

La arquitectura organiza los actos humanos, ubicados preferentemente en el exterior; se percibe ligada a la tierra y con carácter de agrupación, en cuanto se constituye como conjunto de varios elementos. En la conformación de los poblados, de los entornos y del paisaje en general, se conjugan la geografía, las etnias que la habitan y las corrientes culturales que las animan.

Su valor reside precisamente en esa relación de arquitectura y urbanismo, paisaje y medio, y en el jalonarse a lo largo de la ruta, en el conjunto más que en las partes, y en la fuerte identidad que las caracteriza. Son valores intrínsecos propios de la arquitectura vernácula, de materiales del lugar, de diseño tipológico y colectivo y de localización en el medio, donde la conservación se realiza en forma periódica.

En este sentido, la autenticidad es muy alta y debe tener en cuenta no sólo la integridad original sino también los momentos importantes de construcción y utilización a lo largo de las diferentes fases del tiempo histórico de cada bien.

Las rupturas aparecen con materiales y modelos foráneos, sobre todo en las extensiones urbanas, con viviendas que se repiten idénticas y que se ubican frente a la ruta, en los accesos o sobre las laderas de las montañas, alterando el paisaje.

Comunidades recolectoras y cazadores nómades: quedan testimonios localizados en estudios arqueológicos.

Comunidades sedentarias: se conservan sitios y sus relictos sobre las laderas.

Conquista española: se construyeron nuevos asentamientos y se reformularon los anteriores, se conservan las nuevas formas de concentración urbana (pueblo de indios) y las iglesias.

Período republicano: como región llave de la travesía, afectada por guerras y desvalorizada. Se reconstruyeron, a partir del XIX, numerosas iglesias.

Período contemporáneo: ferrocarril, rutas urbanas.

### **Contenidos culturales de carácter inmaterial o espiritual: patrimonio intangible**

El entorno y los bienes patrimoniales que en él se encuentran generan profundos lazos de identidad en la población local. La cultura popular oral y tradicional de la Quebrada de Humahuaca resulta excepcional no sólo por su concentración espacial, sino porque en ella se imbrican numerosas formas culturales tradicionales con las formas propias de la sociedad contemporánea.

La música, la lengua, la narrativa oral, la religiosidad y las artesanías mantienen su vigencia a lo largo de los siglos, como resultado de una fecunda relación intercultural, estableciendo una fuerte cohesión grupal y reforzando las redes sociales.

### **Contenidos ambientales: paisaje cultural, incidencia del paisaje natural, etc.**

Paisaje, espacio y continuidad temporal

La Quebrada de Humahuaca es un estrecho valle; una meseta socavada por el curso del Río Grande de Jujuy, flanqueada por cordones montañosos y quebradas tributarias transversales. En la misma se destacan grandes unidades geomorfológicas.

Su peculiar recorrido Norte-Sur y su inusitada extensión la convierten en un corredor único del paisaje de Pre-Puna.

Desde el punto de vista geológico, sus diversas estructuras expuestas a la acción fluvial presentan estratos, plegamientos y procesos erosivos de las mayores proporciones en la región, y en ellos se muestra gran cantidad de eras geológicas.

Desde el punto de vista biológico, es un corredor donde se desplazan la fauna y la flora, con muy pocos endemismos, y donde las quebradas tributarias juegan un importante rol. Desde el punto de vista ecológico es un espacio con función de conectividad.

Más allá de los puntos de mayor valor patrimonial, tanto geológico como biológico y paisajístico, cada segmento de la Quebrada es único, no hay redundancia debido al particular gradiente altitudinal que la caracteriza.

Todo lo señalado le otorga grandes valores de identidad y originalidad al sitio natural.

En la Quebrada de Humahuaca, la interacción entre el sistema natural y las sociedades y culturas andinas se ha dado en forma continua a lo largo de miles de años. La larga ocupación humana se encuentra testimoniada por un amplio y diverso espectro de sitios arqueológicos e históricos.

La continuidad temporal, combinada con la concentración espacial, han dado como resultado un paisaje caracterizado por una rica densidad de componentes. Estos testimonian etapas y momentos de ocupación humana del territorio, modalidades de producción del paisaje, tecnologías, estilos constructivos, ideas, conocimientos y creencias.

Sobre un espacio natural rico y diverso en geoformas, fenómenos hídricos y formaciones vegetales se articulan paisajes culturales variados (prehispánicos, hispánicos, criollos y contemporáneos) transformados y amalgamados a lo largo de los siglos por el tránsito de bienes y personas.

## **Titularidad, gestión y protección jurídica de los bienes integrantes del patrimonio**

### **Titularidad**

La propiedad de los bienes que se presentan se distribuye entre el Estado Nacional y el Provincial (Provincia de Jujuy), instituciones religiosas y sujetos privados.

### **Gestión**

- Objetivos.

Coordinar todas las acciones e iniciativas que surjan de los diferentes actores sociales, programar y optimizar planes y proyectos, aunando esfuerzos y propendiendo a la participación comunitaria para el logro de la defensa, conservación, cuidado y uso adecuado de la Quebrada de Humahuaca.

Realizar, con independencia de la propiedad del bien, una gestión coordinada entre las jurisdicciones nacional, provincial y municipal.

- Organismos de Gestión:

#### Comisión del sitio

Organismo máximo de gestión del bien. En él están representadas las distintas jurisdicciones citadas a través de las máximas autoridades nacionales y provinciales encargadas de la conservación del Patrimonio y un representante de cada uno de los departamentos que integran el bien.

Planifica las acciones tendientes a establecer políticas, planes y programas que tiendan al desarrollo integral del SITIO

#### Consejo de notables

Considerando la necesidad de dar participación a las máximas autoridades de la Nación y la Provincia y a figuras destacadas en las diversas disciplinas que adhieren, apoyan y promocionan la puesta en valor y conservación de patrimonio de la Quebrada de Humahuaca, se conforma un Consejo de Notables que sustenta y asesora a la Comisión del sitio en la formulación y realización de programas y proyectos estratégicos referidos a los objetivos del plan de gestión.

#### Comisión asesora

La Comisión Asesora, genera un ámbito de asesoramiento en todas aquellas cuestiones que, por su índole científica, específica y técnica, requieran un asesoramiento calificado, no vinculante, para resolver situaciones de esas características desde un ámbito calificado, debidamente capacitado y totalmente desvinculado de las cuestiones bajo análisis, asegurando la absoluta objetividad de las conclusiones a las que se arriben.

#### Equipo técnico

Se conformó un equipo técnico rentado, que depende de la Comisión del Sitio y es el encargado de proyectar y ejecutar todos los planes, programas y acciones aprobados por la Comisión del Sitio. Lleva el registro, inventario y monitoreo del bien. Este equipo contará con un grupo de técnicos y especialistas que actuarán en forma directa y permanente en las distintas jurisdicciones que integran el bien.

#### Comisión Local del Sitio

En el convencimiento que solo la participación organizada de la comunidad llevará a buen término los objetivos de este plan de gestión, en cada localidad se constituyó una Comisión Local del Sitio, en íntima relación y fluido diálogo con la Comisión del Sitio.

### **Protección jurídica**

La Quebrada de Humahuaca está protegida por la Convención del Patrimonio Mundial Natural y Cultural de la UNESCO, 1972; por Constitución Nacional, 1974 artículos 41 y 42; y la Ley N° 12.665 de 1940; y

por la Constitución de la Provincia de Jujuy, 1986, artículos 22 , 43, 65 y por la ley provincial N° 5.206 / 2000.

La Quebrada fue inscripta en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2003.

Muchos de los bienes señalados han sido protegidos por la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos y por la Provincia de Jujuy.

### **Estado de conservación, autenticidad e integridad de dichos bienes**

#### 1) Comunidades recolectoras y cazadores nómadas:

Autenticidad alta en la implantación: se conservan los sitios con excepción de algunos sectores urbanizados que dificulta su puesta en valor.

Autenticidad alta en el diseño: conserva su relación con el contexto. Falta mayor investigación.

Autenticidad alta en los materiales: conservan parcialmente su materialidad. Herramientas, armas.

#### 2) Comunidades Sedentarias:

Autenticidad alta en la Implantación: se conservan muchos de los sitios. Fueron abandonados con la reorganización española. Se conservan los cardonales.

Autenticidad alta (excepto en el Pucará de Tilcara = media baja) en el diseño: las obras de apoyo a la agricultura (terrazas) tienen una escala que sectorialmente han cambiado el paisaje. Las mismas permanecen y aún algunos sectores son utilizados.

Las obras de infraestructura, tales como el Camino del Inca, se conservan en algunos tramos. Los poblados a nivel de ruinas fueron relevados y estudiados. Un caso espacial es el del pucará de Tilcara que hacia 1940 se ha puesto en valor sumando la reconstrucción. Las estructuras defensivas conservan su diseño original.

Autenticidad alta de materiales: la naturaleza de los materiales usados, piedra sin labrar, permite su fácil subsistencia, salvo algunos casos donde se las ha rehusado o destruido por accidente climático-tectónico. Los materiales de origen vegetal han desaparecido (cubiertas y aberturas). Los incas incorporan algunas formas en el manejo de la piedra donde traban a la pirca para mayor estabilidad frente al sismo.

Autenticidad alta en la mano de obra: los modos de trabajo se han conservado especialmente en las zonas rurales. La pirca aún es la forma económica de hacer cercos y tapias. Las cubiertas son tortas de barro se usan en las construcciones secundarias. Los modos tecnológicos se han conservado pues son una adecuado respuesta económico-tecnológica.

#### 3) Conquista española:

Autenticidad alta en la implantación: el punto protagónico fue la iglesia con sus campanarios y el contrapunto formal frente a un espacio comunitario abierto, la plaza y el caserío casi mimetizado (tierra sobre tierra).

En la mayor parte de los casos, no se han modificado los paisajes de laderas. Se conservan los cardonales. En el bajo alrededor del curso de agua se incorporaron nuevas especies de árboles y plantas de huerta que van pautando la imagen de los poblados.

Autenticidad alta en el diseño: las nuevas formas culturales resultan de una síntesis entre lo indígena y lo europeo. El sincretismo religioso-cultural.

Autenticidad alta de los materiales: las formas constructivas traídas por los españoles tratan de dar una respuesta a un problema regional, el sismo. Se prohíbe el uso de pirca en las construcciones. se difunde el uso de adobe y la tapia. También se usan estructuras de madera de origen mudéjar.

Autenticidad alta en la mano de obra: la tecnología de adobe resultó funcional a las posibilidades de la región y se adoptó fuertemente en el medio urbano y por reflejo en las zonas rurales resultando la combinación de adobes y tortas de barro de buenas condiciones de aislamiento y duración en estas zonas de escasa lluvia. Se recuperan las escuelas de artesanos y el valor social de lo tradicional.

#### 4) Período republicano:

Autenticidad alta en la implantación: se produce un cambio con la desaparición de los pueblos de indios (caseríos alrededor de la iglesia) para estructurar un nuevo sistema de propiedad individual que necesita un ordenamiento urbano. El gran cambio se produce luego de 1905 con la aparición del ferrocarril . Se incorporan puentes y una dinámica cultural foránea.

Autenticidad alta en el diseño: las posibilidades de comunicaciones permite la incorporación de una economía que compite y ahoga a los productos regionales. De a poco se produce un proceso migratorio hacia tierras del sur. Los regresos son otras formas de transculturación. Los pueblos se ordenan con una

traza de manzanas irregulares y calles de anchos relativos. Parecen nuevos requerimientos de edificios municipales y las plazas. Los comercios se ubican en las esquinas y en los accesos.

Autenticidad alta de los materiales: en la medida que permaneció la economía de subsistencia y de mercado débil se siguieron utilizando los materiales y técnicas regionales.

Autenticidad alta de la mano de obra: aparece la figura del albañil italiano con sus distintos modos de construir y entre ellos el frentista. Los modos italianizantes traídos desde Buenos Aires en los años 30 fueron totalmente ajenos a la región pero, sin embargo, aunque autoritarios expresan un modo de recuperación de los valores nacionales.

#### 5) Período contemporáneo:

Autenticidad media en la implantación: los núcleos urbanos que se constituyen en centros de servicios son los que se consolidan a lo largo del ferrocarril (Tilcara – Humahuaca) y así se amplían sin un orden. Otros como Purmamarca conservan el ambiente y los poblados que caracterizan a la época republicana.

Autenticidad media del diseño: se extienden los nuevos modelos de arquitectura universal. Una distorsión importante esta dada por la escala, ubicación relativa y diseño de los planes de vivienda social que tratan de contrastar para apuntar a la gestión política.

Autenticidad media de los materiales: pese al fuerte impacto de los materiales industrializados, sus formas y colores, en forma paralela, se está produciendo un movimiento incipiente de recuperación de los materiales tradicionales.

Autenticidad media de la mano de obra: grupos de artesanos y profesionales que buscan una revalorización, sin perder de vista las necesidades actuales, recuperan los modos tradicionales que se asumen como una forma de identidad.

### **21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo (óptimo, medio, mínimo o nulo)**

Óptimo. Las comunidades locales se involucraron en la defensa del ambiente y del patrimonio y participan en el plan de gestión y en las comisiones de sitio.

### **22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés**

El Estado Nacional a través de sus organismos específicos (Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos y Dirección Nacional de Patrimonio, Museos y Artes) ha implementado políticas y programas que ha tomado a la memoria como columna vertebral de sus acciones.

Desde la Dirección de Patrimonio de la Secretaría de Cultura de la Nación se han implementado:

- a) Plan federal de Artesanías
- b) Encuentros regionales de Patrimonio
- c) Foro Internacional sobre Patrimonio
- d) Colección de Publicaciones
- e) Programa de Grandes Maestros del Arte Popular Argentino
- f) Registro de bienes culturales

### **23. Otros itinerarios de similar carácter**

Por su carácter de itinerario de intercambio pero a su vez espacio natural y existencial, existen elementos vinculantes con la secuencia de poblaciones rurales en los valles que bajan de los Pirineos, que se vieron transformados a lo largo de los siglos por diversas culturas y sobre todo con el “Camino de Santiago”.

Si bien en la Lista de Patrimonio Mundial ha sido inscripto en 1979 el Parque Nacional del Gran Cañón en los Estados Unidos de Norte América, como un bien natural ; no posee este la larga historia de apropiación por parte del hombre que caracteriza a la Quebrada de Humahuaca.

Dos ejemplos describe Elías Mujica en un trabajo titulado “Paisajes culturales en el contexto de América latina y el Caribe” (2000) que podrían plantear puntos de contacto con la Quebrada de Humahuaca.

El Valle de Colca, ubicado en el norte del Departamento de Arequipa en Perú, es un valle interandino, en el cual un río recorre unos 200 Km., desde los Andes del Pacífico encajonado en un estrecho y profundo cañón. El paisaje fue utilizado por las sociedades nativas desde hace 10.000 años, cuando se asentaron los primeros pobladores. En la actualidad sobresalen diecisiete pueblos tradicionales con sus iglesias coloniales de excelente factura, que son el reflejo de la importancia económica que tuvo la región.

Hoy en día el valle se halla fuertemente presionado por el turismo y ciertas decisiones políticas, entendida solo en aras de cierto progreso, han generado cambios sustancialmente en la morfología de los pueblos. Otro ejemplo es San Pedro de Atacama en el norte árido de Chile. Ubicado en la misma altura que la Quebrada de Humahuaca, sobre el trópico de Capricornio, pero del lado occidental de la precordillera andina, es un ejemplo de la cultura del desierto caracterizada por un estilo de vida que nace de la sequía y de la escasez. Por todo esto es una cultura del almacenamiento, de la discreción, con una conciencia sobre lo frágil. Sin embargo, San Pedro de Atacama, no presenta la dinámica espacial de ida y vuelta que define un itinerario cultural.

#### **24. Referencias (históricas, culturales, religiosas, etc.)**

#### **25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso**

Olga Paterlini de Koch, y otros – Programa de Desarrollo Social y Cultural a través de la recuperación de Monumentos Históricos, Proyecto AR 0199-BID AEE 26, BID. Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, 1997.

#### **26. Bibliografía**

- Archivo General de las Indias, Sevilla, España.  
Archivo General de la Nación Argentina.  
Archivo General de la Provincia de Jujuy, Argentina.  
Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos.  
Biblioteca de la Academia Nacional de Ciencias, Argentina.  
Biblioteca Nacional, Buenos Aires, Argentina.  
CEDIAP (Centro de Documentación de Arquitectura Pública, Ministerio de Economía de la Nación, Buenos Aires, Argentina).  
Albeck, M. E.; A. Fernández Distel y C. A. Aschero. Vivir en la Quebrada de Humahuaca. Tilcara, Plan Educativo de la Nación, 1999.  
Bazán, A. R. Historia del Noroeste Argentino. Buenos Aires, Plus Ultra, 1986.  
Bidondo, E. A. Historia de Jujuy. Buenos Aires, Plus Ultra, 1980.  
José, Néstor (coordinador). Informes interdisciplinarios elaborados para la postulación de la Quebrada de Humahuaca para su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Jujuy, Secretaria de Cultura, 2001  
Lapido, O. y V. Gabaldon. Estudio Geológico Integrado de la Quebrada de Humahuaca. Buenos Aires, Instituto de Geología y Recursos Minerales- Instituto Tecnológico Geominero de España, 1998.  
Nielsen, A. E. Evolución social en Quebrada de Humahuaca (700-1536 d. C.). En Historia Argentina Prehispánica. Córdoba, Brujas, 2001.  
Nielsen, Axel y Boschi, Lucio. Quebrada de Humahuaca. Provincia de Jujuy, Argentina. Un itinerario con 10.000 años de historia. Buenos Aires, Gobierno de Jujuy/ Consejo Federal de Inversiones, 2002.  
Seca, M. Introducción a la Geografía Histórica de la Quebrada de Humahuaca. Cuadernos de Investigación 1. Tilcara, Instituto Interdisciplinario, 1989.

#### **Realizaron esta ficha**

Arquitectos Carlos Pernaut, Nestor José, Alejandro Carrafancq, Julián Gómez

27. Fotografías

Imagen 3  
Río Grande. Eje



Imagen 4.  
Itinerario y  
tramos.

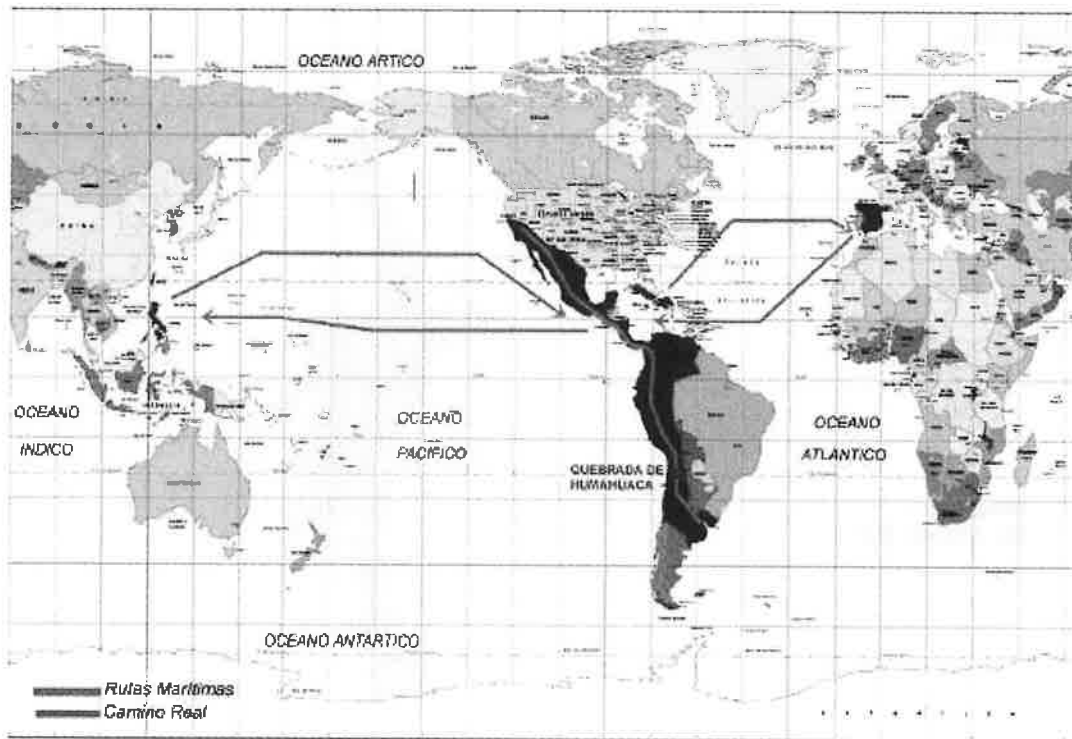


Imagen 5. Cazaneo, Jorge O. Geopolítica de la Misiones. En Las Misiones Jesuíticas Guaraníes. Buenos Aires, Manrique Zago/UNESCO/ ICOMOS, 1990



Imagen 6. Corredor Bioceánico.



**Imagen 7**  
**Patrimonio geológico**



**Imagen 8**  
**Patrimonio geológico**



**Imagen 9**  
**Valle del Río Grande**



**Imagen 10**  
**Cerro de los Siete Colores**



**Imágenes 11 a y b. Alrededores de Purmamarca**

## **ITINERARIO Y MARCO NATURAL**

**Imágenes 12 y 13**  
**Río Grande, eje natural del itinerario**





**PATRIMONIO CULTURAL: COMUNIDADES RECOLECTORAS Y CAZADORAS**



**Imagen 14. Detalle de pintura rupestre (Alero de Cianzo)**



**Imagen 15. Cazadores y Recolectores. Inca Cueva 4 y sus pinturas rupestres.**

**COMUNIDADES SEDENTARIAS**



**Imagen 16. Pucará de Tilcara.**



**Imagen 17. Las vistas desde los pucará.**



**Imagen 18. Poblado inca Juire**

**Imagen 19. Campos de cultivo en Coctaca.**



**PATRIMONIO CULTURAL  
CONQUISTA ESPAÑOLA**



**Imagen 20. Iglesia de Uquía.**



**Imagen 21. Purmamarca  
y el Cerro de los Siete Colores.**



**Imagen 22. Caravanas de mulas.**



**Imagen 23. Calle de Purmamarca**

**PERIODO REPUBLICANO**



**Imagen 24. Período republicano.**

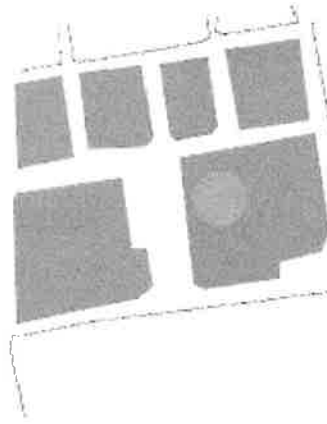


**Imagen 25. Puente ferroviario sobre el río.**

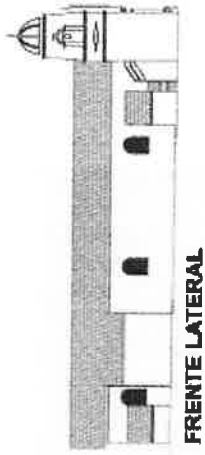
**IGLESIA DE  
NUESTRA SEÑORA DE  
LA CANDELARIA Y  
SAN ANTONIO**



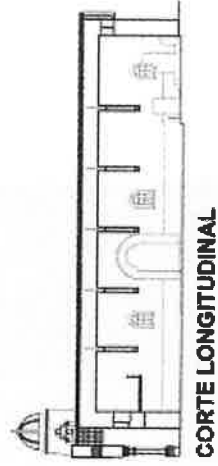
**CASCO HISTORICO DE LA CIUDAD  
DE HUMAHUACA**



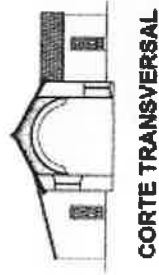
**UBICACION DE LA CAPILLA**



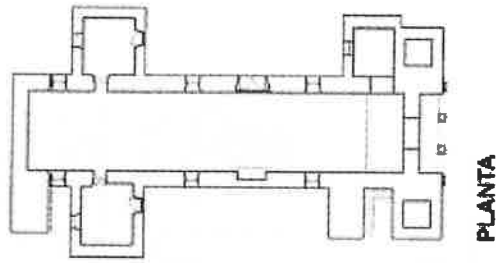
**FRENTE LATERAL**



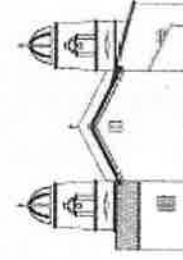
**CORTE LONGITUDINAL**



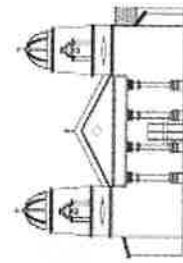
**CORTE TRANSVERSAL**



**PLANTA**



**FRENTE POSTERIOR**



**FRENTE PRINCIPAL**

**Imagen 30. Iglesia Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio. Humahuaca**

## PATRIMONIO CULTURAL: PERIODO CONTEMPORÁNEO



Imagen 26. Estación de tren en El Volcán.



Imagen 27. Cuesta de Lipán.



Imagen 28. Angosto del Perchel.

## TRAMO HUACALERA A HUMAHUACA





Imagen 31.  
Tramos del Itinerario Cultural.

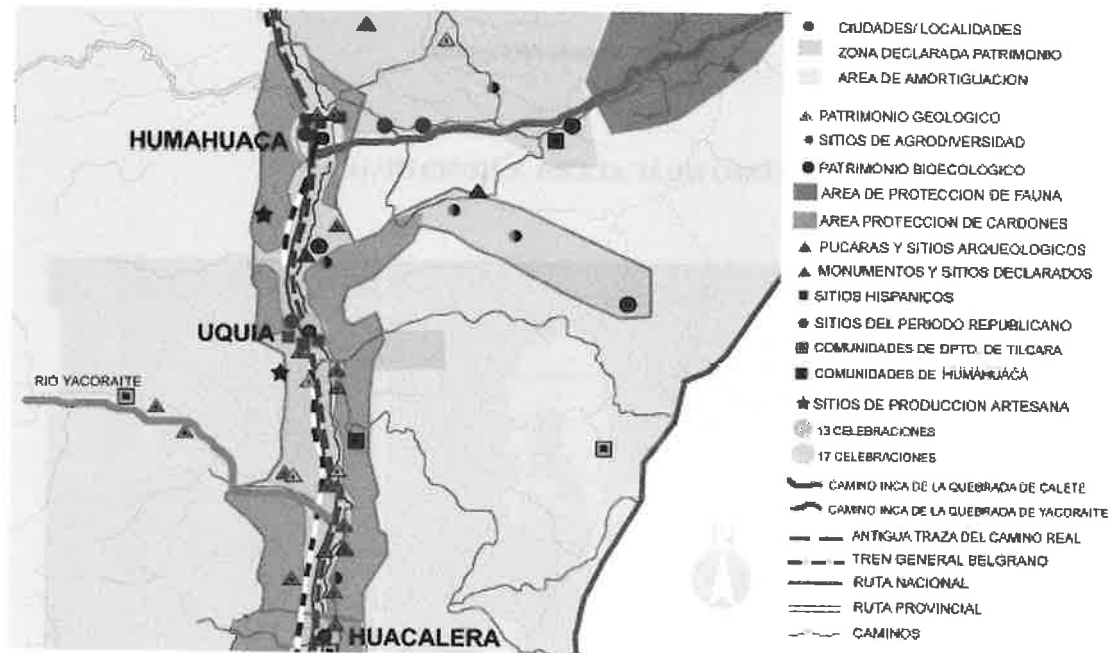


Imagen 32. Tramo Huacalera a Humahuaca.

**PATRIMONIO INMATERIAL**



**Imagen 33. Pachamama.**



**Imagen 34. Comparsa de desentierro al diablo.  
Sábado de Carnaval.**



**Imagen 35. Doña Liria Vargas con su "caja", en Chaupi Rodeo, 1997.  
Boschi, Lucio. Pueblo de los Andes, 2000  
9080**





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de PATRIMONIO HISTÓRICO INDUSTRIAL

**DENOMINACION:** Puerto La Plata

**PAIS:** Argentina.

### UBICACION

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA (Municipio, Comarca, Provincia , Región o Comunidad, Estado, etc.):**

Localizado entre los municipios de Ensenada y Berisso, Provincia de Buenos Aires.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO:** Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)

Altitud: sobre la costa del río de la Plata (a nivel del mar).

**PLANO DE UBICACION Y DESCRIPCION DE ACCESOS ( a escala nacional, regional y local)**

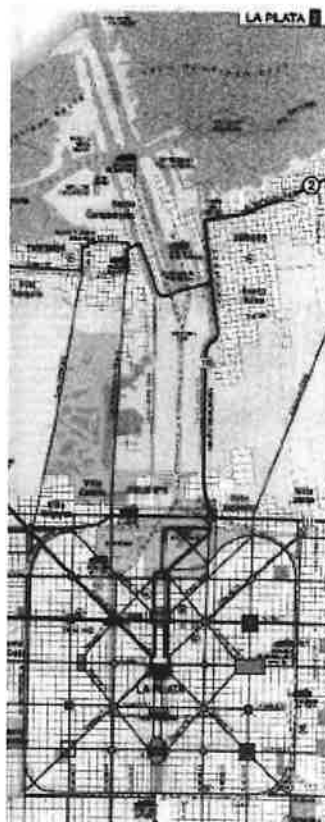
Accesos: Desde la ciudad de Buenos Aires por Autopista La Plata-Buenos Aires a la ciudad de La Plata y desde ésta por Ruta Provincial 215 hasta Ensenada y zona portuaria. Desde el interior de la provincia de Buenos Aires por Ruta Nacional 2 o provinciales 6, 11 o 215 a la ciudad de La Plata.



Plano de ubicación



Plano de Ubicación  
(detalle)



### PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

**EPOCA DE CONSTRUCCIÓN** (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias):

El puerto actual fue proyectado en 1883 y habilitado en 1890.

**TIPO DE INDUSTRIA** (transportes, metalúrgica, tejidos, química, aprovechamiento y distribución de la energía, producción de maquinaria y herramientas, alimentaria, etc.)

Transporte fluvial y marítimo. En las proximidades del puerto se instalaron diversos establecimientos industriales, de los cuales los principales fueron dos frigoríficos y una refinería de petróleo.

**METODO DE ELABORACIÓN, FABRICACIÓN O TRANSPORTE**

Terminal de transporte fluvial y marítimo.

**RELACIONES COMERCIALES**

Durante el período virreinal el puerto natural de Ensenada tuvo escasa actividad económica, por no estar habilitado por la Corona. Se utilizó para el comercio ilegal con los portugueses provenientes de la Banda Oriental (Uruguay).

Después de la independencia se alentó el incremento de la actividad comercial. El nuevo puerto La Plata, habilitado en 1890, se utilizó como alternativo del puerto de Buenos Aires para comercio y pasajeros. Al promediar el siglo XX pasó a ser un puerto dedicado con exclusividad a las industrias aledañas.

**FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO**

Durante el período virreinal el puerto natural de la Ensenada tuvo escasa actividad. A lo largo del siglo XIX su importancia aumentó paulatinamente, sobre todo a partir de la instalación de saladeros en las áreas aledañas. El puerto La Plata tuvo una importancia capital dentro del sistema económico durante la primera mitad del siglo XX a partir de las industrias frigorífica y petrolera aledañas. Con el cierre de los frigoríficos a fines de la década de 1960 quedó convertido casi exclusivamente en puerto petrolero. En la actualidad la actividad no es intensa, aunque están en vías de ejecución proyectos de reactivación y de construcción de un puerto de contenedores en las proximidades del puerto histórico.

## **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

El puerto natural de Ensenada tuvo un papel protagonista en el intento británico por apoderarse del Virreinato del Río de la Plata en 1805 y 1806. Una vez habilitado el puerto La Plata e instaladas las industrias frigoríficas a principios del siglo XX, el área resultó un polo de atracción para los inmigrantes que llegaban a Argentina. Desde fines de siglo XIX es notable la presencia de la colectividad italiana y al iniciarse el siglo XX se instalaron en Berisso grupos provenientes de los países del este de Europa y de los Balcanes. Estas colectividades dieron al área portuaria una identidad particular que se expresa en componentes materiales e inmateriales del patrimonio cultural. Entre ellos, además de la composición étnica, se mantienen vivas hasta hoy tradiciones vinculadas a música, danzas y gastronomía. En Berisso se celebra en el mes de septiembre la Fiesta Provincial del Inmigrante, donde las colectividades exhiben su patrimonio cultural y tradiciones.

## **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

- 1520** En su exploración del río de Solís (Río de la Plata), Magallanes habría visitado la ensenada sobre la banda occidental
- 1727** El piloto Juan Antonio Guerreros hace una descripción de la caleta.
- 1736** Se establece la batería de defensa del puerto conocida como Fuerte Barragán (Ver ficha CIIC en página web). Hacia fin del siglo XVIII comienza el establecimiento espontáneo de población en las proximidades del puerto.
- 1801** El Marqués de Avilés, Virrey del Río de La Plata, dispone la fundación del pueblo de Ensenada (Ver ficha CIIC en página web).
- 1827** Se construye el nuevo camino que une al puerto y pueblo de Ensenada al Camino Real Buenos Aires-Magdalena.
- 1871** Se establecen en las proximidades del puerto los saladeros que darían origen a la población de Berisso.
- 1872** Se habilita el ferrocarril Buenos Aires y puerto de la Ensenada. Para esta época había comenzado el proceso de acumulación de sedimentos que cerraba paulatinamente el puerto natural.
- 1882** Se funda la ciudad de La Plata como nueva capital de la Provincia de Buenos Aires (Ver ficha CIIC en página web). La localización de la ciudad fue decidida en virtud de la posibilidad de contar con un puerto de ultramar.
- 1883** Comienza la construcción del nuevo puerto artificial, proyectado por el ingeniero holandés Juan Abel Waldorp.
- 1890** Habilitación del nuevo puerto,
- 1905** Nacionalización del puerto La Plata.
- 1925** Establecimiento de la refinería de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) en terrenos originalmente destinados a eventuales ampliaciones del área portuaria.
- Fines de la década de 1960:** Con el cierre de los frigoríficos comienza un período de merma de la actividad portuaria y de estancamiento general del área, que se extiende hasta el presente debido a las sucesivas crisis económicas.

## **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA**

- 1.- Patrimonio natural: costa del río de la Plata con formación selvática y Río Santiago, remanente de la antigua Ensenada de Barragán.
- 2.- Instalaciones portuarias: puerto artificial consistente en un canal de entrada desde el río de la Plata, un dique central, dos canales laterales que atraviesan el territorio entre el río y la ciudad de La Plata (aproximadamente 12 Km) y canales transversales de unión entre los principales. Constituye una de las mayores obras de ingeniería encaradas en Argentina.
- 3.- Patrimonio arquitectónico portuario: Dos galpones originales (1890), casa de máquinas (1894), usina (1907), edificios administrativos de madera, administración del puerto (1937), Club YPF (1940).
- 4.- Instalaciones ferroviarias portuarias: dos estaciones en área portuaria, una de ellas (Dock Central) de relevante valor arquitectónico. Puente metálico giratorio sobre el canal lateral Oeste, único en Argentina.
- 5.- Fortificaciones: Fuerte Barragán, instalado en 1736 para la defensa del puerto natural de la Ensenada. La batería actual data de 1801 (Ver ficha CIIC).
- 6.- Ciudades históricas aledañas al puerto: Ensenada (ver ficha CIIC), La Plata (ver ficha CIIC), Berisso. Las áreas urbanas aledañas al puerto en Ensenada y Berisso cuentan con significativo patrimonio

arquitectónico consistente en vivienda popular de los inmigrantes, algunas de ellas construidas en madera y chapa de cinc.

7.- Testimonios de la inmigración: en Ensenada y Berisso sede de las colectividades de inmigrantes que arribaron al puerto La Plata entre fin del siglo XIX y principios del XX. En Berisso Iglesia Ortodoxa Griega, Iglesia Luterana e Iglesia Autocéfala Ortodoxa Ucraniana.

8.- Paisajes culturales: zona de quintas y viñedos en el área ubicada entre el puerto La Plata y la costa del río de la Plata.

## CONSERVACION

### **ESTADO DE CONSERVACION (Buena, regular, mala. Especificar).**

El sistema de canales que constituyen el puerto artificial se conserva con mínimas alteraciones. Se ha rellenado un tramo del Canal Lateral Este.

El patrimonio urbano arquitectónico se encuentra, por lo general en mal estado de conservación. La falta de mantenimiento adecuado de espacios urbanos y edificios en toda el área portuaria, a lo que se suma la carencia de políticas de preservación patrimonial, provocó el paulatino deterioro del patrimonio existente e incluso la desaparición de edificios e instalaciones de valor histórico.

### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)**

El puerto es propiedad de la Provincia de Buenos Aires y administrado por un consorcio de gestión integrado por el Gobierno Provincial y los municipios de La Plata, Ensenada y Berisso.

### **AUTENTICIDAD (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores) / INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

Se conserva con mínimas alteraciones el sistema de canales que forman el puerto artificial. Han desaparecido algunos edificios originales a la vez que se construyeron otros nuevos para la administración del puerto. En la actualidad, es posible expresar que se conserva la autenticidad de la concepción y de los materiales originales.

Las áreas urbanas aledañas al puerto han pasado por un proceso de degradación funcional y física, si bien se han perdido o deteriorado algunos componentes arquitectónicos originales, los sectores urbanos pueden considerarse auténticos.

En términos generales, el área conserva su integridad en relación a la persistencia de sus componentes esenciales y de las relaciones entre ellos.

### **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

No existe protección jurídica del patrimonio portuario en su conjunto. El Fuerte Barragán (Ensenada) está declarado Monumento Histórico Nacional. Ordenanzas municipales en Ensenada y Berisso protegen algunos edificios en forma individual. El Consorcio de Administración Puerto La Plata ha encarado la restauración de algunos edificios y espacios portuarios. La protección resulta insuficiente por cuanto no considera al área portuaria como un sistema integrado por componentes patrimoniales de naturaleza y escalas diversas. En el área portuaria hay concurrencia de administración provincial y municipal pero no existe una política específica de protección y conservación del patrimonio.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alto, medio, bajo. Especificar)**

Medio. La población de Ensenada y Berisso es consciente de la importancia del puerto para la identidad de la región pero no participa activamente en su protección. La población de La Plata tiene menor grado de implicación ya que no considera al puerto como un componente de la ciudad.

### **USO ACTUAL (Uso original, militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)**

Continúa con el uso original de terminal fluvial. Algunos edificios fueron desafectados de su función original: Fuerte Barragán (actualmente museo histórico), estación Dock Central (oficinas de administración del Consorcio de Gestión Puerto La Plata). Otros se encuentran sin uso (estación Río Santiago, Club YPF).

### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

El entorno del puerto está constituido tanto por áreas urbanas como industriales. Las primeras corresponden a las ciudades de Ensenada y Berisso. En las proximidades del puerto existen tipos edilicios

vinculados tanto a la actividad comercial como a residencias de inmigrantes y trabajadores, con importantes valores patrimoniales, aunque en un estado creciente de deterioro. Las áreas industriales corresponden particularmente a la destilería Repsol-YPF.

Hacia el río de La Plata se observa el paisaje natural del área, con una formación selvática, a la vez que el paisaje cultural de quintas y viñedos.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)**

La protección del entorno es prácticamente inexistente. En la ciudad de Berisso existe una Ordenanza de protección de la calle Nueva York, eje de la vida portuaria durante la primera mitad del siglo XX, que se encuentra en la actualidad en grado avanzado de deterioro funcional y físico, aunque están en vías de ejecución estudios para su rehabilitación.

**DEGRADACION AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Existe un grado considerable de degradación ambiental. El patrimonio propiamente portuario, como el urbano arquitectónico de las áreas aledañas al puerto se encuentra sometido a un proceso creciente de deterioro. La degradación funcional y física de áreas urbanas portuarias se debe a la casi paralización de la actividad económica registrada durante las últimas décadas, lo que produjo un impacto no sólo a nivel económico sino también social y cultural.

Por otra parte es notable el grado de polución generado por las industrias localizadas en la zona, aunque están en marcha mecanismos para su control.

**FOTOGRAFIAS**



Canal Oeste



Viviendas de chapa



**Construcción**



**Área urbana portuaria**



**Usina eléctrica**



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de PAISAJE CULTURAL

**DENOMINACIÓN:** Bahía de Montevideo y su entorno

**PAÍS:** Uruguay

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)**

Departamento de Montevideo

### **CROQUIS DE UBICACIÓN**

**CONDICIONES AMBIENTALES (Temperatura, clima, humedad, exposición solar, vientos dominantes, etc.)**

El clima de la Bahía de Montevideo, no varía del clima típico del Río de la Plata con la ventaja de estar protegida de los vientos dominantes por la península donde se desarrolla el Centro Histórico, lo que fundamenta la existencia de un puerto de muy buenas características.

El Río de la Plata es una zona de ciclones y anticiclones que desarrollan vientos del SO y el SE, que son los conocidos por Pampero sucio y Pampero limpio según traigan o no lluvias.

El clima es en general la mayor parte del año templado sin temperaturas extremas aunque en verano por pocos días se alcanzan temperaturas de 40 ° centígrados y en invierno mínimas de -4° en pocos días pero la sensación térmica es menor por la presencia de los vientos.

En general, en invierno, durante las horas de sol el clima es benigno pero luego va bajando la temperatura hacia la noche con heladas en la madrugada que se levantan por la acción del sol, provocando nieblas matinales.

En verano al atardecer, la proximidad al Río de la Plata hace que se toleren los grandes calores pues se siente la brisa que hace tener una sensación de respiro que los montevideanos que la aprecian mucho y hace que el acercarse a la costa constituya un paseo casi obligado en la noche. Forma parte de la tradición y el valor intangible e identificadorio.

Hoy la Ley de Puertos no permite el acceso al mismo pero la costa de la bahía se ve beneficiada, de la misma manera y es por eso que estén planes de recuperación de la bahía, que permitan acceder a la costa de la misma, a través de miradores estratégicamente ubicados.

## **CARACTERÍSTICAS ECOGEOGRÁFICAS**

**Suelo:** Espejo de agua con proceso de acumulación de tierra que proviene de los arroyos, Miguelete y Pantanoso que desembocan en ella

**Vegetación:** (precisar especies autóctonas y, en su caso, especies en peligro, en situación vulnerable, etc.)

Isla de las Ratas con vegetación escasa y espontánea

**Fauna:** (precisar especies autóctonas y, en su caso, especies en peligro, en situación vulnerable, etc.)

Gaviotas, especie en peligro por los proyectos existentes de ampliación del puerto y turísticos

**Topografía y geología.**

**Ecosistema (s):**

Pertenece al ecosistema del Río de la Plata.

**Degradación ambiental (Alta, media, baja, inexistente)**

Alta contaminación por los efluentes de los arroyos Miguelete y Pantanoso. Hoy en los proyectos de la IMM de recuperación de la Bahía, se están realizando obras de saneamiento que permitirán mejorar esta situación.

Por otro lado, el hecho de que contenga al puerto que está en vías de ampliación en lo que respeta a las cargas y contenedores, los que de alguna manera interrumpen la relación de este hito, razón de ser de nuestra existencia como país, con la ciudad y la gente. Hay que aclarar que por la Ley de Puertos este es autónomo y de acceso controlado. No obstante tiene la terminal de pasajeros, y existen proyectos municipales en el Plan de Ordenamiento de Montevideo que rescatan zonas para miradores y servicios.

## **ENTORNO PAISAJISTICO**

**Natural (marítimo, fluvial, lacustre, terrestre, mixto, jardín.). Definir las características y valores del mismo.**

Fluvial. Excelente bahía natural ya que está protegida de los vientos dominantes por una península donde se situó la ciudad amurallada defensiva por el S-E y por el S-O por el Cerro de Montevideo donde se situó un puesto de Vigía y la Fortaleza del Cerro última construcción defensiva que realizaron los españoles en Uruguay.

Su gran valor para los Montevideanos es que la plaza fuerte fundada al inicio, se desarrolló como puerto por las características antes descritas, y por lo tanto representa su razón de ser a la ciudad que hoy se desarrolla en su entorno.

Por otro lado el movimiento del puerto que llegó a ser ya en la época de la Colonia de hasta 200 barcos, fue el entretenimiento, de los ciudadanos e influyó en la tipología de la vivienda que se desarrolló con azotea y miradores, aunque la planta era como de costumbre con patios, que más tarde con la llegada de los inmigrantes italianos en el siglo XIX, cubrieron con claraboyas de vidrio, dado el clima de nuestro país ya antes descrito.

**Urbano (descripción del entorno con accesos, construcciones, instalaciones y servicios)**

Continúa siendo la conexión de la ciudad capital, con el resto del país, como lo fuera en la época fundacional, que la vinculan a través de dos antiguos caminos con el este y el oeste, y desde este último la desviación hacia los caminos que van hacia el litoral y el norte del país. La circunvalación está en construcción.

**Industrial (descripción del entorno con accesos, construcciones, instalaciones y servicios)**

Estos mismos accesos descritos, le dan además una característica industrial, apareciendo en la zona baja del Cerro hacia el oeste, primero los antiguos saladeros, más tarde los mataderos y por último frigoríficos, que componen grandes contenedores, hoy en desuso, pero con una gran estructura que debería aprovecharse para dar servicios a la ciudad.

También existen en esa zona la central terminal de energía eléctrica, y la refinería de petróleo.

**Otro(s)**

Procesadoras de pescado

Parte del Parque Capurro, lugar de veraneo en el Siglo XIX, y que en el siglo XX, en la época de la Dictadura Militar, fue parcialmente destruido por la construcción de los accesos a Montevideo.

Por otra parte toda la zona pasó de ser residencial, a ser barrio obrero, teniendo un gran stock de vivienda tipo, que conocemos como, “casa standard”, que hoy se está rehabilitando con éxito.

#### **Grado de Protección del Entorno paisajístico:**

No tiene grado de protección. No obstante el Plan Montevideo de Ordenamiento Territorial la define como área de interés urbano a recuperar y esta instrumentando planes urbanísticos que tienden a su revalorización

#### **TIPO DE PAISAJE CULTURAL Y CARACTERÍSTICAS.**

##### **Tipo de paisaje cultural:**

Evolutivo continuo.

##### **Diseñado**

**Evolutivo fósil o continuo**

##### **Asociativo**

**En paisajes diseñados como jardines históricos, botánicos u otros, detallar características del diseño, tipos de plantas, elementos decorativos, escultóricos, hidráulicos, edificaciones.**

**En paisajes evolutivos fósiles detallar componentes arqueológicos, edificios u otros elementos de factura humana, vestigios de antiguas producciones agrícolas u otras sobre el medio natural., usos de la tierra, etc.**

**En los paisajes evolutivos continuos detallar formas de agricultura u otras producciones tradicionales y sus efectos sobre el paisaje, usos de la tierra, persistencia de instrumentos tradicionales de producción, transporte, almacenamiento, edificios aislados o conjuntos domésticos, industriales u otros, sistemas hidráulicos, energéticos.**

Fue paisaje de costa, de playa y de lugar de aguadas naturales. En esta zona existían en la época colonial las chacras y quintas de producción que abastecían de agua y víveres, a la ciudad y a los barcos que recalaban en el puerto y remontaban con lanchas los arroyos antes mencionados y otros que hoy con el crecimiento de la ciudad están entubados.

Hoy el paisaje es totalmente urbano, quedando algunos elementos que son patrimonio nacional, como las aguadas. Incluso su memoria y la tradición le dan el nombre La Aguada al barrio donde se encuentran.

**En los paisajes asociativos describir los componentes naturales( montañas, ríos, cavernas u otros) del paisaje que puedan asociarse a creencias, cultos o ritos tradicionales o ancestrales así como los elementos construidos por el hombre que forman parte del sistema, tales como monumentos conmemorativos, hitos, señales, edificaciones o conjuntos como santuarios u otros.**

#### **IMPORTANCIA HISTÓRICO CULTURAL**

**Principales etapas históricas (Primeros habitantes, Etapa(s) de colonización -en su caso- siglos recientes, últimos años)**

Época pre-colonial - Los primeros habitantes fueron los indios que eran nómades y tenían una cultura rudimentaria. No tenían agricultura.

Época Colonial – Se funda en 1726, la plaza fuerte, recinto militar para la defensa y apropiación del territorio. Era necesario defenderlo de los avances de la corona Portuguesa. Pero dadas sus características de puerto natural, comienza a desarrollarse como puerto. Su trazado sin embargo responde a las leyes de Indias con la plaza central y la cuadrícula perfecta, que corresponde al primer destino que se le dio. Hoy la Traza es Patrimonio Nacional.

Al desarrollarse como puerto, fue lugar de transferencias culturales de gran importancia ya que a sus costas llegaban, barcos provenientes no solo de España y Portugal, sino de Inglaterra con quien se comerciaba, así como de Francia. Es así que se desarrolló, culturalmente por apropiaciones que en parte transformadas por la identidad cultural local dieron una visión renovadora e identificatoria, que nos habilita a considerar la Bahía de Montevideo y su entorno, como un ejemplo de paisaje cultural a mantener y recuperar

##### **Actualidad**



En la actualidad, sobre ella se ubica la ciudad capital y un puerto que es uno de los más importantes y mejor situados de la región hoy conocida como MERCOSUR.  
Sus bordes pues, están totalmente urbanizados en la actualidad.

## **IMPORTANCIA HISTÓRICO-NATURAL.**

### **Formación geológica**

La parte peninsular de su borde es rocoso y el resto arenoso, como lo expresa el mapa antiguo que se inserta como Ilustración 1.

A su borde llegaban arroyos de gran importancia, caudalosos y otros menores que hoy están entubados por el avance de la urbanización de sus costas. Parte de estas costas fueron ganadas **al espejo de agua** para incorporar servicios que la ciudad requería y en parte se ha ido rellenando con el arrastre de los arroyos antes mencionados que se denominan Miguelete y Pantanoso y sobre los cuales existen programas de recuperación como por ejemplo el Parque Lineal del arroyo Miguelete, con obras de saneamiento que mejoraran su estado actual.

Costas que llegan suavemente a la bahía y de tierras productivas la quinta de las albahacas por ejemplo que existía en la época colonial y aprovisionaba a los barcos que recalaban en la Bahía.

## **CONSERVACION**

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES**

#### **Elementos culturales (enumeración, descripción, precisión de declaraciones específicas de haberlas, otros detalles de interés para su catalogación e identificación).**

En la zona del Cerro, existe una fortaleza y faro, que datan de 1801, que junto con la península y la ciudad colonial amurallada, defendían el puerto y consolidaban el asentamiento español en la margen Norte del Río de la Plata.

Sobre el borde Oeste de la bahía existen elementos de arqueología industrial, en forma de restos de frigoríficos. También existen restos del Parque Capurro, zona balnearia en el siglo XIX, que contaba con un parque que fue en parte absorbido por el trazado de las rutas de acceso a la ciudad, que se apoyan sobre el trazado de viejos caminos y que vinculan la capital con el resto del país ya que llegan las rutas del Oeste, y el norte vinculadas por la circunvalación colectora que está en proceso de construcción. Estas obras responden al período no democrático 1973-1985, momento en que se desafectaron los monumentos nacionales y por ende el Parque Capurro. Hoy los restos han sido afectados nuevamente

Dentro de la zona portuaria existen edificios de distintas épocas. Con protección patrimonial, correspondientes a la Aduana y sus servicios. Por ejemplo el galpón conocido como Edificio Santos, hoy recuperado para fines culturales y el Club de Remo del Uruguay.

#### **Elementos naturales de importancia patrimonial (enumeración, descripción, precisión de declaraciones específicas de haberlas, otros detalles de interés para su catalogación e identificación).**

La isla de la Libertad o de Ratas. Uno de los dos lugares de empollamiento de las Gaviotas, ejemplo de la fauna característica de la Bahía que aun permanecen a pesar del deterioro ambiental que existe.

Otro elemento natural es el Cerro, que tiene 142 m. de altura sobre el nivel de la Bahía y es el único desnivel próximo al borde y por lo tanto con valor estratégico e identificador de los montevideanos, lo que lo demuestra el que forme parte del escudo y por tanto, parte de nuestra identidad cultural.

Por otra parte es asiento de la Fortaleza y Faro, que esta protegido por ser monumento nacional.

#### **ESTADO DE CONSERVACION (Buena, regular, mala. Especificar)**

Regular

#### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL (Propiedad de....., abandonada, etc. Especificar)**

El Estado, la Administración Nacional de Puertos, la Armada Nacional.

#### **AUTENTICIDAD**

A pesar de las intervenciones que a partir de la época colonial y hasta nuestros días, se han ido sucediendo, conserva un grado importante de autenticidad, de espejo de agua y ensenada protegida de los vientos dominantes

#### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

Pérdida parcial del borde natural por su destino industrial vinculado al puerto

## **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial)**

Nacional

### **PROTECCION SOCIAL (Alta, media, baja)**

### **PLANIFICACIÓN (Especifique, si existen, los planes territoriales y/o de desarrollo que puedan incidir en el paisaje cultural)**

Existen Planes territoriales vinculados al paisaje cultural. Algunos incluidos ya en el Plan Montevideo de Ordenación Territorial, elaborado por la Intendencia Municipal de Montevideo. Estos al desarrollarse, van a modificar el paisaje cultural y acultural aunque en algunos casos la intención es revalorizar la Bahía y su entorno, por ejemplo el Plan Nacional de Recuperación Urbana, Plan Fénix- La Aguada

### **USO ACTUAL**

Acceso fluvial y terrestre de carácter nacional, regional e internacional

### **POBLACIÓN O GRUPOS ÉTNICOS PRESENTES.**

**Nombre (s) del(os) grupo(s) étnicos:**

**Número de habitantes por grupo (por sexo, edades y población económicamente activa)**

**Descripción del grupo o Etnia(s)**

**(Características antropológicas, de organización, cultura y cosmovisión)**

**Lenguas o dialectos utilizados.**

**Descripción de sus principales actividades económicas y sociales**

**Ubicación con respecto al sitio de interés**

**Accesibilidad de servicios de salud, educación, electricidad u otros.**

**DESCRIPCIÓN DEL TIPO DE ITINERARIO AL QUE EN SU CASO, SE INTEGRÓ ESTE PAISAJE.**

**De beneficio (minas, industria):**

Comercial y de conexión con los países que colonizaron e integraron a la red de Itinerarios Culturales del Atlántico Sur. Por ejemplo se vincula la Ruta de los esclavos, ya que fue puerto de entrada de esclavos lo que dejó elementos de influencia cultural que llegan hasta nuestros días y se manifiestan en la música, el lenguaje y que hoy son tradiciones y expresiones inmateriales de la nuestra cultura.

**De evangelización:**

La ciudad fundada en su borde, como toda colonia española fue centro de evangelización.

**De producción (agricultura):**

Las tierras que llegaban suavemente a su borde en forma de playas arenosas, eran seguidas por tierras especialmente fértiles para la agricultura, hoy están totalmente urbanizadas.

**De comercialización:**

Desde que en su borde existe un puerto, fue utilizada para la comercialización de productos que llegaban de Europa, que no existían en estas tierras y la salida de productos nacionales, carnes, cueros, tasajo, maíz, papa, tomate, etc.

## **BIBLIOGRAFÍA**

**Fuentes bibliográficas consultadas para completar la ficha.**

Plan Montevideo de Ordenamiento Territorial – año 1999 elaborado por la Intendencia Municipal de Montevideo

Anales Históricos de Montevideo- Publicado en 1957 por el Consejo Departamental de Montevideo y el Museo y Archivo Histórico municipal ( 4 tomos)

Memoria del Departamento de Arquitectura del Municipio de Montevideo – 1951-52

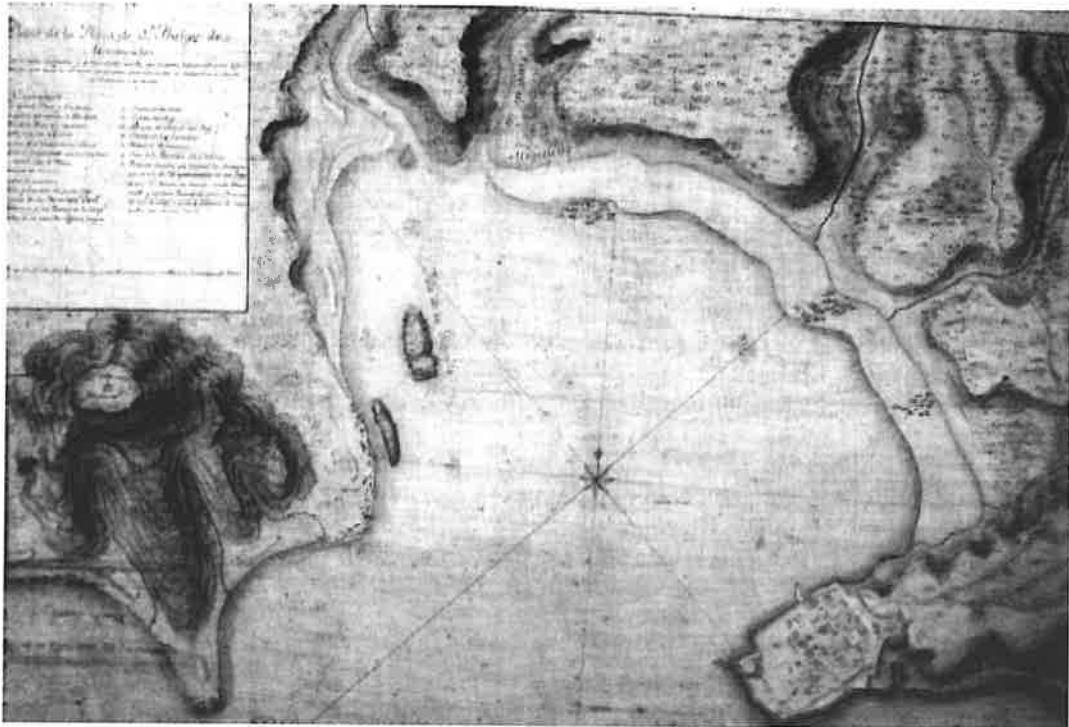
El Uruguay visto por los viajeros – Daniel Vidart (4 tomos) Ediciones de la Banda Oriental S.R.L. 1999

Fecha: junio 2004

Información elaborada por la Arq. Ana María Crespi Canessa.

Las fotografías son propias excepto el plano de la Península que fue tomado de los archivos de la Facultad de Arquitectura

## FOTOGRAFIAS



**Ilustración 1. Plano antiguo de la Bahía de Montevideo**



**Ilustración 2. Foto aérea de la Bahía de Montevideo con su puerto.  
En la parte superior se aprecia el Cerro de Montevideo donde se encuentra la Fortaleza del Cerro**



**Ilustración 1 Vista aérea. A la derecha el Río de la Plata y a la izquierda la Bahía, separadas por la Escollera Sarandí, entrada Este del Puerto**



**Ilustración 4.**  
Desde el Río de la Plata,  
que aparece abajo, vista aérea  
de la ciudad y el Puerto de Montevideo

**Ilustración 5.**  
Vista aérea. A la derecha el  
Río de la Plata y a la izquierda la Bahía,  
separadas por la Escollera Sarandí,  
entrada Este del Puerto



**Ilustración 6.** Vista aérea de la Bahía



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Fortaleza del Cerro de Montevideo

**PAÍS:** Uruguay

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: Montevideo

Comarca: Montevideo- Barrio del Cerro

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización:** Coordenadas geográficas, UTM

**Localización:** Ruta N° 1

**Altitud:** 142 m. sobre el nivel del mar

**Entorno:**

Parque Nacional próximo a la costa de la Bahía de Montevideo

**Accesos:**

Ruta Nacional N° 1 y trama urbana de la hoy zona Urbana de Montevideo

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

Fortaleza abaluartada con farola de 25 millas de alcance

**Planta:**

Trazado pentagonal

**Elementos constructivos:**

La muralla está constituida por muros de sillares de piedra con un desarrollo perimetral de 180mts y la parte de las habitaciones ocupa una superficie de unos 700 metros cuadrados. La caracteriza el aprovechamiento del desnivel natural para construir una habitación subterránea, de bóveda, que fue utilizada, indistintamente y según las necesidades del momento, como depósito de víveres, polvorín o prisión. La vincula con la explanada del fuerte, una amplia escalera de techo abovedado, de varios tramos.

Bajo el piso de lo que fuera cuadra principal existe otro recinto abovedado, que es la cisterna del fuerte, de gran importancia dada la condición de construcción militar aislada y puesta en una cumbre pedregosa y en caso de asedio la falta de agua es total.

Al ser concebida la fortaleza como protección del Faro, carece de baluartes, no obstante, los cuatro ángulos salientes de sus altas murallas, las ocupan otras tantas garitas de forma hexagonal, colocadas en desplome

sobre hermosos “cul de lampe” monolíticos de granito y trabajados de tal manera que constituyen el elemento de mayor valor artístico de la obra.

En lo alto de las murallas, y a lo largo de todo el parapeto, corre y ciñe el conjunto un proporcionado cornisón solo interrumpido por el portón de entrada.

No existen troneras ya que cuando se construyó el alcance de la artillería colonial era escasa y las piezas tiraban a barbata. Más tarde se abrieron para adaptarse a la nueva artillería, pero la Comisión de Restauración las eliminó porque tenía el mandato por ley de restituirle al edificio la visión que tenía en la época colonial.

Al realizar un estudio minucioso de los planos originales, parece que lo existente coincide con lo proyectado en lo que se refiere a las puertas y ventanas del frente que son diferentes a las otras y típicamente coloniales, de donde deducimos que el frente principal es el auténtico y fue respetado en intervenciones que se realizaron a lo largo de los años y por motivos de la necesidad de crear oficinas y alojamiento del comando, muy discutibles.

#### **Materiales de construcción:**

Escalones de piedra con aristas de madera dura

Tirantería de madera dura, curupay o urunday

Azotea de baldosa del país

Garitas sobre “cul de lampe” monolíticos, de granito trabajado

Sillares de granito

Ladrillo de distinto tamaño según la época en que se utilizaron.

Losas de piedra irregular de simple cuña en las explanadas y la plaza de armas.

## **4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS**

### **Época de construcción:**

Fue construida por orden del Gobernador de Montevideo, el general español Don Francisco Javier de Elio, hacia 1808

Fue pues, la última obra de fortificación permanente levantada por los españoles en nuestro país.

### **Constructor:**

Su construcción fue encomendada, al coronel de ingenieros, Don José del Pozo, comandante del cuerpo de ingenieros de Montevideo, luego de muchas discusiones técnicas con respecto a la conveniencia y eficacia emitidas en informes y Consejos de Guerra, él asumió la responsabilidad de las obras.

Si para la defensa del puerto durante la dominación española pudo ser juzgada de valor inferior al de las baterías de la costa del Cerro, o de las de la Isla de Ratas, para la defensa de la ciudad al correr el siglo XVIII, en que Montevideo fue sitiada por largos años y en distintas oportunidades, fue un muy eficaz punto de apoyo, teniendo en su interior un seleccionado grupo de tropas al amparo de sus cañones. Además fue lugar de aprovisionamiento de víveres para la ciudad sitiada y fue utilizado un recinto que surge por el desnivel del terreno como polvorín.

### **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Construcción iniciada en 1808 y tiene valor arqueológico porque al iniciar las obras de limpieza correspondientes a la restauración, aparecieron vestigios de una construcción anterior la “Casa del Piloto de la Vigía” que existió hacia 1801, que solo se conocía por tradición y figuraba en el plano original.

Constituye un elemento de identidad nacional, ya que el Cerro y su Fortaleza, forman parte del escudo Nacional.

### **Restauración:**

Las primeras obras que se encararon fueron las de demolición de aditamentos que se habían realizado a la fábrica original a lo largo de un siglo de existencia. Al eliminar los revoques aparecieron, jambas, dinteles, guardapolvos, etc. que pusieron de manifiesto pormenores de alto valor arqueológico, el local de la primitiva farola ejecutada con nobles materiales y valores arquitectónicos.

Don Isidoro de María en su libro “Montevideo Antiguo. Tradiciones y Recuerdos” de 1887, expresa que la Farola del Cerro, fue el primer faro que hubo en el Río de la Plata que se decidió construir en 1799 y se comenzó en 1801. En 1804, estaba concluida y era de luz fija, hasta que el Padre Arrieta con un aparejo de cuerdas, tornó las candilejas primitivas de barro en una luz giratoria.

Las obras de restauración fueron realizadas de acuerdo con los planos originales que aun en nuestros días forman parte, del acervo cultural del Museo Histórico Municipal.

## **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y restauración**

Construcción: a cargo del Comandante del Cuerpo de Ingenieros Don José del Pozo

Restauración: La Comisión de Restauración, que integraban el Arq. Alfredo Baldomir, quien dirigió las obras y el historiador Horacio Arredondo

### **Historia**

- 1781 – se decide colocar en lo más alto del Cerro de Montevideo, una vigía para facilitar con banderas de señales, la navegación de las embarcaciones que se avistaban, y deseaban entrar a la Bahía de Montevideo y su puerto. Se colocó un mástil para las banderas de señales y se construyó un rancho de paja para alojar al operador.
- 1801 – se construye una casa de material que llamaron la “Casa del Cerro”, para alojamiento del personal de la vigía y farola cuya construcción se iniciara simultáneamente. Este edificio se levantó con ladrillos asentados en cal y con techos de madera de palma y ladrillo colocado plano. Tenía 8 varas de largo por 6 de ancho y 2,5 de alto. Tenía además cocina, altillo y una pipa para recoger agua a manera de aljibe. Las paredes se encalaron y fue terminada en 1803  
Lo que se encontró en el lugar, al realizar las obras de restauración responde al plano del libro de Dr. Carlos Travieso con algunas diferencias.
- 1808 – Se inicia la construcción de la fortaleza de acuerdo a los planos originales que se adjuntan donde se nota el aprovechamiento que se realizó de los desniveles naturales del lugar
- 1931 - Es declarada, por Ley, Monumento Histórico Nacional, y decidida su restauración respetando los planos correspondientes a su construcción

### **Bibliografía:**

ARREDONDO, Horacio: La Fortaleza del Cerro su restauración. Imprenta El Siglo Ilustrado - 1944

GIURIA, Juan: La arquitectura en el Uruguay”; Tomo I, I Láminas, II y II Láminas, Imprenta Universal, Montevideo, 1955 y 1958.

CORTES ARTEAGA, Mariano: Monografía “El Cerro de Montevideo y su Fortaleza”, 1936

DE MARIA, Isidoro: “Montevideo Antiguo Tradiciones y Recuerdos” 1877.

TRAVIESO, Carlos: “Montevideo en la Época Colonial, su evolución vista a través de mapas y planos españoles” 1937

LUCCHINI, Aurelio: “El concepto de arquitectura y su traducción a formas en el territorio que hoy pertenece a la República Oriental del Uruguay”; Ed. Universidad de la República, Montevideo, Libro Primero 1986, Libro Segundo 1988.

### **Función dentro del sistema defensivo:**

Ubicada en la entrada de la Bahía de Montevideo y su puerto. Protección de la ciudad amurallada en la época de la colonia que pertenecía al sistema de apropiación y defensa del territorio

### **Valoración histórica y cultural:**

Valor geoestratégico, de defensa de la costa y vinculada, además, con los sucesivos sitios que sufriera la ciudad en distintas épocas y por tanto vinculada a acontecimientos históricos de la nación.

## **5. CONSERVACIÓN**

### **Estado de conservación del bien:**

Bueno, una vez restaurado y reconstruido parcialmente, ha mantenido un buen estado de conservación.

### **Autenticidad del bien:**

Una vez iniciada la restauración se encontraron vestigios arqueológicos que permitieron establecer las condiciones de autenticidad de la época colonial. Los muros perimetrales, las garitas y la farola tienen buen grado de conservación y autenticidad, presentaban algunos deterioros y añadidos que se eliminaron para volverlas al valor original.

### **Integridad del bien:**

Como se ha señalado se reconstruyeron las instalaciones interiores y se han restaurado los muros exteriores.

### **Estado de conservación del entorno**



Bueno, en el momento de la intervención se tuvo cuidado de trabajar el entorno como parque nacional y mirador

**Autenticidad del entorno:**

Parque nacional con excepcional vista de la ciudad que esta al otro lado de la Bahía de Montevideo, Casco Antiguo.

**Integridad del entorno**

Bueno

**Agresiones:**

No

## **6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

**Protección Jurídica del bien :**

Monumento Histórico Nacional desde 1936

**Protección jurídica del entorno**

Parque Nacional

**En su caso, declaración protectora:**

Monumento Histórico Nacional.

**Administración responsable:**

En su carácter de propietario del bien: el Ejército Nacional.

Al ser declarado Monumento Histórico nacional: la Comisión Nacional de Monumentos.

**Grado de implicación social de la población en la protección del bien**

Alta apreciación social

## **7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

**Propietario:**

Ejército Nacional

**Uso**

Museo

**Fecha: junio 2004**

**Información proporcionada por:** Arq. Ana María Crespi Canessa

Las ilustraciones son propias, de la bibliografía antes mencionada, y del archivo de la Facultad de Arquitectura de Montevideo. Los autores de estas últimas son Danae Latchinian y A. Marcovecchio y fueron tomadas en 1996 y 1997.-

PLANO DE UBICACIÓN

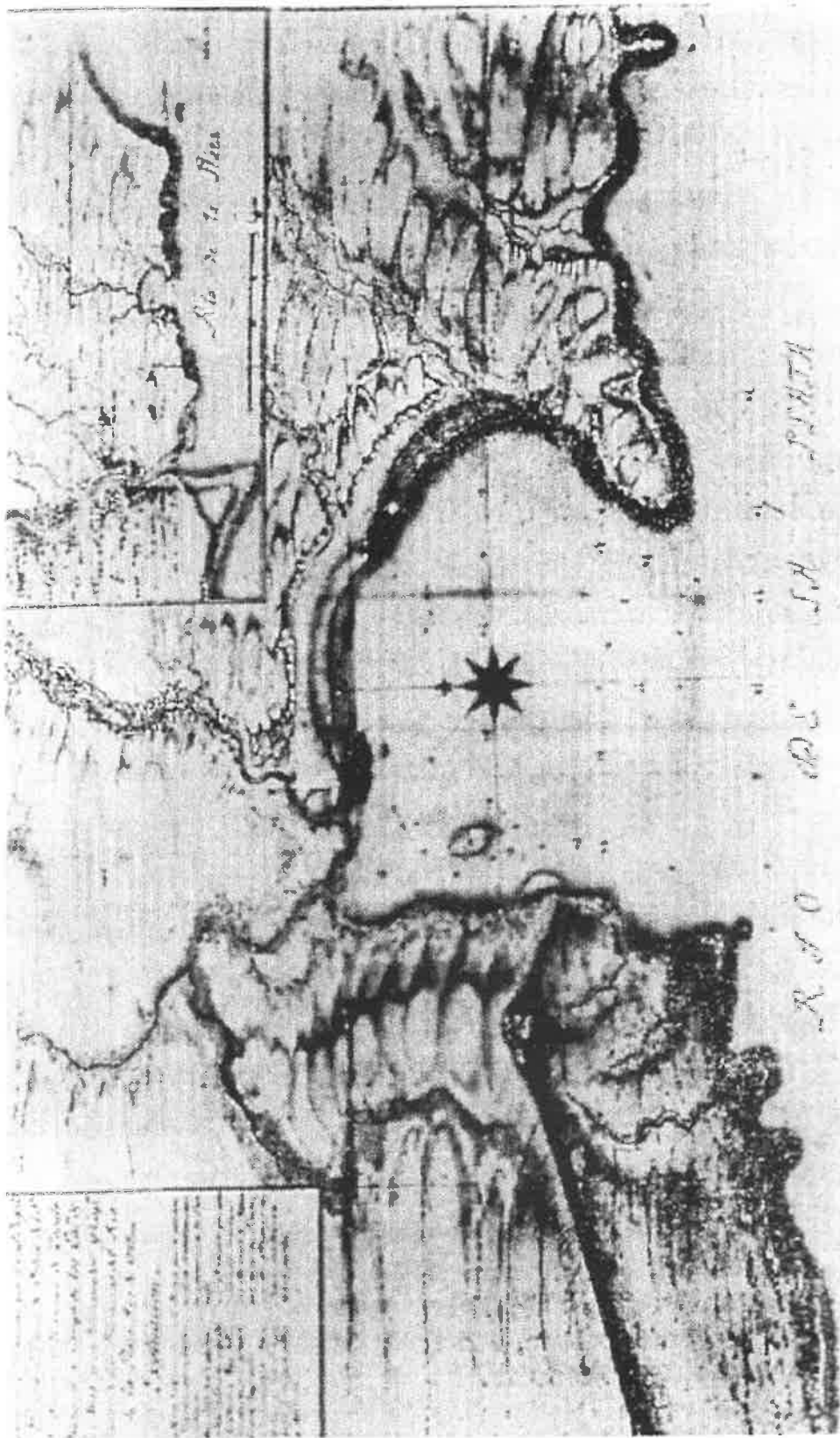




Ilustración 2 - Foto aérea

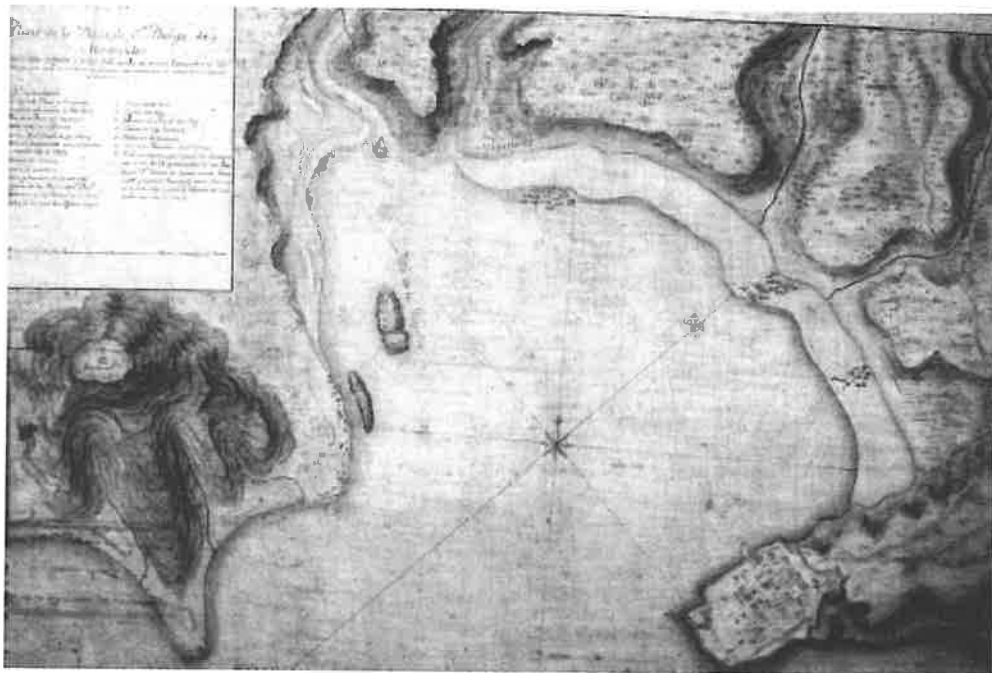


Ilustración 3 - Mapa Antiguo de la Bahía



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### 1. Denominación del itinerario

Quebrada de Humahuaca

### 2. Tipo de utilización del mismo:

Vía de interacción que, por más de 10.000 años, ha actuado en la evolución social, cultural y productiva de la región y de los territorios.

#### Paisaje y hábitat de:

Las primeras incursiones de cazadores y recolectores de la zona (9000 AC)

Las aldeas agropastoriles estables instaladas próximas a la cuenca del Río Grande.

Los poblados pucará asentados en la zona social y políticamente organizados que, entre los siglos XI y XIV, hacen uso de toda una red de caminos naturales para transporte de cargas a territorios vecinos.

Ámbito de expansión y tránsito de las culturas arribadas de territorios próximos. Tal el caso de la Huari-Tiwanaku y luego a partir del siglo XV, la Inca y de su red de caminos incaicos.

Lugar de desarrollo y producción, durante el período prehispánico, de tipologías y tecnologías que caracterizaron con nuevos patrones espaciales al paisaje.

Parte del Camino Real que durante el período colonial mantuvo la vinculación terrestre entre parte de América y el Río de La Plata.

Posee en la actualidad un excepcional sistema de rutas de vinculación física y articulación económica, social y cultural, tanto en dirección norte-sur como este-oeste.

Es el itinerario más importante de vinculación física entre las tierras altas andinas y las grandes llanuras templadas del sudeste de América del Sur.

### 3. Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario

País: República Argentina

Región: Noroeste:

Provincia: Jujuy

Departamentos: Tumbaya, Tilcara y Humahuaca.

(Ver imagen 1)

### 4. Naturaleza física del itinerario

#### Mixta

La Quebrada de Humahuaca corresponde a una región de ambiente tectónico de faja plegada y corrida, cuya expresión morfológica se materializa en la presencia de depresiones estructurales y cordones montañosos. Constituye un territorio privilegiado en cuanto a la diversidad y riqueza de su estructura geológica. Ella, se caracteriza por la existencia de bloques longitudinales elevados por fallas de alto

ángulo que involucran al basamento. Responde a una tectónica de láminas cabalgantes con profundas superficies de despegues que dan lugar a un acortamiento en sentido este – oeste.



## QUEBRADA DE HUMAHUACA

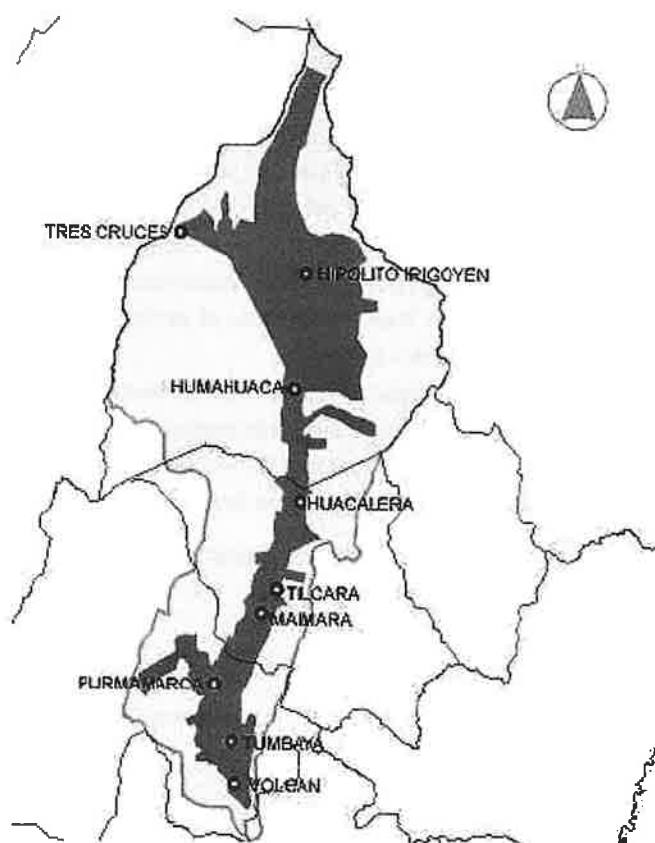
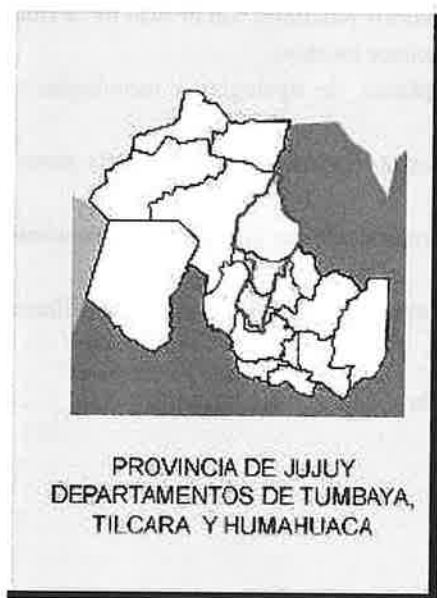


Imagen 1. LOCALIZACIÓN

Es un estrecho y árido valle montañoso ubicado en el extremo noroccidental de la República Argentina. Forma un corredor natural en dirección N-S, en cuyo valle corre la cuenca del Río Grande de Jujuy, flanqueado al oeste y al norte por el Altiplano de la Puna (3.800 m), al este por las Sierras Sub-andinas y al sur por los valles templados.

La Quebrada de acuerdo a sus características geológicas presenta grandes desniveles topográficos los que hacen que sus circulaciones respondan al diseño dado por el paisaje natural.

El Río Grande que se extiende a lo largo de la Quebrada, tiene sus nacientes en los arroyos de la Cueva y Tres Cruces, en los límites orientales de la Puna. A lo largo de su recorrido, el río recibe numerosos afluentes.

Durante prolongado tiempo de ocupación humana, la comunicación se realizó aprovechando el fondo estrecho y plano del colector principal de la cuenca del Río Grande. En su alta cuenca, la presencia de altos sectores pedemontanos con escasos desniveles permiten varias opciones de circulación. Esto sin embargo se revierte en las cuencas media y baja, donde los procesos erosivos son más activos y los cursos de agua han excavado profundamente el paisaje. Allí los lechos del río son los únicos caminos. Con esta ruta principal se relacionan otras vías, que por la disposición de sus rocas y el relieve en la zona de cabeceras, ha permitido el tránsito hacia áreas adyacentes.

La importancia relativa de las rutas adyacentes responde a varios factores como la magnitud de las quebradas laterales, su rumbo, la altura de los pasos y los espacios que articula. Si bien son varias las quebradas que aportan al Río Grande desde el oeste, solo algunas han servido como caminos principales (Purmamarca, Tres Cruces y Yacorite), mientras que otras funcionan como caminos secundarios.

En el caso de la margen izquierda, sucede otro tanto. La Quebrada de Calete, vinculada espacialmente con el Abra de Zenta, constituye un camino principal. Las demás quebradas son caminos secundarios.

La región se caracteriza por un relieve abrupto, la divisoria de agua oriental y occidental de la cuenca esta dada por dos fajas de cadenas montañosas de orientación meridional sub meridional. Los flujos o torrentes de barro, llamados localmente "volcanes", han generado en muchas ocasiones enormes obstáculos para el tránsito en la quebrada.

Los angostos, son otro rasgo de la morfología de la Quebrada, al determinar un estrechamiento del fondo del valle. Los angostos morfológicos son los generados por el avance de los flujos de barro y los estructurales son angostos rocosos de tránsito obligado por el lecho del río.

En la época estival, el agua de los ríos se vuelve excesivamente turbia provocado por el arrastre de sedimentos en suspensión consecuencia de las intensas lluvias de suelos poco consolidados. En esos momentos, las vertientes de agua clara se convierten en las principales fuentes de agua potable.

Los manantiales se encuentran alejados del curso del río y proveen agua en abundancia a lo largo de todo el año. En las partes altas de la Quebrada, los cursos se encuentran secos la mayor parte del año, lo que hace que las vertientes de los cerros sean las principales fuentes de abastecimiento de agua.

##### **5. Recorrido del itinerario (incluir mapa con especificación de sus límites espaciales), autenticidad del mismo y descripción del correspondiente ámbito geográfico**

(Ver imagen 2)

Constituye un ejemplo altamente representativo de los valles sur andinos y posee una excepcional sistema de rutas de vinculación física y articulación económica, social y cultural, tanto norte – sur como este – oeste.

La Quebrada comunica el amplio, cálido y húmedo valle de Jujuy con la elevada, fría y desértica puna o altiplano. Es la más importante vinculación física entre las tierras altas andinas y las grandes llanuras templadas del sureste de América del Sud. La Quebrada también comprende los caminos transversales al eje norte-sur que siguen los afluentes del curso principal y comunican la Puna con las selvas y el Chaco en sentido este-oeste.

El uso del itinerario ha sido constante a lo largo de diez mil años de historia del hombre en la región, sin haber perdido vigencia desde los momentos más tempranos de la ocupación humana hasta la actualidad.

Gran parte de los estrechos valles transversales sirven todavía como vías de comunicación entre los distintos pisos ecológico-culturales que caracterizan al mundo andino y sus inmediaciones, de oeste a este: la costa del Pacífico, los oasis del desierto de Atacama, las punas, los valles y quebradas, los bosques andinos o yungas y las grandes planicies de oriente, reflejadas por la llanura chaqueña. Muchos caminos prehispánicos son frecuentados por las poblaciones locales para sus prácticas comerciales y para realizar visitas y trámites de toda índole.

Uno de los más importantes caminos transversales es la Quebrada de Purmamarca que, a través del Abra de Pives o el Abra de Lipán, se conecta con las salinas grandes, la puna, el salar de Atacama y el Océano Pacífico. El camino ha sido utilizado desde tiempos remotos prehispánicos hasta el presente, y en la actualidad es el asiento de una importante vinculación carretera.



Imagen 2. MAPA

Entre los bienes relacionados con el itinerario de la Quebrada de Humahuaca a lo largo de la historia se considera, en primer término, aquellos que corresponden al propio espacio de tránsito, conformado por sendas, caminos, vías férreas y rutas asfaltadas, que continúan el trayecto elegido o preferido en diferentes momentos del pasado.

#### **6. Extensión aproximada:**

En dirección norte-sur se extiende a lo largo de 155,4 Km. de longitud.

#### **7. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos**

Prehispánico: A pie por senderos y caminos dados por el trazado fluvial entrelazados por la continuidad del valle de la Quebrada y sus afluentes. En caravanas con llamas cargueras para el intercambio con sociedades que habitaban otras regiones. De modo similar en período incaico pero sobre caminos incaicos consolidados y delimitados por paredes de piedra que independientes muchas veces del trazado natural fluvial, permitieron su circulación a lo largo de todo el año.

Hispánico: carretas, mulas, burros y caballos por Camino Real entre Río de La Playa y Alto Perú.

Comienzos del siglo XX: se suma el transporte ferroviario.

Siglo XX a la actualidad: rutas que acompañan el recorrido del Río Grande en su extensión dentro de la Quebrada.

#### **8. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales (indicar meses, semanas, días, épocas del año, etapas, etc. En algún caso, como el de ciertas caravanas africanas, incluir mención a la duración de su recorrido en etapas de viaje calculadas en días)**

#### **9. Ejes fundamentales del itinerario**

El eje fundamental se encuentra definido por el valle y el Río Grande, desde sus nacientes (al norte) hasta su confluencia con el Río León (al sur). En el recorrido de dicho eje van apareciendo ejes secundarios dados por quebradas que confluyen en la principal.

(Ver imagen 3)

#### **10. Hitos o etapas principales del recorrido**

Si bien la ruta contiene una infinidad de hitos cuya importancia y significado han ido cambiando a lo largo de los milenios, al variar los trayectos, los usuarios y sus intereses, se han tomado como mojones para definir los tramos, los sitios de emplazamiento de las postas coloniales del Antiguo Camino Real. Así, a partir de las cinco postas coloniales existentes se ha dividido el Itinerario Cultural de la Quebrada de Humahuaca en seis tramos diferentes que siguen un recorrido sur – norte. Tal recorrido se inicia en el punto de menor altitud en la confluencia del Río León con el Río Grande, para culminar al norte en uno de los pasos que conducen la Puna.

(Ver imagen 3)

##### **a) Tramo de León a Huajra**

El Pucará de Volcán registra una ocupación humana desde el siglo VI DC. También se ha registrado la utilización del sitio en los períodos Tardío e Inca. La densa edificación que presenta el antiguo poblado debe corresponder mayormente a los últimos siglos antes de la llegada de los europeos.

Sus habitantes, los Tilian, a mitad del XVI fueron trasladados por su encomendero a la ciudad de Salta.

En el límite septentrional del tramo, entre Huajra y Esquina de Huajra, se ubicaba antaño una posta colonial. Frente a la puerta de Huajra, se levanta el pequeño poblado de Tumbaya, dominado por su Iglesia colonial.

##### **b) Tramo de Huajra a Posta de Hornillos**

Entre Huajra y Hornillos, el fondo es sumamente estrecho, y en partes se limita exclusivamente al lecho activo del Río Grande. Se presenta una mayor amplitud en el área de la Quebrada de Tumbaya Grande, afluente al Río Grande por su margen occidental.

En este tramo, la confluencia con el Río de Purmamarca establece una de las comunicaciones más importantes con la Puna. Esta quebrada aloja al pequeño poblado de Purmamarca, recostado contra un paisaje natural conocido como “Cerro de los siete colores”. La Iglesia colonial, a cuyo lado se expande un enorme algarrobo centenario, constituye otra de las imágenes reconocibles por quienes frecuentan la zona.



Tumbaya es el primer pueblo de indios en el sentido del recorrido por la Quebrada de Humahuaca. Originado en una parcialidad indígena de la cual conserva su nombre, ejemplifica a la perfección el pueblo de encomiendas donde la iglesia ocupa el lugar más alto en el borde del pueblo, con la fachada mirando a los habitantes, dando la espalda a la montaña y disponiendo su eje litúrgico longitudinal como línea máxima de pendiente del terreno. Se encuentran en Tumbaya: la Iglesia de Nuestra Señora de los Dolores y Nuestra Señora de la Candelaria ; la Hacienda de Tumbaya Grande ; el asentamiento prehispánico de Agua Bendita.

Purmamarca, es un poblado ubicado a 4 Km de la confluencia entre el río homónimo y el Río Grande y es un caso arquetípico de pueblo de encomiendas en el cual la iglesia y la plaza fueron el punto de partida y modelo para la modificación gradual de la planta urbana del poblado. La misma muestra a las claras una organización centrífuga de calles ortogonales que a partir de módulos casi iguales a los de la iglesia que se van acomodando a los desniveles y recortes del sitio. En Purmamarca se encuentra la Iglesia Santa Rosa de Lima que responde al tipo de arquitectura religiosa de origen mudéjar.

El Pucará de los Hornillos es un gran asentamiento habitacional prehispánico ubicado en el sector medio de la Quebrada de Humahuaca, al oeste del Río Grande. El poblado corresponde al período tardío. Al pie del sitio se encuentra la Posta de Hornillos que fue centro de explotación agrícola y también casa de postas. La población más cercana es Maimará.

#### c) Tramo de Hornillos a Huacalera

Las serranías de Tilcara presentan una morfología particular al encontrarse afectadas por fracturas de sobrecorrimiento, que dan lugar a una tectónica en escamas.

Frente a la localidad de Maimará, estas curiosas formaciones se conocen como “Paleta del Pintor” o “Cerro Rosa”.

El Pucará de Huichira es un poblado prehispánico que se encuentra en la confluencia de su río homónimo y el Río Grande. Comprende muros de contención y cimientos de recintos de planta rectangular.

Entre las localidades de Tilcara y Maimará se destaca una morfología particular de niveles de terrazas, abanicos antiguos y en formación. El río Huasamayo, colector de caudales aportados por los tramos superiores de la cuenca, atraviesa el cordón el Alfarcito por una estrecha y profunda angostura a modo de cañón llamado “La Garganta del diablo”.

En el centro histórico del pueblo de Tilcara, encontramos la Iglesia de la Virgen del Rosario y San Francisco de Asís que se diferencia del resto de las iglesias de la Quebrada, no solo por su tamaño sino también por su doble campanario y su fachada plana que unifica en una superficie las paredes de la nave y de las torres.

El pucará de Tilcara es un poblado-pucará ubicado sobre un relicto de un conoide al sur del Río Huasamayo en su confluencia con el Río Grande. Es el sitio arqueológico que presenta la mayor densidad de ocupación de todo el valle.

La ocupación se extendió por varios siglos y abarca también la etapa incaica. Comprende una gran cantidad de recintos construidos con piedra de planta cuadrangular y ángulos rectos, entre los cuales existen senderos de circulación. Presenta además, un sector de corrales en la parte más baja, cercana al Río Grande. Este fue el poblado cabecera de los Tilcara, el grupo sociopolítico que ocupó el sector central de la Quebrada de Humahuaca a la llegada de los Incas y los españoles.

En este tramo encontramos también los poblados prehispánicos de Alfarcito y La Huerta ; como así, los Pucará de Huella y del Perchel.

#### d) Tramo de Huacalera a Humahuaca

Entre Humahuaca y Huacalera se desprenden dos de las rutas transversales más significativas del pasado que conectaban a la puna y todo el territorio ubicado al oeste, con la selva y monte chaqueño.

Campo Morado o Pucará de Huacalera se encuentra emplazado sobre la margen izquierda del Río Grande, unos kilómetros al norte de Huacalera. Presenta faldeos empinados que se encuentran parcialmente nivelados con muros de contención levantados con roca del cerro . En la superficie del sitio, cubierta de cardones, se observan abundantes restos de materiales arqueológicos. Por el tipo de emplazamientos y materiales se lo ubica en el períodos tardío.

En este tramo de la Quebrada encontramos también San José, como un asentamiento prehispánico, que presenta una edificación densa e intensamente homogénea con vías de circulación claramente definidas y Los Amarillos, que es el poblado más extenso, y actualmente conocido en la Quebrada de Humahuaca. Cuenta con barrios, plazas, calles y murallas defensivas.

El Pucará de Yacoraita se trata de un poblado de tipo pucará con gran dominio visual del entorno. Hacia el oeste se encontraba comunicado con el sitio de Los Amarillos a través de una terraza de material sedimentario. El sitio se ubica parcialmente nivelado por muros de contención donde se instalaron

recintos de planta rectangular y de ángulos rectos. El sitio junto al poblado vecino de Chijra corresponde cronológicamente a los períodos tardío e Inca.

La iglesia de la Santa Cruz y San Francisco de Paula de Uquía se encuentra ubicada frente a la plaza del pueblo y se diferencia del resto de las iglesias de la quebrada por su visualización desde varios ángulos. Su construcción corresponde a la última década del siglo XVII. El molino de Uquía ubicado en la localidad de Uquía, está emplazado en un hermoso paraje, rodeado de árboles frutales, sauces y álamos y fue construido en 1930 aunque las muelas son del siglo XIX y continúa aún habilitado para la molienda.

El Pucará del Calete se ubica en la confluencia del Río Calete y el Río Grande y su parte elevada se halla emplazada sobre un morro rocoso en el cual se han construido muros de contención con grandes bloques que sirvieron para la instalación de viviendas y defensas.

El Pucará de Ocumazo ha sido un poblado prehispánico sobre la margen del Río Calete, también perteneciente a los períodos tardío e Inca y probablemente abandonado en la segunda mitad del XVI.

La Puerta de Zenta es una fortaleza incaica limitada por una muralla perimetral y un foso donde en el interior se observan varios recintos de planta rectangular.

El Pucará de Peñas Blancas se trataría de un poblado semiconglomerado de período prehispánico donde se identifican líneas de muros, algunos recintos y materiales arqueológicos en la superficie.

El Pueblo de Humahuaca es el pueblo más antiguo y, a lo largo de su historia, el más importante de la Quebrada. Las estructura urbana a partir de la plaza y la Iglesia, se ha conformado de manera rectilínea irregular, con manzanas pequeñas y calles angostas.

El paisaje urbano es en general, netamente hispánico. Las innovaciones aportadas por la corriente inmigratoria en la Argentina adicionaron variantes italianizantes, muchas de sus casas. Así, muestran rasgos de la segunda mitad del siglo XIX. En este pueblo, encontramos la Iglesia de la Candelaria y San Antonio. La Iglesia de Humahuaca es la primer iglesia parroquial que existió hacia fines del siglo XVI, y al igual que la de Tilcara tiene dos torres.

El cerro negro se ubica al norte de la localidad de Humahuaca enfrentando la localidad de Coctaca por el oeste, Chorrillos por el este y al sur de rodero. Se trata de un sitio arqueológico de gran cantidad de grabados o petroglifos.

#### e) Tramo de Humahuaca a La Cueva

Al norte de Humahuaca, el itinerario presenta algunas variantes que fueron utilizadas en diferentes momentos. El actual camino se desvía del curso del Río Grande para reencontrarse recién en la localidad de Negra Muerta donde sigue una traza paralela al río hasta la localidad de tres Cruces.

La vía férrea, en cambio, sigue el curso fluvial en todo su trayecto desde Humahuaca hasta Tres Cruces.

El Camino Real, utilizado hasta la primera mitad del XX, se apartaba del curso del Río Grande para continuar luego hacia la Quebrada de la Cueva. En épocas de llegada de los españoles, en cambio, partía hacia el oeste un ramal del camino incaico desde Churquiaguada donde continuaba por la Quebrada de Inca Cueva para luego internarse en la Puna.

Al oriente del Río Grande, entre las localidades de Humahuaca e Iturbe se encuentra la mayor concentración de obras agrícolas prehispánicas de todo el Noroeste Argentino.

La zona de Coctaca ha estado ocupada por grupos agricultores al menos a partir de los inicios de la era cristiana, y continúa siendo una zona agrícola, en menor escala, en la actualidad. La construcción de 600 hectáreas de estrechas superficies de sembradío está limitada por elevadas paredes de piedra que moderan el clima seco y frío, que protegen el espacio de los intensos vientos y aumentan la temperatura en el interior de los recintos, produciendo un efecto de gradual liberación del calor acumulado en las rocas, durante la noche.

Los antiguos poblados constituyen un ejemplo del conocimiento empírico logrado por los antiguos pobladores, que refleja el extraordinario nivel de la agricultura aborigen americana, aún en zonas consideradas marginales a los grandes centros de desarrollo cultural de los Andes Centrales o de Mezo América. El complejo agrícola de Coctaca no tiene parangón en todo el continente, y posee gran valor técnico y de originalidad.

En este tramo también se ubican los montículos de piedra de Churquizaguada con estructuras de factura incaica ; el Pucará de las Hornaditas; el paredón con petroglifos prehispánicos de Zapagua; un tramo de camino incaico de Sapagua ; el Pucará de Rodero ; los sitios de cultivo prehispánicos de Rodero ; el poblado prehispánico de Juire de asentamiento que corresponde a una instalación incaica planificada ; el poblado de Putuquito con filiación incaica vinculada al trazado de camino incaico ; el mayor sitio agrícola del Noroeste argentino de Coctaca, ya mencionado ; los vestigios del Camino Real que comunicaba Tucumán con Potosí ; el Pucará de La Cueva (poblado-pucará) ; los sitios de Inca Cueva (serie de ocupaciones de cuevas y aleros con presencia de arte rupestre) ; el paisaje de la Serranías de las Tres Cruces y finalmente , el Pucará de Las Tres Cruces, que corresponde al período incaico.

f) Tramo de La Cueva al Abra de las Cortaderas

Al norte de la localidad de La Cueva, la Quebrada se vuelve un poco menos estrecha y da lugar a un rosario de pequeños asentamientos rurales que continúan hasta la localidad de Pueblo Viejo de La Cueva, donde la huella se desvía hacia la Puna.

Como un hito destacable en este sector se encuentra el Pucará Morado, ubicado sobre una curiosa formación, aislada en el fondo del valle.

A partir de Pueblo Viejo, el camino sigue la Quebrada de Vados hasta alcanzar el Abra de las Cortaderas, donde el antiguo itinerario colonial abandonaba definitivamente la cuenca del Río Grande para internarse en la Puna, dejando atrás el trayecto del fértil y colorido valle de la Quebrada.

## **11. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido<sup>1</sup>**

Se dan durante todo el desarrollo de la Quebrada de Humahuaca dada la profusión de asentamientos y actividades a lo largo de los miles de años de ocupación. Así también, están presentes sobre los recorridos de caminos y tránsitos de región utilizados a lo largo de los distintos periodos.

La naturaleza es también marca y señal por su geomorfología y determinados puntos físicos han sido popularmente denominados con distintos “nombres propios” de referencia. En la Quebrada, se observan sectores con presencia de artes rupestres como una conjugación del paisaje natural y la expresión de los habitantes en el tiempo.

Todos estos elementos aportan y acompañan la consideración de la Quebrada como un itinerario y ámbito donde es posible adquirir en su recorrido una idea de integración de todos sus caracteres temporales, espaciales, naturales y culturales.

Por nombrar algunos, entre el 900 y 1430 d.C. se produce una eclosión en el desarrollo urbanístico local, con la construcción de numerosos poblados ubicados estratégicamente en elevaciones rocosas a ambos lados del valle fluvial. Las construcciones defensivas o pucará constituyen el clímax del desarrollo local, previo a la llegada de los Incas. Estos sitios característicos de la Quebrada no constituyen bienes únicos en forma individual, sino al interpretarlos por sus características excepcionales como valor de conjunto.

Gran parte del espacio de la Quebrada se encuentra surcado por estrechas sendas de montaña que articulan diversos sectores del paisaje con el eje del Río Grande, y que se extienden como filigrana entre los poblados, caseríos, rastros, puestos y áreas de pastoreo, abrevaderos para el ganado, áreas de extracción de leñas.

Ámbitos rituales vinculados con el tránsito secular, se ubican en distintos lugares del paisaje. Entre ellos se destacan las apachetas, las manifestaciones plásticas prehispánicas, las piañas y otros espacios diversos.

Los caminos preservados mas antiguos, que cuentan con una cronología conocida, corresponden a los de la red vial incaica que han sido detectados en algunos sectores de la Quebrada de Humahuaca, en especial, en el sector septentrional de la cuenca. Estos pequeños segmentos de caminos, de longitud variable, presentan una pequeña pared cuya función era servir de nivelación para el tránsito y contención de los derrumbes.

También quedan trazas del antiguo Camino Real que en tiempos de la Conquista constituyó el nexo permanente entre el Río de la Plata y el Alto Perú. El período colonial de la Quebrada de Humahuaca esta representado por diferentes tipos de arquitectura religiosa. Las características locales de origen ancestral perduran y esto le otorga al conjunto de cada pueblo y cada sector, un particular atractivo.

La vía férrea de trocha angosta, que desde las primeras décadas del siglo XX facilitó el transporte masivo, el comercio y el desarrollo de las poblaciones a su vera, se encuentra abandonada.

La construcción de caminos carreteros genera en el paisaje la presencia de la ruta asfáltica que sigue mayormente el curso del Río Grande.

En el período contemporáneo las modificaciones que se han producido están acotadas a su relación con la ruta. El ferrocarril ha perdido intensidad y su lugar lo ocupa el sistema automotor y sus complementos. Debido a esto hay modificaciones fuertes en algunos accesos a rutas urbanas (Tilcara, Humahuaca). Se va incorporando una cantidad de publicidad acotada.

## **12. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso. Lugares de cuarentenas y otras esperas motivadas por requisitos de entradas y salidas o de tránsito.**

Los sitios de descanso o abastecimiento de los poblados ancestrales entre las jornadas de viaje, van marcando el ritmo del recorrido. Estos, llamados janas o pascanas, se ubican en lugares generalmente

---

<sup>1</sup> Relacionar brevemente estos elementos, ya que su descripción más detallada corresponde al epígrafe de “Contenidos patrimoniales” incluido más abajo.

algo elevados por encima del fondo del valle. Se identifican por conjuntos de pequeños parapetos de piedra que servían para el resguardo de las caravanas y algunos espacios de índole ritual.

La “kallanka” incaica, cancha o espacio abierto que se hace presente en zonas como por ejemplo Tilcara, de construcción típicamente imperial, se vincula con tareas administrativas o ceremoniales.

Del período hispánico postas coloniales del antiguo Camino Real. En el tramo que conduce de sur a norte través de la Quebrada, las cinco postas eran: Huajra, Hornillos, Huacalera, Humahuaca y La Cueva.

### **13. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario**

#### *Búsqueda itinerante de recursos*

Grupos de cazadores hacen exploraciones del terreno y explotación ocasional de los recursos locales.

La etapa cazadora-recolectora es la más prolongada en la historia del hombre. Los vestigios humanos tienen casi 11.000 años y provienen de las cuevas o aleros rocosos.

Estos antiguos asentamientos corresponden a campamentos temporarios de bandas que debieron tener una gran movilidad en el paisaje.

Entre el 5500 y 2500 AC se producen desmejoramientos climáticos en algunos sectores de los Andes, signados por una marcada aridez, que posiblemente haya influido también en la ocupación humana local al disminuir la cobertura vegetal que sustentaba a los herbívoros. La ausencia de vestigios arqueológicos para este lapso podría indicar un despoblamiento de la Quebrada a favor de otras áreas más favorecidas por las precipitaciones.

Con posterioridad al 2500 AC, al revertirse las condiciones de humedad en la zona andina, la Quebrada fue ocupada nuevamente por grupos humanos pero con otras características, novedosas en cuanto a su economía, tecnología y prácticas sociales.

En este caso, se tratan de ocupaciones temporarias en lugares abrigados donde se encuentran vestigios de actividades domésticas, algunos entierros y pinturas rupestres con motivos abstractos.

Paralelamente a la caza, se estaba experimentando la cría y la agricultura incipiente.

#### *Los grupos aldeanos*

Con el correr de los siglos y en virtud al progresivo dominio de la tecnología agropastoril se desencadenaron cambios significativos en algunas de las primitivas sociedades cazadoras andinas, la organización se volvió más compleja y surgió un nuevo patrón de asentamiento representado por las aldeas.

Las fechas más antiguas para la cerámica del Noroeste Argentino corresponden a ocupaciones en cuevas y abrigos rocosos emplazados en las cabeceras de la Quebrada y se remontan al 1000 AC. Las sociedades aldeanas estuvieron integradas a una compleja red por cuyas vías circulaban bienes, productos e información. Los vectores de esa comunicación fueron las caravanas que transportaban cargas provenientes de las distintas zonas ecológicas.

#### *Crecimientos de las aldeas*

Las aldeas crecen notablemente en tamaño y número y, ya hacia el 700 DC, se hallaban instaladas en muchos sectores de la cuenca del Río Grande.

A partir de entonces, existen dentro un mismo grupo social, segmentos con mucho poder político, económico e ideológico, que se contraponen a otros de menores recursos y que se hallan subordinados.

Esta etapa de desarrollo socio-cultural fue contemporánea con el auge Tiwanaku, que desde la zona del lago Titicaca y transformado en un poderoso estado, irradiaba influencia y poder a gran parte del ámbito sur andino.

#### *Pucará y rutas estratégicas*

A partir del año 1000 DC se inició una nueva etapa de cambio en la Quebrada de Humahuaca que llevo al clímax del desarrollo local tanto en lo demográfico como en lo socio-político y económico. Dicha etapa estuvo cifrada por el abandono de los poblados bajos, cercanos al río, y la instalación de los espacios residenciales en sitios elevados de difícil acceso.

Los sitios, conocidos localmente como pucará, en realidad más que fortalezas fueron poblados y muy pocos presentan evidencias de fortificación.

Los pucará se encontraban principalmente sobre el eje del Río Grande o sobre sus afluentes principales y probablemente correspondieron a las cabeceras políticas de los grupos étnicos que poblaron la Quebrada en ese momento: omaguacas, tilcaras y tilianes.

La agricultura y la ganadería debieron ser de gran productividad en razón de la densidad demográfica del momento y la tecnología alcanzó niveles insospechados en etapas anteriores. Así aparecen las grandes superficies aterrazadas, como parte del sistema agrícola, con complejas redes de riego.

### *Dominación incaica*

Entre 1430 y 1480 se produjo la expansión incaica del Noroeste Argentino y quedó trunco el desarrollo autóctono iniciado hacía más de dos milenios.

La anexión al imperio centro andino con asiento en el Cuzco, produjo modificaciones en muchos aspectos de la sociedad local, principalmente en la esfera económica, la organización política y la administración que pasó a depender del estado dominante.

En los principales poblados preexistentes en la Quebrada se construyeron edificios según el patrón imperial, se trazaron caminos incaicos y se instalaron talleres artesanales destinados exclusivamente a la producción de bienes cuya única distribución se hacía desde la capital del Imperio, el Cuzco.

### *Vía de la conquista europea*

El primer español en recorrer la Quebrada de Humahuaca en toda su extensión, fue Nicolás de Heredia en su regreso desde el Tucumán hacia el Alto Perú en 1546.

En la segunda mitad del XVI ya existían algunas pequeñas fundaciones españolas en el actual Noroeste Argentino ya que la Quebrada generaba un creciente interés como ruta entre el Alto Perú y el Río de La Plata.

Las reiteradas fundaciones de la ciudad de Jujuy, buscan controlar este camino, rico en recursos y hasta entonces controlado por indígenas. Este cambio, sobre el control del itinerario, los españoles lo logran concretar con el apresamiento del cacique Viltipoco en 1595, sumado a la fundación definitiva de Jujuy en 1597.

Entre fines del siglo XVI y principios del XVII, luego de derrotar militarmente a la población indígena de Quebrada y Puna, los españoles instalan sus propios emprendimientos mientras reducen a los indios concentrándolos en escasas tierras de comunidades en torno a "Pueblos de Indios".

### *La Colonia, flujo de bienes y productos*

Con el paulatino desarrollo de las incipientes ciudades españolas en el territorio argentino, y la demanda de productos que exigían las minas alto peruanas, se dio lugar a un creciente flujo comercial que vinculaba ambos espacios del Virreinato.

Durante el siglo XVII hay un marcado descenso de la población indígena producto de los factores naturales (epidemias) y fundamentalmente de la práctica de hacendados y mineros de retener ilegalmente a las poblaciones campesinas.

Los animales, esclavos y productos eran llevados por arrieros que los guiaban a través de la Quebrada del Toro y la Quebrada de Humahuaca.

Desde mediados del XVIII el crecimiento demográfico se mezcla con la migración de campesinos del sur bolivianos, del altiplano de lengua aymará y algunos negros esclavos manumitidos.

En esta época se reacondicionaron las capillas construidas en la época de la evangelización.

Hacia fin de el XVIII, luego de la anexión del territorio sur andino al flamante Virreinato de La Plata, se crea la línea de postas a lo largo de toda la ruta para comunicar el puerto de Buenos Aires con el espacio altoperuano.

### *Guerras de la Independencia*

Durante los conflictos armados iniciados consecuentemente con las Revolución de Mayo, la Quebrada de Humahuaca tuvo un papel crucial como ruta escogida para el traslado de tropas y armamento "a" y "desde" el Alto Perú.

Durante esta etapa bélica, el flujo constante de hombres, ganado y productos se vió reemplazado por soldados, jinetes y armas pesadas.

Algunas pequeñas postas se transformaron en pequeños fuertes para las tropas. La población local debió migrar hacia otras zonas, abandonando sus casas, terrenos y pertenencias.

Finalizada la guerra, los antiguos ocupantes se reinstalaron en sus propiedades pero la paz duraría poco pues se iniciarán las "guerras civiles" entre unitarios y federales y los conflictos internacionales entre los nuevos estados.

Después de la Guerra del Pacífico (1879-1883), surgen las salitreras en el desierto trasandino.

Esta actividad fue en aumento en consonancia con el crecimiento salitrero hasta la crisis mundial de 1929-1930.

### *Siglo XX*

Se caracteriza por la complejidad derivada de las particulares prácticas agrarias en la región y las variadas y discontinuas propuestas de intervención, en particular del sector público, en un contexto ambiental muy difícil y permanentemente exigido.

Factores como la tenencia y uso de la tierra, la influencia de enclaves mineros (desde el siglo XIX) y los ingenios azucareros (desde 1920), como generadores de cambio ocupacional, proletarización y migración, el rol del Estado a partir de 1940, de las entidades del financiamiento y las organizaciones no gubernamentales desde la década de 1980 y la participación comunitaria, los programas y acciones de desarrollo rural y la crisis finisecular de los noventa, son elementos sustantivos para entender el desarrollo de este período.

El gran cambio, que compromete casi toda la década iniciada en 1900, es a partir de los trabajos y actividades que derivan del sostenido avance del ferrocarril Central Norte Argentino desde San Salvador de Jujuy a la frontera de Bolivia, con el consecuente replanteo del trazado de caminos y de rutas.

#### **14. Período de utilización**

Se pueden definir cinco grandes periodos:

- a) Comunidades recolectoras y cazadores nómadas (9.000 AC. al 400 AC).
- b) Comunidades sedentarias con un manejo avanzado de la agricultura (400 DC al 900 DC) , auge de los pucarás (900 AC al 1430-80 DC) y la conquista inca (1430-80 DC al 1535 DC)
- c) Conquista española—cristianización. Usa las estructuras indígenas pero las reagrupa en los repartimientos. Resignificación de la cosmovisión con la cristianización y sus extensiones: la iglesia (1535-93 al 1810).
- d) Periodo republicano: (1810 al siglo XX). Estructura abierta de la economía orientada en sus partes mas dinámicas hacia el mercado. Inmigración.
- e) Periodo contemporáneo: (1970 al 2000) Proceso de emigración y globalización. Pérdida de valores locales. Paulatina recuperación de identidades indígenas.

#### **15. Significado del itinerario**

La Quebrada de Humahuaca, un estrecho y árido valle montañoso, ha sido utilizado como itinerario en forma constante a lo largo de los diez mil años de historia del hombre en la región sin haber perdido vigencia desde los momentos más tempranos de la ocupación humana -9000 años antes de Cristo- hasta la actualidad.

Es, en esencia, un paso natural a través de un estrecho valle y como tal ha cumplido un importantísimo papel en la dinámica política, social, cultural y económica de un amplio sector de América del Sur. Por los espacios involucrados, comprende un trayecto relativamente corto, pero como eje articulador entre ambientes muy disímiles dejó su impronta en el proceso histórico-evolutivo del continente. Sirvió de nexo entre tierras altas y bajas, entre páramos y selvas; permitió el contacto de pueblos de diferente origen y tradición y jugó un papel primordial en la liberación de los países sudamericanos del dominio español en América; actualmente sigue siendo un nexo fundamental en la unión comercial del Pacífico con el Atlántico, de los Andes con las Pampas.

En el transcurso de la historia de la región, la Quebrada de Humahuaca se perfiló como el espacio de encuentro e intercambio que sucesivamente fue involucrando espacios mayores y pueblos más distantes. Durante lapsos significativos del pasado, la Quebrada de Humahuaca fue un itinerario en sí, no obstante, su valor se vio potenciado, sin dudas, en su función como un segmento de trayectos mayores. Así, integrando rutas mucho más extensas, tuvo un rol protagónico en el desarrollo de un importante espacio del territorio de América del Sur. Fundamentalmente, operó como un nudo dinámico en las transformaciones sufridas a escala continental, potenciadas en las etapas históricas posteriores a la llegada de los españoles y que dieron como resultado el surgimiento de las actuales naciones del Centro-oeste sudamericano.

Desde los inicios de la ocupación humana y probablemente hasta mediados del primer milenio de la era Cristiana, se estima que fueron más importantes como vías de interacción los caminos laterales que vinculaban oriente y occidente, involucrando territorios tan distantes como el Chaco y la costa chilena del Pacífico. Este eje nunca ha perdido vigencia y continúa activo en el presente pero en ciertos momentos del pasado se vio minimizado ante la importancia alcanzada por el que seguía el curso principal del Río Grande.

El camino norte-sur probablemente cobró mayor relevancia a partir del auge de la expansión de Tiwanaku en el siglo VIII después de Cristo. A partir del año 1000 d. C., la presencia de materiales procedentes del sur de Bolivia muestra la existencia de vínculos con los grupos denominados chichas que habitaban esa zona. Estas relaciones se potencian con la llegada de los incas que instalan una red de caminos principales y secundarios siguiendo tanto el eje norte-sur como algunos de los caminos transversales.

La Quebrada se vincula con el Imperio Inca, que en su máxima expansión se extendía desde Ecuador hasta Chile y Argentina.

"Entre las innumerables facetas del patrimonio cultural del Tawantinsuyo, el sistema vial ocupa un lugar preponderante. Las tempranas crónicas andinas describen estas rutas incaicas, visitadas y admiradas universalmente. Algunos han comparado estas obras viales con las construidas por el Imperio Romano en el Viejo Mundo.

Hacia fines del siglo XV los caminos incas conformaban un sistema formidable por su distribución en el espacio y eficiencia funcional. Fueron construidos para atravesar con facilidad montañas, valles, ríos, sendas y pantanos. A veces pavimentados con piedra, otras con adobes; en algunas partes sobre elevados o encerrados entre muros, en otras en cornisa y zigzagueantes en las zonas montañosas.

Conectaban las fronteras del Imperio con los grandes centros urbanos. A su vera se hallaban los "tambos" para alojar mensajeros, caravanas para el transporte de productos y ejércitos en tránsito. Esta situación se presentaba en un espacio de más de 5.000 Km en sentido Norte-Sur; desde Rumicucho, en Ecuador hasta el Cerro de la Compañía en el Río Cachapoal en Chile y Ranchillos en el Valle de Uspallata, en Argentina.

Dentro de esa red caminera existen dos rutas principales que tienen una dirección general Norte-Sur; el camino de "la Sierra" que transcurre por la Cordillera de los Andes, altiplano de Bolivia y noroeste argentino; y el de "la Costa" que lo hace por el poniente de Los Andes, entre el Océano Pacífico y las montañas.

En sentido transversal, los Incas abarcaron poco más de 400 Km de promedio, desde la costa del Pacífico hasta el borde Amazónico de la Cordillera de los Andes. En ese espacio construyeron una red de caminos transversales, que cruzaban la Cordillera de un lado a otro, superando en muchos casos alturas de 4.500 m, con el objetivo de conectar las dos rutas principales.

El Capacñam fue la columna vertebral del Imperio, el elemento estructural integrador de importantes funciones. Primordial en las comunicaciones realizadas por los chasquis, hombres corredores que hacían las veces de correo, y también para transportar el flujo de bienes acaparado por el Estado. Así mismo fue fundamental para la defensa del territorio, ya que el Capacñam permitía agrupar y movilizar rápidamente a los ejércitos inca, que eran enviados a los límites de un imperio en expansión, amenazado por rebeliones internas e invasiones externas.

Permanentemente el Capacñam era transitado por caravanas de llamas y cargadores humanos que transportaban alimentos (maíz, papa, coca), tejidos, metales y toda clase de materia prima y tributos desde y hacia Cuzco."

A la llegada de los españoles, la Quebrada de Humahuaca se presenta a los ojos de europeos como la mejor variante en la comunicación entre Potosí y el antiguo Tucumán. El interés en controlar ese camino llevó a la fundación de las ciudades de Salta y San Salvador de Jujuy en la segunda mitad del siglo XVI. Durante toda la etapa colonial, el recorrido norte-sur sirvió para un intenso intercambio de bienes y productos entre las Pampas y los Andes, en especial ganado vacuno y mular.

"La inmensidad de los espacios geográficos americanos siempre significó una serie de dificultades para los europeos. Por lo tanto España concentró la acción de sus escasos recursos humanos en dos o tres áreas prioritarias, consiguiendo de ese modo rápidos resultados culturales en su colonización. Desde el inicio se puso en evidencia la vastedad de las distancias a recorrer entre los dos altiplanos (el mejicano y el de los Andes centrales) que, por lo tanto, quedaron vinculados por una vía de comunicación el "Camino Real"- que aseguraba la unión efectiva de estas zonas ricas en minerales, principalmente oro y plata, base del interés económico del momento.

El Caribe fue cerrado por un arco defensivo con asiento en las islas Antillanas y constituyó la primera línea abaluartada que la navegación debía superar.

Detrás de este primer cerco, puertos fortificados trabaron los accesos naturales al interior. Cartagena de Indias, Portobello y Panamá son en esa función las cabezas de puentes que permiten penetrar en el continente hacia el norte, el sur y el Pacífico.

Los puntos extremos California y el Río de la Plata unidos por el Camino Real constituyeron dentro del sistema defensivo dos regiones infranqueables. Para cualquier ejército que aspirara a conquistar el corazón del sistema colonial español, el resultado de una marcha a través de esas distancias casi despobladas, sin posible apoyo logístico, prefiguraba el desastre.

Las islas Filipinas, descubiertas por Magallanes para España en 1521, hacía siglos que eran centros de una importante red comercial con China por el norte y con los musulmanes por el sur.

*Para 1603, la mayoría de los españoles radicados en Manila se dedicaba al comercio, que haría florecer no solo a esta ciudad puerto sino también a Acapulco, Panamá y Lima. El "Galeón de Manila" aseguró así la unidad económica del Imperio Español y fue la razón del despegue de California, costas en donde abordaban el continente americano las cansadas tripulaciones de un crucero de más de seis meses" En una escala global el Imperio Español se estructura con dos ejes, uno de norte a sur, el Camino Real, y otro transversal conformado por las rutas marítimas que conectan la Península Ibérica con el Caribe y*

*la ruta del "Galeón de Manila".* (Gazaneo, Jorge O. Geopolítica de la Misiones. En Las Misiones Jesuíticas Guaraníes. Buenos Aires, Manrique Zago/UNESCO/ICOMOS, 1990).  
(Ver imagen 5)

En este sistema que forma parte de eventos históricos, sociales, económicos y culturales, desde el siglo XVI al XVIII, una serie de edificios, pueblos, ciudades, fortalezas y misiones forman parte de la Lista de Patrimonio Mundial.

Frente a todos estos bienes la Quebrada, ubicada en este sistema, no sólo es absolutamente original, sino que muestra lo que significaba éste como integrador de culturas.

La independencia de los países sudamericanos convirtió a la Quebrada de Humahuaca en un activo escenario para el movimiento de tropas españolas y criollas que se desplazaban por ella en sus movimientos bélicos. En este contexto, le cupo a la Quebrada un rol estratégico inigualable, al funcionar como punto de contención de las invasiones realistas que pretendían ingresar desde el Alto Perú. Esto permitió el desarrollo del plan continental que llevaron a cabo fundamentalmente Bolívar bajando desde el norte y San Martín cruzando los Andes y liberando a Chile y a Perú.

La Quebrada de Humahuaca constituyó un importante espacio de contacto cultural entre los Andes y las Pampas. En este proceso tuvieron una función preponderante los arrieros, quienes contribuyeron al patrimonio cultural local con elementos provenientes de la cultura de los gauchos de la región pampeana. Paralelamente, la zona recibió el flujo migratorio proveniente de las tierras altas del sudoeste boliviano, que continúa hasta nuestros días, incorporando continuamente diversos elementos culturales andinos.

En las primeras décadas del siglo XX, la instalación del ferrocarril a lo largo de la Quebrada de Humahuaca sirvió como medio de transporte masivo transporte masivo transporte masivo transporte masivo y generador de desarrollo de las poblaciones existentes y de nuevos centros urbanos. La construcción de caminos carreteros intensificó aún más el tránsito entre las regiones colindantes.

La vocación de itinerario hace que hoy la Quebrada, a través de la ruta Panamericana de norte a sur y la unión entre San Pablo, Porto Alegre y Asunción con el Pacífico a partir del Paso de Jama, sino jugando el mismo rol.

(Ver imagen 6)

La Quebrada es el escenario de un establecimiento tradicional humano muy característico, sobre todo referido al uso de la tierra, de lo cual se han conservado evidencias arqueológicas, tecnológicas y paisajísticas desde los albores de la domesticación hasta el presente, así como por la pervivencia de una gran diversidad de cultivos andinos. Constituye un paisaje de sustentabilidad en el tiempo y en el espacio. El eje fluvial del Río Grande sirvió desde tiempo inmemorial como espacio para la instalación humana.

La instalación de los pucará -los poblados omaguaca ubicados estratégicamente sobre los ejes fluviales- surgen en consonancia con la presencia de la ruta natural. Como baluarte ante el ingreso de enemigos o como punto estratégico de control de circulación de bienes, fueron emplazados en sitios elevados y dominando los espacios de circulación obligada. Así, se encuentran sobre los pasos angostos de los ríos pero también en la confluencia de los afluentes laterales con el curso principal.

En algunos de estos poblados, el período de dominación incaica es reconocible por la introducción de nuevas tecnologías constructivas y detalles arquitectónicos, además del uso de otros patrones espaciales de asentamiento.

Los pucará fueron instalados en el ámbito de la Quebrada de Humahuaca hace alrededor de unos mil años. Como fecha conservadora se estima que su ocupación se inició en el siglo XI d.C. y duró hasta fines del siglo XVI, cuando los indígenas fueron reducidos en los "pueblos de indios" que dieron lugar a la mayoría de los asentamientos actuales.

A fines del siglo XVI, los españoles comenzaron la organización efectiva de la región. Se hicieron los primeros repartimientos de propiedades en la Quebrada de Humahuaca y el territorio fue dividido en encomiendas donde se adjudicaban pueblos indígenas a los españoles. Gran parte de estos encomendados se encontraban dispersos en diferentes poblados indígenas y fueron obligados a residir en sitios específicos, las "reducciones".

Este hecho origina lo que las Leyes de Indias nominarían como "pueblos de indios" en parte con el objetivo explícito de desarrollar la acción evangelizadora de la Iglesia. Al tratarse de sociedades basadas en el cultivo con sistemas de regadío se encontraban muy relacionados con las fuentes de agua, por esta razón los pueblos fueron emplazados en las inmediaciones de sus asentamientos prehispánicos como el caso de Tilcara y Humahuaca.

El largo período que va desde 1600 y el 1770, se caracteriza por el asentamiento, desarrollo y funcionamiento pleno de estos pequeños núcleos poblacionales creados en las postrimerías del siglo XVI. En ellos, la iglesia fue el único edificio monumental. Su emplazamiento aislado, jerarquizada volumetría,



gran tamaño relativo y la altura de sus campanarios, le dieron predominio respecto al resto de los edificios. Esta característica se ha mantenido hasta la actualidad.

A partir del Siglo XVII, el edificio de la iglesia determina la orientación de las calles y la ubicación de la plaza. Estos dos elementos, iglesia y plaza, ordenan el crecimiento de la población y se transforman en los generadores de la trama urbana, siguiendo el modelo prescripto en las Leyes de Indias. A partir de ellos crecen las manzanas que, en la Quebrada de Humahuaca, rara vez resultaron cuadradas.

Los poblados resultantes forman "un contraste armónico" con el paisaje circundante. En el siglo XX surgieron nuevos poblados como Maimará, Volcán y Colonia San José. A pesar de su reciente creación, siguieron el modelo de los poblados virreinales, respetando la ubicación de los elementos significativos (iglesia, plaza, edificios públicos), y la retícula como unidad urbana.

Asimismo, pueblos como Tilcara, Maimará, y en menor grado Humahuaca, despertaron el atractivo de muchos ciudadanos residentes en Jujuy, Salta, Tucumán y Buenos Aires. La mayor parte de ellos, de muy buena posición económica, decidió construir sus "casas de veraneo" en la Quebrada.

Este recorrido urbano arquitectónico vinculado con lo vernáculo, con la adaptación a la topografía y a los materiales del lugar y con la venta y adopción sucesiva de nuevos usos y necesidades ha ido creando una interacción de culturas a lo largo de 10.000 años.

Todo esto se presenta hoy vulnerable frente a limitaciones irreversibles.

El incremento de la población, la aparición de nuevas necesidades y recursos, de materiales y formas constructivas foráneas que reemplaza a las tradicionales y que poseen una gran carga de valores de modernidad y progreso plantean un desafío para la conservación del patrimonio de la Quebrada de Humahuaca.

La Quebrada como conjunto de un ambiente natural y de patrimonio material e inmaterial, que ejemplifica tipos de construcción y de tecnología, conjuntos arquitectónicos y paisajes de diferentes culturas, constituye un enclave patrimonial de características excepcionales.

La Quebrada de Humahuaca posee bienes excepcionales por sus cualidades intrínsecas o por su asociación con otros elementos patrimoniales. En primer término, se destacan los recintos de cultivo de **Coctaca**, ya mencionados, únicos en su género por la tecnología agrícola representada. En segundo lugar, se consideran los poblados elevados, de alta visibilidad, denominados localmente **pucará**, que jalonan el eje del valle de un extremo al otro, y que ya han sido descritos. Relacionados con los bienes nombrados, de naturaleza excepcional, se encuentran otros sitios cuyo valor reside en su vinculación temporal o espacial con los anteriores.

En los milenios de aprovechamiento humano, la Quebrada de Humahuaca ha tenido múltiples significados para las distintas sociedades que la ocuparon, ámbito de explotación económica para cazadores-recolectores; espacio productivo, simbólico y de residencia para pueblos agricultores; territorio sociopolítico y económico para los omaguaca; comarca de dominación incaica; vía de tránsito para los conquistadores españoles; baluarte estratégico en las Guerras de la Independencia; ruta de comunicación entre estados-nación; entorno de ocio y esparcimiento para turistas del siglo XX.

En este espacio intercultural se ha recreado el cultivo de numerosas especies domesticadas en los Andes y la Quebrada de Humahuaca resulta así el ámbito más austral que contiene un complejo de variedades propias de la agricultura andina. Las diferentes zonas agroecológicas están caracterizadas por estrategias que, en la interacción hombre-naturaleza, han permitido el manejo sostenido de los recursos, manteniendo la impronta etnográfica vinculada con el paisaje.

La actual población de la Quebrada de Humahuaca, de origen mayoritariamente andino, practica un conjunto de pautas culturales que son el producto de pervivencias de las antiguas culturas indígenas con ricas transformaciones surgidas de su contacto con el mundo español y moderno. Creencias y ritos, fiestas religiosas y profanas, música, culinaria, artesanías, estilos y técnicas constructivas, tecnologías agrícolas y otros conocimientos indígenas y tradicionales, constituyen los principales aspectos de este patrimonio cultural vivo, que contiene importantes componentes intangibles.

## **16. Simbología que entraña**

A partir de la legislación que reconoce los derechos de la población aborígen argentina, se ha dado a lugar a la declaración de más de un centenar de comunidades aborígenes en el espacio del Itinerario Cultural de la Quebrada, algunas de las cuales han comenzado a recuperar parte de sus territorios ancestrales.

Los múltiples procesos de diversificación, marginalidad y pérdida de identidad por los que pasaron las sociedades aborígenes desde los tiempos de la Conquista estuvieron signados por la fricción intercultural con la sociedad blanca y la quita de territorios que permitían su subsistencia y la reproducción de su propia cultura.

El fuerte proceso de aculturación que sufrieron en el siglo XIX y en la primera mitad del XX logró desestructurar gran parte de la cultura tradicional, la organización social y la cosmovisión de los pueblos

indígenas que, sin embargo, pudieron conservar ciertas características que les eran propias, en parte ocultas o solapadas por las presiones de la sociedad hegemónica.

En la actualidad, a la par que se mantienen formas culturales tradicionales, compartidas con la puna jujeña, se advierten diferencias y un proceso de “retradición” que data de por lo menos de unos treinta años y que implica una reafirmación de la identidad étnica y milenaria.

### **17. Rituales relevantes**

La religiosidad popular, las fiestas y celebraciones que tienen lugar en la Quebrada de Humahuaca reproducen dos espacios diferentes, que en muchas ocasiones se han hibridado para dar lugar a expresiones mestizadas: las tradiciones locales de origen prehispánico, las celebraciones de origen cristiano y las fiestas paganas (el Carnaval), que suelen conjugar elementos de ambas.

Entre las tradiciones de raíz indígena, vinculadas con la tradición agrícola pastoril, se conservan el culto a la Madre Tierra (Pachamama), y las prácticas como la “Corpachada”, la “Señalada” o el “Tinkunaku”, y en ellas conviven las acciones rituales, la música, las comidas y las bebidas. Así, la creencia de la Pachamama coexiste con la creencia en el catolicismo.

### **18. Valor sugestivo**

El culto a la Pachamama proviene de la antigua tradición andina. Con el término Pachamama se alude a una deidad a la cual se la identifica, con la tierra y en algunas ocasiones con los cerros. Al no estar representada por ninguna imagen, la principal forma de reverenciarla es haciendo un hoyo en la tierra para conectarse con ella por medio del ritual de “dar de comer a la tierra”, como una manera de establecer el contacto con esa fuerza vital a través de la ofrenda.

El rito del “pago a la tierra”, es aquí denominado “Corpachada”. Se realiza habitualmente en un mismo lugar y allí se reabre el hoyo donde fuera ofrendada en año anterior. Se convida a la tierra con determinadas comidas que se preparan especialmente para esos días; las preferidas son las “tijtíncha” y la “kalapurka”; se le ofrece chicha (bebida de maíz fermentado) y alcohol, además de hojas de coca y cigarrillos.

### **19. Dinámicas que ha generado**

En los itinerarios culturales, que por su extensión normalmente están constituidos por diversos paisajes culturales, el énfasis se pone en el movimiento de los hombres de un lugar a otro, en las transformaciones y los enriquecimientos culturales recíprocos entre los pueblos que han circulado y los que se han asentado a lo largo del tiempo, en los cambios que este recorrido, este trayecto ha producido en los caminantes y en el camino.

La Quebrada es un caso excepcional de itinerario cultural y el primero inscripto en América.

### **20. Contenidos patrimoniales (Relación, descripción y valoración de elementos testimoniales de los intercambios producidos)**

#### **Contenidos materiales: elementos de patrimonio físico**

El uso de la Quebrada de Humahuaca como itinerario ha sido constante a lo largo de la historia del hombre, que ha actuado modificando el paisaje desde las primeras incursiones de cazadores-recolectores hace más de 10.000 años.

La Quebrada es depositaria de una enorme riqueza de sitios de ocupación anteriores a la llegada de los conquistadores españoles. Estos sitios se distinguen por su diversidad y por su marcada presencia en el medio. En algunos casos, constituyen enormes áreas donde las evidencias correspondientes a diversas épocas se suceden ininterrumpidamente a lo largo de más de 30 kilómetros.

Se han considerado de valor alrededor de 200 sitios arqueológicos que jalonan un itinerario. Entre ellos se destacan, por sus cualidades intrínsecas, el complejo agrícola de Coctaca y los poblados elevados o Pucara, que acompañan el eje del valle de un extremo a otro.

Los Pucaras, poblados habitados entre los siglos XI y XVI, se destacan por su emplazamiento en el paisaje —próximo al río, elevado y muy visible desde áreas adyacentes—, con contactos visuales entre sí, y por estar asociados con una vegetación endémica de cardones o cactus columnares. Doce de estos poblados se ubican sobre el eje Norte-Sur, y tres sobre las quebradas laterales.

Si bien la presencia de Pucaras o emplazamientos similares no es infrecuente en el área andina, la cantidad, su interconexión visual y su nivel de conservación y de autenticidad les otorga un valor de originalidad como conjunto. Hitos emblemáticos de la Quebrada de Humahuaca, estos sitios poseen, además, fuertes componentes de identidad.

La expansión Huari-Tiwanaku, primero, y la Inca más tarde, acceden a la Quebrada. Los caminos que estructuraron al Imperio Incaico recorren sectores del itinerario, y aportan novedosas tecnologías y tipologías, y nuevos patrones espaciales de asentamiento.

En el siglo XVI, la Quebrada es la ruta de acceso de los españoles desde el Alto Perú. Mercedes, encomiendas y reducciones particionan el territorio. Enclaves rurales, los pueblos indígenas subsisten como “pueblos de indios”, y los cambios se suceden con gran lentitud. Aparece la iglesia como uno de los elementos sobresalientes y, a partir de ellas se generan plazas y se ordena el crecimiento de cada población.

A mediados del siglo XIX se rectifican los trazados de algunas poblaciones, como Purmamarca, y en el siglo XX, con el ferrocarril, se crea una nueva serie de pueblos.

La arquitectura conforma el paisaje con andenes, canales o pircas donde, como hitos, aparecen los poblados.

Las tipologías están representadas por las iglesias, primero con persistencias mudéjares y después con planta jesuítica, las “casas de patio” urbana y rurales, las postas, las haciendas y los molinos.

La relación con la tierra se manifiesta en la materialidad de lo construido: adobe, piedra, ladrillo, paja, madera, cal. La técnica es eminentemente artesanal y colectiva, con poca intervención de herramientas intermedias.

La arquitectura organiza los actos humanos, ubicados preferentemente en el exterior; se percibe ligada a la tierra y con carácter de agrupación, en cuanto se constituye como conjunto de varios elementos. En la conformación de los poblados, de los entornos y del paisaje en general, se conjugan la geografía, las etnias que la habitan y las corrientes culturales que las animan.

Su valor reside precisamente en esa relación de arquitectura y urbanismo, paisaje y medio, y en el jalonarse a lo largo de la ruta, en el conjunto más que en las partes, y en la fuerte identidad que las caracteriza. Son valores intrínsecos propios de la arquitectura vernácula, de materiales del lugar, de diseño tipológico y colectivo y de localización en el medio, donde la conservación se realiza en forma periódica.

En este sentido, la autenticidad es muy alta y debe tener en cuenta no sólo la integridad original sino también los momentos importantes de construcción y utilización a lo largo de las diferentes fases del tiempo histórico de cada bien.

Las rupturas aparecen con materiales y modelos foráneos, sobre todo en las extensiones urbanas, con viviendas que se repiten idénticas y que se ubican frente a la ruta, en los accesos o sobre las laderas de las montañas, alterando el paisaje.

Comunidades recolectoras y cazadores nómades: quedan testimonios localizados en estudios arqueológicos.

Comunidades sedentarias: se conservan sitios y sus relictos sobre las laderas.

Conquista española: se construyeron nuevos asentamientos y se reformularon los anteriores, se conservan las nuevas formas de concentración urbana (pueblo de indios) y las iglesias.

Período republicano: como región llave de la travesía, afectada por guerras y desvalorizada. Se reconstruyeron, a partir del XIX, numerosas iglesias.

Período contemporáneo: ferrocarril, rutas urbanas.

### **Contenidos culturales de carácter inmaterial o espiritual: patrimonio intangible**

El entorno y los bienes patrimoniales que en él se encuentran generan profundos lazos de identidad en la población local. La cultura popular oral y tradicional de la Quebrada de Humahuaca resulta excepcional no sólo por su concentración espacial, sino porque en ella se imbrican numerosas formas culturales tradicionales con las formas propias de la sociedad contemporánea.

La música, la lengua, la narrativa oral, la religiosidad y las artesanías mantienen su vigencia a lo largo de los siglos, como resultado de una fecunda relación intercultural, estableciendo una fuerte cohesión grupal y reforzando las redes sociales.

### **Contenidos ambientales: paisaje cultural, incidencia del paisaje natural, etc.**

Paisaje, espacio y continuidad temporal

La Quebrada de Humahuaca es un estrecho valle; una meseta socavada por el curso del Río Grande de Jujuy, flanqueada por cordones montañosos y quebradas tributarias transversales. En la misma se destacan grandes unidades geomorfológicas.

Su peculiar recorrido Norte-Sur y su inusitada extensión la convierten en un corredor único del paisaje de Pre-Puna.

Desde el punto de vista geológico, sus diversas estructuras expuestas a la acción fluvial presentan estratos, plegamientos y procesos erosivos de las mayores proporciones en la región, y en ellos se muestra gran cantidad de eras geológicas.

Desde el punto de vista biológico, es un corredor donde se desplazan la fauna y la flora, con muy pocos endemismos, y donde las quebradas tributarias juegan un importante rol. Desde el punto de vista ecológico es un espacio con función de conectividad.

Más allá de los puntos de mayor valor patrimonial, tanto geológico como biológico y paisajístico, cada segmento de la Quebrada es único, no hay redundancia debido al particular gradiente altitudinal que la caracteriza.

Todo lo señalado le otorga grandes valores de identidad y originalidad al sitio natural.

En la Quebrada de Humahuaca, la interacción entre el sistema natural y las sociedades y culturas andinas se ha dado en forma continua a lo largo de miles de años. La larga ocupación humana se encuentra testimoniada por un amplio y diverso espectro de sitios arqueológicos e históricos.

La continuidad temporal, combinada con la concentración espacial, han dado como resultado un paisaje caracterizado por una rica densidad de componentes. Estos testimonian etapas y momentos de ocupación humana del territorio, modalidades de producción del paisaje, tecnologías, estilos constructivos, ideas, conocimientos y creencias.

Sobre un espacio natural rico y diverso en geoformas, fenómenos hídricos y formaciones vegetales se articulan paisajes culturales variados (prehispánicos, hispánicos, criollos y contemporáneos) transformados y amalgamados a lo largo de los siglos por el tránsito de bienes y personas.

### **Titularidad, gestión y protección jurídica de los bienes integrantes del patrimonio**

#### **Titularidad**

La propiedad de los bienes que se presentan se distribuye entre el Estado Nacional y el Provincial (Provincia de Jujuy), instituciones religiosas y sujetos privados.

#### **Gestión**

- Objetivos.

Coordinar todas las acciones e iniciativas que surjan de los diferentes actores sociales, programar y optimizar planes y proyectos, aunando esfuerzos y propendiendo a la participación comunitaria para el logro de la defensa, conservación, cuidado y uso adecuado de la Quebrada de Humahuaca.

Realizar, con independencia de la propiedad del bien, una gestión coordinada entre las jurisdicciones nacional, provincial y municipal.

- Organismos de Gestión:

##### Comisión del sitio

Organismo máximo de gestión del bien. En él están representadas las distintas jurisdicciones citadas a través de las máximas autoridades nacionales y provinciales encargadas de la conservación del Patrimonio y un representante de cada uno de los departamentos que integran el bien.

Planifica las acciones tendientes a establecer políticas, planes y programas que tiendan al desarrollo integral del SITIO

##### Consejo de notables

Considerando la necesidad de dar participación a las máximas autoridades de la Nación y la Provincia y a figuras destacadas en las diversas disciplinas que adhieren, apoyan y promocionan la puesta en valor y conservación de patrimonio de la Quebrada de Humahuaca, se conforma un Consejo de Notables que sustenta y asesora a la Comisión del sitio en la formulación y realización de programas y proyectos estratégicos referidos a los objetivos del plan de gestión.

##### Comisión asesora

La Comisión Asesora, genera un ámbito de asesoramiento en todas aquellas cuestiones que, por su índole científica, específica y técnica, requieran un asesoramiento calificado, no vinculante, para resolver situaciones de esas características desde un ámbito calificado, debidamente capacitado y totalmente desvinculado de las cuestiones bajo análisis, asegurando la absoluta objetividad de las conclusiones a las que se arriben.

##### Equipo técnico

Se conformó un equipo técnico rentado, que depende de la Comisión del Sitio y es el encargado de proyectar y ejecutar todos los planes, programas y acciones aprobados por la Comisión del Sitio. Lleva el registro, inventario y monitoreo del bien. Este equipo contará con un grupo de técnicos y especialistas que actuarán en forma directa y permanente en las distintas jurisdicciones que integran el bien.

##### Comisión Local del Sitio

En el convencimiento que solo la participación organizada de la comunidad llevará a buen término los objetivos de este plan de gestión, en cada localidad se constituyó una Comisión Local del Sitio, en íntima relación y fluido diálogo con la Comisión del Sitio.

#### **Protección jurídica**

La Quebrada de Humahuaca está protegida por la Convención del Patrimonio Mundial Natural y Cultural de la UNESCO, 1972; por Constitución Nacional, 1974 artículos 41 y 42; y la Ley N° 12.665 de 1940; y

por la Constitución de la Provincia de Jujuy, 1986, artículos 22 , 43, 65 y por la ley provincial N° 5.206 / 2000.

La Quebrada fue inscripta en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 2003.

Muchos de los bienes señalados han sido protegidos por la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos y por la Provincia de Jujuy.

### **Estado de conservación, autenticidad e integridad de dichos bienes**

#### 1) Comunidades recolectoras y cazadores nómadas:

Autenticidad alta en la implantación: se conservan los sitios con excepción de algunos sectores urbanizados que dificulta su puesta en valor.

Autenticidad alta en el diseño: conserva su relación con el contexto. Falta mayor investigación.

Autenticidad alta en los materiales: conservan parcialmente su materialidad. Herramientas, armas.

#### 2) Comunidades Sedentarias:

Autenticidad alta en la Implantación: se conservan muchos de los sitios. Fueron abandonados con la reorganización española. Se conservan los cardonales.

Autenticidad alta (excepto en el Pucará de Tilcara = media baja) en el diseño: las obras de apoyo a la agricultura (terrazas) tienen una escala que sectorialmente han cambiado el paisaje. Las mismas permanecen y aún algunos sectores son utilizados.

Las obras de infraestructura, tales como el Camino del Inca, se conservan en algunos tramos. Los poblados a nivel de ruinas fueron relevados y estudiados. Un caso espacial es el del pucará de Tilcara que hacia 1940 se ha puesto en valor sumando la reconstrucción. Las estructuras defensivas conservan su diseño original.

Autenticidad alta de materiales: la naturaleza de los materiales usados, piedra sin labrar, permite su fácil subsistencia, salvo algunos casos donde se las ha rehusado o destruido por accidente climático-tectónico. Los materiales de origen vegetal han desaparecido (cubiertas y aberturas). Los incas incorporan algunas formas en el manejo de la piedra donde traban a la pirca para mayor estabilidad frente al sismo.

Autenticidad alta en la mano de obra: los modos de trabajo se han conservado especialmente en las zonas rurales. La pirca aún es la forma económica de hacer cercos y tapias. Las cubiertas son tortas de barro se usan en las construcciones secundarias. Los modos tecnológicos se han conservado pues son una adecuada respuesta económico-tecnológica.

#### 3) Conquista española:

Autenticidad alta en la implantación: el punto protagónico fue la iglesia con sus campanarios y el contrapunto formal frente a un espacio comunitario abierto, la plaza y el caserío casi mimetizado (tierra sobre tierra).

En la mayor parte de los casos, no se han modificado los paisajes de laderas. Se conservan los cardonales. En el bajo alrededor del curso de agua se incorporaron nuevas especies de árboles y plantas de huerta que van pautando la imagen de los poblados.

Autenticidad alta en el diseño: las nuevas formas culturales resultan de una síntesis entre lo indígena y lo europeo. El sincretismo religioso-cultural.

Autenticidad alta de los materiales: las formas constructivas traídas por los españoles tratan de dar una respuesta a un problema regional, el sismo. Se prohíbe el uso de pirca en las construcciones. se difunde el uso de adobe y la tapia. También se usan estructuras de madera de origen mudéjar.

Autenticidad alta en la mano de obra: la tecnología de adobe resultó funcional a las posibilidades de la región y se adoptó fuertemente en el medio urbano y por reflejo en las zonas rurales resultando la combinación de adobes y tortas de barro de buenas condiciones de aislamiento y duración en estas zonas de escasa lluvia. Se recuperan las escuelas de artesanos y el valor social de lo tradicional.

#### 4) Período republicano:

Autenticidad alta en la implantación: se produce un cambio con la desaparición de los pueblos de indios (caseríos alrededor de la iglesia) para estructurar un nuevo sistema de propiedad individual que necesita un ordenamiento urbano. El gran cambio se produce luego de 1905 con la aparición del ferrocarril . Se incorporan puentes y una dinámica cultural foránea.

Autenticidad alta en el diseño: las posibilidades de comunicaciones permite la incorporación de una economía que compite y ahoga a los productos regionales. De a poco se produce un proceso migratorio hacia tierras del sur. Los regresos son otras formas de transculturación. Los pueblos se ordenan con una

traza de manzanas irregulares y calles de anchos relativos. Parecen nuevos requerimientos de edificios municipales y las plazas. Los comercios se ubican en las esquinas y en los accesos.

Autenticidad alta de los materiales: en la medida que permaneció la economía de subsistencia y de mercado débil se siguieron utilizando los materiales y técnicas regionales.

Autenticidad alta de la mano de obra: aparece la figura del albañil italiano con sus distintos modos de construir y entre ellos el frentista. Los modos italianizantes traídos desde Buenos Aires en los años 30 fueron totalmente ajenos a la región pero, sin embargo, aunque autoritarios expresan un modo de recuperación de los valores nacionales.

#### 5) Período contemporáneo:

Autenticidad media en la implantación: los núcleos urbanos que se constituyen en centros de servicios son los que se consolidan a lo largo del ferrocarril (Tilcara – Humahuaca) y así se amplían sin un orden. Otros como Purmamarca conservan el ambiente y los poblados que caracterizan a la época republicana.

Autenticidad media del diseño: se extienden los nuevos modelos de arquitectura universal. Una distorsión importante esta dada por la escala, ubicación relativa y diseño de los planes de vivienda social que tratan de contrastar para apuntar a la gestión política.

Autenticidad media de los materiales: pese al fuerte impacto de los materiales industrializados, sus formas y colores, en forma paralela, se está produciendo un movimiento incipiente de recuperación de los materiales tradicionales.

Autenticidad media de la mano de obra: grupos de artesanos y profesionales que buscan una revalorización, sin perder de vista las necesidades actuales, recuperan los modos tradicionales que se asumen como una forma de identidad.

### **21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo (óptimo, medio, mínimo o nulo)**

Óptimo. Las comunidades locales se involucraron en la defensa del ambiente y del patrimonio y participan en el plan de gestión y en las comisiones de sitio.

### **22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés**

El Estado Nacional a través de sus organismos específicos (Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos y Dirección Nacional de Patrimonio, Museos y Artes) ha implementado políticas y programas que ha tomado a la memoria como columna vertebral de sus acciones.

Desde la Dirección de Patrimonio de la Secretaría de Cultura de la Nación se han implementado:

- a) Plan federal de Artesanías
- b) Encuentros regionales de Patrimonio
- c) Foro Internacional sobre Patrimonio
- d) Colección de Publicaciones
- e) Programa de Grandes Maestros del Arte Popular Argentino
- f) Registro de bienes culturales

### **23. Otros itinerarios de similar carácter**

Por su carácter de itinerario de intercambio pero a su vez espacio natural y existencial, existen elementos vinculantes con la secuencia de poblaciones rurales en los valles que bajan de los Pirineos, que se vieron transformados a lo largo de los siglos por diversas culturas y sobre todo con el “Camino de Santiago”.

Si bien en la Lista de Patrimonio Mundial ha sido inscripto en 1979 el Parque Nacional del Gran Cañón en los Estados Unidos de Norte América, como un bien natural ; no posee este la larga historia de apropiación por parte del hombre que caracteriza a la Quebrada de Humahuaca.

Dos ejemplos describe Elías Mujica en un trabajo titulado “Paisajes culturales en el contexto de América latina y el Caribe” (2000) que podrían plantear puntos de contacto con la Quebrada de Humahuaca.

El Valle de Colca, ubicado en el norte del Departamento de Arequipa en Perú, es un valle interandino, en el cual un río recorre unos 200 Km., desde los Andes del Pacífico encajonado en un estrecho y profundo cañón. El paisaje fue utilizado por las sociedades nativas desde hace 10.000 años, cuando se asentaron los primeros pobladores. En la actualidad sobresalen diecisiete pueblos tradicionales con sus iglesias coloniales de excelente factura, que son el reflejo de la importancia económica que tuvo la región.

Hoy en día el valle se halla fuertemente presionado por el turismo y ciertas decisiones políticas, entendida solo en aras de cierto progreso, han generado cambios sustancialmente en la morfología de los pueblos. Otro ejemplo es San Pedro de Atacama en el norte árido de Chile. Ubicado en la misma altura que la Quebrada de Humahuaca, sobre el trópico de Capricornio, pero del lado occidental de la precordillera andina, es un ejemplo de la cultura del desierto caracterizada por un estilo de vida que nace de la sequía y de la escasez. Por todo esto es una cultura del almacenamiento, de la discreción, con una conciencia sobre lo frágil. Sin embargo, San Pedro de Atacama, no presenta la dinámica espacial de ida y vuelta que define un itinerario cultural.

#### **24. Referencias (históricas, culturales, religiosas, etc.)**

#### **25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso**

Olga Paterlini de Koch, y otros – Programa de Desarrollo Social y Cultural a través de la recuperación de Monumentos Históricos, Proyecto AR 0199-BID AEE 26,BID. Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, 1997.

#### **26. Bibliografía**

- Archivo General de las Indias, Sevilla, España.  
Archivo General de la Nación Argentina.  
Archivo General de la Provincia de Jujuy, Argentina.  
Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos.  
Biblioteca de la Academia Nacional de Ciencias, Argentina.  
Biblioteca Nacional, Buenos Aires, Argentina.  
CEDIAP (Centro de Documentación de Arquitectura Pública, Ministerio de Economía de la Nación, Buenos Aires, Argentina).  
Albeck, M. E.; A. Fernández Distel y C. A. Aschero. Vivir en la Quebrada de Humahuaca. Tilcara, Plan Educativo de la Nación, 1999.  
Bazán, A. R. Historia del Noroeste Argentino. Buenos Aires, Plus Ultra, 1986.  
Bidondo, E. A. Historia de Jujuy. Buenos Aires, Plus Ultra, 1980.  
José, Néstor (coordinador). Informes interdisciplinarios elaborados para la postulación de la Quebrada de Humahuaca para su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Jujuy, Secretaria de Cultura, 2001  
Lapido, O. y V. Gabaldon. Estudio Geológico Integrado de la Quebrada de Humahuaca. Buenos Aires, Instituto de Geología y Recursos Minerales- Instituto Tecnológico Geominero de España, 1998.  
Nielsen, A. E. Evolución social en Quebrada de Humahuaca (700-1536 d. C.). En Historia Argentina Prehispánica. Córdoba, Brujas, 2001.  
Nielsen, Axel y Boschi, Lucio. Quebrada de Humahuaca. Provincia de Jujuy, Argentina. Un itinerario con 10.000 años de historia. Buenos Aires, Gobierno de Jujuy/ Consejo Federal de Inversiones, 2002.  
Seca, M. Introducción a la Geografía Histórica de la Quebrada de Humahuaca. Cuadernos de Investigación 1. Tilcara, Instituto Interdisciplinario, 1989.

#### **Realizaron esta ficha**

Arquitectos Carlos Pernaut, Nestor José, Alejandro Carrafancq, Julián Gómez

27. Fotografías

Imagen 3  
Río Grande. Eje



Imagen 4.  
Itinerario y  
tramos.



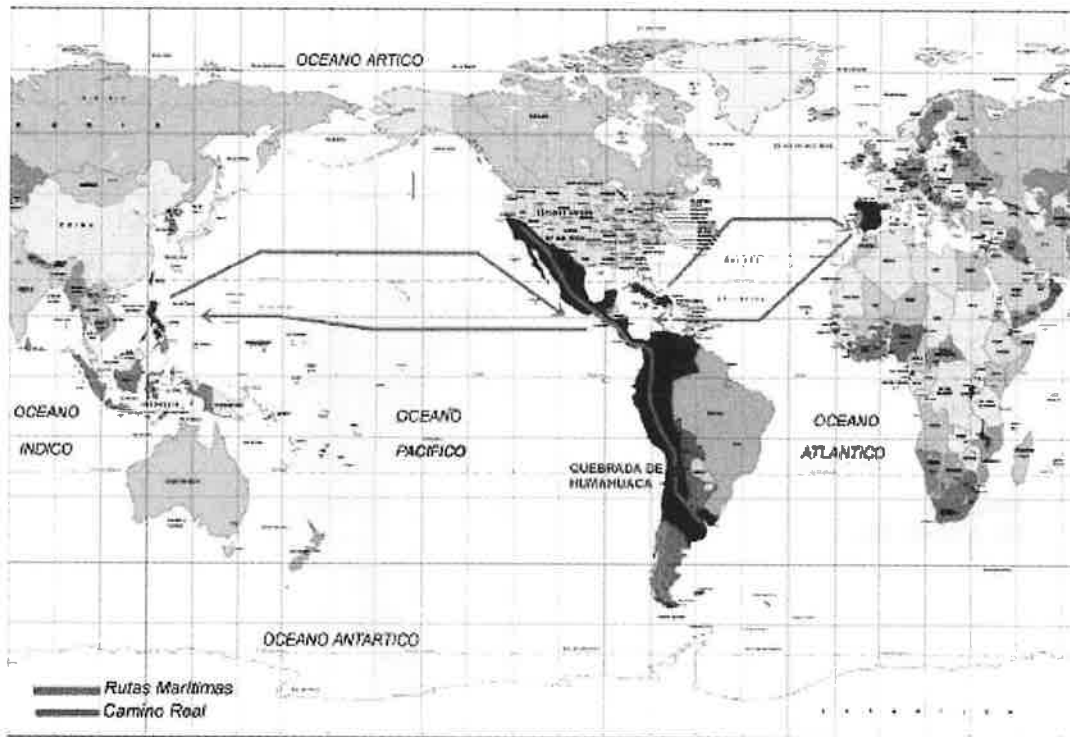


Imagen 5. Gazaneo, Jorge O. Geopolítica de la Misiones. En Las Misiones Jesuíticas Guaraníes. Buenos Aires, Manrique Zago/UNESCO/ ICOMOS, 1990



Imagen 6. Corredor Bioceánico.



**Imagen 7**  
**Patrimonio geológico**



**Imagen 8**  
**Patrimonio geológico**



**Imagen 9**  
**Valle del Río Grande**



**Imagen 10**  
**Cerro de los Siete Colores**



**Imágenes 11 a y b. Alrededores de Purmamarca**

## **ITINERARIO Y MARCO NATURAL**

**Imágenes 12 y 13**  
**Río Grande, eje natural del itinerario**



**PATRIMONIO CULTURAL: COMUNIDADES RECOLECTORAS Y CAZADORAS**



**Imagen 14. Detalle de pintura rupestre (Alero de Cianzo)**



**Imagen 15. Cazadores y Recolectores. Inca Cueva 4 y sus pinturas rupestres.**

**COMUNIDADES SEDENTARIAS**



**Imagen 16. Pucará de Tilcara.**



**Imagen 17. Las vistas desde los pucará.**



**Imagen 18. Poblado inca Juire**

**Imagen 19. Campos de cultivo en Coctaca.**



**PATRIMONIO CULTURAL  
CONQUISTA ESPAÑOLA**



**Imagen 20. Iglesia de Uqúta.**



**Imagen 21. Purmamarca  
y el Cerro de los Siete Colores.**



**Imagen 22. Caravanas de mulas.**



**Imagen 23. Calle de Purmamarca**

**PERIODO REPUBLICANO**



**Imagen 24. Período republicano.**

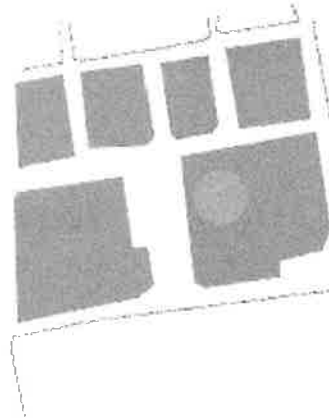


**Imagen 25. Puente ferroviario sobre el río.**

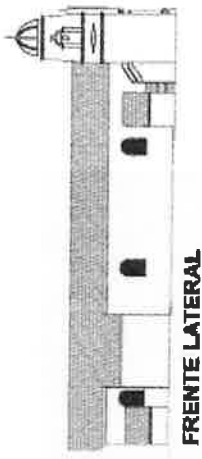
# IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE LA CANDELARIA Y SAN ANTONIO



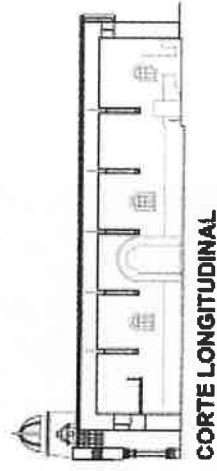
CASCO HISTORICO DE LA CIUDAD  
DE HUMAHUACA



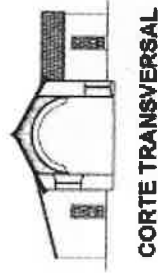
UBICACION DE LA CAPILLA



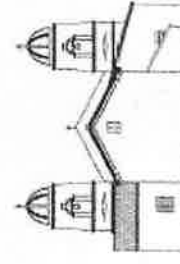
FRENTE LATERAL



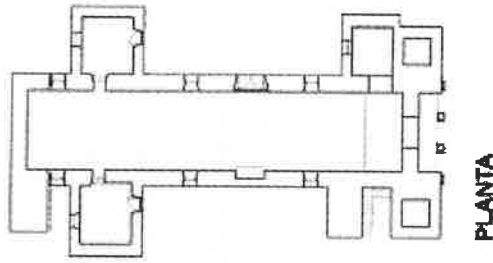
CORTE LONGITUDINAL



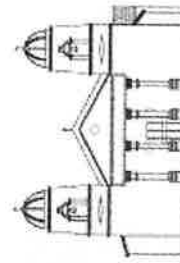
CORTE TRANSVERSAL



FRENTE POSTERIOR



PLANTA



FRENTE PRINCIPAL

Imagen 30. Iglesia Nuestra Señora de la Candelaria y San Antonio. Humahuaca

## PATRIMONIO CULTURAL: PERIODO CONTEMPORÁNEO



Imagen 26. Estación de tren en El Volcán.



Imagen 27. Cuesta de Lipán.



Imagen 28. Angosto del Perchel.

## TRAMO HUACALERA A HUMAHUACA





Imagen 31.  
Tramos del Itinerario Cultural.

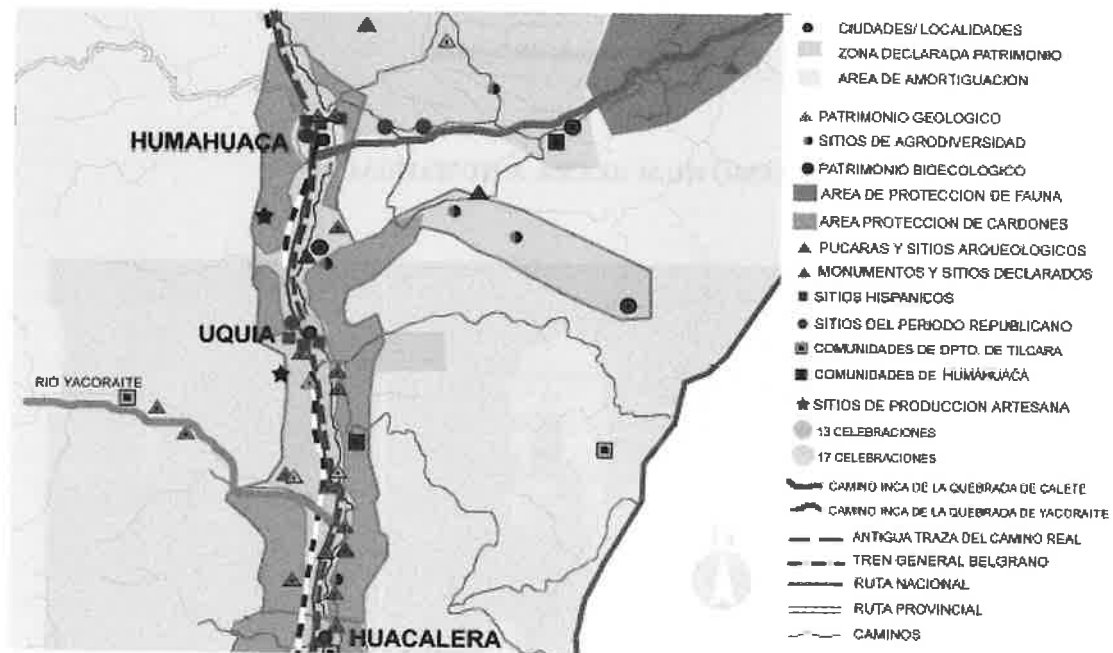


Imagen 32. Tramo Huacalera a Humahuaca.

PATRIMONIO INMATERIAL



**Imagen 33. Pachamama.**



**Imagen 34. Comparsa de desentierro al diablo.  
Sábado de Carnaval.**



**Imagen 35. Doña Liria Vargas con su "caja", en Chaupi Rodeo, 1997.  
Boschi, Lucio. Pueblo de los Andes. 2000  
9080**







ICOMOS

CHIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CHIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de PATRIMONIO HISTÓRICO INDUSTRIAL

**DENOMINACION:** Puerto La Plata

**PAIS:** Argentina.

### UBICACION

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA (Municipio, Comarca, Provincia , Región o Comunidad, Estado, etc.):**

Localizado entre los municipios de Ensenada y Berisso, Provincia de Buenos Aires.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO: Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)**

Altitud: sobre la costa del río de la Plata (a nivel del mar).

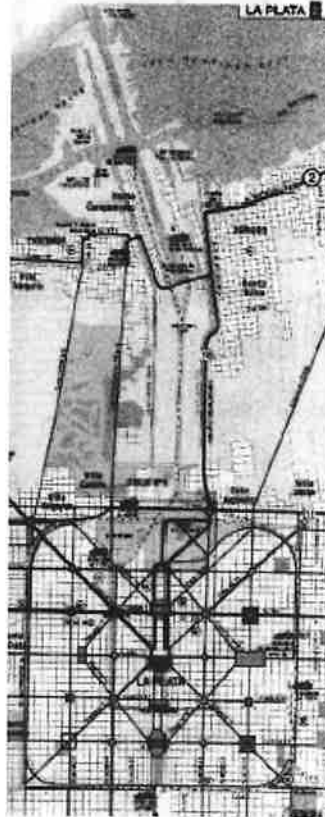
**PLANO DE UBICACION Y DESCRIPCION DE ACCESOS ( a escala nacional, regional y local)**

Accesos: Desde la ciudad de Buenos Aires por Autopista La Plata-Buenos Aires a la ciudad de La Plata y desde ésta por Ruta Provincial 215 hasta Ensenada y zona portuaria. Desde el interior de la provincia de Buenos Aires por Ruta Nacional 2 o provinciales 6, 11 o 215 a la ciudad de La Plata.



Plano de ubicación

Plano de Ubicación  
(detalle)



### PRINCIPALES DATOS HISTORICOS

**EPOCA DE CONSTRUCCIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias):**

El puerto actual fue proyectado en 1883 y habilitado en 1890.

**TIPO DE INDUSTRIA (transportes, metalúrgica, tejidos, química, aprovechamiento y distribución de la energía, producción de maquinaria y herramientas, alimentaria, etc.)**

Transporte fluvial y marítimo. En las proximidades del puerto se instalaron diversos establecimientos industriales, de los cuales los principales fueron dos frigoríficos y una refinería de petróleo.

**METODO DE ELABORACIÓN, FABRICACIÓN O TRANSPORTE**

Terminal de transporte fluvial y marítimo.

**RELACIONES COMERCIALES**

Durante el período virreinal el puerto natural de Ensenada tuvo escasa actividad económica, por no estar habilitado por la Corona. Se utilizó para el comercio ilegal con los portugueses provenientes de la Banda Oriental (Uruguay).

Después de la independencia se alentó el incremento de la actividad comercial. El nuevo puerto La Plata, habilitado en 1890, se utilizó como alternativo del puerto de Buenos Aires para comercio y pasajeros. Al promediar el siglo XX pasó a ser un puerto dedicado con exclusividad a las industrias aledañas.

**FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO**

Durante el período virreinal el puerto natural de la Ensenada tuvo escasa actividad. A lo largo del siglo XIX su importancia aumentó paulatinamente, sobre todo a partir de la instalación de saladeros en as áreas aledañas. El puerto La Plata tuvo una importancia capital dentro del sistema económico durante la primera mitad del siglo XX a partir de las industrias frigorífica y petrolera aledañas. Con el cierre de los frigoríficos a fines de la década de 1960 quedó convertido casi exclusivamente en puerto petrolero. En la actualidad la actividad no es intensa, aunque están en vías de ejecución proyectos de reactivación y de construcción de un puerto de contenedores en las proximidades del puerto histórico.

## **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

El puerto natural de Ensenada tuvo un papel protagonista en el intento británico por apoderarse del Virreinato del Río de la Plata en 1805 y 1806. Una vez habilitado el puerto La Plata e instaladas las industrias frigoríficas a principios del siglo XX, el área resultó un polo de atracción para los inmigrantes que llegaban a Argentina. Desde fines de siglo XIX es notable la presencia de la colectividad italiana y al iniciarse el siglo XX se instalaron en Berisso grupos provenientes de los países del este de Europa y de los Balcanes. Estas colectividades dieron al área portuaria una identidad particular que se expresa en componentes materiales e inmateriales del patrimonio cultural. Entre ellos, además de la composición étnica, se mantienen vivas hasta hoy tradiciones vinculadas a música, danzas y gastronomía. En Berisso se celebra en el mes de septiembre la Fiesta Provincial del Inmigrante, donde las colectividades exhiben su patrimonio cultural y tradiciones.

## **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

- 1520** En su exploración del río de Solís (Río de la Plata), Magallanes habría visitado la ensenada sobre la banda occidental
- 1727** El piloto Juan Antonio Guerreros hace una descripción de la caleta.
- 1736** Se establece la batería de defensa del puerto conocida como Fuerte Barragán (Ver ficha CIIC en página web). Hacia fin del siglo XVIII comienza el establecimiento espontáneo de población en las proximidades del puerto.
- 1801** El Marqués de Avilés, Virrey del Río de La Plata, dispone la fundación del pueblo de Ensenada (Ver ficha CIIC en página web).
- 1827** Se construye el nuevo camino que une al puerto y pueblo de Ensenada al Camino Real Buenos Aires-Magdalena.
- 1871** Se establecen en las proximidades del puerto los saladeros que darían origen a la población de Berisso.
- 1872** Se habilita el ferrocarril Buenos Aires y puerto de la Ensenada. Para esta época había comenzado el proceso de acumulación de sedimentos que cerraba paulatinamente el puerto natural.
- 1882** Se funda la ciudad de La Plata como nueva capital de la Provincia de Buenos Aires (Ver ficha CIIC en página web). La localización de la ciudad fue decidida en virtud de la posibilidad de contar con un puerto de ultramar.
- 1883** Comienza la construcción del nuevo puerto artificial, proyectado por el ingeniero holandés Juan Abel Waldorp.
- 1890** Habilitación del nuevo puerto,
- 1905** Nacionalización del puerto La Plata.
- 1925** Establecimiento de la refinería de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) en terrenos originalmente destinados a eventuales ampliaciones del área portuaria.
- Fines de la década de 1960:** Con el cierre de los frigoríficos comienza un período de merma de la actividad portuaria y de estancamiento general del área, que se extiende hasta el presente debido a las sucesivas crisis económicas.

## **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA**

- 1.- Patrimonio natural: costa del río de la Plata con formación selvática y Río Santiago, remanente de la antigua Ensenada de Barragán.
- 2.- Instalaciones portuarias: puerto artificial consistente en un canal de entrada desde el río de la Plata, un dique central, dos canales laterales que atraviesan el territorio entre el río y la ciudad de La Plata (aproximadamente 12 Km) y canales transversales de unión entre los principales. Constituye una de las mayores obras de ingeniería encaradas en Argentina.
- 3.- Patrimonio arquitectónico portuario: Dos galpones originales (1890), casa de máquinas (1894), usina (1907), edificios administrativos de madera, administración del puerto (1937), Club YPF (1940).
- 4.- Instalaciones ferroviarias portuarias: dos estaciones en área portuaria, una de ellas (Dock Central) de relevante valor arquitectónico. Puente metálico giratorio sobre el canal lateral Oeste, único en Argentina.
- 5.- Fortificaciones: Fuerte Barragán, instalado en 1736 para la defensa del puerto natural de la Ensenada. La batería actual data de 1801 (Ver ficha CIIC).
- 6.- Ciudades históricas aledañas al puerto: Ensenada (ver ficha CIIC), La Plata (ver ficha CIIC), Berisso. Las áreas urbanas aledañas al puerto en Ensenada y Berisso cuentan con significativo patrimonio

arquitectónico consistente en vivienda popular de los inmigrantes, algunas de ellas construidas en madera y chapa de cinc.

7.- Testimonios de la inmigración: en Ensenada y Berisso sede de las colectividades de inmigrantes que arribaron al puerto La Plata entre fin del siglo XIX y principios del XX. En Berisso Iglesia Ortodoxa Griega, Iglesia Luterana e Iglesia Autocéfala Ortodoxa Ucraniana.

8.- Paisajes culturales: zona de quintas y viñedos en el área ubicada entre el puerto La Plata y la costa del río de la Plata.

## CONSERVACION

### **ESTADO DE CONSERVACION (Buena, regular, mala. Especificar).**

El sistema de canales que constituyen el puerto artificial se conserva con mínimas alteraciones. Se ha rellenado un tramo del Canal Lateral Este.

El patrimonio urbano arquitectónico se encuentra, por lo general en mal estado de conservación. La falta de mantenimiento adecuado de espacios urbanos y edificios en toda el área portuaria, a lo que se suma la carencia de políticas de preservación patrimonial, provocó el paulatino deterioro del patrimonio existente e incluso la desaparición de edificios e instalaciones de valor histórico.

### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)**

El puerto es propiedad de la Provincia de Buenos Aires y administrado por un consorcio de gestión integrado por el Gobierno Provincial y los municipios de La Plata, Ensenada y Berisso.

### **AUTENTICIDAD (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores) / INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

Se conserva con mínimas alteraciones el sistema de canales que forman el puerto artificial. Han desaparecido algunos edificios originales a la vez que se construyeron otros nuevos para la administración del puerto. En la actualidad, es posible expresar que se conserva la autenticidad de la concepción y de los materiales originales.

Las áreas urbanas aledañas al puerto han pasado por un proceso de degradación funcional y física, si bien se han perdido o deteriorado algunos componentes arquitectónicos originales, los sectores urbanos pueden considerarse auténticos.

En términos generales, el área conserva su integridad en relación a la persistencia de sus componentes esenciales y de las relaciones entre ellos.

### **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

No existe protección jurídica del patrimonio portuario en su conjunto. El Fuerte Barragán (Ensenada) está declarado Monumento Histórico Nacional. Ordenanzas municipales en Ensenada y Berisso protegen algunos edificios en forma individual. El Consorcio de Administración Puerto La Plata ha encarado la restauración de algunos edificios y espacios portuarios. La protección resulta insuficiente por cuanto no considera al área portuaria como un sistema integrado por componentes patrimoniales de naturaleza y escalas diversas. En el área portuaria hay concurrencia de administración provincial y municipal pero no existe una política específica de protección y conservación del patrimonio.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alto, medio, bajo. Especificar)**

Medio. La población de Ensenada y Berisso es consciente de la importancia del puerto para la identidad de la región pero no participa activamente en su protección. La población de La Plata tiene menor grado de implicación ya que no considera al puerto como un componente de la ciudad.

### **USO ACTUAL (Uso original, militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)**

Continúa con el uso original de terminal fluvial. Algunos edificios fueron desafectados de su función original: Fuerte Barragán (actualmente museo histórico), estación Dock Central (oficinas de administración del Consorcio de Gestión Puerto La Plata). Otros se encuentran sin uso (estación Río Santiago, Club YPF).

### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

El entorno del puerto está constituido tanto por áreas urbanas como industriales. Las primeras corresponden a las ciudades de Ensenada y Berisso. En las proximidades del puerto existen tipos edilicios

vinculados tanto a la actividad comercial como a residencias de inmigrantes y trabajadores, con importante valores patrimoniales, aunque en un estado creciente de deterioro. Las áreas industriales corresponden particularmente a la destilería Repsol-YPF. Hacia el río de La Plata se observa el paisaje natural del área, con una formación selvática, a la vez que el paisaje cultural de quintas y viñedos.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)**

La protección del entorno es prácticamente inexistente. En la ciudad de Berisso existe una Ordenanza de protección de la calle Nueva York, eje de la vida portuaria durante la primera mitad del siglo XX, que se encuentra en la actualidad en grado avanzado de deterioro funcional y físico, aunque están en vías de ejecución estudios para su rehabilitación.

**DEGRADACION AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Existe un grado considerable de degradación ambiental. El patrimonio propiamente portuario, como el urbano arquitectónico de las áreas aledañas al puerto se encuentra sometido a un proceso creciente de deterioro. La degradación funcional y física de áreas urbanas portuarias se debe a la casi paralización de la actividad económica registrada durante las últimas décadas, lo que produjo un impacto no sólo a nivel económico sino también social y cultural.

Por otra parte es notable el grado de polución generado por las industrias localizadas en la zona, aunque están en marcha mecanismos para su control.

**FOTOGRAFIAS**



Canal Oeste



Viviendas de chapa



**Construcción**



**Área urbana portuaria**



**Usina eléctrica**



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de PAISAJE CULTURAL

**DENOMINACIÓN:** Bahía de Montevideo y su entorno

**PAÍS:** Uruguay

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)**

Departamento de Montevideo

### CROQUIS DE UBICACIÓN

**CONDICIONES AMBIENTALES (Temperatura, clima, humedad, exposición solar, vientos dominantes, etc.)**

El clima de la Bahía de Montevideo, no varía del clima típico del Río de la Plata con la ventaja de estar protegida de los vientos dominantes por la península donde se desarrolla el Centro Histórico, lo que fundamenta la existencia de un puerto de muy buenas características.

El Río de la Plata es una zona de ciclones y anticiclones que desarrollan vientos del SO y el SE, que son los conocidos por Pampero sucio y Pampero limpio según traigan o no lluvias.

El clima es en general la mayor parte del año templado sin temperaturas extremas aunque en verano por pocos días se alcanzan temperaturas de 40 ° centígrados y en invierno mínimas de -4° en pocos días pero la sensación térmica es menor por la presencia de los vientos.

En general, en invierno, durante las horas de sol el clima es benigno pero luego va bajando la temperatura hacia la noche con heladas en la madrugada que se levantan por la acción del sol, provocando nieblas matinales.

En verano al atardecer, la proximidad al Río de la Plata hace que se toleren los grandes calores pues se siente la brisa que hace tener una sensación de respiro que los montevideanos que la aprecian mucho y hace que el acercarse a la costa constituya un paseo casi obligado en la noche. Forma parte de la tradición y el valor intangible e identificador.

Hoy la Ley de Puertos no permite el acceso al mismo pero la costa de la bahía se ve beneficiada, de la misma manera y es por eso que estén planes de recuperación de la bahía, que permitan acceder a la costa de la misma, a través de miradores estratégicamente ubicados.



## **CARACTERÍSTICAS ECOGEOGRÁFICAS**

**Suelo:** Espejo de agua con proceso de acumulación de tierra que proviene de los arroyos, Miguelete y Pantanoso que desembocan en ella

**Vegetación:** (precisar especies autóctonas y, en su caso, especies en peligro, en situación vulnerable, etc.)

Isla de las Ratas con vegetación escasa y espontánea

**Fauna:** (precisar especies autóctonas y, en su caso, especies en peligro, en situación vulnerable, etc.)

Gaviotas, especie en peligro por los proyectos existentes de ampliación del puerto y turísticos

**Topografía y geología.**

**Ecosistema (s):**

Pertenece al ecosistema del Río de la Plata.

**Degradación ambiental (Alta, media, baja, inexistente)**

Alta contaminación por los efluentes de los arroyos Miguelete y Pantanoso. Hoy en los proyectos de la IMM de recuperación de la Bahía, se están realizando obras de saneamiento que permitirán mejorar esta situación.

Por otro lado, el hecho de que contenga al puerto que está en vías de ampliación en lo que respeta a las cargas y contenedores, los que de alguna manera interrumpen la relación de este hito, razón de ser de nuestra existencia como país, con la ciudad y la gente. Hay que aclarar que por la Ley de Puertos este es autónomo y de acceso controlado. No obstante tiene la terminal de pasajeros, y existen proyectos municipales en el Plan de Ordenamiento de Montevideo que rescatan zonas para miradores y servicios.

## **ENTORNO PAISAJISTICO**

**Natural (marítimo, fluvial, lacustre, terrestre, mixto, jardín.). Definir las características y valores del mismo.**

Fluvial. Excelente bahía natural ya que está protegida de los vientos dominantes por una península donde se situó la ciudad amurallada defensiva por el S-E y por el S-O por el Cerro de Montevideo donde se situó un puesto de Vigía y la Fortaleza del Cerro última construcción defensiva que realizaron los españoles en Uruguay.

Su gran valor para los Montevideanos es que la plaza fuerte fundada al inicio, se desarrolló como puerto por las características antes descritas, y por lo tanto representa su razón de ser a la ciudad que hoy se desarrolla en su entorno.

Por otro lado el movimiento del puerto que llegó a ser ya en la época de la Colonia de hasta 200 barcos, fue el entretenimiento, de los ciudadanos e influyó en la tipología de la vivienda que se desarrolló con azotea y miradores, aunque la planta era como de costumbre con patios, que más tarde con la llegada de los inmigrantes italianos en el siglo XIX, cubrieron con claraboyas de vidrio, dado el clima de nuestro país ya antes descrito.

**Urbano (descripción del entorno con accesos, construcciones, instalaciones y servicios)**

Continúa siendo la conexión de la ciudad capital, con el resto del país, como lo fuera en la época fundacional, que la vinculan a través de dos antiguos caminos con el este y el oeste, y desde este último la desviación hacia los caminos que van hacia el litoral y el norte del país. La circunvalación está en construcción.

**Industrial (descripción del entorno con accesos, construcciones, instalaciones y servicios)**

Estos mismos accesos descritos, le dan además una característica industrial, apareciendo en la zona baja del Cerro hacia el oeste, primero los antiguos saladeros, más tarde los mataderos y por último frigoríficos, que componen grandes contenedores, hoy en desuso, pero con una gran estructura que debería aprovecharse para dar servicios a la ciudad.

También existen en esa zona la central terminal de energía eléctrica, y la refinería de petróleo.

**Otro(s)**

Procesadoras de pescado

Parte del Parque Capurro, lugar de veraneo en el Siglo XIX, y que en el siglo XX, en la época de la Dictadura Militar, fue parcialmente destruido por la construcción de los accesos a Montevideo.

Por otra parte toda la zona pasó de ser residencial, a ser barrio obrero, teniendo un gran stock de vivienda tipo, que conocemos como, "casa standard", que hoy se está rehabilitando con éxito.

#### **Grado de Protección del Entorno paisajístico:**

No tiene grado de protección. No obstante el Plan Montevideo de Ordenamiento Territorial la define como área de interés urbano a recuperar y esta instrumentando planes urbanísticos que tienden a su revalorización

#### **TIPO DE PAISAJE CULTURAL Y CARACTERÍSTICAS.**

##### **Tipo de paisaje cultural:**

Evolutivo continuo.

##### **Diseñado**

**Evolutivo fósil o continuo**

##### **Asociativo**

**En paisajes diseñados como jardines históricos, botánicos u otros, detallar características del diseño, tipos de plantas, elementos decorativos, escultóricos, hidráulicos, edificaciones.**

**En paisajes evolutivos fósiles detallar componentes arqueológicos, edificios u otros elementos de factura humana, vestigios de antiguas producciones agrícolas u otras sobre el medio natural., usos de la tierra, etc.**

**En los paisajes evolutivos continuos detallar formas de agricultura u otras producciones tradicionales y sus efectos sobre el paisaje, usos de la tierra, persistencia de instrumentos tradicionales de producción, transporte, almacenamiento, edificios aislados o conjuntos domésticos, industriales u otros, sistemas hidráulicos, energéticos.**

Fue paisaje de costa, de playa y de lugar de aguadas naturales. En esta zona existían en la época colonial las chacras y quintas de producción que abastecían de agua y víveres, a la ciudad y a los barcos que recalaban en el puerto y remontaban con lanchas los arroyos antes mencionados y otros que hoy con el crecimiento de la ciudad están entubados.

Hoy el paisaje es totalmente urbano, quedando algunos elementos que son patrimonio nacional, como las aguadas. Incluso su memoria y la tradición le dan el nombre La Aguada al barrio donde se encuentran.

**En los paisajes asociativos describir los componentes naturales( montañas, ríos, cavernas u otros) del paisaje que puedan asociarse a creencias, cultos o ritos tradicionales o ancestrales así como los elementos construidos por el hombre que forman parte del sistema, tales como monumentos conmemorativos, hitos, señales, edificaciones o conjuntos como santuarios u otros.**

#### **IMPORTANCIA HISTÓRICO CULTURAL**

**Principales etapas históricas (Primeros habitantes, Etapa(s) de colonización -en su caso- siglos recientes, últimos años)**

Época pre-colonial - Los primeros habitantes fueron los indios que eran nómades y tenían una cultura rudimentaria. No tenían agricultura.

Época Colonial – Se funda en 1726, la plaza fuerte, recinto militar para la defensa y apropiación del territorio. Era necesario defenderlo de los avances de la corona Portuguesa. Pero dadas sus características de puerto natural, comienza a desarrollarse como puerto. Su trazado sin embargo responde a las leyes de Indias con la plaza central y la cuadrícula perfecta, que corresponde al primer destino que se le dio. Hoy la Traza es Patrimonio Nacional.

Al desarrollarse como puerto, fue lugar de transferencias culturales de gran importancia ya que a sus costas llegaban, barcos provenientes no solo de España y Portugal, sino de Inglaterra con quien se comerciaba, así como de Francia. Es así que se desarrolló, culturalmente por apropiaciones que en parte transformadas por la identidad cultural local dieron una visión renovadora e identificatoria, que nos habilita a considerar a la Bahía de Montevideo y su entorno, como un ejemplo de paisaje cultural a mantener y recuperar

##### **Actualidad**

En la actualidad, sobre ella se ubica la ciudad capital y un puerto que es uno de los más importantes y mejor situados de la región hoy conocida como MERCOSUR. Sus bordes pues, están totalmente urbanizados en la actualidad.

## **IMPORTANCIA HISTÓRICO-NATURAL.**

### **Formación geológica**

La parte peninsular de su borde es rocoso y el resto arenoso, como lo expresa el mapa antiguo que se inserta como Ilustración 1.

A su borde llegaban arroyos de gran importancia, caudalosos y otros menores que hoy están entubados por el avance de la urbanización de sus costas. Parte de estas costas fueron ganadas **al espejo de agua** para incorporar servicios que la ciudad requería y en parte se ha ido rellenando con el arrastre de los arroyos antes mencionados que se denominan Miguelete y Pantanoso y sobre los cuales existen programas de recuperación como por ejemplo el Parque Lineal del arroyo Miguelete, con obras de saneamiento que mejoraran su estado actual.

Costas que llegan suavemente a la bahía y de tierras productivas la quinta de las albahacas por ejemplo que existía en la época colonial y aprovisionaba a los barcos que recalaban en la Bahía.

## **CONSERVACION**

### **ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES**

#### **Elementos culturales (enumeración, descripción, precisión de declaraciones específicas de haberlas, otros detalles de interés para su catalogación e identificación).**

En la zona del Cerro, existe una fortaleza y faro, que datan de 1801, que junto con la península y la ciudad colonial amurallada, defendían el puerto y consolidaban el asentamiento español en la margen Norte del Río de la Plata.

Sobre el borde Oeste de la bahía existen elementos de arqueología industrial, en forma de restos de frigoríficos. También existen restos del Parque Capurro, zona balnearia en el siglo XIX, que contaba con un parque que fue en parte absorbido por el trazado de las rutas de acceso a la ciudad, que se apoyan sobre el trazado de viejos caminos y que vinculan la capital con el resto del país ya que llegan las rutas del Oeste, y el norte vinculadas por la circunvalación colectora que está en proceso de construcción. Estas obras responden al período no democrático 1973-1985, momento en que se desafectaron los monumentos nacionales y por ende el Parque Capurro. Hoy los restos han sido afectados nuevamente

Dentro de la zona portuaria existen edificios de distintas épocas. Con protección patrimonial, correspondientes a la Aduana y sus servicios. Por ejemplo el galpón conocido como Edificio Santos, hoy recuperado para fines culturales y el Club de Remo del Uruguay.

#### **Elementos naturales de importancia patrimonial (enumeración, descripción, precisión de declaraciones específicas de haberlas, otros detalles de interés para su catalogación e identificación).**

La isla de la Libertad o de Ratas. Uno de los dos lugares de empollamiento de las Gaviotas, ejemplo de la fauna característica de la Bahía que aun permanecen a pesar del deterioro ambiental que existe.

Otro elemento natural es el Cerro, que tiene 142 m. de altura sobre el nivel de la Bahía y es el único desnivel próximo al borde y por lo tanto con valor estratégico e identificador de los montevidéanos, lo que lo demuestra el que forme parte del escudo y por tanto, parte de nuestra identidad cultural.

Por otra parte es asiento de la Fortaleza y Faro, que esta protegido por ser monumento nacional.

#### **ESTADO DE CONSERVACION (Buena, regular, mala. Especificar)**

Regular

#### **TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL (Propiedad de....., abandonada, etc. Especificar)**

El Estado, la Administración Nacional de Puertos, la Armada Nacional.

#### **AUTENTICIDAD**

A pesar de las intervenciones que a partir de la época colonial y hasta nuestros días, se han ido sucediendo, conserva un grado importante de autenticidad, de espejo de agua y ensenada protegida de los vientos dominantes

#### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

Pérdida parcial del borde natural por su destino industrial vinculado al puerto

## **PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial)**

Nacional

### **PROTECCION SOCIAL (Alta, media, baja)**

### **PLANIFICACIÓN (Especifique, si existen, los planes territoriales y/o de desarrollo que puedan incidir en el paisaje cultural)**

Existen Planes territoriales vinculados al paisaje cultural. Algunos incluidos ya en el Plan Montevideo de Ordenación Territorial, elaborado por la Intendencia Municipal de Montevideo. Estos al desarrollarse, van a modificar el paisaje cultural y acultural aunque en algunos casos la intención es revalorizar la Bahía y su entorno, por ejemplo el Plan Nacional de Recuperación Urbana, Plan Fénix- La Aguada

### **USO ACTUAL**

Acceso fluvial y terrestre de carácter nacional, regional e internacional

### **POBLACIÓN O GRUPOS ÉTNICOS PRESENTES.**

**Nombre (s) del(os) grupo(s) étnicos:**

**Número de habitantes por grupo (por sexo, edades y población económicamente activa)**

**Descripción del grupo o Etnia(s)**

**(Características antropológicas, de organización, cultura y cosmovisión)**

**Lenguas o dialectos utilizados.**

**Descripción de sus principales actividades económicas y sociales**

**Ubicación con respecto al sitio de interés**

**Accesibilidad de servicios de salud, educación, electricidad u otros.**

**DESCRIPCIÓN DEL TIPO DE ITINERARIO AL QUE EN SU CASO, SE INTEGRÓ ESTE PAISAJE.**

**De beneficio (minas, industria):**

Comercial y de conexión con los países que colonizaron e integraron a la red de Itinerarios Culturales del Atlántico Sur. Por ejemplo se vincula la Ruta de los esclavos, ya que fue puerto de entrada de esclavos lo que dejó elementos de influencia cultural que llegan hasta nuestros días y se manifiestan en la música, el lenguaje y que hoy son tradiciones y expresiones inmateriales de la nuestra cultura.

**De evangelización:**

La ciudad fundada en su borde, como toda colonia española fue centro de evangelización.

**De producción (agricultura):**

Las tierras que llegaban suavemente a su borde en forma de playas arenosas, eran seguidas por tierras especialmente fértiles para la agricultura, hoy están totalmente urbanizadas.

**De comercialización:**

Desde que en su borde existe un puerto, fue utilizada para la comercialización de productos que llegaban de Europa, que no existían en estas tierras y la salida de productos nacionales, carnes, cueros, tasajo, maíz, papa, tomate, etc.

## **BIBLIOGRAFÍA**

**Fuentes bibliográficas consultadas para completar la ficha.**

Plan Montevideo de Ordenamiento Territorial – año 1999 elaborado por la Intendencia Municipal de Montevideo

Anales Históricas de Montevideo- Publicado en 1957 por el Consejo Departamental de Montevideo y el Museo y Archivo Histórico municipal ( 4 tomos)

Memoria del Departamento de Arquitectura del Municipio de Montevideo – 1951-52

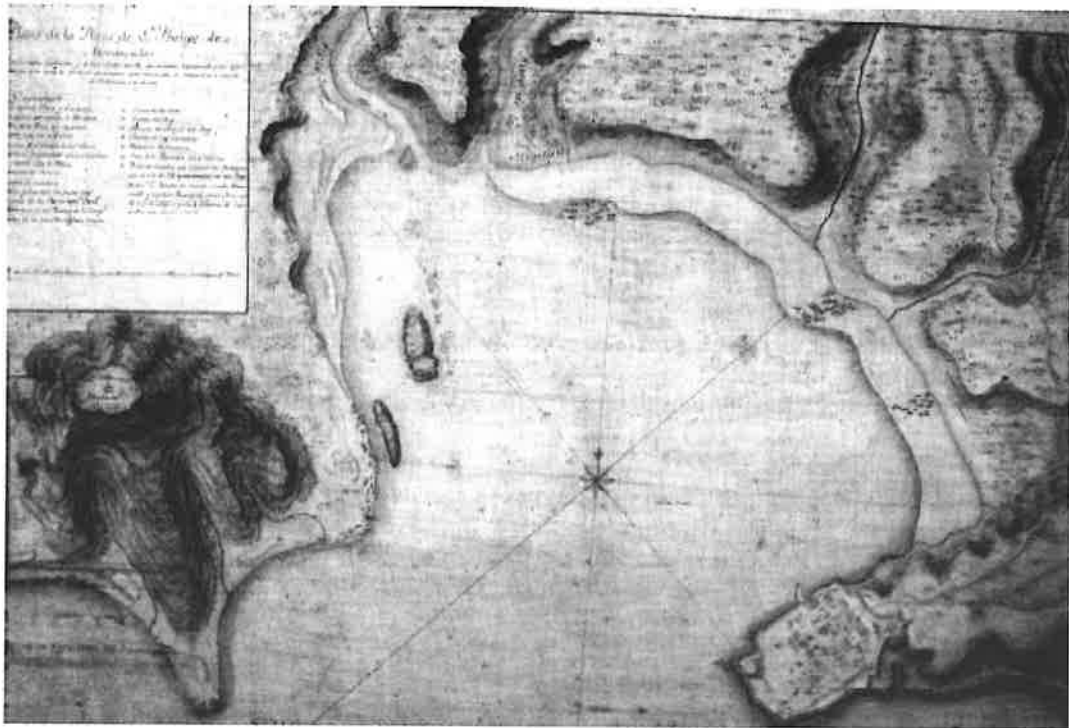
El Uruguay visto por los viajeros – Daniel Vidart (4 tomos) Ediciones de la Banda Oriental S.R.L. 1999

Fecha: junio 2004

Información elaborada por la Arq. Ana María Crespi Canessa.

Las fotografías son propias excepto el plano de la Península que fue tomado de los archivos de la Facultad de Arquitectura

## FOTOGRAFIAS



**Ilustración 1. Plano antiguo de la Bahía de Montevideo**



**Ilustración 2. Foto aérea de la Bahía de Montevideo con su puerto.  
En la parte superior se aprecia el Cerro de Montevideo donde se encuentra la Fortaleza del Cerro**



**Ilustración 1** Vista aérea. A la derecha el Río de la Plata y a la izquierda la Bahía, separadas por la Escollera Sarandí, entrada Este del Puerto



**Ilustración 4.**  
Desde el Río de la Plata,  
que aparece abajo, vista aérea  
de la ciudad y el Puerto de Montevideo

**Ilustración 5.**  
Vista aérea. A la derecha el  
Río de la Plata y a la izquierda la Bahía,  
separadas por la Escollera Sarandí,  
entrada Este del Puerto



**Ilustración 6.** Vista aérea de la Bahía



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Fortaleza del Cerro de Montevideo

**PAÍS:** Uruguay

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: Montevideo

Comarca: Montevideo- Barrio del Cerro

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización:** Coordenadas geográficas, UTM

**Localización:** Ruta N° 1

**Altitud:** 142 m. sobre el nivel del mar

**Entorno:**

Parque Nacional próximo a la costa de la Bahía de Montevideo

**Accesos:**

Ruta Nacional N° 1 y trama urbana de la hoy zona Urbana de Montevideo

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

Fortaleza abaluartada con farola de 25 millas de alcance

**Planta:**

Trazado pentagonal

**Elementos constructivos:**

La muralla está constituida por muros de sillares de piedra con un desarrollo perimetral de 180mts y la parte de las habitaciones ocupa una superficie de unos 700 metros cuadrados. La caracteriza el aprovechamiento del desnivel natural para construir una habitación subterránea, de bóveda, que fue utilizada, indistintamente y según las necesidades del momento, como depósito de víveres, polvorín o prisión. La vincula con la explanada del fuerte, una amplia escalera de techo abovedado, de varios tramos.

Bajo el piso de lo que fuera cuadra principal existe otro recinto abovedado, que es la cisterna del fuerte, de gran importancia dada la condición de construcción militar aislada y puesta en una cumbre pedregosa y en caso de asedio la falta de agua es total.

Al ser concebida la fortaleza como protección del Faro, carece de baluartes, no obstante, los cuatro ángulos salientes de sus altas murallas, las ocupan otras tantas garitas de forma hexagonal, colocadas en desplome



sobre hermosos “cul de lampe” monolíticos de granito y trabajados de tal manera que constituyen el elemento de mayor valor artístico de la obra.

En lo alto de las murallas, y a lo largo de todo el parapeto, corre y ciñe el conjunto un proporcionado cornisón solo interrumpido por el portón de entrada.

No existen troneras ya que cuando se construyó el alcance de la artillería colonial era escasa y las piezas tiraban a barbata. Más tarde se abrieron para adaptarse a la nueva artillería, pero la Comisión de Restauración las eliminó porque tenía el mandato por ley de restituirle al edificio la visión que tenía en la época colonial.

Al realizar un estudio minucioso de los planos originales, parece que lo existente coincide con lo proyectado en lo que se refiere a las puertas y ventanas del frente que son diferentes a las otras y típicamente coloniales, de donde deducimos que el frente principal es el auténtico y fue respetado en intervenciones que se realizaron a lo largo de los años y por motivos de la necesidad de crear oficinas y alojamiento del comando, muy discutibles.

#### **Materiales de construcción:**

Escalones de piedra con aristas de madera dura

Tirantería de madera dura, curupay o urunday

Azotea de baldosa del país

Garitas sobre “cul de lampe” monolíticos, de granito trabajado

Sillares de granito

Ladrillo de distinto tamaño según la época en que se utilizaron.

Losas de piedra irregular de simple cuña en las explanadas y la plaza de armas.

## **4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS**

### **Época de construcción:**

Fue construida por orden del Gobernador de Montevideo, el general español Don Francisco Javier de Elio, hacia 1808

Fue pues, la última obra de fortificación permanente levantada por los españoles en nuestro país.

### **Constructor:**

Su construcción fue encomendada, al coronel de ingenieros, Don José del Pozo, comandante del cuerpo de ingenieros de Montevideo, luego de muchas discusiones técnicas con respecto a la conveniencia y eficacia emitidas en informes y Consejos de Guerra, él asumió la responsabilidad de las obras.

Si para la defensa del puerto durante la dominación española pudo ser juzgada de valor inferior al de las baterías de la costa del Cerro, o de las de la Isla de Ratón, para la defensa de la ciudad al correr el siglo XVIII, en que Montevideo fue sitiada por largos años y en distintas oportunidades, fue un muy eficaz punto de apoyo, teniendo en su interior un seleccionado grupo de tropas al amparo de sus cañones. Además fue lugar de aprovisionamiento de víveres para la ciudad sitiada y fue utilizado un recinto que surge por el desnivel del terreno como polvorín.

### **Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

Construcción iniciada en 1808 y tiene valor arqueológico porque al iniciar las obras de limpieza correspondientes a la restauración, aparecieron vestigios de una construcción anterior la “Casa del Piloto de la Vigía” que existió hacia 1801, que solo se conocía por tradición y figuraba en el plano original.

Constituye un elemento de identidad nacional, ya que el Cerro y su Fortaleza, forman parte del escudo Nacional.

### **Restauración:**

Las primeras obras que se encararon fueron las de demolición de aditamentos que se habían realizado a la fábrica original a lo largo de un siglo de existencia. Al eliminar los revoques aparecieron, jambas, dinteles, guardapolvos, etc. que pusieron de manifiesto pormenores de alto valor arqueológico, el local de la primitiva farola ejecutada con nobles materiales y valores arquitectónicos.

Don Isidoro de María en su libro “Montevideo Antiguo. Tradiciones y Recuerdos” de 1887, expresa que la Farola del Cerro, fue el primer faro que hubo en el Río de la Plata que se decidió construir en 1799 y se comenzó en 1801. En 1804, estaba concluida y era de luz fija, hasta que el Padre Arrieta con un aparejo de cuerdas, tornó las candilejas primitivas de barro en una luz giratoria.

Las obras de restauración fueron realizadas de acuerdo con los planos originales que aun en nuestros días forman parte, del acervo cultural del Museo Histórico Municipal.

## **Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y restauración**

Construcción: a cargo del Comandante del Cuerpo de Ingenieros Don José del Pozo

Restauración: La Comisión de Restauración, que integraban el Arq. Alfredo Baldomir, quien dirigió las obras y el historiador Horacio Arredondo

### **Historia**

1781 – se decide colocar en lo más alto del Cerro de Montevideo, una vigía para facilitar con banderas de señales, la navegación de las embarcaciones que se avistaban, y deseaban entrar a la Bahía de Montevideo y su puerto. Se colocó un mástil para las banderas de señales y se construyó un rancho de paja para alojar al operador.

1801 – se construye una casa de material que llamaron la “Casa del Cerro”, para alojamiento del personal de la vigía y farola cuya construcción se iniciara simultáneamente. Este edificio se levantó con ladrillos asentados en cal y con techos de madera de palma y ladrillo colocado plano. Tenía 8 varas de largo por 6 de ancho y 2,5 de alto. Tenía además cocina, altillo y una pipa para recoger agua a manera de aljibe. Las paredes se encalaron y fue terminada en 1803

Lo que se encontró en el lugar, al realizar las obras de restauración responde al plano del libro de Dr. Carlos Travieso con algunas diferencias.

1808 – Se inicia la construcción de la fortaleza de acuerdo a los planos originales que se adjuntan donde se nota el aprovechamiento que se realizó de los desniveles naturales del lugar

1931 - Es declarada, por Ley, Monumento Histórico Nacional, y decidida su restauración respetando los planos correspondientes a su construcción

### **Bibliografía:**

ARREDONDO, Horacio: La Fortaleza del Cerro su restauración. Imprenta El Siglo Ilustrado - 1944

GIURIA, Juan: La arquitectura en el Uruguay”; Tomo I, I Láminas, II y II Láminas, Imprenta Universal, Montevideo, 1955 y 1958.

CORTES ARTEAGA, Mariano: Monografía “El Cerro de Montevideo y su Fortaleza”, 1936

DE MARIA, Isidoro: “Montevideo Antiguo Tradiciones y Recuerdos” 1877.

TRAVIESO, Carlos: “Montevideo en la Época Colonial, su evolución vista a través de mapas y planos españoles” 1937

LUCCHINI, Aurelio: “El concepto de arquitectura y su traducción a formas en el territorio que hoy pertenece a la República Oriental del Uruguay”; Ed. Universidad de la República, Montevideo, Libro Primero 1986, Libro Segundo 1988.

### **Función dentro del sistema defensivo:**

Ubicada en la entrada de la Bahía de Montevideo y su puerto. Protección de la ciudad amurallada en la época de la colonia que pertenecía al sistema de apropiación y defensa del territorio

### **Valoración histórica y cultural:**

Valor geoestratégico, de defensa de la costa y vinculada, además, con los sucesivos sitios que sufriera la ciudad en distintas épocas y por tanto vinculada a acontecimientos históricos de la nación.

## **5. CONSERVACIÓN**

### **Estado de conservación del bien:**

Bueno, una vez restaurado y reconstruido parcialmente, ha mantenido un buen estado de conservación.

### **Autenticidad del bien:**

Una vez iniciada la restauración se encontraron vestigios arqueológicos que permitieron establecer las condiciones de autenticidad de la época colonial. Los muros perimetrales, las garitas y la farola tienen buen grado de conservación y autenticidad, presentaban algunos deterioros y añadidos que se eliminaron para volverlas al valor original.

### **Integridad del bien:**

Como se ha señalado se reconstruyeron las instalaciones interiores y se han restaurado los muros exteriores.

### **Estado de conservación del entorno**

Bueno, en el momento de la intervención se tuvo cuidado de trabajar el entorno como parque nacional y mirador

**Autenticidad del entorno:**

Parque nacional con excepcional vista de la ciudad que esta al otro lado de la Bahía de Montevideo, Casco Antiguo.

**Integridad del entorno**

Bueno

**Agresiones:**

No

**6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

**Protección Jurídica del bien :**

Monumento Histórico Nacional desde 1936

**Protección jurídica del entorno**

Parque Nacional

**En su caso, declaración protectora:**

Monumento Histórico Nacional.

**Administración responsable:**

En su carácter de propietario del bien: el Ejército Nacional.

Al ser declarado Monumento Histórico nacional: la Comisión Nacional de Monumentos.

**Grado de implicación social de la población en la protección del bien**

Alta apreciación social

**7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

**Propietario:**

Ejército Nacional

**Uso**

Museo

**Fecha: junio 2004**

**Información proporcionada por:** Arq. Ana María Crespi Canessa

Las ilustraciones son propias, de la bibliografía antes mencionada, y del archivo de la Facultad de Arquitectura de Montevideo. Los autores de estas últimas son Danae Latchinian y A. Marcovecchio y fueron tomadas en 1996 y 1997.-





Ilustración 2 - Foto aérea



Ilustración 3 - Mapa Antiguo de la Bahía



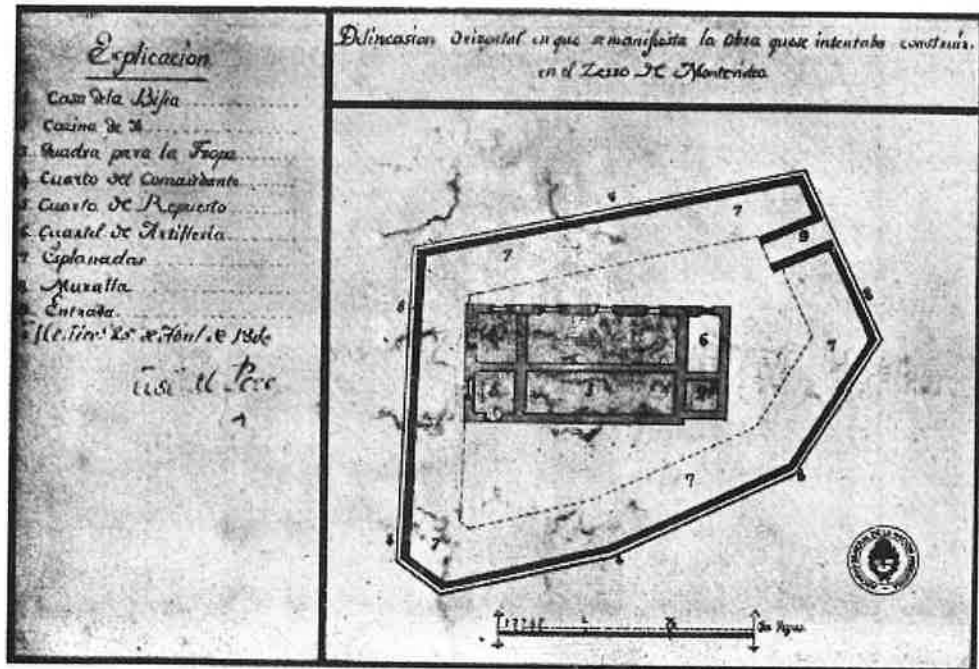


Fig. 5.—Plano publicado por Mariano Cortés Arceaga

Ilustración 7 - Primeras construcciones del Cerro, Vigía 1781 y Casa de la Pólvara 1794

Plano de las construcciones realizadas y construcciones provisionarias desaparecidas a principios del siglo X

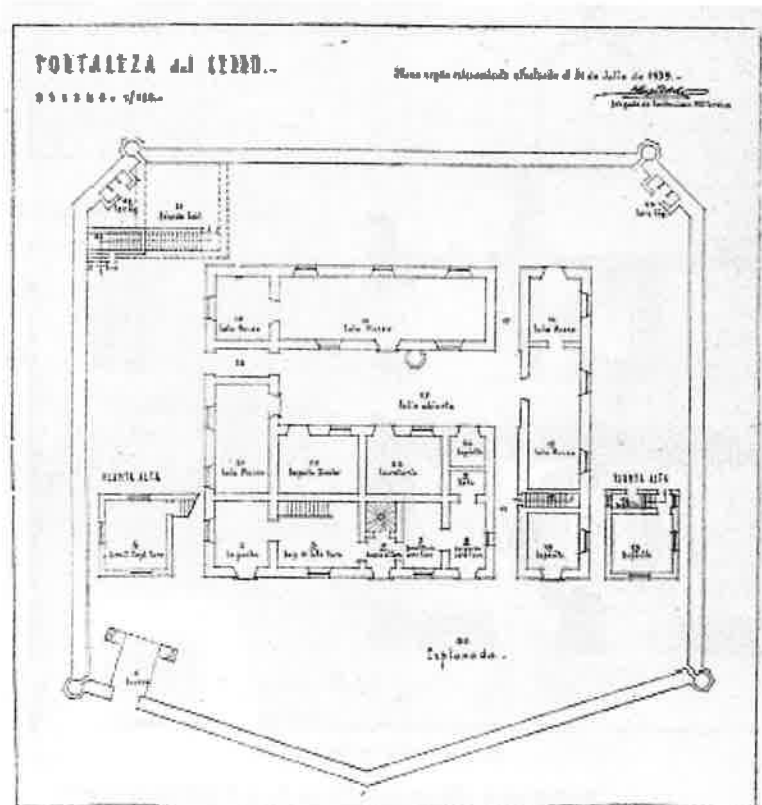


Fig. 8.—Planta actual

Ilustración 8 - Plano actual de la Fortaleza del Cerro luego de su restauración (1934)



Ilustración 9 -Interior de la Fortaleza fachada principal



Ilustración 10 - Interior de la Fortaleza



Ilustración 11 - Detalle del puesto de vigilancia



Ilustración 12 - Exterior General



Ilustración 13 - Exterior Parcial



Ilustración 14 - Vista del Cerro desde el puerto de Montevideo



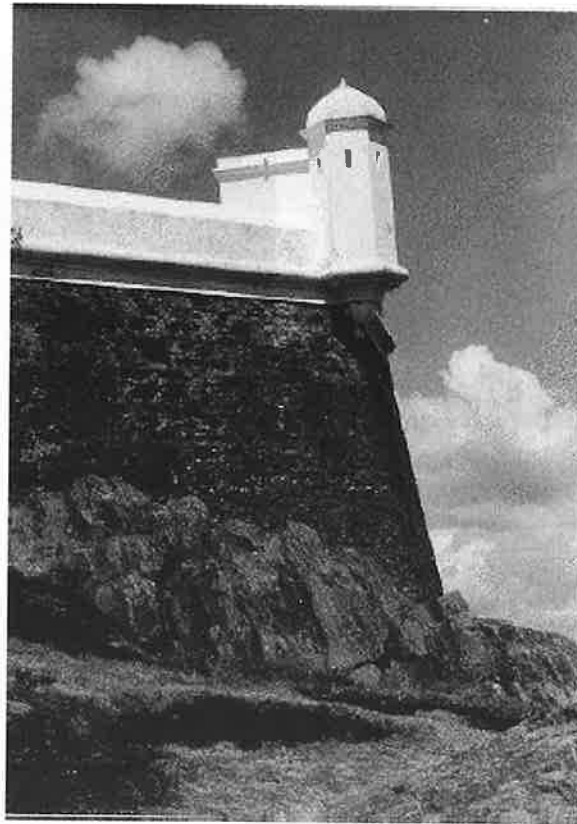


Ilustración 15 - Detalle de Muro Perimetral y Garita



Ilustración 16 - Exterior General con Entorno



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Humaitá. **Nombre original:** Huma itá (piedras negra)

**PAÍS:** Paraguay

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: Humaitá

Comarca:

Provincia: Ñeembucú

Comunidad o región:

Estado (en el caso de Federaciones de Estados):

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización:** Coordenadas geográficas, UTM

**Altitud:**

Aproximadamente unos 100 metros

**Entorno**

Actualmente forma parte del poblado de Humaitá. Inicialmente estaba rodeado de esteros.

**Paisajístico**

Ubicado en la margen derecha del Río Paraguay, en un lugar alto, permite una vista paisajística hacia el Río

**Urbano**

Las ruinas y el Cuartel General forman parte del poblado del mismo nombre y le confieren una referencia nacional

**Accesos:**

Se accede a ellas desde las ciudades de Pilar y desde Paso de la Patria por Rutas terraplenadas y por el Río Paraguay en embarcaciones de mediano y pequeño calado.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:**

Fundada como presidio

Casa-Fuerte: era un centro poblado fortificado construido hacia mediados del siglo XIX, (1855)

**Planta:**

Según la descripción de Quentín, (citado por Gutiérrez, p.364)), en 1865 era un conjunto de baterías, las unas casamatas y otras a barbata.

Llegó a tener ocho mil metros sobre la barranca del río, por medio de 12 baterías organizadas y en tierra por medio de trincheras y murallas.

Existían cuarteles, galpones, cuadras, parque de negocios y hospital y viviendas para los pobladores  
El edificio principal era la Iglesia San Carlos de Borromeo

**Elementos constructivos:**

Las baterías se denominaban: Cadena, Ambaró, Concha, Tacuary, Octava Carbón, Umbú, Comandancia, Maestranza y Coimbra. Las dos más famosas son la Baterías Londres y la Batería Humaitá.

TOTAL: 150 bocas de fuego de todo calibre

Como en un principio Humaitá tuvo por objeto cerrar el paso a buques de madera, cada una de estas baterías poseía su parrilla subterránea para caldear las balas

**Materiales de construcción:**

Paredes de adobe

Techo de caña y Paja

La Casa de los Oficiales era de:

Paredes de ladrillo

Techo de caña y paja

Iglesia:

Materiales cerámicos.

#### 4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

**Época de construcción:**

Construcciones precarias: Construcciones de origen español, que no quedan rastros: 1780 y 1791

Construcciones permanentes: Hacia 1855, don Carlos Antonio López da orden de construir la fortaleza, que estuvo a cargo de su hijo, Francisco Solano López, Ministro de Defensa. Iglesia de San Carlos de Borromeo: inaugurada en 1861

**Constructor:**

No se encontró información

**Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

1ª. Etapa: Gobernador Alós, fines del Siglo XVIII, 1780, instalación de una Casa-Fuerte de materiales precarios.

2ª. Etapa: Ocupación por los correntinos. Construyeron una capilla en 1791

3ª. Etapa: Gobierno de los López, mediados del siglo XIX. Es la época de la que se posee mayor información y de la construcción de edificios permanentes

**Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción**

Construcciones permanentes:

Diseñada por el ingeniero húngaro Francisco Wisner de Morgenstern, quien llegó a Paraguay en 1845

La intervención actual estuvo a cargo de la Dirección de Bienes Culturales, Arq. Hugo Bogado, y financiado por la población y Yacyretá

**Historia**

Hacia 1720, los jesuitas denuncian que los correntinos entraban a robar ganado a través de sendas que abrían y que, posteriormente, eran utilizadas por indios los guaycures para azotar la región. Solicitan que se defiendan y pueblen los territorios de la rivera oriental del Río Paraguay, pero sus pedidos no son atendidos.

Sobre la rivera izquierda del Paraguay inferior, en el tramo carente de centros poblados, se inició un proceso de ocupación que asegurara la navegación río abajo e impidiera la entrada de los indios chaqueños y las posibles pretensiones correntinas. Se crean los siguientes poblados: Villa Franca y Remolinos, en 1776, y Pilar en 1779, Humaitá y Curupayty, 1778, fueron fundados como presidios.

Recién en marzo de 1779, el Gobernador Pedro de Melo de Portugal, quien diseñó casi todo el sistema de defensa de las fronteras españolas, al norte, oeste y sur, emite un Bando instando a los vecinos al poblamiento la fortificación de Humaitá y Curupayty y solicita la defensa del territorio paraguayo, al sur del Río Tebicuary, si los correntinos intentan invadirlo.

Pero, en esa época los correntinos ya se habían instalado en el lugar. Es el inicio del conflicto, pues los correntinos consideraban que, desde 1620, el límite de las Provincias del Paraguay y Buenos Aires era el Río Humaitá y Curupayty, 1778 Tebicuary y los paraguayos consideraban que era más al sur y estaba

definido por el Río Paraná. Esta es la razón por la que correntinos y paraguayos enviaron a poblar y fortificar el lugar y se asentaron en Curupayty, Pilar, Humaitá y Lomas de Pedro González.

Comienzan una serie de negociaciones que no llegaron a buen término pues las resoluciones eran contradictorias. Un fallo del Virrey, que se conoce el 9 de noviembre de 1779, dispone que la frontera es el Río Paraná. Decisión que tuvo validez hasta la promulgación de la Real Ordenanza de Intendente, en 1784, que reavivó el pleito, al disponer que las Provincias tuvieran los mismos límites que los Obispos, por lo que el Río Tebicuary vuelve a ser la frontera. Paraguay no se queda callado y, en 1792, consigue una Real Cédula en la que se especifica que los territorios comprendidos entre el Tebicuary y el Paraná le pertenecen.

Sin embargo, existían ocupaciones de hecho: los correntinos en Curupayty y los paraguayos en Pilar, situación que mantenía vivo el conflicto más aún porque el Gobernador y el Obispo de Paraguay atendían a los pobladores en tanto que los de Buenos Aires eran indiferentes al conflicto. Por eso, en 1800, el cura de Corrientes, Castro y Careaga a instancia de los correntinos, que insistían en la construcción de una capilla, es enviado para seleccionar el lugar. Llega a Carayá y luego pasa a Curupayty, Humaitá y, finalmente, a Lomas de Pedro González donde decide bendecir el lugar. Tanto la construcción como una futura ampliación reanuda el conflicto, el cual termina en 1810, cuando es derrotada la invasión de Belgrano al Paraguay.

Siendo el principal baluarte de defensa desde el sur, los gobiernos nacionales posteriores a la independencia, 1811, y liderados, primero por el Dr. Francia y luego por Don Carlos A. López concedieron gran importancia a este lugar. De hecho, las ruinas que quedan hasta nuestros días, fueron construidas durante el gobierno de López y la iglesia durante el gobierno de su hijo, el Mariscal Francisco Solano López.

En 1855, cuando apareció en las Tres Bocas la Escuadra Imperial comandada por el diplomático, Almirante Ferreira de Oliveira, Don Carlos Antonio López ordenó que el ejército acampado en Paso De La Patria pasara a establecerse sobre el angosto Paso De Humaitá y enseguida se empezaron las obras de defensa.

Las construcciones fueron realizadas con material cerámico y según testimonios de la época fueron muy mal construidas, con lo que no nos debe extrañar la poca resistencia a los bombardeos de la Guerra de la Triple Alianza.

En la conciencia nacional estas construcciones eran imbatibles. Declarada la Guerra de 1965-70, conocida como de la Triple Alianza o la Guerra del 70, las acciones ofensivas y defensivas del territorio nacional se dieron desde Humaitá.

La Campaña de Humaitá, tiene una parte de ofensiva desde el 16 de octubre de 1865 al 16 de diciembre de 1868 que se desarrolló principalmente en territorio argentino. La defensiva duró seis meses, desde el 19 de febrero al 25 de julio de 1868, época en que se defendió la línea defensiva del sur, siendo la principal batalla la de Humaitá. El fuerte y la población fueron duramente bombardeados y la pérdida de la batalla permitió el ingreso de los enemigos al territorio paraguayo, que desde entonces es el espacio donde se desarrolla la guerra.

#### **Bibliografía:**

- BOUGARDE, E. de "Le Paraguay", Paris, 1889
- BRUINARD, Enrique, "Paraguay". (Ensayo de interpretación geográfica). Cuadernos de Geohistoria Regional, N° 27, Instituto de Investigaciones Geohistóricas, Resistencia, Argentina, 1993
- DECOUD, Héctor, "Geografía de la república del Paraguay", Leipzig, Imprenta de F. A. Brockhaus, 1906
- DORATIOTO, Francisco, "Maldita Guerra", San Pablo, Editora Schawarez Ltda. 2002
- DU GRATY, Alfred, "La République du Paraguay", Bruxelles, 1862
- GUTIERREZ, Ramón, "Evolución urbanística y arquitectura del Paraguay", Departamento de Historia de la Arquitectura, Universidad del Nordeste, Argentina, 1982
- LOPEZ DECOUD, Arsenio, "Álbum Gráfico de la República del Paraguay", 1811-1911, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos, 1911
- MORENO, Fulgencio, "El problema de las fronteras", Buenos Aires, 1927
- MOLAS, Mariano Antonio. "Descripción de la Antigua Provincia del Paraguay", Buenos Aires, Ediciones Nizza, 1952
- MOUCHEZ, E., "Carte de la République du Paraguay". Paris, 1862
- OLMEDO, M. Natalicio, "El Gran Chaco Paraguayo. Amparo de Civilización y Progreso. 1935 – 1965", sin otros datos
- VIOLA, Alfredo, "Origen de Pueblos del Paraguay", Asunción, Ediciones Comunerros, 1986
- (Bibliografía parcial sobre Humaitá. Existe mucha bibliografía referente a la Guerra de la Triple Alianza que menciona el papel de esta fortaleza)

#### **Función dentro del sistema defensivo:**

El Fuerte formaba parte del sistema defensivo de sur, junto con el de Curupayty, la Ciudad de Pilar, y el campamento de cuarteles de Paso de la Patria.

Este espacio conocido como "el cuadrilátero" era el punto principal de defensa del Paraguay para impedir el acceso del enemigo durante la Guerra de 1865-1870

#### **Valoración histórica y cultural:**

Se construye a partir del conflicto de delimitación territorial con los correntinos.

Es el principal bastión de defensa y protección del acceso fluvial durante la Guerra del 70.

En este lugar se desarrolla una de las batallas más significativas de defensa del territorio nacional.

### **5. CONSERVACIÓN**

#### **Estado de conservación del bien**

En los cuarteles funciona un Museo bien conservado

Existen algunas casas de la época en buen estado

Las ruinas de la Iglesia están bien conservadas.

#### **Autenticidad del bien**

#### **Las ruinas existentes son originales**

Los otros edificios tienen muy pocos agregados

#### **Integridad del bien**

Se ha perdido parte de las ruinas de la Iglesia luego del bombardeo de 1868.

#### **Estado de conservación del entorno**

#### **Estado de conservación bueno**

#### **Autenticidad del entorno**

El entorno inmediato tiene pocos edificios de la época ha sido alterado por el crecimiento urbano. Parte de la antigua superficie, especialmente las trincheras se encuentran en terrenos particulares

#### **Integridad del entorno**

Gran parte son construcciones posteriores dado que durante la guerra fueron derribados casi todos los edificios.

#### **Agresiones:**

#### **La guerra del 70**

Las nuevas construcciones

La falta de conservación en algunos casos

La excesiva humedad del ambiente.

#### **Propuestas de actuación:**

Existe un Plan de Conservación de las Ruinas de Humaitá a cargo de la Comunicad

### **6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL**

#### **Protección Jurídica del bien:**

Las ruinas fueron declaradas Patrimonio Nacional.

#### **Protección jurídica del entorno:**

No tiene protección del entorno

#### **Administración responsable:**

Las ruinas están bajo la protección de la Dirección de Bienes Culturales y administradas por la Comunidad

#### **Grado de implicación social de la población en la protección del bien**

El grado de implicancia de la población es alto. Se formó una comisión de vecinos que por medio de actividades diversas juntó dinero para implementar un plan de conservación de las ruinas

## 7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL

### Propietario:

Estado Paraguayo

### Uso:

Sitio Histórico

Fecha: 27 de junio de 2004

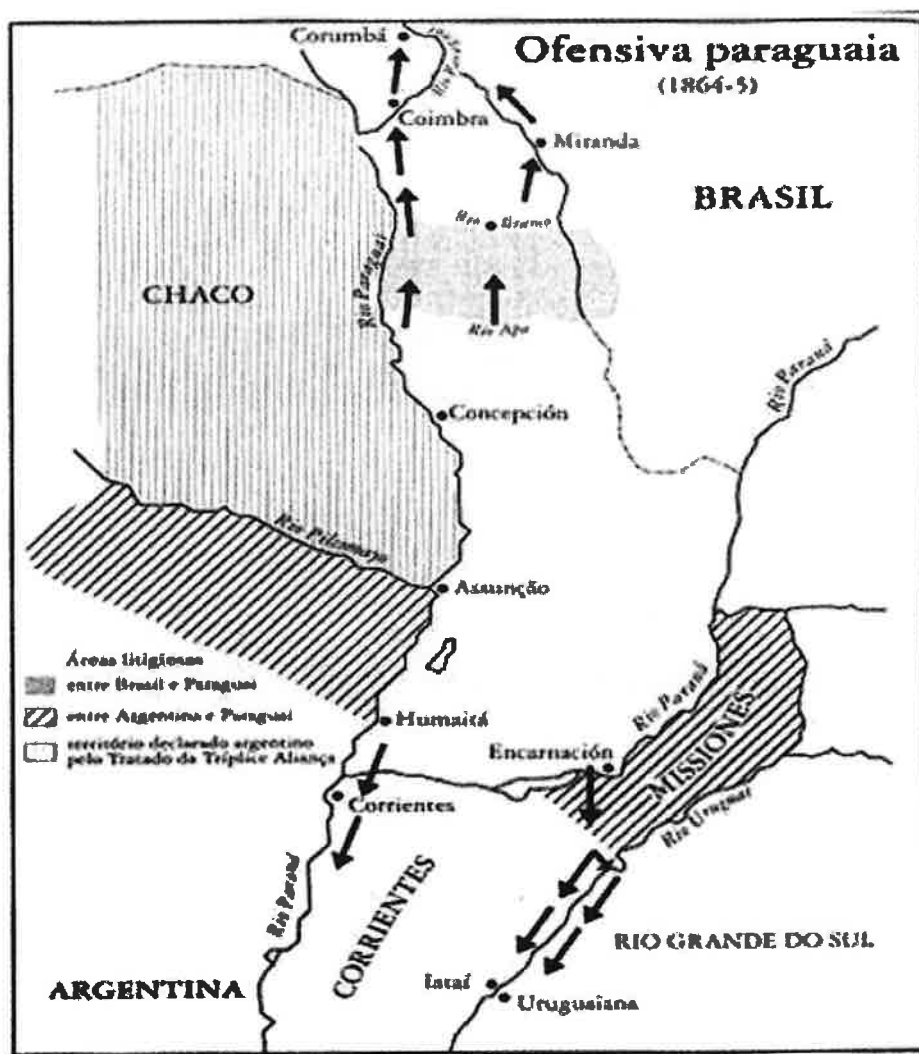
Información proporcionada por: Bibliografía citada.

Recolección de la información bibliográfica: Arq. Elena Ramos

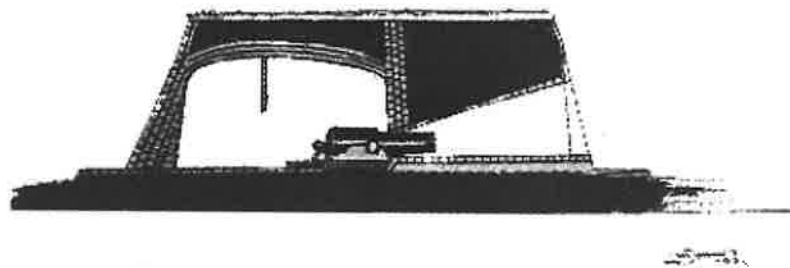
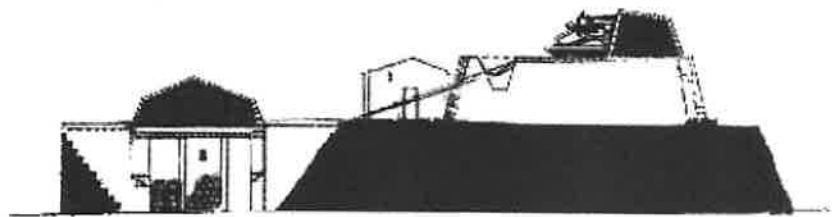
Recopilador: Prof. Ilfo Riveros.

Responsable de la Ficha: María Teresa Gaona.

### PLANO DE UBICACIÓN



## PLANO DE LA PLANTA



**ESQUEMA DEL SISTEMA DE BATERÍAS DE HUMAITÁ**

Todos los planos presentados fueron extraídos del Libro Maldita Guerra de Francisco Doratioto. El original del Plano de Humaitá se encuentra en el Colegio Museo Nacional De Bellas Artes de la Argentina.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### 1. Denominación del itinerario

La Ruta del Azúcar – Salvador- Recôncavo de Bahía / Brasil

### 2. Tipo de utilización (función) del mismo

**Uso principal (peregrinaje religioso, comercial, estratégico, gestión política y administrativa del territorio, etc.)**

Gestión política y administrativa del territorio (Brasil). Sede del Gobierno General de la colonia portuguesa (Bahía – 1549 hasta 1763). Económica y Comercial (agricultura y exportación del azúcar, tabaco y algodón)

**Usos secundarios, en su caso.**

Abastecimiento de la población de la capital y de la zona de minas (siglo XVIII).

**Otros usos inducidos, en su caso.**

**Utilización anterior y actual, en sus respectivos casos.**

Permanece la misma utilización, con cambios en el final del siglo XIX por cuenta de la industrialización y en el siglo XX por el descubrimiento de petróleo en algunos municipios.

### 3. Regiones y/o estados actualmente incluidos en el itinerario

Cachoeira, São Félix, Santo Amaro da Purificação, São Francisco do Conde, Maragogipe, São Sebastião do Passe, Cruz das Almas, etc. Todos municipios ubicados en la área llamada Recôncavo da Bahia, cerca de la capital del estado – Salvador – aproximadamente a 150 - 220 km de distancia por estrada rodoviária.

### 4. Naturaleza física del itinerario

**Terrestre (indicar también si se trata de camino empedrado o de tierra, senda, etc. y si se conserva en su integridad o por tramos, si ha sufrido modificaciones o pérdidas de autenticidad, etc. Indicar igualmente si se trata de rutas a través del desierto, puertos de montaña, etc.)**

Existen caminos antiguos de tierra y estradas con pavimentación de asfalto.

**Marítima:** Oceano Atlántico Sur

**Fluvial:** Rio Paraguaçu

**Lacustre**

**Mixta (especificar)** Marítima / Fluvial

Son rutas que parten del puerto de Salvador por la Bahía de Todos os Santos, penetrar en el río Paraguaçu, principal ruta fluvial que llega al antiguo puerto de Cachoeira. Existen otras rutas fluviales, igualmente utilizadas.

### 5. Recorrido del itinerario (incluir mapa con especificación de sus límites espaciales), autenticidad del mismo y descripción del correspondiente ámbito geográfico

Permanece el itinerario marítimo y fluvial, terrestre antiguo, con las embarcaciones tradicionales y nuevas, y vehículos.

### 6. Extensión aproximada (en Km, en millas náuticas)

200 km.

### 7. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos (marcha a pie, caballerías, camellos, carros, naves, etc.; viajes individuales, en grupo; privados, organizados por Estados o entidades comerciales, religiosas, etc.)

Marcha a pie, caballerías, coches, saveiros, barcos a motor, lanchas, escunas, ferry-boat, catamarã, treno.

**Históricos (especificar)** carro de buey, carrozas, caballerías. Barcos, buques a vapor



Actuales, en su caso el mismo de los antiguos medios, acrecidos de vehículos nuevos, barcos a motor, ferry-boat,

**8. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos y actuales (indicar meses, semanas, días, épocas del año, etapas, etc. En algún caso, como el de ciertas caravanas africanas, incluir mención a la duración de su recorrido en etapas de viaje calculadas en días)**

En la actualidad, los desplazamientos son hechos en 1,5 hora a 2 horas y, en algunos casos en embarcaciones marítimo-fluviales en 4 horas, de acuerdo con los vientos y mares.

**9. Ejes fundamentales del itinerario**

Salvador / Cachoeira / São Félix / Maragogipe  
Salvador / Iguape (Lagamar do Rio Paraguaçu)  
Salvador / Jaguaripe  
Salvador / Morro de São Paulo

**10. Hitos o etapas principales del recorrido (por ejemplo, de ciudad a ciudad, de puerto a puerto, etc.)**

Fortaleza de Salamina (Sta. Cruz); fortaleza de São Lourenço (isla de Itaparica); la construcción del puente para tren, D. Pedro II; Ciudad Histórica Heroica (Cachoeira, ciudad marco por la independencia); iglesias; conventos; molinos de azúcar; usinas de azúcar; alambiques; olarias; arquitectura vernácula (rural y ribereña); casas de harina y de fabricación de aceite de dendê (palmera).

**11. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido<sup>1</sup> (vestigios físicos del propio camino como sus materiales, trazado, fuentes, señalizaciones, puentes u otras estructuras, así como otros elementos asociados tales como hospitales, posadas, escudos heráldicos, lugares de devoción y culto, monasterios, aduanas, puertos, pueblos, centros urbanos, etc.)**

**12 Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso. Lugares de cuarentenas y otras esperas motivadas por requisitos de entradas y salidas o de tránsito.**

Existe un pequeño parque hotelero y casas conventuales que hospedan eventualmente; excepcionalmente existe hotel de categoría (Cachoeira, Santo Amaro, morro de São Paulo, isla de Itaparica, etc.) en general es un servicio precario.

**13. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario**

El Recôncavo, a parte la ciudad del salvador, ciudad sede de la administración y cabeza política de la colonia portuguesa en Brasil, fue responsable por la producción de azúcar, la mayor riqueza, por más de 200 años en los primordios de la colonización. Después, en el siglo XIX, sucede otra riqueza, el tabaco, con gran aporte de inmigrantes holandeses, suizos y alemanes, etc.

**14. Período de utilización**

**Histórico y Actual, en su caso del siglo XVI a el XXI**

**15. Significado del itinerario**

**Carácter representativo** (de una cultura o civilización, de una religión, de la gestión de un territorio, de una importante contribución a la introducción o definición de la cultura islámica, occidental, budista, etc.)  
De la cultura mezclada por el indio, negro y portugueses.

**Carácter evocador** (de una cultura o civilización pretéritas, de una religión, etc.)

**Otro** cultura luso-afro-brasileña.

**16. Simbología que entraña**

Cultura material e inmaterial que evoca, sobretodo, valores específicos y propios, mezclados por tres contribuciones culturales.

**17. Rituales relevantes**

Cultura inmaterial, sobretodo los rituales católicos con grado de festividad, el candomblé, manifestaciones artísticas folclóricas, de carácter profundamente indígena y africano; gastronomía que se destaca por las influencias de las tres raíces culturales.

<sup>1</sup> Relacionar brevemente estos elementos, ya que su descripción más detallada corresponde al epígrafe de "Contenidos patrimoniales" incluido más abajo.

## 18. Valor sugestivo

Cuna de la cultura baiana y brasileña.

## 19. Dinámicas que ha generado<sup>2</sup>

Producción de cerámica, cestería, de carácter utilitario y artístico, licores, comidas apetitosas, etc. Acontece la Bienal del Recôncavo, por el Centro Cultural Dannemann, en la ciudad de São Félix, cerca de Cachoeira, con grande promoción de artistas, algunos de reconocimiento internacional; Museo Hansen Bahía (este fue un grabador alemán que residió en Bahía desde la década de 40 del siglo XX); etc. la construcción de la presa de “Pedra do Cavalo”, en el siglo XX, represando las aguas del río Paraguaçu, cambiando la producción local (pesca); oficina del órganos federal del patrimonio (IPHAN), en Cachoeira; Forum Teixeira de Freitas, Centro Cultural Paulo Dias Adorno. Cachoeira: polo histórico-cultural.

## 20. Contenidos patrimoniales<sup>3</sup> (relación, descripción y valoración de elementos testimoniales de los intercambios producidos):

**Contenidos materiales:** elementos de patrimonio físico (antropológicos, etnográficos, arqueológicos, arquitectónicos, etc.)

Barroco y neo clásico; cultura inmaterial

**Contenidos culturales de carácter inmaterial o espiritual:** patrimonio intangible excepcional.

**Contenidos ambientales:** paisaje cultural, incidencia del paisaje natural, etc.

Paisajes de grande atractivo turístico y cultural

**Titularidad, gestión y protección jurídica de los bienes integrantes del patrimonio**

Cachoeira – ciudad protegida; otras ciudades: bienes aislados protegidos.

**Estado de conservación, autenticidad e integridad de dichos bienes:** precario, con muchas pierdas.

## 21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo (óptimo, medio, mínimo o nulo)

La población no tiene poder adquisitivo, y poco está involucrado en los destinos gubernamentales.

## 22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés

Bienes catastrados aisladamente. Solamente Cachoeira es protegida por ley. existe la posibilidad de provocar el interés de las autoridades del país para que invistan en edificaciones protegidas por el programa BID Moumenta del Ministerio de la Cultura que actúa en ciudades como Cachoeira y Lençóis, en Bahía, a parte la capital, Salvador

## 23. Otros itinerarios de similar carácter

Ruta del azúcar en Sergipe, Alogoas y Pernambuco / Brasil.

## 24. Referencias (históricas, culturales, religiosas, etc.)

Principal: regimiento traído por el primero gobernador general de Brasil, Tomé de Souza, en 1549. El establece las normas de la fundación y construcción de la ciudad de Salvador, por ordenes del Rey de Portugal D. João III.

## 25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso

“Curso de mantenimiento y conservación de monumentos”, promovido por el ICOMOS Brasil y por el gobierno del Estado de Bahía.

## 26. Bibliografía

COSTA, LUIZ MONTEIRO DA – “Na Bahia Colonial”. Coleção Estudos Brasileiros, Serie Marajoara, nº 23, Livraria Progresso editora, Salvador, Bahia, Brasil, 1958.

FALCÃO, EDGARD DE CERQUEIRA – “Fortes coloniais da Cidade de Salvador”. Brasil Pitoresco, Tradicional e Artístico, II, Livraria Martins, São Paulo, Brasil, 1942.

<sup>2</sup> “El valor cultural de un itinerario puede medirse tanto por las dinámicas (comerciales, filosóficas, religiosas) que pueden haberse generado o favorecido (transferencia de bienes y productos, conocimientos, saber y habilidades de carácter práctico), como por el significado simbólico que representa para quien lo utiliza (o para cualquiera que pueda haberlo utilizado o para quien el itinerario constituya un referente)”

<sup>3</sup> Por países y zonas, y con independencia de su descripción ulterior en fichas de detalle de cada itinerario.

- CAMPOS, J. DA SILVA – “Fortificações da Baía”. Publicações do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº 7, Ministério da Educação e Saúde, 1940.
- COUTINHO, GAGO – “Descobrimento do Brasil”. Conferência. Edição do Liceu Literário Português. Rio de Janeiro, 1943.
- FUNDAÇÃO ODEBRECHT – “O Brasil dos Viajantes. Imaginário do Novo Mundo”. Volume I, Ana Maria de Moraes Belluzzo, Metalivros, Odebrecht, 1994.
- FUNDAÇÃO ODEBRECHT – “A Construção da Paisagem”. Volume III, Ana Maria de Moraes Belluzzo, Metalivros, Odebrecht, 1994.
- FUNDAÇÃO ODEBRECHT – “O Exército na História do Brasil - Colônia”. Volume I, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. Ed. Salvador, Bahia, Odebrecht, 1998.
- BAHIA – Secretaria da Indústria e Comércio. “Inventário de Proteção do Acervo Cultural”. Coordenação de Paulo Azevedo, Volume I, Monumentos do Município de Salvador, 1975.
- BAHIA – Secretaria da Indústria e Comércio. “Inventário de Proteção do Acervo Cultural”. Coordenação de Paulo Azevedo, 1ª Parte 2ª Edição, Monumentos e Sítios do Recôncavo, Salvador 1982.
- BAHIA – Secretaria da Indústria e Comércio. “Inventário de Proteção do Acervo Cultural”. Coordenação de Paulo Azevedo, 2ª Parte 1ª Edição, Monumentos e Sítios do Recôncavo, Salvador 1982.
- REBOUÇAS, DIÓGENES & OTRO – “Salvador da Bahia de Todos os Santos no Século XIX”. Fundação Odebrecht, Práxis Artes Gráficas Ltda. São Paulo, Salvador 1979.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – “Evolução Física de Salvador”. Faculdade de Arquitetura. Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia. Fundação Gregório de Matos. Texto de Américo Simas. Edição Especial. Salvador – Pallotti – 1998.
- CALDAS, JOSÉ ANTÔNIO – “Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o Descobrimento até o presente ano de 1759” – Edição Facsimilar. Câmara Municipal de Salvador, Bahia, 1951.
- GOVERNO DE NAVARRA – “El Patrimonio Intangible y Otros Aspectos relativos a los Itinerários Culturales”. Departamento de Educación y Cultura, Dirección General de Cultura, Institución Príncipe de Viana, Fondo de Publicaciones, ICOMOS, Congrès Internacional du CIIC, AECI, ICOMOS España, Pamplona, 2001.
- PINHO, WANDERLEY DE – “História de UN Engenho do Recôncavo”, Matoim – Moto Caboto – freguesia, 1552 a 1954. Edição Brasileira, 2ª Edição, 1982.
- REIO, NESTOR GOULART – “Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial”. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, Fapesp, 2000 – ( Uspiana – Brasil 500 anos)
- AZEVEDO, THALES DE – “Italianos na Bahia e outros temas”. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia / Secretaria da Cultura. Coleção Terra Primaz. 1989.
- SELO FGM / DOCUMENTOS DA CIDADE DO SALVADOR, 1 – “Regimento do Governador e Capitão General Tomé de Souza dado EN Almeirim, Portugal, a 17 de dezembro de 1548:” Constituição Prévia “do Estado do Brasil”.
- SIMAS FILHO, AMÉRICO – “A Propósito de Luís Dias, Mestre de Obras da Cidade do Salvador e Decano dos Arquitetos Brasileiros”. Selo Fundação Gregório de Matos / Documentos da Cidade do Salvador, 2. Salvador – 1998.
- GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA – Secretaria de Cultura e Turismo. “Cidade Forte”. Revista da Bahia, V. 32, nº 30 – Textos de: Cid Teixeira, Anésio Leite, Mário Mendonça de Oliveira. Empresa Gráfica da Bahia – salvador – 1999.

## 16. Fotografias

Ver Ficha de inventario de fortificaciones



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## REGISTRO DE PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### 1. Denominación del proyecto

La ciudad fortificada portuaria de Salvador de Bahía y la fortificación de San Marcelo en Brasil.  
Itinerario cultural: la Ruta del Azúcar, SALVADOR – RECONCAVO DE BAHIA/BRASIL.

### 2. Definición de los objetivos principales y secundarios que persigue el proyecto (científicos y culturales, sociales, económicos, u otros; Especificar en cada caso)

Preservación del itinerario cultural de la producción de azúcar en Bahía, principal riqueza de la colonia portuguesa en Brasil en los siglos XVI y XVII. Preservación de las principales ciudades históricas del itinerario: Candeias, Catú, Itaparica, Santo Amaro, São Francisco do Conde, São Sebastião Passé, Teodoro Sampaio, Terra Nova, Vera Cruz, Aratuípe, Cachoeira (Ciudad Monumento Nacional), Conceição De Feira, Conceição do Almeida, Jaguaripe, Maragogipe, Nazaré, São Félix, São Felipe, entre otras.

### 3. Marco en el que se inscribe el proyecto (privado, público; nacional, regional, internacional)

Privado con tendencia de cooperación con el sector público, por medio de órganos de cultura, trabajo y desenvolvimiento social y económico, estadual y regional.

### 4. Estados, regiones y comunidades afectadas. Grado de participación de cada uno de ellos y expectativas

Estado de Bahía y otros estados del nordeste de Brasil. Comunidades de todos los municipios involucrados. El grado de participación todavía es remoto.

### 5. Participación de las poblaciones involucradas

Falta implementar el proyecto para permitir la participación de las poblaciones inseridas.

### 6. Entidades públicas y privadas que intervienen en el proyecto y función asignada a cada una de ellas

Públicas: Gobierno del Estado, través de sus Secretarías de Trabajo y Acción Social, de la Cultura y Turismo, de Planificación, de Desenvolvimiento, etc.

Función de cada una: falta implementación del proyecto para definir.

Gobierno Federal: CODEBA (Empresa de los puertos de Salvador – Bahía)

Privadas: ONGs, Banco de la Mujer (micro crédito), SEBRAE (microempresa).

### 7. Medios de financiación del proyecto (especificar)

Ley estadual de Incentivo a la Cultura (FAZCULTURA), con exención de ICMS (impuesto sobre circulación de mercadería) y ley federal ROUANET, con exención de impuesto sobre la renta. Programa Monumenta del Ministerio de la Cultura, para Patrimonio Histórico. Verbas específicas de la Secretaría de Cultura y Turismo del Estado y de las Prefecturas Municipales para las Ciudades Históricas y Patrimonio Cultural. Verbas específicas del Gobierno Federal, a través del Ministerio de la Cultura y del

Ministerio del Turismo. Verbas específicas del Programa de Desenvolvimento del Turismo – PRODETUR.

#### **8. Medios logísticos (especificar)**

Apoyo logístico y técnico de la Superintendencia Regional del Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional, Sede Bahía (IPHAN 1937 – 2004); de las Prefecturas Municipales involucradas y de la Secretaria de Cultura y Turismo, a través del Instituto de Patrimonio Artístico y Cultural de Bahía y del Consejo Estadual de Cultura. Apoyo de la Codeba (todos por confirmar)

#### **9. Fases de ejecución del proyecto, estado (inicial, final, etc.) y duración prevista**

Inicial, sin previsión de duración, debido a la necesidad de apoyo institucional y técnico.

#### **10. Planteamiento conceptual y metodológico**

“En el curso de los últimos 30 años, la noción de “Patrimonio Cultural” no ha cesado de ampliarse. La Carta de Venecia hablaba de “Monumentos y Sitios” y se refería al patrimonio arquitectónico. Muy pronto la problemática se fue extendiendo a los conjuntos edificados, a la arquitectura vernácula, a los edificios industriales o del siglo XX. más allá del estudio e los jardines históricos, la noción de “Paisaje Cultural” ha evidenciado la interpenetración de la cultura y de la naturaleza. Un enfoque global y antropológico del “Patrimonio”, nos lleva hoy a considerarlo como un conjunto social de manifestaciones diversas, complejas e interdependientes, reflejo de la cultura de una comunidad humana. La “Conservación” representa una exigencia de armonía, a lo largo del tiempo, entre un grupo social y su entorno, sea este natural o construido, mientras que la protección de ese marco de vida, se percibe como una dimensión importante de desarrollo humano sostenible” (Jean Louis Luxen en Salvador – Bahía, 26 a 29/04/2002 – Seminario Internacional Icomos/Brasil – “Patrimonio Inmaterial en Las Américas: La Tierra, el Hombre y la Cultura”. Dentro del concepto de paisaje cultural, encuadrarse el concepto de itinerario cultural.

Acciones estratégicas, metodología: elaborar un termo de referencia del proyecto con el apoyo técnico y institucional del IPHAN, y establecer convenios con las Prefecturas Municipales, en el sentido de criar una Comisión De Itinerario Cultural, capaz de elaborar un dossier resumen del termo de referencia y su cronograma de ejecución, con todas las etapas, incluyendo el seminario internacional, seminarios locales itinerantes y cursos de educación patrimonial que alcance todos los municipios; elaboración do dossier do itinerario cultural e de proyectos básicos de divulgación.

#### **11. Equipo técnico y profesionales involucrados en el mismo (especificar)**

Por definir con el apoyo institucional de los órganos involucrados

#### **12. Planes contemplados por el proyecto**

Plan estratégico del itinerario cultural propuesto, proyectos de recuperación y valoración ambiental de las ciudades principales del itinerario; proyectos de recuperación y, en algunos casos, restauración de monumentos importantes, proyecto de valoración del patrimonio inmaterial con propuestas indicativas de registro en los libros propios del Estado de Bahía (Ley de Protección del Patrimonio Cultural del Estado); proyectos de preservación del medio ambiente, proyectos de valoración del patrimonio subacuático (áreas de protección ambiental de la Bahía de Todos los Santos y ríos de la Bacía de la región)

#### **13. Estudios, actuaciones e investigaciones realizadas y en curso (especificar el alcance y contenido de los mismos)**

Realización de varios cursos en la área del itinerario (SEBRAE – microempresas), en la área educacional y cultural “Curso de Manutención y Conservación de Monumentos”, realizado por el ICOMOS BRASIL, en la ciudad de Cachoeira 2001, con el apoyo del Gobierno Estadual, oficina-taller del Programa Monumenta en Cachoeira 2001, etc.

**14. En su caso, referencias descriptivas sobre aspectos sustantivos incluidos en la ejecución práctica del proyecto**

La ejecución practica atiende al nivel Federal (acción de órganos superiores de transporte, turismo, cultural, patrimonio, etc.), estadual (manutención de accesos, vía náutica, carreteras y equipamientos culturales instalados en los municipios, así como equipamientos de abastecimiento, sanatorios, etc. Y nivel municipal (todos los servicios y asistencia) la Comisión del Itinerario Cultural hará la integración y articulación de las acciones.

**15. Tipos de uso que se pretende recuperar o introducir**

Mantener y estimular las manifestaciones tradicionales: recuperar la micro industria de aguardiente, de los dulces caseros, del ladrillo hidráulico, de la cerámica utilitaria y artística, de las técnicas tradicionales de madera (torno manual, entallamiento, etc.). Usos a introducir: instalación de súper estructura turística como meta para generar empleo y renta, instalación de oficinas taller-astillero (embarcaciones tradicionales), etc.

**16. Recursos económicos existentes, previstos y potenciales para el uso del itinerario, y usuarios potenciales del mismo**

Verbas de los tres niveles del gobierno. Usuarios: población, visitantes y turistas.

**17. Beneficios principales (y marginales, en su caso) que se espera obtener**

Mejoría de la oferta de empleo y renta; fijación de la población local, valoración de las ciudades históricas; manutención de la identidad y autenticidad de los bienes y ciudad, desarrollo físico y social; educación; mejoría de la cualidad de vida.

**18. En su caso, logros obtenidos hasta la fecha**

Hay una creciente conciencia de la población baiana en lo que toca esta área – Recôncavo – adonde se procesó con alta productividad y riqueza, el azúcar, sobretudo cuanto a la belleza de sus ciudades y monumentos históricos, muchos de esos protegidos por ley a nivel federal o estadual, así como del patrimonio inmaterial, inventariado en documentales por la televisión educativa del estado, y catalogadas en censo cultural. Las áreas decretadas de protección ambiental son una conquista. Legislación vigente actual del patrimonio cultural y ley del registro de los maestros de los saberes y haceres del gobierno estadual.

**19. Imprescindible: Complimentar y adjuntar el modelo de Ficha de Identificación de un Itinerario Cultural elaborada por el CIIC de ICOMOS**





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de FORTIFICACIONES

**DENOMINACIÓN:** Fortaleza de São Marcelo o Fortaleza Del Mar o Fortaleza de Nossa Senhora do Pópulo

**PAÍS:** Brasil

### 1. LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Municipio: SALVADOR

Comarca: SALVADOR (Latitud: -12°56'; Longitud: +38°31' = + 3h)

Provincia: BAHIA

Comunidad o región: NORDESTE DE BRASIL

Estado (en el caso de Federaciones de Estados): BAHIA

### 2. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

**Localización:** Coordenadas geográficas, UTM

Baía de Todos os Santos. "La fortaleza localizase sobre un arrecife en el medio del ancladero del puerto de Salvador, en frente a la parte más antigua de la ciudad". Actualmente, dista 300 m del actual muelle.

**Altitud: (Sobre el nivel del mar)**

Se encuentra al nivel del mar

**Entorno:** Paisajístico, Industrial, Urbano (ciudad populosa, población media, pueblo, aldea, complejo aislado, etc.), Natural (marítimo, fluvial, lacustre, terrestre, mixto, etc.). Definir las características del mismo.

Puerto de Salvador, ciudad de 2.500.000, habitantes, inscrita desde el 1985 en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO: se sitúa en el océano atlántico, en la Bahía de "Todos os Santos". Fortaleza de planta aproximadamente circular, constituida por un torreón central envuelto por anillo con la misma altura (15m) formado por el terraplano perimetral y cuarteles.

**Accesos:**

Puerto de Salvador, Océano Atlántico Sur.

### 3. DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

**Tipología:** (Torre, Casa-Fuerte, Castillo, Fortaleza abaluartada, Baluarte, Muralla, Batería de costa, Batería de campaña, Reducto, Torreón, Hornabeque, Cuartel, Polvorín, Trocha, Línea defensiva y de observación, etc.)

Torreón central envuelto por anillo formado de terraplano perimetral y cuarteles, con 15 m de alto.

**Planta:**

Ver imágenes al final de la ficha.

**Elementos constructivos:**

Cantería de arenita hasta la línea del agua y el restante en albañilería de piedra irregular. Techo en bóveda de cuña..



**Materiales de construcción:**

Piedra: arenita (cantería) y albañilería de piedra irregular

**4. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS****Época de construcción: (Año o período y observaciones que se estimen necesarias)**

Siglo XVII, Siglo XVIII y XIX.

**Constructor: (Nombre del Ingeniero militar, Maestro cantero, etc., y, en su caso, datos de interés)**

Construcción iniciada por el ingeniero francés Felipe Guito. Después de su muerte, continuada por su coterráneo ingeniero Pedro Garcin.

**Principales etapas de construcción y, en su caso, de reconstrucción:**

1728 – Estaba todavía en construcción.

1772 – Fue reformado – concluido en 1608.

1812 – Nueva reforma – terraplano perimetral.

1863 – Fue reparado en carácter de emergencia debido al peligro de la guerra con la Inglaterra (cuestión chistie)

1942 – La escalera externa fue recuperada.

1965 – Nuevas obras realizadas pela prefectura municipal con la orientación del IPHAN.

2000 – Se construyó un nuevo malecón.

**Artífices de las distintas etapas antedichas de construcción y reconstrucción (Nombres de los mismos y, en su caso, datos de interés)**

Excepto su constructor inicial (ingeniero francés Felipe Guiton) y terminada por el ingeniero Pedro Garcin.

1812 – Fue reformado por el conde dos arcos, respetando recomendaciones del informe de 28/06/1816 de ingenieros militares y oficiales de artillería (terraplano perimetral y acomodaciones en forma de anillo)

**Historia**

La construcción tiene origen en 1650 (carta regia de 4 de octubre ordena al Gobernador conde de Castelo Melhor la construcción de la fortaleza) para evitar una invasión por parte de los holandeses y para evitar la ineficiencia demostrada por el sistema de defensa existente en 1624, por la antigua fortaleza de Ribeira (desaparecida), cuando los portugueses atacaron y ocuparon Salvador (1624 - 1625). La fortaleza de San Marcelo poseía la función de impedir la entrada al puerto cruzando fuego con las fortalezas de São Francisco, São Fernando y la de São Paulo da Gamboa. Después del 1650 sufre algunas reformas, sobre todo en 1812.

1823 – Fue ocupada por los combatientes de João das Botas;

1837 – Adhere a la revolución conocida como Sabinada. Colocado farolote de señalización;

1838 – presidio político y militar. El jefe de la revolución Farroupilha, Bento Gonçalves es tomado prisionero.

1855/80 – Pasa para el ministerio de la marina que ahí instala un cuartel;

1880 – Vuelve a ser subordinado al ministerio de la guerra;

1912 – En la fortaleza son aprisionados Cipriano Barata y Sabino Silva

1975 – Realizase el levantamiento planí-altimétrico de la fortaleza do mar, con el levantamiento catastral arquitectónico hecho por el IPAC, Bahía, coordinado por la arquitecta Adriana Castro.

1975 – el arquitecto Paulo Azevedo, en la publicación del inventario del patrimonio cultural, propone la ocupación con un Museo do Atlântico Sul (del Atlântico Sur);

2000 – fue construido nuevo malecón de atracar. Según Profesor Cid Teixeira de Bahía, la fortaleza de São Marcelo es semejante al Anti Ruban – hecho a la entrada del bósforo de Constantinopla.

**Función dentro del sistema defensivo: (Defensa bocana de río, de canal de puerto, montaña, selva, etc. y su relación con otras fortificaciones)**

Defensa de la ciudad y del puerto. Al inicio, en conjunto con otras fortalezas

**Valoración histórica y cultural: (Valor geoestratégico: Significación para la protección de una ciudad portuaria o de interior, o para la defensa de vías de comunicación, etc; vinculación con acontecimientos históricos; valor local, regional y, en su caso, universal)**

Inmueble protegido como Monumento Nacional, por el Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, órgano del Ministerio de Cultura del Brasil, desde el 1938, inscrito bajo el n° 49 del libro de tomo de historia, hoja de n.º 10 en 24.05.1938 y bajo el n° 89 del libro de tomo de bellas artes, hoja de n.º 16 en 24.05.1938.

Integra el centro histórico de Salvador, Patrimonio Mundial.

## 5. CONSERVACIÓN

### **Estado de conservación del bien (Bueno, regular, malo. Especificar)**

PREARIO: Presenta fisuras en el macizo de piedras y en las paredes internas, infiltración y salinidad.

### **Autenticidad del bien (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones de formas, materiales y técnicas constructivas)**

Excelente ejemplo de arquitectura militar.

### **Integridad del bien (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

INTEGRO: No fueron registradas pérdidas, excepto en la cantidad de piezas de bronce y hierro.

### **Estado de conservación del entorno (Bueno, regular, malo. Especificar)**

REGULAR

### **Autenticidad del entorno (Especificar en cada caso, según la naturaleza del mismo: urbana, industrial, paisajística, marítima, etc.)**

Patrimonio mundial (1985) – sede de la colonia portuguesa en Brasil desde el 1549 hasta el 1763.

### **Integridad del entorno (Grado de conservación o, en su caso, destrucción total o parcial, alteraciones sustantivas o leves, etc. Especificar.)**

BUENO: Conservación necesitando cuidados, con pérdidas por arruinamiento, siniestros, obras de urbanización, etc. Inmóviles de la área portuaria mal utilizados (vaciamiento de la área)

### **Agresiones: (Naturales o causadas por el hombre; degradación ambiental, etc.)**

El monumento no posee protección, ni manutención específica contra el movimiento de las mareas.

### **Propuestas de actuación: (Incluye la protección del entorno)**

Existen proyectos de readaptación del inmueble y de visitación pública.

## 6. PROTECCIÓN JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y SOCIAL

### **Protección Jurídica del bien: (Según la legislación aplicable a escala internacional, nacional, regional y local. Según el tipo específico de legislación aplicable, por ejemplo: patrimonial, urbanística, natural o de medio ambiente, otra, etc. En su caso, Plan o Planes de Protección existentes que incidan sobre el bien)**

Monumento protegido por el Iphan, bajo el n° 48 del libro de historia, hoja de N° 10 en 24/05/1938 y bajo el N° 88 del libro de bellas artes, en la hoja de N° 16, en 24/05/1938

### **Protección jurídica del entorno (Según la legislación aplicable a escala internacional, nacional, regional y local. Según el tipo específico de legislación aplicable, por ejemplo: patrimonial, urbanística, natural o de medio ambiente, otra, etc. En su caso, Plan o Planes de Protección existentes que incidan sobre el entorno)**

Centro histórico de Salvador: sitio protegido por el Iphan, patrimonio mundial por la UNESCO en 1985.  
Proteção municipal: zona intermediária al centro histórico de Salvador.

### **En su caso, declaración protectora: (Monumento, Conjunto, Sitio, Bien de Interés Cultural, etc. de ámbito Local, Nacional, Patrimonio Mundial, etc.) Señalar también los casos en los que no existe declaración protectora.**

Existe declaración de protección (ver ítem anterior) no solo para el monumento fortificado, pero también para el entorno, así como legislación municipal de protección (zona intermediaria de protección del centro histórico).

**Administración responsable: (Local, regional, nacional, mundial). Especificar el contenido y alcance de la correspondiente competencia evaluando, en lo posible, el grado de responsabilidad demostrado en el ejercicio práctico de tal competencia.**

Ministerio de la marina del Brasil

Associação dos amigos das fortificações da bahia (asociación de los amigos de las fortificaciones de bahia)

Responsabilidad dividida con organos del los patrimonios federal y estadual.

**Grado de implicación social de la población en la protección del bien (Alto, medio, bajo. Especificar)**

BAJO: Actualmente no existe acceso público ao monumento.

## **7. INFORMACIÓN ESPECÍFICA ACTUAL**

### **Propietario**

Ministério da Marinha (Ministério de la Marina de Brasil)

**Uso (Militar, museo, sitio histórico, vivienda, u otros; Especificar):**

No es utilizado, actualmente.

### **Información proporcionada por:**

ADRIANA CASTRO e ZÉLIA BASTOS

### **Asesor (es)**

PABLO CASTRO LEMOS (INFORMÁTICA)

SILVIA VANNUCCI (TRADUCCIÓN PARA EL ESPAÑOL)

ELIAS MASCARENHAS (FOTOS - ICONOGRAFIA)

### **PLANO DE UBICACIÓN**

Ver imágenes

### **PLANO DE LA PLANTA**

Ver imágenes

### **Referencia de autor y época**

Ver ítem 4

**FOTOGRAFÍAS** (Incluir relación de las mismas en este apartado y adjuntarlas como anexos)

Ver imágenes

### **Autor de las fotografías:**

Ver imágenes

### **Bibliografía:**

COSTA, LUIZ MONTEIRO DA – “Na Bahia Colonial”. Coleção Estudos Brasileiros, Serie Marajoara, nº 23, Livraria Progresso editora, Salvador, Bahia, Brasil, 1958.

FALCÃO, EDGARD DE CERQUEIRA – “Fortes coloniais da Cidade de Salvador”. Brasil Pitoresco, Tradicional e Artístico, II, Livraria Martins, São Paulo, Brasil, 1942.

CAMPOS, J. DA SILVA – “Fortificações da Baía”. Publicações do Serviço do Patrimonio Histórico e Artístico Nacional, nº 7, Ministério da Educação e Saúde, 1940.

COUTINHO, GAGO – “Descobrimento do Brasil”. Conferência. Edição do Liceu Literário Português. Rio de Janeiro, 1943.

FUNDAÇÃO ODEBRECHT – “O Brasil dos Viajantes. Imaginário do Novo Mundo”. Volume I, Ana Maria de Moraes Belluzzo, Metalivros, Odebrecht, 1994.

FUNDAÇÃO ODEBRECHT – “A Construção da Paisagem”. Volume III, Ana Maria de Moraes Belluzzo, Metalivros, Odebrecht, 1994.

FUNDAÇÃO ODEBRECHT – “O Exército na História do Brasil - Colônia”. Volume I, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. Ed. Salvador, Bahia, Odebrecht, 1998.

BAHIA – Secretaria da Indústria e Comércio. “Inventário de Proteção do Acervo Cultural”. Coordenação de Paulo Azevedo, Volume I, Monumentos do Município de Salvador, 1975.

BAHIA – Secretaria da Indústria e Comércio. “Inventário de Proteção do Acervo Cultural”. Coordenação de Paulo Azevedo, 1ª Parte 2ª Edição, Monumentos e Sítios do Recôncavo, Salvador 1982.

BAHIA – Secretaria da Indústria e Comércio. “Inventário de Proteção do Acervo Cultural”. Coordenação de Paulo Azevedo, 2ª Parte 1ª Edição, Monumentos e Sítios do Recôncavo, Salvador 1982.

REBOUÇAS, DIÓGENES & OUTRO – “Salvador da Bahia de Todos os Santos no Século XIX”. Fundação Odebrecht, Práxis Artes Gráficas Ltda. São Paulo, Salvador 1979.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – “Evolução Física de Salvador”. Faculdade de Arquitetura. Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia. Fundação Gregório de Matos. Texto de Américo Simas. Edição Especial. Salvador – Pallotti – 1998.

CALDAS, JOSÉ ANTÔNIO – “Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o Descobrimento até o presente ano de 1759” – Edição Facsimilar. Câmara Municipal de Salvador, Bahia, 1951.

GOVERNO DE NAVARRA – “El Patrimonio Intangible y Otros Aspectos relativos a los Itinerários Culturales”. Departamento de Educación y Cultura, Dirección General de Cultura, Institución Príncipe de Viana, Fondo de Publicaciones, ICOMOS, Congrès Internacional du CIIC, AEI, ICOMOS España, Pamplona, 2001.

PINHO, WANDERLEY DE – “História de um Engenho do Recôncavo”, Matoin – Moto Caboto – freguesia, 1552 a 1954. Edição Brasileira, 2ª Edição, 1982.

REIO, NESTOR GOULART – “Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial”. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, Fapesp, 2000 – (Uspiana – Brasil 500 anos)

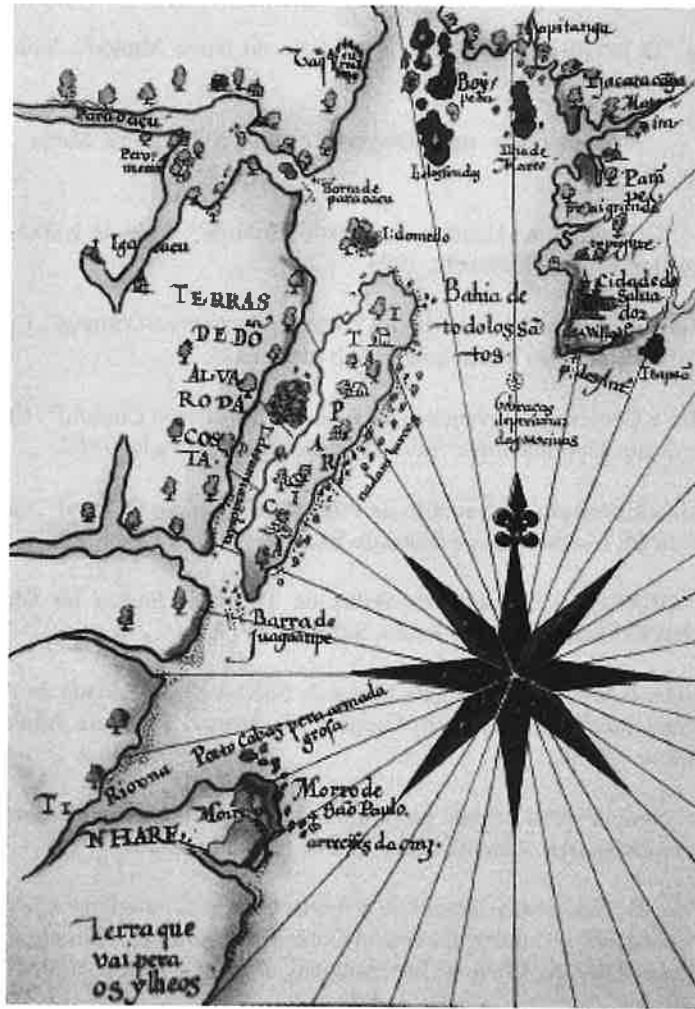
AZEVEDO, THALES DE – “Italianos na Bahia e outros temas”. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia / Secretaria da Cultura. Coleção Terra Primaz. 1989.

SELO FGM / DOCUMENTOS DA CIDADE DO SALVADOR, 1 – “Regimento do Governador e Capitão General Tomé de Souza dado em Almeirim, Portugal, a 17 de dezembro de 1548:” Constituição Prévia “do Estado do Brasil”.

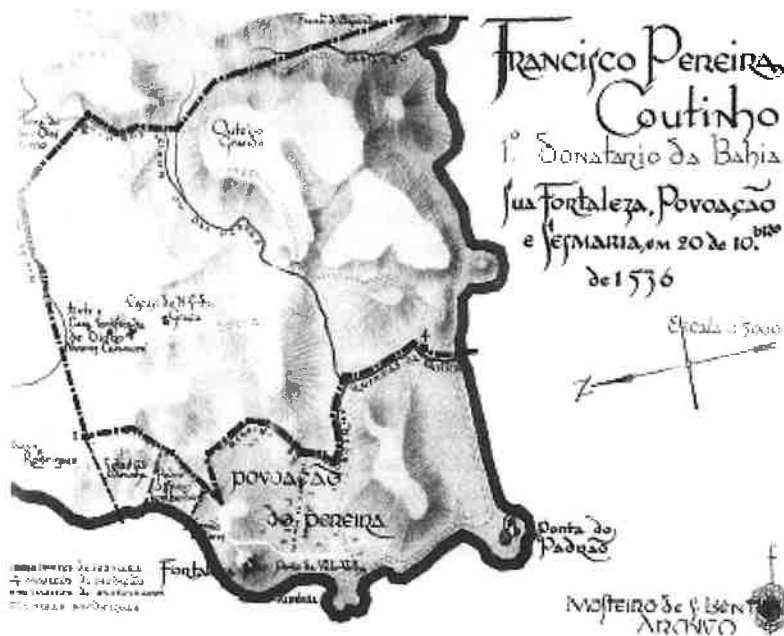
SIMAS FILHO, AMÉRICO – “A Propósito de Luís Dias, Mestre de Obras da Cidade do Salvador e Decano dos Arquitetos Brasileiros”. Selo Fundação Gregório de Matos / Documentos da Cidade do Salvador, 2. Salvador – 1998.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA – Secretaria de Cultura e Turismo. “Cidade Forte”. Revista da Bahia, V. 32, nº 30 – Textos de: Cid Teixeira, Anésio Leite, Mário Mendonça de Oliveira. Empresa Gráfica da Bahia – Salvador – 1999.

Plano de Ubicación

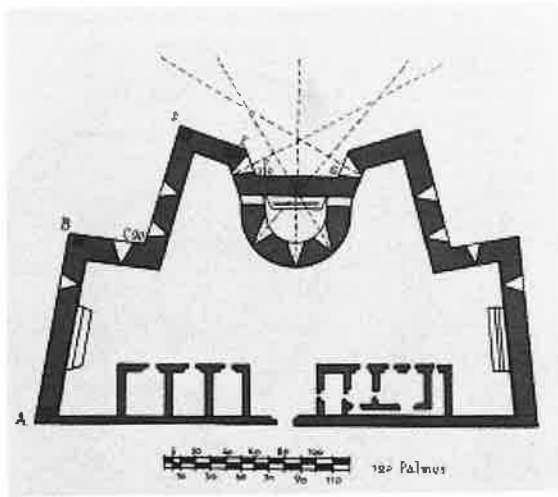


Baía de Todos os Santos e Salvador - Séc XVI  
Odebrecht - "O Exército na História do Brasil"

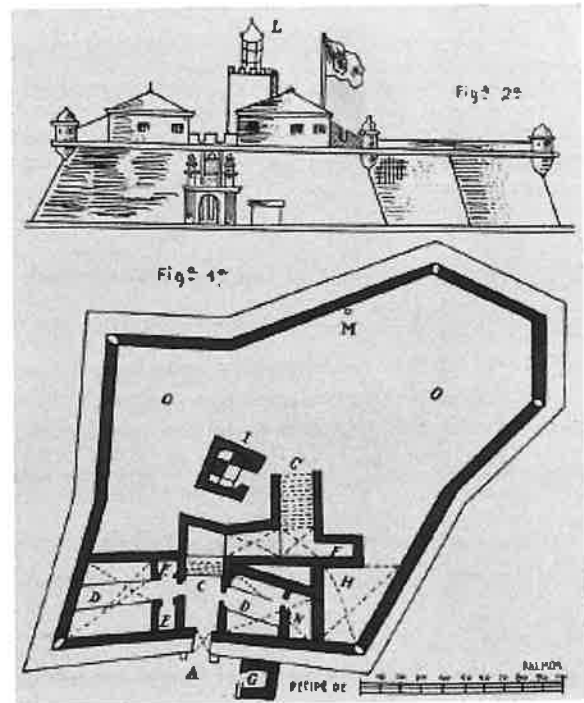


Fortaleza / Povoação - Francisco Pereira Coutinho - 1536  
Ufba e outros - "Evolução Física de Salvador - 1549 A 1800"

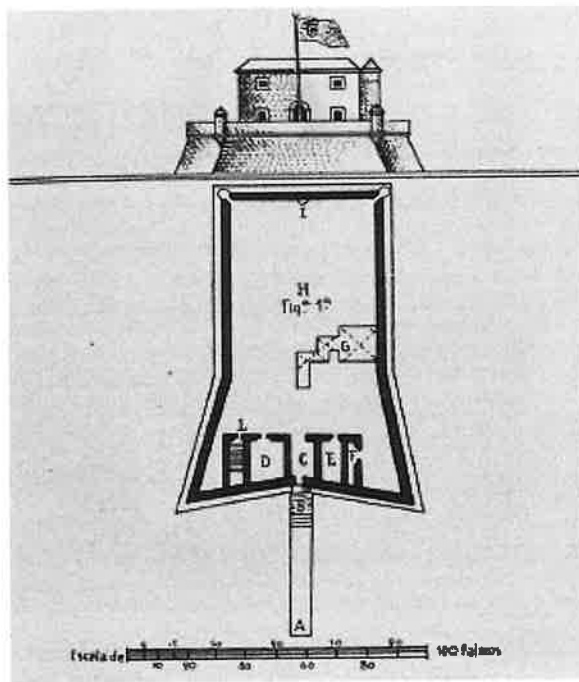
Planos de la Planta



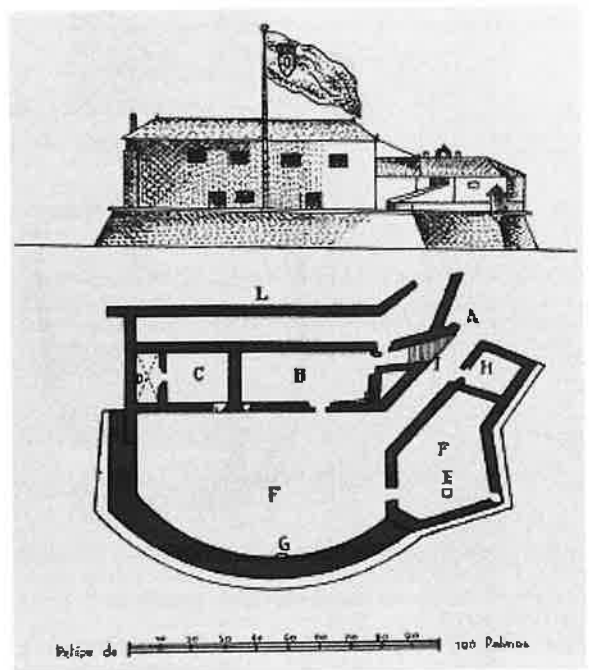
Planta Novo Forte do rio Vermelho  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



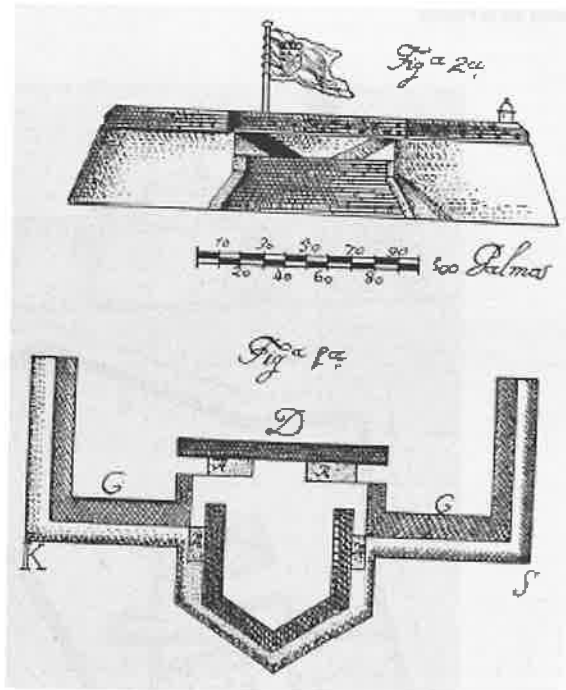
Planta forte Santo Antônio da Barra  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



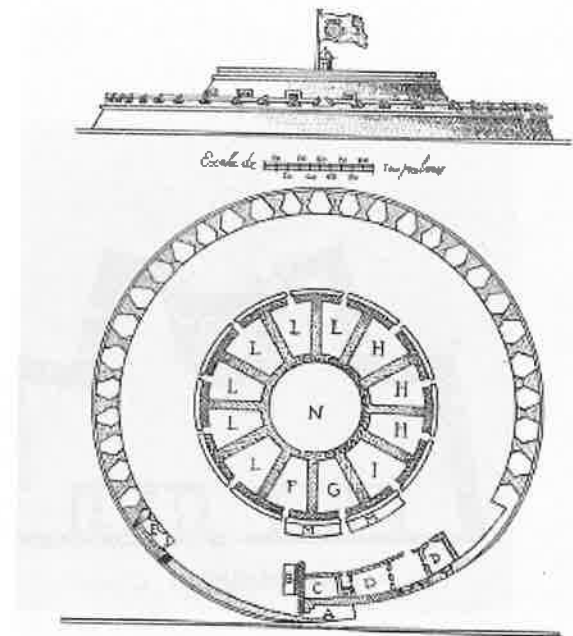
Planta Forte de Santa Maria  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



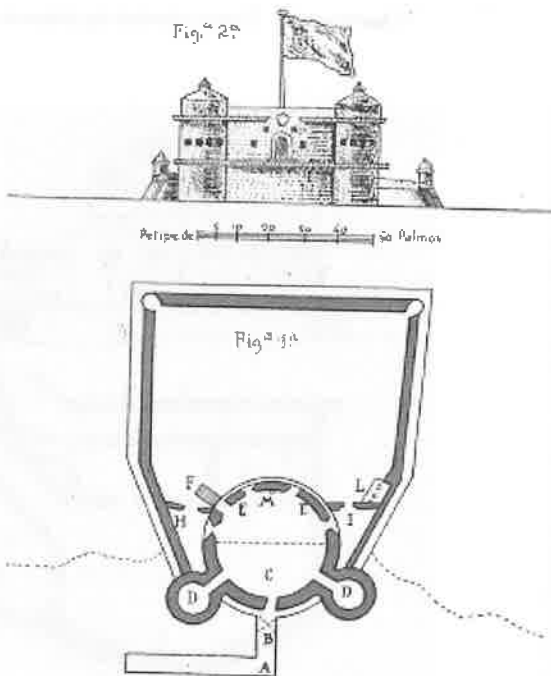
Planta Forte São Diego  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



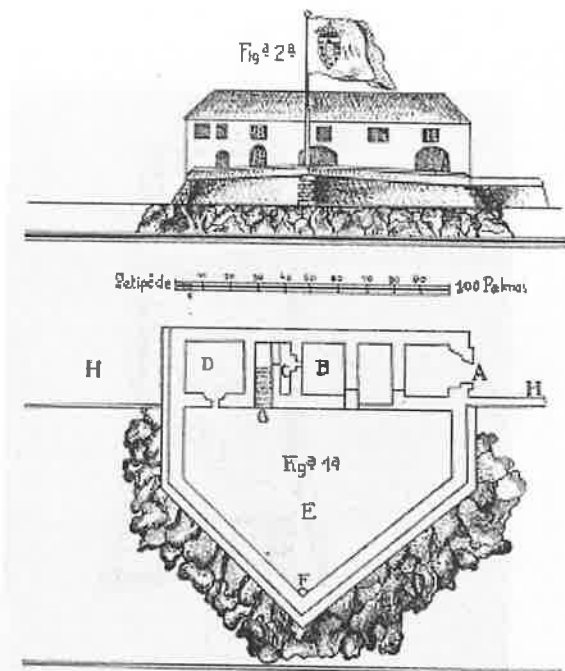
Planta Forte São Fernando (desaparecido)  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



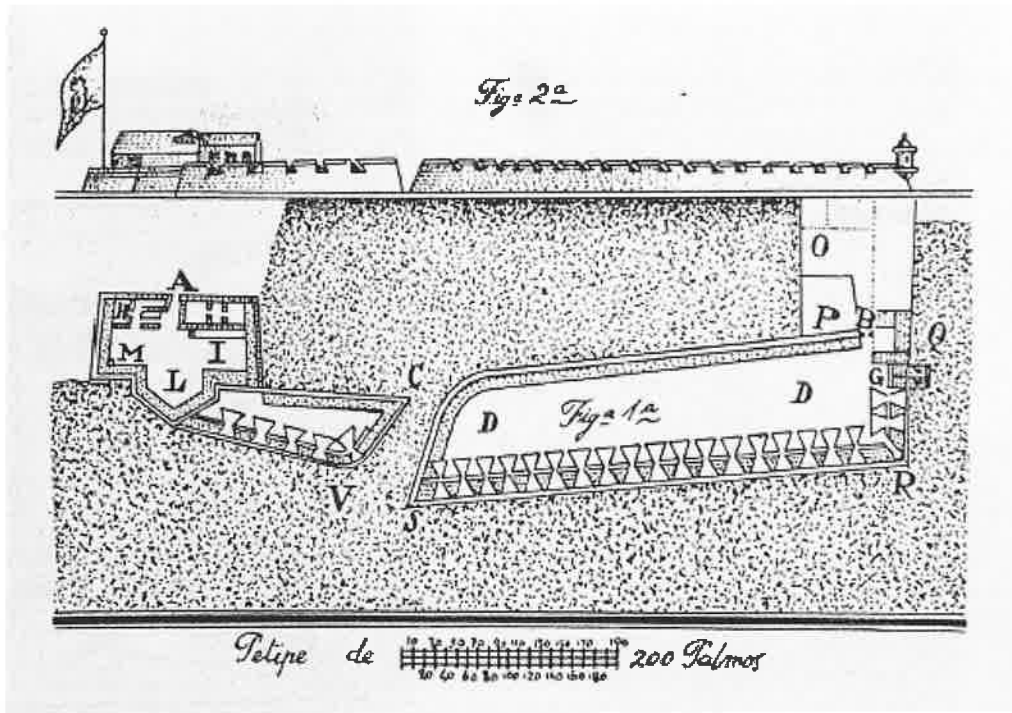
Planta Forte do Mar  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



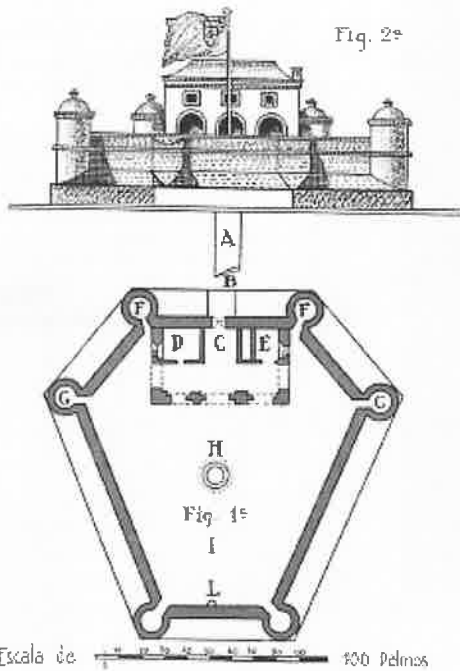
Planta Forte Santo Alberto  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



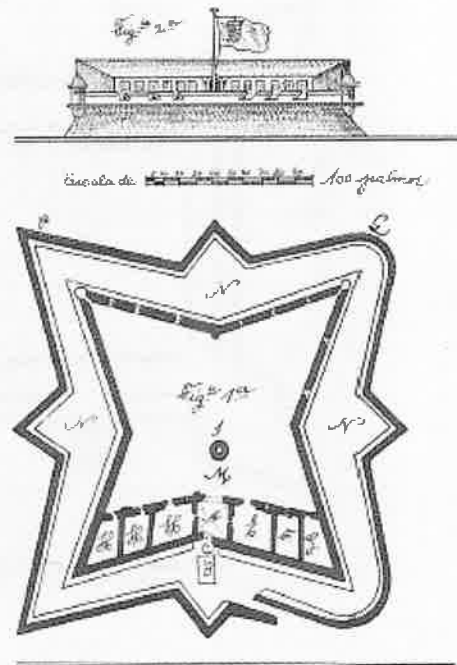
Planta Forte São Francisco (desaparecido)  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



Plantas Forte da Ribeira (desaparecido)  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



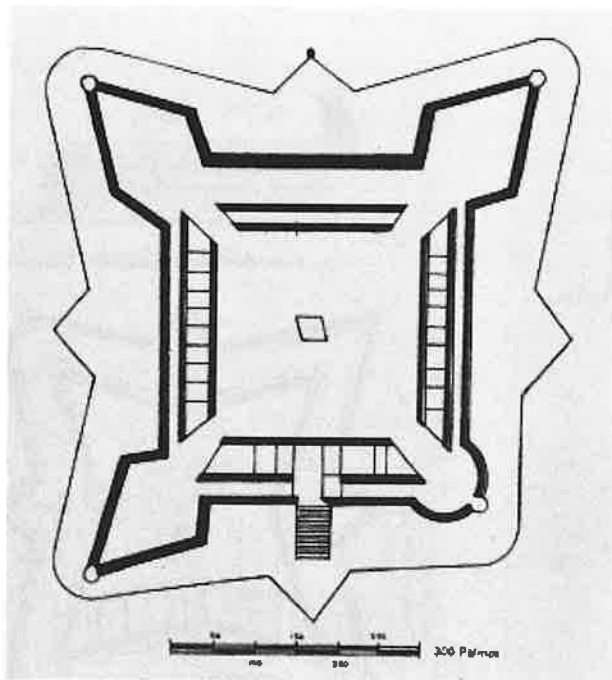
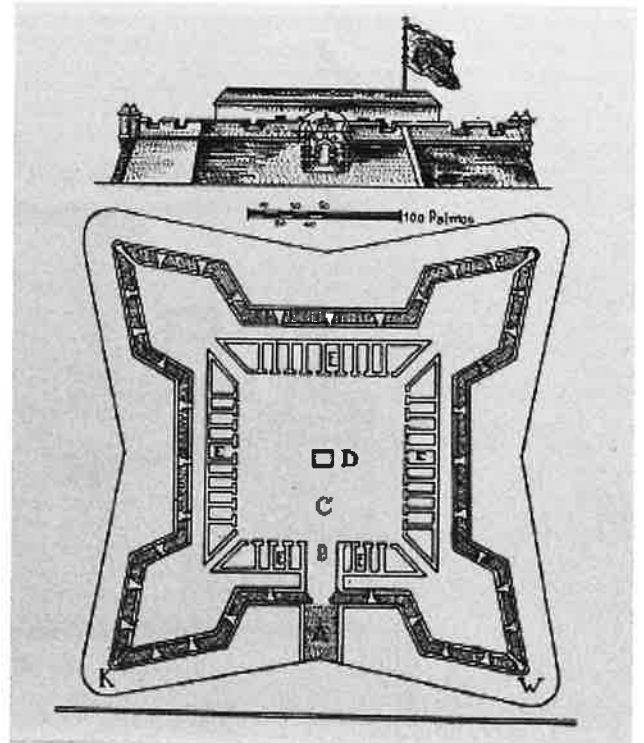
Planta Forte Mnte Serrate  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



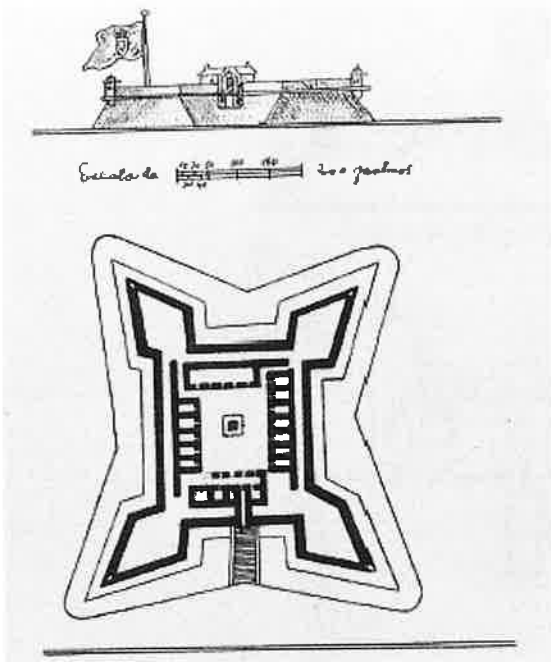
Planta forte são Bartolomeu da Passagem (desaparecido)  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



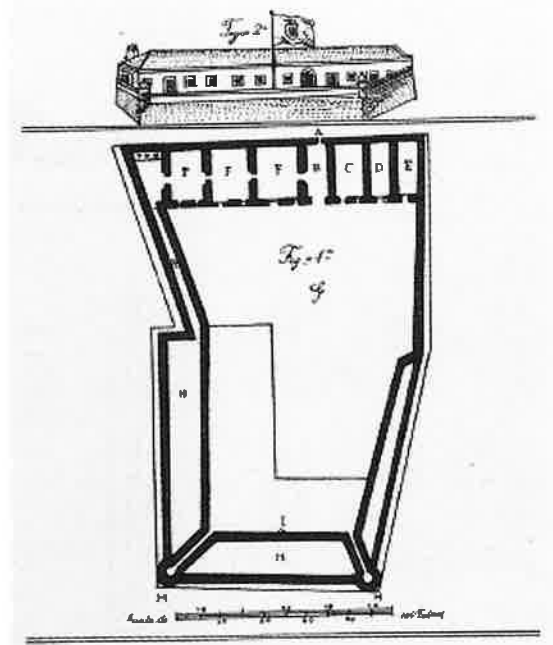
Planta Forte São Pedro  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



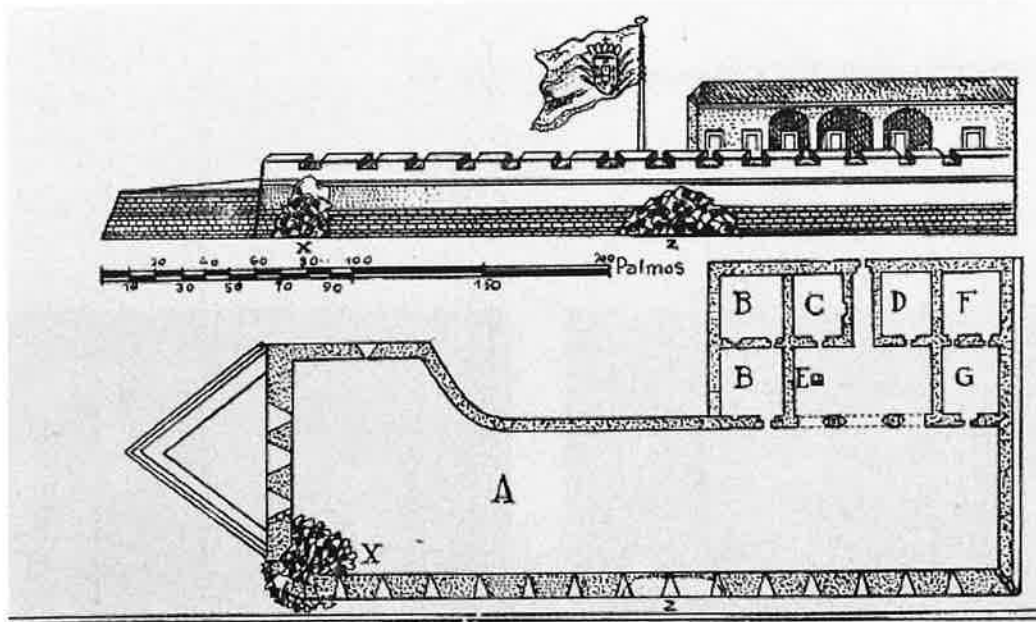
Planta Forte Barbalho  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



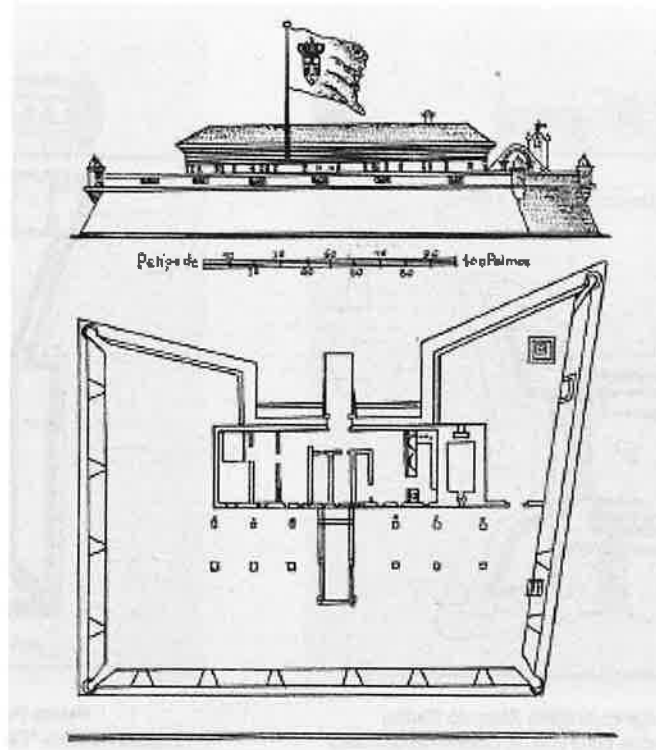
Planta Forte Santo Antônio Além do Carmo  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



Planta Forte Santa Cruz (Salamina)  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



Planta Forte Morro de São Paulo  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"



Planta Forte São Lourenço (Itaparica)  
Edgard Falcão - "Fortes coloniais da cidade do Salvador"

referencia de autor y época: Ver ítem Nro. 4.

### Imágenes

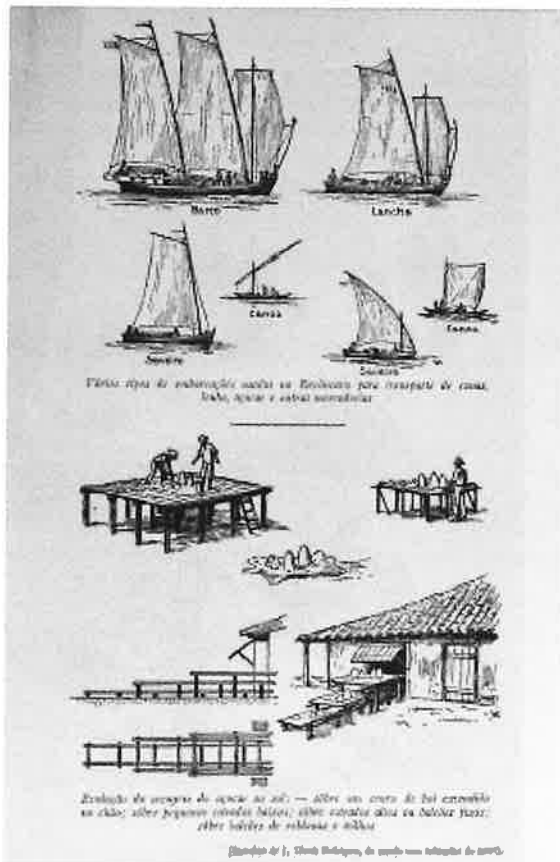


Porto de Lisboa - Séc XVI  
Odebrecht - "O Exército na História do Brasil"



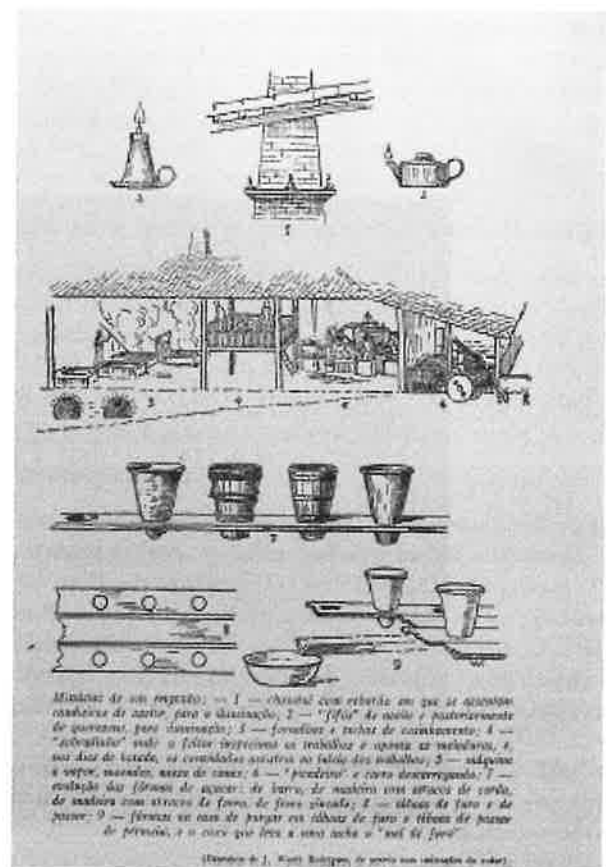
Rugendas - Negros no Porão  
Odebrecht - "O Brasil dos Viajantes"

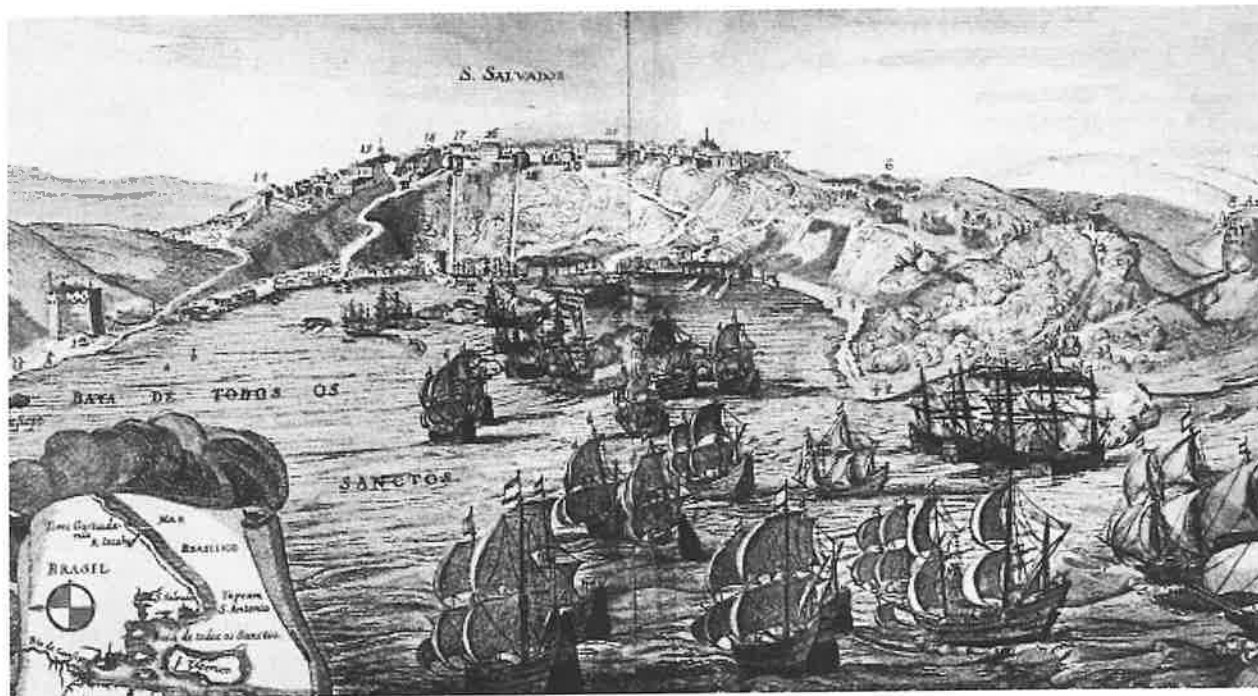




Embarcações do Recôncavo e Secagem de Açúcar ao Sol  
Wanderley de Pinho - "História de um Engenho do Recôncavo"

Equipamentos de Engenho de Açúcar  
Wanderley de Pinho - "História de um Engenho do Recôncavo"

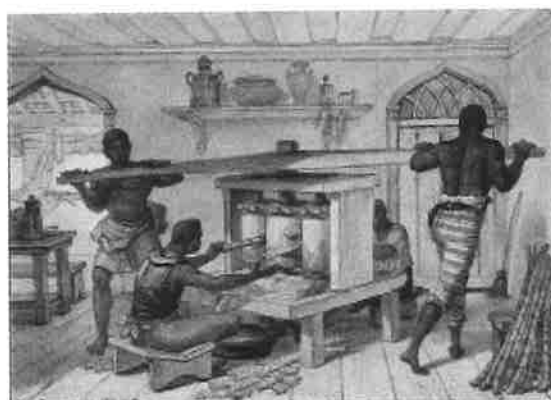




São salvador - Ocupação Holandesa  
 Odebrecht - "O Brasil dos Viajantes"

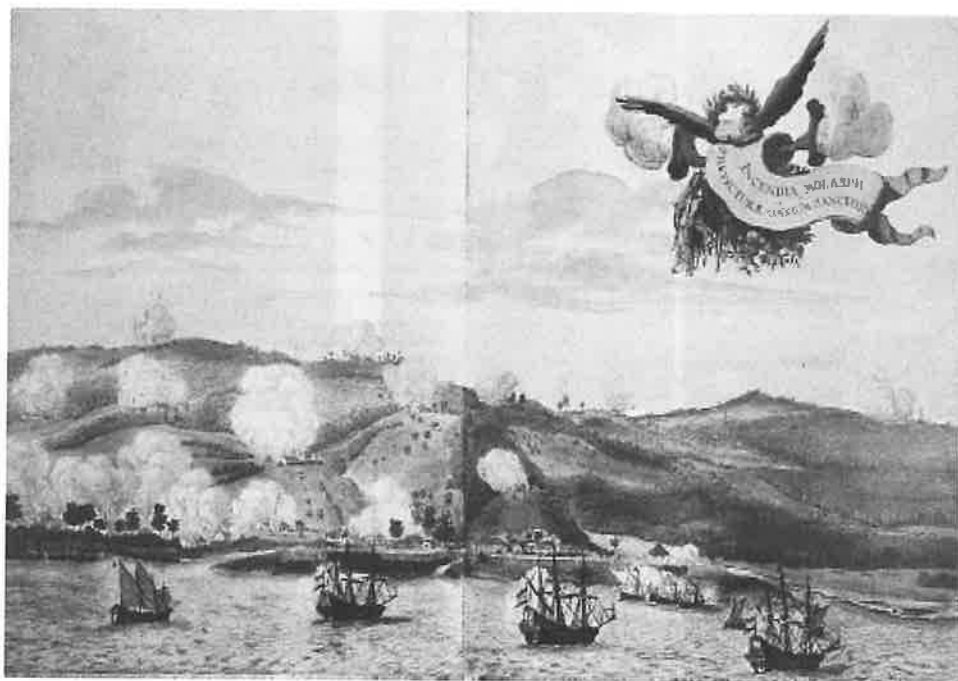
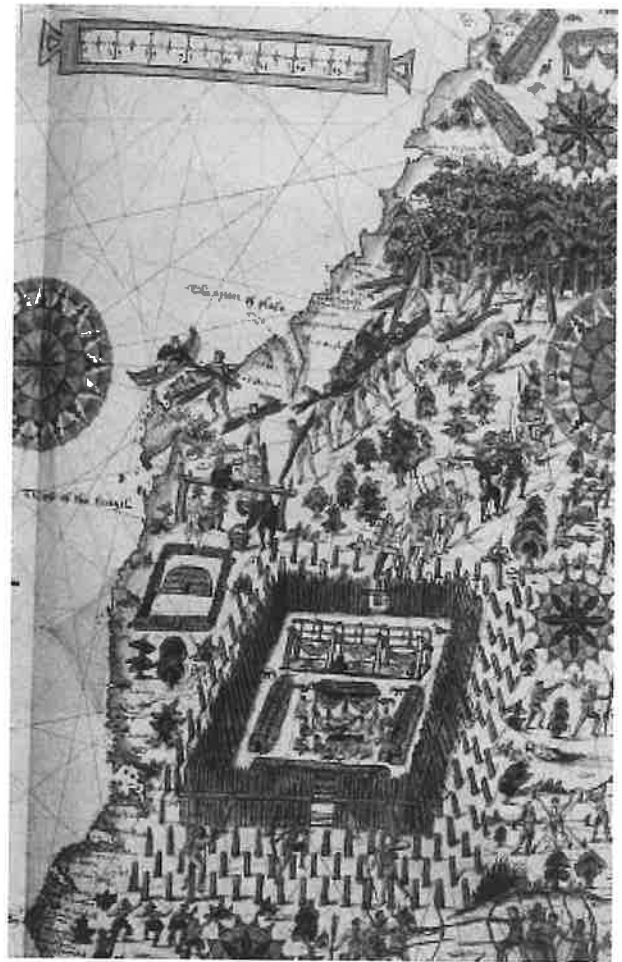


Albert Eckhout - 1641 - 1643  
 Odebrecht - "O Brasil dos Viajantes"



Debret - Museu Castro Maia - Rio de Janeiro - Brasil

Escambo de Pau Brasil entre indígenas e traficantes franceses - Séc XVI  
Odebrecht - "O Exército na História do Brasil"



Recôncavo - 1640 - Ataque e incêndio aos engenhos de açúcar pelos holandeses  
Odebrecht - "O Exército na História do Brasil"



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR IDENTIFICATION OF A CULTURAL ROUTE

### 1. Name of route

Historic Columbia River Highway, State of Oregon, United States

### 2. Type of use (function) of route

**Primary use** Scenic driving/touring; primary access to sites of cultural, archaeological, recreational and historic significance (Native American ceremonial sites, Lewis and Clark expedition, the Women's Forum, Multnomah Falls Lodge)

**Secondary uses, if any** none

**Other induced uses, if any** none.

**Prior and current use, as appropriate** Originally designed as a scenic driving route and general transportation route to the interior of Oregon and the Columbia River Gorge. Now primarily a scenic driving route with U.S. Interstate 84 serving as the principal transportation arterial for the region.

### 3. Regions and/or States currently included in route:

Pacific Northwest of the United States of America, State of Oregon

### 4. Physical nature of route

**Overland** Narrow two lane paved route passing through the Pacific Northwest Rainforest of western Oregon and into the arid high country of the interior. The road has many curves, multiple concrete arch bridges and viaducts, rock arch safety walls, and offers spectacular views to the Columbia River and numerous waterfalls. The 74-mile (118 kilometer) route is accessible to automobiles for approximately 35 miles (56 kilometers); an additional 12 miles (19 kilometers) is available for pedestrian and bicycle use on a paved roadway (original pavement technology). The remainder of the route is currently under evaluation for restoration and development as a recreational trail.

**Sea** n/a

**River**, The route is parallel to the Columbia River.

**Lake**, n/a

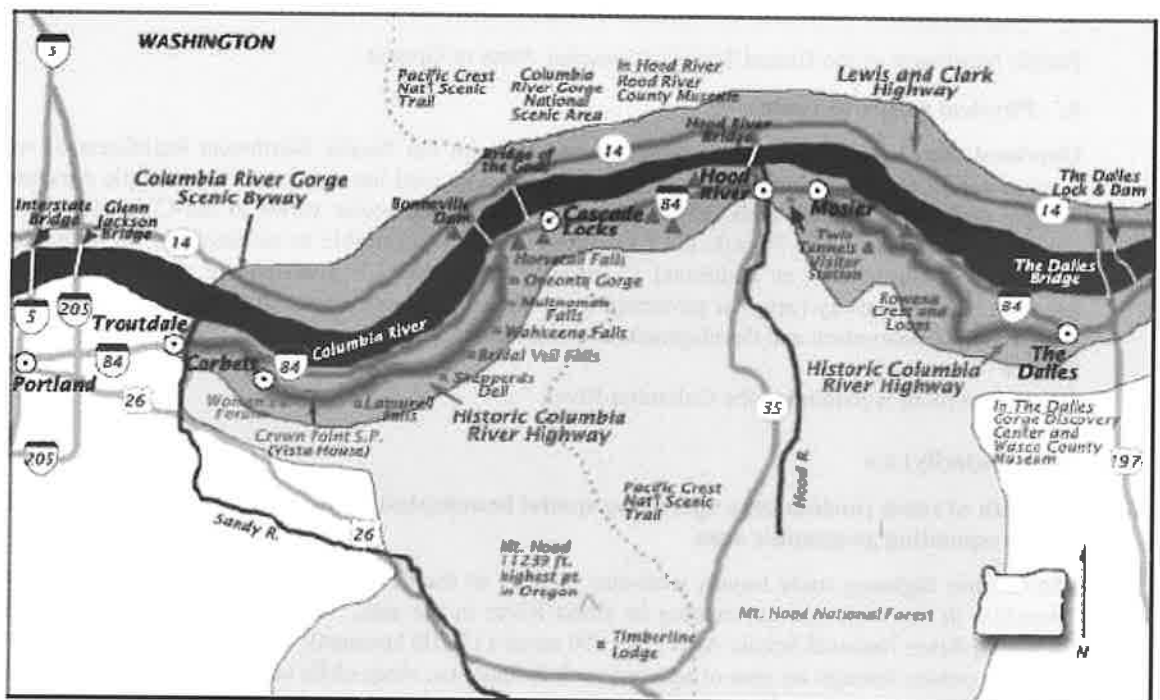
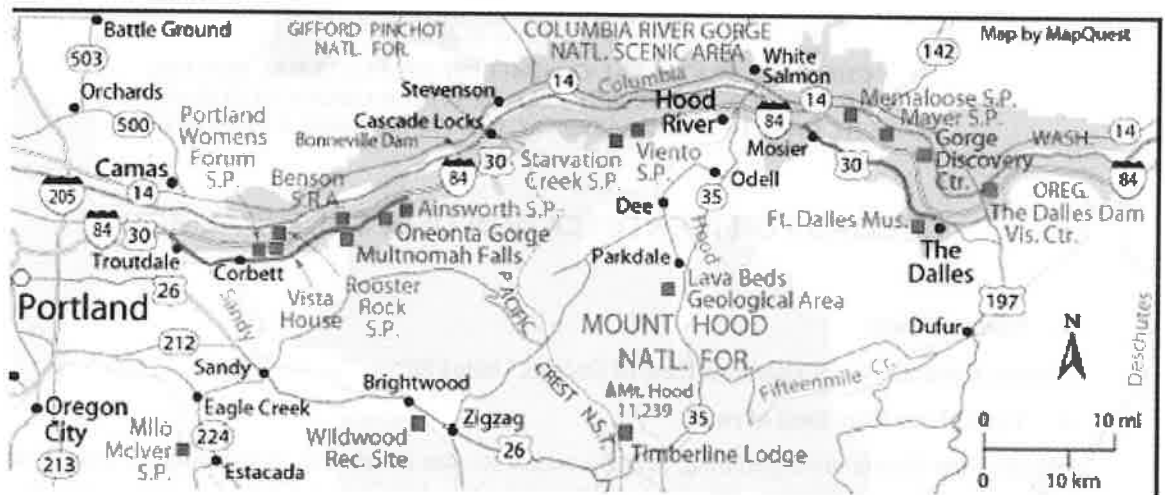
**Mixed (specify)** n/a

### 5. Path of route (include map specifying spatial boundaries), authenticity of route and description of corresponding geographic area

The historic highway route travels west-east parallel to the Columbia River beginning at the Town of Troutdale in the west and terminating in Hood River in the east. The historic highway is within the Columbia River National Scenic Area (293,000 acres/117,200 hectares). The lower (western) segment of the route passes through an area of igneous rock formations, steep cliffs and deep ravines with numerous creeks and streams, and multiple waterfalls that have carved deep fissures in the rock formations as they make their way to the Columbia River. This area is part of the Pacific Northwest rainforest and thickly covered with fir and spruce trees. The upper (eastern) segment of the historic highway encompasses rolling hills and meadows and natural grasslands in addition to fruit orchards. The eastern segment has significantly less rainfall than the lower (western) segment.

The route has been designated an Oregon Historic Byway, an "All-American Road" by the Federal Highway Administration (approximately 20 such routes have been designated in the U.S. Secretary of Transportation), a National Historic Landmark by the U.S. Secretary of the Interior, and a National Historic Civil Engineering Landmark by the American Society of Civil Engineers.





## **6. Approximate length**

(74 miles/118 kilometers)

## **7. Means of transport and forms of locomotion used for journeys**

Automobile use is allowed on approximately 35 miles (56 kilometers) of the route, bicycle and pedestrian use is allowed on the entire restored historic highway. The primary uses are for scenic touring, recreational access, bicycling, hiking and access to Multnomah Falls (the most visited attraction in the State of Oregon).

**Historical means of transport** (scenic automobile touring when the route was first opened in 1915)

**Current means of transport, if any:** automobile, pedestrian, bicycle

## **8. Frequency of use, pace and duration of historical and current journeys along route.**

(via modern automobile, at posted speed and without stops, approximately three hours; historically approximately 5 hours. With stops at view points, hiking all the recreational trails and visiting interpretive sites, approximately two days)

## **9. Main arteries of route**

Historic Columbia River Highway, Interstate 84 (parallel along the Columbia River)

## **10. Milestones or main stages of route**

(Troutdale to Hood River)

## **11. Signals, markers, signs and symbols identifying road and route to be followed<sup>1</sup>**

(The original road alignment, width, curvature and topography remains intact for almost the entire route—this includes 18 historic concrete arch bridges and 7 viaducts. Additionally historic scenic overlooks and Vista House (a comfort station and museum monument) remain. Many of the roads original drainage facilities and most of the roads rock arch safety walls also remain. The landscape is protected by the Columbia River National Scenic Area which protects the same views and vistas as the historic highway enjoyed when first opened in 1915. Multnomah Lodge (a Cascadian-style rustic lodge) is located at the base of Multnomah Falls and offers dining, rest room facilities and a gift shop and has been serving in this capacity unaltered since it first opened.

Historic Columbia River shields identify access to the historic highway from Interstate 84 and local roads in the region. National Scenic Area signs (entering and leaving) identify the boundaries of the Congressionally designated district. 39 interpretive signs provide historical information along the route and each of the three principal managing agencies (Oregon Department of Transportation, Oregon Parks and Recreation and U.S. Forest Service) have established a uniform signage system for use at all historic and recreational properties along the route.

## **12. Points of supply, repairs and rest areas. Sites of quarantine and other waiting periods for reasons of entry, exit or in transit requirements.**

The western terminus of the historic highway is one hour from central Portland (the largest city in Oregon) and offers traveler and visitor supply (gasoline, food, restrooms) at each of the terminus cities (Troutdale and Hood River), at nearby intermittent points, in the Town of Cascade Locks and on the route at Multnomah Lodge and Vista House.

## **13. Historical framework and events relevant to configuration of route**

The Columbia River Highway opened to great acclaim and celebration on July 6, 1915. *Western Highways Builder* magazine proclaimed “the hardy and honest people of Oregon have built the greatest highway in the world...no matter from what angle you consider it, as a transportation artery, as a scenic boulevard, or as an engineering feat.” It was the first highway in the United States specifically designed as a scenic road.

Good Roads promoter Sam Hill and landscape architect Samuel C. Lancaster promoted, financed and designed the road based on the latest construction technology and theory for scenic touring. In 1908 Hill and Lancaster attended the First International Road Congress in Paris and then toured the road networks of Britain, France, Germany and Italy to investigate both modern engineering design and aesthetics before

---

<sup>1</sup> Briefly list these elements, as a more detailed description should be provided in the section “Heritage Contents” included below.

finally settling on the design of the Axenstrasse in Switzerland as a model for their proposed highway along the Columbia River. On their return to the United States, Hill commissioned Lancaster to experiment with road design and construction techniques at his Maryhill Ranch 100 miles (160 kilometers) east of Portland. Construction of the highway began in 1913 with an engineering goal of a maximum five-percent grade, a minimum 200 foot (61 meters) turning radius for all curves and an eighteen-foot-wide (5.5 meters) macadam roadway; and an aesthetic goal established by Lancaster to "take advantage of the magnificent landscape and natural beauty of the region" and to showcase the Columbia River Gorge's "hidden waterfalls and mountain crags, dark fern coves and all else."

#### **14. Period of use**

**Historical use** 1915-1950, scenic route and principal arterial.

**Current use, as appropriate** 1980-present, scenic and recreational route.

#### **15. Significance of route**

**Representative** The first scenic highway designed and constructed for the automobile in the United States, based on modern principles for roadway alignment, gentle grades and scenic beauty. Based on information from the Paris Conference on Roads in 1908 and a survey and analysis of highway design and construction techniques in Britain, France, Germany, Switzerland and Italy.

**Evocative** (of a past culture or civilization, religion, etc.)

**Other**

#### **16. Symbolic value of route**

The Historic Columbia River Highway is symbolic of the American ideal of opening the West to settlement by European cultures; and of the early park and wilderness movement to accommodate access to sites of great beauty to the public in a design and execution that is respectful of the landscape and topography of the region. Most importantly, the historic highway parallels the final route to the Pacific Ocean as explored by the Lewis and Clark expedition (in search of the Northwest Passage) and later the Oregon Trail (an overland trail route from the Mississippi River) that brought pioneer settlers to the fertile valleys of western Oregon. Vista House, at Crown Point, was constructed as a monument to the Oregon Settlers of the Oregon Trail.

#### **17. Relevant rituals**

None

#### **18. Inspirational value**

The Columbia River Gorge is considered one of the most beautiful river valleys in the United States and is situated in the only nationally designated scenic area in the nation. Often referred to as "the Mighty Columbia" this broad river has carved a deep river valley as it makes its final approach to the Pacific Ocean.

#### **19. Dynamics which have been generated by route<sup>2</sup>**

Historically the Columbia River Highway was considered a model of highway engineering and scenic design. After opening in 1915 the route was extensively studied by engineers and landscape architects and is credited with establishing the framework for design and sensitivity of the park roads and parkways of the National Park Service that were constructed in the 1920's and 1930's.

#### **20. Heritage contents<sup>3</sup> (Listing, description and evaluation of elements that bear witness to the exchanges that took place):**

**Material contents: physical elements of heritage**

---

<sup>2</sup> "The cultural worth of a route can be measured both by the dynamics (commercial, philosophical, religious) which it may have generated or favored (transfer of goods, knowledge, know-how) and by the symbolic significance it represents for anyone using it (or for anyone who may have used it, or for anyone referring to it)."

<sup>3</sup> By countries and zones, regardless of the more detailed description to be given in specific records for each route.

The Historic Columbia Highway still possesses most of its original design features including: signature rock arch walls for safety, tunnels modeled on the Axenstrasse in Switzerland, rock viewing platforms, concrete arch bridges and viaducts with elegant balustrades, the Art Nouveau-style Vista House at Crown Point and the Cascadian-style rustic Multnomah Falls Lodge.

#### **Cultural contents of an immaterial or spiritual nature: intangible heritage**

The Historic Columbia River Highway was developed as a showcase feature to demonstrate both the urban sophistication of the City of Portland and its close ties to the natural beauty and resources (timber) of the region. As the young cities of the American West were maturing in the early twentieth century there was a desire to demonstrate (to the older eastern cities in particular) a new level of sophistication and urbanity, and a more progressive attachment to the new century. The state-of-the-art modern highway showcasing the sublime Columbia River and based on European road design encapsulated many of these aspirations in a single project. In addition to Sam Hill, the entrepreneur and principal financier of the Columbia River Highway, Simon Benson, a wealthy hotelier purchased several of the most scenic areas along the route in the early twentieth century and donated these lands (including the 600 foot/182 meters Multnomah Falls) to the City of Portland for their permanent protection and access to the public.

#### **Environmental contents: cultural landscape, impact of natural landscape, etc.**

The Historic Columbia Highway represents a rich and intact cultural landscape representative of the American Environmental Movement of the late nineteenth and early twentieth centuries. The alignment of the road to minimize the disturbance of the landscape and the preservation of or enhancement of views and view corridors is typical of this period. It also represents a period in which the automobile was embraced by Americans as a tool to engage in “wilderness” activities and investigations. The historic highway’s design and the cultural landscape that remains as a result is one of the finest extant examples in the United States of this interest in the natural sciences and natural history that spurred, among other things, the creation of the National Park Service in 1916.

In 1981 the National Park Service conducted a study that identified the Historic Columbia River Highway and its affiliated cultural, landscape and scenic features as a unique national resource and identified strategies for its preservation, restoration and management. One result of this study (and advocacy of the Friends of the Gorge—a non-profit citizen organization) was the passage, in 1986, of the Columbia River Gorge National Scenic Area Act—the first such designation in the history of the United States. The act, encompassing over 293,000 acres of land (117,200 hectares) was designed to protect the unique scenic, cultural, natural and recreational resources of the Gorge—including funds to restore the Historic Columbia River Highway.

As a part of the initial 1981 study, the Historic American Engineering Record of the National Park Service documented and recorded the Historic Columbia River Highway for the archives of the Library of Congress (a subsequent more detailed survey was conducted in the summers of 1994 and 1995). Based on this documentary evidence and public interest, the road was formally listed in the National Register of Historic Places in 1983.

#### **Ownership, management and legal protection of properties making up heritage**

Unlike many of the most scenic roads in the United States, which are owned and managed by the National Park Service, the Historic Columbia River Highway is a state highway owned and maintained by the Oregon Department of Transportation (ODOT). Recognizing the world-class highway resource that was entrusted to their care, the Oregon Department of Transportation established, with the endorsement of the governor, special management policies unique to this one road. The May 17, 1983 policy states: “The Oregon Transportation Commission and its Department of Transportation are dedicated to the goals of preserving and restoring the scenic and unique characteristics, and the historic integrity of the remaining segments of this highway to the extent practical, including use of proper displays and other processes to advise future generations of the significance of this masterpiece.”

To oversee these goals, the Historic Columbia River Highway Advisory Committee was established in 1987. The ten-member committee, with six private citizen representatives and four Oregon government representatives, makes recommendations for the preservation and management of the historic highway. Additionally the Advisory Committee entered into a “Memorandum of Understanding” in 1995 with the governmental agencies with direct responsibility for the historic highway—the Oregon Department of Transportation, the Oregon Parks and Recreation Department, the U.S. Forest Service and the Western Federal Lands Highway Division (a division of the Federal Highway Administration).

One of the most successful applications of this arrangement has been in the development of policies to balance modern safety with historic preservation in the reconstruction and replacement of the safety barrier rails. Not satisfied with the aesthetic properties of the federally approved guardrails available for

use, the Oregon Department of Transportation designed a new barrier based on the design features of the original 1924 barrier rail. Oregon engineers working with the original specifications redesigned the rail by increasing the post size by 2 inches (5 centimeters) and reinforcing the double wooden rail with a steel backing. The barrier, as required by federal law, was then constructed and crash-tested for safety. Today the newly installed wooden barrier rails, which meet modern federal safety standards, are nearly indistinguishable from the original barriers.

#### **State of preservation, authenticity and integrity of heritage properties**

The state of preservation is extremely high. The Historic Columbia River Highway is one of only two historic roads in the United States that has met the high requirements for designation by the U.S. Secretary of the Interior as a National Historic Landmark—the highest domestic preservation designation level available under United States policy. At Crown Point, a sheer rock bluff 700 feet (210 meters) above the Columbia River, restoration of Vista House is nearing completion. Constructed between 1917 and 1918 for a cost of \$100,000 as a comfort station and memorial to the Oregon pioneers, the Art Nouveau-style (the German Jugendstil school, in particular) stone pavilion has been undergoing a \$2 million complete restoration which has included the reconstruction of the ceramic tile roof, the opaque leaded art-glass windows and interior finishes.

#### **21. Degree of participation of inhabitants living in lands crossed by route in the evaluation and preservation of route**

Extremely high. The Historic Columbia River Highway has a long history of citizen advocates arguing for the protection of the scenic beauty of the corridor. It was visionaries such as Sam Hill and Simon Benson that argued in the early twentieth century for a world-class highway facility and it was local citizen advocates in the 1980's that pressed the State of Oregon to secure listing of the historic highway in the National Register of Historic Places. Under United States law and custom it is extremely difficult to achieve the designations the Historic Columbia River Highway and the Columbia River Gorge have received without demonstrated citizen interest and participation. In fact, it was citizen activists, through the Friends of the Gorge organization that finally convinced a reluctant President Regan to sign the legislation establishing the Columbia River Gorge National Scenic Area. Today six of the ten members of the Columbia River Highway Advisory Committee are local residents as mandated by Oregon state law and all proposed developments under the Columbia River Gorge Management plan must be reviewed through a public participation process.

#### **22. Degree of participation of authorities of country concerned in the evaluation and preservation of route. Potential to gain their interest.**

The United States Department of the Interior (National Park Service, Historic American Engineering Record, National Register Office), the U.S. Forest Service and the Western Federal Lands Highway Division have all been actively engaged in the preservation, protection and management of the Historic Columbia River Highway in partnership with the Oregon State Departments of Transportation and Parks and Recreation. Combined, these offices and agencies have undertaken many of the surveys, inventories and studies that have been recommended by citizen activists or the Advisory Committee or have been required for various federal designations. Additionally, the federal agencies have been a significant source of funding for preservation activities, land management and recreational development—supplementing state budgets and staff.

#### **23. Other similar routes**

Going-to-the-Sun Highway, Montana  
Blue Ridge Parkway, North Carolina and Virginia  
Park Roads, Acadia National Park, Maine

#### **24. References (historic, cultural, religious, etc.)**

Lewis and Clark Expedition  
Oregon Trail  
Good Roads Movement

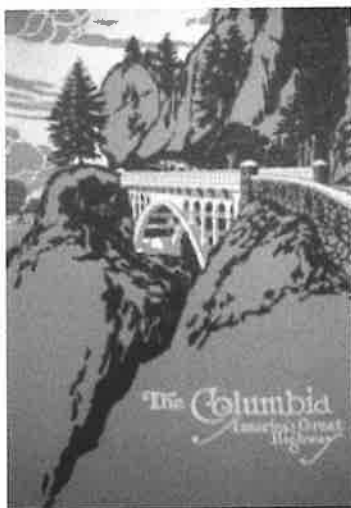
#### **25. Previously conducted and ongoing studies and research work**

1981, National Park Service scenic analysis and inventory, Columbia River Gorge  
1983, National Register of Historic Places nomination for the Historic Columbia River Highway  
1981, 1994 and 1995, Historic American Engineering Record documentation of the Historic Columbia River Highway for the archives of the Library of Congress

## 26. Bibliography

- Hadlow, Robert W., *Elegant Arches, Soaring Spans*, C.B. McCullough, Oregon's Master Bridge Builder, Corvallis, Oregon: Oregon State University Press, 2001.
- Hewes, Laurence Isley, *American Highway Practice*, 2 volumes, New York: Wiley and Sons, 1942.
- Marriott, Paul Daniel, *From Milestones to Mile-Markers, Understanding Historic Roads*, Washington, DC: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, 2004.
- Marriott, Paul Daniel, *Saving Historic Roads: Design and Policy Guidelines*, New York: Wiley and Sons, 1998.
- McClelland, Linda Flint, *Building the National Parks, Historic Landscape Design and Construction*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1998.
- U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *America's Highways, 1776-1976*, Washington, DC: U.S. Government Printing Office, 1976.
- U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, *Summary Report on Aesthetic Bridge Rails and Guardrails*, FHWA-SA-91-051, Washington, DC, 1992.
- Williams, Ira A., *Geologic History of the Columbia River Gorge, As Interpreted from the Historic Columbia River Scenic Highway*, Salem: Oregon Historical Society, 1991.
- Zapatka, Christian, *The American Landscape*, New York: Princeton Architectural Press, 1995.

## 27. Photographs



Book Cover

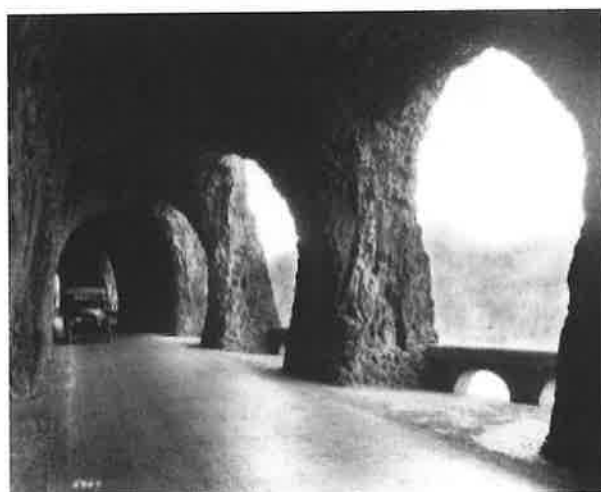
The Columbia, America's Great Highway



CRH, Shepperd's Dell Bridge



CRH, Latourell Falls



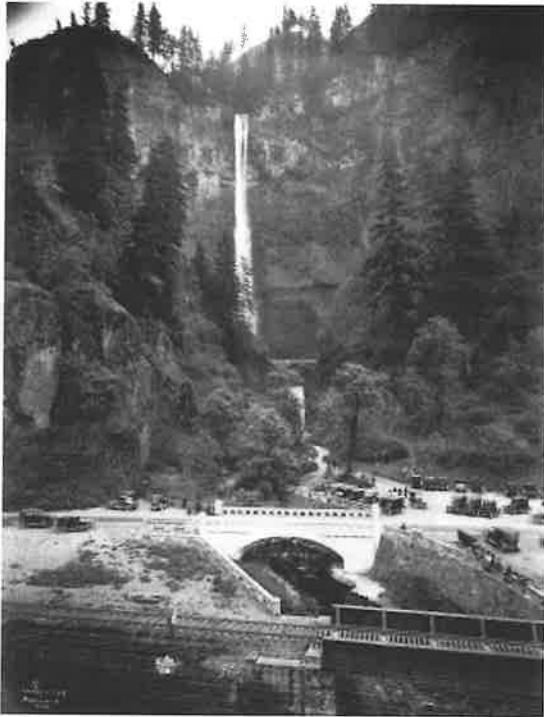
CRH, Mitchell Point Tunnel



CRH, Shepperd's Dell Bridge



CRH, Multnomah Falls Lodge



CRH, Multnomah Falls and Bridges



CRH, Twin Tunnels



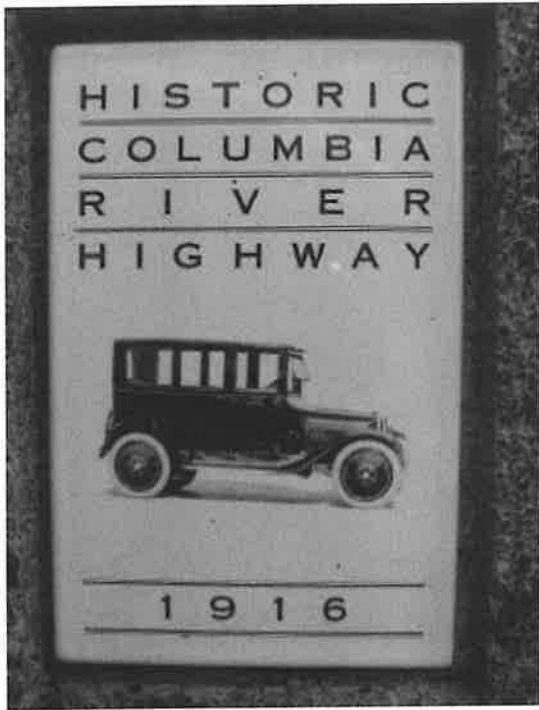
CRH, Shepperd's Dell Bridge



CRH, Wahkeena Falls Parking



CRH, Vista House Memorial



Columbia River Highway, Interpretive Sign Marker



HCRH, Approaching Shepperd's Dell Bridge



HCRH, Columbia River Highway, Bishop's Cap



HCRH, Horsetail Falls





HCRH, Chanticleer Point 2



HCRH, Chanticleer Point 1



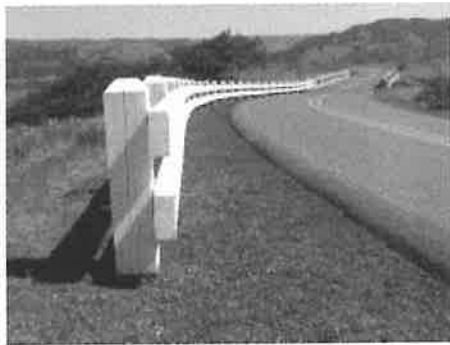
HCRH, From Vista House



HCRH, Gutter Restoration, Figure Eights



HCRH, Gutter Restoration



HCRH, Mosier to The Dalles



HCRH, National Historic Landmark



HCRH, Rowena Loops



HCRH, Shepperd's Dell Bridge 1



HCRH. Multnomah Falls. Lower Falls



HCRH. Shepperd's Dell Bridge 2



HCRH, Twin Tunnels 1



HCRH, Twin Tunnels 2



HCRH, Wahkeena Falls



HCRH, Wakeena Falls



Multnomah Falls



Multnomah Falls Plaza



Multnomah Falls and Lodge



Columbia River Gorge and Vista House 2



Columbia River Gorge and Vista House 1



Columbia River Gorge and Vista House 3



Vista House Before Restoration



Vista House Restoration 3



Vista House Restoration 1



Vista House Restoration 2



Vista House Restoration 4



Vista House Restoration 5



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR A PROJECT TO PROMOTE A CULTURAL ROUTE

### 1. Name of project

Historic Columbia River Highway: Restoration, Rehabilitation, Repair and Reconstruction of the 1915-1922 Highway.

### 2. Definition of primary and secondary objectives sought by project (scientific, cultural, social, economic or other objectives; Specify in each case)

Primary objective: Preservation of a significant cultural resource representative of highway design and construction in the early twentieth century and symbolic of the goals and views of the environmental movement.

Secondary objective: Preservation of a resource rich in archaeological resources likely to yield scientific information about the construction processes, techniques and materials of early automobile roads.

### 3. Framework under which project is included (private, public; national, regional, international)

Public, national/regional

### 4. States, regions and communities affected by project. Degree of participation (or expectations) of each

United States of America, State of Oregon. The State of Oregon has a record of nearly 25 years of exemplary stewardship on the Historic Columbia River Highway. The Oregon Department of Transportation was instrumental in preparing the nomination request for the 2002 designation of the Historic Columbia River Highway as a National Historic Landmark (the highest domestic preservation recognition in the United States) and is the lead agency coordinating efforts among the Department of Parks and Recreation, U.S. Forest Service and Western Federal Lands Highway Division of the U.S. Department of Transportation.

### 5. Participation of inhabitants living in lands crossed by route

By both state law and federal law require all statewide and federal preservation designations must result from a public participation process. It should be noted that the earliest designations in the historic highway corridor, the National Register of Historic Places listing of the Historic Columbia River Highway in 1983 and the Columbia River Gorge National Scenic Area Act of 1986 were both initiated by citizen advocates. Today, public participation is guaranteed through the Historic Columbia River Highway Advisory Committee.

### 6. Public and private bodies taking part in project and function of each

Oregon Department of Transportation, owner and manager of the historic highway

Oregon Department of Parks and Recreation, owner and manager of state parks and recreation trails along the historic highway

Oregon State Historic Preservation Office, oversight for federal requirements related to National Register of Historic Places and National Historic Landmark properties.

U.S. Forest Service, owner and manager of forest lands adjacent to the historic highway, responsible for oversight of new development in the National Scenic Area (non-urban areas) and manager of recreational lands.

Western Federal Lands Highway Division (U.S. Department of Transportation), provides technical assistance and funding for the historic highway due to its status as a "Forest Highway" serving the adjacent lands of the U.S. Forest Service

Columbia River Gorge Commission, bi-state governmental oversight body with representatives from both Washington State and Oregon, and the six county governments in which the National Scenic Area is

located. Charged with ensuring that state and local policies for development and preservation are coordinated.

Historic Columbia River Highway Advisory Committee, advisory body of six citizen representatives and four state government representatives that make recommendations for the management and preservation of the historic highway.

#### **7. Means of funding for project (specify)**

Oregon Department of Transportation, Federal Highway Appropriation and state transportation funds  
National Scenic Byways Program (Federal Highway Administration), project grants  
Federal Highway Administration Transportation, enhancement grants (used for historic preservation, planning and landscape conservation)  
Western Federal Lands Highway Division (U.S. Department of Transportation), forest road grants  
U.S. Forest Service, Scenic Area management program funding

#### **8. Logistic resources (specify)**

National Park Service  
America's Byways Resource Center, Minnesota  
National Scenic Byways Program (Federal Highway Administration)  
Advisory Council on Historic Preservation (Federal, Executive Branch)  
The Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties with Guidelines for the Treatment of Cultural Landscapes

#### **9. Phases of project implementation, status (initial, final, etc.) and planned duration**

Mosier Twin Tunnels, restoration (\$11.9 million) of Axenstresse (Switzerland) inspired tunnels for bicycle and pedestrian use, completed, 2000

Interpretive panels (39 signs) explaining historic highway's construction and design (\$364,000), completed 2000

Vista House restoration (\$2 million), final phases, planned reopening Fall 2004

Restoration of historic highway gutters and drainage system, initial phase (planning) project start Spring 2005 (\$500,000 committed to the project start from Western Federal Lands Highway Division).

#### **10. Conceptual and methodological basis for project**

Restore, as fully as possible all the historic features of the historic highway and its cultural landscape while making improvements for safety and access as required by modern use. These include the redesign of historic barrier rails with steel reinforcing to meet modern crash requirements for safety and the construction on new trail heads and recreational access corridors to reduce pressures of "overuse" on popular hiking and scenic features.

The overall goal is to ensure that all the remaining segments of the historic highway are either available for scenic driving (as originally designed) or available for bicycle and pedestrian use for those segments no longer accessible to automobiles. The Historic Columbia River Highway is viewed as an exceptional scenic and engineering triumph and as the principal access point to many of the cultural, archaeological natural and recreational features of the Columbia River Gorge.

#### **11. Technical team and professionals involved in project (specify)**

The technical team includes

Vista House restoration: Robert Hadlow, Chief Historian Oregon Department of Transportation; Jeanette Kloos, Scenic Area Coordinator, Oregon Department of Transportation; Diana Ross, landscape architect/scenic area coordinator, U.S. Forest Service; (and restoration firms with expertise in stone repair, glass and roofing)

Gutter restoration: David Sell, George Fekaris, civil engineers, Western Federal Lands Highway Division.; Robert Hadlow, Oregon Department of Transportation

Trail enhancements/recreational access: David Sell, Western Federal Lands Highway Division; Diana Ross, U.S. Forest Service; (with Historic Columbia River Highway Advisory Committee)

#### **12. Plans envisaged in project**

Increased access to sites of recreational, natural, scenic, cultural and historic interest

Accommodation of visitors with disabilities (hearing, sight, mobility)

Awareness of cultural diversity through interpretation (Native American traditions and archaeological sites, the Women's movement, migrant and immigrant labor associated with railroad construction in the corridor, and prison labor that constructed segments of the historic highway).

**13. Studies, actions and research work conducted and underway (specify scope and content)**

1981, National Park Service scenic analysis and inventory, Columbia River Gorge  
1983, National Register of Historic Places nomination for the Historic Columbia River Highway  
1981, 1994 and 1995, Historic American Engineering Record documentation of the Historic Columbia River Highway for the archives of the Library of Congress  
2003, Inventory of historic gutters and drainage systems ongoing, Plan to open remaining closed historic highway segments for pedestrian and bicycle use.

**14. If appropriate, references describing major aspects included in practical implementation of project**

The provision of handicapped access to all the major scenic sites and attractions has been a difficult task due to the rugged terrain of the western segment of the historic highway. Wheelchair accommodation at Vista House is still being studied due to the unique design of the structure and its prominent location along the highway. In the summer of 2004 the Oregon State Historic Preservation Office convened a meeting with representatives of the Transportation Department, Parks and Recreation, Western Federal Lands Highway Division, U.S. Forest Service and local governments to conduct a workshop with representatives with specialized training in handicapped accessibility, the National Park Service and representatives of Oregon's disabled community to discuss the best way to provide access to the historic structure—several design alternatives are currently being studied.

**15. Types of use that project aims to recover or introduce**

Recover scenic pleasure driving with views and scenic overlooks to the segments of the historic highway accessible to automobile travel, and restore to 1915-22 the remaining highway segments for bicycle and pedestrian use. Introduce new recreational activities and scenic attractions to reduce overcrowding on existing popular destinations and introduce the public to ecosystems and cultural landscapes that were not considered as desirable when the historic highway opened (the arid grasslands of the interior).

**16. Existing, planned and potential financial resources for use of route and potential users**

The historic highway and public lands are accessible to the public for general use for no charge. Donations are accepted at Multnomah Falls and at Vista House to supplement public financing.

**17. Expected major benefits (and side benefits, if appropriate)**

First, and foremost, the projects have been designed to preserve, protect and stabilize the historic resources of the Columbia River Highway. With many of the original materials and finishes nearing the end of their life expectancy or in need of deferred maintenance (during the 1950's to 1970's) the comprehensive approach to the historic highway is ensuring that original designs, materials and craftsmanship are preserved for future generations. The analysis and study of the historic highway and corridor for preservation has raised additional needs (side benefits) for enhanced access to recreational and scenic sites, this information has been incorporated in the general management plan and has greatly enhanced recreational access as a side benefit.

**18. If appropriate, achievements to date**

Restoration and reopening of the Mosier Twin Tunnels for pedestrian and bicycle access.  
Replacement of all non-contributing steel guardrail with redesigned wooden barrier rails based on the historic 1924 design, but reinforced to meet modern crash requirements.  
Redesign of public access to lower Multnomah Falls to accommodate wheelchairs.  
Installation of highway history interpretive panels and interpretive materials (brochures, history summaries)

**19. Mandatory requirement: Complete and attach the Record for Identification of a Cultural Route using the form prepared by the CHIC/ICCR of ICOMOS**

Record of Identification for Historic Columbia River sent as a separate file.







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTORY RECORD for CULTURAL LANDSCAPES

**DESIGNATION:** Historic Columbia River Highway

**COUNTRY:** United States

**POLITICAL ADMINISTRATIVE LOCATION** (State, Autonomous Community or Region, Province, County, Municipality, etc.)

State of Oregon  
County of Multnomah  
County of Hood River  
County of Wasco

### MAP OF LOCATION

See Identification Record

Topographic map number: \_\_\_\_\_ (scale 1:50 000)

Aerial photography coordinates: \_\_\_\_\_

### GEOGRAPHICAL POSITION

The highway varies in location and altitude throughout its 74 mile (118 kilometer) length, measurements are provided for Multnomah Falls Lodge, the symbolic centerpoint and most visited site.

Latitude: 45.5760 N

Longitude: 122.1154 W

Altitude: 120 ft

**ENVIRONMENTAL CONDITIONS** (temperature, climate, humidity, sunshine, prevailing winds, etc.)

The rainfall varies significantly through the Columbia River Gorge, from 36 inches of annual precipitation at the western end near Troutdale, climbing to about 75 inches near the crest of the Cascade Mountains, near Cascade Locks, decreasing to 12 inches near The Dalles. Low temperatures in January average 33 degrees (1 degree Celsius) in Troutdale and 29 (-1 degree Celsius) in Hood River; high temperatures in August average 81 (28 degree Celsius) in Troutdale and 87 (30 degrees Celsius) in Hood River. Prevailing winds are from the west in the spring, summer and fall and from the east in winter. From west to east there are four different vegetation zones, dependent partially on elevation, including deciduous woodland, coniferous woodland, Oak-Pine woodland and grassland. Troutdale and Cascade Locks have frequent, light rain (temperate rain forest), while The Dalles is sunny and dry most of the year.

### ECOGEOGRAPHICAL CHARACTERISTICS

**Soil:** Soil types vary from solid rock with no vegetation to soils suitable for grazing, to excellent fruit growing soils, to productive truck-farms.

**Vegetation:** (Specify indigenous species and, if appropriate, endangered or vulnerable species, etc.)

The Columbia River Gorge includes many Threatened, Endangered and/or endemic species, including Barrett's Penstemon, Oregon Sunshine, Columbia Desert Parsley; eight hundred plant species are found in the Gorge, of which 58 are considered rare or endangered. There are 16 endemic species of plants. Wildflower tours of the HCRH are common in the spring. A 300-page field guide to wildflowers of the Gorge is available for purchase at gift shops within the area. In this book, author and native plant expert, Russ Jolley describes the Gorge as follows: "It is no wonder that a marvelous diversity of plant species is packed into this sea-level pass through the Cascade Mountains. Only about fifty miles separate the temperate rain forest at Bonneville Dam (average annual precipitation, seventy-five inches) from the arid

grasslands at Celilo (average annual precipitation, twelve inches). Furthermore, even as far up-river as The Dalles, the Columbia River is less than one hundred feet above sea level, while elevations reach three and four thousand feet on both sides of the Gorge, adding to the diversity of habitat and thus the diversity of plant species."

**Fauna: (Specify indigenous species and, if appropriate, endangered or vulnerable species, etc.)**

The Columbia River Gorge includes many Threatened, Endangered and/or endemic species, including Bald Eagles, Peregrine Falcons, Snake River Salmon, Larch Mountain Salamander and many more. Of the large mammals, elk, deer, black bear, and cougar occur in various parts of the Gorge. Other mammals include bobcat, coyote, fox, weasel and beaver. Birds include quail, pheasant, grouse, and many species of waterfowl.

**Topography and geology:**

The Columbia River Gorge was "Crafted by Cataclysm", as described in the book by that name. The forces that crafted it included extensive volcanic activity creating the columnar basalt cliffs and the Bretz flood - huge walls of water released during the last ice age from glacial lakes near Missoula, Montana that removed top soil and deepened the channel of the Columbia River. Portland State University professor John Elliot Allen summarized this activity: "The geologic evolution of the Columbia River Gorge is a result of 40 million years of predominantly volcanic activity. But it also involves faulting, folding, uplift and subsidence, erosion and sedimentation, repeated northward movement of the {Columbia River} valley, a period of cataclysmic flooding, and finally extensive landsliding. The Gorge thus exhibits a remarkable diversity of geologic events matched by few other places in North America." The results of these events are visible and have been the subject of educational geologic tours (including the self guided tour described in Ira William's' 1915 book, which has recently been republished).

The Columbia River cut its way through the Cascade Range by eroding a 60 to 70 mile long, almost straight gorge with sharply raising escarpments of up to 3,000 feet above a river that ranges from ¼ to 1-1/2 miles in width. The Cascade Range affects climate, flora, and fauna in the region. In addition, Crown Point, towering 733 feet above the Columbia River, is a National Natural Landmark. The promontory provides a strategic vantage point for observing a classic illustration of riverine processes. The Gorge is a perfect location to study geology, including volcanism and the work of ice age floods.

**Ecosystem(s):**

Pacific Northwest Rainforest  
Arid high country

**Environmental degradation (High, medium, low, nonexistent)**

Low to nonexistent. Planned as a scenic driving/touring route, the Historic Columbia River Highway was designed by landscape architect Samuel C. Lancaster based on the design traditions of the great scenic driving routes of Europe and modeled particularly on the Axenstrasse in Switzerland. The majority of the viewshed from the historic highway remains intact and the structures and management provisions of the Columbia River Gorge National Scenic Area (1986) insure that the greatest of care and attention is given to the historic views and scenic vistas within the corridor. Interstate 84 (construction beginning in the 1950's) did generate some fill activity in the Columbia River and the loss of some wetland areas—in general the expressway (designed with scenic components at the time) has settled well into the landscape, prohibits outdoor advertising (billboards) and has no ancillary development within the scenic area. Several of the fill sites in the river have since become publicly accessible recreation lands (such as Rooster Rock State Park).

**LANDSCAPE ENVIRONMENT**

**Natural (sea, river, lake, land, mixed, garden). Define its characteristics and values.**

The Columbia River cut its way through the Cascade Range by eroding a 60 to 70 mile long (96-112 km), almost straight gorge with sharply raising escarpments of up to 3,000 feet above a river that ranges from ¼ to 1-1/2 miles (.4-2.4 km) in width. The Cascade Range affects climate, flora, and fauna in the region.

**Urban (description of environment with approach roads, buildings, facilities and services)**

The cultural landscape of the Historic Columbia River Highway has one urban area, the City of Hood River, where the highway is flanked by residential and commercial buildings, mostly built around 1900.

**Industrial (description of environment with approach roads, buildings, facilities and services)**

There are no industrial/commercial enterprises or developments within the Columbia River National Scenic Area or along the Historic Columbia River Highway.

**Other**

Not applicable.

**Degree of Protection of Landscape Environment:**

High.

The state of landscape preservation is extremely high. The Historic Columbia River Highway is one of only two historic roads in the United States that has met the high requirements for designation by the U.S. Secretary of the Interior as a National Historic Landmark—the highest domestic preservation designation level available under United States policy.

The Historic Columbia River Highway represents a rich and intact cultural landscape representative of the American Environmental Movement of the late nineteenth and early twentieth centuries. The road's alignment, which minimizes the disturbance of the landscape and the preservation of or enhancement of views and view corridors, is typical of this period. It also represents a period in which the automobile was embraced by American's as a tool to engage in "wilderness" activities and investigations. The historic highway's design and the cultural landscape that remains as a result is one of the finest extant examples in the United States of this interest in the natural sciences and natural history that spurred, among other things, the creation of the National Park Service in 1916.

In 1981 the National Park Service conducted a study that identified the Historic Columbia River Highway and its affiliated cultural, landscape and scenic features as a unique national resource and identified strategies for its preservation, restoration and management. One result of this study (and advocacy of the Friends of the Gorge—a non-profit citizen organization) was the passage, in 1986, of the Columbia River Gorge National Scenic Area Act—the first such designation in the history of the United States. The act, encompassing over 293,000 acres of land (117,200 hectares) was designed to protect the unique scenic, cultural, natural and recreational resources of the Gorge—including funds to restore the Historic Columbia River Highway.

**TYPE OF CULTURAL LANDSCAPE AND CHARACTERISTICS**

**Type of cultural landscape:**

Designed landscape associated with a historic scenic/touring highway of the early twentieth century.

The Historic Columbia River Highway, and its associated designed landscape, was a technical and civic achievement of its time, successfully mixing sensitivity to the magnificent landscape with ambitious engineering. In the HCRH, Lancaster emulated the European style carriage roads in the Columbia River Gorge, while also designing and constructing a highway to advanced engineering standards. Throughout the route, Lancaster and subsequent locating engineers held fast to a design protocol that he developed after years of practical engineering experience and experimentation. It included accepting no grade greater than 5 percent, nor laying out a curve with less than a 200-foot (320 km) turning radius. The use of reinforced-concrete bridges, combined with masonry guard walls and retaining walls, both on the road and on associated pedestrian trails, brought together the new with the old—the most advanced highway structures with the tried and tested, and all made by hand.

In setting design standards for the Historic Columbia River Highway, Samuel Lancaster wore the hats of engineer and landscape architect. He artfully created an engineering achievement sympathetic to the natural landscape and in doing so made the Columbia River Gorge's idyllic natural setting accessible to tourists without unduly marring its beauty. Lancaster's HCRH truly embodied the National Park Service's "Lying Lightly on the Land" philosophy, but a full decade before the concept was adopted for NPS roads and trails.

**Designed landscape**

Cultural landscape based on the highway alignment and setting to provide views and access to sites of great natural beauty or recreational interest designed by Samuel C. Lancaster, landscape architect.

**Organically evolved fossil or continuing landscape**

Not applicable

**Associative landscape**

Not applicable

**For designed landscapes such as historic, botanical or other gardens, describe characteristics of design, type of plants, decorative, sculptural, hydraulic elements, buildings.**

Samuel C. Lancaster and others who laid out the Historic Columbia River Highway envisioned it, in part, as the line that connected the dots, so to speak, in the Columbia River Gorge. The “control points,” or “beauty spots” as Lancaster called them, were the natural wonders—the waterfalls, the rock formations, the abundant vegetation—often tucked away in alcoves or side canyons, or scenic vistas. These resources made this section of the river inviting to late-19th- and 20th-century tourists who ventured up the Gorge from Portland on steamboats and excursion trains. As part of his plan, Lancaster employed the “Lying Lightly on the Land” philosophy a decade before the term had been coined and before the National Park Service had put the policy in place.

At many locations, one finds pedestrian trails taking off from the shoulder of the Highway and leading to waterfalls or vistas. They were not an afterthought, but were part of Lancaster’s plan to take visitors to the Gorge’s scenic wonders. His designed landscapes often include masonry guard walls that are reminiscent of the walls seen along the Highway. The USDA Forest Service also created several improved day use picnic areas—some of the first in the United States—along the Highway.

**For evolved fossil landscapes, describe archeological components, buildings or other man-made elements, vestiges of ancient agricultural or other productions on the natural landscape, land uses, etc.**

Not applicable

**For evolved continuing landscapes, describe forms of agriculture or other traditional productions and their effects on the landscape, land uses, persistence of traditional instruments of production, transport, storage, isolated buildings or domestic, industrial or other ensembles, hydraulic, energy systems.**

Not applicable

**For associative landscapes, describe the natural components (mountains, rivers, caves or other) of the landscape that may be associated with beliefs, ancestral or traditional religious worship or rituals, as well as the elements built by man that are part of the system, such as commemorative monuments, landmarks, markers, buildings or ensembles such as sanctuaries or others.**

The Columbia River was associated with life and ritual by the Native peoples that fished and traveled along the waters and also as a point of convergence. Most Native peoples lived on the north shore of the river due to the greater presence of sunlight, particularly in the winter months. The first recorded visit of the gorge by visitors of European descent was during the Lewis and Clark expedition (1804) during a survey of western North America and an attempt to locate the fabled Northwest Passage—sought by European explorers for centuries. It was later the site of the Oregon trail during the period of westward expansion. Vista House commemorates the Oregon pioneers who descended from the arid highlands into the fertile valleys.

## **HISTORIC-CULTURAL SIGNIFICANCE**

**Major historic stages (First inhabitants, stage(s) of colonization –if appropriate– in recent centuries, recent years)**

There has been a human presence in the Gorge for at least 10,000 years. Fishing at Celilo Falls and trading drew many tribes and bands to this area. Lewis and Clark described many of these people during their travels through the Gorge in 1805 and 1806. The near-sea-level route through the Cascade Range, provided by the Columbia River, was a natural transportation route for the Native Americans, Lewis and Clark and the later travelers on the Oregon Trail.

Transportation through the Columbia Gorge gradually changed from dugout canoes with portages at the rapids of the cascades, to steamboats, to portage railroads, to transcontinental railroads, to two-lane highways on both sides of the river, and finally to the four-lane Interstate 84. Ferries across the river were replaced with bridges at Hood River (1918), Cascade Locks (1925) and eventually, The Dalles. The construction of the Historic Columbia River Highway and Interstate 84 included strong emphasis on preserving and highlighting the dramatic scenery of the Gorge. Sam Lancaster first found the “beauty spots” in the Gorge and then determined how to bring the HCRH to these spots to show them to their best advantage. Before construction began on Interstate 84, a nationally known landscape architect was brought in to determine the location of the highway, so that views would be provided to the travelers.

The greatest change in the Columbia River Gorge was probably the construction of the Bonneville Dam in 1937 and The Dalles Dam in 1960. This changed the swift flowing river into a series of lakes. This caused a resurgence in river transportation and the emergence of electric power generation.

### **Current**

The Historic Columbia River Highway possesses an extraordinary integrity to the period of construction. All of the western 21.6 miles, from Troutdale to Dodson, is on its original alignment except at Oneonta Gorge Creek, where in 1948 it was slightly realigned to bypass Oneonta Tunnel and crosses Oneonta Gorge Creek on a 1948 reinforced-concrete girder span. All of the engineering features associated with this portion of the highway, including the original Oneonta Gorge Creek Bridge, the Oneonta Tunnel, and Interstate 84's Toothrock Tunnel, are intact.

Portions of the HCRH between Dodson and Hood River were sacrificed in the 1950s, 1960s, and 1970s for construction of the water-level route that became Interstate 84. Those discontinuous segments that remain between Dodson and Hood River, however, possess much of their original integrity, including masonry walls, bridges, viaducts, and pavement. The Oregon Department of Transportation is restoring several of these segments for non-motorized use.

### **NATURAL-HISTORIC SIGNIFICANCE**

#### **Geological formation**

The volcanic Columbia River Basalt forms the basis of the Columbia River Gorge cliffs, sometimes reaching thicknesses of over one mile. This landscape was carved by the Ice Age (Bretz or Missoula) floods of the Pleistocene Era. Ice dam failures released 2,000-foot walls of water; these floods are the largest known floods on Earth in the last two million years. The terrain is further complicated by plate tectonics, with the North American Plate and the Pacific plate colliding to produce synclines and anticlines and the volcanos of the Cascade Range.

Crown Point, towering 733 feet above the Columbia River, is a National Natural Landmark. The promontory provides a strategic vantage point for observing a classic illustration of riverine processes

### **PRESERVATION**

#### **EXISTING HERITAGE ELEMENTS**

**Cultural elements (list, description, specific declarations if any, other details of interest for their cataloging and identification).**

Historic Columbia River Highway declaration/designations:

National Historic Landmark, 2000

Columbia River Gorge National Scenic Area, 1986

National Register of Historic Places, 1983

National Historic Civil Engineering Landmark, 1984

Centennial Landscape, American Society of Landscape Architects, 1999

#### *Vista House:*

Constructed between 1917 and 1918 for a cost of \$100,000 as a comfort station and memorial to the Oregon pioneers, the Art Nouveau-style (the German Jugendstil school, in particular) stone pavilion has been undergoing a \$2 million complete restoration which has included the reconstruction of the ceramic tile roof, the opaque leaded art-glass windows and interior finishes. Located at Crown Point, a sheer rock bluff 700 feet (210 meters) above the Columbia River, restoration of Vista House is nearing completion.

#### *Multnomah Falls Lodge:*

Designed by prominent Portland architect A. E. Doyle, the Multnomah Falls Lodge was constructed by the city of Portland in 1925-26. Wealthy Oregon businessman Simon Benson, a major promoter and benefactor of the original Columbia River Highway, donated the area around Multnomah Falls, including the Lodge site, to the city of Portland in 1915. The lodge was intended to capitalize on the booming tourist trade through the Columbia Gorge and remains a very active recreation area. Designed in the Cascadia style, the lodge was constructed by the Waale-Shattuck Company for a cost of \$40,000. The Multnomah Falls Lodge was. The stone lodge was designed by prominent Portland architect, A.E. Doyle, in the Cascadia or National Park style and built by the Waale-Shattuck Company for \$40,000. The lodge, falls, footbridge and the trail system to the top of Multnomah Falls are listed in the National Register of Historic Places in 1981.

#### *Multnomah Falls:*

Multnomah Falls is reportedly the second highest year-round waterfall in the USA. The water of the Falls drops 620 feet (188 meters) from its origin on Larch Mountain. The wheelchair-accessible walkway to the main plaza viewing area was destroyed by flooding in 1996 and was rebuilt in 2003. A hiking trail continues from the plaza area to the Benson Footbridge, over the lower falls, and ,about a mile farther, to the top of the waterfall.

#### *Mosier Twin Tunnels:*

Based on the tunnels on the Axenstrasse in Switzerland, the Mosier Twin Tunnels have been reopened to the public as part of the Historic Columbia River Highway State Trail after a restoration and safety enhancement project totaling over \$11 million. The restored tunnels (they had been closed and filled with debris) provide portals to enjoy the spectacular Columbia River and allow light into the tunnels. Interpretation and a information center were included as a part of the restoration effort.

#### **Natural elements of heritage significance (list, description, specific declarations if any, other details of interest for their cataloging and identification).**

Multnomah Falls, 620 foot (188 meters), two-tiered waterfall, is the most visited natural site in Oregon. Latourell Falls, located in Guy W. Talbot State Park, is another plunge waterfall, at 249-feet (75 meters). Sheppards Dell Falls is a tiered fall, with the upper falls 35-50 feet and the lower falls 40-60-feet. Wahkeena Falls is also a tiered fall, 242 feet. Horsetail Falls is 176 feet (53 meters). All of these falls are visible from the Historic Columbia River Highway. There is a walkway from the road to each of these waterfalls, with footbridges over portions of Multnomah and Wahkeena falls.

#### **STATE OF PRESERVATION (Good, fair, poor. Specify)**

Good.

The state of preservation is extremely high. The Historic Columbia River Highway is one of only two historic roads in the United States that has met the high requirements for designation by the U.S. Secretary of the Interior as a National Historic Landmark—the highest domestic preservation designation level available under United States policy.

#### **OWNERSHIP AND CURRENT STATUS (Owned by..., abandoned, etc. Specify)**

The Historic Columbia River Highway is owned by the Oregon Department of Transportation. Adjacent park and recreation lands are owned and managed by the Oregon Department of Parks and Recreation and the U.S. Department of Agriculture, Forest Service. A “Memorandum of Understanding” among the principal management agencies operating on or along the historic highway ensures coordination and communication (Oregon Department of Transportation, Oregon Department of Parks and Recreation, U.S.D.A. Forest Service, Western Federal Lands Highway Division of the Federal Highway Administration, with the Historic Columbia River Highway Advisory Committee).

#### **AUTHENTICITY**

The cultural landscape of the Historic Columbia River Highway retains the majority of its 1915-1922 design features (views, rainforest landscape, grassland landscape, view corridors to waterfalls and the Columbia River, viewing platforms and overlooks, farmlands and orchards). The Historic Columbia River Highway still possesses most of its original design features including: signature rock arch walls for safety, tunnels modeled on the Axenstrasse in Switzerland, rock viewing platforms, concrete arch bridges and viaducts with elegant balustrades, the Art Nouveau-style Vista House at Crown Point and the Cascadian-style rustic Multnomah Falls Lodge.

#### **INTEGRITY (Partial losses, reconstructions, etc.)**

Extremely high.

The Historic Columbia River Highway possess the majority of its original 1913-22 design features and elements on the remaining highway segments (approximately 19 miles were lost due to construction of the expressway in the early 1950's). Approximately 35 miles (56 kilometers) of the historic highway remains accessible for scenic driving. The remaining segments have been restored and opened to the public as part of the Historic Columbia River Highway State Trail, or are in various stages of analysis or restoration for eventual reopening as part of the pedestrian and bicycle trail. In all areas nearly all the historic bridges, viaducts and stone arch safety walls remain in addition to the original roadway width, alignment and location.

#### **LEGAL PROTECTION AND RESPONSIBLE ADMINISTRATION (Local, regional, national, worldwide)**

The cultural landscape of the Historic Columbia River Highway is highly protected by the laws, policies and guidance associated with its status as a National Historic Landmark and a National Scenic Area and administered at the local level by the following:

Oregon Department of Transportation, owner and manager of the historic highway

Oregon Department of Parks and Recreation, owner and manager of state parks and recreation trails along the historic highway

Oregon State Historic Preservation Office, oversight for federal requirements related to National Register of Historic Places and National Historic Landmark properties.

USDA Forest Service, owner and manager of forest lands adjacent to the historic highway, responsible for oversight of new development in the National Scenic Area (non-urban areas) and manager of recreational lands.

Western Federal Lands Highway Division (Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation), provides technical assistance and funding for the historic highway due to its status as a "Forest Highway" serving the adjacent lands of the U.S. Forest Service

Columbia River Gorge Commission, bi-state governmental oversight body with representatives from both Washington State and Oregon, and the six county governments in which the National Scenic Area is located. Charged with ensuring that state and local policies for development and preservation are coordinated.

Historic Columbia River Highway Advisory Committee, advisory body of six citizen representatives and four state government representatives that make recommendations for the management and preservation of the historic highway.

#### **PROTECTION BY SOCIETY (High, medium, low)**

Extremely high.

The Historic Columbia River Highway is respected and loved by local residents who have had a long history of engagement and advocacy along the highway and throughout the gorge for nearly 100 years. The Historic Columbia River Highway has a long history of citizen advocates arguing for the protection of the scenic beauty of the corridor. It was visionaries such as Sam Hill and Simon Benson that argued in the early twentieth century for a world-class highway facility and it was local citizen advocates in the 1980's that pressed the State of Oregon to secure listing of the historic highway in the National Register of Historic Places. Under United States law and custom it is extremely difficult to achieve the designations the Historic Columbia River Highway and the Columbia River Gorge have received without demonstrated citizen interest and participation. In fact, it was citizen activists, through the Friends of the Columbia Gorge organization that finally convinced a reluctant President Reagan to sign the legislation establishing the Columbia River Gorge National Scenic Area. Today six of the ten members of the Historic Columbia River Highway Advisory Committee are local residents as mandated by Oregon state law and all proposed developments under the Columbia River Gorge National Scenic Area Management Plan must be reviewed through a public participation process.

#### **PLANNING (Specify, if they exist, territorial and/or development plans that could have impact on the cultural landscape)**

There are no potential planning/development activities that could have a negative impact on the historic highway or its cultural landscape.

Unlike many of the most significant cultural landscapes associated with scenic roads in the United States, which are owned and managed by the National Park Service, the Historic Columbia River Highway is a state highway owned and maintained by the Oregon Department of Transportation (ODOT). Recognizing the world-class highway resource that was entrusted to their care, the Oregon Department of Transportation established, with the endorsement of the governor, special management policies unique to this one road. The May 17, 1983 policy states: "The Oregon Transportation Commission and its Department of Transportation are dedicated to the goals of preserving and restoring the scenic and unique characteristics, and the historic integrity of the remaining segments of this highway to the extent practical, including use of proper displays and other processes to advise future generations of the significance of this masterpiece."

To oversee these goals, the Historic Columbia River Highway Advisory Committee was established in 1987. The ten-member committee, with six private citizen representatives and four Oregon government representatives, makes recommendations for the preservation and management of the historic highway. Additionally the Advisory Committee entered into a "Memorandum of Understanding" in 1995 with the governmental agencies with direct responsibility for the historic highway—the Oregon Department of Transportation, the Oregon Parks and Recreation Department, the U.S. D.A. Forest Service and the



Western Federal Lands Highway Division (a division of the Federal Highway Administration). Each of these organizations has demonstrated a high regard for the preservation of the cultural landscape.

#### **CURRENT USE**

A National Historic Landmark/National Scenic Area protected cultural landscape used for scenic driving/touring, recreational access, access to areas of great natural beauty and historical interpretation.

#### **POPULATION OR ETHNIC GROUPS PRESENT**

##### **Name(s) of ethnic group(s):**

Within the gorge area generally:

Mostly Euro-Americans, with some Mexican Americans and four Native American treaty tribes (the Confederated Tribes of the Warm Springs Reservation, the Confederated Tribes of the Umatilla Reservation, the Yakima Nation and the Nez Perce.

##### **Number of inhabitants per group (by gender, age, and economically active population)**

Within the gorge area, there is less than 20,000 total population.

##### **Description of ethnic group(s) (anthropological characteristics, organization, culture and cosmovision)**

No distinct ethnic groups

The reservation lands for the four confederated Native American tribes lie outside of the Columbia River Gorge National Scenic Area and few of the Native Americans live within the NSA.

##### **Languages or dialects used**

English.

##### **Description of main economic and social activities**

The main economic activity along the historic highway is tourism and recreation support. Within the Columbia River National Scenic Area there is the generation of electricity from hydro-electric dams (Bonneville Dam is a National Historic Landmark), small town services (food, fuel, lodging, small-scale retail). There are continuing remnants of the logging and agricultural economies, that have been declining for many years.

##### **Location with respect to site of cultural landscape**

The economic activities are (other than recreation, tourism and agricultural uses) are nearby within the Columbia River National Scenic Area, but are not visible from the Historic Columbia River Highway.

##### **Accessibility of health services, education, electricity and other services.**

The Historic Columbia River Highway is within one hour of central Portland, the largest city in Oregon (population 536,240; the metropolitan area includes 24 cities with a population of 1.3 million) which provides high quality health services through a number of hospitals and medical facilities, is the site of several universities and institutions of higher learning. Electricity, telephone, mobile telephone coverage, a potable water are available along the historic highway. Additionally service centers are available mid-point on the historic highway at Cascade Locks and Hood River and at the eastern terminus of the route in The Dalles.

#### **DESCRIPTION OF TYPE OF ROUTE INTO WHICH THIS LANDSCAPE WAS INTEGRATED, IF APPROPRIATE**

The Historic Columbia River Highway, through its sensitive design and alignment created and defined the cultural landscape described herein.

##### **Profit-making (mining, industry):**

The historic highway did provide access to timber and forest operations in the early decades of the twentieth century, but these uses have mostly been discontinued during the last decade.

**Religious (Like evangelization or other):**

Not/applicable.

**Production (agriculture):**

The historic highway cultural landscape does include small farms and orchards (pear, apple).

**Commerce:**

Not/applicable.

**Other:**

Not/applicable.

**PHOTOGRAPHS**

See Identification Record

**BIBLIOGRAPHY**

**Bibliographical sources consulted to complete this inventory record**

Columbia River Highway Project. "Columbia River Highway Guide for Maintenance." Cascade Locks, OR, 1981.

\_\_\_\_\_. "Columbia River Highway: Options for Conservation and Reuse." Prepared by Diane Ochi. Cascade Locks, OR, 1981.

Gronowski, Nancy H. and Jeanette Kloos. "A Study of the Historic Columbia River Highway." State Parks and Recreation Division and Highway Division, Oregon Department of Transportation, Salem, OR, November 1987.

Hadlow, Robert W. "Columbia River Highway Historic District, National Historic Landmark Nomination." 2000.

Hartwig, Paul. "Vista House Nomination to the National Register of Historic Places." Salem: Oregon State Highway Division, 1984.

Horn, Jonathan C., and Mary Stuart. "Multnomah Falls Lodge and Footpath Nomination to the National Register of Historic Places." Gresham, OR: Mount Hood National Forest, Forest Service, 1980.

Smith, Dwight A. "Columbia River Highway Historic District: Nomination of the Old Columbia River Highway in the Columbia Gorge to the National Register of Historic Places, Multnomah, Hood River, and Wasco Counties, Oregon." Salem: Oregon Department of Transportation, Highway Division, Technical Services Branch, Environmental Section, 1984.





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR IDENTIFICATION OF A CULTURAL ROUTE

**1. Name of route:** Salt Route/Trade Route

**2. Type of use (function) of route:**

Primary use  
Commerce

**3. Regions and/or States currently included in route:**

Jammu & Kashmir State India and Panjab under Pok Jurisdiction.

**4. Physical nature of route**

**Overland** (indicate whether route is a paved or dirt road, path, etc., if entire route or only sections are preserved, if it has suffered modifications or loss of authenticity, etc. Also indicate if it a route crossing a desert, mountain passes, etc.)

Half paved and half dirt road. Only sections are preserved as part of it is now in Pakistan, hence cannot be traversed. The route passes through mountain passes. The details are even in the paper.

**5. Path of route (include map specifying spatial boundaries), authenticity of route and description of corresponding geographic area.**

• Delhi to Lahore to Gujarat ( now in Pakistan) to Bhimber ( now in Pakistan) to Saidabad ( now in Pakistan) Naushera to Chingas to Rajauri ----- the route bifurcated here: one went via PirPanjal Pass and the other crossed from Darhal Pass. Both the routes met at Pir Panjal.

• The route via PirPanjal Pass, from Rajauri reached Thanna to Baramgala (somewhere after Baramgala, PirPanjal Range was crossed via the pass of the same name)

Poshiana

Aliabad sarai

Hirpur (Shapeyan)

Sahajimarg

Khanpur

Rambag

Srinagar

**6. Approximate length**

Approximately 1500 miles

**7. Means of transport and forms of locomotion used for journeys**

**Historical means of transport (specify) –** Golimigam (Carts), on foot

**Current means of transport, if any –** Foot and wagon, jeeps

**8. Frequency of use, pace and duration of historical and current journeys along route (specify in months, weeks, days, times of year, stages, etc. In some cases, such as certain African caravan routes, include duration of various stages of route calculated in days)**

Closed during winter season due to heavy snowfall. 4 to 7 days.

#### **9. Main arteries of route:**

- **Rajauri to PirPanjal**

The route via PirPanjal Pass, from Rajauri reached

Thanna

to

Baramgala (somewhere after Baramgala, PirPanjal Range was crossed via the pass of the same name)

Poshiana

Aliabad sarai

Hirpur (Shapeyan)

Sahajimarg

Khanpur

Rambag

Srinagar

- **Rajauri to Darhal**

#### **10. Milestones or main stages of route :**

The Serais ie Rest houses were built all along the route for eg.: Naushera, Chingas, Thanna Mandi i, Baramgala, Aliabad, Hirpur(Shapeyan), Sahajimarg, Khanpur,Rambagh in Srinagar

#### **Forts found are**

Denidhar, Mangla Devi, Darhal and Khambah forts

#### **11. Signals, markers, signs and symbols identifying road and route to be followed**

The serais and Forts are found all along the route Naosera Serai, Chingas Serai, Aliabad Serai, Khanpur Serai, Shahji Marg Serai, Rambagh Serai Kashmir.

#### **12. Points of supply, repairs and rest areas. Sites of quarantine and other waiting periods for reasons of entry, exit or in transit requirements. Point of supply was Gujarat, now in Pakistan**

Rest areas – Nauhsera, Chingas Serai, Thanamandi, Aliabad Serai, Hirur Serai, Shahji Marg Serai, Khanpur Serai, Rambagh Serai Kashmir.

#### **13. Historical framework and events relevant to configuration of route:**

Facilitation of commerce & trade, economic growth.

#### **14. Period of use**

**Historical use:** From 7th Century AD to 15th Century AD.

**Current use, as appropriate:** Only half the route is in use as the other half is now in Pakistan.

#### **15. Significance of route**

##### **Representative:**

Islam and Buddhism flourished through this route.

**Other:** this route added to the economic prosperity of the region.

#### **16. Symbolic value of route**

It connected Kashmir with the rest of the country i.e. India,

### **17. Relevant rituals**

Nag (snake) worship.

### **18. Inspirational value**

It lent semblance of integration with the Hindu and Muslim population of Kashmir with their fellow brethren in the rest of the country.

### **19. Dynamics which have been generated by route**

It provided a fillip to the socio –economic –political development of the region. It aroused cultural and civilizational unity.

### **20. Heritage contents:**

#### **Material contents: physical elements of heritage**

Products from Kashmir such as saffron, costus, woolen clothes, pashmina wool, shahtoosh, black morel (gutchi), walnuts, almonds, fruits (apple, apricot), timber (sheesham, deodar, walnut), resin bearing trees were in great demand in western world. This was the main route through which salt was imported into the Kashmir Valley.

#### **Cultural contents of an immaterial or spiritual nature: intangible heritage**

#### **Environmental contents: cultural landscape, impact of natural landscape, etc.**

#### **Ownership, management and legal protection of properties making up heritage**

#### **State of preservation, authenticity and integrity of heritage properties – Neglected.**

### **21. Degree of participation of inhabitants living in lands crossed by route in the evaluation and preservation of route:**

Minimal to moderate

### **22. Degree of participation of authorities of country concerned in the evaluation and preservation of route. Potential to gain their interest.**

Maintenance of the route was done by public works department in the past, however after the division of the country into India and Pakistan, the route had got disrupted. At present a dialogue between the two governments is on to open the route.

### **23. Other similar routes**

Route from Jehlam by Punch to Srinagar

The stages, which this route covered, were as follows

Jhelam

Chechan

Mirpur

Chaumuk

Biari

Sansar

Kotli

Saira

Punch (from Punch the route bifurcated via Haji Pir pass and Tosmaidan pass).

The route via Haji Pir pass went to Kahuta, Aliabad, Uri, Baramula, Patan, Srinagar. The Tosmaidan route passed from Mandi, Loharin to Tosmaidan pass, Ferozpur, Gulmarg, Tangmarg to Srinagar

### **24. References:**

Found in historical texts

**25. Previously conducted and ongoing studies and research work:**

Only a small documentary film has been made by the govt. of India very recently.

**26. Bibliography:**

G.A.Grierson, *Linguistic Survey of India*, Vol. IX, Pt.1 ( Motilal, Delhi, 1967).

J.Hutchinson and J.Ph.Vogel, *History of the Panjab Hill States*, (Department of Languages and Culture, Himachal Pradesh, 1982), Vol.II.

Kalhna, *Rajatarangini, A Chronicle of the Kings of Kashmir* (translated with an introduction , commentary and appendices by M.A.Stein, in two Vols. Motilal Banarsidass, Delhi, 1979), VIII.

Kirparam, *Gulabnama, a history of Maharaja Gulab Singh of Jammu and Kashmir* English translation by S.D.S.Charak ( Light and Life publishers, Jammu, 1977).

Kahn Singh Balauria, *Tawarikh-Rajghan-i-Jammu-va-Kashmir* (Prakash Steam Press, Lahore, 1986 Vikrami), part -I.

Narsingh Das Nargis, *Tawarikh Dogra Desh (Jammu-va-Kashmir)* (Chand Publishing House, Gumat Gate,Jammu, 1967).

S.D.S.Charak, *A Short History of Jammu Raj From earliest times to 1846 A.D.* (Ajaya Prakashan, Jammu, 1985).

M.M.Williams, *A Sanskrit-English Dictionary*, Etymologically and Philologically arranged with special references to cognate Indo-European Languages (re-print, Motilal Banarsidass, Delhi, 1984).

Y.B.Singh, "From Glory to Gloom; The case of the Madra Jana" in *Gulab Bhawan Research Series* (Jammu), Vol.II, April, 1981, No.I.

Y.B.Sihgh, "Some Eponymous legends of Jammu Region Analysed", in the studies in Indian place names (Bhartiya Sthahanama Patrika) published on behalf of the place Names society of India, Gita Book House, Mysore, 1986, Vol.8.

Y.B.Singh, "Some reflections on an Icon of Lord Siva from Akhnur" in the Proceedings of the Indian History Congress, forty ninth session Dharwad, 1988.

B.K.Thappar (ed.) *Indian Archaeology 1976-77 – A Review* ( Archaeological Survey of India, Naba Mudran, Calcutta, 1980).

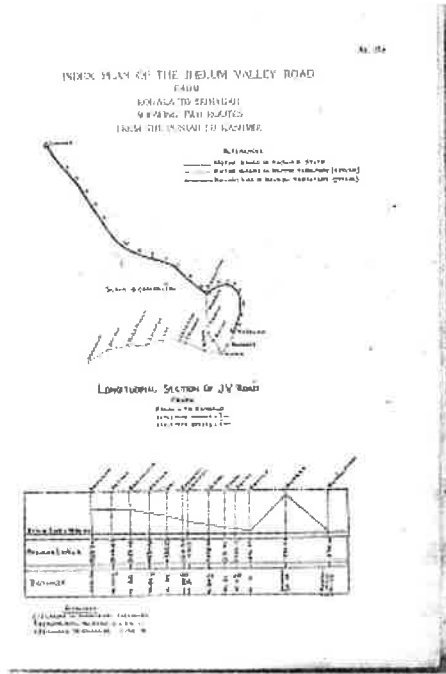
Hiuen Tsang, Excerpts in *On Yuan Chawang's travels in India* and English translation by T. Waters, Indian Edition, Munshi Ram Manohar Lal, Delhi.

Al-Beruni, *Kitab-ul-Hind*, English Translation of Albureni's India by E.C. Sachau, Two Vols. In one, Indian Print, S. Chand & Co. , Delhi 1964.

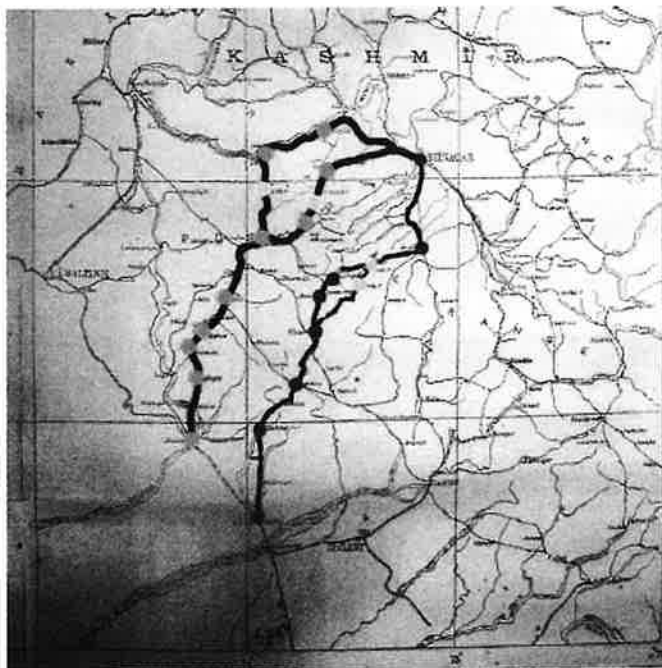
Bates, C.E., *A Gazetteer of Kashmir and adjacent districts of Kishtwar, Badrawa, Jammu, Naoshera, Punch and the valley of Kishan ganga*, Light and Life Publishers, Delhi, 1980.

Frederick Drew, *The Jamoo & Kashmir Territories, A Geographical Account*, Reprint, Oriental Publishers, 1971

**26. Photographs:**



**Jhelum Valley Road**

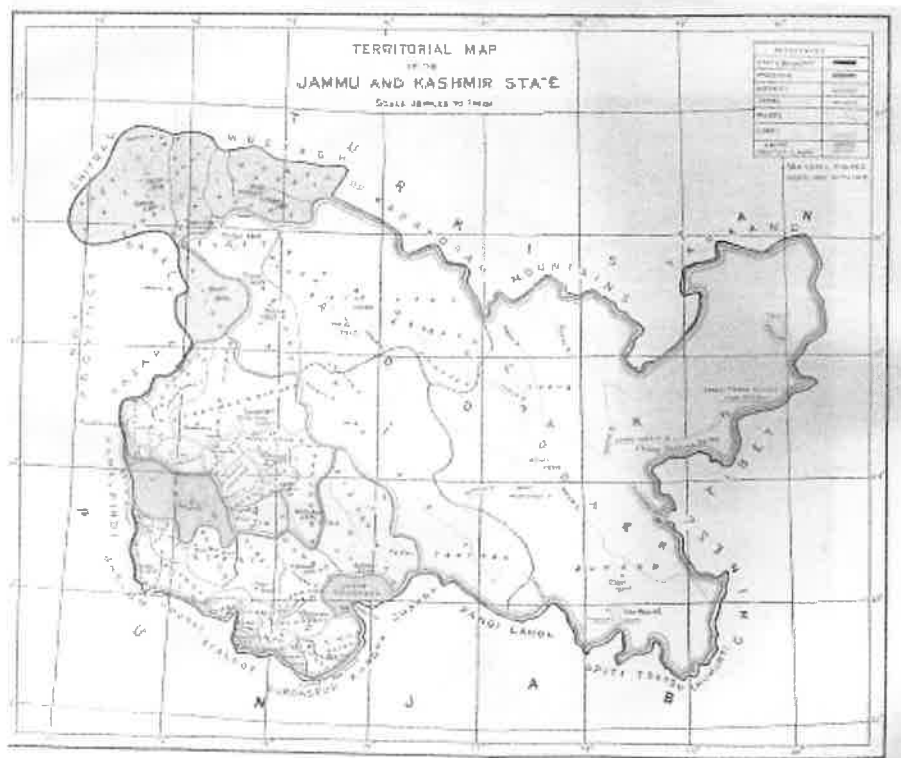


**Main routes**

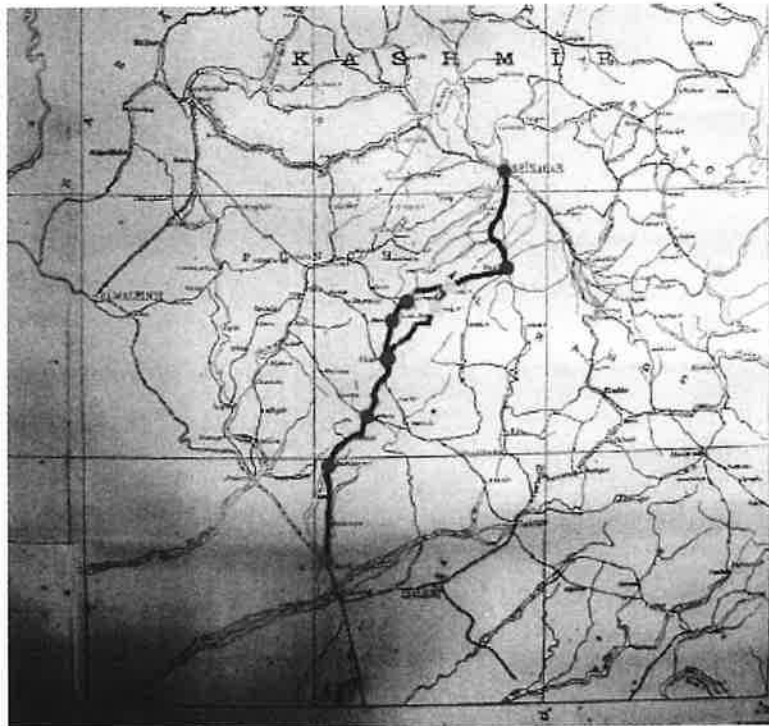




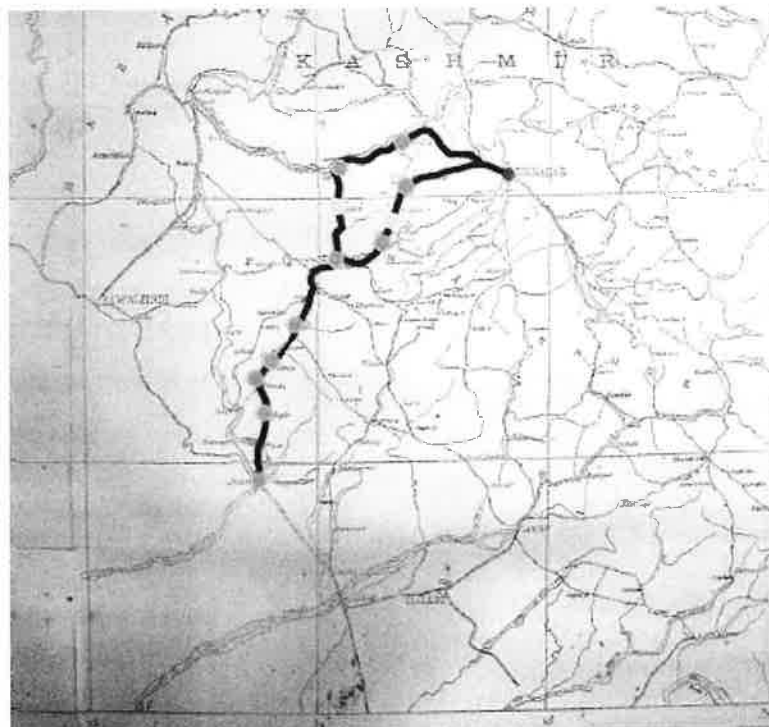
Map - Forts



Map of Jammu & Kashmir, before 1947



**Route - Bimbar to Srinagar**



**Route Jhelum to Srinagar**



**Alibad Serai**



**Darhal Fort**



**Hirpur Serai 1**



**Hirpur Serai 2**



**Mangla Devi Fort**



**Thanamandi Serai**



**Balaur**



**Poonch Palace**



**Changan Serai**



**Entrance Changan Serai**



**Khanpur Serai 1**



**Khanpur Serai 2**



**Slab-Changas Serai**



**Naoshera**



**Sahaji Marg Serai 1**



**Sahaji Marg Serai 2**



**Rambagh Serai**



**Khambha Fort**

## SALT AND TRADE ROUTES OF JAMMU AND KASHMIR, INDIA

Since times immemorial, trade routes have played an important role in promotion of the economy of the Jammu and Kashmir state. Kashmir had prospered because of its geographical location which provided it an access to different trade routes. It was well connected with the other parts of the country as well as Asia and Europe. It is a well-known fact that the Kashmiri goods were in great demand in the western world, China, Tibet. Kashmir was famous for its wool, saffron, kutha, etc which had great market in Rome<sup>i</sup>. We also have ample of references to prove that saffron was imported from Kashmir to China during third century B.C. and the Chinese and Tibetan monks used large quantities of Saffron in the rituals connected with their daily worship<sup>ii</sup>. Another prized commodity for which Kashmir was famous is Kutha which was used as a chief ingredient in incences and medicines. However, Kashmir was very well linked for internal trade via land as well as riverine routes and the focus of the paper is on the land routes.

The two main land routes which made Kashmir accessible to the rest of the country are the LavanSarani or the Pirpantalsal Route and the TosMaidan Route.

**The LavanSarani Route or the Pirpantalsal Route** was an important route as this was the route used to import Salt into the Valley<sup>iii</sup>. It may be noted here that salt has always been a prized commodity in Kashmir as it was attained from outside. The salt was mainly acquired from Punjab and Ladakh. The salt range of Punjab, including Pakistan occupied Punjab across the Indus was an important source of salt for the valley. This was the main route by which the Salt from Punjab was brought to the valley. This route finds mention in the works of Kshemendra, a 7<sup>th</sup> century historian from Kashmir. Kshemendra mentions a part of this route as **Lavanasrni**, **Lavana** meaning **Salt**, thus indicating rigorous use of trade on this route. Hence PirPantsal / salt/ Lavanasrni route was the main route connecting Kashmir and Panjab. This route was also connected with the other parts of India like Prayaga (Allahabad), Ayodhya (Oudh), Sthanesvara (Kurukshetra), Varanasi (Benaras), Patliputra (Patna), Pancaldeas (Rohilkhand), Gauda (Bengal), Trigarta (Jalandhar), Ang (Bhagalpur), Vanga (Eastern Part of Bengal) etc<sup>iv</sup>.

**The TosMaidan route** was another important link which linked the valley with the other parts of India. This is the same route which was used by the Chinese pilgrim Hieuntsang, to reach the valley of Kashmir<sup>v</sup>. He is said to have entered the valley through the Baramulla pass and from there he went to Hushkapura, then to Pravapura (Srinagar) he then from the Valley going in a south westerly direction reached Pan-nu-tso i.e. modern day Punch. From there the pilgrim traveled south-east and reached Ho-lo-she-pu-to i.e. modern day

Rajauri. Tosmaidain route was the most frequented route and was the route which was later used by the Mughals to reach Kashmir. The Mughal Kings frequently visited the valley during summer season .

#### INVENTORY OF THE ROUTE FOLLOWED BY THE MUGHALS.

Delhi to Sialkot ( now in Pakistan)



Akhnur

Naoshera,

Rajauri,

Chingas,

Mendhar,

Punch to Sakhi Maidan (Near Gulmarg),

Gulmarg,

Budgaon

Srinagar.

This was the most frequented route and because of this the hill principalities of Rajauri and Punch developed and on this route existed number of forts which acted as watch stations and where the collection of taxes was done. The details of the hill principalities of Rajauri and Poonch are given below.

#### **RAJOURI (RAJAPURI )**

Rajauri lies between Lat.33<sup>0</sup>23' and Long ,74<sup>0</sup>21' at an elevation of 3,094, feet <sup>vi</sup> and the town of Rajauri is situated about 150, feet above the right bank of river Tawi.

Rajapuri in 7<sup>th</sup> -8<sup>th</sup> centuries A.D.was an important hill principality which finds frequent mention in several texts. Hieun Tsang, a Chinese traveler, refers to it as *Ko-Lo-She-Ho* and is said to have visited it on his way to Kashmir in 633A.D<sup>vii</sup>. According to Vigne, Rajawar meant fortress of the Raj<sup>viii</sup>.

According to Hutchinson and Vogel, the state of Rajouri was founded by one of the local hill chiefs of the Khasha tribe on the basis of the reference found in *Rajatarangini* that "Nara and other

merchants, who were in possession of spotless horses and owned villages ruled Darvabhisara and neighbouring regions, setting up thrones<sup>ix</sup>. Thus they ascribe the foundation of the state to about 970 or 980 A.D. What appears possible is that the area of Darva Alexanders invasion continued to flourish under local rulers. Such rulers were not strong enough to extent their territories beyond the hilly terrain no doubt, but it was also impossible for imperial powers to suppress them completely because of difficult hilly terrain.

As a result of this the rulers of the area always had local autonomy. But the history of such local rulers is not known to us in detail. And we find references only in relation to their interaction with bigger powers for example, Raja of Abhisara, is mentioned in the account of all those who have written about Alexander's invasion of India. Later on the region remained unnoticed till we come to the period when the rulers of Rajapuri (Rajauri ) started having relations with the rulers of Kashmir. In this context Hieun Tsang and Kalhana state that the area remained under the control of Kashmir from early day<sup>x</sup>. We have a reference to Abimanyu-I of Kashmir spending cold season in Darvabhisara and neighbouring regions<sup>xi</sup>.

In light of Kalhanas *Rajatarangini* we also learn that there was along drawn struggle between the rulers of valley and the rulers of Rajapuri (Rajauri). Kalhana informs us that in around 850, A. D, the area of Rajapuri (Rajauri) was ruled by merchant princes who had monopoly over the sale of spotless horses, which were needed for the army of every state.

The region of Rajauri comprises of various forts namely .Rajauri or Denidhar fort Mangla Dei Darhal and Khambah.Rajauri was so located that if one had to gain possession of Kashmir region one had to pass through Rajauri .It also meant that they had to first subjugate the local rulers of Rajauri .Thus the requirement of forts in the region was a necessity.

The fort of Rajauri or **Denidhar** fort lies to the north-east of river Tawi and occupies a very strategic location. The present fort belongs to the Dogra period. Its construction was started sometime in 1862 and it was not complete by the time of its inspection by Bates in 1872, however from the present remains it is quite clear that there was some nucleus of Medieval days which was improved and reconstructed at the instance of Ranbir Singh<sup>xii</sup>. The accounts of the historians of Alexander and Alberuni tell us that Rajauri was located on a very important route<sup>xiii</sup>. And therefore even during the time of Alberuni there was a fort which was almost impregnable. The reason is obvious that during the early Medieval period the area was brought into limelight because of the powerful traders who were almost independent in political matters. It is apparent that the



economic significance of Rajauri never diminished. Its political achievements may not be of some significance but the economic significance remained contextual throughout the known history of the place.

Therefore the fort of Rajauri from the view point of defence was there no doubt but its existence always depended upon the economic factors. This becomes more apparent when we take into consideration the importance of salt route Lavanasarani which later on became famous as Mughal route on which the fort is located. Salt route was very important and entire trade with the valley was carried by the traders of the other parts of the country through this route<sup>xiv</sup>.

Naturally at the halting places and the places which were dominated by merchants like Nara construction of a fort was a must. It was this strong fortification because of which rulers of Kashmir seldom achieved success against Rajapuri without difficulty and heavy losses. The success was sometimes purchased by bribing some important person living inside the fortified area. Thus, we can say that the fort of Rajauri was built in very early days and perhaps, it existed during the time of Alexander also. It were this type of fortified places because of which raja of Abhisara succeeded in negotiating with Alexander with due honour as stated above. Though we do not have any account of Rajapuri belonging to post Alexander days unless we come to the period of Hieun Tsang, yet we can presume that the rulers of the place continued to make fortification strong day by day. And as a result of this it became an impregnable fort as attested by Alberuni and the account of Kalhana.

Besides, the fort of Rajauri or Denidhar fort, we have some information regarding the Mangla Dei fort, Darhal fort and Khambah fort. For this we have to mostly depend upon the reports in possession of the army at Rajauri (Rajapuri).

#### **MANGLA DEI FORT**

Adjoining to Rajauri there were other forts also which were brought into existence first as watch stations for safe passes of carvans and later used to house the amount collected in the form of revenue. One such fort **Mangla Dei** is situated at a height of 856 metres and is approximately hundred and ten kilometers away from Jammu town. The economic significance of the fort was increased during the Dogra rule and we have references about its use as granary also. Perhaps the revenue was collected in kind (food grain) and was stored here for the purpose of sale as well as the purpose of distribution at the time of famine and other natural calamities. The inner apartments too support this because we have plenty of residential quarters and place for the storage inside the fort. Thus what was planned originally as watch station for protection of caravan was improved in due course of time according to other economic requirements. Mangla Dei fort

has been mentioned by Kirparam as well as Frederick Drew<sup>xv</sup>. It was an important fort and was built on the left bank of river Jehlum on top of a lofty hill on the three sides it is surrounded by a river and on the fourth it has a steep hill. The fort was reduced by Ranjit Dev and in 1841, it was occupied by the forces of Gulab Singh. According to information from armed forces, the fort was constructed by Gulab Singh. But as mentioned above there is an authentic record to show that it existed even before Ranjit Dev. Moreover, on the basis of the architecture of the gate, which has spikes on its sides one can presume that it belongs to the Mughal period.

The fort got the name of Mangla Dei because there is a temple of Vaishno Devi inside the fort. The local name of which is 'Mangla Dei' and hence the name of the fort.

### **DARHAL FORT**

Another such fort adjoining of Rajauri is the fort of **Darhal**. It is located about twelve kilometers from Naoshera near Lam valley. The fort is constructed on a massive rock and has steep sides which are inaccessible from all sides. The present records associated its construction with Chib Rajas, Ranjit Singh, etc. Thus, its location as well traditions connected with its construction suggest that in the beginning it was brought into existence purely for the purpose of defence. But its later use as a place was treasuring food grains etc., cannot be ruled out.

About the construction of the Darhal Fort, we have the contradictory versions. According to the information by the team of Doordarshan (Government owned television channel) which has made a documentary on the Mughal route, it was built by the Chib Rajas and later on it was occupied by the Sikhs and their protégé Gulab Singh. Whereas, as per the information available to the office of armed forces, it was constructed by the Sikh ruler Ranjit Singh in 1819 for the sole purpose of dominating the Lam Valley as well as to keep a close watch over the local population and to protect them from the frequent lightning raids by Mohammedan hordes through the Lam valley. It continued to be a stronghold of Ranjit Singh's forces till 1846. After the decline of the Sikh power, the fort was, perhaps ignored for sometime by the people. But in 1886, it was occupied by Gulab Singh. In 1947, both Hindus and Muslims wanted to take control of the fort to protect themselves against each other. It were the Hindus, who finally got control and are said to have housed their women and children in the fort. Then it was attacked by the Pakistani army but they were unable to capture the fort. Because of the lack of any authentic history, it is difficult to authenticate the above mentioned facts.

### **KHAMBAH FORT**

Another fort that is famous in the area is **Khambah** fort .It is located approximately five kilometers north-west of Jhangar, which is twenty five kilometers west of Naoshera. Its history tells us that it was constructed keeping in mind military requirements. The period 1820 is remarkable from the view point Dogra history. The period was marked with the ascendancy of Gulab Singh, who was made Raja in 1822 by Ranjit Singh. Thus Gulab Singh was trying to assert his authority over the various parts of Jammu region under the suzerainty of Sikh court of Lahore. It was this military requirement of Gulab Singh which initiated its construction and used for its construction to make the construction economic and economic and quicker they have raised a wall using the natural rock as foundation and this way a small hillock was fortified in such a way that small number of soldiers could resist for long at times of rebellions and wars.Regarding the name Khambah, it is said that it was adopted from the Khambah enclave, “which meant a group of thirty six small villages (locally known as ‘Muda’). The place where Khambah fort exists has been associated with the Pandavas. During the period of the exile, Pandavas are said to have lived at this place. As per the legend, one day Mata Kunti expressed desire to have water from the holy Ganga river. Thus, to fulfill the desire of his mother, Bhim went to fetch water from the holy Ganges. On his way back when he reached near Kalsian village he was informed by a man that life of his mother was in danger as a demon had captured her and was soon going to kill her. At once Bhim threw the huge pot containing the holy water from Ganges and ran to save his mother. The place where he threw the pot created a large water source in Kalsian. The name Kalsian also seems to have been derived from ‘Kalas’ meaning Pitcher. On seeing Bhim returning empty handed, Kunti is said to have cried because he had failed to bring the holy water. It is believed that seeing his mother in distress, Bhim promised to give holy water to her from the very spot where she was resting. Bhim is thus said to have struck the knee very hard on the ground, which created a deep hole for the water to come up. The well exists even till today inside the fort. There exist five Shivlings at the base of the fort. People say that Pandavas had one Shivling for each one of them for offering prayers individually. Another belief is that this group of five Shivlings was created by the locals to commemorate the visit of the Pandavas to this area. One Shivling is approximately 500 meters away from the main group. It is believed that someone uprooted it and tried to carry it to some other place. But he got blinded. Thereafter, the locals constructed a small shelter at the same spot and the Shivling is being worshipped at the same place. Such legends suggest that the history of the place is obscure and because of the absence of authentic account people have created myths.

Regarding the construction of the fort is said that it was constructed in around 1820 A.D<sup>xvi</sup>. At present it is under the control of the army as it located on the actual line of control.

The other forts of the area mentioned by different scholars have been perhaps, forgotten by the people and therefore, because of thick vegetation it is difficult to work out their traces. However, it would

not be out of place to mention their names and place of location. Among such forts are Palni fort in Naoshera , Barjan fort built on the borders of Rajapuri (Rajauri) and Budhal, Sanglai fort also on the borders of Bhimber and Naoshera. Besides these, we have certain forts whose builder, etc., are known to us but now their remains are most inaccessible. They are: - Rajnagar fort which was constructed by Budh Pal, brother of Jral, on the borders of Budhal and Rajouri. Bharkh fort, which was also constructed by the Jral rajput family, though the name of the raja is not mentioned. Amargarh fort, which was constructed on the border of Bhimber and Naoshera, the name of the ruler is not known to us but Jawahar Singh is said to have resided in this fort.

Besides the above mentioned forts, fortified serais were also constructed all along the Mughal route from Rajauri to Kashmir. The important ones being Chinges and Thana Mandi. There is a tradition that when Jahangir died, his intestines were buried at Chinges. Hence the name of the place, Chinges. The present remains of Chinges and Thanamandi belong to the Mughal period but perhaps, were constructed on the existing remains of early days. The purpose of such serais was to provide shelter to caravans. Later on they were enlarged and made good enough for royal entourage.

## **PUNCH**

Present day town of Punch is located between Lat 33°45' and Long 74°9,' t an elevation of 3, 300, feet<sup>xvii</sup>. The town lies on the right bank of Punch Toi. Besides the fortified palaces of the descendants of Dhian Singh, brother of Gulab Singh, who received it as a Jagir. We have the fort of Lohar or Lohkot also which was situated at Lohar the old capital of Punch.

As stated along with its history it is fort of Lohara of Jammu region whose past is known to us with certainty. From this it appears that like Rajouri the area was also developed first by the traders as Lohara lies on the salt route and it was the next most important halting place after Rajouri. Thus the development of the place is because of its being a halting place on a caravan as well as a trade route. Due to this factor it became economically important and the traders started developing it. Its early developmental stage is a matter of guess, but when we come to early Medieval period then we find besides economic significance it acquired the political importance also after the rise of the trader prince like Nara and the royal house of Khasa who became the master of Lohara. Thus because of the economic factor the place gained importance and ultimately emerged as an independent state. Its geographical location from the view point of defence is very significant and it was this factor because of which even Mahmud Ghazni could not conquer it.

In light of the aforementioned discussion it appears that most of forts and fortified cities were planned keeping in view the problems of defence and economy of the place. The forts which came into existence purely for the purpose of defence could not remain intact for long. But those which were constructed in light of the economic importance of the place continued to flourish exceptions apart till recently.

## ENDNOTES

---

<sup>i</sup> Warmington E.H, *The Commerce between Roman Empire and India*, (Vikas Publishing House Pvt. Ltd., 2<sup>nd</sup> Revised Edition, Delhi, 1974), pp 161-178.

<sup>ii</sup> Bamzai, P.N.K., *Kashmir and Central Asia* (Life and Light Publishers, Delhi, 1980), p.33.

<sup>iii</sup> Kalhana, *Rajtarangini: A Chronicle of the kings of Kashmir* (English Translation with an introduction, commentary and appendices by M.A. Stein, Vols. I,II & III, Moti Lal Banarsi Dass, Delhi 1961). VII.1221.

<sup>iv</sup> Ksamendra, *Samaymatrika*, Sarga II, 81, 92, 104.

<sup>v</sup> Hiuen Tsang, *Excerpts in On Yuan Chawang's travels in India* and English translation by T. Waters, Indian Edition, Munshi Ram Manohar Lal, Delhi.

<sup>vi</sup> Bates, C.E., *A Gazetteer of Kashmir and adjacent districts of Kishtwar, Badrawa, Jammu, Naoshera, Punch and the valley of Kishan ganga*, Light and Life Publishers, Delhi, 1980.

<sup>vii</sup> Hiuen Tsang, *Excerpts in On Yuan Chawang's travels in India* and English translation by T. Waters, Indian Edition, Munshi Ram Manohar Lal, Delhi.

<sup>viii</sup> G.T.Vigne, *Op.Cit.*, p.230

<sup>ix</sup> **J Hutchison and Vogel, *History of Punjab Hill States*, (Department of Languages and Culture, Himachal Pradesh, 1982), Vol.II, p.515.**

<sup>x</sup> Hiuen Tsang, *Op.Cit.*, pp.136, 143, 147, 163; Kalhana, *Op.Cit.*, I, note to 180.

<sup>xi</sup> Kalhana, *Rajtarangini: Op.Cit.*, I, note to 180.

<sup>xii</sup> Bates C.E., *Op.Cit.*, P.317.

<sup>xiii</sup> Al-Beruni, *Kitab-ul-Hind*, English Translation of Albureni's India by E.C. Sachau, Two Vols. In one, Indian Print, S. Chand & Co. , Delhi 1964.

<sup>xiv</sup> Bates C.E., *Op.Cit.*, P.317-318.

<sup>xv</sup> Kirparam, *Op.Cit.*, p.196; Frederick Drew, *The Jamoo & Kashmir Territories, A Geographical Account*, Reprint, Oriental Publishers, 1971. p.95.

<sup>xvi</sup> According to reports in possession of the armed forces.

<sup>xvii</sup> C.E.Bates, *Op.Cit.*, p.313



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR IDENTIFICATION OF A CULTURAL ROUTE

1. Name of route: Spice Trade and Pilgrimage Route in Asia

2. Type of use (function) of route

Primary use: Commerce

Secondary uses, if any: Religious worship and missionary

Other induced uses, if any: Strategic

Prior and current use, as appropriate: Prior Uses Dual, and current Shipping.

3. Regions and/or States currently included in route

South and Southeast Asian regions.

4. Physical nature of route

Overland: Occasionally branched off as overland routes to hinterland regions.

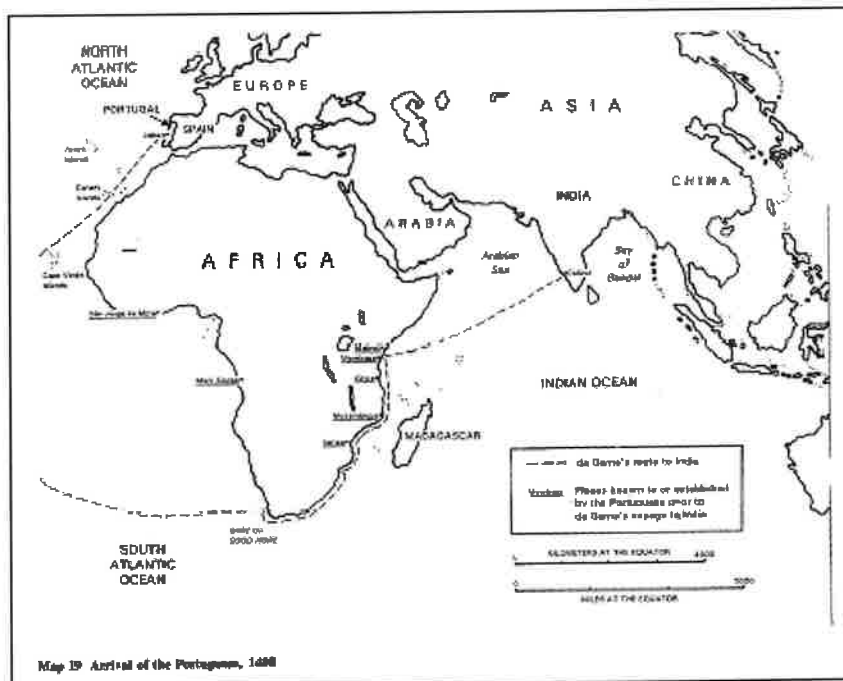
Sea: Mainly a Sea route connecting series of forts, built since latter part of 15<sup>th</sup> c.

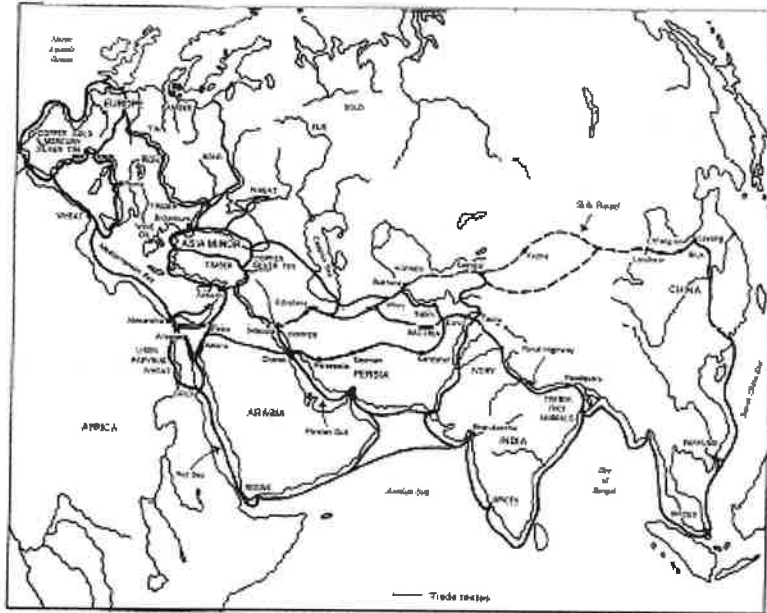
River: River routes had been used to get access to hinterland region from ports.

Lake: Natural lakes were linked by man-made canals to get access as to hinterland

Mixed (specify): Most of the access routes to hinterland were mix in characteristics.

5. Path of route (include map specifying spatial boundaries), authenticity of route and description of corresponding geographic area:





Map 44 Trade between South Asia and the World to 200 CE

**6. Approximate length (in Km, in nautical miles):**

The route is approximately 3000km in length over the sea, and connecting different ports of various countries in the region. In Sri Lanka, it was approx 1000 km in the sea and nearly 300km mixed to hinterlands from ports.

**7. Means of transport and forms of locomotion used for journeys (on foot, horses, mules or donkeys, camels, carts, wagons or carriages, ships, etc; individual or group journeys; journeys organized by private or state institutions, business firms or religious entities, etc.)**

**Historical means of transport (specify):** Sea travels by ships and overland by elephants or palanquins and foot.

**Current means of transport, if any:** Ships and trains and motor vehicles.

**8. Frequency of use, pace and duration of historical and current journeys along route.**

Sea route, the entire journey took two to three weeks, depending on the number of anchorage and ports. However overland travels were short distances and covered in two or three days, resting places. Frequency inland depends on the collection of spices, and the sea routes based on their volumes. No exact information could be found for the time being.

**9. Main arteries of route:**

Sea routes connecting ports and fortified cities on the coasts in Indian subcontinent, Sri Lanka and the Indonesia were the main arteries of the route. Inland routes in Sri Lanka mainly were the connection between ports and regal capital, which was Kotte during sixteenth century and Kandy since 16<sup>th</sup> century to middle of the 20<sup>th</sup> century.

**10. Milestones or main stages of route.)**

There is no other marking except light houses and Forts at sporadic locations.

**11. Signals, markers, signs and symbols identifying road and route to be followed<sup>1</sup>**

Series of fortified towns and settlements along with coats of arms, places of worships etc. .

**12. Points of supply, repairs and rest areas. Sites of quarantine and other waiting periods for reasons of entry, exit or in transit requirements.**

Goa, Cochin, Galle, and Batavia were the main pints of supply, repairs and rest areas.

<sup>1</sup> Briefly list these elements, as a more detailed description should be provided in the section “Heritage Contents” included below.

### **13. Historical framework and events relevant to configuration of route:**

Route had been used by Chinese and Persians around the beginning of Christian era, and by Mohammedans around 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> centuries. Portuguese since the latter part of 15<sup>th</sup> century; Dutch and Spanish since 17<sup>th</sup> century; British and French since 18<sup>th</sup> century.

### **14. Period of use**

**Historical use:** Trade route of Europeans, Religious Missionary routes of Christianity, Routes for colonization and colonial administrations.

**Current use, as appropriate:** International trade route.

### **15. Significance of route**

**Representative** (of a culture or civilization, a religion, the administration of a territory, an important contribution to the introduction or definition of Islamic, Western, Buddhist or other cultures.)

Spread of Buddhism during Pre-Christian era; spread of Islam since 12<sup>th</sup> century; spread of Christianity since the 16<sup>th</sup> century; colonization of Asia by Europeans since 16<sup>th</sup> century. Regional Invasions of neighboring countries since the pre-Christian era.

**Evocative** (of a past culture or civilization, religion, etc.):

Spread of European religions and the Culture. Many customs remained from the past. Many words to languages, daily customs food habits have been altered in the region.

**Other:** New ethnic groups such as Burgers added to countries of European domination.

### **16. Symbolic value of route:**

Spread of religion and the accompanied architecture and city planning.

### **17. Relevant rituals:**

Forms of congregational worships added to eastern religions.

### **18. Inspirational value:**

New forms of living including construction of domestic buildings in ore permanent materials for the ordinary people.

### **19. Dynamics which have been generated by route<sup>2</sup>:**

Spread of Christianity even to regal court.

Historic urbanization

Fortified Cities

Bread and Vine culture

New trends in Domestic architecture

### **20. Heritage contents<sup>3</sup> (Listing, description and evaluation of elements that bear witness to the exchanges that took place):**

#### **Material contents: physical elements of heritage**

Large number of Fortified Cities remained.

Some Buildings are still being used.

Ship wrecks, maritime properties have been unearthed

Photographs, paintings, and other records remain.

Dresses

Firearms

#### **Cultural contents of an immaterial or spiritual nature: intangible heritage**

Christianity remains to date.

Food customs

Vocabulary

#### **Environmental contents: cultural landscape, impact of natural landscape, etc.**

Water ways connecting natural lakes.

<sup>2</sup> "The cultural worth of a route can be measured both by the dynamics (commercial, philosophical, religious) which it may have generated or favored (transfer of goods, knowledge, know-how) and by the symbolic significance it represents for anyone using it (or for anyone who may have used it, or for anyone referring to it)."

<sup>3</sup> By countries and zones, regardless of the more detailed description to be given in specific records for each route.



Esplanade in the vicinity of fortified cities.  
 Sewerage and Drainage systems.  
 European concepts of city planning

**Ownership, management and legal protection of properties making up heritage**

Current legal system in Sri Lanka is based on Roman Dutch Law  
 Current regulation for protection of cultural properties is based on regulations enacted during foreign dominations.  
 Many of the historic properties are in the ownership of the state, but few are under the private ownership. However, the Antiquities ordinance has curtailed the free use of cultural properties at the discretion of the owners.

**State of preservation, authenticity and integrity of heritage properties**

Some of the properties which formed part of the living heritage are well preserved. Still there are several monuments dilapidated and destroyed by internal conflicts.

**21. Degree of participation of inhabitants living in lands crossed by route in the evaluation and preservation of route (optimal, moderate, minimal or nonexistent)::**

Moderate

**22. Degree of participation of authorities of country concerned in the evaluation and preservation of route. Potential to gain their interest.:**

Optimal. Higher potential to get their participation.

**23. Other similar routes:**

Route itself could be divided into several routes based on its historic periods.

**24. References (historic, cultural, religious, etc.):**

Historic-Indo Aryan spread  
 Spread of Islam  
 Spread of Buddhism  
 Spread of Hinduism  
 European Colonization of Asia  
 Historic Urbanization of Asia

**25. Previously conducted and ongoing studies and research work**

**PREVIOUSLY CONDUCTED AND ONGOING RESEARCH WORKS**

1988	<i>Housing Solution for Low-income Communities. IYSH Housing Seminar, The Building Centre of Japan, Tokyo.</i>
1989	<i>surirankano hindu-bukkyou jiin no tokushitsu ni tsuite (Architectural concept of Buddhist-Hindu Shrines of Sri Lanka). Memoirs of the Architectural Institute of Japan (AIJ) Kinki Sector.</i>
1990	<i>Preservation of the Historic City of Kyoto, Japan. Proceedings of the workshop on Culture and Tradition, Union of International Architects' Triennium Congress, Montreal, Canada.</i>
1991	<i>Relationship of the Tank irrigation and living Environment of Sri Lanka as seen in the Dry Zone region of the Cultural Triangle. Memoirs of AIJ – Kinki Sector. Pp 1001 – 1004</i>
1991	<i>Relationship between the Reservoir Systems and Living Environment in Sri Lanka, as seen in the Dry zone City of Anuradhapura. Memoirs of AIJ, Japan. Pp 235 – 236.</i>
1991	<i>A Study on Manipulation of Living Spaces in association with Reservoir Systems. Memoirs of AIJ – Kanto. Pp 113 – 116.</i>
1992	<i>Study on Water Retention Facilities in Ranmasu Uyana, Anuradhapura. Memoirs AIJ – Kanto Sector. Pp 201 – 204.</i>
1992	<i>A Study on Relationship between the Reservoir Systems and Living Environment in Sri Lanka, as seen in the Ancient City of Anuradhapura. Memoirs of AIJ – Kinki Sector, 809 – 812</i>
1992	<i>Study on Principles of Reservoir Systems as seen in Ranmasu Uyana – Anuradhapura. Memoirs of AIJ – Kanto Sector. Pp 197 – 200</i>
1992	<i>Relationship between Early Historic Urbanisation and Reservoir Systems in the Dry-Zone Sri Lanka. Memoirs of JIA – Tokai Sector. Pp 509 – 512.</i>
1992	<i>Relationship between configuration of Early Historic Cities and Reservoir Systems of Dry-zone Sri Lanka. Memoirs of AIJ – Tokai Sector. Pp 513 – 516.</i>

1993	<i>Preservation of Vernacular Architecture in Sathkorale Region of Sri Lanka. Monograph on Vernacular Architecture, ICOMOS Triennium Congress, Colombo. Colombo</i>
1993	<i>Architecture as a true mirror of the Life and Social behaviour of Society, with special reference to religious influences on Early Historic City Planning in Sri Lanka. 10<sup>th</sup> Public Affairs forum of the Sri Lanka Institute of Architects, Colombo.</i>
1993	<i>Ranmasu Uyana – The Miniature Reservoir System in Sri Lanka SLA Journal Vol 101, No.05,</i>
1994	<i>Religious Influences in Urbanization, Expansion and Revitalization of Historic Cities in Sri Lanka, and their implication for the Contemporary Urban Development. SLA Journal Sept – Nov. 1994, Vol.101, No. 10</i>
1994	<i>History of Urbanization in Sri Lanka and Urban Form of the Early Cities. SLA Journal June-Aug. 1994, 101, no.09</i>
1996	<i>“Vastuvidyathmaka sanrakshanaye siddantha, Vastu, Sinhala Journal of the Sri Lanka Institute of Architects, Sept/Oct 1996.</i>
1996	<i>Impacts of Political and Economic Trends on Historic Urban Fabric of the City of Colombo, proceedings of the 11<sup>th</sup> Triennium General Assembly of ICOMOS.</i>
1997	<i>Role of the Society, Environment, and Technology in determination of House Form. Sri Lanka Institutes organised Regional Workshop on Urbanisation and Housing in Kandy.</i>
1997	<i>Urbanisation of North-western Region based on the examination of Historic and Cultural Facts. Sri Lanka Institutes organised Regional Workshop on Urbanisation and Housing in Kurunegala.</i>
1997	<i>Architectural Conservation of Monuments and Sites, and the controversial Shelter over the Buddha Image at Avukana, SLA Journal, June/ Aug 1997.</i>
1997	<i>A Proposal for establishment of an ARCASIA Accreditation Board for Validation of Architecture Courses in Asia.</i>
1998	<i>Proposal for an Integrated Development of Built Environment in the Northwestern Region.</i>
1998	<i>Evaluation of the Current Policy of SLIA Lecture Courses in Architecture. SLIA Workshop on Architectural Education Sri Lanka.</i>
1998	<i>“Nirmitha Parisarayaya, Samajaiya Handiyave saha jeevana ratave pratibimbayak lesa, Vastu, Feb. 1998.</i>
1999	<i>Portuguese Bastioned Fortifications in Sri Lanka, and their impact on Sri Lankan Society, with special reference to Colombo IXCOMOS-CIC International Conference, Ibiza, Spain..</i>
1999	<i>The Settlement Development Approach in Fisheries Housing. Consultative Forum on Human Settlements, Colombo, Sri Lanka. Organised by the Programme Support Group.</i>

## PUBLICATIONS

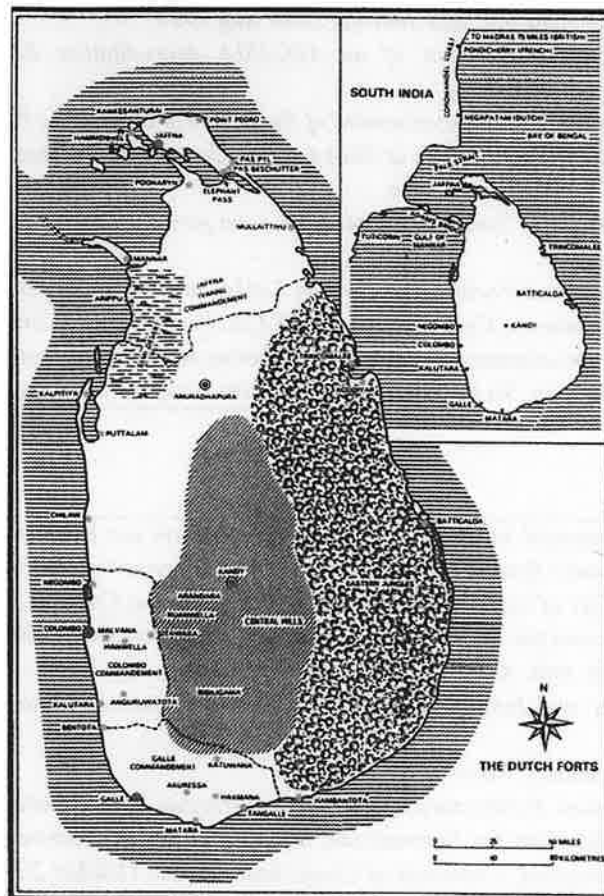
2000	<i>Historic Development of Galle Fort and its Impact on the History of Cities in Sri Lanka. ICOMOS Sri Lanka Symposium of Development and Conservation Plan for Galle Fort.</i>
2000	<i>The Fortified City of Galle and its Impact on the History of Cities in Sri Lanka. Publication in respect of the event for International Symposium on Urban and Architectural Histories under Colonial Rule in Asia. Academia Sinica, Taipei, Taiwan, Sep. 2000.</i>
2001	<i>Cultural routes and Intangible Heritage within a Universal Context. Impacts of Cultural Routes on Sri Lankan Society. Navarre, Spain.</i>
2002	<i>21<sup>st</sup> Century Asian Architecture. Quest for Resurrection of Sri Lankan Tradition. Publication in respect of the event for International Symposium for 30<sup>th</sup> Anniversary of the founding of School of Architecture, University of Ulsan, South Korea. October 2002</i>
2003	<i>Impact of Japanese Architecture on Sri Lankan Built Environment, Journal of the Architecture and Buildings Sciences, Japan.</i>

## 26. Bibliography:

Arasaratnam, S. Ceylon.

Brujin DAS, Gaastra JR, and Schoeffer I, Dutch Asiatic Shipping in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> century.

- De Silva, RK. And Beumer, WGM. Illustrations and Views of Dutch Ceylon 1602-1796, Serandib Publication, London, 1988.
- De Silva, CR. Sri Lanka.
- De Silva, KMD. A History of Sri Lanka.
- Geiger, Wilhelm. English translations of Mahavamsa and Culavamsa.
- Haeckel, Earnest. Visit to Ceylon 1883. Translated by Clara Bell, on line edition.
- Ludowyk, EFC. A short History of Ceylon.
- Miller, Karen. Black Fort; Report of the Maritime Archaeology Training Programme, on line edition.
- Hussein, Asiff; Dutch Heritage of Sri Lanka, Sunday Observer, online edition.
- Ramerini, Marco. History of the Dutch in Ceylon, 1988.
- Rathnathunga, Rajiv. Dutch heritage; Lakdiva Books EText.
- Seylanicus's Ceylon
- <http://members.lycos.nl/knane/ceylon/ceylonhistory.htm> - The Dutch in Sri Lanka.
- Online Edition; Tarshish of the Old Testament.
- Online Edition; the Avondester in the Dutch East Indian Company
- The Library of the Congress; Sri Lanka History.
- The Library of the Congress; Sri Lanka the Portuguese
- www. Virtual Library, Sri Lanka. A Historic View through the city of Galle. Online Edition: A visitor guide to the city of Galle source The Island Newspaper.
- www. Virtual Library, Sri Lanka; Maritime Sri Lanka.
- www. Virtual Library,; The Old World's Romantic City Galle.







Court of Arms with a cock



Dutch Reformed Church



Protestant Church



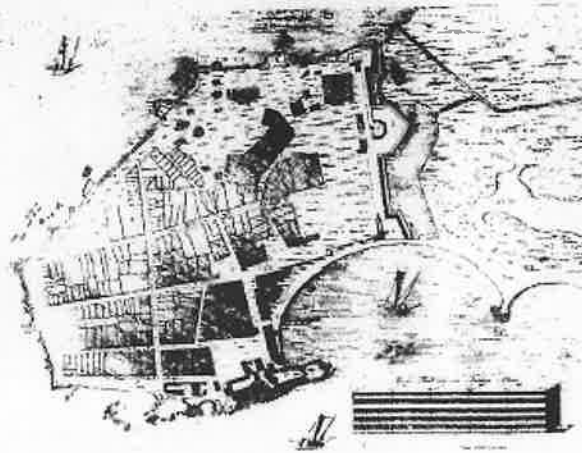
Ramparts



1883 British gate



Clock Tower and Ramparts



**PORTUGUESE FORTIFICATION 1627**  
(From Illustrations and views of Dutch Ceylon)

**DUTCH FORTIFICATION**

## G A L L E



**VIEW OF GALLE FROM A 17<sup>TH</sup> CENTURY COLOURED DRAWING IN HAGUE**  
(From Illustrations and views of Dutch Ceylon)



Changing Face



Public Buildings



Cityscape



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR A PROJECT TO PROMOTE A CULTURAL ROUTE

### 1. Name of project

Documentation for Conservation of Fortified Cities in Sri Lanka

### 2. Definition of primary and secondary objectives sought by project (scientific, cultural, social, economic or other objectives; Specify in each case)

Primary objective: Scientific objectives to arrest causes of physical deterioration

Secondary objective: Cultural and economic, to reveal the cultural integrity of the foregone days and to make the monuments a place of attraction for cultural tourism.

### 3. Framework under which project is included (private, public; national, regional, international)

It is anticipated to participate by Local, Regional and international academic communities including Netherlands and the regional study groups working on Colonial Cities of Asia.

### 4. States, regions and communities affected by project. Degree of participation (or expectations) of each

Since there is no major attempts which displacement of settlers are anticipated, no community will be affected by the project. It is anticipated that the people will be voluntarily participate in the project, since it has some income generating capacities.

### 5. Participation of inhabitants living in lands crossed by route

Voluntary participation is modest, but can be enhanced by various awareness programs.

### 6. Public and private bodies taking part in project and function of each

Local Government, Archaeological Department, Heritage Commission and academic institutions participate in the project as part of their duties and research works. Private bodies include Galle Heritage Trust and ICOMOS will participate in promoting and popularizing the project.

### 7. Means of funding for project (specify)

It is expected financial assistance to be gained from the Netherlands Embassy and from the Central Cultural Fund of Sri Lanka.

### 8. Logistic resources (specify)

Requirements include Transportation; manpower for fieldworks; stationeries and equipment for investigation and documentation.

### 9. Phases of project implementation, status (initial, final, etc.) and planned duration

Phase 01: Preliminary Investigation Report

Phase 02: Detail Investigation Report

Phase 03: Conservation Proposals.

### 10. Conceptual and methodological basis for project

Preparation of Project Proposal for Preservation of Fortified cities in Sri Lanka based on the principles of minimum intervention. It is anticipated to record the current status of each historic fortified cities and to



prepare a detailed investigation reports on each of them and propose a phased out conservation programmed based on the conditions of each monument.

**11. Technical team and professionals involved in project (specify)**

A Multi-disciplinary team of consultants from the University, Department of the Archaeology, National Heritage Commission, and ICOMOS

**12. Plans envisaged in project**

The Program to be complied with the Item 9 listed above. The Phase 01 of the project is already completed, and Phase 02 to be commenced shortly, when the finances available. Phase 02 will span for one year. And Phase three six months.

**13. Studies, actions and research work conducted and underway (specify scope and content)**

Preliminary investigation reports on the historic fortified cities have been already completed. The preliminary reports contains document for identification of their nature and characteristics along with a brief introduction on their current status.

**14. If appropriate, references describing major aspects included in practical implementation of project**

The proposed program will prepare a Master Plan for conservation of Fortified cities, yet due to the financial constraints, its implementation cannot be projected until a suitable sponsor is found.

**15. Types of use that project aims to recover or introduce**

The project aims to enhance the sites of former fortified cities as attraction for cultural tourism.

**16. Existing, planned and potential financial resources for use of route and potential users**

The financial assistance from the Netherlands embassy and the Central Cultural Fund has been utilized for the Preparation of Preliminary Investigation Report. It is expected to seek further assistance from these two sponsors as well as from the National Heritage Commission for next phase of Investigations and documentation.

**17. Expected major benefits (and side benefits, if appropriate)**

One of the major benefits is the enhancement of potentials for Cultural tourism, and as an indirect outcome of the same, it is expected that the demand for property in those sites will increase, thus preventing abandonment and dilapidations.

**18. If appropriate, achievements to date**

Preliminary Investigation report has been completed by the Postgraduate section of Architectural Conservation of Monuments and Sites of the Department of Architecture, University of Moratuwa.

**19. Mandatory requirement: Complete and attach the Record for Identification of a Cultural Route using the form prepared by the CIIC/ICCR of ICOMOS**

Refer Annexure 01, Identification based on the CIIC/ ICOMOS approved format.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTORY RECORD for HISTORIC CITIES AND TOWNS

**DENOMINACIÓN:** Historic Fort of Galle (World Heritage Site)

**PAÍS:** Sri Lanka.

### LOCATION

**GEOGRAPHICAL AREA:** (State, Autonomous Community or Region, Province, County, Municipality, etc.)

Country: Sri Lanka

Province: Southern Province

District: Galle

Municipality: Galle Municipal council

**GEOGRAPHICAL LOCATION:** Geographical coordinates, UTM, Altitude (elevation above sea level)

Altitude: 10 meters MSL

**MAP OF LOCATION AND DESCRIPTION OF ACCESS ROUTES** (on a national, regional and local scale)

Annexed with document "01 Identification"

**CONTEXTUAL MAP OF CITY OR TOWN IN THE TERRITORY** (highlighting communication routes existing in the regional and, if appropriate, national and international context).

Annexed with document "01 Identification"

### MAIN HISTORIC DATA

**DATE OF FOUNDATION** (Exact date or period and other additional remarks if necessary, particularly in cases where the city or town has a special relationship to the communication routes of the period)

As indicated in document "03 Fortifications"

**FUNCTION** (original use and subsequent changes: chapel, outpost, fort, port, mining, agricultural and livestock or industrial center, supply center, political or administrative center, etc.)

As indicated in document "03 Fortifications"

**NUMBER OF INHABITANTS** (chronological data with dates. If possible, include information on migratory processes related to the use of the historic routes)

No Records available at present

**TYPOLOGY OF LAYOUT**

A Historic Township within a Bastioned Fortification

**HISTORIC AND CULTURAL SIGNIFICANCE** (Associated cultural phenomena, music, architecture, migrations, generation of trades, etc. Highlight the processes related to use of the cultural routes associated with the historic city or town. For example, population movements related to pilgrimage routes, historic and cultural influences received through the route, processes related to trade or commerce, etc.)

As indicated in document "03 Fortifications

**MAIN HISTORIC STAGES** (Highlighting, if appropriate, the historic events related to historic use of the cultural routes)

As indicated in document "01 Identification

## **THE HISTORIC CITY OR TOWN IN THE CONTEXT OF COMMUNICATIONS**

**RELATIONSHIP WITH ROAD NETWORK** (Specify the information related to the communication routes existing in different historic stages; the trade, exchange or other networks that were part of the different historic stages; and current information on the relationship of the city or town to the communication routes)

All roads are generating from the fort as indicated in the map of Galle and its environment.

**DESIGN OF COMMUNICATION ROUTES RELATED TO THE CITY OR TOWN** (Specify the type of communication networks that the city or town was or is now part of)

City was part of the main communication routes in the Asia. All ships touring the Indian Ocean has navigated either through or in the vicinity of Galle. At present, it is one of the harbors in Sri Lanka.

**COMMUNICATION ROUTES INSIDE THE HISTORIC CITY OR TOWN** (Specify the information available on the paths of the historic routes that passed through the city or town, when possible, even those that have now disappeared, and their relationship to the current design of the city or town)

Historic records kept of Ibn Batura and European travelers highlight its role as part of a pilgrimage route. During the European domination, it was a trade route and, during Portuguese periods, was a link in spreading Roman Catholic.

**CURRENTLY EXISTING MATERIAL HERITAGE ELEMENTS** (Highlighting cases of heritage elements related to the route and their functions: administrative centers along the route, historic premises of entities related to the definition of rules applicable to the route, relays, storehouses, defensive systems, markers, signs and symbols related to the route, lodgings, hospitals, shrines, etc. Include information on the role of the heritage element in the use of the route and the relevant period)

Major part of the city remains intact. The historic records available such as paintings, drawings, documents and city submols witnessed the historic past. Number of churches, court of arms and others are worthy to note.

## **PRESERVATION**

**STATE OF PRESERVATION** (Good, fair, poor. Specify)

Good state of Preservation

**STATE OF PRESERVATION OR STATUS OF THE CULTURAL ROUTES AND RELATED ELEMENTS** (Specify whether the layouts of the ancient routes have been preserved or not, their current use, their importance for communications both inside and outside of the city or town, existence of heritage elements –streets, protections, designs, etc.- related to the historic route itself)

Most of the current uses, except the residences are changed. During the Dutch period majority of the facilities were used as storage and defense purposes or for commercial activities of the company. But during the British period, most of those buildings were converted to public buildings and court of justices. The schools are new, and few buildings are occupied by religious institutions beginning from the British period.

**AUTHENTICITY (Of forms, building materials and techniques. If appropriate, subsequent superimpositions with special impact on the cultural route and its associated elements)**

Majority of the structures are in authentic form

**INTEGRITY (Partially lost or rebuilt sections, etc., with special impact on the cultural route and its associated elements)**

Though partially modified, the majority of them are in a form of integration.

**LEGAL PROTECTION AND RESPONSIBLE ADMINISTRATION (Local, regional, national, worldwide). If appropriate, specify existing instruments for protection: legal, administrative or social, and their effectiveness.**

As indicated in the document "03- Fortifications"

**DEGREE OF SOCIAL INVOLVEMENT OF THE POPULATION IN PROTECTION OF THE PROPERTY (High, medium, low. Specify)**

Modest at the moment, but the signs of increase is visible.

**MAJOR URBAN EXPANSION AREAS AND TRANSFORMATIONS IN THE URBAN LAYOUT (Highlighting their impact on the cultural routes)**

Galle Structure Plan is prepared comprehensively anticipating possible threats; therefore no threats can be seen at present. However, the main harbor abutting the fortifications is to be commercialized to become an alternative to Colombo, which might bring some negative impacts.

**ENVIRONMENT (Urban, industrial, landscape, etc., highlighting the elements related to the cultural routes). Describe.**

As described in the document "03- fortifications"

**PROTECTION OF ENVIRONMENT (Adequate, inadequate. If appropriate, specify existing instruments for protection: legal, administrative or social, and their effectiveness.)**

As described in the document "03- fortifications"

**ENVIRONMENTAL DEGRADATION (High, medium, low, nonexistent)**

Low degradation at present

### **PHOTOGRAPHS**

Refer Photographs annexed with Document "01-Identification"

**MAP OF URBAN LAYOUT (with compass directions and graphic scale)**

Refer maps annexed with Document "01-Identification"

**DETAIL MAPS OF LAYOUT (main square, places of interest, etc.)**

Refer Maps annexed with Document "01-Identification"

**MAPS SHOWING DEVELOPMENT OF THE URBAN LAYOUT IN RELATION TO THE CULTURAL ROUTES (If possible, include maps illustrating the status of the cultural routes over the development of the city or town)**

Refer Maps annexed with Document "01-Identification"





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTORY RECORD FOR FORTIFICATIONS ON A CULTURAL ROUTE

**DENOMINATION:** The fortification system of the Fortified City of Galle

**COUNTRY:** Sri Lanka

### 1. POLITICAL-ADMINISTRATIVE LOCATION

Municipality: Galle Municipal Council

County: Sri Lanka

Province: Southern

Autonomous Community or Region: Not applicable

State (in the case of Federations of States): Not applicable

### 2. GEOGRAPHICAL LOCATION

**Location:** Geographical coordinates, UTM

06-02' N

80-13' E

**Altitude:** (Elevation over sea level)

10.0 meters

**Environment:** Landscape, Industrial, Urban

Medium-sized urban environment.

Abutting the Indian Ocean, on a natural cliff. A river flows in the proximity.

Sited abutting the natural harbor protected by cliffs. Entry to the harbor also need lots of awareness about rock formation below water. Corals in the vicinity and the rock formation under water provided additional natural security to the port. This natural security and protection attracted many foreign powers to Galle.

**Access routes:**

Historically over a march to the fortified area, but now through an esplanade. City could be accessed from the sea too.

### 3. ARCHITECTURAL DESCRIPTION

**Typology:**

City which was built in 1689 remained in much of its original conditions. Fortifications are reasonably preserved along with most of the public buildings within the fortified area. Few houses have been completely changed before the strict conservation regulations are being formulated. Churches, barracks, store houses and some of the residences of elites are remained unchanged.

**Floor plan:**

Most of the buildings are measured and their plans are available. Despite the fortification had its origin to the Portuguese period, what now remained is the Dutch fortifications. The domestic architecture appetency an admixture of Portuguese and Dutch architecture, thus a hybrid of dual parentage.

#### **Construction elements:**

Majority of the construction elements are of European origin, despite some are of local materials but prepared to the specification of the colonists. Roofing is of burned clay tiles, which were not very popular in architectural works other than monastic or regal institutions. Stones or coral stones are of sizes and shapes unfamiliar to natives in the region. Elements such as door windows and verandah were also not familiar to the people in the neighboring regions.

#### **Building materials:**

Walls are made of coral or stones, which were locally available but not exploited until the Portuguese fortification. Tile roofing in domestic architecture were unfamiliar until 16<sup>th</sup> century, for use of which permission had to be sought from the king. However, with the European fortification, gradually it had become a roofing material of domestic buildings.

Permanent domestic buildings were not very familiar among the natives other than those who were recognized by the kingdom however, become very common in cities administered by the European since the 16<sup>th</sup> century.

Tile paving for terra cotta tiles paving for floors too; were limited to Royal and Monastic a buildings. However, the concept changed since the construction domestic buildings for military and administrative personals within the fortifications.

### **4. MAIN HISTORIC DATA**

#### **Date of construction:**

The Fortification was originally constructed in 1569 by the Portuguese, and was severely damaged by the Dutch. The Dutch constructed the present fort in 1689, and were slightly modified by the British in 1873.

#### **Builder**

#### **Main stages of construction and of reconstruction if appropriate**

- 1597 First fortification by Portuguese with earthen and timber palisades.
- 1618 First permanent fortification in Granite by the Portuguese
- 1640 Destruction of the fort by the Dutch, and taking over.
- 1655 Dutch strengthen and extension of the Portuguese Fort
- 1663 Dutch constructed the present fort
- 1730 Construction of eh Lower defense works.
- 1796 Fort surrendered to British
- 1883 Fort was made public by constructing the main gate on south.

#### **Persons responsible for above construction and reconstruction stages**

As per the above descriptions

#### **History**

Galle fort and harbour possesses a very remote antiquity, and is situated on a rocky promontory, lying to the west of the bay which opens to the south. Apparently, the name Galle is derived *Gala*, meaning rocky in native language, despite the Portuguese who first occupied the promontory believed that the name had been evolved from the Latin word Gallus. Portuguese had made a memorial based on this false etymology on the moss-grown old wall depicting an image of a cock, dated 1640 (Fig 04).

The history of Galle could be reviewed under two distinctive phases, namely pre- and post-colonial, of which the former mainly based on scanty and fragmented records evolving from various legendaries. Those legendaries attribute Galle a history spanning between pre-Christian days to the medieval period. Records on the colonial period, which commence with the arrival of Portuguese to Sri Lanka in 1505, are amply available in the form of written documents, paintings, and even photographs and architectural drawings etc.

There are many legendaries and place names in and around Galle, referring to various occurrences of Indian Epic Ramayana, and, few biblical references of the King Solomon's Island. Sir Emerson Tenant, a renowned historian, had indicated that the seaport of ancient Tarshish<sup>1</sup> from which King Solomon drew his apes, ivory, gemstones, and peacocks, was Galle. As per him, Tarshish of the ancient Phoenicians and Hebrews could only be Galle. It is said that the apes and peacocks, ivory and gold, which those navigators brought from the legendary Tarshish, were actually known to the old Hebrew writers by the same names

as they now bear among the Tamils of Sri Lanka. Their descriptions of Tarshish resembles the Rock point, "Punto Galla", but none other seaports of Sri Lanka.

The recent archaeological explorations unearthed several stone anchors, implicating that the port had been used by fairly large ships of Arabian and Chinese origins even before 10<sup>th</sup> century<sup>ii</sup>.

Port of Galle had been a popular harbour of Arabian travellers from 9<sup>th</sup> c and, thereafter. Moroccan traveller Ibn Batuta was one of the notable to who landed in Sri Lanka accidentally, but had subsequently paid a pilgrimage to the Adam's Peak, and had returned to Colombo through the town of Quli (Point of Galle) in 1344.<sup>iii</sup>. Historic records indicate that Chinese Admiral Cheng Ho was in Galle in 1420. Despite the city is not being referred to in Great Chronicles of Sri Lanka, some scanty records indicate the existence of few early Buddhist temples in its vicinity, before Galle being fortified.

Portuguese were the first Europeans to dominate Maritime Provinces of Sri Lanka spanning for a period of over one hundred and fifty years beginning from 1505. Having established their dominance as a maritime power in the Atlantic, they moved to east in 1497 with Vasco da Gama, sailing around the Cape of Good Hope and discovering an ocean route connecting Europe with India. In 1505, a Portuguese fleet under the command of Lorenzo de Almeida, son of the Portuguese Viceroy of Goa, India, on their way to intercept ships of Arabian traders in Indian Ocean caught in a storm and drifted ashore near Galle accidentally. However, without landing on Galle they proceeded to Colombo, a roadstead used by Arabian Traders, to land and meet the King of the Country, who had his seat of kingdom in Kotte, in the close proximity of Colombo. The second group of Portuguese too; landed in Galle accidentally in 1517.

In 1508, with the permission of the King of Sri Lanka, Portuguese erected a **factory** to collect and process cinnamon in Colombo, but had been destroyed by their arch rivals Muslims. In 1518, they built a stronger factory, fortified it, and stationed a garrison to protect it.

Portuguese of Sri Lanka had two ambitions; one of them was to increase followers of Roman Catholicism; and, the other was to supply a larger share of spices to Europe. However, they had smaller fleets, and thus avoided confrontation with others to capture territories. However, their intention was to capture and fortify strategic points, from which the shipping trade could be controlled. Since they had an advanced knowledge of firearms, they were able to control trades in the sea, while encamping in strategic points. Their main rival traders in the East and Indian subcontinent were Muslims, who had been in the same trade since few centuries ahead of Portuguese. Apart from the trade rivalry, Portuguese were always against the Muslims because of the intolerance of 16<sup>th</sup> Century Roman Catholicism on Islam. Sri Lankan Muslim had a stronger opposition from the Portuguese because of their role in sustaining the Kandyan economy, which enabled the kingdom successfully, resist the Portuguese.

Despite Galle was the first landing point of Portuguese, they could not capture the Port of Galle from Kings of Sri Lanka until 1587. The first fortification was constructed on the hillock in 1597, and was made with earthen and palisade defences.

#### References:

Arasaratnem, S. Ceylon.

Brujin DAS, Gaastra JR, and Schoeffer I, Dutch Asiatic Shipping in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> century.

De Silva, RK. And Beumer, WGM. Illustrations and Views of Dutch Ceylon 1602-1796, Serandib Publication, London, 1988.

De Silva, CR. Sri Lanka.

De Silva, KMD. A History of Sri Lanka.

Geiger, Wilhelm. English translations of Mahavamsa and Culavamsa.

Haeckel, Earnest. Visit to Ceylon 1883. Translated by Clara Bell, on line edition.

Ludowyk, EFC. A short History of Ceylon.

Miller, Karen. Black Fort; Report of the Maritime Archaeology Training Programme, on line edition.

Hussein, Asiff; Dutch Heritage of Sri Lanka, Sunday Observer, online edition.

Ramerini, Marco. History of the Dutch in Ceylon, 1988.

Rathnathunga, Rajiv. Dutch heritage; Lakdiva Books EText.

Seylanicus's Ceylon

<http://members.lycos.nl/knane/ceylon/ceylonhisrory.htm> - The Dutch in Sri Lanka.

Online Edition; Tarshish of the Old Testament. ..

Online Edition; the Avondester in the Dutch East Indian Company

The Library of the Congress; Sri Lanka History.

The Library of the Congress; Sri Lanka the Portuguese

www. Virtual Library, Sri Lanka. A Historic View through the city of Galle. Online Edition: A visitor guide to the city of Galle source The Island Newspaper.

www. Virtual Library, Sri Lanka; Maritime Sri Lanka.

www. Virtual Library, The Old World's Romantic City Galle.



### **Function within defensive system**

Galle Fort was merely a defensive fort under Portuguese. But became a township under Dutch, and administered the whole of the southern maritime territory which was under Dutch administration. British also followed the Dutch System. It was the principal harbor of Sri Lanka until the completion of the breakwaters for Colombo harbor.

**In present Sri Lanka it is the administrative center for the Southern province and the Galle District.**

Galle Fort is one of the seven World heritage Sites of Sri Lanka, and is the only site founded by non-Sri Lankans. It is one of the best examples to represent European Architecture in Sri Lanka and one of the best in the world of Dutch Architecture.

The town ship has faced the threats of destructions due to the trends of modifications, and have controlled to a certain extent by legislations.

### **Historic and cultural significance**

Historic and cultural significance is detailed in the Identification Record.

## **5. PRESERVATION**

### **State of preservation of the property**

State of preservation of public buildings is fairly good, but domestic buildings are seeing degradation at a rapid phase.

### **Authenticity of the property**

Buildings are in authentic form, and majority is in their original construction.

### **Integrity of the property**

Part of the township has lost its character, but due to the large number of public buildings remained intact, it symbolizes the original Dutch architecture in Sri Lanka.

### **State of preservation of the environment**

Due to the efforts of Department of Archaeology, Central Cultural Fund, Royal Netherlands Embassy, and various organs of ICOMOS the state of preservation is at fairly good standards.

### **Authenticity of the environment**

Due to the aforesaid involvement, the state of preservation of the environment too is at a fairly good conditions.

### **Integrity of the environment**

Though partial destruction can be seen, there are several areas within the fort in true historic landscape as depicted in paintings and other documents.

### **Aggressions**

Man made aggressions are severe in the areas where the domestic buildings are concentrated.

The rampart walls are facing decay due to the weathering and other natural causes. Excessive numbers of visitors also bring little destructions to the fort.

### **Proposals for action**

The Urban Development Authority, Galle Heritage Trust, Department of Archaeology, Central Cultural Fund and various other groups of ICOMOS are involved in preparation of Master plan for protection of the Historic Fort and its vicinity.

## **6. LEGAL, ADMINISTRATIVE AND SOCIAL PROTECTION**

### **Legal protection of the property**

Galle Fort is a World Heritage Site, and therefore draws the attention of world conservation community. Since the monument is covered by the Antiquities ordinance of Sri Lanka it is protected by the National Laws. Apart from that, a specific regulation for the protection, namely Galle Heritage Trust act is enacted in 1998 to safeguard the fort.

On 1999 onward, citizen groups are deeply involved in the preservation of the fort and its heritage.

### **Legal protection of the environment**

Since the entire Historic Township is declared as a World Historic Site, the entire fort area including its buildings and landscapes are covered by all the aforesaid laws.

### **If appropriate, protective declaration. Also indicate cases in which no protective declaration exists.**

Protected by declaration of World Heritage Site Status.  
Galle Heritage Trust Act  
Urban Development Authority Structure Plan  
Antiquities ordinance of Ceylon  
Central Cultural Fund Acts etc.

### **Responsible administration. Specify the content and scope of the corresponding authority and assess to the extent possible the degree of responsibility demonstrated in practice application of this authority.**

Under the purview of the Department of Archaeology at National level and the Galle Municipal Council at the local level, which is under the Southern Provincial Council.

### **Degree of social involvement of the population in protection of the property**

At medium level

## **7. CURRENT SPECIFIC INFORMATION**

### **Owner**

Private ownership of individual housing and commercial buildings, and the public buildings under the state ownership.

### **Use**

Commercial, residential, administrative, educational, tourist and many others including military, law and order, factories etc.

**Date:** 28<sup>th</sup> May 2004-06-27

**Information provided by:** Dr. Samitha Manawadu

**Consultant(s)**

### **MAP OF LOCATION**

Attached with the document "01- Identification"

### **FLOOR PLAN**

Attached with the document "01- Identification"

### **Author and period references**

Attached with the document "01- Identification"

### **PHOTOGRAPHS**

**Attached with the document "01- Identification"**

### **Author of photographs:**

Funo Laboratory, Graduate School of Engineering, Kyoto University, Japan, and the author.

<sup>i</sup> Catholic Encyclopaedia. WWW Virtual Library – Sri Lanka.

<sup>ii</sup> Report of the Maritime Archaeological Exploration Project.

<sup>iii</sup> ditto Page 260





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR IDENTIFICATION OF A CULTURAL ROUTE

### 1. Name of route

The Incense and Spice Route and the Desert Cities in the Negev

### 2. Type of use (function) of route

**Primary use:** Commerce

**Secondary uses, if any none**

**Other induced uses, if any none**

**Prior and current use, as appropriate**

### 3. Regions and/or States currently included in route:

The historical route in its Israeli section which is nominated for inscription as a World Heritage Site is a desert route in the Negev, the southern part of Israel. The other sections of the route from Oman and Yemen up to the Israeli-Jordanian border are mentioned in the following paragraphs but are not included in the present project. These sections will hopefully be dovetailed in the future in a comprehensive regional concept of the route and promoted as a cross boundary cultural route.

### 4. Physical nature of route

It is a non paved desert trail mostly preserved

**Overland**

**Sea**

**River**

**Lake**

**Mixed (specify)**

### 5. Path of route (include map specifying spatial boundaries), authenticity of route and description of corresponding geographic area

The Israeli section of the nominated route starts at Moa fortress in the Aravah region and continues along the following fortresses and caravanserais- Qasra, Meizad Nekarot, Ein Saharonin, Meizad Makhmal, Ovdar, Haluza, where it heads towards the port of Gaza. Total length- about 65 KM. The path is indicated in the following map.



## **6. Aproximate length**

The Israeli section of the route – About 100 KM. The length of the regional route from its origin in south Yemen to the Mediterranean is about- 2000 KM.

## **7. Means of transport and forms of locomotion used for journeys**

**Historical means of transport:** Camel caravans.

**Current means of transport, if any:** Jeeps 4+4.

## **8. Frequency of use, pace and duration of historical and current journeys along route.**

The nominated path which starts at Moyat Awad (Probably the historical Moa mentioned in the mosaic map of Madaba) in the Aravah and terminates in the port of Gaza is described in the following paragraph. The peak of its activity under the Nabataean kingdom was during the first century B.C up to the beginning of the second century A.D. Duration of the caravan trip about 2-3 days.

## **9. Main arteries of route**

The Israeli section of the nominated route starts at Moa fortress in the Aravah region and continues along the following fortresses and caravanserais- Qasr , Meizad Neqarot, Ein Saharonin, Meizad Mahmal, Ovdad , Haluza , where it heads towards the port of Gaza. Total length- about 65 KM.

There is another artery which heads from Moa to the north along the Aravah in direction to Hatseva (biblical Tamar) , The Scorpion Ascent , Mamshit, and further on to Jerusalem. This artery is under study.

## **10. Milestones or main stages of route**

The Israeli section of the route mentioned above is the last stage of a longer regional route which starts in Oman and Yemen and passes through Saudi Arabia and Jordan before reaching the Israeli border and further on up to Gaza . Total length-about 2000 KM. Some arteries of the Incense Route have led in ancient times to other destinations in Judea like Jerusalem and later to Cesarea. Other sections of the regional route have led to Egypt and destinations in East Africa. It was only a part of an extensive network of routes connecting the Arabian peninsula to the Mediterranean.

## **11. Signals, markers, signs and symbols identifying road and route to be followed<sup>1</sup>**

The route is marked by its seven fortifications and caravanserais all along - Moa, Qasra , Neqarot , Ein Saharonim , Maale Mahmal, Avdat and Halutsa.

Most prominent source of water is located at the gate of the Israeli section of the route in Moyat Awad(Moa). Some dried springs along the route-Ein Ovdad, Ein Saharonim. Markers-Samples of mile stones (JPG file attached) , Places of devotion (JPG file attached). Desert cities-Ovdad, Shivta, Haluza , Mamshit (JPG Files attached).Out of the seven stations of the Israeli path two consist of caravanserais-Moa and Saharonim.

## **12. Points of supply, repairs and rest areas. Sites of quarantine and other waiting periods for reasons of entry, exit or in transit requirements.**

Points of supply, rest and other waiting periods were dispersed along the fortresses and caravanserais mentioned above.

## **13. Historical framework and events relevant to configuration of route**

The nominated Israeli section of the route in the Negev desert is mainly a Nabataean route with Nabataean vestiges demonstrated all along the route . It is linked with the history of the Nabataean kingdom from the third century B.C till the second century A. D . It should be emphasized that other branches of the Incense and Spice Route which existed in the Negev desert were active in the history of this region since the second millennium B.C as part of the historical route reaching the sources of incense in south Arabia (Arabia Felix) and beyond(India and China). Actually the history of the Wadi arabah and the Negev in general is closely connected to the development of the incense trade since the end of the second millennium B.C. The emergence of this trade was closely related to the domestication of the camel whose introduction has revolutionized the trade routes across the Near East.

## **14. Period of use**

---

<sup>1</sup> Briefly list these elements, as a more detailed description should be provided in the section “Heritage Contents” included below.

**Historical use:** The peak of its use was during the first century B.C till the beginning of the second century A.D by caravans of up to about 1000 camels. 90 % of the route is a desert. Duration of trip from south Yemen to either Gaza or Cesarea was about six month. Duration of the trip in its Negev section (65 KM) was about two-three days.

**Current use, as appropriate:**

### 15. Significance of route

#### Representative

#### Other

The route is an evocative of past culture and civilization. A description of it follows:

*Frankincense and Myrrh are aromatic resins extracted from bushy-thorny trees, that grow only in today's Oman. Yemen and Somalia*

*For thousands of years those resins were considered as one of the most precious commodities moving between Rome and India Recent evidence even shows that during the Ming Dynasty frankincense was exported to China, in exchange for Chinese porcelain. According to Christian tradition, the three wise men, visiting baby Christ in Bethlehem, brought gold, frankincense and myrrh as gifts.*

*These resins, at times more precious than gold, had both philosophical and practical use. No matter what religious rites were observed, incense had to be burned to carry the prayers up to heaven. Frankincense was used to embalm corpses (when Pharaoh Tutankhamun's tomb was opened in 1922, one of the sealed flasks still released the smell of the incense). It was used during burial ceremonies and cremations, as well as for medical and cosmetic purposes (having notable skin preservmg properties).*

*The Bible is rich with references to both frankincense and myrrh, as are many other sources. An Egyptian inscription dated 2800 B.C., documents expeditions to the land of Punt (the extreme south of the Red Sea) from where Egypt was importing large quantities of incense. Other sources tell us about Alexander the Great who wanted to conquer Arabia in order to control the production and trade of incense. Incense is frequently mentioned and discussed in Roman. Byzantine and Arab sources*

*Though frankincense was very precious, it was used in staggering quantities. According to ancient documents, the annual consumption of incense ni the Temple of Baal in Babylon was 2.5 tons and Nero burned a full year's harvest during the funeral ceremonies of bis wife. Thus whoever had any involvement with incense, whether growing, producing, carrying, selling, or protecting it, had the potential of becoming very influential and extremely wealthy.*

*Carrying large quantities of the most precious goods in the world, the incense routes became the main arteries for a booming trade and a developing civilization over a huge area between the Mediterranean and south Arabia. The Frankincense and Spice Road was as significant to the world's cultures as was the Silk Road. The political, economic, social and cultural significance of this route in the past is indisputable.*

*The "Incense Route" is two thousands kilometers long. About one hundred kilometers cross the southern part of Israel - the Negev. Since the third century B.C., and following the domestication of the camel, this section of the road was highly developed.*

*The majority of the remains along and around the route, in the Negev, are of the Nabataean culture. From the third century B.C. to the second century AD. The Nabataeans were the people who transported frankincense and other goods across the big deserts, along 2000 kilometers of rough, dry areas, to the Mediterranean coasts. The last and most critical par of their route crossed the Negev.*

*The establishment of the incense trade completely changed the Nabataean economy. and, as a result, their whole life style. As a poor pastoral community they were divided into tribes and ancestral homes. A man's association to his tribe and family determined status.*

*The new economy, and the prosperity that came with it, rendered pastor and goat breeding obsolete. There was also no need to wander any more. On the contrary, with the establishment of the trade routes, the Nabataeans gathered along the route and built permanent camps, where most of the population lived. It became necessary to get organized, build roads, and secure the caravans and the population. These factors, together with the immense wealth gathered among the Nabataeans, brought on a change. At the end of the process the Nabataeans became an established kingdom, ruled by a king, with a highly developed administrative system, a regular army, relations with other countries, etc.*

*The Nabataean capital was Petra, which, while they were still a pastoral people, had served as their city of refuge, a place of shelter.*

*The tangible remains around and along the route. in the Negev, manifest its importance and wealth brought through the incense trade. It is represented by ruined cities, caravanserais, camps, watchtowers, fortresses, army camps, and remains of paved roads, agriculture and ingenious ways of collecting water.*

*Though representing just one twentieth of the total length of the road, the special features and the uniqueness of the Negev section of the route justify its nomination as a World Heritage Site, along with the other elements already nominated by other states (Oman and Jordan). The specific explanations for the justification are given under the comparative study and criteria headings.*



Courtesy: Avner Goren

#### **16. Symbolic value of route**

Its symbolic value lies in the ability to operate - through agreement, interchange and co-existence- such a long trade route which crosses a huge desert controlled by different people and tribes. Confrontation and interchange between the nomadic culture of the region and the Hellenistic and Roman "civilized world" towards the end of the first millennium B.C "Clash of civilizations" resulting in interchange and cross fertilization.

The combination of towns and their associated agricultural and pastoral landscape makes a complete fossilized cultural landscape.

#### **17. Relevant rituals**

Pagan cults of Nabataean deities like Dushara and al-Uzza or Dushara and Allath etc influenced sometimes by Hellenistic mythology. Al- Uzza is identified as Aphrodite or Aphrodite-Isis Allath is identified as Athena- Minerve, Dushara is confounded sometimes with Zeus(equivalent with the Syrian Baalshamin) or with Dionysos or even Ares . Rituals include –processions with idols ,sacrifice of animals ,burning of incense.

#### **18. Inspirational value**

#### **19. Dynamics which have been generated by route<sup>2</sup>**

The unique dynamics (commercial, cultural and religious) which were generated between the different cultures and people along the route mainly the nomadic Nabataean culture vis- a- vis Hellenism, Judaism and the Roman world. The dynamics of religious interchange are mentioned above. Nabataean architecture is influenced by south Arabic, Iranian, Syro-phoenicien and Hellenistic styles. Most important are the linguistic dynamics in the Nabataean culture i.e the gradual transformation from the Aramaic language and script to a Nabataean script and later to Arabic. Bilingual inscriptions are most prevalent in Nabataean sites typical to their intermediary role in history.

#### **20. Heritage contents<sup>3</sup> (Listing, description and evaluation of elements that bear witness to the exchanges that took place):**

**Material contents:** physical elements of heritage

**Cultural contents of an immaterial or spiritual nature:** intangible heritage

**Environmental contents:** cultural landscape, impact of natural landscape, etc.

**Ownership, management and legal protection of properties making up heritage**

**State of preservation, authenticity and integrity of heritage properties**

<sup>2</sup> "The cultural worth of a route can be measured both by the dynamics (commercial, philosophical, religious) which it may have generated or favored (transfer of goods, knowledge, know-how) and by the symbolic significance it represents for anyone using it (or for anyone who may have used it, or for anyone referring to it)."

<sup>3</sup> By countries and zones, regardless of the more detailed description to be given in specific records for each route.



The parts of the Incense Route that are proposed for inclusion in the World Heritage list maintain the highest level of authenticity. Since they are located in the desert, decay is relatively slight. The region was not populated from the 7<sup>th</sup> century until the 20<sup>th</sup> century, and, even today, the route passes through unpopulated areas. As a result, man-made damage was limited. The same is true for the paved parts of the route, the milestones set along it, and the ascents.

Authenticity is therefore high in all elements of the road, structures and installations. Among the towns, Shivta is considered one of the best preserved ruined cities in the world.

All conservation works carried out on the various structures along the route and in the settlements, especially in Avdat and in Mamshit, preserve the authenticity and integrity of the sites.

## **21. Degree of participation of inhabitants living in lands crossed by route in the evaluation and preservation of route**

Moderate.

## **22. Degree of participation of authorities of country concerned in the evaluation and preservation of route. Potential to gain their interest.**

## **23. Other similar routes**

Oman has inscribed The Frankincense Trail as a World Heritage Site in the year 2000. This section may be considered as the staging part of the The Incense and Spice Route.

## **24. References (historic, cultural, religious, etc.)**

## **25. Previously conducted and ongoing studies and research work**

## **26. Bibliography**

- T.J. Abercrombie, 'Arabia's Frankincense Trail', *National Geographic*, October 1985
- Y. Aharoni, 'The Ancient Desert Agriculture of the Negev', *Early Beginnings*, IEJ 8, p. 249
- A. Alt, 'Aus der Arabia II: Romische und Strassen', *ZDPV* 58, 1935, pp. 2-59
- U. Avner, 'Ancient Cult Sites in the Negev Desert & Sinai Desert', *Tel-Aviv II*, 1984, pp. 117-127, Pls. 13-23
- M. Avneri, L. Shanan & N. Tadmor, *The Negev, the Challenge of a Desert*, Cambridge, Mass., 1971
- J.R. Bartlett, 'From Edomites to Nabataeans, a Study in Continuity', *Palestine Exploration Quarterly*, 1979, pp. 53-66
- G.W. Bowersock, 'A Report on Arabia Provincia', *Journal of Roman Studies* 61, 1971, pp. 219-242
- R. Cohen, 'New Light on the Date of the Petra-Gaza Road', *Biblical Archaeological* 45, 1982, pp. 240-247
- N. Glueck, 'Exploration in Western Palestine', *Bulletin of the American School of Oriental Research* 131, 1955, pp.7-8
- P.C. Hammond, *The Nabataeans – their history, culture and archaeology*, Gothenburg, 1973
- Yehuda Kedar, *The ancient agriculture in the Negev mountains* (in Hebrew), Bialik Institute, Jerusalem 1967.
- G.E. Kirk, 'The Negev or Southern Desert of Palestine', *Palestine Exploration Quarterly*, 1941, pp. 57-61
- G. Lombardi, 'Khalasa-Elusa', *Studia Biblici Frankincanti, Liber Annus* 22, 1972, pp. 335-368
- Z. Meshel & Y. Tzafrir, 'The Nabataean Road from Avdat to Sha'ar Ramon', *Palestine Exploration Quarterly*, 1974, pp. 103-118, 1975, pp. 3-12
- J. Innes Miller, *The Spice Trade of the Roman Empire*, Oxford at the Clarendon Press, 1969
- A. Negev, 'The Date of the Petra-Gaza Road', *Palestine Exploration Quarterly* 88, 1966,
- A. Negev, 'Avdat, une halte de caravans dans le centre du Néguev', *Bible et Terre Sainte* 40, 1961, pp. 4-11
- A. Negev, 'Avdat – a Caravan Halt in the Negev', *Archaeology* 14, 1961, pp. 122-130
- A. Negev, 'Oboda', *Encyclopedia of Archaeological Explorations in the Holy Land*, II, Jerusalem 1967, pp. 345-355
- A. Negev, 'Greek Inscriptions from Avdat (Oboda)', *Liber Annuus* 28, 1978, pp. 87-126, Pls. 7-20
- A. Negev, 'Mamshit (Kurnub)', *Israel Exploration Journal* 16, 1966, pp. 145-148
- A. Negev, 'Christian Kurnub (Mampsis?)', *Christian News from Israel*, Vol. 18, 4, pp. 17-23
- A. Negev, 'Mampsis, a Town of the Eastern Negev', *Raggi, Zeitschrift für Kunstgeschichte und Archäologie* 7, 1967, pp. 67-86
- A. Negev, 'Mamshit (Kurnub)', *Israel Exploration Journal* 17, 1967, pp. 121-124
- A. Negev, 'Mamshit (Kurnub)', *Revue Biblique* 75, 1968, pp. 407-413

**27. Photographs**



**Incense Route: Ramat Nafkha Section in the Negev**  
The road is visible in the way that field stones have been cleaned from the surface and arragned along the way.  
(Courtesy: Tsvika Tsuk)



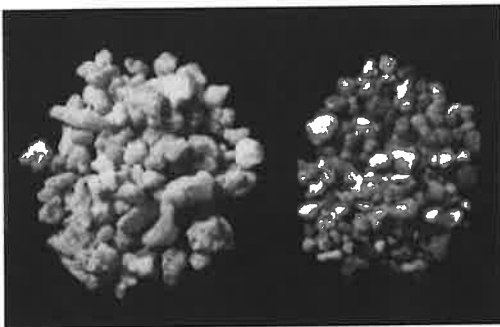
**The Incense route Path in the Negev Desert**  
(Courtesy: Tsvika Tsuk)



The Road is visible.  
(Courtesy: Tsvika Tsuk)



**Bedouins with touristic convoy on the Incense Route in the Negev Desert**  
(Courtesy: Tsvika Tsuk)



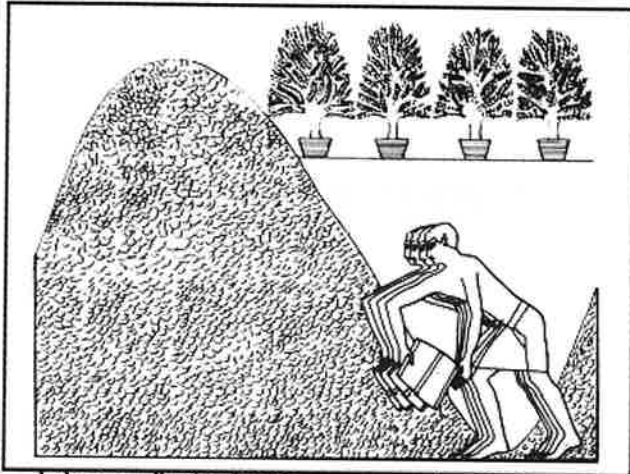
**Frankincense Resins**  
(Courtesy: Zohar Amar)



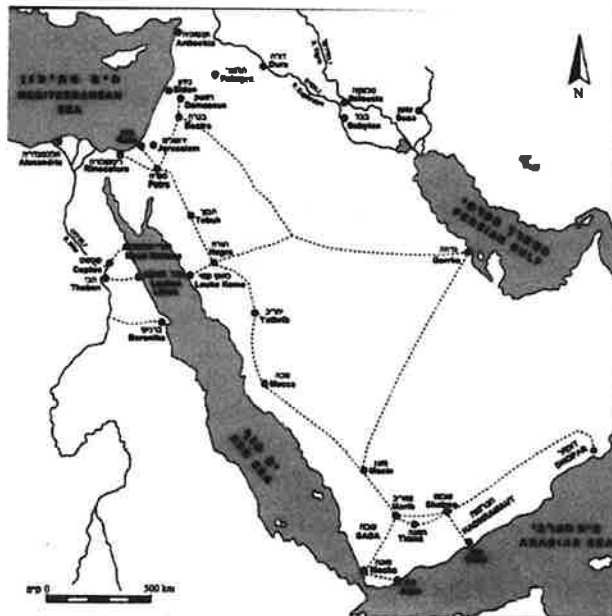
**Cinnamomum Zeylanicum**  
A prestigious incense in antiquity  
(Courtesy: Zohar Amar)



Frankincense or Myrrh Saplings imported to Egypt. Engraving, Temple of Hatshepsut Egypt (16 Century B.C.)(Courtesy: Zohar Amar)



Laborers collecting frankincense or myrrh resins imported to Egypt. Engraving, Temple of Hatshepsut Egypt (16 Century B.C.)(Courtesy: Zohar Amar)



Regional Map of The Incense Route (Courtesy: Zohar Amar)



Altar for incense Burning Tel Dan, Israel



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTORY RECORD FOR FORTIFICATIONS ON A CULTURAL ROUTE

**DENOMINATION:** The Incense and Spice Route and the Desert Cities

Historic cities, fortresses and caravanserais.

The main sites are the following- Desert cities

\*Avdat=oboda

\*haluza

\*Mamshit-kurnub

\*Shivta- Sobata

Fortresses and caravanserais

\*Moa fortress and caravanserai

\*Kasra Fort

\*Nekarot Fort

\*Ein Saharonim- Ramon gate ,Caravanserai

\*Makhmal ascent and fortress

\*Griffon fortress

Mile stones along the route.

**COUNTRY:** Israel

### 1. POLITICAL-ADMINISTRATIVE LOCATION

Municipality:

County:

Province:

Autonomous Community or Region:

State (in the case of Federations of States):

### 2. GEOGRAPHICAL LOCATION

**Location:** Geographical coordinates, UTM

Core area

South East (Moa)

35 9' 39" E

30 32' 28" N

North West (Avdat)

34 46' 30"E

30 47' 47"N

Linear property- 65 KM long. Average 1.0 KM wide and a buffer zone of an average of 10 KM wide.

**Altitude: (Elevation over sea level)**

At the Makhmal ascent and fortress altitude reaches 1000 M above sea level.

**Environment: Landscape, Industrial, Urban**

Desert area

**Access routes:**

Road No 40 Tel aviv- Eilat  
Road No 90 Jerusalem- Eilat

(See Identification Record)

**3. ARCHITECTURAL DESCRIPTION****Typology:**

The fortresses are intended as a defensive and observation line.

**Floor plan:****Construction elements:****Building materials:**

Mostly hard dressed limestone. Surviving material in Mamshit and other sites includes frescoes and mosaics.

**4. MAIN HISTORIC DATA****Date of construction:**

The nominated cities, fortresses and caravanserais connected with the route were established around the third century BC by the Nabataeans. Some of them reconstructed later on by the Romans after the annexation of the Nabataean kingdom by the Romans in the year 106 AD

**Builder**

King Aretas IV was the greatest among Nabataean builders (9 BC-40AD).

**Main stages of construction and of reconstruction if appropriate****Persons responsible for above construction and reconstruction stages****History****References:****Function within defensive system****Historic and cultural significance**

Historic and cultural significance is detailed in the Identification Record.

**5. PRESERVATION****State of preservation of the property**

Good.

**Authenticity of the property**

The abandonment of the sites in the seventh century and being uninhabited since that period have left the sites in a state of a reasonable integrity and authenticity. The desert cities and the fortresses combined with the trade routes and their agricultural hinterland provide a very complete picture of a desert civilization strung along a trade route and thus have high integrity.

**Integrity of the property****State of preservation of the environment**

Lack of regular human activity in the area (apart from staff working on the sites) means that there are no direct environmental threats as a result of human intervention. The main environmental threats come from "natural" causes - the extreme temperatures of the desert and their impact on building materials.

The main threats are earthquakes and flash floods.

**Authenticity of the environment**

It is a desert environment with a very low density of inhabitants.

### **Integrity of the environment**

The integrity of the desert landscape is impressive.

### **Aggressions**

Four wheel vehicles driven by visitors pose a real threat which has to be controlled.

### **Proposals for action**

Most of the sites are well conserved and managed .The exception is Haluza which has to be attended to.

## **6. LEGAL, ADMINISTRATIVE AND SOCIAL PROTECTION**

### **Legal protection of the property**

All the nominated area is state owned. All cultural heritage elements within the nominated area are protected by national legislation under the following laws-

Israel antiquities Law 1978

Antiquity Authority Law 1989

National Parks, nature Reserves and National Sites Laws, 1992

### **Legal protection of the environment**

**If appropriate, protective declaration. Also indicate cases in which no protective declaration exists.**

The Incense and Spice Route and The Desert Cities awaits inscription as a World Heritage Site.

**Responsible administration. Specify the content and scope of the corresponding authority and assess to the extent possible the degree of responsibility demonstrated in practice application of this authority.**

Israel Nature and Parks Authority (INPA) is responsible for the management and maintenance of the sites. Israel Antiquities Authority is responsible for excavations and conservation.

### **Degree of social involvement of the population in protection of the property**

Medium. There is a lot of interest in the project within the population. There are rare phenomena of vandalism.

## **7. CURRENT SPECIFIC INFORMATION**

### **Owner**

### **Use**

**Date:** 26/06/2004

**Information provided by:** Amb. Avi Shoket, Chairman of Committee for Historical Routes .The Israeli Commission for UNESCO

**Consultant(s)** The report based and quotes the Nomination-File presented to the WHC in its present session IN China-for the inscription of the above mentioned sites as a World Heritage Sites

### **MAP OF LOCATION**

See Identification Record

### **PHOTOGRAPHS**



Milestones

Author of Photographs: Dr. Tsvika Tsuk- Israel Nature and Parks Authority.





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## RECORD FOR IDENTIFICATION OF A CULTURAL ROUTE

1. **Name of route:** The route of communication missions from the Korean dynasty to Japan

2. **Type of use (function) of route**

**Primary use** commerce, strategic, political use.

**Out line** When Tokugawa Ieyasu became Generalissimo shogun of Japan in 1603, he requested dispatch of communication missions, known as “Chosen Tsushinshi”, from Korea to Japan with a view to restoring diplomatic relations between Korea and Japan. In amity, the peace between the two was achieved in 1607. Accordingly, the Korean government dispatched the first mission to Japan in the same year. There had been 12 times of missions over a period of 200 years until the last mission was sent to Tshushima in the year 1811.

The number of people in each mission amounted up to 500 persons.

3. **States currently included in route**

Japan and Republic of Korea

4. **Physical nature of route**

**Overland:** Remains of parts of the overland route exist

**Sea:** The Sea of Japan and the Seto Inland Sea

**River:** The Yodo River: the Yodo River which flow out from the Shiga mountain system through Lake Biwa, the Kyoto basin and the Osaka plains into Osaka Bay. The Yodo River underwent development as an important route for water-borne traffic since old times.

**Lake:** Lake Biwa: Lake Biwa, located in Shiga Prefecture is the largest lake in Japan with a surface area of 670 km.

**Other:** Harbours: Pusan (Korea), Tsushima, Iki, Shimonoseki, Mihara, Shoura, Ushimado, Tsu, Akashi and Osaka

5. **Path of route (include map specifying spatial boundaries), authenticity of route and description of corresponding geographic area.**

See image.

6. **Approximate length**

Approximately 1,500 km (from the Korean end, Seoul, to the Japanese end, Edo)

7. **Means of transport and forms of locomotion used for journeys (Historical means of transport (specify))**

The mission route starting from the Korean Peninsula ran over the sea through islands of Tsushima, Iki, and Aijima of Chikuzen so as to arrive at the landing ground to the mainland Japan, or Akamaseki (present-day “Seki”). The ships of the mission moved on into the Seto Inland Sea, which they navigated, choosing the appropriate tide and wind at harbours, in order to reach Osaka. At Osaka, they changed to Japanese ships prepared by the Japanese government and then went up the Yodo River to land at Kyoto. From Kyoto, the overland parade of the mission started with dignity through the Tokaido road to Edo. At the Edo castle, the official letter from the Korean dynasty was deposited as the fulfillment of the mission purpose, after which the mission returned to the Seto Inland Sea, where they stayed overnight at Sannose. The influence of the mission remains in the names of places such as teahouses and lodgings which were used to welcome the mission; stone pavements and stone steps of the overland route still remain today.



40 ships of the Tsushima Han (local domain) attended to 6 ships of the Korean mission and as many as 800 ships of the central government of Japan were mobilized to look after them. In addition, the Japanese side arranged horses that were used for overland transportation.

The mission trip took no less than five months in one way.

#### **8. Frequency of use, pace and duration of historical and current journeys along route,**

12 times over a period of 200 years

#### **9. Main arteries of route**

The mission aboard 6 ships departed from the harbour of Pusan (Korea) and moved by sea, dropping by at harbours of Tsushima, Iki (in the northern part of Kyushu Island of Japan), the Seto Inland Sea, Shimonoseki, Mihara, Shoura, Ushimado, Tsu, Akashi and Osaka. At Osaka, the mission changed to riverboats to go up the Yodo River and landed at Kyoto; the mission proceeded by land through the Tokaido road, visiting cities of Ogaki, Nagoya, Hamamatsu, Suruga to the destination, Edo (present-day Tokyo). Parts of the main arteries used by the mission – the Nakasendo route, the Korean highways, the Mino way, and the Tokaido route – remain to date.

#### **10. Milestones or main stages of route (e.g., city to city, port to port, etc.)**

Milestones include signal fire stands, breakwaters, lanterns, stone steps, teahouses, reception halls, checkpoints and the *wakan* house (or literally, “Japanese houses”, which were designed in a mixed architectural style of Japan and South Korea) that was built as an embassy of Tsushima Han in Pusan.

#### **11. Signals, markers, signs and symbols identifying road and route to be followed<sup>1</sup>**

Mentioned elsewhere in this paper.

#### **12. Points of supply, repairs and rest areas. Sites of quarantine and other waiting periods for reasons of entry, exit or in transit requirements.**

Mentioned elsewhere in this paper.

#### **13. Historical framework and events relevant to configuration of route**

The large-scale mission was welcomed in Japan by not only the *samurai* class but also men of letters as well as the general public. The fact that the route the mission took was the forbidden passage in Japan, which was exclusively for the use of the Generalissimo shogun in Japan proves the special importance given by the Japanese government to the Korean mission. Many events related to this route, tangible and intangible heritage, remain. For instance, Korean poetry, pictures, Korean dance have been inherited as folk performance; Korean arts remain in various places; there remain harbors which the mission visited, lodgings where the mission stayed and the grounds where receptions, banquets entertainments and festivals for them were held; tangible articles such as tile dolls and picture scrolls also remain.

#### **14. Period of use**

1607-1811 (approximately 200 years of use)

**Historical use:** Mentioned elsewhere in this paper.

**Current use, as appropriate:** The parade and procession of the Korean mission is still performed as part of a commemorative festival in a manner retaining the original aspects.

#### **15. Significance of route**

The route had a great influence in respect of cultural exchange and introduction of the information about China through exchange of courtesies with the Confucian scholars, doctors, and painters. It left its footprints in festivals in many places on the way to Edo and promoted cultural exchange between the Korean mission and Japanese society, besides its political function to demonstrate the international status of the Tokugawa shogunate. The number of Korean people in each mission ranged from 400 persons up

---

<sup>1</sup> Briefly list these elements, as a more detailed description should be provided in the section “Heritage Contents” included below.

to 500 persons. The culture of a foreign country that was introduced by these missions was accepted favorably by Japanese society, which valued the procession as an absolutely gorgeous international event.

#### **16. Symbolic value of route**

Cultural exchange and peacekeeping between Korean and Japan

#### **17. Relevant rituals**

Performance of Korean dance, music, painting, calligraphy and other forms of entertainment as well as observance of festivals, parades, presentations of the goodwill document, the procession of mission, etc.

#### **18. Inspirational value**

The influence of the high quality Korean culture was significant: Korean music, melody, dancing, literature, Chinese poetry, pictures (Indian ink drawing and Zen painting), medicine, Confucianism, etc. were introduced into Japan. On the other hand, the route witnessed war and peace.

#### **19. Dynamics which have been generated by route<sup>2</sup>**

The procession of a 500 persons' delegation from the Korean dynasty in which a big flag was hoisted and eye-catching foreign clothes were worn was "foreign culture that walks"; Japanese people enjoyed the exotic atmosphere of the procession.

#### **20. Heritage contents<sup>3</sup> (Listing, description and evaluation of elements that bear witness to the exchanges that took place):**

**Material contents:** physical elements of heritage (anthropological, ethnographic, archeological, architectural, etc.)

As for tangible elements of heritage, approximately 900 items are listed, including:

- 341 pieces of pictures (by Japanese people depicting the mission and vice versa);
- 52 pieces of illustrations (of entertainment scenes);
- 308 pieces of sumie (autographs of the mission);
- 52 pieces of sculpture;
- Korean dressing clothes used for festivals and processions;
- musical instruments used for festivals and processions;
- toys made with the Korean communication mission as the motif;
- handicrafts;
- tools; and
- articles left by the departed members of the mission.

#### **Cultural contents of an immaterial or spiritual nature: intangible heritage**

Intangible heritage includes:

Korean music, melody, dancing (especially, inherited as the *karako odori* (Korean children dance) in Ushimado, Tsu, Suzuka and other regions, literature, Chinese poetry, pictures (Indian-ink drawing and Zen painting), medicine, Confucianism, festivals, etc.

#### **Environmental contents: cultural landscape, impact of natural landscape, etc.**

Each harbour to which the mission was invited was a scenic spot with a beautiful view. Images from those days still remain today. For instance, black pine trees were planted along the route. Local landowners had to spend a great amount of money for the maintenance of the route to facilitate the passage of the mission. Along what is called the Korean highway, there are places that townscapes and views of houses beside the street are retained without change. The mission route also passes along the scenic area; Lake Biwa is the largest and one of the most beautiful lakes in Japan. The beauty of Lake

---

<sup>2</sup> "The cultural worth of a route can be measured both by the dynamics (commercial, philosophical, religious) which it may have generated or favored (transfer of goods, knowledge, know-how) and by the symbolic significance it represents for anyone using it (or for anyone who may have used it, or for anyone referring to it)."

<sup>3</sup> By countries and zones, regardless of the more detailed description to be given in specific records for each route.

Biwa is in a good condition of preservation. In addition, beautiful gardens were built in lodgings and temples where the mission stayed; the ships of the mission were beautifully and gorgeously decorated.

#### **Ownership, management and legal protection of properties making up heritage**

Currently not available. (It is presumed that a large number of owners and authorities are involved in various levels of management with different degrees of protection; however, substantial research is necessary to inventory them or delineate the boundaries.)

#### **State of preservation, authenticity and integrity of heritage properties**

Although further research and investigation is necessary to test authenticity and integrity, it is worth noting that the Korean mission that was dispatched as many as 12 times during the period from 1607 until 1811 across the sea to Edo contributed significantly to the propagation of a foreign culture in addition to the primary diplomatic purpose of the mission. As a result, it formed a “way” of cultural exchange; especially temples and teahouses along the way which were used by the mission for overnight stay or short breaks provided fora where intellectual exchange happened among the knowledgeable people who had deep understanding of science and art of both countries. This aspect of the route is well documented in records. With the passage of this large-scale mission, opportunities for Japanese people to familiarize them with Korean music, dancing, fashion, etc. were created. These customs have been successfully preserved in various places; for example, “Korean children dance” is observed still today as well as many other festivals. The route has the unique cultural value as a way of cultural exchange symbolizing the peace of both Korea and Japan to the extent that it could be evaluated as of outstanding universal value.

#### **21. Degree of participation of inhabitants living in lands crossed by route in the evaluation and preservation of route (optimal, moderate, minimal or nonexistent)**

Degree of participation by inhabitants in the evaluation and preservation of the route is considered to be optimal.

#### **22. Degree of participation of authorities of country concerned in the evaluation and preservation of route. Potential to gain their interest.**

Degree of the participation at the levels of local authorities concerned and the private sector in both Korea and Japan is very high.

The local governments with the port of call of the Korean mission form a network of cultural exchange. The event reproducing the procession of the Korean delegation is performed by them even today as an activity to commemorate the memory of the historic connection between the two states.

#### **23. Other similar routes**

Currently, there is no similar route identified.

#### **24. References (historic, cultural, religious, etc.)**

The lists of tangible cultural properties and documents are being recorded in the database by researchers in Japan.

Many research papers and reports, both in Japan and in Republic of Korea, exist.

#### **25. Previously conducted and ongoing studies and research work**

Already written by other authors.

#### **26. Bibliography**

Already written by other authors.

#### **27. Photographs**

Source: “The Route of Festival Scape”, The magazine of Tokaido and San-yo Shinkansen, Vol. 4 No. 6. Photographs by Yoshikatsu HAYASHI.



Image 1. (Source: "A Record of the Korean Mission's Travels" by Yoko SUGI)







ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

### Historic Port Towns that are Part of a Cultural Route

**Name of Property:** Historic Port Towns for Silver Shipping

**Geographic Location:** Shimane Prefecture, Japan

35°06' North, 132°26' East

#### INTRODUCTION

Iwami Ginzan is a silver mine which is located in the central region of Shimane Prefecture in outwestern Japan.

This mine was the most important source of silver from the Middle Ages to the Modern Age in Japanese history. The historical significance of Iwami Ginzan dates back to 1526, when Kamiya Jutei, an influential merchant in Hakata, began to develop the mine. Iwami Ginzan saw its peak of prosperity between the middle of the 16th century and the early 17th century and in fact its early 17th-century production reached annual yield levels as high as approximately 38 tons of silver; this single mine produced most of the Japanese silver output that comprised one-third of the world's silver production at that time.

The Iwami Ginzan silver was circulated overseas mostly in the form of silver coinage though trade with other Asian countries including China and Korea and was distributed even in European markets under the name of "Soma Silver". In the surrounding areas, there exist the remains of three mountain castles which were used in the middle ages for guarding the mine and access route. To the west, facing the Sea of Japan, are the remains of a port in the Middle Ages, which served as an active gateway for shipment of silver, silver ore and other materials and goods.

A port which contributed significantly to the silver mine's prosperity and old roads that linked the mine and the port remain in good state of conservation and serves as outstandingly eloquent evidence of the mining industry of Japan from the 16th century to the 19th century.

(See image 1)

#### 1. The relation between a port of silver shipping and the Iwami Silver Mine

Kamiya Jutei was a merchant of Hakata. One day, legend tells, he saw a beam of holy light of the silver mine on a mountain from the sea on his way to Izumo for buying silver in 1526 and discovered Iwami Ginzan. He worked for the development of the silver mine (Iwami Ginzan) in earnest afterwards. Silver produced in large quantities from this Iwami Ginzan was transported by the transportation road called Ginzan highway and carried out from a harbor.

Iwami Ginzan produced 3/2 of the world silver production from the The silver was exported widely abroad and formed a trade route between Asian countries like China and Korean Peninsula and European countries such as Portugal and Spain. Xavier's letter which was sent to Spain says "This island is called as silver island" and "Japan is the only country that produces silver".

It was said Japan was a largest production center of silver in the world at that time.

(See image 2)

#### 2. The relation with a harbor and Ginzan highway

Feudal Lord Mouri held Iwami Ginzan (silver mine) and Yunotsu Port as one body from 1562 to 1582. There is 400 meters difference of altitude between the silver mine and the port for silver shipping, which were bound with the steeply sloped transportation road of 10 km called as "Ginzan Kaido".

Silver was conveyed via Yunotsu Harbor over a sea route in the beginning of the Edo period. In the silver mine area, a lot of goods were consumed, necessitating many carts to come and go for their supply. These goods were landed at Yunotsu Harbor, although some other harbors were also used.

On the other hand, there were two routes of silver transportation. One is the Tomogaura route (which was known as Tomogaura highway) leading from the silver mine to Tomogaura Harbor.

The other is the Yunotsu Okidomari route (which was known as Yunotsu Okidomari highway) leading from the silver mine to Yunotsu Okidomari Harbor.

### **3. Tomonoura Port**

This port was used by the ship for shipping silver stone in early stages.

It can be reached in the shortest distance from the silver mine. The port is located on the Sea of Japan, 6.5 km in a straight line from the silver mine. The Tomo Area is a part of a port town, whose hinterland is close to a narrow and steep-walled valley; the ancient port village remains close to the harbor still keep the original land lot. The Tomo Port village continues being accompanied by the small stoned wall, about 1.2m wide, that extends to a sand beach, which has been preserved until today without much change. The width of the bay is 34m and the depth is 140m. Many natural rock bases (called Hanaguri Iwa) which were used to moor ships still remains.

In the harbor, there are small islands, one of which is known as "the island of a cormorant or "U no Shima", where Benzaiten which was dedicated by Kamiya Jutei remains; many other traditions and ruins remain in good condition.

#### **Geographical feature**

The seashore is characterized by the continuous rocky cliffs with small bays.

The unique geographical feature including a sudden cliff of 50 m altitude difference between Umaji and Yunotsu produced the natural port, which is fit for silver shipping.

### **4. Okidomari Port**

Okidomari Port faces to the Sea of Japan. The hill sinks into the sea and constitutes a complicated geographical feature. The surrounding sea of Okidomari Port was deep and the harbor was not influenced by the monsoon; therefore, it was a good harbor for shipping silver in large quantities.

There is an island, Kushijima, on the entrance of the bay.

The Yu Family built the Kushiyama Castle (literally "comb mountain castle") on the north of the harbor. On the other hand, the Mori Family built the Unomaru Castle on the south of the harbor in 1570, reinforcing defense for all of this area. The Unomaru Castle consisted of east and west fortifications, which had an entrance gate of the Masu type (a special type of an entrance gate to a Japanese fort which is designed to make the passing confusingly difficult for strangers or enemies). On the east fortification there are three steps of terraces for the firing corps.

The Unomaru Castle coped with the guns at that time. It was the castle for the naval forces served as the economical, political and military base. Bansho (checkpoint) was placed at the harbor for the guarding purposes. Also, across Yunotsu Bay there are the Sasajima Castle and the Kushiyama Castle remains with remnants of fortifications.

The harbor was defended with the three castles. A large number of stone construction remains dating back to the late 16th century show the evidence of the deeply-rooted relation with the silver mine. The group of the castles which stands facing on the bay and a number of Hanaguri rocks (rock for mooring ships) retain the history which prospered as a silver port of shipment.

#### **1) Yunotsu Okidomari highway**

The Mori Family suppressed the Iwami Silver Mine after they moved the port of silver shipment from Tomogaura Harbor to Yunotsu Okidomari. During that period, the new route, Yunotsu Okidomari route, was improved.

The way crosses the southern mountain area from the common well (upper well) in Okidomari and passes by the Sainen temple. In the Edo period, all of the goods were unloaded and accumulated at once in Yunotsu before the goods were circulated on command to wholesale stores in Yunotsu. This Yunotsu Okidomari route thus became an important route by which various goods were carried.

#### **2) Okidomari Village**

The Ebisu shrine was built in 1526. Its main shrine is an old building decorated with a sculpture of a sea bream dancing on a wave. The roof was a splendid work of cypress bark. The Ebisu shrine was dedicated to the patron saint. Still now, on April 3 every year, local people observe the traditional festival. The Ebisu shrine consists of 3 parts: the main shrine, Arakami shrine, and 3 common well (which supplied water to ships which entered the port) which are the beach well, the back well and the upper well. The

upper well was associated with and offered to the water god. Well cleaning is carried out on the occasions of the Bon Festival every year. The custom of floating lanterns dedicated to the spirits of ancestors is observed as an offering with people's names written on them. The precious traditional cultures are inherited in good condition.

(See image 3)

### **3) The ruins of Kushiya Castle (Yunotsu-cho Okidomari)**

This sea castle was built in the north of Kushiya Island in the Gulf of Yunotsu.

Several small steps of fortification were installed on a ridge of 36 meters above sea level; a part of a fort built with mud has been discovered.

The Kushiya Castle was located at the entrance of the Okidomari Area, guarding both Yunotsu and Okidomari Areas with the Unomaru Castle in the South.

### **4) The ruins of Unomaru Castle**

The Unomaru Castle was built on the ridge of a peninsula 60 meters above sea level in the south of Okidomari.

The fort was laid out on a flat ridge for the purpose of defending Yunotsu and Okidomari Ports.

The Mori Family assumed it as a naval base in 1570.

At present, the memories of the castle remain only in place names such as Monomi (lookout place), Shirodono (building of castle), Yakata (lodging house).

### **5) Cultural Landscape of Yunotsu**

The port town of Yunotsu is located at the point of the sea which deeply cuts into land from the Sea of Japan. A mountainous district presented a complicated shoreline encompassing the town and its outskirts, which prospered as a central port town of this area in the Edo period.

The town prospered as it shipped a large quantity of Iwami silver and imported goods for the need of the Iwami Silver Mine Area until the end of the 17th century. After the Ginzan declined, the port town continually prospered as a base of shipping agents. In addition, Yunotsu enjoyed its prosperity as a hot spring town. Old houses as well as shrines and temples remain. A group of historic buildings, ancient culture, an old graveyard, and cultural landscapes such as a garden have been safeguarded and maintained in good condition.

(See image 4)

### **6) Development of a town**

According to the document written in the 5th Year of Keicho (1600), 170 houses formed a line in Yunotsu, whose average house site size was 160 square meters. The town had declined as the silver came to be transported by land, not by sea.

However, afterward as the trade by ship became active for the northern area, the town again prospered as a trade town with the number of wholesale dealers reaching 40 in 1745.

In addition, the number of the trade ships for the north area saw a significant increase to 370 from only 7.

At present, 13 hot spring hotels remain and historical and cultural landscape is conserved in good condition.

### **5. Assurance of historical value**

In the Historic Silver Mine of Iwami Ginzan, the ports and old roads which linked the mine and the ports from the Middle Age to the Modern Age of Japan are conserved in good condition.

### **6. Legal protection and responsible administration**

1, Maji, Tomonoura Yunotsu, Okidomari Port and Iwami Silver Mine area already designated by the National Government as Special Historical Sites

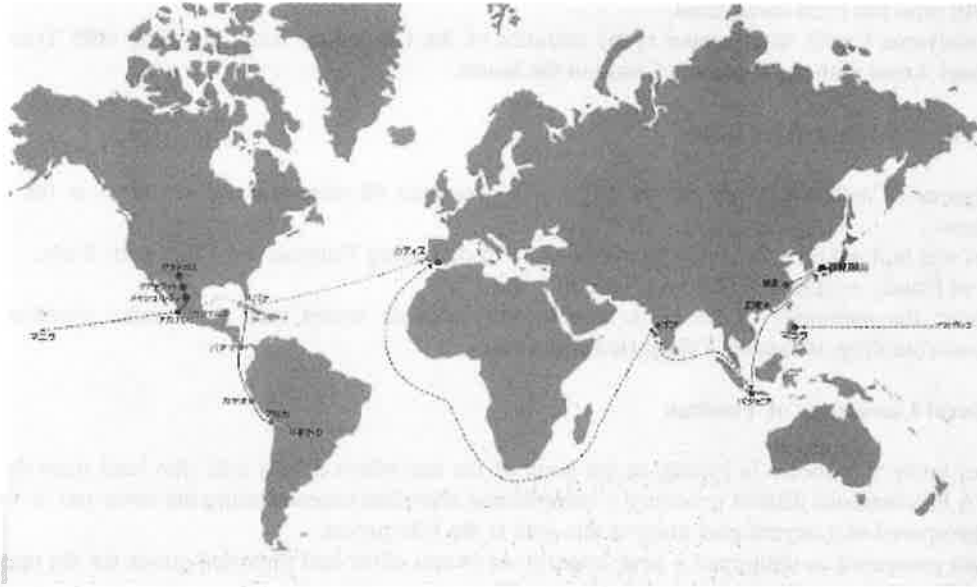
2, Yunotsu Port town designated by the National Government as Preservation Districts for Groups of important Historic Buildings

3, Ginzan Route (silver routes) will designate by National Government as special Historical Site



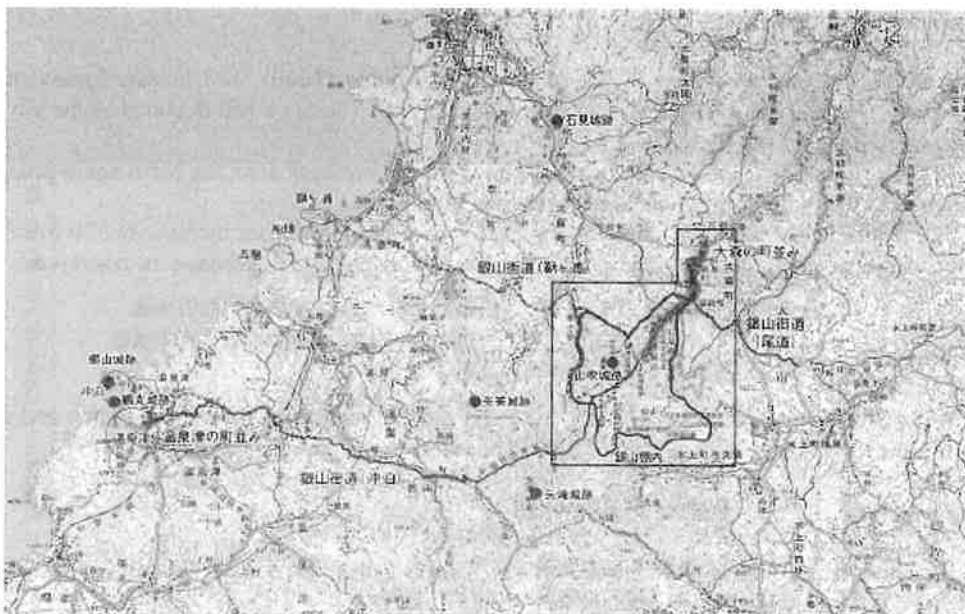
## Bibliography

1. Report of Iwamiginzan kaidou, Board of Education in Shimane Prefecture,2004.
2. Guido book of Ginzan kaidou ,O-ta City,2001.
3. Iwami Ginzan (Solger Mine Site), Board of Education in Shimane Prefecture (2001).
4. The report of Iwami Ginzan Silver Mine Site, no1,Shimane Prefecture



The trade route of silver in the world in the 16th century

Image 2



The map of location of IWAMI GINZAN SILVER MINE,  
GINZAN HIGHWAY AND PORT TOWNS for silver shipping

Image 3



Okidomari port in the Okidomari bay  
Image 4



Hanaguri iwa (Mooring rock)  
Image 5



The view of Okidomari port from the sky  
Image 6



Ebisu Shinto shrine in Okidomari Port town  
Image 7



Yunotou port town

Image 8





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE IDENTIFICACIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL

### 1. Denominación del itinerario

**Camino de Santiago**, en su tramo conocido como “**Camino Francés**” que corresponde al relacionado con el Código Calixtino (Siglo XII). La presente ficha hace referencia especial al tramo del Camino de Santiago en la provincia de Burgos, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Si bien se trata de un Itinerario Cultural debidamente reconocido al estar inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, se considera necesario la sistematización de la información actualizada, dado que se han encontrado aspectos que requiere de contrastación y mejora dentro del expediente de inscripción de este bien, así como para su manejo de acuerdo a las categorías e instrumentos metodológicos desarrollados por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales.

### 2. Tipo de utilización (función) del mismo

**Uso principal:** Camino de Peregrinación.

**Usos secundarios:** Turístico, deportivo, de integración cultural.

**Otros usos inducidos:** comunicación cultural

**Utilización anterior:** Camino de peregrinación.

### 3. Regiones y/o Estados actualmente incluidos en el itinerario

Del “Camino Francés” en General: España, incluyendo en su recorrido las siguientes jurisdicciones:

Comunidad Autónoma de Aragón: Provincias de Huesca y Zaragoza.

Comunidad Autónoma de Castilla y León: Provincias de Burgos, Palencia y León.

Comunidad Autónoma de Navarra.

Comunidad Autónoma de La Rioja.

Comunidad Autónoma de Galicia, provincias de Lugo y La Coruña.

En el caso específico del tramo materia de la presente ficha: Provincia de Burgos, Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Cabe aclarar que debido a su naturaleza de itinerario transnacional, el tramo del “Camino Francés” declarado es sólo una parte de toda la extensión del “Camino de Santiago” en Europa, donde incluye numerosos otros Estados. Además, el “Camino Francés” es sólo uno de los ramales conocidos que llegaban hasta Santiago de Compostela. Hay otros ramales que requerirán un estudio específico con el llenado de las correspondientes fichas.

De acuerdo a la documentación del Consejo de Europa en el expediente que declara el Camino de Santiago como Primer Itinerario Cultural Europeo, su extensión total alcanza los Estados de España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia, Grecia, Hungría, Eslovaquia, República Checa, Polonia, Alemania, Austria, Suiza, Liechtenstein, Dinamarca, Suecia, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda y Portugal.

### 4. Naturaleza física del itinerario

**Terrestre:** Se trata de un camino de origen medieval, adecuado para el tránsito de peatones y animales de carga esencialmente. Gran parte de su extensión se conserva, con ciertos cambios no demasiado significativos. En algunos casos coincide con vías de comunicación de épocas posteriores. También en

ciertos casos, cuando su curso ha sido atravesado por autovías o instalaciones para otro tipo de transporte moderno se han implementado desvíos que posibiliten la continuación del peregrinaje.

#### 5. Recorrido del itinerario

Ver ítem 9 de la presente ficha.

#### 6. Extensión aproximada:

769 kms.

En la Provincia de Burgos, aproximadamente 112 kms.

#### 7. Medios de transporte y formas de locomoción utilizados para los desplazamientos.

Históricamente el recorrido se realizó a pie, a caballo o en otros medios como carretas.

En la actualidad los medios utilizados, además del recorrido a pie, que es el más usual, habiéndose incorporado el uso de la bicicleta como segundo medio más usual. Eventualmente se dan casos de recorrido a caballo.

Adicionalmente cabe comentar que, con un carácter más turístico, se dan recorridos en vehículos, los mismos que se realizan no por el camino propiamente dicho, sino por la red vial moderna. No todos los pueblos del camino son visitables de esta forma, ni están incluidos en las ofertas existentes. Este caso se cita por ser una referencia importante, pero no tiene que ver con el uso tradicional del itinerario cultural.

#### 8. Periodicidad en su utilización, ritmo y duración de los desplazamientos históricos:

Recorridos en la actualidad:

Permanente. Hay sin embargo una clara estacionalidad que tiene que ver con factores climáticos y la época vacacional. Así, los meses más visitados son los de verano. Sin embargo, aunque de manera esporádica, también hay peregrinos en otros meses, incluido el invierno.

Otro hecho que marca un crecimiento considerable en el flujo de viajeros es su correspondencia con los Años Santos o Jacobeos, como es el caso del actual 2004.

#### 9. Ejes fundamentales del itinerario:

COMUNIDAD	PROVINCIA	LUGARES ESPECÍFICOS <sup>1</sup>	Nro. de bienes <sup>2</sup>
ARAGÓN	HUESCA	Aisa	3
		Canfranc	6
		Villanúa	15
		Castiello de Jaca	9
		Jaca	80
		Santa Cruz de la Serós	4
		Santa Cilia de Jaca	2
		Puente la Reina de Jaca	1
		Bailó	15
		Canal de Berdún	1
	ZARAGOZA	Mianos	3
	Artieda	4	
	Sigües	14	
<b>Total de bienes en la Comunidad Autónoma</b>			<b>149</b>
NAVARRA		Valcarlos	2
		Roncesvalles	8
		Burguete	2
		Erro	20
		Estereibar (valle de) Larrasoña	41

<sup>1</sup> Se ha consignado el listado de lugares que figuran en el expediente presentado para la inscripción del Camino de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial. Sin embargo, deberá tenerse en cuenta que es probable que haya otros lugares de importancia que no fueron incluidos en dicho documento, por lo que es necesario que en la medida en que se levanten las fichas específicas de cada uno de los tramos se complementen los datos faltantes y se realicen las precisiones pertinentes.

<sup>2</sup> Cabe hacer un comentario similar al anterior.

		Huarte	5
		Escabarte	12
		Villaba	1
		Burlada	1
		Pamplona	68
		Cizur	26
		Galar	1
		Uterga	2
		Legarda	4
		Muruzabal	4
		Obanos	17
		Puente la Reina	1
		Mañeru	3
		Cirauqui	3
		Yerri	2
		Villatuerta	12
		Estella	15
		Ayegui	1
		Iguirquiza	
		Villamayor de Monjardín	3
		Luquín	3
		Arcos	15
		Sansol	3
		Torres del Río	2
		Armañanzas	3
		Bargota	4
		Viana	16
		Yesa	2
		Javier	3
		Sangüeza	19
		Liedena	?
		Lumbier	7
		Urraul Bajo	?
		Aibar	6
		Ibargoiti	6
		Monreal	3
		Elorz	15
		Tiebas	5
		Birrún-Olcoz	?
		Ucar	?
		Eneriz	6
<b>Total de bienes en la Comunidad Autónoma</b>			<b>377</b>
<b>LA RIOJA</b>		Logroño	10
		Navarrete	6
		Sotes	?
		Ventosa	?
		Huércanos	6
		Aleson	3
		Nájera	9
		Azofra	5
		Alesanco	5
		Cirueña	5
		Hervias	3
		Bañares	4
		Santo Domingo de la Calzada	22
		Corporales	?
		Grañón	1
		Villarta-Quintana	?
<b>Total de bienes en la Comunidad Autónoma</b>			<b>78</b>
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>BURGOS</b>	Redecilla del Camino	91

		<u>Castildelgado</u>	4
		<u>Villoria de Rioja</u>	2
		<u>Redecilla del Campo</u>	
		<u>Fresneña</u>	5
		<u>Belorado</u>	13
		<u>Tosantos</u>	2
		<u>Villambistia</u>	3
		<u>Espinoza del Camino</u>	2
		<u>Villafranca de Montes de Oca</u>	4
		<u>Arlanzón</u>	22
		<u>Arroya de Oca</u>	1
		<u>Villaescusa la Sombría</u>	3
		<u>Barrios de la Colina</u>	6
		<u>Atapuerca</u>	8
		<u>Cardeñuela-Riopico</u>	2
		<u>Ibeas de Juarros</u>	9
		<u>Rubena</u>	3
		<u>Orbaneja Riopico.</u>	2
		<u>Castrillo del Val</u>	4
		<u>Cardeñajimeno</u>	3
		<u>Burgos</u>	162
		<u>Villalbilla de Burgos</u>	6
		<u>Tardajos</u>	6
		<u>Rabé de las Calzadas</u>	5
		<u>Hornillos del Camino</u>	4
		<u>Iglesias</u>	4
		<u>Castellanos del Castro</u>	1
		<u>Hontanás</u>	5
		<u>Castrojeriz</u>	22
		<u>Castrillo de Matajudíos</u>	3
		<u>Itero del Castillo (Camino?)</u>	7
Total de bienes en la provincia			417
	<b>PALENCIA</b>	<u>Itero de la Vega</u>	4
		<u>Melgar de Yuso</u>	3
		<u>Boadilla del Camino</u>	3
		<u>Frómista</u>	13
		<u>Campos</u>	8
		<u>Revenge de Campos</u>	4
		<u>Villovieco</u>	1
		<u>Villarmentero de Campos</u>	2
		<u>Villalcazar de Sirga</u>	5
		<u>Carrión de los Condes</u>	41
		<u>Calzada de los Molinos</u>	1
		<u>Bustillo del Páramo de Carrión</u>	3
		<u>Cervatos de la Cueva</u>	7
		<u>Lédigos</u>	1
		<u>Lagartos</u>	4
		<u>Moratinos</u>	5
Total de bienes en la provincia			105
	<b>LEÓN</b>	<u>Sahún</u>	21
		<u>Calzada del Coto</u>	2
		<u>Bercianos del Real Camino</u>	2
		<u>El Burgo Ranero</u>	5
		<u>Santas Martas</u>	5
		<u>Mansilla de las Mulas</u>	8
		<u>Mansilla Mayor</u>	6
		<u>Villasabariego</u>	14
		<u>Villaturiel</u>	18
		<u>Valdefresno</u>	15
		<u>León</u>	152
		<u>San Andrés de Rabanedo</u>	5
		<u>Valverde de la Virgen</u>	6

		Chozas de Abajo	6
		Villadangos del Páramo	2
		Santa Marina del Rey	?
		Hospital de Orbigo	4
		Villares de Orbigo	3
		Villarejo de Orbigo	6
		San Justo de la Vega	2
		Astorga	56
		Brazuelo	9
		Santa Colomba de Somoza	9
		Molinaseca	15
		Ponferrada	34
		Camponaraya	2
		Cacabelos	7
		Villafranca del Bierzo	46
		Trabadelo	3
		Vega de Valcarce	7
Total de bienes en la provincia			470
<b>Total de bienes de la Comunidad Autónoma</b>			<b>992</b>
<b>GALICIA</b>	<b>LUGO</b>	Piedrafita	?
		Triacastela	6
		Samos	21
		Sarria	58
		Puertomarín	15
		Paradela	13
		Monterroso	37
		Palas del Rey	33
Total de bienes en la provincia			183
	<b>LA CORUÑA</b>	Mellid	21
		Arzúa	19
		El Pino	17
		Santiago de Compostela	151
Total de bienes en la provincia			208
<b>Total de bienes de la Comunidad Autónoma</b>			<b>391</b>
<b>TOTAL DE BIENES INCLUIDOS EN EL EXPEDIENTE DE P.M.</b>			<b>1987</b>

Cabe hacer la anotación, para el caso de la Provincia de Burgos, que algunos especialistas consideran que San Juan de Ortega no corresponde al trazado original del camino, sino que algunos peregrinos hacían una desviación hacia esa zona en razón de la importancia del Monasterio del mismo nombre. Además que, en la zona de los llamados Montes de Oca, habrían tramos del camino que han dejado de ser utilizados y que dadas las características naturales del sitio sería importante realizar estudios científicos para lograr su recuperación.

#### 10. Hitos o etapas principales del recorrido:

En el camino francés en general:

Valcarlos - Roncesvalles - 11.5 Km

RONCESVALLES - LARRASOÑA - ( 27.0 Kms)

Que incluye:

Roncesvalles - Burguete - 3.0 Km

Burguete - Espinal - 3.4 Km

Espinal - Viscarret - 4.7 Km

Viscarret - Linzoain - 2.1 Km

Linzoain - Erro - 3.0 Km

Erro - Zubiri - 5.3 Km

Zubiri - Larrasoña - 5.5 Km

LARRASOÑA - PAMPLONA/IRUÑA - ( 15.9 Kms)



Larrasoña - Akerreta - 1.0 Km  
 Akerreta - Zuriain - 3.2 Km  
 Zuriain - Irotz - 2.0 Km  
 Irotz - Zabaldika - 1.5 Km  
 Zabaldika - Trinidad de Arre/Villava - 4.8 Km  
 Trinidad de Arre/Villava - Burlada - 0.5 Km  
 Burlada - Pamplona/Iruña - 3.2 Km  
 PAMPLONA/IRUÑA - PUENTE LA REINA - ( 23.5 Kms)  
 Pamplona/Iruña - Zizur Menor - 4.7 Km  
 Zizur Menor - Zariquiegui - 6.0 Km  
 Zariquiegui - Uterga - 6.0 Km  
 Uterga - Muruzábal - 2.8 Km  
 Muruzábal - Obanos - 1.7 Km  
 Obanos - Puente La Reina - 2.3 Km  
 PUENTE LA REINA - ESTELLA - ( 22.0 Kms)  
 Puente La Reina - Mañeru - 5.0 Km  
 Mañeru - Cirauqui - 2.5 Km  
 Cirauqui - Lorca - 5.5 Km  
 Lorca - Villatuerta - 5.0 Km  
 Villatuerta - Estella - 4.0 Km  
 ESTELLA - ARCOS, LOS - ( 21.8 Kms)  
 Estella - Ayegui - 2.1 Km  
 Ayegui - Monasterio de Irache - 0.4 Km  
 Monasterio de Irache - Azqueta - 5.0 Km  
 Azqueta - Villamayor de Monjardin - 1.9 Km  
 Villamayor de Monjardin - Arcos, Los - 12.4 Km  
 ARCOS, LOS - LOGROÑO - ( 28.0 Kms)  
 Arcos, Los - Sansol - 6.9 Km  
 Sansol - Torres Del Río - 0.8 Km  
 Torres Del Río - Viana - 10.9 Km  
 Viana - Logroño - 9.4 Km  
 LOGROÑO - NÁJERA - ( 29.0 Kms)  
 Logroño - Navarrete - 13.0 Km  
 Navarrete - Ventosa - 4.0 Km  
 Ventosa - Nájera - 12.0 Km  
 NÁJERA - SANTO DOMINGO DE LA CALZADA - ( 21.0 Kms)  
 Nájera - Azofra - 5.8 Km  
 Azofra - Cirueña - 9.3 Km  
 Cirueña - Santo Domingo de la Calzada - 5.9 Km  
 SANTO DOMINGO DE LA CALZADA - BELORADO - ( 22.9 Kms)  
 Santo Domingo de la Calzada - Grañón - 6.5 Km  
 Grañón - **Redecilla del Camino - 3.8 Km**  
**Redecilla del Camino - Castildelgado - 2.0 Km**  
**Castildelgado - Vitoria - 2.4 Km**  
**Vitoria - Villamayor Del Río - 3.5 Km**  
**Villamayor Del Río - Belorado - 4.7 Km**  
**BELORADO - SAN JUAN DE ORTEGA - ( 24.0 Kms)**  
**Belorado - Tosantos - 4.8 Km**  
**Tosantos - Villambistia - 1.9 Km**  
**Villambistia - Espinosa del Camino - 1.6 Km**  
**Espinosa del Camino - Villafranca Montes De Oca - 3.7 Km**  
(Cabe dejar constancia que en realidad el Camino de Santiago luego de Villafranca se divide en dos rutas conocidas como el Camino Septentrional por Atapuerca y el Camino Meridional por Arlanzón. El Septentrional conduce luego de Villafranca hacia San Juan de Ortega. Este, que es el más promocionado actualmente, no era sin embargo el más usado. Luego de San Juan de Ortega siguen Agés y los demás pueblos que se detallan a continuación. En el Camino Meridional se encuentran las villas de Arlanzón, Zaldueño, Ibeas de Juarros, Castrillo del Val, San Medel, Castañares y Villayuda o La Ventilla, pasando luego a Burgos. Este camino, menos utilizado en la actualidad, responde más al recorrido histórico y auténtico.)  
**Villafranca Montes De Oca - San Juan de Ortega - 12.0 Km**

**SAN JUAN DE ORTEGA - BURGOS - ( 27.6 Kms)**

**San Juan de Ortega - Agés - 3.7 Km**

**Agés - Atapuerca - 2.5 Km**

**Atapuerca - Villalval - 5.0 Km**

**Villalval - Cardeñuela Río Pico - 1.4 Km**

**Cardeñuela Río Pico - Orbaneja Río Pico**

**Orbaneja Río Pico - Villafría - 2.8 Km**

**Villafría - Gamonal - 4.1 Km**

**Gamonal - Burgos - 6.0 Km**

**BURGOS - HORNILLOS DEL CAMINO - ( 20.0 Kms)**

**Burgos - Villalbilla - 6.2 Km**

**Villalbilla - Tardajos - 3.6 Km**

**Tardajos - Rabé de las Calzadas - 2.0 Km**

**Rabé de las Calzadas - Hornillos del Camino - 8.2 Km**

**HORNILLOS DEL CAMINO - CASTROJERIZ - ( 20.3 Kms)**

**Hornillos del Camino - San Bol - 5.7 Km**

**San Bol - Hontanas - 4.9 Km**

**Hontanas - Castrojeriz - 9.7 Km**

**CASTROJERIZ - FRÓMISTA - ( 24.7 Kms)**

**Castrojeriz - Itero del Castillo - 10.0 Km**

**Itero del Castillo - Itero de la Vega - 0.7 Km**

**Itero de la Vega - Boadilla del Camino - 8.0 Km**

**Boadilla del Camino - Frómista - 6.0 Km**

**FRÓMISTA - CARRIÓN DE LOS CONDES - ( 19.3 Kms)**

**Frómista - Población de Campos - 3.8 Km**

**Población de Campos - Revenga de Campos - 3.7 Km**

**Revenga de Campos - Villarmentero de Campos - 2.0 Km**

**Villarmentero de Campos - Villarcázar de Sirga - 4.0 Km**

**Villarcázar de Sirga - Carrión de los Condes - 5.8 Km**

**CARRIÓN DE LOS CONDES - LÉDIGOS - ( 23.4 Kms)**

**Carrión de los Condes - Calzadilla de la Cueva - 17.2 Km**

**Calzadilla de la Cueva - Lédigos - 6.2 Km**

**LÉDIGOS - SAHAGÚN - ( 16.1 Kms)**

**Lédigos - Terradillos de los Templarios - 2.8 Km**

**Terradillos de los Templarios - Moratinos - 3.3 Km**

**Moratinos - San Nicolás del Real Camino - 2.6 Km**

**SAHAGÚN - BURGO RANERO, EL - ( 18.0 Kms)**

**Sahagún - Calzada de Coto - 3.0 Km**

**Calzada de Coto - Bercianos del Real Camino - 7.2 Km**

**Bercianos del Real Camino - Burgo Ranero, El - 7.8 Km**

**BURGO RANERO, EL - MANSILLA DE LAS MULAS - ( 19.0 Kms)**

**Burgo Ranero, El - Reliegos - 13.0 Km**

**Reliegos - Mansilla de las Mulas - 6.0 Km**

**MANSILLA DE LAS MULAS - LEÓN - ( 20.0 Kms)**

**Mansilla de las Mulas - Villamoros de Mansilla - 4.0 Km**

**Villamoros de Mansilla - Puente de Villarente - 2.0 Km**

**Puente de Villarente - Arcahueja - 5.0 Km**

**Arcahueja - Valdelafuente - 2.0 Km**

**Valdelafuente - León - 7.0 Km**

**LEÓN - VILLADANGOS DEL PÁRAMO - ( 21.8 Kms)**

**León - Trobajo del Camino - 4.6 Km**

**Trobajo del Camino - Virgen del Camino, La - 2.7 Km**

**Virgen del Camino, La - Valverde de La Virgen - 3.7 Km**

**Valverde de La Virgen - San Miguel del Camino - 3.0 Km**

**San Miguel del Camino - Villadangos del Páramo - 7.8 Km**

**VILLADANGOS DEL PÁRAMO - ASTORGA - ( 27.1 Kms)**

**Villadangos del Páramo - San Martín del Camino - 4.3 Km**

**San Martín del Camino - Hospital-Puente de Órbigo - 6.3 Km**

**Hospital-Puente de Órbigo - Villares de Órbigo - 2.8 Km**

**Villares de Órbigo - Santibáñez de Valdeiglesias - 2.3 Km**

Santibáñez de Valdeiglesias - San Justo de la Vega - 8.0 Km  
 San Justo de la Vega - Astorga - 3.4 Km  
 ASTORGA - RABANAL DEL CAMINO - ( 20.7 Kms)  
 Astorga - Murias de Rechivaldo - 4.6 Km  
 Murias de Rechivaldo - Santa Catalina de Somoza - 4.9 Km  
 Santa Catalina de Somoza - Ganso, El - 4.2 Km  
 Ganso, El - Rabanal del Camino - 7.0 Km  
 RABANAL DEL CAMINO - MOLINASECA - ( 25.0 Kms)  
 Rabanal del Camino - Foncebadón - 5.6 Km  
 Foncebadón - Manjarín - 4.2 Km  
 Manjarín - Acebo, El - 6.8 Km  
 Acebo, El - Riego de Ambrós - 3.7 Km  
 Riego de Ambrós - Molinaseca - 4.7 Km  
 MOLINASECA - VILLAFRANCA DEL BIERZO - ( 30.7 Kms)  
 Molinaseca - Campo - 4.4 Km  
 Campo - Ponferrada - 3.6 Km  
 Ponferrada - Columbrianos - 4.8 Km  
 Columbrianos - Fuentes Nuevas - 2.8 Km  
 Fuentes Nuevas - Camponaraya - 2.1 Km  
 Camponaraya - Cacabelos - 5.8 Km  
 Cacabelos - Villafranca del Bierzo - 7.2 Km  
 VILLAFRANCA DEL BIERZO - O CEBREIRO - ( 30.5 Kms)  
 Villafranca del Bierzo - Pereje - 7.2 Km  
 Pereje - Trabadelo - 4.8 Km  
 Trabadelo - Portela de Valcarce, La - 3.4 Km  
 Portela de Valcarce, La - Ambasmestas - 1.3 Km  
 Ambasmestas - Vega de Valcarce - 2.4 Km  
 O CEBREIRO - SAMOS - ( 29.5 Kms)  
 O Cebreiro - Liñares - 3.2 Km  
 Liñares - Hospital de la Condesa - 2.3 Km  
 Hospital de la Condesa - Alto do Poio - 3.0 Km  
 Alto do Poio - Fonfría - 3.3 Km  
 Fonfría - Viduedo - 2.3 Km  
 Viduedo - Triacastela - 6.4 Km  
 Triacastela - Sancristobo - 3.3 Km  
 Sancristobo - Renche - 1.7 Km  
 Renche - Samos - 4.1 Km  
 SAMOS - PORTOMARÍN - ( 33.4 Kms)  
 Samos - Teiguín - 3.9 Km  
 Teiguín - Ayan - 4.0 Km  
 Ayan - Sarria - 4.5 Km  
 Sarria - Barbadelo- Rente - 5.2 Km  
 Barbadelo- Rente - Brea - 6.1 Km  
 Brea - Ferreiros - 1.7 Km  
 Ferreiros - Rozas - 1.8 Km  
 Rozas - Vilacha - 5.0 Km  
 Vilacha - Portomarín - 1.8 Km  
 PORTOMARÍN - PALAS DE REI - ( 24.5 Kms)  
 Portomarín - Gonzar - 7.7 Km  
 Gonzar - Castromayor - 1.2 Km  
 Castromayor - Hospital de la Cruz - 2.4 Km  
 Hospital de la Cruz - Ventas de Narón - 1.4 Km  
 Ventas de Narón - Ligonde - 3.1 Km  
 Ligonde - Eireche - 1.3 Km  
 Eireche - Avenostre - 5.2 Km  
 Avenostre - Palas de Rei - 2.2 Km  
 PALAS DE REI - ARZÚA - ( 28.7 Kms)  
 Palas de Rei - Casanova - 5.8 Km  
 Casanova - Leboreiro - 3.4 Km  
 Leboreiro - Furelos - 4.0 Km

Furelos - Melide - 1.9 Km  
Melide - Boente - 5.6 Km  
Boente - Castañeda - 2.2 Km  
Castañeda - Ribadiso da Baixo - 3.1 Km  
Ribadiso da Baixo - Arzúa - 2.7 Km  
ARZÚA - MONTE DO GOZO - ( 34.6 Kms)  
Arzúa - Salceda - 11.0 Km  
Salceda - Santa Irene - 4.6 Km  
Santa Irene - Rúa - 2.0 Km  
Rúa - Pedrouzo (Arca) - 1.2 Km  
Pedrouzo (Arca) - Labacolla - 10.0 Km  
Labacolla - San Marcos - 4.8 Km  
San Marcos - Monte do Gozo - 1.0 Km  
MONTE DO GOZO - SANTIAGO DE COMPOSTELA - ( 4.5 Kms)  
Monte do Gozo - Santiago de Compostela - 4.5 Km

Los tramos correspondientes a la Provincia de Burgos han sido resaltados en texto oscuro y subrayado.  
La fuente tomada para la determinación de los tramos presentados es la página web de la Diputación de Burgos, contrastándose sus datos con otros como los de la Federeación de Amigos del Camino de Santiago.

#### **11. Señales, marcas, signos y símbolos del camino y su recorrido:**

Existe toda una simbología de carácter religioso a lo largo del Camino de Santiago. En la provincia de Burgos se encuentran, al igual que en otros puntos, elementos de dicha simbología.

La señalización del camino resultaba (y continúa siéndolo) fundamental para el peregrino, hablando de lo que son señales puestas con fines de orientación y demarcación de rutas. Entre las señales visuales se encuentran *estacas, mojones, miliarios, montones cónicos de tierra o piedras, otros tipos de límites como pueden ser torres, faros, cruceros, cruces de término, rollos de justicia, picotas, y las acústicas, cual campanas, voces ... Pasando a pormenorizar un poco sobre ellas, encontramos que a lo largo de todo el recorrido de la ruta jacobea estas señales abundaban en los lugares que ofrecían más dificultades al viajero o peregrino, es decir puertos de montaña, cruces de caminos....*

*A pesar de la ayuda que este tipo de señalización podía suponer, en algunos casos no era suficiente, sobre todo en aquellos lugares en los que la inclemencia climática era especialmente rigurosa, pues tanto las estacas como los montones de piedras dispuestos en forma cónica, eran cubiertos por la espesa capa de nieve, desapareciendo el trazado del camino. Entonces era necesario recurrir a otro tipo de medios que permitiesen continuar la ruta sin extraviarse, utilizando para ello el sonido de las campanas, o el de la propia voz humana, constandingo documentalmente como había personas encargadas de prestar ambos servicios para guiar al peregrino hacia un centro hospitalario... (del Castillo, 2000)...*

Uno de los elementos de señalización dotado de un gran significado simbólico son los cruceros, que habrían sido utilizados para diversos fines, desde conmemorativos hasta indicación de sepulcros.

*Los cruceros (están) formados por un graderío sobre el que se eleva un pedestal que sirve de base a un fuste rematado en capital sobre el que se dispone la cruz, que generalmente porta un Crucificado y una Virgen, pudiendo además adornarse con otros motivos escultóricos las distintas partes de las que se compone.*

Existe además una simbología moderna, relacionada con los sistemas de señalización modernos, tanto de señalización del camino para el guiado del peregrino, como de información mediante paneles. Dentro de ellos destaca la concha o vieira, utilizada en prácticamente todos los paneles informativos, en la bibliografía existente para la orientación al camino y en la señalización del camino mismo. Se pueden hallar ya referencias a la concha en el Código Calixtino. En el caso de la ciudad de Burgos se ha diseñado un modelo en bronce que se ubica en puntos estratégicos indicando el recorrido por esa ciudad.

El bordón, o vara del caminante, es también un símbolo que permite reconocer a los peregrinos

Dos documentos relacionados con el itinerario religioso merecen ser mencionados: de un lado la "credencial" del peregrino, donde los diversos establecimientos hospitalarios y de culto del camino estampan sellos acreditando que el peregrino ha llegado hasta ellos. Dicha credencial sirve para obtener la "Compostela" o certificación de haber cumplido con la peregrinación que se otorga únicamente a quienes han realizado el recorrido *devotionis affectu, voti vel pietatis causa* (motivada por la devoción, el voto o la piedad).

#### **12. Puntos de abastecimiento, reparaciones y descanso:**

Los indicados en el listado de tramos del camino en el ítem 10.

El Camino de Santiago, como ruta religiosa de peregrinaje, tiene una amplia tradición de acogida y recibimiento del peregrino, principalmente en los llamados hospitales, algunos de los cuales siguen funcionando como tales desde hace siglos. Su nombre no se relaciona con los establecimientos sanitarios actuales, sino que tiene que ver con el deber cristiano de hospitalidad.

Inicialmente la hospitalidad era brindada en los monasterios, pero posteriormente, a medida que el peregrinaje se hizo masivo, se van creando centros especialismte consagrados a esa actividad.

Según la información proporcionada por María E. del Castillo (2000) los primeros hospitales documentados del Camino de Santiago fueron los de Sahún (León), Villabáscones (Burgos), Arconada (Palencia), Irache (Navarra), Santo Domingo de la Calzada y Najera (Rioja).

La tradición de hospitalidad en el Camino de Santiago es recogida en el Códice Calixtino, con las siguientes palabras: "Peregrini sive pauperes sive divites a liminibus Sancti Jacobi redientes, vel advenientes, ómnibus gentibus caritative sunt recipiendi et venerandi. Nam quicumque illos receperit et diligenter hospicio procuraverit, non solum beatum Jacobum, verum etiam ipsum Dominum hospitem habebit. Ipso Domino in evangelio dicente: Qui vos recipit me recipit." (Los peregrinos, tanto pobres, como ricos, han de ser caritativamente recibidos y venerados por todas las gentes cuando van o vienen de Santiago. Pues quien quiera que los reciba y diligentemente los hospede, no sólo tendrá como huésped a Santiago, sino también al Señor, según sus mismas palabras, al decir en el Evangelio: "El que os reciba a vosotros, me recibe a mí").

En la provincia de Burgos se tiene información histórica sobre los siguientes hospitales:

En **Redecilla del Camino**, el *hospital de San Lázaro*, cuyo edificio ha sido materia de intervenciones que no han sido adecuadas, alterando su tipología y características. Actualmente funciona como albergue municipal.

En **Castildelgado**, segundo pueblo del Camino de Santiago en Burgos, no existe ningún hospital en la actualidad, pero existen referencias a un antiguo hospital que habría estado dedicado al Apóstol Santiago.

En **Viloria de Rioja**, tierra natal de Santo Domingo de la Calzada, existió un hospital administrado por la Cofradía de la Asunción. Sus restos ya han desaparecido.

Entre **Villamayor del Río** y **Belorado** existió el hospital-albergue de peregrinos de Sancta Pía, que es mencionado en el Cartulario de San Millán de la Cogolla en 1035.

En **Belorado** sólo hay constancia de un hospital que se llamaba de la Misericordia y luego de Santa Isabel. También ha desaparecido.

También hubo un hospital de peregrinos y pobres en la localidad de **Espinosa del Camino**.

Uno de los más importantes hospitales del Camino en Burgos es el de **Villafranca de Montes de Oca**, mandado a construir por la Reina Juana Manuel, esposa de Enrique II. Se tienen datos que este hospital, conocido como hospital de la Reina o de San Antonio Abad, habría sido fundado antes de 1377. Es de lamentar que el edificio, en un estado de conservación bastante bueno, esté cerrado y no preste servicios al peregrino.

Otro hospital era el llamado de Valbuena, ubicado entre **Villafranca** y **Valdefuentes**.

Si se sigue el camino septentrional tenemos el hospital del **Monasterio de San Juan de Ortega**, construido como parte de la edificación monacal. Data del siglo XVI, y cuenta con un patio de dos plantas, la inferior con arcos de medio punto rebajados y la superior adintelada.

En el pueblo de **Atapuerca** funcionó un hospital de peregrinos hasta finales del siglo XVIII, que puede corresponder en su ubicación a la de la actual Casa Hospital.

Otro antiguo hospital se hallaba en **Villafría**, población anterior a la capital provincial, Burgos.

En la ruta meridional, por **Arlanzón**, justamente la localidad de ese nombre contaba con un hospital de advocación jacobea y otro consagrado a San Juan.

En la localidad de **San Medel** se conserva el hospital, mientras que el de **Castañares** ha desaparecido al igual que el de **Villayuda o La Ventilla**.

En la ciudad de **Burgos** se encontraba el hospital de San Juan, levantado por Alfonso VI, y que se incendió en 1979.

También en Burgos, el llamado Hospital del Rey, fundado por Alfonso VIII en 1195. Actualmente funciona en este lugar la sede de la Facultad de Derecho de la Universidad de Burgos. Los trabajos de restauración resultan bastante discutibles y han alterado la tipología del edificio, el que sin embargo estaba en abandono y pésimo estado desde el incendio de 1837.

Posteriormente se hallaban el hospital de Juan Mathé. En **Villalvilla de Burgos**, el albergue de San Juan en **Tardajos**, y el hospital de Santa Marina y Santiago antaño en **Rabé de las Calzadas**. **Hornillos del Camino** contó con un hospital que era llevado por la cofradía de Sancti Spiritus.

En **Hontanás del Camino** se hallaba el hospital de San Juan, para peregrinos y pobres, en un edificio que se conoce como Mesón de los Franceses y que hoy funciona como albergue.

En **Castrojeriz** cabe resaltar la recuperación que se ha hecho de las ruinas del convento de San Antón para su uso actual como albergue de peregrinos y que tuviera un gran hospital. Castrojeriz contaba con 7 centros dedicados a la atención de peregrino: el de Nuestra Señora del Manzano, del siglo XVI, el de San Andrés, anterior a 1500, el de Santa Catalina, el de la Inmaculada Concepción. El de la Concepción (hoy desaparecido) y el de Nuestra Señora del Pilar, fundado en 1524. El más famoso de los hospitales fue el de San Juan, que se incendió en 1934.

En la última población en Burgos, **Itero del Castillo**, se ha habilitado la Iglesia de San Nicolás como albergue para peregrinos.

Los albergues que en la actualidad funcionan y prestan servicios son los de Redecilla del Camino (Albergue Municipal), Vitoria de Rioja (privado), Villamayor del Río (privado), Belorado (2, un refugio parroquial y un albergue privado), Tosantos (Albergue de las Asociaciones Jacobeas), Villafranca de Montes de Oca (Municipal), San Juan de Ortega (parroquial), Atapuerca (privado), Olmos de Atapuerca (municipal) Burgos (Municipal), Villalbilla de Burgos (municipal) Tardajos (municipal), Rabé de las Calzadas (2, un privado y un hospital-albergue), Hornillos de Camino (municipal) Arroyo San Bol (municipal), Hontanas (Antiguo hospital), San Antón (refugio privado), en Castrojeriz (refugio y albergue municipal) y en Itero del Castillo (2, un municipal y un privado)

### 13. Marco histórico y hechos relevantes en la configuración del itinerario

*“La peregrinación a Santiago nace a partir de un hecho histórico: el descubrimiento de un sepulcro al que se atribuyen los restos de Santiago...”*

*La descripción del descubrimiento del sepulcro, con datos históricos referidos al monarca reinante – Alfonso II el Casto- y obispo de la diócesis –Teodomiro- la encontramos por primera vez en el documento conocido como **Concordia de Antealtares**, redactada en el año 1077 para resolver el problemático pleito surgido entre Diego Peláez, obispo de Compostela, y el abad Fagildo de Antealtares, al afectar las obras de la catedral que comenzaba a construir a terrenos del citado monasterio. Con posterioridad esta narración es recogida y ampliada por el Crónico Iriense, s. XI-XII, y la Historia Compostelana, s. XII. Todos estos documentos, con interpolaciones sucesivas y elementos de distintas procedencias, denotan un origen común que pudiera ser una preexistente tradición local.*

Teodomiro hizo saber del hallazgo al rey Alfonso II *El Casto* (791-842), quien se dirigió al lugar y mandó a construir una capilla. Posteriormente esa iglesia sería insuficiente para recibir a los peregrinos de todo Europa, mandando Alfonso III a construir una basílica que se consagró el año 899, pero fue arrasada por Almazor el 897. Posteriormente se mandó construir la catedral, iniciada por el obispo Diego Peláez y luego impulsada por el obispo Diego Gelmírez. Su consagración fue en 1211.

La tumba de Santiago se hizo conocida en Europa, siendo Santiago el defensor de la cristiandad en defensa del Islam. Esto, además de las tradiciones antiguas vinculadas con el Finisterrae, influyó en que el lugar se convirtiera en una meta de peregrinaje equiparable casi a Jerusalén o Roma. En el Siglo XII la ruta es muy importante, apareciendo en 1139 el llamado Códice Calixtino donde se describe con precisión el camino desde Roncesvalles hasta Santiago de Compostela. Para ese entonces ya se había construido hospitales, iglesias y catedrales que el libro hace constar.

Durante la Edad Media los monjes de una orden muy poderosa, la de Cluny, se convirtieron en los promotores de la peregrinación de diversos lugares de Europa y aún más allá del continente. Por otra parte los reyes Sancho el Mayor de Navarra y Alfonso VI de León diseñan la traza del que es conocido como Camino Francés, con lo que la peregrinación alcanza gran importancia.

El trazado hecho por el rey navarro parece haber respondido a una vocación de extensión de sus dominios. Lacarra (citado por Corriente, 1998) dice al respecto que el trazado *afirmaba una nueva ruta política, militar y económica, de acuerdo con la evolución de los nuevos reinos cristianos de la Reconquista”*.

El impulso definitivo a la peregrinación jacobea o dieron el Papa Calixto II y su sucesor Alejandro III, quien a través de la Bula Regis Eterna, dada el año 1179, cuando establecieron la gracia del jubileo para quienes visitasen la tumba de Santiago aquellos años en los que la fiesta del Santo (25 de julio) cayese en día domingo. Se instituyen así los años santos Jacobeos.

A partir del siglo XIV la peregrinación desciende notablemente debido a las pestes y guerras que asolaron Europa y, posteriormente, a que los restos de Santiago se mantuvieron ocultos para protegerlos de los piratas.

Esta situación se mantendría así durante hasta el siglo XIX.

En 1878 el Papa León XIII da una Bula por la que reconoce la autenticidad de los restos de Santiago, con lo cual el peregrinaje vuelve a aumentar paulatinamente. En 1884 el Papa emitió la Bula *Deus Omnipotens*, en la que invitaba a los católicos a peregrinar hacia Santiago de Compostela.

Dos hechos bastante recientes influyeron en que la fama del Camino de Santiago alcanzara su mayor nivel, y que surgieran nuevos intereses a parte del propiamente religioso o místico, de tradición milenaria, como el deporte o la contemplación artística.

El primero de ellos fue la declaración del Camino de Santiago como Primer Itinerario Europeo por el Consejo de Europa. Por su parte, en 1993 la UNESCO incluyó al Camino de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial. En 2004, el Consejo de Europa ratifica la importancia del Camino, designándolo como Gran Itinerario Cultural de Europa.

#### 14. Período de utilización

Desde el descubrimiento de la tumba del Apóstol Santiago –o surgimiento de la tradición de tal hecho– (fines del Siglo IX) hasta nuestros días.

Es significativo el incremento tradicional de las peregrinaciones los llamados años santos compostelanos o años de Jubileo para quienes peregrinen en pos de la tumba del apóstol, que son aquellos en los que la fiesta de Santiago (25 de julio) cae en día domingo. El año 2004 ha sido el primer año jacobeo del milenio.

#### 15. Significado del itinerario

##### *“LA PRIMERA CONCIENCIA COMÚN DE EUROPA*

*La multiseccular peregrinación xacobeana a Compostela, a través del camino de Santiago, generó desde el principio una extraordinaria vitalidad espiritual, cultural y económica; engendró literatura, música, arte e historia, y por su causa nacieron ciudades y villas, se edificaron hospitales y albergues, surgieron vías comerciales y mercados, se trazaron caminos y puentes y se alzaron catedrales e iglesias que elevaron el arte románico a un esplendor no alcanzado por otros estilos.*

*El camino fue crisol de culturas, transmisor de corrientes e ideas por todo el Continente, encuentro de pueblos y lenguas y eje vertebrador de la primera conciencia común de Europa.*

*Dijo Goethe que "Europa se hizo peregrinando a Compostela". En nuestros días, el Consejo de Europa ha definido el Camino de Santiago como Primer Itinerario Cultural Europeo y la UNESCO ha declarado a la ciudad de Santiago de Compostela, Patrimonio Cultural de la Humanidad.*

*El fenómeno xacobeo irradió su influencia a todo el mundo. Bajo la advocación de Santiago se encuentran infinidad de iglesias por toda la Tierra y especialmente junto a los Caminos de la Peregrinación. Se denominan Santiago multitud de ciudades y pueblos de Europa y de otros continentes; en América, el nombre de Santiago designa numerosas poblaciones desde Estados Unidos hasta Chile. Muchos Centros de Estudios se dedican al tema xacobeo, y sólo en el siglo XX se han publicado más de 600 trabajos de especialistas en España, Francia, Italia, Alemania, Reino Unido, Bélgica, Portugal, Estados Unidos, Luxemburgo, Países Bajos, Suiza, ... y hasta en Japón.” (Tomado de Xacobeo, página web del Jacobeo 2004: <http://www.xacobeo.es>)*

*“El Camino de Santiago ha sido reconocido con el Premio Príncipe de Asturias 2004 de la Concordia como “un lugar de peregrinación y encuentro entre personas y pueblos que, a través de los siglos, en sus 1200 años de historia, se ha convertido en símbolo de fraternidad y vertebrador de una conciencia europea” (Tomado de Página web de la Fundación Príncipe de Asturias: <http://www.fpa.es/esp/premios/galardones/galardonados/infesencial/infesencial795.html>).*

*“Proclamado como el primer Itinerario Cultural Europeo, esta es la ruta, desde la frontera franco-española, que fue –y aún es– usada por los peregrinos a Santiago de Compostela. Alrededor de 1800 edificios a lo largo de la ruta, tanto religiosos como seculares, revisten un gran interés histórico. La ruta jugó un rol fundamental en facilitar intercambios culturales entre la Península Ibérica y el resto de Europa durante la Edad Media. Se conserva como testimonio del poder de la fe Cristiana en la gente de todas las clases sociales de Europa” (WHC, Nomination Document, Nº 669.pdf)*

Criterios para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial:

*Criterio ii: La Ruta de Peregrinaje de Santiago de Compostela jugó un rol fundamental en facilitar el intercambio de ida y vuelta de desarrollos culturales entre la Península Ibérica y el resto de Europa durante la Edad Media.*

*Criterio iv: El peregrinaje fue una parte esencial de la vida espiritual y cultural de Europa en la Edad Media y las rutas usadas por los peregrinos estuvieron equipadas con facilidades para el bien espiritual y físico de éstos. El Camino de Santiago de Compostela ha conservado la más completa memoria material en la forma de edificios eclesiásticos y seculares, grandes y pequeñas poblaciones y obras de ingeniería civil.*

*Criterio vi: El Camino de Santiago de Compostela es un sobresaliente testimonio del poder y la influencia entre gente de todas las clases y países en Europa durante la Edad Media y posteriormente”. (ICOMOS, 1993)*

#### **16. Simbología que entraña:**

Referente de la cultura católica occidental, centro de peregrinación de primer nivel.

Integración histórico cultural europea.

Primer Itinerario Cultural inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial.

Itinerario Cultural Europeo declarado por el Consejo de Europa.

Camino que explica procesos de fundación de ciudades y otros elementos arquitectónicos relacionados de gran importancia.

Dicha arquitectura a dado lugar al auge y desarrollo de estilos arquitectónicos de gran importancia.

#### **17. Rituales relevantes:**

El peregrinaje religioso puede ser considerado en sí mismo un ritual. Sin embargo, en el caso de la religión Católica y Santiago, el peregrinaje adquiere una connotación aún más especial.

El espíritu hospitalario, del que se pueden encontrar manifestaciones a lo largo del Camino de Santiago en el provincia de Burgos como en otros puntos, está asociado al del peregrinaje.

El Jubileo, que corresponde como hemos dicho a los años en que el 25 de julio coincide con un día domingo, es también un ritual importante dentro del catolicismo, siendo el principal valor del peregrinaje durante ese año el logro de la indulgencia plena.

#### **18. Valor sugestivo:**

El Camino de Santiago jugó un papel simbólico de gran importancia en el proceso de integración europea, en especial es un símbolo de encuentro cultural.

Sigue siendo considerado un camino de peregrinaje de gran importancia en el mundo católico.

#### **19. Dinámicas que ha generado:**

Culturales, comerciales y políticas.

#### **20. Contenidos patrimoniales:**

Ver relación anexa.

#### **21. Grado de implicación de las poblaciones incluidas en el ámbito del itinerario en la valoración y conservación del mismo:**

En el tramo correspondiente al Camino de Santiago en Burgos, puede observarse que existe una implicación de la población en las labores de mantenimiento de las iglesias. También hay labores de mantenimiento del camino realizadas por habitantes de las poblaciones, como la corta de malezas. También es frecuente que los pobladores estén involucrados con el significado y las tradiciones generadas en torno al Camino de Santiago, habiéndolo recorrido en todo o en parte durante sus vidas. Existe una fuerte cultura de atención y servicio al peregrino, sin embargo se percibe cierto malestar en cuanto a la presencia de "turistas" que tienen motivaciones diferentes a la tradicional religiosa.

En términos generales el grado de implicación de la población se puede calificar de alto.

#### **22. Grado de implicación de las autoridades del correspondiente país en la valoración y conservación del itinerario. Posibilidad de suscitar su interés**

Grado de implicación de las autoridades: medio a alto. Algunos de los servicios propios de un camino de peregrinación (como apertura de iglesias), queda a cargo de la iniciativa ciudadana. Con motivo del jubileo 2004, el gobierno de la Autonomía de Castilla y León ha renovado paneles de señalización (cabe observar que no se hace referencia a la condición de Patrimonio Mundial con el correspondiente logo).

Posibilidad de suscitar su interés: alto

#### **23. Otros itinerarios de similar carácter**

Dada su extensión y características difícilmente se puede comparar con otros itinerarios de peregrinación del mundo católico, salvo, como se ha comentado, Jerusalem y Roma. Sin embargo, desde el punto de vista patrimonial y de generación de dinámicas propias del camino, el caso de Santiago es *sui generis*.

Dado que el "Camino Francés" en España (desde Roncesvalles hasta Santiago de Compostela) ha sido declarado como bien distinto al Camino de Santiago en Francia, podría citarse ese caso. Igualmente podríamos citar los itinerarios alternativos al "Camino Francés" antes referidos.

En la Lista del Patrimonio Mundial se encuentra además el Sitios sagrados y **rutas de peregrinación** de los Montes Kii en Japón.



## 24. Referencias:

Por su trascendencia en la explicación de los inicios de la peregrinación a Compostela y por contener una primera relación del recorrido histórico, citamos las dos siguientes:

Concordia de Antealtares, de 1077, documento en el que se hace referencia al hallazgo de la tumba de Santiago.

Códice Calixtino (Siglo XII), primer documento escrito que se conserva que describe el "Camino Francés" con detalle.

## 25. Estudios e investigaciones realizadas y en curso:

En curso:

Evaluación del Estado de Conservación para la realización del Reporte Periódico correspondiente a los bienes europeos inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, a cargo de ICOMOS España por encargo del Ministerio de Cultura, organismo responsable ante la UNESCO de la presentación de dicho informe por encargo del Estado Español.

Para mayor información al respecto, ver ítem 26 (bibliografía)

## 26. Bibliografía

**Adeco-Camino.** *María :una mujer en el camino de Santiago* Exposición . Colegiata de Nuestra Señora del Manzano. Castrojeriz, 2001 / Comisarios Alberto C. Ibáñez Pérez; René Jesús Payo Herranz. Burgos : Adeco-Camino; Parróquia de Castrojeriz, 2001

**Abella,** Alfonso. M. *Santa María del Manzano :Castrojeriz (Burgos)* En: Peregrino. Revista del Camino de Santiago. N. 81/82 (jun.-ag. 2002). Sto. Domingo de la Calzada : Asociación Riojana de Amigos del Camino de Santiago. 1987-

**Actas / IV Congreso Internacional de Asociaciones Jacobeas,** Carrión de los Condes (Palencia), 19-22 de septiembre de 1996 ; Burgos : Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1997

**Armendáriz,** Ángel. *San Juan de Ortega: una oportunidad para el encuentro* En: Peregrino. -- N. 86 (2003). Sto. Domingo de la Calzada : Asociación Riojana de Amigos del Camino de Santiago. 1987-

**Arribas Briones,** Pablo. *Burgos en el camino de Santiago.* En: Peregrino. Revista del Camino de Santiago. N. 34 (1993). Sto. Domingo de la Calzada : Asociación Riojana de Amigos del Camino de Santiago. 1987-

**Arribas Briones,** Pablo. *Camino de Santiago entre Burgos y Palencia : tierras de Castrojériz y Frómista: monumentos, paisajes y paisanajes.* Burgos : Ediciones Aldecoa, 1995

**Arribas Briones,** Pablo. *El Camino de Santiago en Castilla y León.* Consejo General de Castilla y León, 1982

**Arribas Briones,** Pablo. *Los Pequeños pueblos en el Camino de Burgos* En Peregrino. -- N. 42 (abr. 1995) Sto. Domingo de la Calzada : Asociación Riojana de Amigos del Camino de Santiago. 1987-

**Arribas Briones,** Pablo. *Picaros y picaresca en el Camino de Santiago.* Burgos, Aldecoa, 1993.

**Ayuntamiento de Burgos,** *Camino de Santiago o "Ruta Jacobea" en la provincia de Burgos.* Burgos, Ayuntamiento, 1963

**Bernal Santa Olalla,** Begoña. *El Camino de Santiago en el planeamiento y la gestión urbanística en la ciudad de Burgos.* En III Jornadas de Estudio y Debate Urbanos. Universidad de León, 2000

**Calvo Salgado,** Luis M. (1965-) *Milagros y mendigas en Burgos y La Rioja (1554-1559)* Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2002

**Francés Pérez,** Paula. *Historia de la botica del Hospital del Rey de Burgos / Paula Francés Pérez ; directora, María del Carmen Francés Causape* (Tesis, Universidad Complutense de Madrid, 1992)

**García Oro,** V *El Hospital del Rey de Burgos y sus freyles* En: Iacobvs. -- N. 9-10 (2000) Sahagún : Centro de Estudios del Camino de Santiago, 1996-

**Huidobro,** Luciano. *El camino de Santiago a su paso por Castrojeriz.* Burgos, Diputación Provincial, 1965.

**Huidobro,** Luciano *Las peregrinaciones jacobea* Burgos : Diputación Provincial de Burgos, Ibedrola, 1999.

**Ibáñez Pérez,** Alberto C. *El Camino de Santiago como Ruta Cultural Europea.* En: Rutas Culturales. Fundación del Patrimonio Histórico Español. Burgos, noviembre 2002.

**Inés,** Fernando *Caminería histórica por el norte de Burgos y rutas de peregrinación.* En:Actas / V Congreso de Arqueología Medieval Española, Valladolid, 22 a 27 de marzo de 1999. Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 2001.

**Jabato Saro,** Jesús M. *Pasajeros de la fe a la sombra azul de Burgos.* Peregrino. -- N. 34 (1993). Sto. Domingo de la Calzada : Asociación Riojana de Amigos del Camino de Santiago. 1987-

**Lezcano Del Río,** Eduardo. *La Botica del hospital de San Juan de Burgos, ejemplo de atención al peregrino.* Valladolid : Junta de Castilla y León, 1997.

- Martínez Díez**, Gonzalo. *El Camino de Santiago en la provincia de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1998.
- Martínez García**, Luis. *Comer y beber en el Camino de Santiago: la alimentación en el Hospital del Rey de Burgos a fines de la Edad Media*. En *IV Congreso Internacional de Asociaciones Jacobeas. Actas. Carrión de los Condes (Palencia), 19-22 de septiembre de 1996*. Valladolid : Junta de Castilla y León, 1997.
- Martínez García**, Luis. *El Hospital del Rey de Burgos. Poder y beneficencia en el Camino de Santiago*. Burgos, Universidad de Burgos, 2002.
- Martínez García**, Luis. *El Camino de Santiago: una visión histórica desde Burgos*. Burgos, Cajacírculo, 2004
- Martínez García**, Luis. *El hospital del rey de Burgos :un señorío medieval en la expansión y en la crisis (siglos XIII y XIV)*. Burgos : Garrido Garrido, 1986
- Martínez García**, Luis (C) *El patrimonio Cultural Popular en el Camino de Santiago (Burgos-Puente Fitero)*. Fundación Gutiérrez Manrique, Caja de Burgos. Burgos, 2002.
- Martínez García**, Luis (C) *El Patrimonio Cultural Popular en el camino de Santiago (Redecilla del Camino-Burgos)*. Fundación Gutiérrez Manrique, Caja de Burgos. Burgos, 2002.
- Martínez**, Luisa. *Catedral de Burgos: Desde un pasado glorioso hacia un futuro incierto*. En Cuadernos del Camino de Santiago. -- N. 5 (primavera 1994). Madrid. Progresá (Grupo Prisa) y Prodelca, 1993-1995.
- Minguez Alvarez**, Constancio. *Atención Hospitalaria y Camino de Santiago durante la Edad Media* Separata de "San Lesmes en su tiempo". Simposio organizado por la Facultad de Teología y la Parroquia de San Lesmes con el patrocinio del Ayuntamiento de Burgos, en el IX centenario de la muerte del Patrono de la Ciudad (1097-1997) Burgos : [s.n.], 1997
- Mas Hesse**, Margarita. San Nicolás de Puente Fitero: la Confraternidad de San Jacopo restaura el hospital de peregrino. En Cuadernos del Camino de Santiago. -- N. 6 (1994). Madrid. Progresá (Grupo Prisa) y Prodelca, 1993-1995.
- Misiego Tejada**, Jesús Carlos. *Actuaciones arqueológicas en la autovía del Camino de Santiago (A 231, León Burgos)*. Provincia de Burgos (2000-2003). Valladolid? : Junta de Castilla y León, 2003
- Morell Peguero**, Blanca. *Catálogo de los fondos documentales de la villa de Castrojeriz : tomados del Archivo General de los Duques de Medinaceli, en Sevilla*. Burgos : Diputación Provincial, 1973
- Palacín Gálvez**, María del Carmen. *Documentación del Hospital del Rey de Burgos (1136-1277)*. Burgos : J. M. Garrido Garrido, 1990.
- Paiva**, Valentina. *Um Caminho nos "Caminhos de Santiago". Os Agostinhos desde Roncesvalles a Compostela : conventos agostinianos en Logroño e Burgos* En: Voz do Nordeste. -- N. 358 (8 agosto 2000) Bragança : A Voz do Nordeste, [198?]-
- Palomero Aragón**, Félix. *Tres monumentos románicos burgaleses relacionados con las rutas jacobeanas*. En *Las artes en los caminos de Santiago*. José M de Azcárate...(et al). Oviedo, Universidad de Oviedo, 1993
- Passini**, Jean. *Villes médiévales du Chemin de Saint - Jacques - de - Compostelle (de Pampelune a Burgos): ville de fondation et villes d'origine romaine*. Paris : Recherche sur les civilisations, 1984
- Ruiz Garrastacho**, Ángel. *Castrojeriz*. Castrojeriz, Ayuntamiento, 1992
- Pavón**, Néstor. *Canteros en el camino de Santiago :signos lapidarios en el camino francés*. Burgos, Instituto Municipal de Cultura, 2000
- Payo Hernanz**, René-Jesús. *Iconografía jacobea en la provincia de Burgos* En *IV Congreso Internacional de Asociaciones Jacobeas : Actas : Carrión de los Condes (Palencia), 19-22 de septiembre de 1996*. Valladolid, Junta de Castilla y León, 1997
- S.D.M.** *El Camino de Santiago [de] Burgos*. Burgos, Departamento de Cultura, Educación y Turismo de la Excma. Diputación Provincial de Burgos, [19--]
- Sagredo García**, José. *Ruta Jacobea Bayona-Burgos* En: Peregrino. -- N. 42 (abr. 1995) Sto. Domingo de la Calzada : Asociación Riojana de Amigos del Camino de Santiago. 1987-
- Sánchez Domingo**, Rafael. *La Encomienda de San Antón de Castrojeriz :el derecho de asistencia en el camino de Santiago*. Gijón, Trea, 2004
- Torres Prieto**, Juan Antonio. *To solus peregrinus :viaje interior por El Camino de Santiago* Burgos, Aldecoa, 1996.
- Valdivielso Ausín**, Braulio. *Burgos en el Camino de Santiago*. Burgos : Aldecoa, 1992
- Valdivielso Ausín**, Braulio. *San Juan de Ortega, hito vivo en el Camino de Santiago*. San Juan de Ortega, El Santuario, 1985.

**Fotografías:** Alberto Martorell Carreño

Redecilla del Camino



Panel informativo



Centro de información al peregrino



Calle Mayor, Camino de Santiago



Parroquia de Nestra Señora de la Calle,  
Pila Bautismal

Viloria de la Rioja,  
tierra natal de Santo Domingo  
de la Calzada (imagen del santo)





Albergue parroquial de Tosantos



Centro de interpretación de Belorado



Hospital de la Reina,  
Villafranca de Montes de Oca



Señales de los peregrinos  
en los Montes de Oca



El Camino de Santiago en los Montes de Oca



Atapuerca



Iglesia de la Natividad de Nuestra Señora,  
Olmos de Atapuerca,

El Camino de Santiago en la ciudad de Burgos



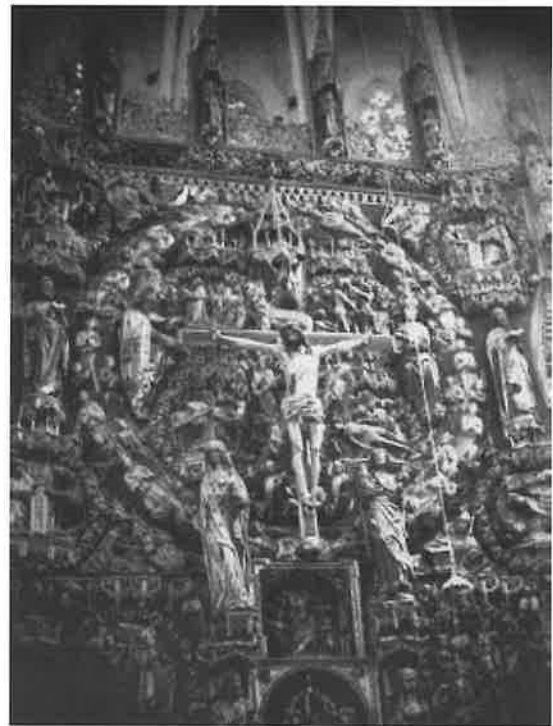
Peregrinos rezando en la hermita de San Amaro



Monasterio de la Cartuja de Miraflores



Catedral de Burgos



Monasterio de La Cartuja



Señalización del Camino en Burgos (Concha o bieira)



Hontanás



Albergue de San Antón



Ruinas del Convento de San Antón



Colegiata de Nuestra Señora del Manzano, Castrojeriz.



Crucero de Castrojeriz





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## Introducción

Como aportación a la Reunión Científica del CIIC, celebrada en Ferrol he decidido presentar una comunicación que recoge el contenido de una Ficha Inventario de Bienes Inmuebles Religiosos dedicada al Hospital del Sancti Spíritus de Melide, como vestigio de lo que fue un antiguo hospital de peregrinos del Camino de Santiago, Itinerario Cultural incluido en la lista de Patrimonio Mundial.

La elección de este antiguo hospital medieval, hoy convertido en museo, ha sido hecha basándome en que es un significativo ejemplo de un edificio del siglo XIV, de los pocos que se conservan dedicados a ese uso, con una interesante historia, de la que aún permanece buena parte de la documentación original, que nos ilustra sobre diversos aspectos de la vida del inmueble y de su actividad, que hoy pese a la buena voluntad demostrada por sus artífices y en un afán de buscarle un uso digno que al mismo tiempo de servir para su conservación, preste un inapreciable servicio a la villa en la que se levanta, dotándola de una institución museística en donde se conserven y expongan al público un buen número de piezas de carácter arqueológico, histórico-artístico y etnográfico de la comarca de Melide.

Con este trabajo quiero felicitar públicamente al señor Broz, director del Museo y alma mater del proyecto, el cual en un alarde de altruismo y generosidad inapreciable ha conseguido materializar un sueño que hoy es una realidad, también quiero agradecer su gran colaboración, sin la cual esta comunicación no existiría, pues suyos son muchos de los datos que aquí se recogen, así como también lo son gran parte de las fotografías que pudieron ver los asistentes a la reunión de Ferrol, donde se presentó esta comunicación y que ahora por razones obvias de espacio y costo de la publicación no pueden reproducirse aquí en su totalidad.

Si bien pese a la buena voluntad demostrada, por desgracia como bien integrante del patrimonio del Camino de Santiago y por tanto afectado por la Convención de Patrimonio Mundial, la actuación llevada a cabo para conservar dicho bien nos parece inadmisibile.

Es verdad que los restos del antiguo hospital eran muy escasos y que su emplazamiento original se mantiene, pero su integración en el nuevo edificio del Museo no puede justificarse en modo alguno, a la luz del cumplimiento de las Cartas Internacionales y de la aplicación de las Directrices para el cumplimiento de la Convención.

Por ello el objetivo de esta comunicación es manifestar un total rechazo a este tipo de actuaciones y llamar la atención a los gobernantes de los estados firmantes del cumplimiento de la Convención, de que permitiendo semejantes actuaciones están infringiendo su cumplimiento y por tanto expuestos a ser sancionados, sanciones que en nuestra modesta opinión deberían hacerse efectivas para impedir que se sigan cometiendo desmanes contra nuestro patrimonio y sobre todo contra el patrimonio incluido en las Declaraciones de Patrimonio Mundial, que en teoría debiera gozar del más alto grado de protección, para que pueda llegar en el mejor estado de conservación a las generaciones futuras, a las cuales se lo debemos legar.

## FICHA DE INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES RELIGIOSOS



## IDENTIFICACIÓN INFORMÁTICA

Código Nacional  
Código Estatal, departamental, autonómico  
Código Provincial  
Código Municipal  
Código del sitio o zona arqueológica  
Código del Edificio  
Código de la Pieza

### DATOS RELATIVOS AL EMPLAZAMIENTO Y TITULARIDAD DEL BIEN

**PAÍS:** España

**EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO: (Coordenadas geográficas, UTM. Altitud sobre el nivel del mar.)**

Coordenadas geográficas 8° 01' 10''.3 / 42° 55' 04''. UTM: 580390.0 X / 4752108.2 Y. Altitud sobre el nivel del mar, 457 m.

Coordenadas topográficas del Mapa General, serie L, cuadrícula 2-2/6-7, hoja (96), escala 1:50000: 29TNH803521.

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA: (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)**

Municipio de Melide, Comarca de Terra de Melide, Provincia de A Coruña, Región y Comunidad Autónoma de Galicia, Estado Español, Diócesis de Lugo.

**UBICACIÓN ACTUAL (Museo, iglesia, convento, colección particular, etc.)**

Ubicación urbana.

**DIRECCIÓN (Del sitio donde se encuentra el bien: calle, plaza, avenida, descripción de accesos, zona, etc.)**

**Urbana:** Praza do Convento 3

**Otras referencias necesarias, en su caso.**

Frente a la torre del Convento del Sacti Spiritus, hoy conocido como Iglesia Parroquial de San Pedro.

**TITULARIDAD Y SITUACION ACTUAL (Propiedad de..., abandonado, etc. Especificar)**

Propiedad privada de la Asociación del Museo Terra de Melide y Centro de Estudios Melidenses.

### DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL BIEN MUEBLE

**DENOMINACIÓN DEL BIEN**

Hospital del Sancti Spiritus

**ENTORNO (Urbano, industrial, rural, paisajístico, et.). Descripción.**

Urbano. Situado próximo a la Iglesia Parroquial de San Pedro de Melide y a unos 200 m. del Camino Francés. En la plaza a la que abre su entrada están ubicados la Iglesia Parroquial y el Ayuntamiento o Casa do Concello y es quizás la principal de la villa. Las dos edificaciones citadas ofrecen al exterior una tipología arquitectónica barroca, en el caso de la Iglesia podemos observar la fachada lateral derecha del inmueble rematado a los pies por destacada torre y la portada principal de este, que ocupa una posición lateral bajo la torre en vez de la característica central en el muro de remate de la nave opuesto a la cabecera. La Casa do Concello es una edificación palaciega del s. XVII, en la cual estableció tras la reforma de la vivienda de sus ancestros, el Obispo de Cartagena la Obra Pía de San Antonio, cuya capilla, que también abre sus puertas a la plaza, le servirá de panteón.

## **VOCACIÓN DEL SECTOR ( Breve descripción de actividades socio-económicas, u otras, de la zona a lo largo de la historia, especialmente en el momento presente.)**

Melide es cabecera comarcal, en la que se desarrollan actividades agrícolas, ganaderas, comerciales y de servicios, contando también en la actualidad con alguna industria láctea como la de Reny Picot.

### **PÉRDIDA DE CARACTERÍSTICAS, en su caso.**

Sigue manteniendo las mismas características que históricamente, proporcionando los servicios necesarios para la comarca y centrándose en la villa la actividad comercial de la zona que se dedica fundamentalmente a las actividades agrícolas y ganaderas.

### **EPOCA Y CARACTERÍSTICAS DE LA TRAZA URBANA, en su caso (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias.)**

La traza urbana del casco histórico se remonta a la época medieval, aunque se conocen asentamientos poblacionales anteriores a ella, así tenemos noticias y vestigios arqueológicos en la zona desde la edad de bronce y la época castreña. Tenemos conocimiento de varias momas desaparecidas no hace muchos años en la zona de Martagona. También apareció una punta de lanza de bronce que puede datarse en el año 1000 a.C. Del mundo castreño existe el Castro do Castelo, del que aun no tenemos muchos datos, pues aun permanece sin excavar, de lo que si tenemos certeza es que en él al igual que en otros castros más estudiados hubo ocupación poblacional desde antes del s.I hasta el s. IV. El mundo suevo nos deja un nuevo asentamiento poblacional hacia los siglos V y VI desplazado hacia el valle de Santa María, lugar por donde pasará el Camino de Santiago y en el que en el s. XII se construirá una iglesia románica, dedicada a Santa María que ha llegado a nuestros días, que servirá para atender las necesidades espirituales del llamado “Burgo Vello”. La primera referencia documental aparece en un diploma del Monasterio de Sobrado de los Monjes del año 968 en el que se menciona a “Melidi”, aunque desconocemos la fecha de su fundación. En el s. XIII, el rey Alfonso XI hizo la repoblación de Melide, de ello se da cuenta en el (Fol.18. ) del Tumbo de Sobrado, que se conserva en el Archivo del Reino de Galicia en A Coruña, con motivo de la donación que dicho monarca hace en 1214 al Monasterio de Sobrado “...*Totam decimam partem omnium redditum qui in Villa Milide quam modo de novo populatam in castro...Sc habebat ante quando Burgum de Melide eras populatum....*”, (...*de toda la Decima parte del Portazgo de la villa de Melide y de todas las calumnias y las demas Rentas assi como lo tenia el dho M<sup>o</sup> antes q. Se poblase la dha villa...*). En Melide, en ese mismo siglo, sobre la parte llana del coronamiento del Castro se levanta un castillo, edificándose además no muy lejos una nueva Iglesia, San Pedro, de la que hoy conservamos desplazada su portada románica; entre ambas construcciones se establece una calle en cuyos márgenes irán surgiendo diversas edificaciones para acoger a la población constituyéndose el “Burgo Novo” que pronto se amuralla. Este nucleo poblacional también será atravesado por el Camino Francés de peregrinación a Santiago y extramuros junto al camino a Compostela que viene de Oviedo fundan en el s. XIV un Convento Franciscano y un Hospital de Peregrinos, que es el objeto de estudio de esta ficha. El Convento fundado por Fernando Lopez notario de Melide y su esposa Aldara Gonzalves en 1372 es puesto bajo la tutela de Fray Alfonso de Mellid, Ministro de la Orden Terciaría de Penitencia de San Francisco, importante eclesiástico procedente de la hidalguía local o de la burguesía compostelana, con buenas relaciones con la nueva dinastía reinante, los Trastámara, inaugurada por Enrique II, del que consigue privilegios para su orden y para la nueva fundación melidense. Esto podemos constatarlo en el (Folio 2 vuelto) del “Libro del Hospital del Conbento de S.<sup>ti</sup> Spiritus de la villa de Millid. Orden tercera de nuestro Padre S. Fr.co Año de 1732”, en el que dice: “*era de mil e quatrocentos e dez a quinze dias de Abril Sabean todos como eu Ferna Lopez Notario de Mellide, e miña Muller Aldara G.s damos p.r. amor de Deus a fr. Afonso Ministro da orden terciaria da Pent<sup>a</sup> de S. N Fran.co aquelas nosas Casas con suas Cortiñas que estan a porta da Vila de Mellide, Cabo da Calzada contra a fonte que chaman de feãs en que moraba Ju<sup>o</sup>hoanes e ma.or Garcia nosos servidais, en que fazan Ygl<sup>a</sup> e edificio en similitud de Mosteyro en que se cumplan os divináis e ofi.os ese fazan servcio a Deus e pera morada do dito frey Afonso e dos ditos frayres en que sirvan a Deus, e esto damos p.r amor de Deus a o dito fray Afonso, e os ditos frayres da dita Orden terceira e que moren en o dito luj.r pera servcio de Deus e por tal Pheyto e cond.on que dijan no dito lujar a Missa e as horas e os divinays ofi.os en similitud de Mosteyro, e o dito fray Afonso Minro e os ditos frayres que no agan poder de vender, ne de enajenar, ne sugenorar, ne concambear u dito lujar por otro ninj.n e que dijan Missa, e as horas e os divináis ofi.os pera sempre...*”. El siglo XV, con la revuelta Irmandiña la fortaleza melidense cae como tantas otras de Galicia, hubo varios intentos de reconstrucción fallidos y ante el estado de deterioro y abandono que presenta, el primer conde de Monterrey D. Sancho de Ulloa, logra durante el arzobispado de D. Alonso III de Fonseca, sobrino suyo, que este como Arzobispo Compostelano le autorice a disponer de la piedra del castillo con destino a su utilización para rehacer la nueva capilla mayor del Convento del Sancti Spiritus, según se recoge en la información que aportan los testigos en el pleito Tabera-Fonseca, en el que el cardenal Tabera le pide cuentas a D. Alonso del estado en el que se encuentra el patrimonio de la Mitra de Santiago del que formaba parte dicho castillo. Así un tal Pedro Vazquez, testigo entre otros del mencionado pleito y “vecino de la villa de Mellid” declara: “...*dize el dicho testigo que bido acabar de derrocar la bara de casa de la dicha fortaleza a la gente del conde don Sancho y quitar las piedras de grano que tenia e lleballa para el monesterio de Sancti Spiritus de Mellid*”

que dicho conde hazia e mandava hazer en la dicha villa e que dezian las personas que llevaban la piedra e la sacaban quel dicho señor Patriarca la mandara llevar e la diera a los maestros que azian la dicha obra e monesterio, los quales se llamaban uno de ellos Juan de Llano y otro Juan de Casas...”. Se refiere este testigo a la reedificación de la Capilla Mayor del convento franciscano llevada a cabo en 1498 en la cual bajo una bóveda estrellada gótica se situaran los lucillos sepulcrales de Dña. Leonor de Mendoza, primera esposa del padre del conde, D. Lope Sanchez de Ulloa, en el lado de la Epístola y de Dña. Inés de Castro, su madre y segunda esposa de su padre, en el del Evangelio. También se ocupará D. Sancho del arreglo del Hospital en 1502. Siguiendo la valiosa información histórica que nos proporcionan los documentos conservados, “Libro Becerro del Convento del Sancti Spiritus”, “Tumbo de Sobrado” y “Libro de la Cofradía de Santa Catalina de zapateros y curtidores”, se ha podido reconstruir de una forma bastante aproximada lo que sería el plano del Melide Medieval en el que se sitúan las principales edificaciones existentes en el siglo XVI. Un siglo más tarde en el XVII cuenta Melide con un notable benefactor, el Arzobispo de México y Obispo de Cartagena D. Mateo Segade Bugueiro que en el solar de la casa de su abuelo materno en la misma plaza del convento funda la Obra Pía de San Antonio y manda edificar el palacio y la capilla de esa misma titularidad que le servirá para enterrarse. El siglo XVIII aportará a Melide varias reformas en el Convento del Sacti Spiritus, así tenemos entre las más significativas la ampliación de la nave de la Iglesia, una nueva puerta al claustro, la torre y la fachada exterior, además de varias capillas, retablos y el órgano. Tras este fecundo siglo XVIII llegará un desgraciado siglo XIX en el que la villa perderá definitivamente sus murallas y se verá asolada como el resto del país por las desastrosas consecuencias de la Desamortización de 1835, entre las cuales se sacarán a subasta los bienes del Convento y del Hospital, abandonándose el convento que pasará a ser parroquia en 1842. También la Obra Pía se verá afectada por estos sucesos y acabará convirtiéndose en Casa Consistorial en 1860, uso que mantiene en la actualidad. Se abren en este siglo nuevas vías de comunicación, entre las que cabe mencionar la carretera que enlaza Lugo con Santiago y la Ronda da Coruña. Ya en el siglo XX debido al notable abandono sufrido por haber perdido la condición de parroquia, en 1945, se demuele la Iglesia de San Pedro, cayendo también bajo la picota la Capilla de San Roque, de ambas saldrá una nueva capilla que conservará la advocación de San Roque y en la que se integrarán la románica portada de San Pedro y los arcosolios con los sepulcros de D. Ruy Lopes y su esposa Dña. Inés Eanes procedentes de la antigua parroquial. En 1978 nace el Museo de Terra de Melide, cuya sede se ubicará en la misma plaza del Convento, donde tenía lugar el antiguo mercado medieval, aunque en el ala opuesta a su emplazamiento de hoy en día, en una sencilla edificación. Este espacio urbano sufrió distintas reparcelaciones históricas hasta llegar a su fisonomía actual.

## PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS Y CARACTERÍSTICAS

**ANÁLISIS HISTÓRICO Y ARTÍSTICO (Época de construcción y desarrollo de la misma. Etapas históricas. Arquitectos y jefes de obra, e importancia dentro de su escuela y estilo constructivo. Usos del edificio. Momentos históricos importantes con los cuales haya tenido relación.):**

Existen noticias de la existencia de un hospital en la villa de Melide próximo a la iglesia de San Pedro desde el año 1205, se dan en el Tumbo de Sobrado en donde dice “*Ano 1205...una casa nueva q. Avia hecho en frente del Hospital...*” se supone que sería dicho hospital el conocido como de San Pedro, que sería uno anterior al del Sancti Spiritus. Este último, que es el que nos interesa en esta ocasión, debe datar del cuarto final del siglo XIV, aunque es posible que su antigüedad sea anterior a esta fecha. Concretamente se da como fecha de la fundación del convento-hospital el año 1375. El “Libro del Hospital del Convento de S.<sup>ti</sup> Spiritus de la villa de Millid. Orden tercera de nuestro Padre S. Fr.co Año de 1732” recoge: “*En ome de Deus, amen, era de mill quatrocentos e trece a oyo dias andados do mes de Janeyro, p. R. Que las boas obras que son feitas, e ordenadas a honrra, e servicio de Deus, e de S.ta Maria; herra.on e pesado de se comenzaren con ben e con boa contri.on pertencente de se afirmaren ben, ese faceren certas como cousaque de desen firme, e estable pera sempre jamais e p. R. Q. To aboa obra co servicio de Deus e mais e p. r m.or tempo tanto e mellor = Yten p.r. en de Nos Fernan Lopez Notario de Milli de aesta sazón, e mina Muller Aldara G. Ordenamos, e tratamos de facere hu hospital a Porta da Vila de Milide a que chama do Camiño do Vedo for da dita Vila...*”

En la actualidad conocemos que este hospital recibió donaciones y privilegios reales a lo largo de su historia, así por ejemplo el Rey Enrique II le hace una donación en 1379 según aparece reflejado en la transcripción documental recogida en “Arqueología religiosa de Mellid”, publicada por J. Carro, E. Campos y J. R. F.Ojea, en donde se lee textualmente: “*por facer bien e merced e limosna al monasterio e ospital de Sant spiritus de Mellid*”. Poco después Juan I de Castilla y León, monarca reinante entre 1379 y 1390, le exime “*de todo tributo y pecho*”. “*Juan II y su hijo Don enrico*” también le otorga privilegio y el “*Rey don frdo y Doña ysavel*” confirman por medio del privilegio del número once “*todas las mandas que el conde de lemos Don P<sup>o</sup> hico a este convento, Y Sobre deste ay La bula que cite atrás, en el numero 3<sup>o</sup> fue este privilegio año 1481*”(Esta bula a la que hace mención figura en el (Fol. 244 v.) del Libro Becerro y es una confirmación de Urbano en que aprobó las “mercedes y limosnas, que los señores reyes de españa abian hecho a este convento y hospital”, no dice q año fue.)

El trozo de paramento de fachada que ha llegado hasta nosotros es de 1502, por lo tanto corresponde a una construcción de estilo gótico tardío por lo que nos permiten observar los escasos restos conservados de tiempos del

reinado de la Reina Isabel la Católica, de cuyo momento histórico y a cuyo estilo artístico corresponde la Capilla Mayor del Convento y los monumentos sepulcrales que acogen sus muros laterales, obras todas impulsadas por D. Sancho de Ulloa. Este personaje figura como patrocinador del hospital en la inscripción en caracteres góticos que aun podemos ver hoy en su fachada en la que leemos “*Este ospital mando començar el Conde de Monterrei Don Sancho de Ulloa en el año de mill e quinientos e dos años rueguen a Dios por su alma*” y a él pertenecen las armas de los escudos que la flanquean, los Ulloa, con escudo jaquelado de órdenes de oro y de gules cargados de fajas de plata y los Castro, con escudo de oro con seis roeles de azur colocados e dos palos de tres. La desaparición de la mayor parte del inmueble no nos permite hacernos una idea clara de la importancia que pudiera tener el edificio, si bien no creemos que fuera una gran construcción arquitectónica. La mayoría de los hospitales de peregrinos que podemos encontrarnos a lo largo del Camino de Santiago y salvo contadas excepciones, respondían a un esquema constructivo muy sencillo, en el que bastaban muy pocas estancias, a veces un dormitorio para ubicar las camas de los peregrinos, que no eran muchas, ya que de ser necesario eran compartidas, una cocina y alguna dependencia para el hospitalero, así como una cuadra para las caballerías. Solo en los principales se añadía una capilla, que en este caso no era necesaria dada la proximidad del convento de igual titularidad que ya contaba con una iglesia en la que poder celebrar las funciones religiosas de las que podía participar el peregrino incluidas sus honrras fúnebres en caso de fallecimiento y las misas ofrecidas por su alma de las que se hacían cargo ciertas cofradías en determinados casos. También podía encargarse de tales caridades la comunidad religiosa de la que dependiera el hospital, ofreciendo sepultura en sagrado a aquellos peregrinos fallecidos en sus instalaciones, contando para ello con sus propios cementerios o con anterioridad con sepulturas dentro de la Iglesia. En el Libro de Difuntos del Convento de Mellid, del año 1663 que ha llegado hasta nosotros se da cuenta de algunos pobres y peregrinos fallecidos en dicho Hospital que luego recibieron sepultura en la Iglesia Conventual y de cuya asistencia espiritual y honrras fúnebres se encargó la comunidad religiosa del convento. Así como ejemplo significativo podemos citar a una familia de peregrinos formada por un matrimonio y una niña de corta edad que fallecen en el plazo de un mes: “*En diez de Marzo de 1804 Se dio Sepultura al Cadaver de Juana Coque Pobre Peregrina Natural de Sn Martin de Cueva, Mug.r de Matheo de Belasco: diocesana del Obispado de Leon en Castilla La Vieja; Recibio Los Santos Sacram.tos No hizo testam.to q.e dijo Su Marido no tener de q.e Enterrose en la Yglesia de este Conv.to en la Sepultura Quinta de la tercera fila comenzando a contar desde La Puerta Procesional. Asistio a su entierro La Comun. Y p. A q. E conste lo firmo como Prelado de este conv.to. Fr. Jose Prieto.*”, (Folio 64); “*En treinta de Marzo de 1804 murio en este Hospital Matheo de Belasco Pobre Peregrino marido de la Pobre sobre dicha Juana Coque, vecino de Sn Martin de Cueva, obispado de Leon en Castilla La Vieja, no Recibio los s.tos Sacram.tos por ser su muerte impensada, ni menos Testam.to enterrose el dia primº de Abril del referido año, en la sepultura decima quinta de la segunda fila junto a la Pila del Agua Bendita, comenzando a contar del Altar de sn. Benito de Pelermo. Asistio a su entierro esta Comunidad y P.º que conste lo firmo como Prelado de este Conv.to. Fr. Jose Prieto.*”, (Fol. 64 vº); “*En Primero de Abril de mil ochocientos, y Quatro, se dio sepultura al cadaver de una Niña llamada Justa, hija del mencionado Matheo de Belasco, y Juana Coque. enterrose en la Yglesia de este Conv.to en la misma sepultura en que se enterro su padre. Asistio a su entierro esta Comunidad, y por verdad lo firmo como Prelado de este Conv.to. Fr. Jose Prieto.*”, (Fol. 64 vº). Abundan los ejemplos, entre los que han llamado más nuestra atención tenemos: “*En quince de Junio del año de mil siete cientos noventa y cinco, murió en el Hospital del Convento del Espiritu Sancto de Religiosos 3.os de N.S.P. San Fran.co sito en la villa de Mellid Obpo. De Mondoñedo en el Reyno de Galicia, Blas del Moral Natural de la villa de Villabañez obpo. De Valladolid, en la Castilla la Nueva y marido de Ana Maria Pereyra de Nacion Portuguesa, natural de la Ciud. De Elbas: fue asistido de esta Comunidad en lo Corporal y espiritual...enterrose de limosna en la Yglesia de dho. Conv.to asistiendo a su entierro los Religiosos de esta Comunidad,... enterrado pº baxo de la rexa debajo del coro... no hizo testamento q.e dixo no tener de q.e testar...Fr. Bernardo Vila-Minro.*” (Fol.60 vº.); “*En Siete Dias del Mes de Diciembre, Año de mil ochocientos: Murio En el Hospital de este Conv.to., del Espiritu Santo de la Villa de Mellid; Ramona Angela..., Viuda: Natural qe. Dijo ser de la Villa de Tolosa, en la Vizcaya, Prova, de Guipuzcoa: Recibio los Santos Sacramentos de Penit.a, Comunión y Extrema=Uncion.No hizo testam.to, Que dijo no tener de que; Enterrose en la Yglesia del Referido Conv.to, el dia ocho del Dicho Mes y año, En la Sepultura tercera, de la Tercera fila Comenzando a contar desde el Evang.o; y Para qe. Conste lo firmo Como Ministro Prelado de Este Conv.to= Fr. Josef Cabalo y Bz.a*”. (Fol. 61-vº.).

El hospital del Sancti Spiritus de Melide sin embargo tal vez sea uno de los principales del Camino en Galicia, pues contaba con doce camas, número importante de lechos, que ha decir del “*Libro del Hospital del Conbento de S<sup>ti</sup>. Spiritus de la villa de Millid. Orden tercera de nuestro Padre S. Fr.co Año 1732*”, ( Fol. 1), estarían dotados de ropa y servirían para albergar en ellos a veinticuatro peregrinos: “*Yten p. R en de Nos Fernan Lopez Notario de Milli de aesta sazón, e mina Muller Aldara G. Ordenamos, e tratamos de facere hu hospital a Porta da Vila de Milide a que chama do Camiño do Vedo for da dita Vila, e ajora, gracias a Deus e a sua M. e S.ta Maria temoslo feito heno qual Hespital ajora son postos doze leytos de roupa apostados e fornidos de toda Roupa de estrar, e cubrir pera albergaren e meter neles os pobres e romeus que qui sieren maer e albergar en o amor de Deus, e os quais leytos todos Jaeran vinte e quatro p.r e cada leyto duas personas, o qual Hespital esta ante a porta do Mosteyro de Santos spiritus de Millide...*”. Este mismo Libro, da cuenta de las obligaciones que por voluntad de

sus fundadores contrae la institución que ha de procurar para siempre fuego, camas, caridad y limosna de doce panes cada día a los pobres y a los romeros, debiendo ofrecer además una misa diaria por el alma de sus benefactores: ( Fol. 1) “*Nos establecemos e facemos per os Pobres e Romeus alberjaren nel, e damos o dito Hespital algus ves e heredades que nos compramos, ejanamos p.r los quais heredam.tos* (Fol. 1 vº.) *e ves seen o dito Hespital se a de dar pera sempre fojo e camas en alberguee esmola, e caridade en amor de Deus Padre, verdadeiro e a de dar para siempre a os ditos Pobres e a os ditos Romeus esmola de Doze pas cada dia e que digan cada dia ua Missa en o dito Mosteyro de Sacti spiritus per a sempre jamais p.r las nosas almas e daqueles a que somos theudos, e obligados, e daqueles que a o dito Hespital fizeren esmolda e ajuda...*”. (Fol. 5) “*...e ademais mandamos que aquel que estiver p.r procura.r no dito Hespital que diga a dita Missa cada dia no dito Mosteyro p.r* (Fol. 5 vº.) *a maña ben sedo e en tal maña que os Romeus e Pobres que majeren no dito Hespital e as outras pn.as que quisieren andar Camiño que viejan ante o corpo de Deus e acabada a dita Missa que se veña ao dito Hespital a facer a dita Caridade e cumplir as cousas sobreditas...*”. Respecto al personal del Hospital establecen los fundadores que ha de haber un procurador y una religiosa anciana para ocuparse de la administración y de los servicios que se dan en él: (Fol. 5 vº.) “*...e aquel que for Procura.r dodito Hespital apois do finamento do postrimeiro de nos, que p.r os ves sobreditos do dito Hespital en sua vida dea de cada dia os ditos Doce pas e mais Caridade que poder facer p.r os ditos ves assi dejan, como de carne, como doutras cousas que fas, sej.n Deus e a sua Alma, e outrosi que faca as ditas camas, e o dito fogo, e procure a dita Caridade , e esmolda de cada dia seju dito hee, e ao punto de seu finamento q. o Mntro.que for do dito Mosteyro de Santos spiritus con acordo, e concello dos frayres de Missa que estiberen no dito Mosteyro q. faza logo outro Procurad.r en maña q. ata o terceyro dia que seja o dito Procura.r feyto e otorjado no dito Hespital pª cumplir, e facer as cousas sobreditas, e que ningun Mntro. ne Minros. ne frayres do dito Mosteyro de santos spiritus no ajan poder estorvar, ne contrarear, e esto establecemos sobre cargo de sus Almas.*” “*...e mandamos q. no dito* (Fol. 6) *Hespital ne Casas del que a el pertezan que no moren frayras ninjunas, salvo se for una frayra vella, de boa vida, q. ajude p.r sua alma e p.r sua devocion a facer as ditas camas e procure os ditos Pobres*”. En 1676 hubo una sustanciosa donación de un tal Ju.o Gundin y Soto que envía desde la India (debe referirse a América) 1788 ducados de vellón y siete reales para usarlos en reparos y asistencia del Hospital, tras el párrafo en el que se recogen estos datos se añade una nota en la que corrige el importe del dinero donado, pues indica que hay error en lo anotado, que asciende a 2000 ducados de los que habrá que descontar 200 de las conducciones desde Sevilla hasta su entrega que se realizará con 11 ducados y cuatro reales de pérdidas. Consultado el Libro de Becerro del Convento del Sancti Spiritus de Melide en su (Fol. 248) se recoge el asiento de este dinero remitido: “*Asiento Ymemorial de las escrituras de Censo q se hicieron del dinº q Remitio don Joan Gondin y soto pª que se pusiesen a censso pº El reparo y aliño del Hospital y asistencia de los Pobres. El qual dinº fue Conducido a Sebilla Con yntervencion del ldo. D. Juº de sagade Villar Cura de la sª Yglesia de Mexico, y lo pago y entrego al Convº Alonso gundin y soto Vecino de Andabao y lo q Entrego al Convº en dinº de bellon fueron mil setecientos y ochenta y ocho ducados Y siete RE porqº desconto de los mil Ducados q dho don Juan de sagade dice en su Carta Renetia, Ducientos ducados de los transportes y en los talegos faltaron Once ducados y quatro RE Según el pº fr Andres Lopez q dios perdone Mro q fue deste Convº deo advertido en su Memorial...*” En los (Fol. 11 y 12) de nuevo del Libro del Hospital, se hace un resumen de las cláusulas principales, pensiones cargas y obligaciones del Hospital, en donde repiten lo que se ha dicho en los folios anteriores, cuyo contenido principal ya hemos recogido en las líneas precedentes. Las visitas que los Obispos de Mondoñedo realizaban en su diócesis a la que pertenecía Melide por aquellas fechas, s. XVIII, reflejan que la situación del Hospital en aquellos días no era mala y se seguían cumpliendo más o menos las mandas de los fundadores, si bien tal vez por razones de seguridad a la hora de conservar los enseres y el mobiliario del centro asistencial era necesario guardarlos en el Convento: “*Hospital de Mellid. Egecuteselo mandado por Auto de la Ant. De Visita, y el administrador de este ponga razon con yndividualidad de las Camas que ai pª asistencia de los Enfermos y Peregrinos, y la Ropa que cada una tiene, y ala primera Visita se traiga Lo M.do El Ylmo. S. Or Obpo de la Ciu.d y obp.o de Mon.do haciendo Visita en la frª de lagostelle a catorze de Maio año de Mill setecientos treinta y ocho=El obp.o de Mo.do. Por M.do de El obpo Nicolas Canedo (firmado)Sº. Certifico Yo fr. Manuel de S.n Geronimo Minr.o Prelado del Convento de Mellid Como aviendo registrado el hospital q. se administra por dho Conv.to en el Halle quatro Camas con la Ropa necess.a la que esta en la Roperia de dho Convento, y se da a los Peregrinos según su Calidad y necesidad, porque de dexarla en dho hospital se hurta, y pª q. conste lo firmo en dho Conv.to en v. te y ocho de julio del pr.e año de mil sieez.os quar ta y uno. Fr Manuel de S.n Geronimo. Ministro.*” También el patrimonio del hospital se había reducido a lo largo del tiempo por distintas razones entre ellas el sostenimiento de largos pleitos del Convento que supusieron importantes sumas económicas para la institución así en el (Fol. 15 ) leemos: “*Fr. Juan Var. A de Puga...Certifico in verbo Sacerdotis, que aunq. Dho Conv.to y su Prelado no cumplen al pie de la letra con la fundacion del ospital, que antecede; por averse minorado muchos vienes de los q. deo el fundador con el transcurso de tantos tiempos, y sobre los q. de dha fundacion existen, aver tenido el Conv.to muy ardientes pleitos, en q. se gastaron sumas crecidas de dinero; no obstante cumple dho Conv.to super abundantem.te con dha fundacion...pues un dia con otro admas de la limosna q. se da a los pobres naturales del Reyno, da a mi juicio v.te limosnas a Peregrinos, y extranjeros ( y no siendo de su obligacion, como es, asiste a los enfermos como a tales) Da camas a los q. hacen noche en dho . Hospital,*

haceseles fuego p a calentarse, paga al hospitalero q. les asiste en q. p a la leña, y mas cosas se ocupan alg os comensales de dho hospitalero Yahora de press se te esta haciendo hospital mas capaz a devocion de un Religioso, en lo q. el Conv.to pone los gastos de comida de carretero, peones, y carpinteros. Y de orden del Yll mo Sr. Dn. Carlos Riomol obispo, y Señor de Mondoñedo doy la press.te en este Conv.to de Mellid a 1 de octubre de 1753...” Como hemos podido leer en la transcripción anterior, por aquellos días de mediados del siglo XVIII tiene lugar la reforma del Hospital que probablemente le de el aspecto con el que ha llegado hasta la actualidad, el obispo en su Visita del año 1753 encarga “se continúe la obra hasta perfezionarla, y de concluida se ponga en ella las doze Camas que previ.e la fundazion, con la dezenia, y surtim.to nezesaria...” Dos años después todavía no se había concluido la obra aunque ya estaba muy avanzada pues el Vicario del Convento firma en ausencia del Prelado local el 14 de septiembre una relación de los censos que recibe el Hospital y añade: “En q.tto a las doze Camas que manda la fundazion, y mando su S.ria Yllma. En la Visita pasada, se suspendio su cumplim.to hasta que se acabe de perfeccionar el nuevo Hospital para cuias alcobas esta serrada ya la mitt.d de las Maderas, y Comprada toda la necesaria para alcobas, y Camas; la q. se espera este todo echo a fin de 8.re ô 9.re q. viene, es lo que puedo dezir en cumplim.to de lo mandado por S.S. Yllma...”. Este mismo personaje, de nombre Fr. Jn.o Lopez certifica a continuación “...aunque la fundazion del Hospital que dho Conv.to administra, solo manda que dho Hospital tenga doze Camas en que puedan dormir v.te y quatro Peregrinos, y que se les den cada dia doze Panes sin señalar de que libras aian de componerse. El Conv.to en esto no haze reparo, sino, que a todos quantos bienen les da un pedazo de Pan, con que pueden transitar quatro leguas, y algunos se pescan tres limosnas, una quando llegan p.r. la tarde, otra p.a la Cena quando duermen, y otra por la mañana quando marchan. Yadmas de la limosna, que se da a los sanos asiste con puchero, y medicinas a los enfermos, y a los que mueren se les da de limosna un habito de Picote p.a amortajarles, y se les da sepultura con vigilia cantada, y q.to a lo dho. No ai falta. Solo si por ahora solo ai quatro camas (Fol. 19 ) Pero en brebe se dara cumplim.to a las doze, y a lo mas, que pide un Hospital decente, ...” (Fol.19 vº. ) Una nueva visita de Obispo insiste en la necesidad de la finalización de las obras y del cumplimiento de las órdenes de la fundación el 19 de septiembre de 1755. Al fin el 12 de agosto de 1758 certifica el nuevo Ministro Prelado del Convento, Fr. Lorenzo de Nuestra Señora: “...que para cumplir con la fundacion del el hospital, que administra este dho Conv.to se da limosna a todos quantos pobres la piden asi naturales como extrangeros a todas horas de el dia. Y para su descanso, tiene este convento dispuesta una capaz, limpia y aseada hospederia (en la casa de el hospital) con sus diez alcobas de tabique, y tantos catres, y en seis de ellas puse, y pretendo conservar seis camas compuestas de Gergones, sabanas, mantas y cabezales, para q. los peregrinos tomen no solo su preciso y transeunte descanso de viandantes; sino tambien para si les coge alguna enfermedad, asistirles charitativam.te con el alimento y medicinas correspondientes a su urgencia; y asi mismo con los sanctos sacramentos de penitencia, viatico, y extremauncion, si llegaren a extremo de recibirlos. Y para su servicio tiene tambien asalariado un hospitalero en la misma casa del hospital con la precisa obligacion de limpiar sus ropas, darles fuego para calentarse, y administrarles en sus necesidades.” Vemos que las reparaciones han concluido y que prácticamente cumplen la voluntad de los fundadores, en su siguiente visita, sin embargo el Obispo sigue insistiendo en la necesidad del estricto cumplimiento, a lo que contesta por medio de otra certificación el Ministro Prelado del Convento de Sancti Spiritus de Melide en 20 de abril de 1761 justificando su proceder y manifestando que no solo cumplen con lo ordenado sino que además se ocupan de ofrecer otros servicios de los que no tienen obligación: “...da todos los dias limosna a todos quantos peregrinos llegan a pedirla, a qualquier ora del dia que lleguen; como tambien les da cama en dicho hospital, que tiene para este fin prevenido con las camas necesarias; sin que se haia visto quedar peregrino alguno sin limosna, ni posada y cama (Fol. 21 ) a menos que fuese por algun accidente inculpable; mas no de proposito. Asi mismo les asiste en sus enfermedades que les cojen en dho hospital tratandoles como a enfermos, y dandoles los S.tos Sacramentos; asistencia a la ora de la muerte, y un decente entierro unque de todo esto no tiene obligacion alguna el convento por razon de la fundazion, y solo los asiste en sus enfermedades, muerte, y entierro por mera charidad. Para cuio fin el P. e Ministro, como a quien incumbe el principal celo de dho hospital, nombra el religioso, o religiosos, que le parecen mas aptos, para que cumplan con los referidos ministerios; y aun se paga anualm.te al hospitalero que vive en el hospital, para que haga las camas; limpie la ropa, y dormitorio; les encienda fuego; y asista en las enfermedades= Fuera de lo dicho da el Conv.to a la ora del mediodia: limosna a todos los paisanos pobres que se juntan a pedirla en la porteria.” (Fol. 21 vº. ) El Libro continua dando información sobre certificaciones de Ministros Prelados y Visitas obispaes hasta Julio de 1788, no volviendo a poner objeciones sobre el cumplimiento de los mandatos de la fundación.

Hasta aquí hemos recogido las noticias que tenemos sobre la historia del edificio y de su funcionamiento. En la documentación encontrada hasta el momento no se tienen noticias de los arquitectos y jefes de obra participantes en ella, si conocemos los nombres de los maestros que se ocuparon de la obra del convento durante la reforma que sufrió entre los últimos años del s. XV y los primeros del XVI, bajo el patronazgo de D. Sancho de Ulloa, estos según cita un testigo del pleito Tabera-Fonseca, un tal Pedro Vazquez vecino de la villa de Mellid, fueron Juan de Llano y Juan de Casas; es posible dado que el hospital también se reforma en esas mismas fechas y bajo el mandato del mismo patrón, que estos maestros se hubieran encargado así mismo de su reforma, pero esto entra dentro del terreno de las hipótesis sin confirmar. En este campo hipotético cabe establecer la posibilidad de que, como recoge

D. Xosé Manuel Broz Rei , actual director del Museo Terra de Melide, en sus trabajos publicados en los Boletines do Museo da Terra de Melide, la fachada del hospital pudiera mostrar el aspecto que recoge en sus dibujos, que adjuntamos en el apartado destinado a las fotografías de esta ficha, según siguiera los modelos de las arquitecturas civiles contemporáneas de la zona de Cáceres o de Zamora-Toro, así en el modelo extremeño sobre la gran puerta en arco de medio punto se abriría una ventana adintelada flanqueada por los escudos de los Ulloa y los Castro, bajo la cual y sobre la clave del arco estaría situada la inscripción, envolviendo todo el conjunto el alfiz apoyado en las ménsulas. En el castellano, el alfiz descendería para enmarcar la zona de la portada bajo la ventana, disponiéndose los escudos a la altura de la inscripción en las enjutas. Para apoyo de este último modelo, podemos aportar el dato de que Sancho de Ulloa pasó los últimos años de su vida en Zamora, lo cual bien hubiera podido inspirarle la idea de seguir este diseño o pudo contratar los servicios de un maestro de esta tierra para realizarla. De lo que si tenemos seguridad es de que la fachada original del edificio que ha llegado hasta nosotros no pudo ser como la vemos hoy en día, sin embargo y a pesar de que se sabía con certeza que el aspecto que muestra no es real, se optó por adoptar esta solución, que era la que más se asemejaba al resto que nos había llegado antes de su restauración, en espera de que nuevos estudios aporten mas datos y se pueda reconstruir devolviendo los distintos elementos a su verdadero emplazamiento. Este mismo estudioso melidense, propone otra hipótesis que también podemos tener en cuenta, está basada en que dadas las grandes dimensiones que presenta el arco de la portada formado por enormes dovelas y muy similar a la del Castillo de Pambre, fortaleza situada no muy lejos de la villa, esta puerta pudo ser reaprovechada para el Hospital, procedente del castillo derribado de Melide, pues es demasiado monumental para una institución hospitalaria de peregrinos, no habiendo en el edificio ningún otro elemento arquitectónico notable, lo que la hace mas sospechosa de que no fuera realizada ex novo para esta edificación. Además conocemos documentación que prueba la utilización de los materiales de la derruida fortaleza en las obras patrocinadas por Sancho de Ulloa del Convento del Sancti Spiritus, para lo cual le había autorizado el arzobispo compostelano y es posible que también recurriera a la misma cantera para la reforma del Hospital que no dejaba de ser otra obra de un edificio religioso, como institución de caridad que era dependiente de un convento y bajo su patronazgo. Entre los testimonios del pleito Tabera-Fonseca encontramos testigos que narran esta reutilización de las piedras del castillo y D. Manuel Taboada Roca en sus escritos cuenta como las dos puertas laterales al lado del arco triunfal de la Capilla Mayor del Convento del Sancti Spiritus eran poternas o puertas menores de servicio en las murallas del castillo.

De la ventana no sabemos nada, por eso no se ha reconstruido debía de ser muy sencilla, carente de decoración, tal vez similar a algunas del castillo de Pambre. Lo que si conocemos por el Libro de Fábrica de la Iglesia es que tenía dos plantas, pues allí dice: “...dos habitaciones alta y vaja...”.

Al llevar a cabo las obras de rehabilitación del inmueble, encontraron entre las piedras de una pared moderna algunos sillares que formarían parte de una antigua puerta, seguramente trasera, con una ménsula de esquina aislada que ya había sido cortada al construir la casa de la derecha, y presentaba un desgaste, como si hubiera sido usada para afilar herramientas, lo cual es indicio de que debió de ser una puerta exterior o de paso, se conserva expuesta en el Museo y tal vez pudo pertenecer al edificio inicial de la fundación de Fernan López.

El solar en el que se edificó el Museo de Terra de Melide perteneció al Hospital del Sancti Spiritus, aunque corresponde solamente al cuerpo central del edificio, que tendría a los lados mas espacio construido propiedad también del hospital que fue perdiendo terreno y estrechándose, pasando los laterales a manos privadas que construyeron allí sus casas. Era pues una edificación mucho mayor que la que hoy nos muestra el fragmento de fachada que se ha recuperado, que mide unos cuatro metros. Este resto pertenecía en el momento de su adquisición, 1999, a la fachada de una modesta vivienda particular que permaneció abandonada unos siete años antes de la compra con el cartel de “se vende” y en la cual el revoco impedía ver las dovelas de la portada y la parte derecha de la inscripción, de la que se sabía a través de los escritos de López Ferreiro. Este abandono y la casualidad permitieron que durante aquellos años unos niños al jugar al balón contra su pared hicieran desprenderse parte del revoco que dejó al descubierto algunos sillares y parte de la inscripción oculta. También mostraba el edificio los dos escudos y la inscripción de la izquierda, por lo que la Asociación del Museo de Terra de Melide intenta buscar un mecenas para su rehabilitación. Tras numerosas e infructuosas gestiones deciden intentarlo por suscripción popular y con gran sorpresa vieron el éxito de la empresa. En seis meses consiguieron reunir el dinero para su adquisición y arreglo, una vez comprada le quitan el revoco, quedando al descubierto los sillares y la mampostería. Pueden distinguirse seis dovelas que habrá que recolocar para recuperar la forma del arco al que pertenecieron, pues se hayan dispersas por la fachada y el arco se ha transformado en una reducida puerta adintelada, sobre la que se abre una pequeña ventana. Al desmontar la ventana aparece la clave del arco y un sillar lo que obliga a replantearse la primera idea de reconstrucción del arco cuyo radio debe aumentarse ya que ahora tendrá siete dovelas. Esta clave conservaba el intradós con la moldura y había perdido el trasdós por rotura o mutilación. Siguen apareciendo nuevas piezas del puzle que se va completando tras el desmontaje del edificio existente, así aparece una ménsula mutilada pero que aun conserva parte de la moldura, un sillar de arranque con remate en garra, un

sillar con moldura en la arista, otro sillar de ventana con arista en chaflan, la cimentación de los sillares descubre la piedra base con el rebaje para apoyar el gozne de la puerta en el lado izquierdo, haciendo una cata en lado contrario también se encuentra la cimentación, por lo que a partir de ahí puede procederse a la recolocación de los sillares, ya que algunos están movidos de su emplazamiento original, luego se acomete la reintegración de las dovelas, pues por su reutilización habían sufrido rebajes para hacerlas encajar en sus nuevos emplazamientos. Los salmeres conservaban el radio original, 81 cm. Y con una plantilla de la rosca del arco se consigue la planta que permitirá recortar la plantilla de cada dovela y así corregir los desperfectos que hayan sufrido. Se recolocaron los sillares de la jamba izquierda los cuales encajaron perfectamente con los de la pared del hospital a partir de la cimentación y se nivelaron los salmeres para luego disponer las dovelas y rematar con la clave. Por la parte interior se reconstruye el arco siguiendo la tipología de esta clase de portadas de la zona, existen varios ejemplos, además se encontró un sillar que tiene curvatura, lo que da la pauta para dibujar el arco siguiendo dicha curvatura y encaja. Sobre el arco y continuando el paramento lateral se construye el muro de manpostería. A la derecha del arco colocan la ménsula que apareció en la fachada anterior a la restauración, a modo de pieza de sostén de la viga del piso, siguiendo el modelo de otras portadas de la zona. Es posible que el hospital se destruyera por un incendio acaecido a finales del siglo XIX, fecha de la que ya no tenemos documentación, por lo cual no tenemos noticias de ello, esto explicaría el color rosado que presentan algunas de las piedras como la clave que es producto de la acción directa del fuego y que tras esa destrucción se levantara de nuevo el edificio, como vivienda particular y se hiciera la fachada que presentaba hasta su restauración.

El enlosado del pavimento original aparece a 35 cm. por debajo de la calle, para verlo y poder observar el arranque de los cimientos se musealizó la entrada con un cristal transparente, dotándolo además de la iluminación precisa.

Sobre la clave se colocó un dintel con cruz que estaba reaprovechado como jamba en la puerta trasera y que podría pertenecer a la ventana desaparecida de la fachada, en cuyo recuerdo se lo ha situado ahí.

Esta clave del arco presentaba un rebaje cuadrado para situar el azulejo con la numeración del inmueble, en su lugar se colocó un adorno simbólico en forma de venera.

El uso del edificio que se levantó en el solar del Hospital como Museo de Terra de Melide obligó, dadas las reducidas dimensiones del solar, a elevar su estructura, ya que debía acoger siete salas en las que se mostrarán los objetos que forman parte de la vida y de la historia de la comarca. La estructura del suelo, forjados y muros se realizó con hormigón armado por enrejado de hierro. El suelo y las escaleras del bajo del Museo se realizaron con piedra de las canteras de Agolada, piedra de grano grueso de tonalidad dorada. La cubierta es abovedada y se ilumina con un gran lucernario. Sobre la antigua fachada de piedra del Hospital se eleva una fachada acristalada, contrastando el aspecto que podía tener el Hospital con el aire actual que presenta el museo.

En el interior al fondo de la planta baja, un muro de pavés separa la zona de servicios de la oficina y sala multiusos (taller de restauración, biblioteca, archivo).

La 1ª sala está dedicada a los caminos de Santiago que pasan por Melide, haciendo especial hincapié en los recuerdos y documentos relacionados con el Hospital de peregrinos.

Las salas 2ª y 3ª muestran la arqueología castreña.

En el muro que recorre el primer tramo de escalera podemos ver las principales representaciones de pintura mural de la zona.

La sala 4ª está dedicada a los oficios tradicionales, pudiendo verse en ella las herramientas y enseres fabricadas por el herrero, el zapatero y el zoqueiro, artesano especializado en la fabricación de zuecos.

Una rampa une las salas 4ª y 5ª, esta última dedicada a los aperos de labranza, el taller del tejero, el material de la antigua escuela, los juguetes y la barbería.

En la sala 6ª encontramos un telar y los útiles relacionados con el proceso del lino, la lana, y labores del hilo, además de algunas muestras de la indumentaria tradicional antigua.

La última sala iluminada por el lucernario de la bóveda la ocupan los enseres del hogar, loza cuadros, candiles, muebles, tallas de madera del escultor local Nilo Cea, etc.

El Museo fue inaugurado el 26 de mayo del año 2001, siendo su arquitecto Xulio Álvarez García.

### **IMPORTANCIA HISTÓRICO-CULTURAL (Fenómenos culturales actuales asociados, procesiones, música, generación de talleres de arte, generación de edificios. Otros.)**

En la villa de Melide existe una intensa vida cultural, con celebración de conferencias, exposiciones, conciertos, etc., dando opción el Centro de Estudios Melidenses Museo Terra de Melide a través de su Boletín, a la publicación en sus páginas de todo aquello que presente interés para el estudio de la comarca, su historia y sus manifestaciones artísticas.



Existió en la villa una procesión peculiar denominada "Procesión de la Historia", que aunque ha desaparecido tenemos conocimiento de ella a través del Libro de Fábrica de San Pedro, pues fue suprimida por orden del obispo de Mondoñedo en 1832. En aquel texto se dice: "...Así mismo habiendo sabido S.S.Y. que el día de San Roque despues de la Misa y Procesión que se tiene con el Santo se hace a continuación la que llaman Procesión de la Historia en que muchos individuos hombres y mugeres vistiendose ridiculamente van representando en ella los personajes mas venerables y mas santos del antiguo y Nuevo Testamento inclusa la adorable persona de Nuestro Señor Jesucristo y su Santísima Madre, convirtiéndose un espectáculo por su naturaleza Divino y religioso en una farsa ridicula y sacrilega como de ello le han informado a S.S.Y. las personas mas juiciosas y sensatas que no han a dicha Procesión de la Historia otro nombre que la procesion de la farsa y desgraciadamente lo ha observado tambien este año S.Y. por el mismo con harta aflicion y pena de corazón; ha venido a mandar y manda que vajo pena de excomunion mayor late sententia ipso facto incurrenda no se buelva a tener semejante procesión de la historia..."

## PROTECCIÓN

**PROTECCION JURIDICA Y ADMINISTRACION RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

Existe una normativa urbanística del casco antiguo a nivel local cuya administración responsable es el Ayuntamiento, a nivel regional dependiente de la Administración Autonómica está la Ley 8/1995, del 30 de Octubre de Patrimonio Cultural de Galicia, cuya administración responsable es la Dirección General de Patrimonio de la Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia. A nivel nacional hay la Ley 16 /1985, del 25 de Junio del Patrimonio Histórico Español, cuya administración responsable es la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura. A nivel mundial está la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural cuya administración responsable es la UNESCO. La eficacia de esta protección jurídica es escasa, como también lo es la de los instrumentos de protección administrativos existentes, entre los que se cuentan las Comisiones de Patrimonio.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.)**

Protección del entorno insuficiente. En 1994 se publicaron en el Boletín Oficial de la Provincia nº 150 de 2 de Junio, las condiciones para el establecimiento de un Plan Especial del Casco Histórico, que debía desarrollarse en el plazo de un año, pero que hasta el momento aun no se ha desarrollado. Existe una normativa urbanística del casco antiguo y se requiere informe favorable de Patrimonio para acometer alguna obra, si bien esto es claramente insuficiente y prueba de ello es la propia estructura actual del Museo que se eleva sobre la fachada del Hospital, no sigue la altura de los demás inmuebles de la plaza, elevándose una planta por encima de la línea de edificación de la calle, de ello tiene conocimiento la dirección del Museo que propuso a la Xunta el sacrificio de una planta para ceñirse a la línea de altura predominante en la calle, a cambio de su ayuda para la adquisición de otro inmueble histórico en la calle Camiño de Ovedo, a pocos metros del Hospital, para tras su restauración instalar en él los fondos del Museo que hoy ocupan la planta superior del edificio actual, con lo que se unificaría en altura el conjunto del entorno, del que solo sobresaldría la torre de la Iglesia, además de conseguir la recuperación de otro edificio histórico y la ampliación del espacio museístico, pero de momento la Xunta de Galicia no se ha mostrado dispuesta a conceder semejante ayuda.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente.)**

Degradación ambiental inexistente.

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alto, medio, bajo. Especificar):**

El grado de implicación social de la población en la protección del bien creo que puede considerarse alto, dado que el inmueble fue adquirido por suscripción popular para dedicarlo al uso actual. Existe una lista de benefactores del Museo que no se cerrará nunca, para permitir a todos aquellos que lo deseen colaborar en este proyecto de recuperación de los restos históricos de uno de los edificios más singulares de la villa de Melide y su aprovechamiento para disponer en él un museo en el que se recojan todas aquellas cosas que harán perdurar la memoria del pasado de la Tierra de Melide. Esta lista además aparece publicada en algunos números del Boletín del Centro de Estudios Melidenses Museo Terra de Melide, junto con las cuentas de la obra del Museo.



Mapa de España

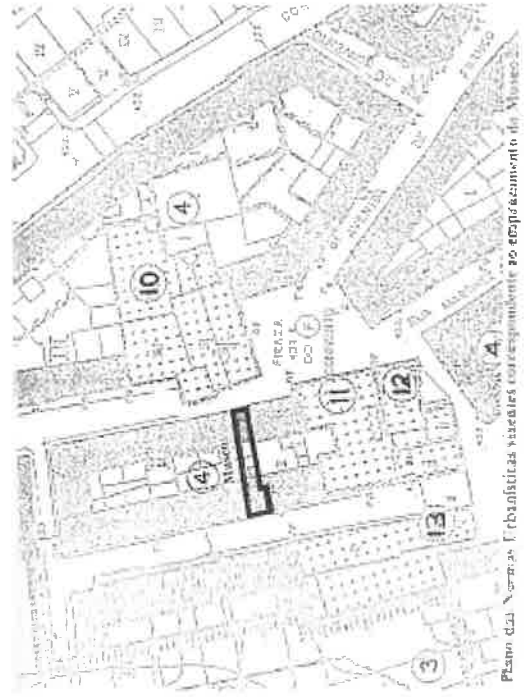
El Camino de Santiago en España



El Camino Francés



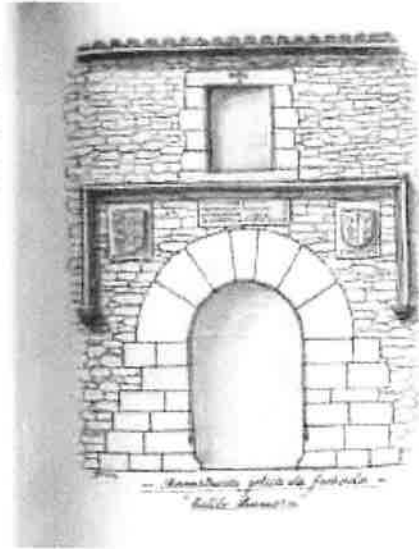
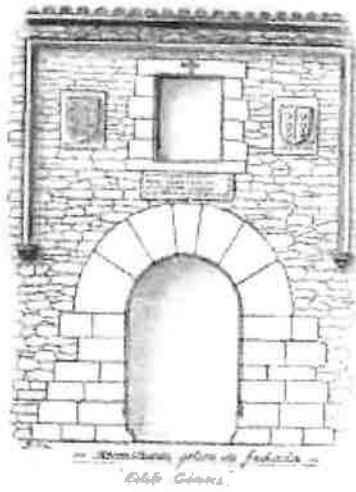
Callejero de Melide



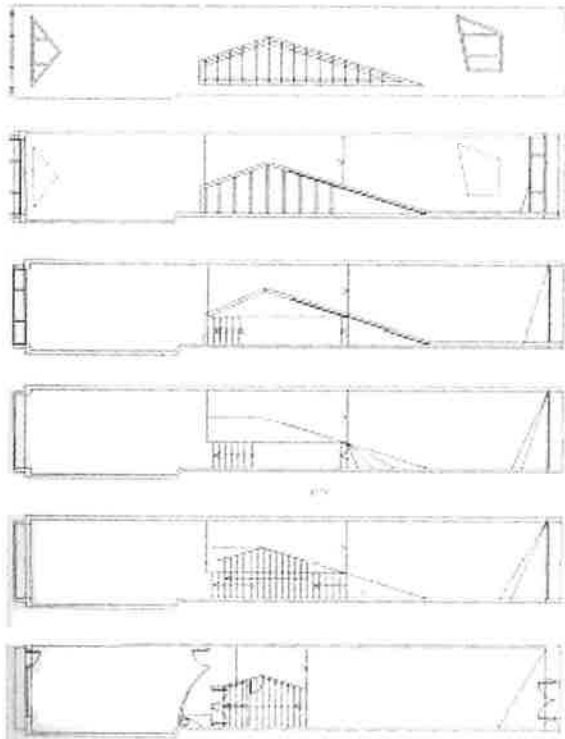
Emplazamiento



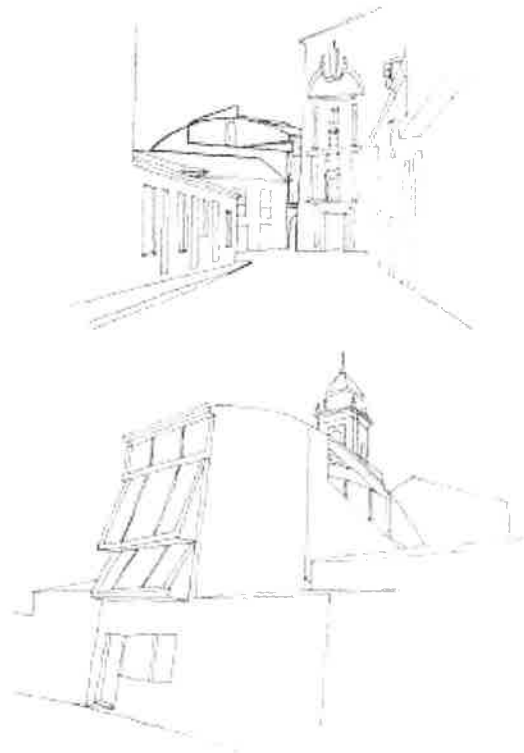
Melide Medieval



Hipotéticas reconstrucciones de la fachada



Plano de plantas del hospital



Bocetos arquitectónicos de las alzadas lateral y trasera del museo



Adquisición del inmueble  
para su restauración. Años 90



Solar del hospital donde se  
edificó el museo



Hospital, antes de la restauración.  
Años 80.



Estructura del museo



Dibujo de la fachada restaurada



Fachada de la plaza



Portada del hospital



Fachada del museo



Iglesia



Escudos



Escalera interior del museo



Interior - vestibulo



Lucernario



Sala 4



Sepulcro de Dña. Inés de Castro







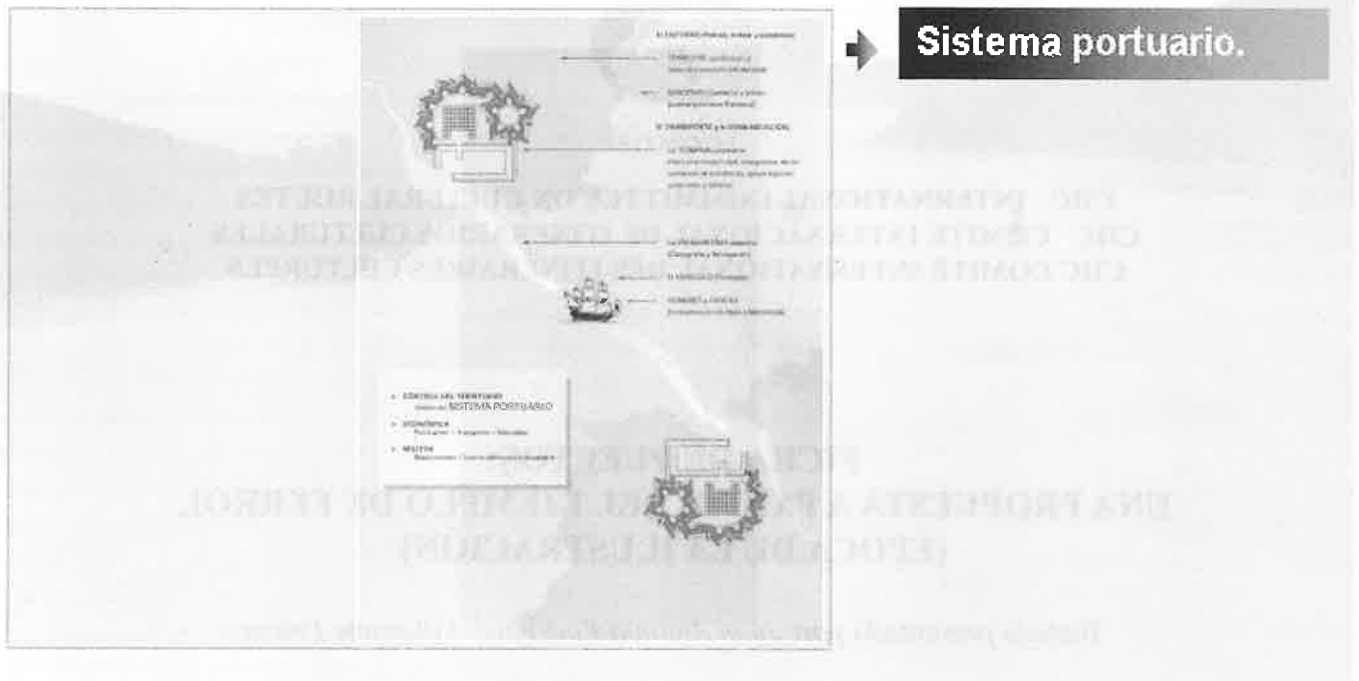
ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

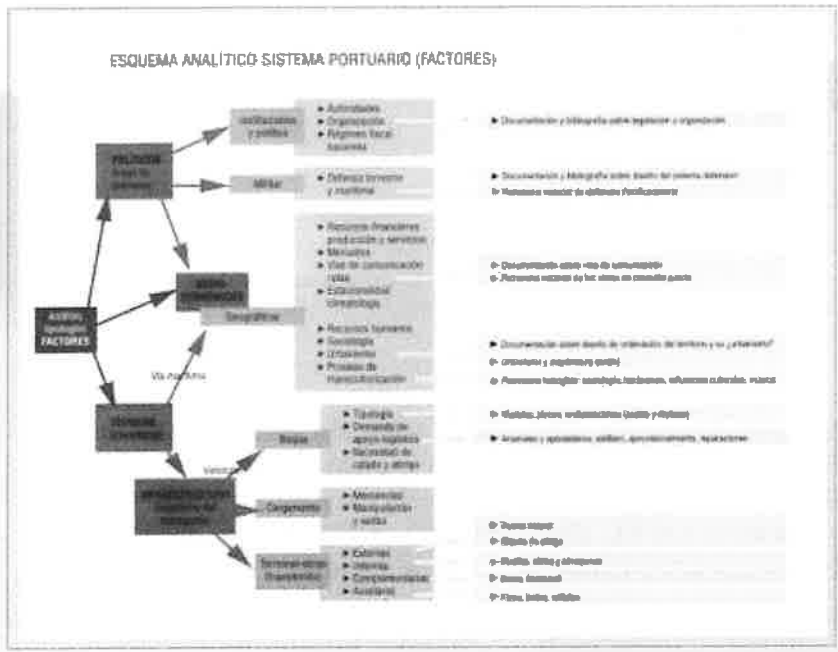
## FICHA DE PUERTOS: UNA PROPUESTA A PARTIR DEL EJEMPLO DE FERROL (ÉPOCA DE LA ILUSTRACIÓN)

*Trabajo presentado por: Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto*

1. Se trata de hacer un análisis de las características propias del patrimonio histórico de los puertos (de mar), para diseñar una ficha de inventario que nos asegure la recogida de todos los datos importantes. Es, por tanto, una propuesta de patrón descriptivo. Después, la aplicaremos, como ejemplo, al "Ferrol de la Ilustración".
2. Comenzaremos haciendo las siguientes consideraciones de tipo doctrinal:
  - 2.1. Los "Itinerarios Culturales" se definen en base a los conceptos de vía de comunicación determinada, con su propia dinámica y función históricas que, en todo caso, son el resultado de movimientos de personas e intercambios, en uno o varios países, durante considerables periodos de tiempo y que han generado culturas caracterizadas por sus influencias recíprocas, claramente reflejadas en sus elementos patrimoniales tangibles e intangibles. Por tanto, son básica y realmente unos sistemas de comunicaciones, o sea tránsito de personas, ideas o cosas. Este concepto y juicio nos exige en el orden científico un esquema de análisis que nos asegure la total obtención de datos, su ponderación y la metodología adecuada. De esta manera, en el orden práctico, creemos que es útil la aplicación de las doctrinas actuales de la "logística", más concretamente la del elemento funcional del "transporte", considerándolo como sinónimo de "tránsito"; por supuesto, repetimos, de ideas, personas o cosas, así como su vinculación histórica a las acciones de los gobiernos de los Estados, Regiones e incluso municipios.
  - 2.2. Siguiendo este proceso de esquematización, consideramos muy útil fijar los principios constitutivos y conceptuales del sistema de transporte: terminales, puntos intermedios de conexión y apoyo, vías y vehículos, así como los elementos transportados, que ampliamos sucintamente a continuación para el concepto de "Itinerario Cultural".
    - Terminales: serán todos los lugares de intercambio (por carga y descarga), entradas y salidas de los elementos (personas y productos materiales o intelectuales). Así, la palabra "puerto" (puerta, antiguamente ligada a la idea de "llave" de una zona) nos lleva a considerar las ciudades como conjuntos más destacados para esta función ("puertos de mar" y "puertos secos"), pero también a tener en cuenta cualquier otro lugar de intercambio especializado independiente. Debemos considerar también, vinculado al sistema y particularmente al concepto de "terminal", los subsistemas del entorno productivo, ya sea de personas e ideas (transculturización), como de materiales (sector primario o secundario-industrial); de manera que esta actividad se integra con el mismo esquema del transporte. Sirva de ejemplo, la actividad fabril de la minería con su tránsito de un lugar de producción a otro de almacenamiento y ferial, generalmente en las ciudades principales de los itinerarios comerciales.
    - Vías: Consideramos históricamente la terrestre (que incluye la fluvial y la lacustre), y la marítima, pero también se abre paso lógicamente la aérea. Por su configuración podemos hacer diferentes subsistemas en base a la tipología de caminos, carreteras, sobre raíles, en canales, etc.
    - Vehículo: Se considera íntimamente relacionado con las vías y también el adaptado a las terminales, incluyendo los subsistemas "intermodales" (contenedores que existieron a lo largo de la historia). Aquí el patrimonio mueble es particularmente interesante, desde los animales, carruajes y trenes hasta todo tipo de buques; así como también debe considerarse fundamental el propio ser humano.



2.3. Estos sistemas de comunicación y transporte (en su sentido esquemático), como ya hemos apuntado, han estado intervenidos históricamente por un cierto control de los diferentes tipos de gobierno. Esta gestión del "poder establecido", que conocemos con la idea de "control del territorio" (vía terrestre, marítima o aérea; así como sus terminales, puertos-ciudades) se ejerció por medio de varias acciones de los gobiernos, que podemos dividir en políticas (en general), socio-económicas y militares. Todas estas fueron complementarias y generaron lo que históricamente llegó a denominarse "poder terrestre" y "poder marítimo" en términos de estrategia. En todo caso las acciones de tipo militar tienen una particular significación en el patrimonio histórico y fueron consideradas como uno de los tres elementos que se trataron en la racionalización de la vida humana. Mención especial merece la implantación de determinados sistemas de ordenación del territorio, y especialmente de los núcleos poblacionales, que respondieron a la particular concepción del dominio territorial y sus finalidades en las diversas expansiones políticas, comerciales y colonizadoras de las potencias dominantes en cada época. La organización administrativa del ejercicio del poder produjo, en cada caso, una particular configuración del espacio, de los centros de asentamiento, y de sus interconexiones. Entre ellas, la surgida en la Edad Moderna a partir del llamado "Descubrimiento" de América ofrece su peculiar impronta, caracterizada - entre otros aspectos destacables - por la traza de la ciudad hispanoamericana que responde a un patrón oficial y uniforme basado en la "retícula" o "cuadrícula", con una disposición específica de la Plaza Mayor en la que se ubican las construcciones representativas del poder temporal y religioso; todo este magno conjunto de poblaciones americanas viene a constituir una de las expresiones más grandiosas, por su volumen, extensión y contenido, de la concepción urbanística que, sobre todo a partir del Renacimiento, ofrece un modelo de "ciudad ideal" con su diseño de espacios para la actividad económica (producción y transporte), habitabilidad (residencial, religiosa, etc.) y defensiva. El caso de la "ciudad portuaria marítima" sería el más complejo y englobaría elementos y características que se reflejan en muchos núcleos poblacionales inspirados en las mismas pautas conceptuales. Otro de los rasgos más característicos, unido a la estructuración política, comercial y administrativa del período español en América, es el que concierne al aprovechamiento y trazado de la red de comunicaciones y a su regulación. En torno a ello puede determinarse, como un buen ejemplo, la existencia de un "Itinerario Cultural" de vastas proporciones: el que el CIIC ha identificado como "Camino Real intercontinental", cuyas ramificaciones en otros espacios geográficos y culturales del ámbito mediterráneo, europeo y asiático se relacionan comercialmente con la llamada "Carrera de Indias" y su sistema portuario.



**Sistema portuario. Factores.**

3. Todas estas ideas y consideraciones permiten el desarrollo del siguiente esquema conceptual:
4. En consecuencia con los conceptos apuntados y sus interrelaciones diseñamos la siguiente ficha: (patrón descriptivo): (página siguiente).

**FICHA DE INVENTARIO  
de  
PUERTOS (DE MAR)**

<b>1. DENOMINACIÓN:</b>	<b>PAÍS:</b>
<b>2. UBICACIÓN (Generalidades):</b>	
<b>2.1. LOCALIZACIÓN: (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)</b>	
<b>2.2. EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO: (Coordenadas geográficas, y otros datos)</b>	
<b>2.3. MAPAS DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS (Escala nacional, regional y local)</b>	
<b>2.4. MAPAS CONTEXTUALES DEL PUERTO EN EL TERRITORIO / COSTA / MAR (Resaltando las vías principales de comunicación existentes en el contexto regional y, en su caso, nacional e internacional)</b>	
<b>3. DATOS HISTÓRICOS DEL SISTEMA PORTUARIO (Comunicaciones)</b>	
<b>3.1. ÉPOCA DE FUNDACIÓN Y ETAPAS HISTÓRICAS PRINCIPALES (Generalidades)</b>	
<b>3.2. VALORACIÓN HISTÓRICO-PATRIMONIAL. FACTORES TIPOLOGICOS PARA CADA ETAPA. (Importancia cultural en relación con el sistema de comunicaciones)</b>	
<b>3.2.1. Políticos y socioeconómicos (área de gobierno / control del territorio)</b>	
<b>3.2.1.1. Políticos y de Instituciones (Autoridades, organización, régimen jurídico, etc.)</b>	
<b>3.2.1.2. Militares (Defensa terrestre y marítima)</b>	
<b>3.2.1.3. Socioeconómicos (Geográficos)</b>	
<b>3.2.1.3.1. Económicos:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Recursos de producción, servicios y financieros.</li><li>- Vías de comunicación-Rutas (estacionalidad)</li><li>- Mercados.</li></ul>	
<b>3.2.1.3.2. Sociales / Humanos:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Recursos humanos.</li><li>- Sociología.</li><li>- Urbanismo y ordenación del territorio.</li><li>- Proceso de transculturización.</li></ul>	
<b>3.2.2. Técnicos (Ingeniería transporte y apoyo logístico: vías, vehículos, cargamento y terminales)</b>	
<b>3.2.2.1. Buques (Tipología, demanda de apoyo logístico y necesidad de calado)</b>	
<b>3.2.2.2. Cargamentos (Mercancías, manipulación y estiba). Especialización portuaria.</b>	
<b>3.2.2.3. Terminales de trasbordo (Obras externas, internas, complementarias y auxiliares)</b>	
<b>4. ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES.</b>	
<b>4.1. GENERALIDADES DEL CONJUNTO Y ENTORNO (Valorar cada uno en los conceptos de: conservación ( autenticidad, integridad y degradación ambiental y del entorno en su caso), protección jurídica del bien y su entorno, grado de implicación social:</b>	
<b>4.1.1. Geomorfología de la zona portuaria.</b>	
<b>4.1.2. Documentación y bibliografía sobre legislación y organización (Funciones)</b>	
<b>4.1.3. Documentación y bibliografía sobre diseño general (Forma) incluida la ordenación del territorio. Referencia a la "ciudad-portuaria ideal-teórica": sistema portuario-urbano-defensivo.</b>	

**4.1.4. Documentación y bibliografía sobre vías de comunicación.**

**4.1.5. Documentación y bibliografía sobre procesos de transculturización (Tradiciones, artes, ciencias). Patrimonio intangible.**

**4.2. ELEMENTOS INMUEBLES CONCRETOS (PARTICULARES) EXISTENTES (Valorar cada uno en los conceptos de: conservación (autenticidad, integridad y del entorno), protección jurídica (del bien y de su entorno))**

**4.2.1. Buques y embarcaciones (Modelos, planos, embarcaciones reales y reproducciones-réplicas)**

**4.2.2. Obras de apoyo logístico a buques (Astillero, aprovisionamiento y mantenimiento-reparaciones y especialización de Arsenales y apostaderos.**

**4.2.3. Obras portuarias externas (Puerto natural y diques de abrigo)**

**4.2.4. Obras portuarias internas (muelles, viales internos, almacenes)**

**4.2.5. Obras portuarias complementarias (Grúas, ferrocarril, etc.)**

**4.2.6. Obras auxiliares navegación (Faros, boyas, señales, etc.)**

**4.2.7. Fortificación defensiva (Militar) del puerto.**

**4.2.8. Urbanismo y arquitectura, incluido los viales de comunicación de la ciudad portuaria.**

**4.3. ELEMENTOS DEL PATRIMONIO MUEBLE EXISTENTES.**

**4.4. ELEMENTOS DEL PATRIMONIO INTANGIBLE CONSERVADO.**

**5. DESCRIPCIÓN GRÁFICA.**

**5.1. PLANOS.**

**5.1.1. Planos (rectores) de la evolución de la ciudad portuaria.**

**5.1.2. Planos detalle.**

**5.2. FOTOGRAFÍAS Y DIBUJOS.**

**6. REFERENCIA A FICHAS DE CATALOGACIÓN DE LOS ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES.**

**7. FECHA ELABORACIÓN O ÚLTIMA MODIFICACIÓN DE ESTA FICHA:**

5. Presentamos ahora, como ejemplo, la aplicación del patrón descriptivo al caso concreto del puerto de Ferrol (España) en la época de la Ilustración (1726-1850).

5.1. En el ámbito del patrimonio histórico mundial, y en relación con el contenido de los Itinerarios Culturales, debemos considerar la importancia del puerto de Ferrol como parte del "Camino Real Intercontinental" que existió entre España y América, prolongándose hasta el continente asiático (Manila), sobre todo en la época de la Ilustración. Es el caso que en Ferrol se ejecutó gran parte del diseño estratégico de Marqués de la Ensenada para el control del territorio español y del océano atlántico como vía esencial de comunicación con América, utilizando un precursor concepto del "poder marítimo".

Se valoró la posición estratégica de Ferrol, proyectándose sobre las rutas de navegación entre Europa y el resto de los continentes, para defender el flanco norte de la "Carrera de Indias" ("Ferrol, cuyo Departamento debe ser por su situación el más considerable"). Se realizó un gran esfuerzo en la preparación del personal militar, capacitándolo entonces para el ejercicio de la actividad naval a bordo de los buques y con toda la responsabilidad de construcción y gestión en los puertos de España, incluidos los virreinos americanos; de manera que en Ferrol se desarrolló el máximo nivel científico del academicismo europeo y su proyección tecnológica en el nuevo continente; sirvan de ejemplo las amplias competencias y acciones realizadas por los ingenieros del ejército y marina en las ciudades y puertos como La Habana y Buenos Aires. Esta relación se amplió también a otros elementos patrimoniales intangibles, precisamente por la continuidad que se prolongó hasta el siglo XX, destacando la importantísima transculturización que se produjo con motivo de las sucesivas crisis decimonónicas en el Arsenal ferrolano que se convirtieron en una fuerte emigración a Cuba y Argentina.

La base naval de Ferrol se considera como óptima en el diseño y construcción del sistema portuario histórico, por su infraestructura "hidráulica", la novedosa tecnología logística (astilleros de construcción, aprovisionamiento y mantenimiento) y los elementos defensivos. En este orden de ideas conviene resaltar el funcionamiento del conjunto ferrolano, vinculado intensamente al Arsenal de la Habana y a otros apostaderos americanos, así como también las influen-

cias mutuas en la construcción de fortificaciones costeras; así debemos reseñar las obras de los ingenieros militares formados en la "Academia de Matemáticas" de Barcelona, con experiencias básicas de los puertos americanos y la tecnología debatida con otras academias europeas e incluso con la Real Academia de Bellas Artes (Sección de Arquitectura) de San Fernando (España); este es el caso de la gran relación en el diseño de los grandes castillos-baterías americanos, popularmente conocidos como "morros", en San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba o La Habana, con el mejorado diseño del Castillo de San Felipe; pero también son importantes las vinculaciones técnicas entre otras "baterías colaterales" contemporáneas de menor porte que se trazaron para reforzar las defensas de los entornos portuarios; así son los ejemplos de Campeche (México) o San Fernando de Omoa (Honduras) en relación con las fortificaciones para la protección exterior de la bahía de Ferrol o de sus fondeaderos alternativos próximos en Galicia.

Por otra parte, el "Ferrol de la Ilustración", considerado con las ideas expuestas, conserva una serie de valores de carácter "Universal y excepcional".

En Ferrol se realizó una "obra maestra" por la importancia de su diseño: se partió de un ordenamiento racionalista (funcionalidad de base naval: Arsenal / puerto + ciudad / residencia + fortificación / defensa); luego se aplicó la solución académica (forma próxima al "puerto ideal") y el proyecto se construyó totalmente ex novo, obteniendo así una apreciable fidelidad a la utopía de la Ilustración.

En Ferrol se dieron significativos e importantes "intercambios de influencias" del academicismo de España y de toda Europa, incluyendo las destacadas experiencias de viajes por los Itinerarios y centros tecnológicos más avanzados de aquella época (S. XVIII), llegando a obtenerse una síntesis de la cultura mundial. Por otra parte, en la última época del siglo XVIII, Ferrol irradiaba su cultura y tecnología por todo el mundo, siendo objetivo de estudio y también de amenaza militar.

Ferrol es hoy un "testimonio único" del diseño y las construcciones de la Ilustración, ya que se conservan todos los elementos del "Puerto Ideal", destacándose de otros lugares que sólo se proyectaron parcialmente o conservados en algunas de sus zonas.

El Ferrol de la Ilustración es un "ejemplo eminente" de las ingenierías y arquitecturas por su perfección en el diseño geométrico y su construcción con destacadas tecnologías de aquella época (diques, muelles, urbanismo, fortificación, etc.).

La base naval de Ferrol aporta una gran "autenticidad" e "integridad", conservándose prácticamente todos los elementos en magnífico estado, ya que no sufrió destrucciones por catástrofes, guerras ni reformas irreversibles, además de mantener sus magníficos materiales de cantería, maderas, etc.

Por último, Ferrol tiene la máxima protección legal del Estado, ya que todos los elementos importantes tienen la declaración de "Bien de Interés Cultural" (BIC) según la Ley 16/85 del "Patrimonio Histórico Español": Su catalogación, y fundamentalmente la base de estudios y bibliografía, recogen las importantes relaciones e influencias entre este puerto y los existentes en los antiguos Virreinos americanos, incluido Manila, tanto en los elementos de fortificación como en los de apoyo logístico, tal como ya se ha expresado.

## 5.2. Ficha de Inventario de Puertos (de mar): Ferrol (España) en la época de la Ilustración.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO DE PUERTOS (DE MAR)

**1. DENOMINACIÓN:** Ferrol (en la época de la Ilustración)

**PAÍS:** ESPAÑA

### **2. UBICACIÓN (Generalidades):**

El puerto histórico de Ferrol está ubicado en la ría de este nombre, abarcando realmente casi todo el espacio comprendido entre la "boca" y la costa nordeste.

#### **2.1. LOCALIZACIÓN: (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)**

Municipio: Ferrol.

Comarca: Ría de Ferrol ("Ferrolterra")

Provincia: La Coruña.

Comunidad: Galicia.

Estado: España.

#### **2.2. EMPLAZAMIENTO GEOGRAFICO: (Coordenadas geográficas, y otros datos)**

Ría de Ferrol: Latitud Norte entre 43° 30' y 43° 27'

Longitud Oeste entre 8° 10' y 8° 20'

Formada por la penetración de la mar entre la costa de los ayuntamientos de Ferrol y por el norte y la de Ares, Mugaros, Fene y Neda por el sur.

#### **2.3. MAPAS DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS (Escala nacional, regional y local)**

Ver imagen en la siguiente página

#### **2.4. MAPAS CONTEXTUALES DEL PUERTO EN EL TERRITORIO / COSTA / MAR (Resaltando las vías principales de comunicación existentes en el contexto regional y, en su caso, nacional e internacional)**

Ver imagen en la siguiente página

### **3. DATOS HISTÓRICOS DEL SISTEMA PORTUARIO (Comunicaciones)**

#### **3.1. ÉPOCA DE FUNDACIÓN Y ETAPAS HISTÓRICAS PRINCIPALES (Generalidades)**

Se desconocen las épocas de los primeros asentamientos portuarios, aunque hay identificados restos arqueológicos romanos. La primera mención histórica es de 1087, pero con una villa y puertos de características muy elementales hasta 1726 en que comienza su gran desarrollo. Así pues se deben considerar dos etapas principales: la época de la Ilustración (siglo XVIII y parte del XIX) que es realmente la fundación, y la de su evolución posterior hasta hoy. Para esta ficha se toman como límite la época de la Ilustración: 1726 a 1850 aproximadamente.

#### **3.2. VALORACIÓN HISTÓRICO-PATRIMONIAL. FACTORES TIPOLÓGICOS PARA CADA ETAPA (Importancia cultural en relación con el sistema de comunicaciones)**

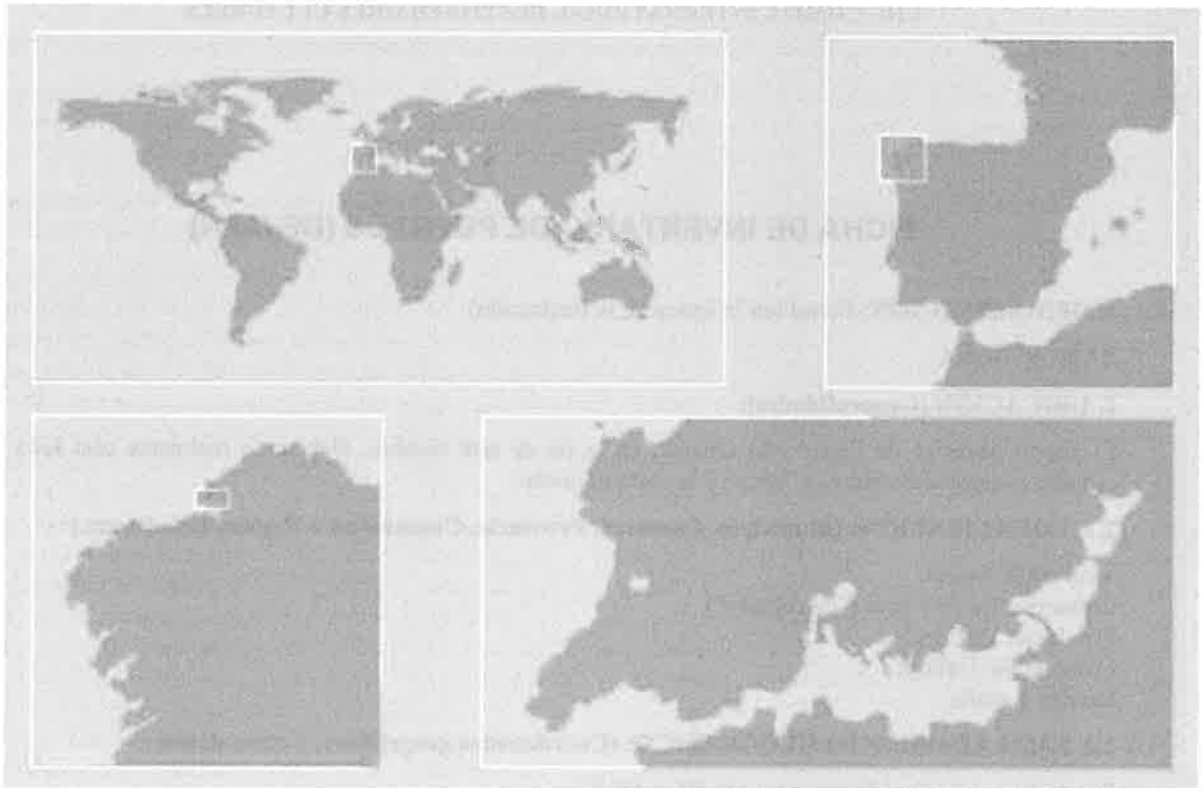
Etapas de la Ilustración (1826 a 1850 aproximadamente)

##### **3.2.1. Políticos y socioeconómicos (área de gobierno / control del territorio)**

###### **3.2.1.1. Políticos y de Instituciones (Autoridades, organización, régimen jurídico, etc.)**



### 2.3.. MAPAS DE UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACCESOS



### 2.4. MAPAS CONTEXTUALES DEL PUERTO EN EL TERRITORIO



En el caso del puerto de Ferrol el factor político y de las instituciones del Estado fue realmente decisivo y prácticamente el único con iniciativa: En 1726, la monarquía absoluta decidió la creación del Departamento Marítimo del Norte de España, con su capital y base naval de apoyo en la Ría de Ferrol. Así se desarrollaban todas las ideas del control del territorio, incluyendo la costa y el mar océano, con una

precursora idea del "poder marítimo" y todas sus vinculaciones con los sistemas de comunicaciones (Itinerarios Culturales).

Esta comarca no tenía prácticamente ninguna infraestructura portuaria, pero se estimó su gran valor geoestratégico, de entrada estrecha y muy abrigado de todos los temporales.

La organización de la Capitanía General y del arsenal fueron la base de todo el puerto, siendo prácticamente una comarca dependiente de la Armada a lo largo de toda su historia hasta el siglo XX.

### **3.2.1.2. Militares (Defensa terrestre y marítima)**

Los factores militares fueron los más importantes y derivados de la decisión política, tanto en su defensa terrestre como marítima. Así, sobre una ría con poca población, se creó toda la infraestructura portuaria militar, primero en la villa de La Graña y luego su traslado a la zona contigua el pequeño puerto pesquero de San Julián de Ferrol, donde se estableció el Arsenal a partir de 1750. Simultáneamente se fueron disponiendo las fortificaciones en su costa y frente de tierra para obtener la defensa. La evolución de este factor durante la Ilustración fue realmente decisivo, ya que Ferrol fue la principal base naval de España en cuanto a construcción de buques, su armamento (aprovisionamiento) y sus reparaciones, así como demandante de un gran apoyo de personal. En este orden de ideas, en el Puerto de Ferrol se produjo una gran investigación, desarrollo e innovación sobre todo lo marítimo, ya que la Marina de Guerra tenía entonces todas las competencias sobre la mar y el entorno costero.

### **3.2.1.3. Socioeconómicos (Geográficos)**

#### **3.2.1.3.1. Económicos:**

##### **- Recursos de producción, servicios y financieros**

Los recursos de producción vinculados al puerto de Ferrol eran, al principio, prácticamente nulos, teniendo luego un entorno económico muy amplio que abarcaba toda la costa norte de España, incluyendo todas las industrias marítimas y militares ya establecidas, sobre todo las de Cantabria y País Vasco. A pesar de esta necesidad de producciones, el entorno próximo (Galicia) no aportó gran cosa en los siglos XVIII y XIX, excepto las propias instalaciones del Arsenal. El factor económico principal se basó en la demanda de la Base Naval, siendo la producción y servicios civiles muy pequeños, prácticamente dependientes de las demandas de la población civil que servía indirectamente en los Arsenales. Los recursos financieros también fueron del estado, ya que esta ciudadportuaria- militar dependía de las consignaciones de la Real Hacienda, tanto en sus aportaciones de la Secretaría de Marina (Madrid) como de las recaudaciones que hacía el Intendente del Departamento Marítimo en todos los puertos del Norte de España. De hecho, Ferrol vivió sus grandes crisis económicas según las decisiones políticas y de la Real Hacienda, destacándose la del primer tercio del siglo XX en que Ferrol perdió su rango de Arsenal, pasando a ser un simple apostadero y con poca actividad

##### **- Vías de comunicación-Rutas (estacionalidad)**

Las vías de comunicación terrestres del puerto de Ferrol fueron muy escasas en el siglo XVIII, realizándose gran parte de la actividad por mar, con rutas que cubrían toda la costa de España, de Europa y de América, ya que las demandas de los Arsenales exigían la importación de casi todos los materiales. Se puede reseñar un enorme "hinterland" y "foreland" que determinó la creación de un gran itinerario cultural. Los viales terrestres se mejoraron muy tardíamente en el siglo XIX con la llamada "Carretera de Castilla" que se financió con los impuestos del puerto civil y algún recurso de la Real Hacienda.

Podemos destacar la importante acción de los carreteros "maragatos" (Astorga) que transportaban la mayoría de los recursos que se producían en la meseta castellana.

##### **- Mercados.**

Con respecto a los mercados debemos destacar que la proyección comercial del puerto de Ferrol fue muy corta ya que su producción fue de buques de guerra para la propia Real Armada de España. Solo se puede destacar una pequeña actividad de astilleros civiles en el final del siglo XVIII y principios del XIX, pero con destino al mercado regional. De igual forma estaría el mercado de las producciones de pescado en salazón y las de pieles curtidas, que eran las principales actividades civiles. Así pues, se desarrolló un comercio prácticamente vinculado al Arsenal.

#### **3.2.1.3.2. Sociales / Humanos**

##### **- Recursos humanos.**

Los recursos humanos en el Ferrol de la Ilustración se caracterizaron por la enorme inmigración que se produjo en la segunda mitad del siglo XVIII, pasando de una población de menos de 3000 habitantes a superar la cifra de 30.000, siendo al final de esta centuria la ciudad con mayor población en Galicia. Con

respecto a las cualidades de este recurso humano, debemos destacar la disponibilidad de todo tipo de personal militar y marino, frente a una escasa existencia de civiles. Ferrol fue realmente una población militar hasta bien entrado el siglo XIX. Pero debe tenerse en cuenta que el personal militar, ya del ejército de Tierra, ya de la Armada, era de gran calidad profesional aportando todos los niveles de formación y el desempeño de actividades muy destacables.

Ferrol disponía de numerosos y valiosos mandos y técnicos que componían los Cuerpos General de la Armada, del Ministerio (Intendencia), de Ingenieros de Marina y del Ejército, de Sanidad, etc. por citar solo unos ejemplos de los que desarrollaron la llamada Ilustración, con importantes estudios funcionales y aportación de soluciones académicas, siendo su proyección muy importante en toda la costa norte de España, así como manteniendo unas interesantes relaciones con los técnicos de los puertos más desarrollados de toda Europa y con actividades vinculadas también con América, principalmente con el arsenal de La Habana (Cuba) y otros puertos de la "Carrera de Indias".

Los recursos humanos de los técnicos, que podemos denominar de grado medio, fueron igualmente importantes, sobre todo en la llamada Maestranza de Arsenales, dedicados fundamentalmente a la construcción y reparación de buques, desarrollando todo tipo de oficios y trabajos precursores de la revolución industrial.

Frente a este panorama marítimo-militar, Ferrol careció en esta época del suficiente y necesario personal civil con titulación superior, así como de industriales y comerciantes de cierto nivel, que eran pocos igualmente.

#### **- Sociología.**

Desde el punto de vista sociológico, Ferrol fue una ciudad portuaria con una "red del tejido social" muy estratificada y poco flexible. Así, esta estructura era de una forma piramidal y con niveles muy marcados por las categorías (rangos) militares y sus curiosas asimilaciones por la población civil: En la cúspide de la pirámide sociológica estaban exclusivamente las autoridades de la Base Naval, en el siguiente estamento los oficiales superiores de los cuerpos militares, más abajo los subalternos de estas instituciones, personal de técnicos de la Maestranza, artesanos y suboficiales, siendo la base social el resto de la población, compuesta por una gran cantidad de obreros dependientes de la actividad del Arsenal.

En esta red del tejido social se produjeron interesantes estereotipos y arquetipos locales que fueron creando importantes tradiciones y actividades, que hoy constituyen un cierto patrimonio inmaterial.

#### **- Urbanismo y ordenación del territorio.**

El urbanismo fue en Ferrol una consecuencia directa de su historia y del proceso de diseño de la Base Naval: Se desarrolló realmente un trabajo académico, con aplicación de la utópica "ciudad portuaria ideal", en su sentido más amplio de ordenación del territorio y urbanismo para la población. Así, sobre una costa natural, prácticamente sin construcciones, se diseñó un puerto (Arsenal) y la nueva ciudad, así como el sistema defensivo y de comunicación: se dio un estudio funcional (determinación de las necesidades) en base a las novedosas ordenanzas de todo tipo y se aplicó la fórmula académica de tipo geométrico, basada en la cuadrícula y con las proporciones del "número áureo" de la cultura clásica.

El resultado fue una excepcional riqueza en los proyectos que fueron, repetimos, muy próximos al diseño utópico del racionalismo. Estos proyectos del puerto-ciudad se realizaron con gran fidelidad como describiremos después.

#### **- Proceso de transculturización.**

El proceso de transculturización en esta ciudad portuaria de las características descritas fue muy marcado por los intercambios culturales y tecnológicos con los más destacados puertos y bases navales del mundo, más concretamente con los de Francia e Inglaterra, en un entorno académico. Se puede afirmar que la tecnología portuaria, en su más amplio contenido, era un patrimonio casi universal, aunque limitado a las naciones europeas que gobernaban el mundo. La Ilustración de Ferrol fue un claro ejemplo de transculturización que se proyectó también en todos los niveles sociales, con más o menos intensidad, y en todo el entorno geográfico próximo, así como en el lejano de los puertos de América. Habrá que citar una escasa influencia de lo autóctono en la población que se creaba con grandes aportaciones de la inmigración.

### **3.2.2. Técnicos (Ingeniería transporte y apoyo logístico: vías, vehículos, cargamento y terminales)**

#### **3.2.2.1. Buques (Tipología, demanda de apoyo logístico y necesidad de calado)**

La construcción naval en el Ferrol del siglo XVIII importantísima, diseñando y construyendo los buques de mayor porte de España, en relación y competencia con los ingleses y franceses: El buque de guerra ("navío de línea") demandaba una nueva tecnología en su plataforma (casco, propulsión a vela y

perrechos) y su sistema de armas (artillería), de manera que se desarrolló una ingeniería naval muy compleja, produciendo una cierta racionalización del trabajo y normalización de los materiales; así se llegó a establecer una tipología de buques especializados (navíos, fragatas, corbetas, etc.), cuyo diseño se aprovechó también para la marina mercante. En todo caso se dio solución a dos problemas importantes que se presentaban: la necesidad de puertos abrigados y con mayor profundidad marina por el aumento del calado de los buques; así como todas las nuevas demandas de apoyo en la cadena logística que exigían ya una gran infraestructura industrial y comercial. Los buques construidos y apoyados en Ferrol por Jorge Juan, luego por Francisco Gautier y posteriormente por José Romero F. Landa son todo un ejemplo de la excelencia en la ingeniería naval del siglo XVIII, al máximo nivel mundial.

### **3.2.2.2. Cargamentos (Mercancías, manipulación y estiba). Especialización portuaria.**

Con respecto a los cargamentos y su manipulación debemos destacar las características principales de la actividad ferrolana, la militar, dejando en un segundo plano la mercantil.

De esta manera, consideramos la especialización portuaria de Ferrol en su Arsenal que abarcaría las infraestructuras necesarias para el almacenamiento y la manipulación de los materiales de construcción y reparaciones, así como también los de armamento (aprovisionamiento) a los diferentes buques.

### **3.2.2.3. Terminales de trasbordo (Obras externas, internas, complementarias y auxiliares)**

Las terminales de trasbordo en el Ferrol del siglo XVIII nos presentan el diseño y construcción de las infraestructuras más novedosas y más complejas de su época. Los puertos generalmente eran fluviales en esta época, careciendo de obras externas de abrigo, y con limitadas construcciones internas (muelles), así como complementarias (almacenes, viales, etc.) y auxiliares (faros y otras ayudas a la navegación). El Arsenal de Ferrol fue novedoso por sus grandes dársenas, con cuidados muelles de gran calado, todo tipo de instalaciones de apoyo y facilidades para la navegación.

Por conservarse en su mayoría, no se describen y analizan en este apartado, reseñándose en los siguientes (punto 4).

## **4. ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES.**

### **4.1. GENERALIDADES DELCONJUNTO Y ENTORNO (Valorar cada uno en los conceptos de: conservación (autenticidad, integridad y degradación ambiental y del entorno en su caso), protección jurídica del bien y su entorno, grado de implicación social:**

Con carácter de generalidad, para todos los apartados que siguen, se reseña la existencia de una suficiente catalogación documental y bibliográfica en la "Comisión para el Estudio y valoración del Patrimonio Histórico de Ferrol " (Ayuntamiento).

#### **4.1.1. Geomorfología de la zona portuaria.**

La geografía física de Ferrol en la época de la Ilustración, en general, se conserva bien aunque con ciertas ideas que deben valorarse: En cuanto a la autenticidad se deben tener en cuenta los rellenos efectuados sobre la ría, tanto en el aumento del puerto civil y su contigua ensenada de la Malata, como los realizados en el antepuerto de Cariño y la ampliación del astillero, contiguo al Arsenal. En todo caso son ampliaciones que se distinguen perfectamente por su tipología de construcción y materiales, nunca miméticos de las obras del siglo XVIII y XIX. La integridad de la costa se puede considerar como casi total pues solo se vio afectada por la explotación de una cantera en la punta del Vispón y los dragados que se realizaron en la boca de la ría. En cuanto a la degradación ambiental del espacio utilizado en la época de la Ilustración se puede considerar su condición de aceptable, con la excepción de la ensenada de Cariño, pero no su entorno, precisamente por las nuevas instalaciones portuarias y fabriles que ocupan los rellenos citados. Tiene especial importancia la geografía histórica de la "boca de la ría" y el Arsenal por su grado de autenticidad e integridad.

La geografía física del Ferrol de la Ilustración no tiene realmente una protección jurídica específica y el grado de implicación social se puede considerar de tipo medio.

#### **4.1.2. Documentación y bibliografía sobre legislación y organización (Funciones)**

Estas fuentes escritas se conservan completamente en los archivos del Estado, aunque con cierta dispersión (Archivo General de Simancas, Archivo Histórico Militar, Archivo Museo Naval, etc). Esta idea se puede matizar en relación con la autenticidad de todos los documentos y libros, así como su integridad, que se encuentran en un estado bueno. Su protección esta garantizada por la legislación de estos archivos y bibliotecas, con la mínima excepción de alguna colección particular de mucho menor interés.

Sobre el grado de implicación social se debe reseñar un aceptable conocimiento que se completa con la acción de reprofografía y catalogación realizada en Ferrol.

#### **4.1.3. Documentación y bibliografía sobre diseño general (Forma) incluida la ordenación del territorio. Referencia a la "ciudad-portuaria ideal-teórica": sistema portuario-urbano-defensivo**

Estas fuentes históricas se valoran con las mismas características descritas en el apartado anterior: Total conservación con autenticidad, integridad y en buen ambiente, así como protección jurídica garantizada. Hoy el grado de implicación social sobre este bien se puede considerar bueno, a cierto nivel de preparación, ya que se han publicado varios trabajos sobre el sistema portuario de Ferrol y su referencia a la ciudad portuaria ideal de la Ilustración. Este diseño se considera hoy como un gran valor excepcional y universal, así como obra maestra, ya que se partió de un ordenamiento racionalista (funcionalidad de la Base Naval) y luego se aplicó la solución académica del puerto ideal; siendo finalmente construidos prácticamente todos los proyectos. En este orden de ideas se entiende que es el patrimonio histórico más importante de Ferrol.

#### **4.1.4. Documentación y bibliografía sobre vías de comunicación.**

Este patrimonio tiene idénticas características a los apartados anteriores, aunque hay que señalar la relativa falta de viales en el siglo XVIII; por tanto, se puede afirmar que están documentadas y se conocen todas las vías de comunicación y rutas, ya terrestres, ya marítimas, en los citados archivos con total autenticidad, integridad y protección. En gran parte están reprografiadas y conservadas e los archivos y museos de Ferrol, del Ayuntamiento y la Marina.

#### **4.1.5. Documentación y bibliografía sobre procesos de transculturización (Tradiciones, artes, ciencias). Patrimonio intangible).**

Este patrimonio, que es muy importante y significativo de la vida ferrolana del siglo XVIII, está igualmente disperso y conservado, e idénticamente protegido, aunque menos estudiado en sus partes. Se cuenta con algunos trabajos de tipo general, pero se está realizando un cierto esfuerzo en monográficos.

### **4.2. ELEMENTOS INMUEBLES CONCRETOS (PARTICULARES) EXISTENTES (Valorar cada uno en los conceptos de: conservación (autenticidad, integridad y del entorno), protección jurídica (del bien y de su entorno)**

#### **4.2.1. Buques y embarcaciones (Modelos, planos, embarcaciones reales y reproducciones- réplicas)**

Se tratan como bienes inmuebles aunque no lo son, por su implicación en el esquema logístico del sistema portuario.

De este patrimonio mueble no se conservan elementos reales completos, pero sí hay partes de buques, modelos, planos y suficientes reproducciones en el Museo Naval de la Marina en Ferrol, así como en el de Madrid. Por tanto, se puede calificar de autenticidad para algunas partes de embarcaciones reales, para algunos modelos y para todos los planos. La integridad se da en los abundantes planos y modelos. Estos bienes están catalogados y protegidos. Existen proyectos de construcción de réplicas de buques del siglo XVIII.

#### **4.2.2. Obras de apoyo logístico a buques (Astillero, aprovisionamiento y mantenimiento-reparaciones y especialización de Arsenales y apostaderos.**

Con respecto al puerto civil, que fue muy poco importantes en Ferrol en comparación con el militar, no se conservan estos elementos con la excepción de un dique de carenar en seco en el lugar de La Cabana, prácticamente íntegro y aún sin protección jurídica.

Con respecto al puerto militar (Arsenal) se conservan la mayoría de las instalaciones. Se perdió el astillero, pero se mantienen prácticamente todas las instalaciones de aprovisionamiento (Armamento), Sala de Armas y almacenes porticados de la época de la Ilustración, aunque algunos con otras funciones; de similar forma se conservan las infraestructuras de reparación - mantenimiento de buques, habiéndose perdido los diques de carenar del siglo XVIII solamente, así pues se mantienen los almacenes del Arsenal, de los diques, su antiguo taller de Maestranzas de oficios varios, el antiguo presidio, teneduría, herrerías, máquina de arbolar (sólo el edificio) y el dique de carenar del siglo XIX, este con la misma funcionalidad en servicio.

De todas estas obras se puede afirmar su autenticidad y su práctica integridad, manteniéndose en buen estado con algunas adiciones que no restan prestancia a las obras originales. Tienen protección jurídica por la declaración de BIC del Arsenal en su conjunto.

El grado de implicación social es alto y la Armada tiene una normativa complementaria para la protección, siendo relativamente cuidadosa en las restauraciones y rehabilitaciones de las construcciones, incluso en los programas específicos para la recuperación de elementos.

En este apartado debe reseñarse la especialización portuaria como Arsenal militar de Marina.

#### **4.2.3. Obras portuarias externas (Puerto natural y diques de abrigo)**

Con respecto al puerto natural puede considerarse la conservación de sus fondeaderos para grandes buques dentro de la Ría. En relación con los diques de abrigo hay que destacar la importancia excepcional de las dársenas del Arsenal del siglo XVIII, construidas con este tipo de protección por la zona oeste y sur, así como un espigón central; todos realizados sobre fondos marinos del orden de 9 m. de profundidad y cimentaciones de gran valor histórico. Esta magnífica conservación se mantiene con total autenticidad en su traza original y materiales, así como íntegra. No obstante, debemos reseñar la construcción adosada de otras instalaciones por la zona sur (ampliaciones de la empresa que gestiona el astillero). Tiene la protección citada, como BIC, del Arsenal. El pequeño puerto civil no llegó a tener este tipo de instalaciones.

#### **4.2.4. Obras portuarias internas (muelles, viales internos, almacenes)**

El Arsenal militar conserva prácticamente todas sus estructuras de esta época histórica. Con respecto a la autenticidad debemos destacar a sus muelles en el interior de las dársenas, con sus murallas, rampas varadero y escalas reales, así como el llamado Puerto Chico para embarcaciones menores; todos conservados íntegramente con su cantería y medios de amarre (argollones de bronce). Estas magníficas obras, todas realizadas sobre fondo marino, fueron adicionadas en partes con posterioridad, impidiendo ver en algunos tramos las originales. Con respecto a los viales internos se conserva el trazado original que sigue con el mismo uso. Se conservan también los aljibes (del siglo XIX) y construcciones residenciales de la dotación (personal) de la base naval.

En este apartado debemos reseñar un tipo especial de infraestructura: los jardines y su particular desarrollo como campos de almacenamiento de grandes pertrechos (anclas, cadenas); toda una tradición de la Armada. En este asunto se puede considerar una autenticidad e integridad parcial, pero con una buena ambientación.

Estas obras tienen la citada protección jurídica del Arsenal como BIC.

Con respecto al pequeño puerto civil reseñamos su conservación en la dársena interior (Curuxeiras) con autenticidad en su cantería y parcial integridad, pero sin protección jurídica.

#### **4.2.5. Obras portuarias complementarias (Grúas, ferrocarril, etc.)**

Algunas de estas obras se conservan en el Arsenal en su modalidad de grúas, del siglo XIX, así como otros tipos de maquinaria al límite de esta época, que fué objeto de acotación.

Se debe reseñar su autenticidad, integridad y protección jurídica citada.

#### **4.2.6. Obras auxiliares navegación (Faros, boyas, señales, etc.)**

El puerto de Ferrol conserva parte de los faros del siglo XIX, instalados en la boca de la Ría: en el cabo Prioriño Chico, con ciertas limitaciones en autenticidad e integridad, y el de La Palma, completamente auténtico e íntegro. El entorno y ambientación pueden considerarse buenos. No tienen protección jurídica especial.

En este apartado puede hacerse una referencia al faro que se conoce como "Torre de Hércules", situado en la punta costera de la ciudad de La Coruña, pero que es parte del sistema de ayudas a la navegación del puerto de Ferrol, en este sentido debe reseñarse que fue obra de rehabilitación, sobre el antiguo faro romano, por un ingeniero de la Marina, destinado en el Arsenal ferrolano en el siglo XVIII. Su conservación tiene las características de autenticidad, integridad y dispone de protección jurídica.

#### **4.2.7. Fortificación defensiva (Militar) del puerto.**

Estas obras constituyen un conjunto de gran importancia por el carácter militar del puerto de Ferrol (Base Naval). Reseñamos sus obras en los siguientes apartados.

##### **4.2.7.1. Fortificación del Puerto - Arsenal.**

Se conserva en su mayor parte, con su característica de antigua "ciudadela" de la Plaza Militar (zona contigua a la ciudad): muelle y foso defensivo que se conservan con toda su autenticidad y parcial integridad, ya que el foso fue eliminado en una zona y rellenado, aunque está hoy en fase de recuperación; así como la muralla que sufrió adiciones y eliminaciones parciales. La batería artillera denominada "La Cortina", dispuesta sobre el dique de abrigo de la dársena (oeste), se conserva en toda su autenticidad e integridad.

##### **4.2.7.2. Puerta de Mar (Fontelonga) y muralla de la ciudad.**

Esta obra del antiguo puerto civil (zona Este) pequeño se conserva también con toda su autenticidad e integridad, con la excepción de su muelle, pero en un ambiente histórico muy deteriorado por la cercanía de una muralla moderna.

En este apartado podemos hacer una mínima referencia a la antigua muralla defensiva de la "Plaza" de Ferrol, de la que se conservan sólo algunos de sus reductos - baluartes.

#### **4.2.7.3. Fortificaciones en la costa del puerto natural (Ría).**

En este punto debemos hacer la siguiente subdivisión:

a) Castillo - batería de San Felipe: Es el elemento más importante del sistema defensivo, por sus dimensiones y valores históricos y más aún por su grado de conservación.

Se puede afirmar su autenticidad con respecto al diseño del siglo XVIII (abaluartado- atenazado) y sus materiales, contando también con su gran integridad y en una ambientación extraordinaria del paisaje de la boca de la Ría. Tiene protección específica de BIC, así como existe un especial grado de implicación social por parte de la población y del Ayuntamiento (propietario).

b) Castillo - batería de Nuestra Señora de La Palma: Es una obra reformada de la época de la Ilustración. En este orden de ideas, su autenticidad es baja ya que las reformas, efectuadas en el siglo XIX y principios del XX, fueron muy grandes, respondiendo su integridad a este periodo. Tiene protección jurídica específica.

c) Baterías colaterales costeras: Son un numeroso conjunto de fortificaciones del siglo XVIII que se conservan en diferentes condiciones, pero que tienen en su mayoría protección jurídica específica (BIC):

- Batería de San Carlos: Total autenticidad e integridad.
- Batería de San Cristóbal: Total autenticidad, pero con zonas derruidas.
- Batería de Viñas: Total autenticidad, pero actualmente en reconstrucción en un lugar cercano y con una pequeña parte perdida (no se reconstruirá).
- Batería de Cariño: Total autenticidad, aunque con grandes pérdidas de su estructura original y muy afectada por la degradación del entorno.
- Batería de Prioriño Chico: Se conserva sólo una parte en ruinas, aunque auténtica.
- Batería de Doniños: Se conserva sólo su zona oeste (a la mar) aunque auténtica.
- Castillo - batería de San Martín: Original del siglo XVII y con alguna modificación del siglo XVIII, está en ruinas y muy deteriorado, pero con toda su autenticidad.
- Batería de Ares: Se conserva una parte en ruinas aunque auténtica.
- Batería de Redes: Se conserva una parte en ruinas, aunque auténtica.

d) Elementos logísticos de apoyo a la fortificación

- Polvorín de El Vispón: Se conserva con toda su autenticidad, pero con algunas zonas derruidas (tejado y compartimentación interna). Se conserva también, vinculado a esta obra, un cuartelillo (sin tejado) y un embarcadero de la misma época (siglo XVIII).
- Cuartelillo de El Montón: Es un elemento del antiguo polvorín de la base naval. Se conserva rehabilitado como centro social y deportivo de la Armada, con total autenticidad e integridad, habiéndose añadido una construcción que no degrada el ambiente y el entorno.

#### **4.2.8. Urbanismo y arquitectura, incluido los viales de comunicación de la ciudad portuaria.**

En este apartado hay que destacar primeramente la importancia del diseño que se realizó para el conjunto territorial de Ferrol. Desde un principio, en 1732 y con mayor concreción y detalle a partir de 1751, se trazaron los planos de la base naval con la ya citada idea del "puerto ideal" de la Ilustración; de manera que se ordenó el territorio en sus tres elementos del puerto propiamente dicho, la ciudad para la residencia del personal y las defensas. El modelo representa la óptima interpretación de la ciudad - puerto utópico, con referencias directas a los diseños académicos europeos y toda la experiencia de las poblaciones americanas, nacidas del Camino Real Intercontinental.

El urbanismo del complejo residencial se conserva sobre la idea original de los tres barrios (Ferrol - Viejo, La Magdalena y Esteiro) que están unidos al Arsenal y entre ellos por unos viales de comunicación, diseñados como zonas verdes, así como la utilización de la retícula cuadrangular en los que fueron de nueva traza (Magdalena y Esteiro) y con forma circular (un sector) el antiguo medieval (Ferrol - Viejo). La disposición de estos viales mantiene el criterio de autenticidad, destacando las alineaciones del barrio de La Magdalena, pero con algún deterioro de su integridad original en la antigua alameda que servía también como vial de comunicación que, repetimos, articulaba la ciudad con el puerto - arsenal. Además de esta valoración, hay que reseñar una parcial degradación producida por algunas construcciones posteriores. El barrio de La Magdalena tiene protección jurídica (BIC) y, por supuesto, por el Plan General de Ordenación del Ayuntamiento.

Con respecto a la arquitectura de la época de la Ilustración ha que describir la conservación de algunas casas (viviendas), y las principales edificaciones públicas (iglesias, antigua cárcel). De las casas, en agrupación de manzanas cerradas y cuadrilongas, en el barrio de La Magdalena se conservan pocas con

autenticidad e integridad (pertenecientes al siglo XVIII y principios del XIX); sin embargo, existen muchas que continuaron un estilo parecido en el resto de la centuria. Tiene cierta importancia la arquitectura dieciochesca de los servicios públicos, como novedad en las ciudades de aquella época, sirvan de ejemplo la abundancia de fuentes y el conjunto hospitalario, que hoy se conservan aunque sin este fin, y la dotación del primer cementerio alejado del núcleo de la población, hoy conservado sólo en su iglesia y parcialmente. No se conservan los lazaretos.

#### **4.3.ELEMENTOS DEL PATRIMONIO MUEBLE EXISTENTES.**

En primer lugar se encontrarían los buques que, por excepción, hemos anotado consciente e impropriamente en el apartado 4.2.1. En relación con éstos toman importancia los pertrechos de todo tipo de embarcaciones, tanto de guerra como mercantiles y de navegación. Así, en Ferrol se conserva con autenticidad e integridad un importante catálogo. Sirvan de ejemplo las colecciones de anclas y de cañones. Pero también debemos citar los pertrechos de los arsenales y, con su gran valor, la bibliografía y documentos del siglo XVIII, referentes al puerto (militar y civil). En este punto, la Biblioteca y el Museo de la Base Naval (Armada) resultan muy destacables, también por su autenticidad e integridad.

#### **4.4. ELEMENTOS DEL PATRIMONIO INTANGIBLE CONSERVADO.**

Ferrol mantiene importantes relaciones tecnológicas con otros puertos de un origen semejante, sobre todo en asuntos militares y de ingenierías (naval, industrial, logística, etc.) de igual manera las relaciones culturales de todo tipo, destacando las tradiciones con vinculaciones a los puertos de la Ilustración en España, en América y en Europa.

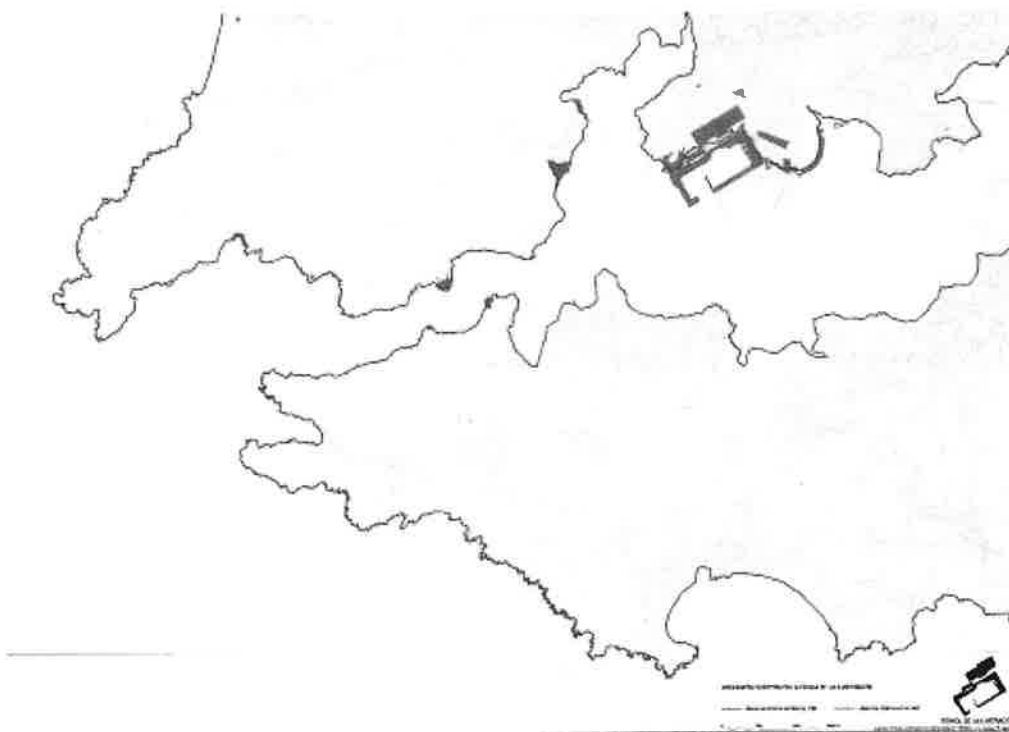
Las de tipo militar como son las ceremonias y actos castrenses (paradas, desfiles, cañonazo señalando el horario y jornada, etc.) y también las de tipo civil o religioso, donde podemos destacar las procesiones; así como la música, muy ligada a las rutas de navegación con habaneras y otras composiciones del ámbito popular y marinerero.

### **5. DESCRIPCIÓN GRÁFICA.**

#### **5.1. PLANOS.**

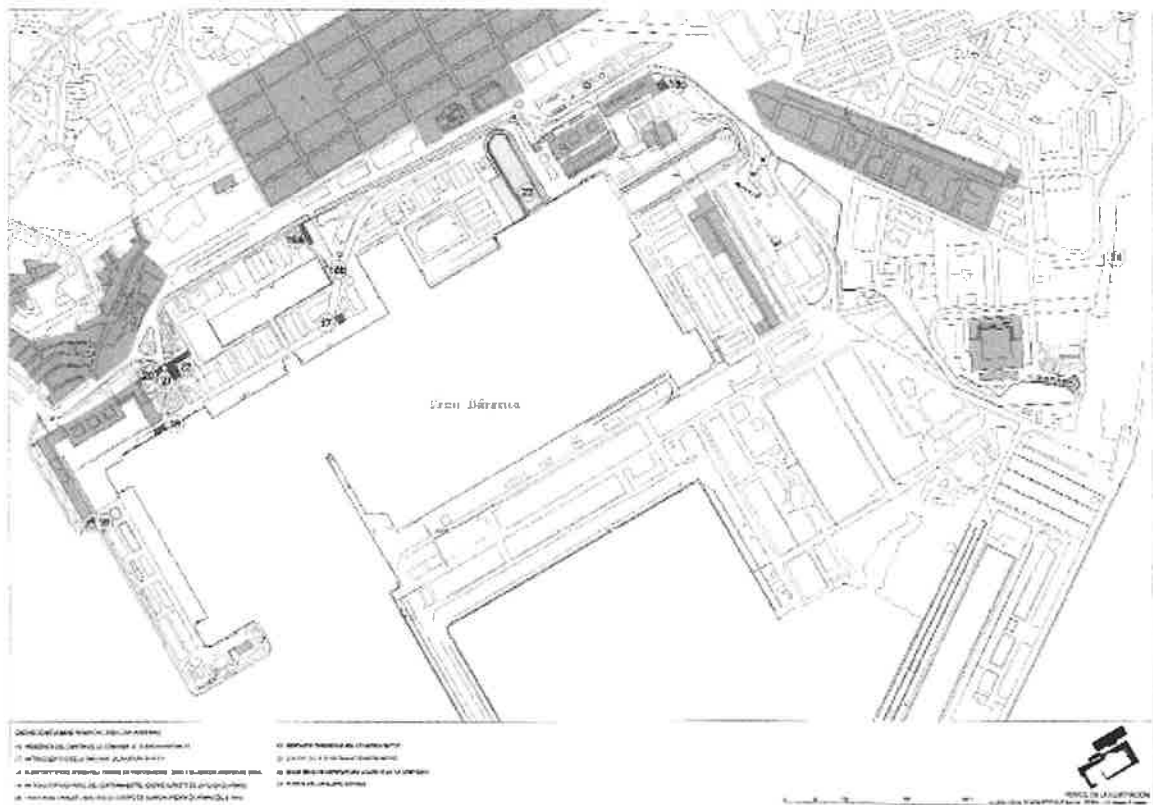
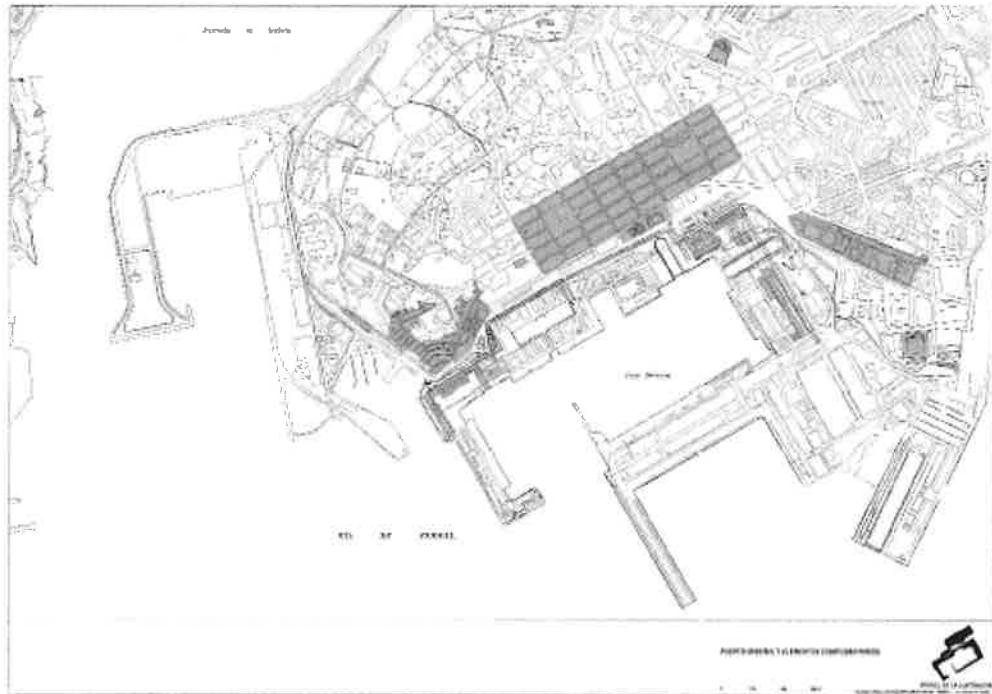
##### **5.1.1. Planos (rectores) de la evolución de la ciudad portuaria.**

##### **5.1.1.1. Planos (rectores) de la evolución de la ciudad portuaria.**





### 5.1.2. Planos detalle.







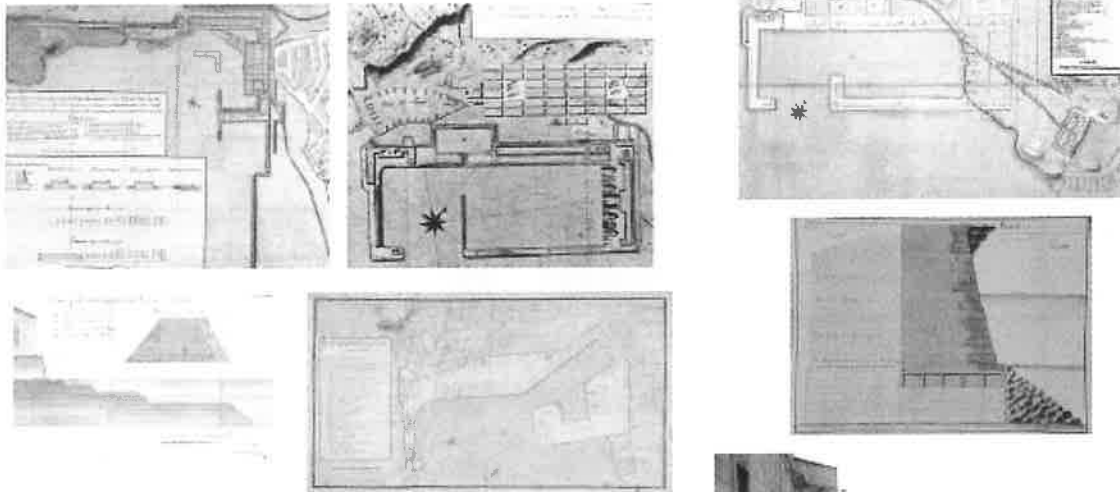
MAPA DE LA ZONA DE SAN JUAN  
 1. PUEBLO DE SAN JUAN 2. PUEBLO DE SAN JUAN  
 3. PUEBLO DE SAN JUAN 4. PUEBLO DE SAN JUAN  
 5. PUEBLO DE SAN JUAN 6. PUEBLO DE SAN JUAN



1. PUEBLO DE SAN JUAN 2. PUEBLO DE SAN JUAN  
 3. PUEBLO DE SAN JUAN 4. PUEBLO DE SAN JUAN  
 5. PUEBLO DE SAN JUAN 6. PUEBLO DE SAN JUAN  
 7. PUEBLO DE SAN JUAN 8. PUEBLO DE SAN JUAN



5.2. FOTOGRAFÍAS Y DIBUJOS.



1. Dique de abrigo-batería del parque (La Cortina) incluido un polvorín, garitas, troneras, etc...



3. Dique sur de abrigo en la dársena interior y su espigón de cierre (Oeste)



2. Foso defensivo de la zona de tierra.



Muelles de las dársenas, incluidos el de Puerto Chico, las escalas reales y todos los elementos que lo configuran.



Cuartelillo de la Compañía de Guardia de Arsenales.

Sala de Armas





Fuente de la Fama.

Portada del antiguo cuartelillo de Marinería

“Puerta del Dique” con su Cuerpo de Guardia.



Despacho-residencia del Almirante



Oficinas de la Comandancia General



Antiguo “Gran Tinglado de Maestranza”.



Museo y Biblioteca de la Z.M. del Cantábrico



Herrerías antiguas.



Trazado urbano y algunas edificaciones del Barrio de la Magdalena



Alameda-glacis y jardines  
(incluidos los campos de anclas).



Cuartel del Tercio Norte de  
Infantería de Marina



Edificios de la antigua  
Capitanía General.



Castillo de San Felipe.



Bateria del Outeiro de Doniños.



Castillo de Nuestra Señora de La Palma.



Bateria de San Cristobal.



Bateria de San Carlos.



Castillo de San Martín.



Bateria de Cariño.



Bateria de Ares.



Castillo de San Felipe.



Reducto de Santiago.



Polvorin del Vispón.



Reducto del Infante.



Cuartelillo del Vispón.



Cuartel del Antiguo Polvorin del Montón.



Muelle y antigua puerta de mar de Fontelonga.



Bateria de Viñas.

## 6. REFERENCIA A FICHAS DE CATALOGACIÓN DE LOS ELEMENTOS PATRIMONIALES EXISTENTES.

Se están elaborando las fichas de catalogación correspondientes a todos los elementos del epígrafe 4 por los siguientes organismos:

- **Comisión para el Estudio y Valoración del Patrimonio Histórico de Ferrol.**

Ayuntamiento de Ferrol.

Dirección: Centro Cultural Torrente Ballester, c/ Concepción Arenal s/n. C.P. 15401. Ferrol.

A Coruña. España.

Tlf: +34 981 944 188  
Fax: +34 981 944 199  
Correo electrónico: pat-hist@ferrol-concello.es  
Página Web: -----

**- Centro Internacional de Estudios de Fortificación y Apoyo Logístico (CIEFAL).**

CIIC de ICOMOS.  
Dirección: Centro Cultural Torrente Ballester, c/ Concepción Arenal s/n. C.P. 15401. Ferrol.  
A Coruña. España.  
Tlf: +34 981 944 188  
Fax: +34 981 944 199  
Correo electrónico: pat-hist@ferrol-concello.es  
Página Web: -----

**7. FECHA ELABORACIÓN O ÚLTIMA MODIFICACIÓN DE ESTA FICHA:**

30 septiembre de 2004.

**BIBLIOGRAFÍA**

Autores varios - «Puertos españoles en la Historia». Madrid. CEMOPU, 1994.  
Bordejé Morencos, F. «España, poder marítimo y estratégico naval». Madrid. Editorial Naval, 1982.  
Falcón Ramírez, J. «Ámbitos y rutas marítimas españolas» en Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, Nº 1, Madrid 1989.  
Guimera Ravina, Agustín, «Puertos y sistemas portuarios. Siglos XVI-XX», Ministerio de Fomento, Madrid, 1996.  
Konvitz, J. «Cities and Sea». J.M. University, Baltimore, 1978.  
Mahan, A. «The influence of sea power upon History, 1660-1783», Edición especial, Ferrol, 1901.  
Rodríguez-Villasante Prieto, J. «Tecnología y arte de la Ilustración...» A.A.L., Ferrol, 1988.  
«Las defensas de Galicia», Edición do Castro, Sada, 1984.  
«La actividad naval militar. Influencia en su entorno: Ferrol», E.N. Bazán, Madrid, 1989.  
«Arte y Tecnología en la construcción de Ferrol» en Historia de Ferrol, Vía Láctea, A Coruña, 1998.  
Salgado Alba, J. «Logística general y naval operativa», Editorial Naval, Madrid, 1973.  
Sambrić, C. «Territorio y Ciudad en la España de la Ilustración», Madrid, 1991.  
Soraluece Blond, J. «Arquitectura de la Provincia de la Coruña-Ferrol», COAG, A Coruña, 2001.  
Vigo Trasancos «Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII», COAG, Santiago, 1984.





## MADRID EN EL CAMINO REAL INTERCONTINENTAL

### 1. UBICACIÓN

#### **1.1.- Localización:**

Madrid, es capital del reino de España, de la provincia, y de la comunidad autónoma. Se encuentra emplazada en el centro de la península ibérica, en el N de la submeseta meridional y al S del sistema central. Limita con Castilla – La Mancha (al E con la provincia de Guadalajara, al SE con Cuenca, al S. Con Toledo), al O. Con Castilla y León (Ávila al SO y Segovia al NO). Por el norte el río y la sierra de Guadarrama, y por el sur con el río Tajo.

Superficie de la Comunidad Autónoma: 8028 Km<sup>2</sup>., con 179 términos municipales. El municipio mayor es Madrid con 605,8 Km<sup>2</sup>.

Entre el río Manzanares al O y el arroyo Abroñigal al E. se desarrolla el núcleo principal de la ciudad.

#### **1.2.- Emplazamiento geográfico:**

Coordenadas geográficas: 40° 24' de latitud norte; 3° 41' de longitud oeste

Altitud promedio sobre el nivel del mar: 655 metros

#### **Mapa de ubicación y descripción de accesos (a escala nacional, regional y local)**

N. Autovía y FF.CC de Burgos, FF.CC del N-NO, autopista a la Coruña (N-VI), autovías de Zaragoza, Extremadura, Valencia, Andalucía. Cuenta con seis autovías radiales con anillos que las circunvalan (M.30; M.40, M.50) que conectan el país

### 2. PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS

#### **ÉPOCA DE FUNDACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)**

Fundada por Abderraman II.(Emir de Córdoba-812-856).- La ciudad "Mágerit", 852-886 surge como asentamiento árabe.

Entre 1561 y 1601, Felipe II asentó en Madrid las funciones permanentes de gobierno.

1606.-Madrid se convierte definitivamente en capital de España hasta la actualidad.

#### **FUNCIÓN (de origen y cambios posteriores: capilla, posta, fuerte, puerto, centro de producción minero o agropecuario o industrial, abastecimiento, cabecera política o administrativa, etc.)**

De centro agrícola pasa a convertirse en el **núcleo político-administrativo más importante del imperio.**

Su localización central dentro de la región le permitirá asumir un papel primordial en la economía y política de todo el país, y la capitalidad con establecimiento de la corte en ella<sup>1</sup>, un enorme desarrollo económico y cultural.

Madrid es la residencia real más allá de lo alejada que se encuentre del mar y de las Indias.

En ella confluyen los siguientes aspectos: centralidad geográfica, cabecera política y la distribución radial de las comunicaciones a todo el territorio.

### **RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS**

El camino de Toledo a Córdoba fue la principal vía de comunicación con el sur de la península desde la Edad Media hasta el siglo XVIII, y con Carlos III se establece el Camino Real de Andalucía. Por este camino circulaba el tráfico de mercancías del comercio colonial, tanto los que se embarcaban en Cádiz con destino a América como los procedentes de las colonias con destino a la corte de Madrid. Además, por él circulaban los productos andaluces hacia otras regiones. Asimismo era el camino seguido por las órdenes e informaciones de las autoridades centrales a las regionales y ultramarinas. Su trazado se ha mantenido hasta hoy con ligeras variaciones.

El comercio con las colonias americanas<sup>2</sup> tuvo su primer origen y destino en Sevilla, y luego en Cádiz. El transporte de mercancías en este tramo del Río Guadalquivir se realizaba con un trasbordador, desde Cádiz al Puerto de Santa María.

### **Siglos XV-XVII:**

#### **Madrid-Sevilla:** Tramo general:

- **Madrid-Toledo:** Getafe, Illescas, Yuncos, Cabañas, Olías, Toledo, (tramo coincidente con N-401),
- **Toledo-Ciudad Real:** Ventas de Diezma, Orgaz, Los Yébenes, Venta de Guadalerza o de San Juan de Dios, Venta de Darazutá o de En Medio, Venta de la Zarzuela, Malagón, Fernán Caballero, Peralvillo.  
N-401: Chueca, Sonseca, (Orgaz, Los Yébenes, Venta de Guadalerza o de San Juan de Dios, en coincidencia con el otro camino), Fuente del Fresno, (Malagón, Fernán Caballero, Peralvillo, en coincidencia con el otro camino)
- **Ciudad Real-Córdoba:** Hasta Caracuel, (coincide con N-420), Almodóvar del Campo, Venta de Tejada, Conquista, Ventas: nuevas, de los Locos, de Orán, de Fresnedillas, del Puerto, Adamuz, Puente Mocho, Puente de Alcolea, Venta del Montón de Tierra, Córdoba.  
N-420: Caracuel, Argamasilla de Calatrava, Puertollano, Retamar, Brazatortas, Fuentecaliente, Azuel, Cárdena, Montoro, Río Guadalquivir y N-IV.
- **Córdoba-Sevilla:** Guadalcazar, Écija, Venta del Palmar, Fuentes de Andalucía, Carmona, Venta de Ronquera, Venta de Peromingo, Venta de Torreblanca.  
Siguiendo el trazado del Río Guadalquivir: Posadas, Peñaflor, Lora del Río, Villanueva del Río, Tocina, Bodegón y de la margen opuesta del río: Cantillana, Villaverde del Río, Alcalá del Río, La Algazaba.  
N-IV.

Desde la zona central de la península, y por el sur (s. XVI<sup>3</sup> y XVII) cobrará importancia el camino Real a Toledo<sup>4</sup>; y ocupando el trazado de la antigua cañada (s. XVIII) el camino Real a Andalucía. Durante el periodo de la Edad Media al s. XVIII, los señores locales o concejos habrían sido los encargados de ocuparse del mantenimiento de los caminos. El resultado pondría en evidencia un interés localista y la consecuente desatención de las calzadas romanas exteriores a sus dominios. Durante el periodo de los Austrias, la red caminera estaría en relativa coincidencia con el trazado de las calzadas romanas. En el s. XV ya se observa una mayor concentración de caminos pronosticando el centralismo caminero del s. XVIII. Los trabajos de caminería encarados a nivel de Estado recién comenzarían a efectuarse, y con suma lentitud, con la dinastía de los Borbones.

**S. XVIII:** Se aborda la construcción de una red de Caminos Reales para conectar la Corte de Madrid con la periferia (Irún, Barcelona, Cartagena, Cádiz, Badajoz, La Coruña). Trazado vinculado fundamentalmente a los intereses políticos de la monarquía mas que a los económicos del país,<sup>5</sup> privilegiando la comunicación con Madrid por sobre las provincias o regiones entre sí (s. XVIII y primera mitad del s. XIX). En 1761 Carlos III dictaminó poner en condiciones de uso la red radial de caminos con centro en Madrid.<sup>6</sup> El camino principal de Andalucía<sup>7</sup> partía de la venta de los Palacios a Santa Cruz (6 leguas); Valdepeñas (a 4 leguas de Santa Cruz); Manzanares, Villarta; Consuegra (cada una a 4 leguas respectivamente); a Mora y Toledo (dos leguas a cada una). Las rutas de postas convergentes en Madrid se constituirían en el soporte de la red viaria.

La ruta de **Madrid a Cádiz:** (26 y 106 ½ leguas) por Toledo, Ciudad Real, Córdoba, Sevilla y Jerez. Caminos de rueda (vinculación de Madrid con las ciudades importantes de la península) y de herradura (Guía de caminos 1788); por Andujar, Córdoba y Écija, de carros, y por Ciudad Real y Sevilla, de recuas. La carrera de postas cubría un total de 106 leguas con 27 postas. Según Uriol Salcedo, pasaría por las ciudades de Andujar, Córdoba, Écija, Jerez y Puerto de Santa María. A tres leguas de Valdepeñas, inicio de la Sierra Morena y un camino nuevo<sup>8</sup>. El camino habitual para ingresar en Cádiz desde el Puerto de Santa María, era por mar. El trayecto total cubría aproximadamente 14 jornadas.<sup>9</sup> Este camino fue uno de los primeros que se transformó en carretera. Pero los antecedentes hacen referencia a su mal estado en 1778 y de su reparación en 1785 para iniciar la carrera de postas en coche, permitiendo llegar a Cádiz en cuatro o cinco días sin mayores dificultades en comparación con los quince o veinte anteriores.

El transporte de mercancías se hacía en carros y en caballerías. A Madrid, llegaban por tierra sobre asnos y mulas<sup>10</sup>. Los avances en el uso de coches por los caminos, así como los servicios de postas

sobre ruedas y diligencias durante el siglo XVIII se circunscribieron fundamentalmente al transporte de pasajeros, en cambio el transporte de mercancías siguió con las formas y usos tradicionales hasta bien entrado el s. XIX.

La denominada vía del Imperio recogía los antiguos caminos de Portugal, Toledo y Cádiz hasta llegar a la glorieta de Atocha. Por la Puerta de Guadalajara al E. partían los principales caminos: el que conducía a Guadalajara, el que comunicaba con el santuario de la Virgen de Atocha y el que llevaba a Toledo. La calle de Alcalá sería el antiguo camino de Guadalajara.

### CANTIDADES DE POBLACIÓN (datos sucesivos, con fechas)

Población de Madrid hasta los primeros censos oficiales de finales del siglo XVIII<sup>11</sup>

Siglos XII y XIII .....	de 2.000 a 3.000 habitantes
Siglo XIV .....	de 3.000 a 5.000 habitantes
Siglo XV .....	de 5.000 a 10.000 habitantes
Siglo XVI (hasta 1561) .....	15.000 habitantes
1594 .....	55.000 habitantes
1625 .....	70.000 habitantes
1723 .....	130.000 habitantes
1766 .....	150.000 habitantes
1787.....	156.672 habitantes
1788.....	172.787 habitantes

1840-1857: 81.170 habitantes, con un incremento anual de 4.774 habitantes.

Siglo XX<sup>12</sup>.

	Municipio	Provincia
1857	281.170	475.785
1877	397.816	594.194
1887	470.283	684.630
1900	539.835	775.034
1910	599.807	878.641
1920	750.896	1.067.637
1930	952.832	1.383.951
1940	1.088.647	1.579.793
1950	1.618.435	1.926.311
1960	2.259.931	2.606.254
1970	3.146.071	3.792.561
1981	3.188.297	4.726.986

1948- 1954 Madrid se anexiona administrativamente 13 municipios colindantes que pasan a ser el continuo suburbano de la capital.

1963: creación del Área Metropolitana de Madrid con 23 municipios.

1981: estos municipios, superan los 800 mil habitantes.

1976-7: 3.230.000 habitantes

1991: 3.010.492 habitantes

1995: 3.029.734 habitantes

2004: 2.881.506 habitantes (internet)

### TIPOLOGÍA DE LA TRAZA

La traza, se adapta a una topografía, que es variada.

- a) Casco histórico: Comprende tres recintos que indican los diferentes crecimientos e intervenciones sobre la ciudad. Tanto el primer recinto como el segundo recinto encierran una traza irregular. Incluye u tercer recinto y la Gran Vía.

- b) Ensanche: Traza reticular. Proyecto de Carlos María de Castro (mediados del s. XIX) y se concluye en el s. XX. El mismo incluye diversas zonas. (Chamberí, Ríos Rosas -Canal, Salamanca, Almagro- Castellana, Altos del Hipódromo, Ibiza, Sur-Manzanares, Argüelles, Moncloa, Buen Retiro, Pacífico.)
- c) Núcleos periféricos: (principios del siglo XIX). Se desarrollan en paralelo con el Plan Castro por fuera del mismo. Incluyen barrios obreros, artesanos y residenciales. (Tetuán, Bellas Vistas, Prosperidad, Guindalera, Madrid moderno, Fuente del Berro.)
- d) 1920-40: Ciudad Universitaria, Ciudad Jardín y Colonias de Hotelitos. Crecimiento hacia el Norte.
- e) 1940 en adelante: se incluyen además los núcleos autónomos incorporados a Madrid.

### **Primer recinto del casco histórico:**

*Este primer recinto presentaría un trazado de estructura medieval, de tejido urbano irregular, con calles en las que se desarrollaban diversas actividades por gremios: yeseros, bordadores, esparteros, botoneros, etc.*

*Desarrollo urbano sin un plan de conjunto determinado, y una parcelación individual. Sin zonificaciones específicas. Las actividades de la ciudad se desarrollaban alrededor de las vías de la Alcarria y Guadalajara (hoy calle Mayor).*

#### Se registrarían dos etapas:

**1.-** en coincidencia con la primera expansión de Madrid (1561-1624). Extensión de la ciudad y derribo de áreas consolidadas. El criterio aplicado se centraría en la obra arquitectónica. Las transformaciones están en función de configurar un espacio central para las actividades económicas y funciones políticas y de poder.

Los programas arquitectónicos dominantes habrían sido las residencias palaciegas, las iglesias, y edificios institucionales. Como por ejemplo los de la calle de Alcalá que albergaba la nobleza en palacios aristocráticos durante el siglo XVII.

Intervenciones en la Plaza Mayor; definición del área de la Plaza de la Villa lugar donde se construirá el Ayuntamiento de Madrid.

Estas serán las dos grandes intervenciones en correspondencia con este recinto, y en esta zona serán las únicas hasta los primeros años del siglo XIX.

**2.-** Las reformas realizadas por José Bonaparte. Poseían criterios urbanísticos además de arquitectónicos y volumétricos con operaciones urbanas para preparar suelo y edificar posteriormente sobre él.

Demuele templos y conventos y los transforma en plazas y trazado viario. Genera los espacios ocupados por las plazas de Oriente, Santa Ana, Santa Bárbara, Las Cortes, Los Mostenses, San Miguel y San Martín.

Las acciones se centraron en los alrededores de la Plaza de Oriente, concentrándose en ésta y ordenación de los alrededores del Palacio Real (Plaza de Oriente, Plaza de la Opera, Plaza de Ramales, Plaza de la Encarnación)<sup>13, 14</sup>

La ciudadela o Almodena y la medina o villa se emplazaban al borde del desnivel por donde pasaba el río Manzanares. Limitaba al N con un arroyo vinculado al río Manzanares y por el S. llegaba hasta la actual iglesia de San Andrés. Por el O, los límites alcanzaban a la Plaza Mayor, la muralla y el foso. El asentamiento inicial árabe, se ubicaba en el camino de Toledo a la Alcarria.

(c.1083)- Reinado de Alfonso VI Rey de Castilla y León- Ampliación del antiguo recinto musulmán en dirección sureste y noreste.

Las puertas de la muralla eran: Puerta de la Vega al O, Puerta de Moros junto a San Andrés al S., Puerta Cerrada, Puertas de Balnadú y Puerta de Guadalajara al E. que conectaba con los principales caminos:

1) el que conducía a Guadalajara, 2) el que comunicaba con el santuario de la Virgen de Atocha y 3) el que llevaba a Toledo.

Estos caminos se convertirían progresivamente en las principales arterias. La que desemboca en la Puerta de Guadalajara, será el eje de gravitación de la ciudad. El camino de Guadalajara se convirtió en la Calle Mayor del Arrabal.

El alcázar sería utilizado como residencia ocasional de los Reyes de Castilla.

El recinto amurallado tendría según mesonero Romanos las siguientes características:

“ Arrancando por detrás del Alcázar seguía recto hasta la Puerta de la Vega (hoy calle Mayor/ calle Bailén) continuando por la calle Bailén y descendiendo a las huertas de Lozacho (hoy calle Segovia), remontaba hasta las Vistillas para meterse por la calle de los Mancebos y saliendo a San Andrés, antigua fortaleza menor, seguía a Puerta de Moros, desde allí tocando en los límites de la Cava Baja y calle del Almendro llegaba a Puerta Cerrada, subía por la Cava de San Miguel hasta la calle Mayor , llamada durante mucho tiempo de las Platerías donde se alzaba la Puerta de Guadalajara; en línea recta iba por la calle Milanese, continuando por las calles del Espejo y la Escalinata a los Caños del Peral torciendo por último hacia el Alcázar, cerca del cual, y mirando al norte había otra puerta llamada Belnadú”

Fuera de la muralla se conforma el arrabal y que cobrará relevancia durante el reinado de Enrique IV. Fuera de la cerca se establecen iglesias y conventos de órdenes religiosas dando lugar a posteriores asentamientos urbanos a su alrededor.<sup>15</sup>

El primitivo Madrid tenía 35 Ha. desarrollado en dirección N-S, e interrumpido en sentido E-O por un barranco en correspondencia con la actual calle Segovia.

A finales del XIII se debió construir una nueva cerca englobando los arrabales que permanecería hasta la llegada de la corte a Madrid.

Antes de su designación como capital, Madrid se articulaba alrededor de dos centros: uno político administrativo, el primitivo Alcázar de los Reyes y otro económico de intercambio, la Plaza de la Paja<sup>16</sup>. Las referencias históricas indicarían su existencia como centro de la Villa desde Alfonso VI y hasta que Juan II ordenó la construcción de la Plaza del Arrabal, posterior Plaza Mayor.

1492.-Con la expulsión de los judíos se destruye la judería de Lavapiés.

Los Reyes Católicos iniciarían el ordenamiento urbanístico de Madrid, cuyo crecimiento hacia el E., partiría de la ribera del Manzanares y Alcalá, y hacia el S. por Atocha. La Puerta de Guadalajara (aproximadamente actual Plaza de San Miguel) se constituía en un foco a partir del cual se desarrollaban los ejes de las calles Mayor, Atocha y Toledo.

Esta última es el límite del núcleo más antiguo.

Límites del recinto: Puerta de San Francisco o La Latina, La puerta de Antón Martín, La Puerta del Sol, el Postigo de San Martín y la Puerta de Santo Domingo.

1534.- El área incluiría el recinto musulmán (siglo X), los arrabales medievales alrededor de los monasterios, hasta el área del asentamiento de la Corte imperial de los Habsburgo.

Al comenzar el reinado de Felipe II, los límites de la ciudad alcanzaban por el N. la Red de San Luis, por el E. hasta el Hospital de Antón Martín y por el S. cercano al denominado Cerrillo del Rastro con aproximadamente 3.000 edificios.

1566.- Con Felipe II se levanta la tercera cerca, “La Puerta del Sol se amplía hacia el camino de Alcalá, la de Antón Martín al arroyo de Nuestra Señora de Atocha, la de La Latina a la actual Puerta de Toledo y la de Santo Domingo al camino de Fuencarral”.<sup>17</sup> Entre 1566 y 1601 los relatos describen una escasa luminosidad nocturna en la villa y el uso de velas.

Creación de la Junta de Policía y Ornato.

La expansión que se opera en Madrid a partir de 1606, a raíz de convertirse definitivamente en Capital de España, desbordó los límites norte, sur y oeste de la ciudad.<sup>18</sup> Se requiere una respuesta a las necesidades de vivienda existentes.

Las viviendas de aposento convivieron con las denominadas “casas de malicia”.<sup>19</sup> Los registros de año 1620 reflejarían los porcentajes de ocupación e impuestos.<sup>20</sup>

De la demolida Puerta del Sol (1570) partían y llegaban las vías principales y las que cruzaban la ciudad.

S. XVII.-La calle de Alcalá será el antiguo camino de Guadalajara, con edificaciones aristocráticas y palacios para alojar a la nobleza.

1618.- Con Felipe III se edifica la Plaza Mayor.<sup>21</sup>

1625.- se construye la cuarta cerca que no tenía carácter defensivo sino un propósito fiscal y arancelario para las mercancías a través del cobro de sisas y alcabalas. Su recorrido aproximado: a lo largo

de la calle de la Princesa, los Bulevares, el Paseo del Prado, la calle de Segovia y la Ronda de Toledo.<sup>22</sup>

En el plano de Pedro Texeira, 1656, se observan las rondas fruto de las sucesivas extensiones. Puerta del Sol como centro viario radial. Caserío, cerca y las afueras de la ciudad.

Durante los reinados de Felipe V (1700-46) y Fernando VI (1746-59), la ciudad experimenta un crecimiento en altura a consecuencia del crecimiento demográfico y los límites establecidos por las cercas.<sup>23</sup>

Durante este siglo, se mejoraría la infraestructura urbana el empedrado de calzadas, iluminación de ciertas calles y comenzaría la construcción del primer alcantarillado.<sup>24</sup>

1759-1789.- Carlos III, "Alcalde de Madrid", realiza transformaciones<sup>25</sup> en la periferia de la ciudad.<sup>26</sup> Se generará una nueva tipología palaciega.<sup>27</sup>

1808-13.-Los decretos desamortizadores de Bonaparte alcanzaron a la Plaza de San Miguel (entre la Plaza Mayor y la Plaza de la Villa), y a la de San Martín (1810, primeros derribos, y el convento demolido en 1868).

Trazado del primer Boulevard desde el Palacio hasta la calle Alcalá; ampliación de la calle Arenal desde Sol hasta el Palacio Real y la unión del Palacio con la iglesia de San Francisco el Grande a través de la construcción de un viaducto. Se construyen los primeros cementerios en las afueras de la ciudad.

Los primeros intentos de ordenar la ciudad consolidada se expresan a través de los planos de alineaciones. Su objetivo era regularizar las líneas de calles al tránsito rodado. Al principio afectaban a zonas concretas, extendiéndose a calles enteras a principios del siglo XX.<sup>28</sup>

Posteriormente a José Bonaparte los planes de alineaciones, que en un principio se centraron en la Puerta del Sol y la calle de Sevilla, posteriormente se extendieron a numerosas plazas y calles, que se vieron finalmente concretadas en la segunda mitad del siglo XIX y los primeros del XX. Tales como la calle de Bailén (idea inicial 1901); la Gran Vía de San Francisco (1850); viaducto de Madrid (1860).

### **Segundo recinto del casco histórico:**

*A partir de la segunda mitad del s. XIX el sector comprendido por la Puerta del Sol<sup>29</sup>- Alcalá-Sevilla, y el de las actuaciones anteriores, conformarían un área central que aglutinaría actividades sociales, económicas, administrativas e institucionales, cuya especialización funcional se mantendría a través del tiempo.*

*Los programas arquitectónicos dominantes estarían vinculados a las actividades propias de la centralidad urbana, y en ella se concentrarían las reformas más significativas del siglo XX.*

#### Comprende tres etapas:

**1.-** con intervenciones arquitectónicas individuales:

la Casa de Correos (luego Ministerio del Interior), 1768, reinado de Carlos III.<sup>30</sup>

**2.-** 1841, definición de las alineaciones de la Plaza de Pontejos, (Convento de San Felipe el Real, desamortización de 1836, ubicación: detrás de la Casa de Correos).

Inicio de la reforma de la Puerta del Sol, (1853), que habría sido la intervención más relevante en el centro de Madrid. El proceso fue prolongado, La reforma se consolidaría en 1862.<sup>31</sup> Para realizar la reforma se dictaron tres leyes especiales (1855, 1857, 1859) y mas de ocho disposiciones gubernativas..

La reforma de la Puerta del Sol, que habría sido reclamada por las clases burguesas, industriales y comerciales, se concibe como iniciativa Municipal respaldada por el Gobierno y financiada con fondos públicos.

**3.-** Reforma de la calle Sevilla, área aledaña y su vinculación con la Puerta del Sol. Se definiría así el primer gran centro urbano.

Las nuevas alineaciones pretenden facilitar la comunicación entre los barrios Norte y Sur.<sup>32</sup>

En 1864 se aprobaría el proyecto del ensanche de la calle Sevilla y un proyecto de Gran Vía que vincularía la Red de San Luis con Antón Martín (A.F. Peró) e intervenir en la actual Plaza de Canalejas.<sup>33</sup>

1832.- Alumbrado público a gas en el área central de la ciudad.

1848.- La red de alumbrado se amplía a las casas.

1834-36.- "Pavimentación de calles y creación del servicio municipal de limpiezas."<sup>34</sup>

1840-57 (según censo) se conserva la última cerca, la ciudad crece en altura, construcción de casas de hasta cuatro pisos con buhardilla.

### **Tercer recinto del caso histórico:**

*Definido por la cerca construida (1625) por Felipe III, y derribada en 1868<sup>35</sup> para realizar el ensanche proyectado por Carlos María De Castro. Incluye el territorio de expansión de 1561 y 1624, exceptuando los referidos en torno a la calle Alcalá, hasta alcanzar los bulevares y rondas, partiendo de la existencia de los caminos que comunicaban a Madrid con su territorio exterior.*

El plan de Carlos María de Castro (1860, aprobación del proyecto) propone sustituir el crecimiento radial por una extensión hacia el norte (cuatro caminos) siguiendo un esquema reticular.

Su perímetro: al norte por la actual calle de Raimundo Fernández Villaverde, al este por Francisco Silvela y Doctor Esquerdo y al sur por el Ferrocarril del Contorno vinculando la Estación del Norte con Atocha.

El ensanche de Castro significará para la ciudad el derribo de la cerca<sup>36</sup> construida en tiempos de Felipe IV con la ordenación de los núcleos exteriores a ella. Zonifica el área en 8 zonas o barrios que contemplan reformas interiores con ubicaciones estratégicas de los cuarteles dentro de la ciudad. El Plan en la práctica se desarrollará muy lentamente.

Madrid queda dividida en tres zonas: el casco interior, el ensanche y el extrarradio. El casco antiguo se encuentra saturado, los ensanches de Salamanca y Argüelles (promotores: el banquero Marqués de Salamanca y el contratista Ángel de las Pozas) son creados por y para la burguesía. El proletariado se asentaría en el denominado extrarradio, zonas este y sur de la ciudad.<sup>37</sup>

En 1870.-Comienza la primera construcción del barrio de Salamanca.

El plan Castro se vio afectado por el lucro y la especulación urbana, eliminando plazas y áreas verdes contempladas en el plan.

1892.- Proyecto de la Ciudad lineal (Arturo Soria y Mata)

1896.- Ley de Reglamentación de la Construcción de las Grandes Vías.

Plan de urbanización del término municipal de Madrid, sobre la base del plan del ensanche. Se persigue la ordenación del extrarradio debido a su importante crecimiento, no contemplado por Castro.<sup>38</sup>

En el siglo XIX se produce la subdivisión de los terrenos interiores del casco, la apertura de espacios libres, las alineaciones de nuevas calles, los proyectos de aperturas de nuevas vías. Estas actuaciones determinaron un cambio parcial en la morfología urbana con múltiples sustituciones edilicias a nivel de parcela e incremento de la concentración parcelaria. Muchos de los edificios que se construyeron durante el s. XIX provienen de la subdivisión en dos o tres unidades de una parcelación única antigua. Esto traería aparejado la destrucción de los tipos arquitectónicos tradicionales anteriores, y la incorporación de los espacios que ocuparan antiguos palacios o conventos. (Ya sea porque quedaran pendientes del periodo desamortizador, o por voluntad de sus propietarios para construir viviendas de alquiler).

Este tercer recinto se distingue por la preponderancia de los elementos residenciales con respecto a cualquier otro elemento urbano. En correspondencia con esta tendencia el programa arquitectónico dominante habría sido el residencial y construido mayoritariamente en pleno siglo XIX.

Estos procesos de producción de suelo urbano apto para construir viviendas en alquiler se localizaron preferentemente al norte y en áreas del perímetro del casco.

Se procede a la apertura de la Gran Vía.



### Lotificación y construcción de nuevos barrios:

Se comienza a implementar un cuerpo jurídico aplicado al suelo urbano, estableciendo obligaciones y derechos de los propietarios a la hora de incorporar nuevo suelo al ya existente.

Algunos antecedentes de interés: a) Terrenos del ex convento de Santa Bárbara (junto a la Glorieta de Alonso Martínez): construcción de viviendas, con la creación de nuevas calles<sup>39</sup>. b) Terrenos de Montealeón: <sup>40</sup> interesante proceso de gestión de suelo urbano sumado a una práctica urbanística concreta. Resolución a través de una figura jurídica pactada<sup>41</sup> que tiene una filiación con las actuales leyes en cuanto al nuevo suelo a urbanizar y a la cesión gratuita de suelo para vías. Se va ganando conciencia de los gastos involucrados en los procesos de urbanización.

Apertura de la Gran Vía:<sup>42</sup> Tiene lugar cuando el proyecto de Ensanche ya se encontraba aprobado. Su apertura responde a la necesidad de comunicación entre las zonas del ensanche - Salamanca y Argüelles (Pozas). Además, la Puerta del Sol supuso la alineación de la calle de Preciados desde el centro hasta la Plaza del Callao; y su prolongación hasta la calle San Marcial (actual Plaza de España).

Hasta aproximadamente mediados del siglo XIX, los decretos de aplicación se circunscribían a situaciones concretas y específicas, anulándose una vez concluida la misma. No conformaban un cuerpo legal aplicado al resto de la ciudad. En cambio, los ensanches contaban con su base jurídica.

En 1879 se modificó la Ley de Expropiación.<sup>43</sup>

1910 <sup>44</sup> - 1917: primer tramo de la Gran Vía (Alcalá-Red de San Luis). En 1922 el segundo, hasta la Plaza del Callao y en 1925 se comienza la construcción del tercero hasta la Plaza España, que no se terminaría hasta 1940 en coincidencia con la remodelación de la plaza.

En las primeras décadas del siglo XX se concretará en la zona norte la denominada Ciudad Jardín Alfonso XIII, asentamiento de vivienda unifamiliar concebidos según los criterios de ciudad jardín. Esta tipología de viviendas se extenderá por las zonas este, norte y sur de la capital. Su desarrollo se le debe a la legislación sobre casas baratas (leyes de 1911, 1921 y 1924).

El Directorio de Primo de Rivera (1923) fomentará esta tipología de vivienda para la clase del funcionario. Durante el periodo Republicano el interés estará puesto en la zona de la carretera de Extremadura con casas muy económicas. La clase media aprovechará las colonias del Viso y Residencia en los Altos del Hipódromo.

1929.- construcción de la Ciudad Universitaria.

Concurso internacional,<sup>45</sup> Las ideas rectoras del plan son: capitalidad, ordenación ferroviaria, accesos a la ciudad, zonificación, ciudad antigua y su reforma, terminación del ensanche, nuevo ensanche y prolongación de la Castellana, el extrarradio, los suburbios, los límites de la ciudad y los anillos verdes, la ordenación de la industria y los poblados satélites.<sup>46</sup>

La entrada a Madrid se llevaba a cabo por tres vías representativas: 1) vía de la Victoria -gran eje de vinculación de la carretera de la Coruña con la Casa de Campo-, 2) la vía de Europa, -prolongación de la Castellana, 3) la vía del Imperio, que nuclearía las antiguas rutas de Portugal, Toledo y Cádiz hasta llegar a la glorieta de Atocha. Interceptados por tres anillos concéntricos.<sup>47</sup>

1932.- En la planificación del extrarradio se evidencia el inicio del actual Municipio de Madrid y su expansión- a través de las carreteras radiales Norte y Este-, vinculando los barrios de Chamartín y Concepción a través de la Ciudad Lineal.

Se da comienzo a la construcción de los Nuevos Ministerios en los predios del antiguo hipódromo.

1944.- Se anexionan a Madrid los municipios contiguos

1946.- Se aprueba El Plan General de Ordenación Urbana (Plan Bidagor). Objetivos: robustecer la centralización y ordenar los accesos a la capital. Reconexión con otros pueblos: la carretera de Francia, la de Barcelona, la de Valencia, la de la Coruña y la de Extremadura.

El extrarradio se organiza en unidades autónomas.

Los poblados satélites se asientan en núcleos periféricos<sup>48</sup>

Se instituye la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid y alrededores.

1948-54.- La anexión al municipio de Madrid de 13 municipios vecinos<sup>49</sup> incrementa su superficie de 66'2 km a 607 km. El crecimiento de la ciudad invade las zonas verdes de delimitación proyectadas. Hay una importante especulación del suelo. Aumentan los suburbios.

1960-1970.- Metropolización del crecimiento de Madrid.<sup>50</sup>

1961.- El plan de acción regional con modificación de los usos del suelo<sup>51</sup>.

El crecimiento se consolidaría en la Castellana y la prolongación de General Mola. La red de comunicación se organiza según dos anillos, uno exterior que vincula a la ciudad con las seis carreteras radiales y otro interior que se desarrolla a lo largo del Abroñigal y el Manzanares. En las próximas décadas el crecimiento se dará sobre los accesos y en las zonas vacías.

El crecimiento de Madrid en 1950 alcanzó los límites previstos en el plan de 1941, y a comienzos de 1960 estaban desbordados. Esto motivó el aumento del precio del suelo, pese al control de la Ley del suelo de 1956. Se elabora el plan de 1961 (aprobado en 1963). Este contemplaba su crecimiento por el norte con la prolongación de General Mola y la Avenida del Arroyo Abroñigal (hoy avenida de la Paz). Se proyectan parques, áreas verdes y una estructura de ciudad de diferentes escalas: unidad vecinal, parroquial, barrio y distrito. Se crea la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, para desarrollar fundamentalmente el control del planeamiento general y de los Planes Parciales a encarar.

El propósito inmediato del Plan es trasladar el crecimiento a algunos municipios del Área Metropolitana.<sup>52</sup>

Hacia fin de la década de 1960 se observaría la carencia de infraestructura de transporte, abastecimiento de agua y saneamiento.

1961-75.- Madrid se rodea de urbanizaciones con bloques de viviendas

Década 1970: Madrid tiene frenado su crecimiento. El incremento se localiza en los núcleos inmediatamente exteriores al área Metropolitana<sup>53</sup>.

El estancamiento poblacional del municipio de Madrid se refuerza con la descongestión del casco antiguo. Se promueve la construcción de oficinas en los grandes ejes, consolidándose así las actuaciones de la Castellana, Colón, AZCA, Orense y Generalísimo. Se crean nuevos barrios como Altamira, Ciudad de los Periodistas o Santa Eugenia, dirigidos a la clase media. Se promueven viviendas en régimen cooperativo, sobre terrenos urbanizados por el I.N.V., en las zonas de Aluche, Campamento, Móstoles, Canillas, Moratalaz y San Blas. Las actuaciones periféricas prosiguen en los municipios cercanos a Madrid. Se inician los polígonos de descongestión industrial de Talavera, Guadalajara, Toledo, Aranda de Duero y Alcalá de Henares.

### **3.-IMPORTANCIA HISTÓRICA Y CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

La Virgen de la Almudena es la patrona de la Villa, su denominación se le atribuye según la tradición, al descubrimiento que Alfonso VI hace en el año 1083 al tomar la ciudad, de una virgen junto a un almudín (depósito de trigo).

La población castellana que se asienta en Madrid proviene de los valles de Carrión y del Pisuerga, fusionándose con la existente mozárabe y morisca.

1622.- Fiestas por la Canonización de San Isidro.

Escritores nacidos en Madrid: Tirso de Molina (1579- 1648), Lope de Vega (1562- 1635), Calderón de la Barca (1600- 1681), Benito Pérez Galdós (1843-1920), entre otros.

Este último, de origen canario, le otorgó a la ciudad un relevante protagonismo. Reflejó en sus obras a la sociedad madrileña del siglo XIX con gran autenticidad.

Madrid cuenta con un acervo cultural importantísimo, ya que a los asentamientos humanos anteriores y posteriores al año 1492<sup>54</sup> se le adicionan el fruto cultural producto de las relaciones políticas, económicas y sociales con Iberoamérica. Los productos extraídos en América ya llegados a España, una parte importante se capitalizaría en Madrid, como núcleo político administrativo más importante del

imperio. Esto traería consigo el desarrollo de industrias y nuevos oficios. En 1566 se instalarían en Madrid industrias provenientes de Segovia y Toledo.

La Capitalidad incentivaría las industrias suntuarias (pieles, los curtidos y la sastrería, entre otras). Previo a ellas, el artesanado y la industria -fundamentalmente alimentaria-, se orientaba a cubrir las necesidades cotidianas de la población<sup>55</sup>. En el siglo XVII se desarrollan la imprenta y los oficios artísticos, entre ellos los cuchilleros, herradores, plateros o bordadores<sup>56</sup>.

En el siglo XVIII, los monarcas Borbones y Carlos III darán un gran impulso a las fábricas reales y a los diferentes oficios tales como: orfebrería, platería, relojería, armería, fabricación de sedas<sup>57</sup>, de cristales,<sup>58</sup> de tapices y porcelanas.<sup>59</sup> En el siglo XIX, se registrarían la industria de la "Azucarera Peninsular" y la fábrica de Gas "La Madrileña".<sup>60</sup>

Las antiguas ferias San Miguel y San Mateo y su mercado semanal, permitieron que en 1463 a la villa se le otorgaran privilegios.

Dentro de la ciudad, en las plazas y sus adyacencias (ya entre 1566 y 1601) se emplazaban las zonas comerciales y artesanales, discriminadas por actividad. Estas últimas le otorgaban el nombre a la calle: Cuchilleros, Latoneros, Curtidores, Bordadores, etc. La Calle Mayor nucleaba el comercio de lujo: joyeros, orfebres, mercaderes de seda, etc.

Las plazas de la Cebada y Sol se instalarían en el lugar ocupado por los primitivos mercados, otras plazas se ubicarían en la bifurcación de una calle.

El emplazamiento la Plaza Mayor se corresponde con la antigua plaza del Arrabal, y era el segundo centro económico de la Villa junto con la Plaza de la Paja. Allí se realizaban los festejos públicos y manifestaciones reales de carácter colectivo.

En ella se centralizaba el comercio del pan (Casa de la Panadería). Este comercio estaba vinculado a los intereses de la corona.

Mercados: a) de alimentación y abierto en la Plaza Mayor; b) el pescado en la Plaza de la Cebada; c) la carne en el Rastro; d) flores y plantas en la Puerta de la Cruz; e) melones en la Puerta del Sol; y otros que se abrirían con posterioridad en Antón Martín, Santo Domingo y la Red de San Luis.

En la época de Felipe II, (1556-98) se crea la Junta de Policía y Ornato y el cargo de Maestro Mayor de Obras de la villa. El plan de reformas interiores las llevaría adelante Juan de Herrera<sup>61</sup>. Además de la transformación de la Plaza Mayor se edifican la Cárcel de la Corte, el Palacio del Buen Retiro y se reforma el Alcázar.

Es de destacar que la iglesia y convento de la Encarnación (Proyecto, 1611), reúne tres aspectos a destacar: 1) es el primer edificio religioso fundado en la capital desde el traslado definitivo de la corte, 2) arquitectónicamente se va a constituir en el edificio más importante del siglo XVII, 3) su tipología se repetirá en numerosos edificios religiosos de España y del Extranjero.

La arquitectura de ésta época refleja sobriedad, rigidez de líneas y pobreza de materiales poniendo de manifiesto las directrices religiosas del Concilio de Trento combinadas con una economía restringida.

Madrid (siglo XVII) se convertirá paulatinamente en una ciudad conventual, con numerosas órdenes religiosas instaladas allí, conformándose además una red religiosa con otras ciudades.

El volumen de su obra edilicia se verá cristalizado a partir de la segunda mitad del siglo.

El Rey Felipe V (1700-46) nombrará corregidor de Madrid al marqués de Vadillo el que en colaboración con el arquitecto Pedro de Ribera resolverán el paso del río Manzanares por el sur edificando el puente de Toledo, el paseo de la Virgen del Puerto y la puerta de San Vicente, el Cuartel del Conde Duque, el Hospicio y el Palacio Real.

Fernando VI (1746-59) dividió la mayor parte de España en provincias, suprimió privilegios a la iglesia, difundió las ideas de la ilustración fomentando las tareas intelectuales, con nuevos periódicos y sociedades como la de Amigos del País.

Hasta aproximadamente mediados del siglo XIX la tercera parte del volumen edificado pertenecía a órdenes religiosas<sup>62</sup> (73 edificios). Es interesante observar que éstos por lo general se encontraban situados tanto en el centro de la villa como a la vera de los principales caminos.

Durante el reinado de Carlos III (1759-1788), se fundaron Academias, Museos, Colegios y Cátedras públicas (según el sistema francés) tales como: Museo del Prado, el Jardín Botánico, el Observatorio Astronómico, la Sociedad de Amigos del País, La casa de Correos.

1787.- Primer Censo Oficial de población

La política económica implementada por los Borbones tendió al proteccionismo y generación de la industria nacional. Se crearían la Real Fábrica de Cristales, La Real Fábrica de tapices, la Fábrica de Porcelanas del Retiro, etc.

De ésta época es también la canalización del Río Manzanares y la ejecución de caminos públicos vinculantes con la capital. Asimismo se desarrollaron medidas en pos del mejoramiento de la sanidad la salubridad pública, y la seguridad nocturna. Se creó un cuerpo de serenos para cuidar la ciudad en la noche.

El gran cambio urbanístico se produjo en Madrid (primer tercio s. XIX), con el gobierno liberal, el auge de la burguesía, y la aplicación de sus criterios económicos y de organización de la ciudad con los ensanches.

Durante el periodo de la Restauración y con relación a la actividad arquitectónica, se extiende la utilización del hierro en la construcción de edificios públicos como mercados, estaciones, etc.

El periodo autárquico se caracteriza por un autoabastecimiento nacional basado en un fuerte proteccionismo de las empresas nacionales. Las consecuencias de la guerra dejan grandes destrozos especialmente en el barrio de Argüelles y la Ciudad Universitaria. La gran mayoría de sus edificios han sido reconstruidos.

#### **4. PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

- 852-886.- Fundación del enclave árabe "Mágerit", (Abderraman II, Emir de Córdoba-812-856).  
Alcazaba amurallada
- 932.- Destrucción de las murallas de Madrid. (Ramiro II)
- 1083.- Conquista Madrid. (Alfonso VI, Rey de Castilla y León).
- 1212.- La villa de Madrid obtiene sus fueros (Alfonso VIII).  
La "tierra de Madrid" comprendía los sectores rurales de Vallecas, Villaverde y Aravaca.  
Durante la Edad Media la villa tendría una economía localista y controlada por la iglesia.
- 1346.- Alfonso XI otorga la cédula que da lugar al surgimiento del Ayuntamiento de Madrid. Se la libera de las contribuciones de guerra.
- 1477.- Los Reyes Católicos ingresan en la Villa.
- 1492.- Se expulsa a los judíos de España.
- 1534.- Carlos V le concede al Alcázar la corona de su escudo. La importancia de este acto se reflejaría en la expansión y crecimiento demográfico de la ciudad.  
El Madrid antiguo finalizaría con Carlos V.
- 1561.- Felipe II (1556-98) radica la capital en Madrid, y con ello el inicio de la consolidación del núcleo urbano, su desarrollo económico, político y posterior crecimiento. De ser centro agrícola se transforma en el núcleo político administrativo mas importante del imperio. El afianzamiento de la corte en Madrid, requirió de varios años, consolidándose al iniciarse la construcción del Monasterio del Escorial.
- 1566.- Felipe II manda construir la tercera cerca.
- 1601.- Felipe III (1598-1621) traslada la capital a Valladolid, repercutiendo en la ciudad con pérdida de población, industria y comercio.
- 1606.- Madrid se convierte definitivamente en capital de España.
- 1625.- Felipe IV (1621-65) edifica la cuarta cerca, (532 Has.)<sup>63</sup>

Siglo XVIII: Inicio del Reinado de los Borbones. Ideas absolutistas y centralistas. Nueva concepción de ciudad que adopta el modelo francés, (organización administrativa, política, económica, cultural y social).

La vida se desarrollaría alrededor de la corte,<sup>64</sup> con vecindario fundamentalmente urbano.  
La Monarquía Borbónica centró su interés en los Reales Sitios.<sup>65</sup>

- 1759-88.- Reinado de Carlos III, (1759-88) "Alcalde de Madrid". Este le otorgaría a la ciudad una imagen acorde a su jerarquía de capital. Se lo considera precursor del urbanismo moderno español. Establece un plan de reformas inmediatas que contemplan acciones de limpieza y embellecimiento.<sup>66</sup> Sus asesores serían: el Conde de Aranda y de Floridablanca; los arquitectos Ventura Rodríguez, Juan de Villanueva y Francisco Sabatini.
- 1787.- Acorde a las ideas higienistas los cementerios se trasladan fuera de la ciudad.
- 1788.- Fallece Carlos III. Nuevas reformas e instituciones. Cambios ideológicos que conducen hacia las Cortes de Cádiz y al complejo proceso del siglo XIX.
- 1808: Invasión de los franceses, retirada de Fernando VII (1814-33) a Cádiz y el inicio de la independencia de las colonias americanas.  
José Bonaparte (1808-13) realiza una gran cantidad de transformaciones en la ciudad. Este plan de embellecimiento y reformas tendría correspondencia con el del conde de Wailly llevado a cabo en París. Estos proyectos quedarían inconclusos durante el reinado de Fernando VII.
- 1814-33: Reinado de Fernando VII
- 1833-68: Reinado de Isabel II
- 1833-55.- Medidas desamortizadoras: modificaciones en el régimen de la propiedad urbana para generar reformas y construcciones. Comprende dos etapas: 1) eclesiástica (1836), que afectaría en un primer momento al clero regular y más tarde al secular<sup>67</sup>; y 2) de carácter civil (1855).
- 1851.- Creación del Canal de Isabel II y el primer ferrocarril madrileño.
- 1855.- Creación de la Cámara Oficial de Comercio e industria.
- 1868.- Con la terminación del reinado de Isabel II se iniciaría un periodo revolucionario, en el que se promocionaría una mayor autonomía del gobierno civil.
- 1873.- Proclamación de la I República.

Siglo XIX.- la ciudad toma una fisonomía europea. Se afianza la burguesía y surge la clase obrera.

- 1844-51.- Se construye el Ferrocarril Madrid-Aranjuez.
- 1851-58.- Se concreta el Canal de Isabel II y con ello la canalización de agua hacia Madrid.
- 1855-64.- Se construye el Ferrocarril Madrid-París.
- 1860.- Se aprueba el proyecto para el ensanche de Madrid (Carlos María de Castro)<sup>68</sup>.  
Se abren al público la totalidad de los jardines del Retiro.
- 1871.- Creación de la primera línea de tranvías de caballos: tramo Serrano-Sol-Pozas.
- 1881.- Inicio del alumbrado eléctrico público.
- 1900-19.- Circulación de tranvías eléctricos y vehículos con motor de explosión.  
Sucesivas ampliaciones vincularan Tetuán con el Puente de Vallecas.
- 1900-14.- Ferrocarriles en sectores oeste y sur (Cornisa del Manzanares). La red vincula entre sí, y con la capital las poblaciones de Fuencarral, Hortaleza, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel, Pozuelo de Alarcón. La zona sur va adquiriendo un carácter industrial.

Primer tercio del siglo XX.- la expansión de la ciudad se desarrollaría en torno a las vías de comunicación. Al norte, Chamartín se une a Madrid por el barrio de Tetuán a lo largo de la calle Bravo Murillo (antigua carretera Mala de Francia); al sur, por la carretera de Toledo, los Carabancheles se incorporan a la capital por la calle de General Ricardos. La carretera de Valencia vinculaba con Vallecas, la de Aragón las poblaciones de Canillejas, Vicálvaro y Canillas. Ciudad Lineal con los términos municipales de Hortaleza y Barajas. Madrid se extiende hacia la zona de Fuencarral por la carretera de Francia.

Los arrabales como Carmen, Tetuán, Prosperidad, la Guindalera, Las Ventas, Vallecas no poseen urbanización, pese a recibir población allí. El crecimiento de la ciudad se halla limitado por el Retiro, el arroyo Abroñigal, El Manzanares, la Casa de Campo y la en ciernes Ciudad Universitaria.

- 1919.- "Inauguración primera línea de "metro": Sol-Cuatro Caminos"<sup>69</sup>.
- 1929.- Construidas las líneas 2 de metro -Ventas-Cuatro Caminos- y el ramal de unión entre las estaciones de Isabel II con la del Norte.  
Motivado por la coyuntura política de exaltación nacional se pone énfasis en el centralismo y la capitalidad. De allí que se revalorizaría la fachada del Manzanares ubicando sobre ésta avenida los órganos de poder de la nación, y los edificios de representación extranjera sobre la avenida del Generalísimo. Los edificios ministeriales se ubicaban en el barrio de Argüelles.
- 1931-36.- Apertura al público de la Casa de Campo.

- 1934-42.- Construcción del actual viaducto sobre la calle de Segovia, en reemplazo del de hierro del siglo XIX.
- 1936-39.- Guerra Civil Española.  
Destrucción parcial de los sectores del oeste de la ciudad.
- 1939.- Se crea la Junta de Reconstrucción de Madrid.
- 1947.- Se constituye la Empresa Municipal de Transportes.
- 1949.- Primer estacionamiento subterráneo (plaza Vázquez de Mella).

Década 1950.- Inicio de una política liberal. Relaciones con el exterior.

El gran crecimiento demográfico y la importante migración campo-ciudad generarían la demanda de viviendas con mejoras en sus condiciones de habitabilidad.

- 1961.- “Inauguración del Ferrocarril Suburbano: Plaza de España – Carabanchel”<sup>70</sup>.
- 1962.- Gobierno del desarrollismo. Proceso de industrialización, que genera una importante migración y un crecimiento del sector inmobiliario.
- 1963.- Transformación del organismo encargado de la gestión del Plan de urbanismo. (La Comisaría de Ordenación Urbana por la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO).  
Se constituye la Gerencia Municipal de Urbanismo, organismo que controlaría dentro del municipio las acciones urbanísticas y la edificación.  
El Área Metropolitana incluye 23 municipios.
- 1967.- Inauguración de la estación de Chamartín y del túnel de enlaces ferroviarios entre Atocha y Chamartin. Ampliación de estación de Chamartín en 1971.

Década 1970: Ante los graves problemas de demanda habitacional, y a la actuación incontrolada de la promoción inmobiliaria, la administración admite el ingreso del capital financiero en la política inmobiliaria, la reestructuración de la legislación del suelo y las grandes promociones.

- 1974.-“ Inauguración de la Autopista de la Paz y del Manzanares (M-30)”<sup>71</sup>, tercer cinturón.
- 1978.- El metro cesa de funcionar como empresa privada.
- 1982: Madrid se constituyó en Comunidad Autónoma (Constitución de 1978).  
Quedan radicados en la Villa de Madrid la Jefatura de Estado, los poderes legislativo, ejecutivo y judicial del Reino de España; y los diferentes órganos de la comunidad autónoma madrileña.

## **5. ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD**

Madrid cuenta con una cantidad sumamente numerosa de patrimonio histórico artístico de gran valor en sus escalas urbana, edilicia y de bienes muebles. Mencionaré aquí y a modo de ejemplo solo algunos de ellos.

### **Plaza Mayor:**

Primer intento de ordenación: época de Felipe II.

Proyecto: Juan de Herrera. (primeros derribos y expropiaciones en el recinto). Se propone regularizar y dar uniformidad a la plaza, calles y áreas adyacentes con apertura de nuevas calles.

1617: Juan Gómez de Mora,.

Su uso comercial inicial permanece, distribuyéndose por gremios en cada lado de la plaza.

Tras varios incendios: 1) 1631, Gómez de Mora reconstruye las partes destruidas según el diseño anterior; 2) 1672, reconstrucción, grandes cambios y construcción de la Casa de la Panadería; 3) 1790, se destruye aproximadamente la tercera parte de su perímetro. Juan de Villanueva (arquitecto Mayor de Madrid) toma la obra y propone un espacio cerrado, como el actual y diferente a la concepción anterior de Gómez de Mora.

Al fallecimiento de Juan de Villanueva (1811), le suceden A. López Aguado y Custodio Moreno, concretando su cerramiento total en 1854.

### **Plaza de la Villa:**

**Ayuntamiento:** comenzado en 1620. Al arquitecto: Juan Gómez de Mora, le sucedieron José de Villaroel y Teodoro Ardemans. El gran balcón hacia la calle Mayor, es obra de Juan de Villanueva (1789).

### **Plaza de Oriente:**

José Bonaparte, por decreto mandó demoler una serie de manzanas urbanas<sup>72</sup>. El espacio permaneció por un prolongado periodo con las construcciones derribadas. Es interesante el largo proceso hasta verse concretada:

Primer proyecto de ordenación: arquitecto Silvestre Pérez.

1817, otro proyecto: arquitecto Isidro González Velázquez.

1818: el ayuntamiento se encarga de las expropiaciones.

1842: el ayuntamiento presenta otro proyecto de ordenación.<sup>73</sup>

1844 aprobación del proyecto de ordenación definitivo y actual de la plaza, de Narciso Pascual Colomer.

1847 y 50: subasta pública de los solares sujetos a la nueva ordenación.

#### **Palacio Real:**

Felipe V (1700-46) encargará la construcción del nuevo palacio al arquitecto italiano Juvara, a consecuencia de la destrucción por un incendio (1734) del antiguo Alcázar.

El nuevo edificio es concebido con numerosos patios y coronado con una balaustrada y estatuas. Al fallecimiento de Juvara lo continua Sachetti, e que le incorporará un patio central con cuatro cuerpos salientes..

**Iglesia pontificia de San Miguel y las Salesas Reales:** (arquitectos Santiago Bonavia y Carlier)

#### **De la época de Carlos III: (1759-89)**

La Aduana hoy Ministerio de Hacienda, La Puerta de Alcalá, el Observatorio Astronómico, El Jardín Botánico, El Museo de Ciencias Naturales (Hoy Museo del Prado), el Hospital Provincial, San Francisco el Grande, (Ventura Rodríguez hace un proyecto pero el definitivo es obra de Fray Francisco Cabezas); además de hacen La Real Fábrica de Porcelanas del Retiro, la Real Fábrica de Tapices y la Real Fábrica de Cristales.

#### **Reinado de Isabel II: (1833-1868)**

Aparte del proyecto de ensanche y reformas interiores a nivel arquitectónico cabe destacar a arquitectos con formación académica como Pascual y Colomer, autor del Palacio del Congreso de Diputados y del palacio del Marqués de Salamanca (hoy Banco Hipotecario), y también a los arquitectos Jareño y Ruiz de Salces, autores de la Biblioteca Nacional.

#### **Durante el periodo de la Restauración:**

Mercados de los Mostenses y la Cebada, Viaducto sobre la calle Segovia, la cárcel modelo situada en los terrenos de la Moncloa, Pabellón para la exposición de minería (actualmente pabellón de Velázquez) y el Palacio de Cristal en el Parque del Retiro (Ricardo Velázquez Bosco)

#### **Comienzos del siglo XX:**

Casa de Correos y Telégrafos, Círculo de Bellas Artes: arquitecto Antonio Palacios.

#### **Ciudad Universitaria**

(Real Decreto de 1927) Terrenos de la Moncloa, donde no se producirían ensanches urbanos. Conjunto conformado por terrenos cedidos por el Estado, otros de propiedad Real, de la dehesa de Amaniel, parte del Canalillo de Isabel II y terrenos particulares.

### **6. CONSERVACIÓN**

#### **(Buena, regular, mala. Especificar)**

En líneas generales el centro histórico proporciona una buena imagen urbana. Sería deseable verificar que es lo que ocurre en el interior de los edificios de viviendas rehabilitadas.

#### **AUTENTICIDAD (Formas, Materiales y técnicas. En su caso, superposiciones posteriores)**

El criterio que sustenta la rehabilitación de los edificios del centro histórico de Madrid, por lo general no implica su conservación, en él se rehabilita y se conserva, en situaciones puntuales. Los criterios de valoración empleados refuerzan el rescate de la escenografía urbana. Queda claramente manifiesto en la rehabilitación habitacional, donde las acciones tienden a salvar la fachada y vaciar el interior.

#### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucciones, etc.)**

A partir de 1960, se produjo una gran destrucción por demolición y cambios de uso, de patrimonio edilicio de gran valor. Se debió a las transformaciones operadas en el centro y el ensanche, fundamentalmente en las zonas de la Gran Vía - Princesa, eje Castellana - Serrano, Callao y Sol.

En las rehabilitaciones habitacionales, en muchas oportunidades se demuele el interior y se lo reconstruye, en vez de tratar de consolidar sus sistemas constructivos históricos compatibilizándolos con las acciones e intervenciones contemporáneas.

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos**

La responsabilidad de la conservación del patrimonio urbano arquitectónico en España es compartida por las tres administraciones: la central, la autonómica y la local, con acciones y competencias claramente definidas .

Cada una de ellas se ocupa de conservar los bienes que le son propios dentro de su jurisdicción.

La administración central que actúa sobre los monumentos declarados como "Bien de interés cultural", depende del Ministerio de Cultura, y tiene carácter nacional. Se ocupa de las relaciones internacionales, del expolio, de la exportación ilegal, y de prestar asesoramiento y estudios científicos particularizados sobre bienes y conjuntos de valor patrimonial, a requerimiento de los municipios.

La administración autonómica ejerce además el control sobre sus particulares y sobre los de la administración local, existiendo este doble control también para la administración local, o sea control sobre sus propios particulares y sobre los de la administración autonómica.

La administración local tiene asimismo bajo su jurisdicción el control de las acciones en los edificios catalogados por la propia administración local.

Los particulares tienen la obligación de conservar lo propio.

Asimismo, las tres Administraciones funcionan como una sociedad de gestión.

Estructura jurídica. Normas Urbanísticas

El conjunto de las Normas Urbanísticas que tiene como soporte legal España, y muy especialmente la Ley de Suelo, proporcionan un estatuto jurídico de la propiedad del suelo y está definido por la Legislación sobre Urbanismo y concretado en última instancia por las determinaciones de los planes Especiales. Las Normas Urbanísticas crean el marco legal para que las Administraciones Públicas puedan desarrollar una actividad urbanística.

En la ley de suelo Ordenación Urbana de 1956, de carácter nacional, modificada por la Ley de Reforma de 1975, que dio origen a la aprobación del Texto Refundido del Decreto del 9-4-76, de un marcado carácter desarrollista, se encuentran contemplados todos los aspectos relativos a la Política territorial del suelo y del urbanismo, no sólo en relación a los espacios urbanos sino además a los espacios naturales de alto valor ambiental y ecológico.

Posibilita, pero no obliga a la creación de un Plan de Ordenación Nacional a nivel Central y de Planes directores a niveles regionales y comarcales.

Conforme a la Ley del Patrimonio Artístico de 1933-se desarrollaron diversas actuaciones, a través de la reinterpretación legal de las figuras y previsiones de dicha Norma.

En la recuperación del tejido urbano y la rehabilitación en determinadas áreas o zonas degradadas se empleó como instrumento de Planeamiento la figura de los Planes Especiales de Reforma Interior; y para velar desde la Administración pública por la conservación de los inmuebles, su progresiva recuperación y consolidación, la utilización de Ordenes de ejecución.

La primera referencia específica: que impulsó las actuaciones del Estado en materia de suelo y vivienda, fue el Real Decreto Ley 12/1980 ,el que vincula definitivamente la rehabilitación de viviendas a los Planes Especiales de Reforma Interior, definiendo así una política que marcará de aquí en más el centro de la problemática a resolver.

Las Normas posteriores, introdujeron medidas conducentes a la rehabilitación integrada del Patrimonio Arquitectónico, (Real Decreto del 28 de julio de 1983) en el que se define el ámbito de protección y financiación de las actuaciones en materia de Rehabilitación.

Los planes especiales inicialmente tuvieron un carácter defensivo y protector, luego fueron de protección y reforma interior, más adelante se instrumentaron áreas de rehabilitación integrada, sectores de estímulo a la rehabilitación, programas de adecuación arquitectónica, etc.

La Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985 vino a sustituir a la de 1933. Después, cada Comunidad Autónoma ha ido desarrollando su legislación en esta materia dentro de su ámbito territorial.

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN (Alta, media, baja. Especificar)**



Baja, pese a la conformación de oficinas específicas de gestión que proporcionan adecuada participación, asesoramiento técnico, apoyo en la tramitación administrativa, etc.

## **PRINCIPALES ENSANCHES Y TRANSFORMACIONES EN LA TRAZA**

La concepción de los grandes proyectos urbanísticos del barroco insertos dentro de la ciudad, fracasarían por las dificultades de la trama urbana medieval. Es así entonces que las grandes reformas se llevaran a cabo en las afueras dejando para el interior de la ciudad las intervenciones en edificios puntuales de mayor o menor relevancia.

### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

Urbanizaciones dormitorio. Interesante proporción de áreas verdes en relación a las construidas.

#### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales y eficacia de los mismos)**

El patrimonio histórico se encuentra contemplado dentro del Plan General de Ordenación Urbana y las exigencias para la redacción de Planes Especiales, por lo que con el conjunto de sus normas, planos y catálogos, se considera cumplido lo previsto en la Ley de Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985) en su artículo 20, en lo que se refiere a los Bienes de Interés Cultural (BIC), declarados dentro del Término Municipal.

La rehabilitación urbana y edilicia se vale del planeamiento urbanístico como instrumento de ordenación de la ciudad.

Definen por Rehabilitación al conjunto de actividades constructivas que tienen por objeto la adecuación de una vivienda o edificio a condiciones razonables de habitabilidad. Precepto constitucional que otorga a todos el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada (art. 47 CE), se funcionaliza como una norma standard.

En Madrid, donde existe un órgano gestor que ejecuta sus previsiones, que se encarga de la resolución de los proyectos concretos, de la gestión, y del tratamiento de los problemas sociales, se constatan actuaciones de rehabilitación más continuas y eficaces.

La experiencia de rehabilitación en Madrid la ha llevado adelante la Empresa Municipal de la Vivienda, que ha sido la encargada de desarrollar los procesos de rehabilitación en el casco antiguo. Es una empresa pública municipal, conformada como una Sociedad Anónima, con cien por ciento de capital municipal.

Ha desarrollado los programas de vivienda del Ayuntamiento de Madrid, integrando programas de nueva edificación y rehabilitación en el casco antiguo central y de los núcleos absorbidos por el crecimiento de Madrid. Los programas de rehabilitación en el casco histórico incluyen diferentes alcances: Programas de Rehabilitación pública, de Adecuación Arquitectónica, de Rehabilitación Privada, de Intervención Preferente.

En la actualidad, y a partir del cambio de gobierno, la mencionada empresa si bien sigue teniendo similares competencias en materia de rehabilitación habitacional, el plan general de acciones en el Centro Histórico es controlado por el Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras.

#### **DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

La imagen general urbana no muestra deterioro.

Disposición de torres de electricidad de alta tensión en sectores urbanizados, sumamente nocivos para la salud de la población.

Se detectan vibraciones, posiblemente a consecuencia de la abundancia de túneles para la circulación de metro, trenes y automóviles.

### **8. La autora**

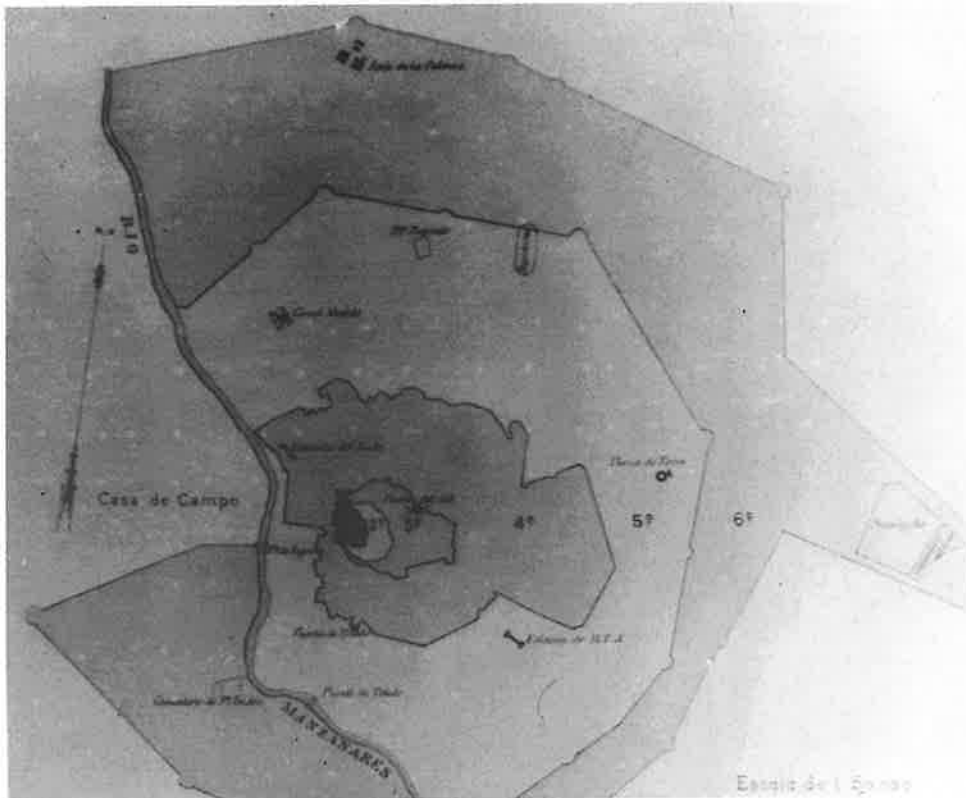
Alicia Leonor Cahn  
Arquitecta

### **9. Bibliografía**

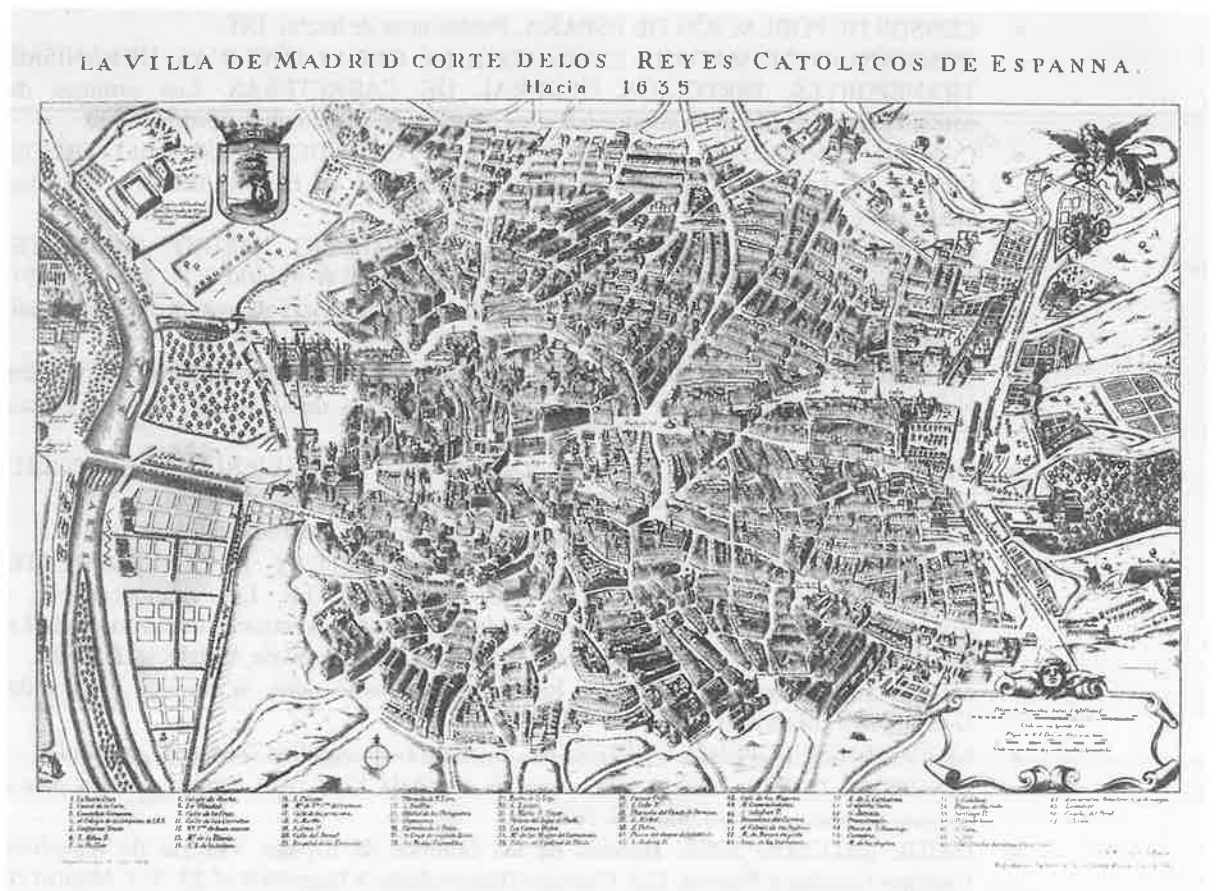
- BULLÓN RAMÍREZ, ANTONIO. Evolución y estado de la población de Madrid. Madrid, 1964 I.E.A.L.

- CENSOS DE POBLACIÓN DE ESPAÑA. Poblaciones de hecho. INE.
- COMUNIDAD DE MADRID. CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. Los caminos de la comunidad de Madrid de la antigüedad a los orígenes de la red radial. Madrid, 2000.
- CONGRESO NACIONAL, MADRID EN EL CONTEXTO DE LO HISPÁNICO DESDE LA EPOCA DE LOS DESCUBRIMIENTOS. Departamento de Historia del Arte. Facultad de Geografía e Historia. UCM. T.1.
- CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA Crecimiento Histórico de Madrid., Comunidad de Madrid, p.11, Madrid, 1991
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID, Guía de arquitectura y urbanismo de Madrid, V.1,V. 2, Madrid, 1987.
- De ALZOLA Y MINONDO PABLO. Historia de las obras públicas en España. Col. Ciencias Humanidades e ingeniería nº 11. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. España, 2001.
- DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO. CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL. Los planes de ordenación urbana de Madrid. Madrid, 1990.
- MENÉNDEZ PIDAL, GONZALO, España en sus caminos. Caja Madrid, Madrid. 1992
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE. 1º CONGRESO INTERNACIONAL DE COMUNICACIONES. Las comunicaciones entre Europa y América 1500-1993. Madrazo Madrazo, Santos. Las redes de transporte en la España del antiguo régimen, p.39-45. Jurado Sánchez José. La red postal de Andalucía. P.85-95.
- MOPU. El camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la meseta y el valle del Guadalquivir. Madrid, 1993.
- NUEVA ENCICLOPEDIA UNIVERSAL, Instituto Lexicográfico Durvan T., Madrid.
- RINGROSE DAVID, Madrid y la economía española 1560-1850, ciudad, corte y país en el antiguo régimen; Alianza, Madrid, 1985.
- URIOL SALCEDO JOSÉ. Historia de los caminos de España. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Col. Ciencias Humanidades e Ingeniería nº 33. V.1. Madrid 1990.

## 10. Planos históricos



1. Madrid y sus diferentes recintos históricos. Núñez Granés, 1909



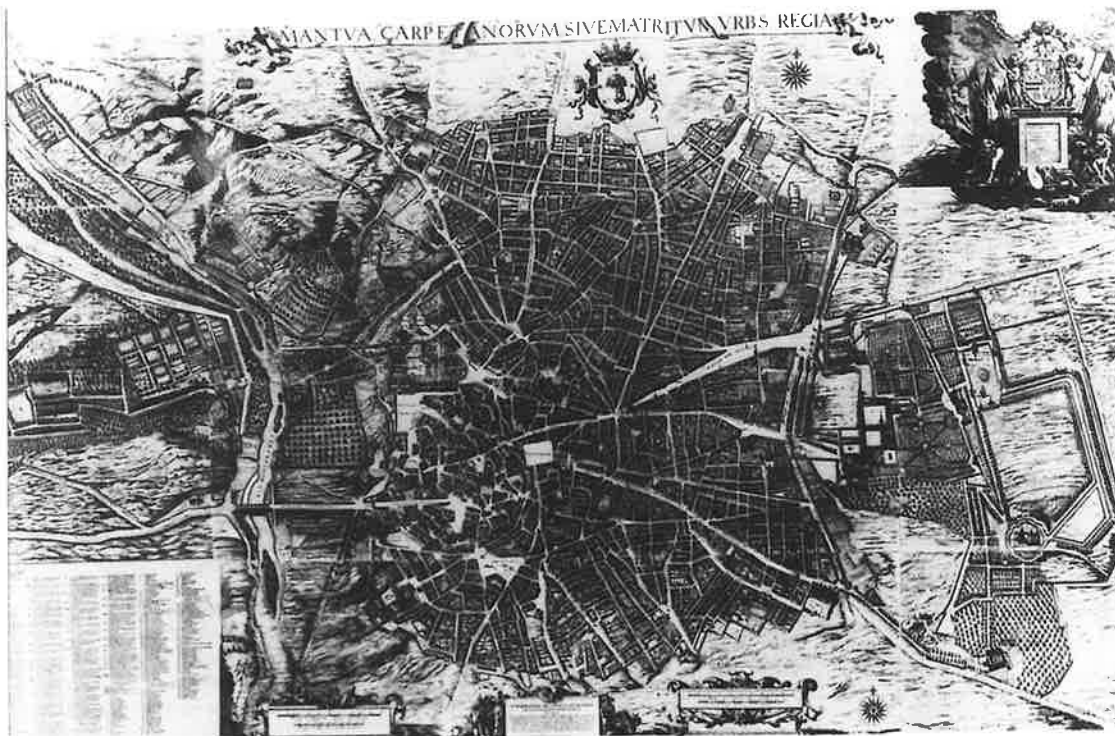
2. Madrid hacia 1635

Plano Histórico nº: 02:

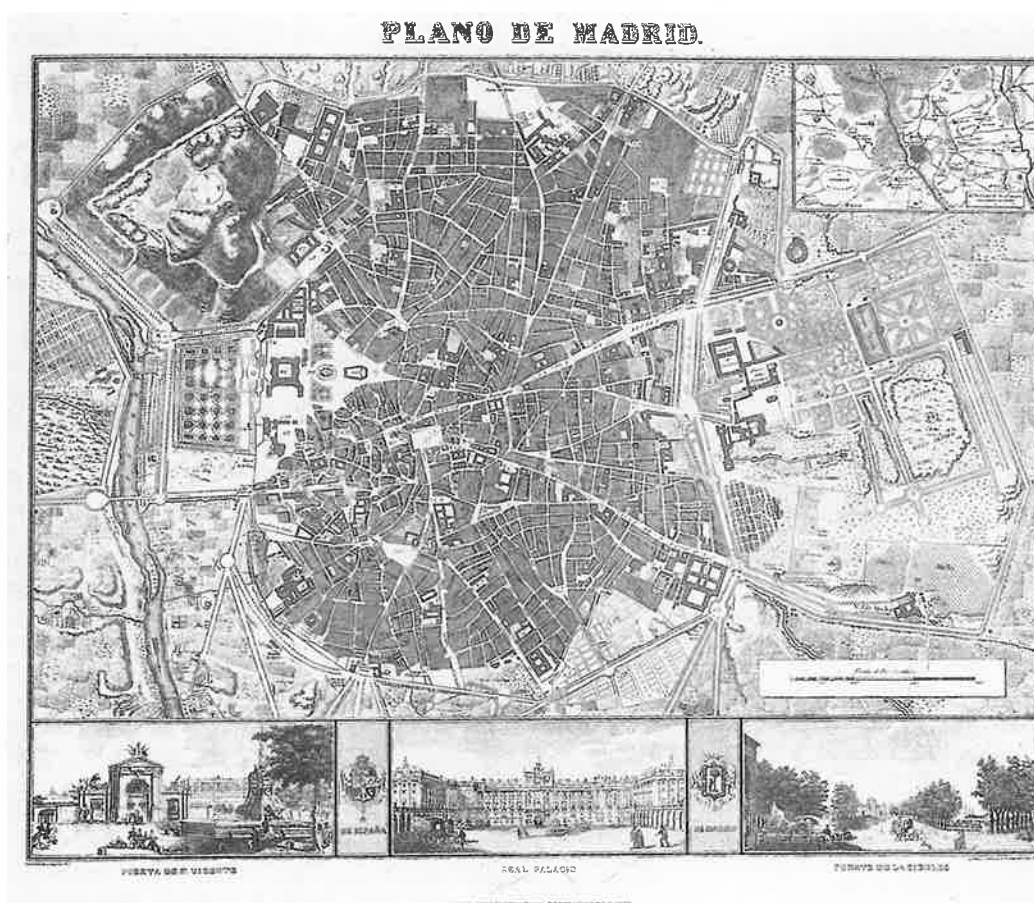
Fuente: COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID. COAM. Cartografía Básica de la Ciudad de Madrid. Planos Históricos, topográficos y parcelarios de los siglos XVII, XVIII, XIX y XX.



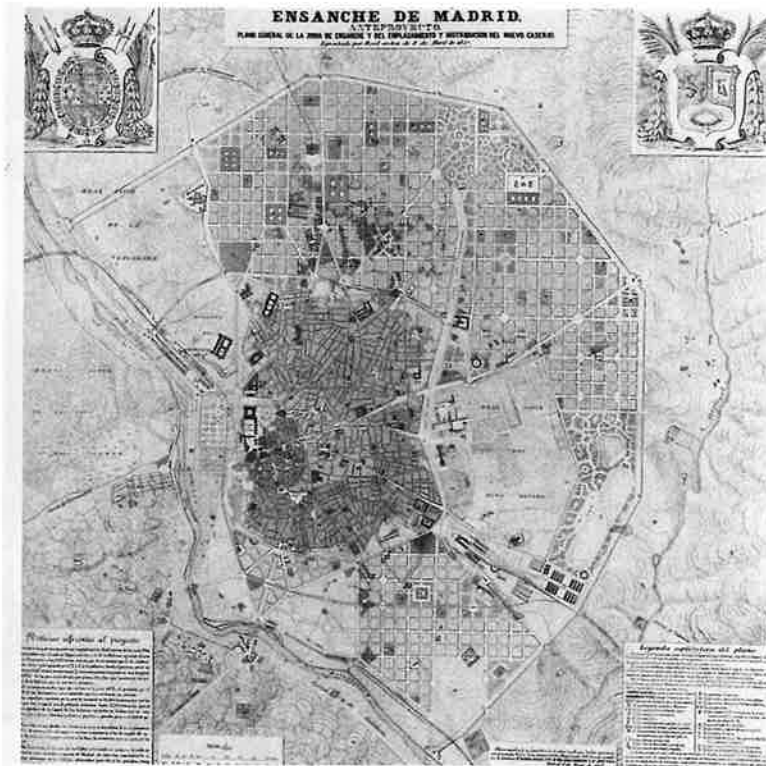
3. Madrid, Corte de los Reyes Católicos. F. Wit, 1635



4. Plano topográfico. Pedro Texeira, 1656



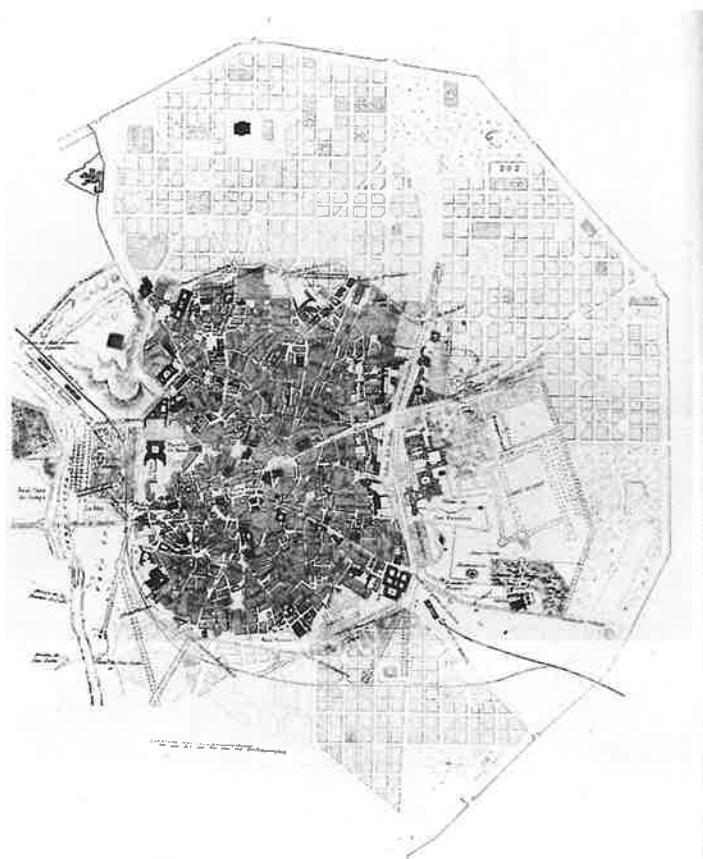
5. Madrid. P. M. López, 1846



Ensanche de Madrid. Anteproyecto 1859. Carlos M.<sup>a</sup> de Castro. Disposiciones de las manzanas y perfiles del Ensanche. 1/12.500

6. Ensanche de Madrid. Anteproyecto de Carlos María Castro, 1859

7. Ensanche de Madrid, 1867

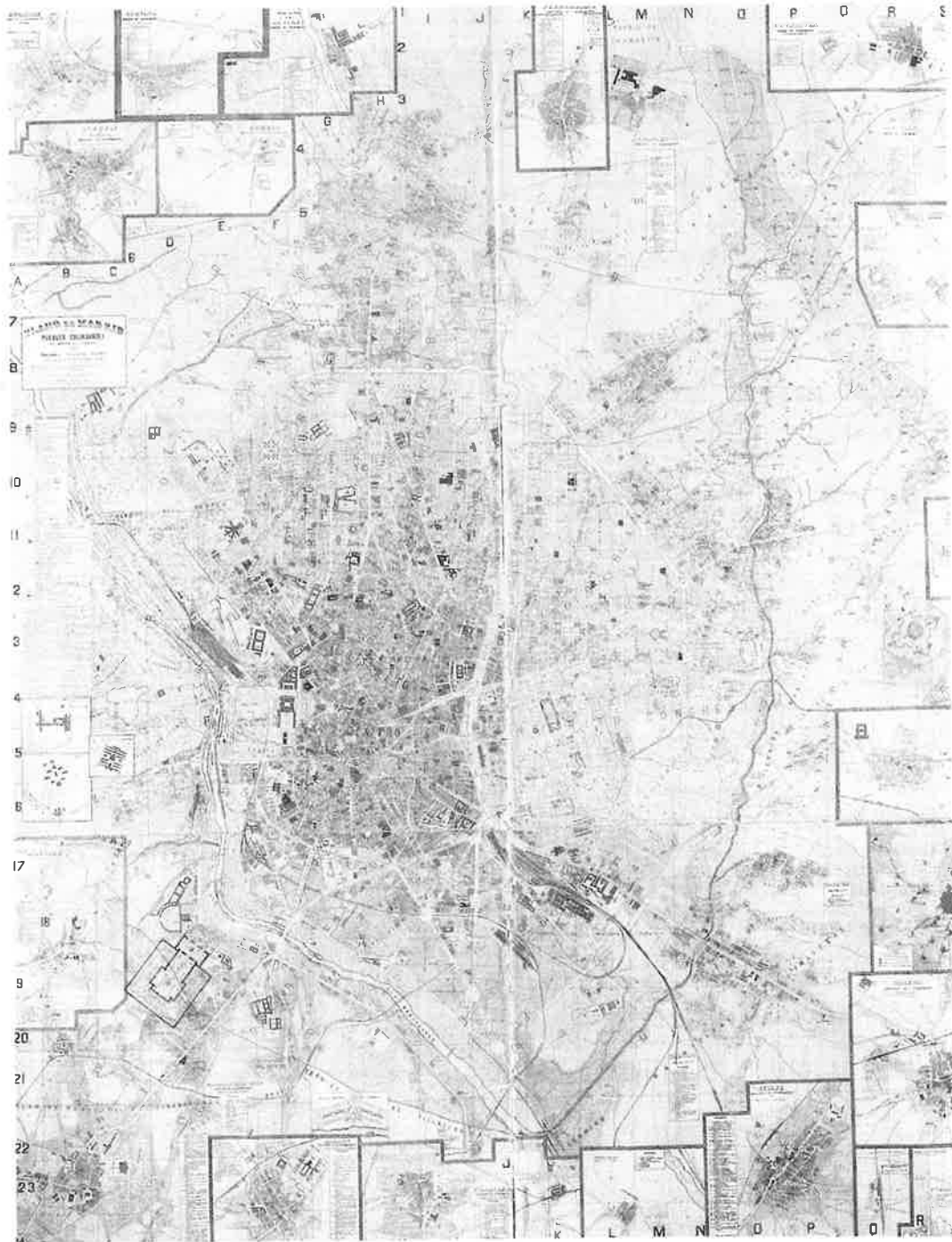


Plano ensanche de Madrid. Gota completa del viajero en Madrid. 1867



Madrid 1900. Autor alemán desconocido. 1/50.000

8. Madrid 1900. Anónimo



Plano de Madrid y pueblos colindantes. 1902. F. Cañada López. 1/7.500

9. Madrid y cercanías. 1902

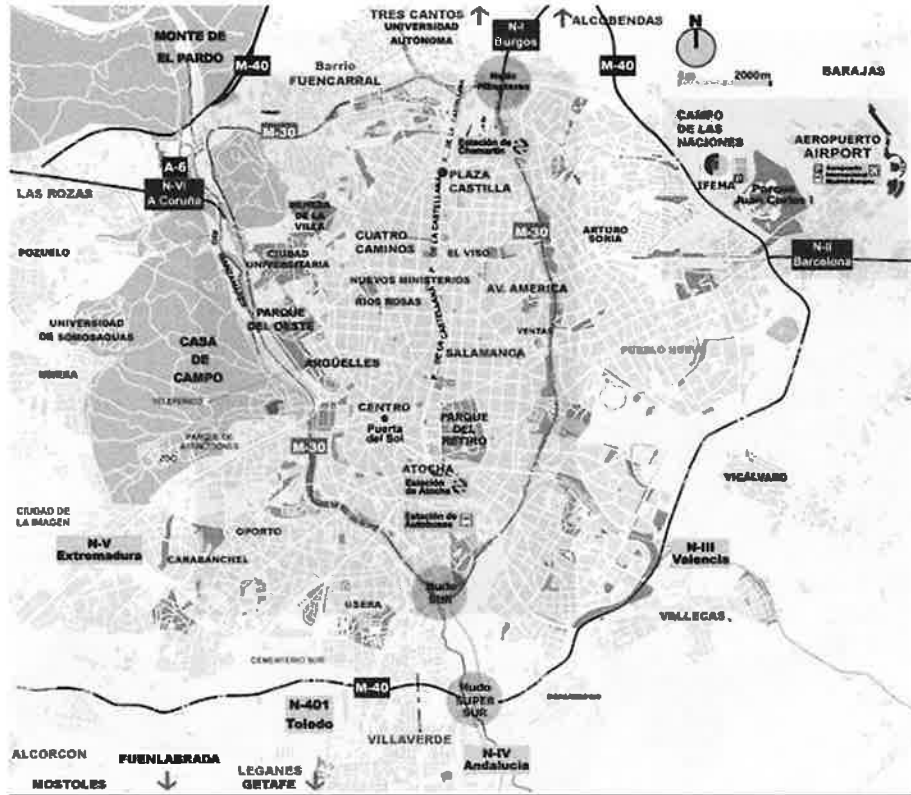


Plan General de 1985. División básica del territorio para su desarrollo

10. Madrid. Plan General de 1985 y división del territorio



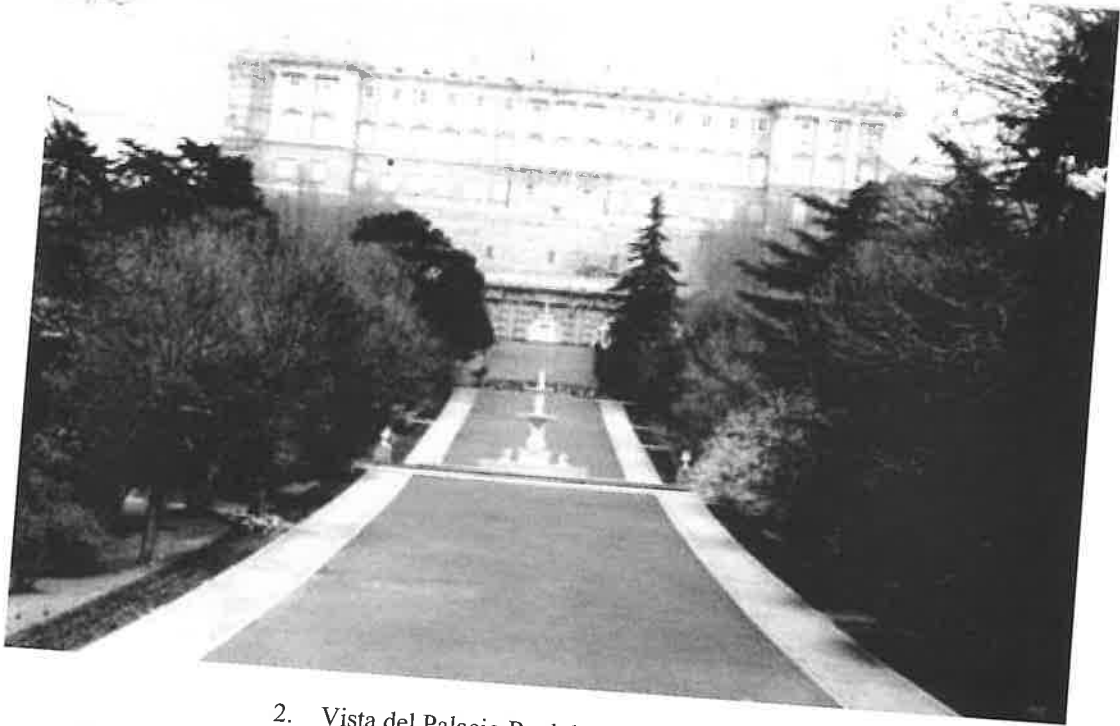
## 11. Plano de accesos



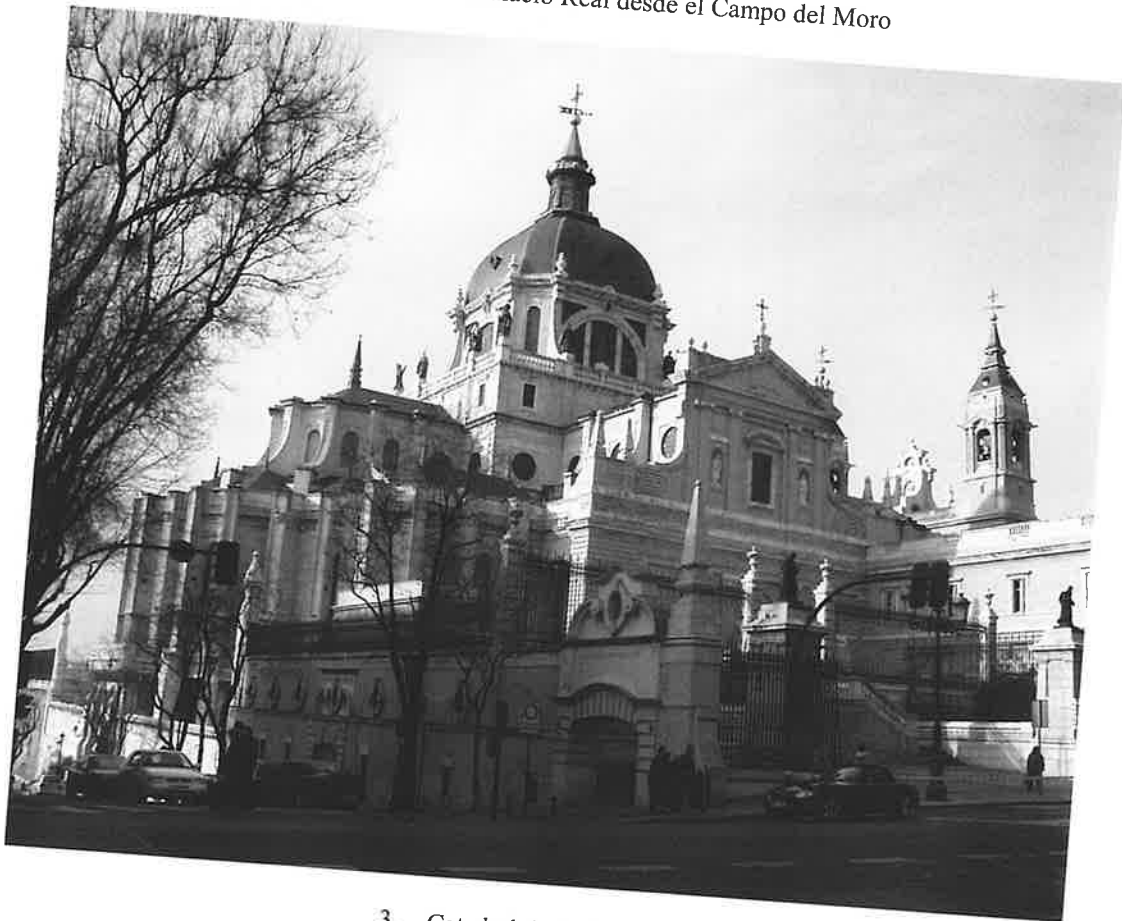
## 12. Fotografias



1. Palacio Real. Plaza de la Armería



2. Vista del Palacio Real desde el Campo del Moro



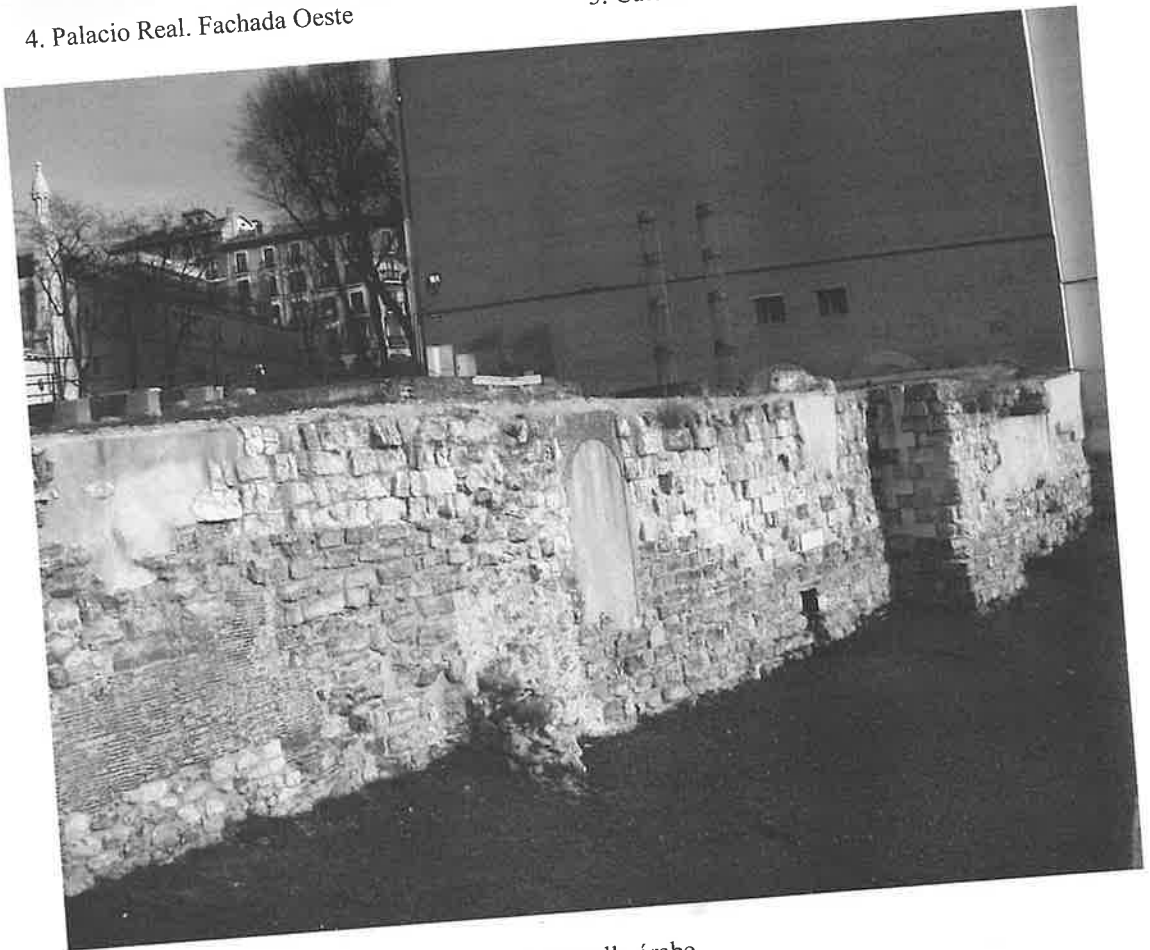
3. Catedral de la Almudena



4. Palacio Real. Fachada Oeste



5. Catedral de la Almudena. Fachada Oeste



6. Muralla árabe



7. Plaza de Oriente



8. Plaza de Oriente. Teatro Real



9. Plaza de la Villa



10. Ayuntamiento. Plaza de la Villa



11. Plaza Mayor



12. Plaza Mayor



13. Plaza Mayor. Casa de la Panadería



14 y 15. Puerta del Sol



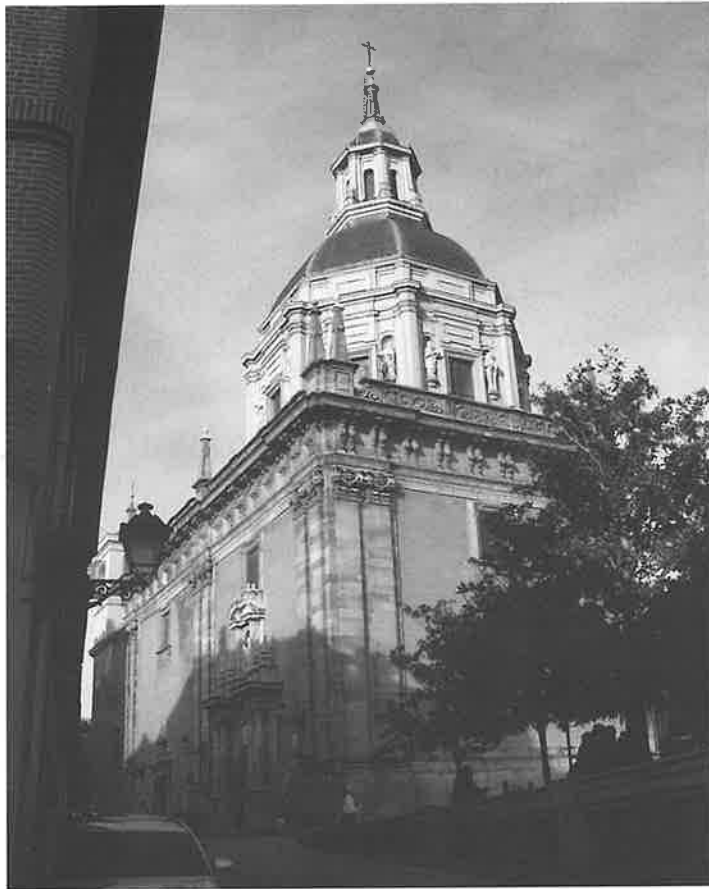




16. Plaza de la Paja. Madrid de los Austrias



17. San Francisco el Grande



18 y 19. Iglesia de San Andrés. Madrid de los Austrias





20. Gran Vía



21 y 22. Barrio de Salamanca y Calle de Serrano. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Madrid





23. Torre de Madrid y Edificio España. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Madrid

#### FUENTES DE PLANOS Y FOTOS:

- Plano de accesos: [www.softguides.com](http://www.softguides.com)
- Planos Históricos nº: 01, 03, 04:  
Fuente: CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA Crecimiento Histórico de Madrid., Comunidad de Madrid, p.11, Madrid, 1991
- Planos Históricos nº: 00, 04, 05, 06:  
Fuente, DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO. CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL. Los planes de ordenación urbana de Madrid. Madrid, 1990.
- Plano Histórico nº: 02:  
Fuente: COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID. COAM. Cartografía Básica de la Ciudad de Madrid. Planos Históricos, topográficos y parcelarios de los siglos XVII, XVIII, XIX y XX.
- Fotografías nº: 06, 21, 22 Y 23:  
Fuente, GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
- Fotografías nº: 01, 02, 03, 05, 07, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20: Fuente, LA AUTORA

#### 10. Notas

<sup>1</sup> Ambos aspectos implicaban arbitrar la rivalidad entre Toledo y Valladolid, se ponían a salvo los vínculos semif feudales que restaban poder al absolutismo del Rey.

<sup>2</sup> Desde Sevilla y Cádiz se establecería el puente de las mercancías europeas hacia América y los productos coloniales hacia Europa.

Sevilla (mediados s. XVI): centro de distribución y enlace del tráfico de las Indias con la agricultura andaluza y la industria textil castellana; (s. XVII): Sevilla y Cádiz se transformarían en prácticamente “cámaras de compensación entre el imperio español y Europa”(Ringrose D.). manteniendo las relaciones entre estos puertos y aprovisionando a las flotas.

<sup>3</sup> Escasas referencias en cuanto al mejoramiento de las comunicaciones durante el reinado de Felipe II- Se trataría de una red caminera de tierra, densa, (por la que llegarían a Madrid y Toledo diversos productos como pan, áridos, la piedra, carbón, madera, etc.

<sup>4</sup> atravesado por varios arroyos (el de Getafe, Overa,...) por Getafe e Illescas

<sup>5</sup> Ringrose, David. Los Transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850), Madrid, 1972

<sup>6</sup> Los caminos hasta ese momento al ser de tierra no se encontraban preparados para el tránsito de carretas pesadas. Pese a ello habría un tráfico activo entre las provincias y la corte, (Guía de caminos de 1767).

<sup>7</sup> su mantenimiento se hacía con el sobrante del 1% de la plata procedente de Indias(art. 45 del reglamento de 1778).

<sup>8</sup> En el que se pagarían 3 reales por cada par de ruedas y 4 cuartos por caballería suelta y dos por persona.

<sup>9</sup> Aranjuez, Tembleque, Villarta, Manzanares, venta de las Virtudes, después de Valdepeñas, Santa Elena, Bailén, Villa del Río, Córdoba, Écija, Marchena, Cabezas de San Juan, Jerez de la Frontera y Cádiz.

<sup>10</sup> Razón por la cual los géneros y las mercancías aumentaban su precio de venta. Entre 1750 y 1850, la capacidad de carga se la estimaría en aproximadamente 40 arrobas para los carros y 10 para las caballerías (El sistema de transportes en España 1750-1850. Vol.1,p.77.)

<sup>11</sup> Antonio Bullón Ramírez. Evolución y estado de la población de Madrid. Madrid, 1964 I.E.A.L.

<sup>12</sup> Censos de población de España. Poblaciones de hecho. INE.

<sup>13</sup> Reforma recién sería aprobada por decreto en 1861, división de los terrenos en 1847 y en 1850 adjudicación a sus nuevos dueños.

<sup>14</sup> La Plaza de la Opera integraba diez manzanas enteras, tres parciales, trece calles, alguna otra en parte y seis plazuelas. La plaza de Ramales también estaba incluida en la ordenación del conjunto y ocupaba una manzana derribada por orden de J. Bonaparte. Existía la plaza de San Juan con el templo de Sanjuán Bautista que fue Parroquia del Palacio hasta 1639. La iglesia fue demolida conjuntamente con la manzana y se abrieron algunas las calles como la de Requena, quedando configurada la plaza actual. La Plaza de la Encarnación, también producto de los derribos de posesiones del convento, se encuentra el convento de la Encarnación, con una iglesia proyectada y construida por el arquitecto Juan Gómez de Mora en 1610.

<sup>15</sup> Los monasterios de San Francisco, San Martín y Santo Domingo de la Calzada generarán los arrabales del mismo nombre, situados en las plazas de San Francisco, Descalzas (San Martín) y Santo Domingo.

<sup>16</sup> Formada a consecuencia del ensanche de la Costanilla de San Andrés.

<sup>17</sup> Crecimiento Histórico de Madrid. Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda, Comunidad de Madrid, p.11, Madrid, 1991

<sup>18</sup> Se superaron los límites medievales: Puerta de Santo Domingo, Sol, Antón Martín y La Latina, derramándose en todas las direcciones: hacia el norte hasta las puertas de Conde Duque y Santa Bárbara; al este hasta el Retiro; al sur hasta la Puerta de Toledo, Embajadores y Atocha; en el oeste se abre la Puerta de San Vicente con acceso al Manzanares desde el palacio.

<sup>19</sup> Las casas por lo general eran de dos plantas, pero a consecuencia del decreto de Regalía de aposento, (obligación de conceder a los funcionarios y sus familias la planta superior de las viviendas), generó la construcción de casas pequeñas y de una sola planta y así evitar el mencionado decreto. A este tipo de vivienda se la denominó "casas de malicia" y ambos tipos se generalizaron durante los siglos XVII y XVIII.

<sup>20</sup> Año 1620: casas existentes: 9.439, (6.244 de malicia, localización: perímetro exterior de la ciudad, habitadas por clases medias y bajas; 1.470 sujetas a la regalía de aposento, 1.725 no sujetas a impuestos, de dos o mas alturas y ocupadas por burguesía cortesana y clase alta.)

<sup>21</sup> adquiere y amplía los terrenos del actual parque del Retiro.

<sup>22</sup> Las Puertas principales o registros de renta se localizaban en : Alcalá, Atocha, Toledo, Segovia y Bilbao.

Los Portillos o puertas secundarias en : Recoletos, Santa Bárbara, Fuencarral, Conde Duque, San Bernardino, San Vicente, Las Vistillas, Gil Imón, Embajadores y Valencia.

<sup>23</sup> 1750-51: la villa se encontraría delimitada por 557 manzanas.

<sup>24</sup> ( proyecto del Ingeniero Alonso Arce- siglo XVII)

<sup>25</sup> Se mejorarían los caminos que conducen a las residencias reales fuera de Madrid. Se urbanizan y construyen tres grandes avenidas en la zona sur de la ciudad: la se los Olmos, Ocho Hilos y Pontones; estos paseos terminan en Glorietas y también se canaliza el Manzanares.

<sup>26</sup> Se transforma el Paseo del Prado Viejo en el Prado de San Jerónimo, cubriendo su arroyo. - Creó los paseos : de la Florida, el de las Delicias y el de Las Acacias, rondas y glorietas en la zona sur de la ciudad.

<sup>27</sup> palacio de característica intermedia entre el que se construye fuera del recinto urbano y el que se ajustara a la medianería y al casco primitivo.

<sup>28</sup> La Plaza del Comandante de las Morenas frente a la de San Miguel se generó a consecuencia del derribo de una manzana y la definición de nuevas alineaciones (expediente año 1844-45 indicando el estado al momento y el de la propuesta, incluyendo las plantas de las casas y el terreno de la Plaza de Herradores, poniendo énfasis en que las fachadas por este punto guardaran la ajustada proporción con las casas por la calle Mayor. La alineación se aprobaría en 1867 y la demolición se aprueba en 1876.

<sup>29</sup> 1857-1861.- Reforma y ampliación de la plaza de la Puerta del Sol.

<sup>30</sup> Repercusiones de carácter urbano: Demolición de parte de dos manzanas frentistas de la Puerta del Sol, nueva alineación de la calle Carretas; demolición del convento y de unas viviendas de San Felipe el Real. En 1836, se traza una calle por el terreno del ex convento. Terrenos comprados por Santiago Alonso Cordero. 1842 aprobación del proyecto para construir viviendas.

<sup>31</sup> Durante este periodo se sucederían dos ordenamientos constitucionales, la constitución de 1845 y la Constituyente de 1854-56 y tres regímenes políticos (moderados, progresistas y Unión Liberal). Se presentaron numerosas propuestas de la Junta Consultiva de Policía Urbana, Academia de Nobles Artes de San Fernando, José Morer, Pellón y Rodríguez, Peyronnet, Rivero, Lucio del Valle, Dirección Facultativa de Obra, etc.

<sup>32</sup> Motivado por la intensidad de transeúntes y carruajes entre las calles de Alcalá y Carrera de San Jerónimo.

<sup>33</sup> De 1867, es la declaración de utilidad pública de la reforma de alineaciones de 1864, en 1878 son notificadas las expropiaciones y en 1885 se distribuyen los solares.

<sup>34</sup> Consejería De Ordenación Del Territorio, Medio Ambiente Y Vivienda

<sup>35</sup> A partir de su demolición (Salitre, Montealeón, Pozos de Nieve, la Huerta de las Salesas, el Retiro, Príncipe Pío y de la Moncloa), se produjo una rápida explosión demográfica.

<sup>36</sup> “Salitre, Montealeón, Pozos de Nieve, La Huerta de las Salesas, el Retiro, Príncipe Pío y de la Moncloa” Consejería De Ordenación Del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda.

<sup>37</sup> 1863.-Comienzo construcción del barrio de Pozas: 21 inmuebles en 5 manzanas ocupadas por 1500 personas.

<sup>38</sup> 1896.-Ley de Reglamentación de la Construcción de las Grandes Vías.

Plan de urbanización del término municipal de Madrid, sobre la base del ensanche. El Ayuntamiento encomienda el proyecto de ordenación del extrarradio de los núcleos por fuera de las rondas no contempladas por Castro y habida cuenta de su importante crecimiento sin ordenación alguna. El plan propuesto deberá sustentarse en un plan general para Madrid y su término municipal. Se le encomienda a Núñez Granés, que divide a Madrid en cuatro zonas, con ejes de prolongación y límites particulares.

<sup>39</sup> propiedad que merced a la desamortización de 1836 pasa a manos de la señora viuda de Bonaplata. Wen 1862 aparece como propietario del suelo la Sociedad Crédito Mobiliario, versión española del “Credit Mobiliare de París”, entidad adjudicataria de la explotación de los Ferrocarriles del Norte, de la Fábrica de Gas de Madrid.

<sup>40</sup> localizada en los terrenos ocupados por el antiguo palacio de la familia Montealeón, al norte del casco antiguo en un perímetro limítrofe con los terrenos del ensanche y junto a la actual Glorieta de San Bernardo. Se trata del territorio identificado con el barrio Dos de Mayo. En dicho palacio llegó a vivir la reina viuda Isabel de Farnesio, destinándose años más tarde a Cuartel de Artillería, célebre por su actuación en 1808.

En los terrenos de Montealeón su propietario, el señor Montes Cuesta, se comprometía a ceder gratuitamente la superficie de terreno a ocupar por las calles de nueva creación, así como para la creación de la Plaza del Dos de Mayo a cambio (y aquí está la novedad del nuevo pacto) de que el Ayuntamiento se hiciese cargo de los gastos de urbanización (desmontes, alcantarillados, aceras, pavimentados, etc.)

<sup>41</sup> Se carecía de un cuerpo legislativo en cuanto a la creación de calles, solares e infraestructura.

<sup>42</sup> Proyecto de los arquitectos José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio (aprobado en 1904) concediendo al futuro contratista de las obras, la explotación de un tranvía y los solares edificables. La adjudicación de las obras se llevó a cabo por subasta pública pero debido al escaso interés en 1909 la Administración se hará cargo de las obras, pero ese mismo año hubo posibilidad de adjudicar las obras a un banquero francés M. Martín Albert Silver, comenzándose las mismas en 1910, hasta 1923 que se las adjudicó para su continuación a H. Echevarrieta (negociante bilbaíno).

<sup>43</sup> permitió ejecutarlas en el interior de los cascos urbanos para la apertura de grandes vías, afectando a las fincas integradas a la vía y a las localizadas en sus zonas laterales ( Expropiación por bandas).

<sup>44</sup> Se inician los derribos de 312 casas. Comienza la aparición de almacenes-bazares, comercio especializado, bancos, compañías de seguros cines y oficinas.

<sup>45</sup> Convocado por El Ayuntamiento.

<sup>46</sup> En la memoria del concurso Internacional de Ordenación de Madrid, se detallan las reformas urbanas siguientes: enlace de la calle Pi y Maragall con la plaza de Isabel II; construcción del mercado Central de Frutas y Verduras, mercados de los distritos del Hospicio, Chamberí, Pardiñas, Antón Martín y Vallehermoso; mataderos; la construcción del ferrocarril de circunvalación de Madrid (aprobado en 1926) y la estación en Fuencarral; la urbanización de la nueva Plaza de Toros y la construcción de un aeropuerto próximo al término municipal de Barajas.; la prolongación de la Castellana<sup>46</sup> con bloques de vivienda a lo largo de su eje consolidando el crecimiento de la ciudad por la zona norte.

<sup>47</sup> La avenida de la Paz, es el primer cinturón de separación entre el extrarradio y el suburbio. Luego los anillos del Abroñigal al este, y el de la avenida del Manzanares al oeste y el Arroyo de los Pinos al Norte.

El segundo anillo limitaría con los Montes del Pardo, Valdelatas y la Moraleja al norte, la Remisa al oeste, y los arroyos de Butarque y la Gavia al sur; en la zona este limitaría con Almodóvar, San Cristóbal (Vicálvaro). El tercer anillo iría por los Montes del Pardo y Viñuelas al norte, el río Guadarrama al oeste, el Arroyo al sur y el río Jarama al este.

<sup>48</sup> Aravaca, Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Vallecas, Vicálvaro.

<sup>49</sup> Aravaca, Barajas, Canillas, Canillejas, Chamartín de la Rosa, Fuencarral, Hortaleza, El Pardo, Vallecas, Vicalvaro, Villaverde, Carabanchel Alto y Carabanchel Bajo.

<sup>50</sup> Importantísimo crecimiento demográfico, superior al 100 por 100, en los Municipios de Alcobendas, Alcorcón, Coslada, Getafe, Leganés, San Fernando de Henares y San Sebastián de los Reyes.

<sup>51</sup> el residencial por el de zonas comerciales y oficinas. Las industrias en función de su tipología.

<sup>52</sup> como Alcobendas, Alcorcón, Coslada, Getafe, Leganés, San Fernando de Henares y San Sebastián de los Reyes, que en la década 1960-70 alcanzan un crecimiento superior al 100%. En ese momento se inicia el fenómeno de la segunda vivienda en la Sierra.

<sup>53</sup> Mostoles, Fuenlabrada y Parla.

<sup>54</sup> Madrid y su provincia poseen asentamientos humanos de los periodos paleolítico (industrias líticas y de animales domésticos en los yacimientos del Cerro de San Isidro y terrazas de los ríos Jarama); del periodo neolítico (Yacimientos de las Mercedes, Cerro Negro, Casa de Campo, Tejar de Don Joaquín, entre otros); del periodo del bronce y del hierro (cerámica pintada celtibérica, siglo. V a. C.); del periodo Romano, formando parte de la región Carpetania junto con Guadalajara, Cuenca, parte de la de la provincia de Ciudad Real y la mayor parte de Toledo, así como las vías romanas y los yacimientos de este periodo, en la Casa de Campo, Aranjuez, Las Ventas, Cuatro Vientos, Alcalá de Henares, etc.; el periodo visigodo asentados fundamentalmente en el centro de la región, con Toledo como núcleo principal.

<sup>55</sup> Pobreza del suelo, del subsuelo, carencia de materias primas y de fuentes de energía.

<sup>56</sup> Se verificarían en el año 1636, 58 gremios

<sup>57</sup> en el Hospicio General

<sup>58</sup> en La Granja

<sup>59</sup> en el Buen Retiro.

<sup>60</sup> que inició el alumbrado público en 1850.

<sup>61</sup> que incluían las alineaciones de las calles Segovia, Atocha y principalmente la calle Mayor.

<sup>62</sup> Producto de los legados y fundaciones provenientes de la corona y la nobleza.

<sup>63</sup> Demolida en 1868 para el ensanche proyectado por Carlos María de Castro.

<sup>64</sup> Población conformada por cortesanos, criados, militares, clérigos, escribientes, mendigos y provincianos vinculados al poder.

<sup>65</sup> Felipe V (1700-46): creó los Palacios y jardines de la Granja y Aranjuez, al pie de las Sierras de San Ildefonso.

<sup>66</sup> Según las descripciones, la ciudad estaría conformada por una masa de casas sin ornato exterior, de calles estrechas, con muy reducida infraestructura de servicios de alcantarillado, luz y limpieza con el consecuente desorden y abandono en sus calles.

<sup>67</sup> "Madrid antes de esta desamortización contaba con 34 conventos de religiosos y 31 de religiosas. De los 34 conventos de religiosos fueron demolidos 10 y en su lugar se construyeron edificios públicos o privados o se urbanizaron para plazas, doce de ellos se cedieron para otros usos, 5 se vendieron a particulares, 5 se devolvieron por derecho de reversión.

De los 31 de religiosas, 18 se mantuvieron ocupadas por ellas, 7 fueron demolidos, 2 cambiaron de uso y el resto les fue devuelto". (Guía de Madrid, Colegio de Arquitectos.)

<sup>68</sup> Mesonero Romanos en 1846 presenta en su "Plan Conjunto del casco urbano de Madrid", una zonificación que Castro tomaría en cuenta en su plan de ensanche.

<sup>69</sup> Consejería De Ordenación Del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda.

<sup>70</sup> Consejería De Ordenación Del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda.

<sup>71</sup> Consejería De Ordenación Del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda.

<sup>72</sup> Fernández de los Ríos, en su Guía de Madrid ... "en la época de José Bonaparte, en 1811, con el derribo de varias manzanas que comprendían los conventos de San Gil y Santa Clara, la parroquia de San Juan, la Biblioteca, el Jardín de la Priora y 56 casas, conjunto de vulgares construcciones que apenas dejaban espacio entre el Palacio y ellas; malogrado el proyecto de Bonaparte que consistía en formar en aquel sitio una gran plaza, punto de partida de un boulevard en cuyo eje extremo resultará el Arco de Alcalá."

<sup>73</sup> seis manzanas emplazadas simétricamente y a la misma distancia del eje del palacio y del teatro.



ICOMOS

**CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS**

**Trabajo presentado por: José María García de Miguel**

**POBLACIONES HISTÓRICAS MINERAS EN EL CAMINO REAL. ALMADÉN. ESPAÑA**

**INTRODUCCIÓN**

La conservación del Patrimonio Cultural no es una preocupación reciente. Sin embargo, los grandes cambios que se han vivido a escala mundial en los últimos años del siglo pasado han generado nuevos factores que es necesario tener en cuenta en esta labor. Así, por ejemplo, al haberse mejorado los sistemas de comunicación y de transporte, el turismo se ha convertido en la actividad con mayor crecimiento a escala global, dando lugar a lo que se ha llamado “turismo de masas”. El turismo, en sí mismo, es una actividad de singular importancia económica, en especial para España, que cuenta con un ingente patrimonio y que tiene en él su principal industria. Sin embargo, así como esta actividad es un factor para el desarrollo, también constituye un riesgo para la conservación. Inclusive el denominado “Turismo Cultural”, que hace suponer que la inquietud por el conocimiento de la cultura y sus manifestaciones podría implicar un respeto hacia éstas, constituye un grave riesgo si no está correctamente planificado.

Nuestro siglo se caracteriza por disponer de poderosos medios técnicos, desarrollados en los últimos lustros del Siglo XX y potenciados con nuevos descubrimientos y avances recientísimos. La incorporación de dichos medios durante el siglo pasado se ha realizado muchas veces de manera indiscriminada e insensible hacia los bienes del Patrimonio Cultural.

La situación ha llegado a tal grado que se afirma que el Siglo XX ha sido el más destructor de los bienes culturales y naturales de cuantos le precedieron. Lamentablemente, en nuestros días, la tendencia sigue siendo la misma. Por ello, se requieren estrategias para revertir este proceso y lograr compatibilizar de manera armoniosa la conservación de la autenticidad histórica, los conocimientos, técnicas y materiales tradicionales, con su uso social adecuado y sostenible.

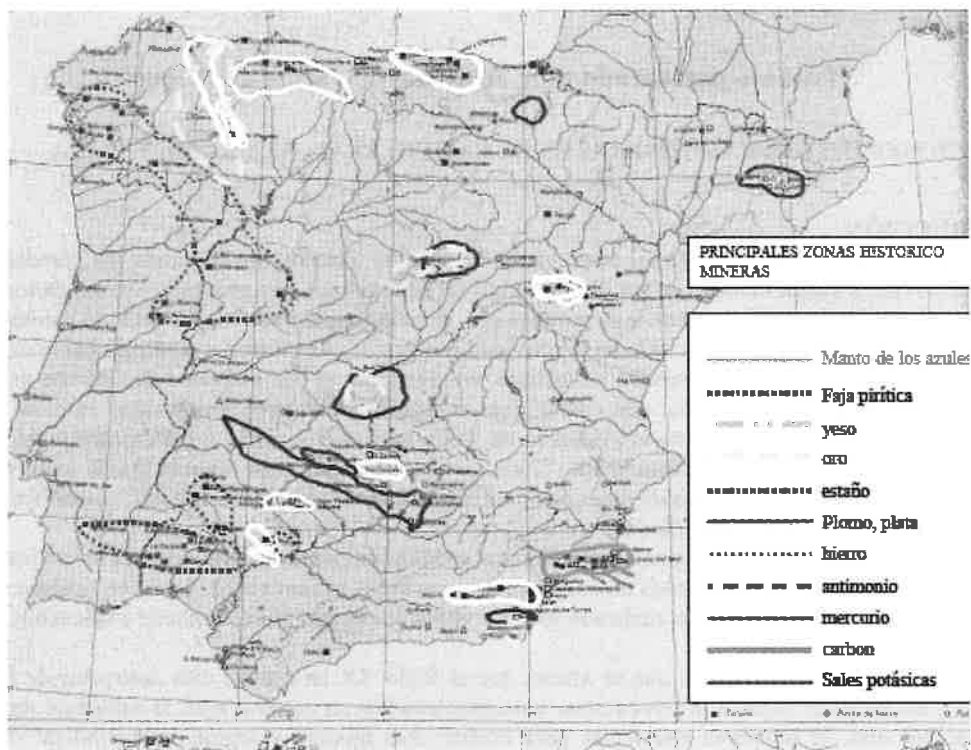
Ante la disparidad de criterios de actuación frente a este y otros problemas que afectan a la conservación del Patrimonio, la comunidad internacional, a través de la UNESCO, ha venido y viene creando normas y doctrina expresadas en distintas convenciones y recomendaciones. A ello hay que agregar la labor de otras organizaciones especializadas, como es el caso del ICOMOS, que han elaborado numerosas cartas internacionales con principios para el tratamiento adecuado de los bienes del Patrimonio Cultural.

La situación del patrimonio histórico minero, en el contexto antes explicado, es especialmente frágil y vulnerable. Esto se debe a que, mientras que el camino para conservar el patrimonio arquitectónico se ha iniciado hace bastante tiempo –como puede apreciarse en el hecho de ser numerosos los bienes de esta naturaleza inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial-, la preocupación por la conservación del patrimonio industrial en general, y del patrimonio minero en especial, es bastante novedosa. Este Patrimonio forma igualmente parte de nuestra historia y raíces. Sin embargo, por ser en general más reciente, viene siendo menos respetado.

A lo anterior hay que agregar que el patrimonio industrial se suele ubicar en entornos urbanos sometidos a una creciente presión especulativa, consecuencia del crecimiento de las ciudades y del incremento en el valor de los terrenos que este proceso implica. Como consecuencia de ello, la destrucción viene siendo muy rápida. Conscientes de esta preocupación, de la trascendencia e importancia del ingente patrimonio minero hispano, de la necesidad de potenciar el desarrollo turístico de las zonas mineras socialmente deprimidas y de compatibilizar este desarrollo con la preservación en su integridad, autenticidad y singularidad de estos



bienes, la UNESCO, en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid e ICOMOS (ESPAÑA), han creado recientemente la Cátedra UNESCO – ICOMOS (ESPAÑA) de Patrimonio Minero, Industrial e Histórico . Cultural, dentro de esa Universidad. Dada la íntima relación existente (tal como se expresa en los siguientes apartados) entre del Patrimonio Minero Español, ya de por si suficientemente extenso y significativo a nivel global, con el desarrollado en América a raíz del descubrimiento, la Cátedra citada, tomará como un objetivo prioritario el abordar conjuntamente el patrimonio minero iberoamericano. A tal fin, existen precedentes a través de un proyecto en curso de Inventariado del Patrimonio Minero Hispano, desarrollado a través del Comité Español y el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales, ambos de ICOMOS, con la financiación y el apoyo del Ministerio de Cultura de España, que ahora resultará potenciado con la creación de la Cátedra citada.



Para ilustrar brevemente tanto la importancia en si del patrimonio minero español, como de su correspondencia con el americano, se examinará el desarrollo histórico del mismo en las líneas que siguen. De una manera formal se podrían distinguir tres etapas:

***Etapa precolombina***

Desde el comienzo de la historia, España ha sido cuna de culturas y comunidades desarrolladas alrededor de la actividad minera. La UNESCO ha reconocido recientemente la singularidad de las actividades mineras romanas realizadas en LAS MEDULAS, (León), al incluir este bien cultural en la Lista del Patrimonio Mundial. Sin embargo, la historia de la minería no se limita, ni mucho menos, a esta zona ni a este período. Las labores mineras aparecen extendidas prácticamente a lo largo de toda nuestra geografía y no sólo corresponden al periodo romano.

Los rastros más antiguos se remontan al paleolítico y se encuentran ligados al uso de piedra en construcciones y barros en argamasas, así como a la fabricación de utensilios y herramientas en ese material. Los antecedentes de la minería de minerales metálicos comienza con su uso en pigmentos para decoración de pinturas rupestres y cerámica.

Las extracciones más antiguas ligadas ya a la obtención de metales se localizan en el suroeste (cobre y metales preciosos en Huelva) y en el sureste (plata en Almería, durante el tercer milenio a. C. Meseguer Pardo, ingeniero de minas, atribuye a las culturas Cromagnon y Furgu, los instrumentos y restos humanos descubiertos en las minas de cobre del Aramo (Asturias), Cerro Muriano (Córdoba) y Riotinto (Huelva).

Posteriormente se configuraron importantes culturas e intercambios culturales a través del asentamiento de tartesios y fenicios. Al parecer los tartesios eran explotadores, mientras que los fenicios, ubicados en la costa de Cádiz se encargaban de la comercialización de los minerales.

Los principales vestigios de estas explotaciones se encuentran en la Faja Pirítica (Huelva y Sevilla), aunque también se han citado en distintos lugares de Córdoba y aún se ha llegado a afirmar que se extraía el estaño de regiones mucho más al norte, dentro de la zona granítica al oeste de la Península Ibérica. Además de estaño para la obtención de bronce, también debieron ser objeto de explotación el cobre y los metales preciosos.

Los Helenos resultan, asimismo, atraídos por las riquezas minerales de la Península Ibérica ubicándose en las zonas mineras del sureste, fundamentalmente en la costa almeriense y granadina, llegando a internarse hasta Jaén (zona filoniana de plomo de Linares – La Carolina) y Córdoba (Cerro Muriano y los Pedroches). Al igual que para los fenicios, el interés se centra en el estaño, cobre y metales preciosos.

La decadencia de la influencia de tartesios y fenicios, se pudo producir tanto por el poderío militar de Cartago, como por la depresión del mercado de bronce a favor del hierro. Es este metal el preferentemente explotado por la expansión cartaginense, junto con la plata, necesaria para la financiación de las campañas bélicas y el plomo que acompaña a ese metal en los yacimientos de Córdoba y Jaén.

En el período romano, la minería hispana alcanzó una época de máximo esplendor al extenderse a toda la Península y desarrollar una importante tecnología y estructura cultural alrededor de la actividad minera. Aunque prácticamente se puede afirmar que no existe en España, yacimiento de oro o plata que no haya sido explotado por los romanos, las labores más importantes se ubicaron en Las Médulas (León) Cerro Muriano (Córdoba), distrito minero de Linares – La Carolina (Jaén) y Faja Pirítica (sureste de la Península Ibérica). En el laboreo de los metales se practicaron galerías con sistemas de entibación similares a los existentes a principios del siglo XX, y se construyeron numerosas obras de ingeniería civil tales como presas, muros de contención, bóvedas, etc. De esta época data la primera legislación en materia de minería. En la prospección reciente de minerales auríferos se ha llegado a afirmar que se pueden descartar las zonas en las que no existan labores mineras romanas, atribuyendo una alta capacidad a esa civilización para el descubrimiento de esos minerales. De hecho, y a pesar de ser España un país especialmente rico en ese precioso metal, no se han descubierto yacimientos significativos en los que los romanos no hubieran ya dejado su impronta. Por otro lado, la propia denominación de Cerro Muriano procede de Sextus Marius, propietario de las minas de Córdoba, de cuyo nombre deriva el de Sierra Morena por deformación popular.

A partir de la caída del imperio romano, decae la actividad minera ya que el polo cultural se desplaza hacia el mundo árabe, fundamentalmente agricultor, explotándose casi en exclusiva y por su extraordinaria riqueza la Mina de Almadén. A los árabes debe Almadén su nombre (alma daniy yun, "la mina" o "el mineral"), y es allí donde, según el historiador Al-Edrisi *más de mil obreros llegaron a tener explotando las minas y enviando el mercurio a todo el mundo.*

### **Etapa colombina**

A partir del descubrimiento de América, y con el empobrecimiento de la minería en España tras la concesión de cédulas feudales en la Edad Media, el centro de interés de la minería hispana se desplaza al Nuevo Mundo. El Camino Real, que vertebró todos los nuevos territorios con la metrópoli peninsular, se configura, sobre todo en un primer momento, siguiendo las rutas usadas en la búsqueda y explotación de metales preciosos en América. El afán por descubrir estos valiosos elementos dio origen a mitos tales, como el de El Dorado, que impulsaron la exploración de nuevos territorios. Estos mitos fueron inclusive causa de denominaciones basadas en quimeras, como la del Río de la Plata.

El impulso de la búsqueda de minerales preciosos alcanzó todo el continente. En el norte, la exploración se realizó por mar, a través de la costa, hasta Alaska; y, por tierra, el Camino Real siguió rutas mineras que atravesaron México y se adentraron en los actuales Estados Unidos, penetrando más arriba de Denver.

Para la extracción por amalgamación de los metales preciosos se utilizó el mercurio de Almadén, que fue llevado a América, junto con los útiles y herramientas necesarias para la explotación de las minas. Alrededor de este tráfico minero se desarrolló uno de los más importantes itinerarios culturales que han existido en la historia de la humanidad, que abarcaba no solo España y América, sino todo el tráfico comercial y cultural con Asia a través del galeón de Manila.

Si se admite la búsqueda de metales preciosos como uno de los más importantes motores de la exploración y colonización de América, entonces hay que tomar Almadén, fuente del mercurio para extraerlos, como el origen del mismo.

Comprendiendo la importancia histórica del Camino Real adquieren significación elementos singulares materiales como Panamá Vieja (centro del tráfico entre el Mar Caribe y el Pacífico que, recientemente, solicitó su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial pero que, aislada de Camino Real, no encuentra

entidad suficiente para ello); fortificaciones como Cartagena de Indias, Portobelo, San Lorenzo, etc., que protegían el tráfico de metales preciosos frente a corsarios y piratas, etc.

### ***Etapa postcolombina***

Esta etapa abarca prácticamente desde la pérdida de las colonias hasta la gran crisis internacional de la minería metálica, en la segunda mitad del siglo XX. En su seno se configura el nacimiento, desarrollo y muerte de las grandes zonas mineras industriales de nuestro país.

Entre las más importantes de ellas aparecen la cuenca asturiana del carbón, la leonesa y palentina en el norte, las de Puertollano, Peñarroya y Villanueva del Río en el sur, la de Utrillas (Teruel) en el este, todas ellas testigos de fuertes convulsiones sociales durante los siglos XIX y XX, cuyo desarrollo se aproxima, sincrónicamente, con el devenir europeo.

También es muy significativa, en este estadio, la minería metálica, siendo de destacar las minas de plomo de Linares (primera sede de la fábrica de moneda y timbre), Castuera, Valle de Alcudia, Sierra Almagreda y Cartagena. Todas ellas influyeron poderosamente en la historia de nuestro país, dejando testimonios culturales diversos a través del cante, los oficios y las formas de vida.

Cabe citar también la revitalización de la Faja Pirítica, dedicada, como su nombre indica, a la extracción de pirita (base para la fabricación de ácido sulfúrico, fundamento de la industria química en una época), junto a la más tradicional explotación de cobre y metales preciosos. El método de explotación, consistente en quemar las parvas de mineral, dio lugar a la famosa Ley de Humos de Huelva, tras la fuerte reacción social generada en su contra. También son de notar las inmigraciones que tuvieron lugar hacia esta zona, desde Inglaterra y Alemania.

Corresponde a esta etapa la creación de una de las primeras escuelas de ingeniería en el mundo. Nos referimos a la de Almadén, fundada durante el siglo XVIII, siguiendo el modelo de la de Freiberg (que fue la primera). En esta misma localidad se establecieron medidas de protección para los mineros, mediante el sistema de trabajo por semanas, con el objetivo de prevenir la alta toxicidad del mercurio. Posteriormente se estableció la zona de la cárcel para reos destinados al trabajo en la mina.

Cabría añadir, en este epígrafe, la importante industria del hierro desarrollada en las zonas de Ponferrada (León), Cala (Sevilla y Badajoz), Alquife (Granada), Vizcaya, y Ojos Negros (Teruel), alrededor de la que se configura un interesante patrimonio industrial. Se dio lugar así, a los Altos Hornos de Avilés, Bilbao y Sagunto. En la etapa autárquica, bajo el gobierno del General Franco, se ponen en explotación las pizarras bituminosas de Puertollano para responder al bloqueo internacional al suministro de petróleo. También es de este período la minería del wolframio, en Galicia y otras regiones del oeste peninsular, que tuvo tanta significación histórica en la Segunda Guerra Mundial. Cabe citar además la minería de la plata, mineral extraído de lugares como Guadalcanal (Sevilla) e Hiendelaencina (Guadalajara), que tuvieron trascendencia y repercusión en todo el mundo.

La población ubicada en las áreas de influencia de la industria minera desarrolló usos, costumbres y flujos culturales que encuentran su vitalidad y potencial en la extracción de las riquezas del subsuelo. Lamentablemente, la mayor parte de estas regiones se encuentran ubicadas en zonas que, al margen de la actividad minera, ofrecen pocas posibilidades, de tal forma que la crisis de la minería y el cierre sucesivo de las explotaciones las coloca en una situación social muy difícil.

Forman parte de nuestra historia reciente los problemas sociales de las cuencas del carbón, la pirita y el mercurio (cuya toxicidad ha llevado a su sustitución en la mayor parte de sus aplicaciones). La población de estas zonas no tiene más opción que dedicarse a actividades económicas diferentes cuando esto es posible, vivir de subvenciones, o emigrar. Una alternativa a la situación descrita se enmarca en las iniciativas para poner en marcha la explotación turística de la antigua infraestructura minera. Cabe citar ejemplos como el del Museo y Ferrocarril Minero de Riotinto.

Muchas de estas iniciativas se encuentran todavía en un estadio inicial, y necesitan ser encauzadas para compatibilizar su uso sostenible, que podría lograrse a través de actividades turísticas, con la conservación del patrimonio de acuerdo con los principios consagrados en documentos técnicos y convenciones internacionales. El patrimonio de otras regiones, donde no se han planteado este tipo de soluciones, se halla en peor situación. Constituye un buen ejemplo de ello el caso del patrimonio minero derivado de la Mina de Alquife, en Granada, que se ha estado vendiendo como chatarra.

El patrimonio industrial de transformación, derivado de la industria minera, se encuentra también en una situación muy vulnerable, al hallarse en entornos urbanos sometidos a fuertes presiones especulativas que lo llevan a su rápida desaparición. (un ejemplo de ello es el reciente desmantelamiento de Altos Hornos de Vizcaya).

Resulta evidente que se requieren, con urgencia, medidas para el fomento y promoción de proyectos que se dediquen al estudio, conservación y promoción de los bienes del patrimonio industrial minero. Tal labor constituye uno de los objetivos prioritarios de la Cátedra UNESCO de Patrimonio Histórico Minero e Industrial.

### ALMADÉN CIUDAD MINERA HISTÓRICA



Aspecto general de Almadén

Como anteriormente se ha expuesto, la importante etapa colombina de la minería hispana, no puede entenderse sin tener en cuenta la dimensión universal que tuvo en América. También se ha señalado la relevancia del evento histórico, quizá el más importante de la humanidad, configurado alrededor del Camino Real y de cómo éste mismo evento se produce siguiendo las rutas de la minería iberoamericana. Es por ello, que un breve examen de la historia, significación y situación actual del yacimiento de Almadén pudiera resultar ejemplarizador del estado de la cuestión.

#### ***Origen geológico y singularidad como patrimonio natural.***

Con una producción total de mercurio de dos veces y media la de la segunda mina del mundo (Idria en Eslovenia) y casi cuatro veces superior a la de la tercera (Monte Amiata en Italia) el yacimiento de Almadén constituye un evento extraordinario de carácter único, en los procesos de generación de minerales. Almadén ha producido la tercera parte del mercurio total utilizado por la humanidad.

No se conoce con precisión las causas de esta importante concentración de mercurio en un punto determinado de la corteza terrestre. El mercurio es un elemento químico mantófilo<sup>1</sup>, es decir que al tener afinidad por el azufre, se debe localizar con preferencia disperso, en el manto terrestre. Como y porqué este mercurio disperso, migró hasta acumularse en un punto determinado más próximo a la superficie es hoy día un misterio, quizá porque el fenómeno ocurrió hace más de 430 millones de años, y procesos posteriores han borrado los testimonios que nos habrían permitido rastrear las huellas del mismo.

Lo que sabemos es que durante el siluriano se acumularon capas de arena en la zona de plataforma de un mar pretérito ubicado en la zona. El tipo de sedimentos indica que se trataba de un mar somero y aquellas primitivas arenas aparecen hoy día, transformadas en dura cuarcita<sup>2</sup> a las que el preciado metal aparece impregnando. Estas cuarcitas se denominan como “cuarcitas de criadero”<sup>3</sup> existiendo tres horizontes mineralizados: los bancos de San Pedro-San Diego, San Francisco y San Nicolás.

<sup>1</sup> Mantófilos: Elementos químicos que durante la primitiva consolidación de la Tierra desde su estado líquido y la deposición en capas según densidad de sus materiales se ubicaron, con preferencia en el manto terrestre.

<sup>2</sup> Cuarcita: Roca formada por granos de cuarzo recristalizados con textura en mosaico

<sup>3</sup> No deja de ser curiosa la denominación de “criadero” para los depósitos minerales que todavía, actualmente, permanece en uso. Parte de la idea romana de que los minerales se crían en ciertas zonas. Esta creencia se hacía extensiva, no solo a los minerales metálicos sino también a la piedra de construcción y mármol. Hoy día el término se encuentra restringido a los minerales metálicos.

Posteriormente, durante el devoniano se produjeron fenómenos volcánicos que afectaron a las rocas ya formadas (normalmente se trata de chimeneas volcánicas rellenas de material piroclástico<sup>4</sup> denominadas diatremas<sup>5</sup>). Estas rocas son conocidas en la zona como la “piedra frailesca” por su tono parecido al del hábito de los monjes. Las mayores concentraciones de mineral se produce en las cuarcitas de criadero, en las zonas contiguas a los aparatos volcánicos, sugiriendo una relación entre ambos fenómenos.

Al final de la era paleozoica, hace unos 300 millones de años, durante los movimientos hercinianos, el conjunto se pliega dando lugar a una secuencia de anticlinales y sinclinales bastante apretados. Este terreno, así deformado, es desgastado por la erosión que resalta los bancos más duros de cuarcita formando líneas de crestones integrantes de la serranías que componen el pintoresco paisaje de la zona, mientras que las pizarras, más blandas, con las que las cuarcitas se encuentran interestratificadas ocupan los valles.

Almadén se ubica en un sinclinal sobre pequeños cerros a favor de los crestones de la cuarcita de criadero, mientras que los relieves más altos de la zona se encuentran integrados por los afloramientos de los potentes bancos de la estéril cuarcita armoricana, también perteneciente al siluriano.

Además asociados al propio yacimiento de Almadén, existen en la zona otros de menor trascendencia económica e histórica. Aunque en la mayor parte de ellos, como se ha descrito, el mineral se encuentra impregnando la cuarcita de criadero, se dan algunos de ellos en los que el mercurio reemplaza al material volcánico piroclástico, como en las minas de Las Cuevas, Guadalpera I o Nueva Concepción.

Las anteriores observaciones geológicas han llevado a formular dos hipótesis para su formación. Según una de ellas, el mercurio ya estaba impregnando la cuarcita cuando se produce el vulcanismo devoniano, de forma que su emplazamiento tendría lugar entre la deposición de las arenas y el episodio magmático. El mecanismo podría ser similar a que ha dado origen a los lodos metálicos que hoy día aparecen en el fondo del Mar Rojo, si bien, en este caso, se trata de metales distintos del mercurio (cobre, plomo, cinc). El vulcanismo solo removilizaría el azogue ya depositado, explicando su mayor concentración en las zonas, dentro de las cuarcitas, más próximas a las rocas volcánicas, que de por sí se encuentran mucho más pobremente mineralizadas.

Según otra hipótesis, el mercurio sería aportado por procesos exhalativos subsecuentes al vulcanismo y relacionados con el mismo. La acumulación en la cuarcita se explicaría por la mayor porosidad de la roca (arena antes de consolidarse y recristalizar). El azufre con el que el mercurio se combina para formar cinabrio sería en parte de origen marino (el agua del mar contiene una notable proporción de sulfato cálcico) y en parte aportado por el propio por el vulcanismo.

Desde el punto de vista mineralógico, el mercurio aparece en la Mina de Almadén tanto nativo como gotitas y rellenos de fisuras, como combinado con azufre en forma de cinabrio (sulfuro de mercurio). La presencia del mercurio en forma de cinabrio es la habitual en otros yacimientos, mientras que el mercurio nativo, bastante abundante en Almadén, es raro en otros criaderos.

El cinabrio es un sulfuro de mercurio de color rojo bermellón. En realidad, el verdadero bermellón es justamente cinabrio masivo y finamente cristalino, que convenientemente molido se ha utilizado históricamente como pigmento. Falsos bermellones han sido extraídos a partir de otros minerales como el minio (óxidos de plomo) y óxidos de hierro.

Es tan rica en mercurio nativo la Mina de Almadén, que se ha relatado como el líquido metal chorreaba cuando el avance de las explotaciones seccionaban las fisuras en las que se alojaba. Según algunos testimonios históricos se llegaban a producir chorrillos desde los que brotaba el metal durante días. Aún, hoy día es posible apreciar charcos de mercurio bajo los acopios de mineral en superficie.

Otros minerales acompañan al sulfuro de mercurio en Almadén, considerándose gangas no susceptibles de aprovechamiento económico, aunque, en combinación con los cristales de cinabrio son ampliamente apreciados por los coleccionistas de todo el mundo. Estos minerales son: barita, cuarzo, pirita y dolomita.

El mercurio es un metal líquido (punto de fusión  $-39^{\circ}\text{C}$ ) capaz de formar amalgama con el oro, el cinc y la plata pero incapaz de disolver otros metales como el hierro, su punto de ebullición es de  $357^{\circ}\text{C}$ .

La ley media de mercurio en todas estas minas es del 6 % - 8 %, si bien cerca del contacto con las rocas volcánicas se alcanzan, a veces, leyes de hasta el 30 % en Hg, estos datos, en comparación con otros yacimientos a nivel mundial, indican una riqueza extraordinaria.

---

<sup>4</sup> Piroclastos: Rocas formadas por la acumulación de los escombros originados en explosiones volcánicas)

<sup>5</sup> Diatremas: Formaciones geológicas similares a las que contienen los diamantes. Se trata de chimeneas volcánicas rellenas de piroclastos.

### ***Singularidad histórica de Almadén***

Si como ya se ha expresado, desde el punto de vista natural, La Mina de Almadén no se puede entender aislada de su entorno, la misma consideración merece su significación cultural e histórica. En realidad, se trata de una comarca cuyo punto singular se encuentra en la Mina y yacimiento, pero cuya área de influencia abarca un espacio y un tiempo más o menos dilatada en su entorno. En este sentido, la Mina de Almadén constituye en máximo de un metalotecto anómalamente rico en mercurio, con varios otros yacimientos geológicamente relacionados de menor importancia aunque significativos a nivel mundial. En términos históricos, integra un centro de influencia alrededor de la actividad minera, generando manifestaciones culturales en el espacio y el tiempo, tanto de tipo material (construcciones industriales y de servicios) como inmaterial, a través de usos, costumbres, leyes, folklore, movimientos sociales, etc. Durante una de sus etapas históricas, la del imperio español ultramarino, se relaciona con América y Asia a través del Camino Real, y Europa, a través de este y de las conexiones con el mercurio de Eslovenia e Italia. Es por ello que puede resultar ilustrativo examinar brevemente los eventos históricos que han rodeado su desarrollo, desde los primeros tiempos hasta nuestros días.

Las manifestaciones culturales las antiguas en la comarca vienen representadas por los vestigios, en forma de pinturas rupestres, pertenecientes a la Edad del Bronce (en el 3000 al 2500 a.C) en regiones próximas a Almadén (Sierra de Cordoneros). En estas pinturas el color predominantemente es el rojo. Se trata de figuras humanas y animales, así como círculos, puntos, ídolos, etc, y curiosamente siempre aparecen en paredes orientadas al sur y próximas a vías de comunicación. El cinabrio también debió ser utilizado en ceremonias de tipo religioso al serle atribuidos poderes sobrenaturales.

En lo que se refiere a la explotación de la mina, las primeras referencias las proporciona Teofrasto de Efeso (372-287 a.C.)<sup>6</sup>. Sin embargo, solo hacia el siglo II a.C., bajo la dominación romana, debió tener lugar el laboreo intensivo de la misma.

Plinio el Viejo, (muerto hacia el año 79 a.C.), en su Historia Natural, refiere que el mercurio ya se conocía en España en el siglo IV a.C.<sup>7</sup>. Este autor señala que el origen de la ciudad se relaciona con la denominada por los romanos región sisaponense. Justamente Sisapo o Sisapón en celta quiere decir *mina oculta*. La vía Emerita Mariana, la más importante calzada romana de Hispania, aunque de trazado incierto, pudo ser utilizada para el transporte del mineral, ya que en ella existía una mansión denominada Sisapo y el *argentum vivum* referido tanto por el propio Plinio, como por Estrabón y Teofrasto se extraía de Sisapón ubicada en la Betura de los Turdilis. También comenta las aplicaciones del **mercurio nativo** para separar el oro de su ganga, aludiendo quizá al principio de la amalgamación. Vitrubio (entre el 35 y el 25 a.C) nos relata que “Las oficinas de bermellón que antes estaban en las minas de Efeso, ahora se han trasladado a Roma, por haberse hallado venas del mismo en España”<sup>8</sup>.

Durante esa época la producción debió llegar a más de 10.000 libras anuales, y el mineral “en bruto” se exportaba a Roma en odres precintados para evitar sustracciones. Ya en la capital del imperio el mineral era procesado en industrias situadas en el Foro Romano para elaborar el bermellón.

El mercurio metal se consideraba venenoso y mantenía pocos usos. Cuando se necesitaba se recogía a partir del *liquido eterno* (mercurio nativo) o se calentaba el cinabrio en vasijas de barro selladas *recogiéndose el sudor del vaso, el cual era de color de plata y liquido como el agua*, denominándose *hidrargirium*.

El bermellón era utilizado, principalmente como pigmento, con el se adornaba la estatua de Júpiter, también el cuerpo de los capeones circenses, así como el rostro de las matronas romanas. Se ha referido que llegó a alcanzar el precio de 70 sextercios la libra.

Las labores romanas no debieron, de cualquier manera, ser tan extensas como las de Riotinto. El gobernador guardaba las llaves de la mina y el mercurio se extraía esporádicamente cuando se necesitaba a través de pozos o cañas agrias (galerías inclinadas) y se embarcaba en Cartagena (Villegas)<sup>9</sup>. Se trataba, en general de labores de rapiña, donde el mineral se extraía hasta su agotamiento. No es extraño pues, que las labores y uso posterior del terreno haya borrado los

<sup>6</sup> según refiere Escosura y Morrogh (Historia del tratamiento metalúrgico del azogue en España, Madrid, Imp. M. Tllo 1.878)

<sup>7</sup> Naturalis Historiae, Lib XXXIII, cap. VII

<sup>8</sup> Vitrubio, Los diez libros de Arquitectura. Lib. VII, Cap. XIX

<sup>9</sup> Villegas. 1750. Informe transcrito en “Reseña Histórica de las Minas de Almadén y Almadenejos” de Bernaldez y Rua Figueroa: Revista Minera 1861-62

testigos materiales de esa época de la minería en Almadén, que se encuentra, sin embargo, bastante documentada.

Poco se sabe de las vicisitudes de la Mina y Pueblo de Almadén a partir de la invasión de los visigodos hasta la dominación árabe. Los únicos vestigios próximos de esa época aparecen en la necrópolis de la Dehesa de Castilseras. Al menos hasta el siglo XIV debió de constituir zona de paso entre Toledo y Sevilla. La concentración de castillos situados al suroeste de Almadén, cuyo extremo norte lo constituye el castillo de Retamar, ubicado en el propio pueblo, podría tratarse de una línea defensiva destinada a proteger la ruta.

Son los árabes los que dan origen y nombre a la ciudad a partir de la agrupación de construcciones para servicios y vivienda alrededor de la mina así como estructuras para su defensa (el *hins al ma'din*, el fuerte de la mina). Se han encontrado monedas y diversos objetos de esta época. Por otro lado también existen referencias escritas como las del moro *Rasis*, e *Ibu Fachi Allak Omari* y una profusión de términos tales como alarife (albañil) aludel (caño) jabeca (horno) azogue (mercurio), etc. El historiador árabe *Abu-Abd-Alla-Mohamed-Al-Edrisi*, quien visito personalmente las minas en el siglo XII, afirma que en la explotación trabajaban unos 1.000 obreros y se exportaba a todo el mundo<sup>10</sup>. La profundidad de las labores extractivas superaban las 250 brazas (una braza 1.80 m) según ese historiador, aunque la mayor parte del laboreo debió tener lugar a cielo abierto. Para evitar desprendimientos labores subterráneas se cruzaban troncos. Uno de ellos datado en la Mina de El Entredicho, arrojó una edad de 800 años (final de la época árabe).

Es esta cultura la que desarrollo los primeros instrumentos metalúrgicos para la destilación de mercurio, los hornos de xabeca. Mediante esta técnica, el mineral era colocado en vasijas de barro, convenientemente selladas. Las vasijas se colocaban en orificios practicados en las paredes del horno. Al ser este encendido, el cinabrio se descomponía y el mercurio, en forma de gas, permanecía atrapado en el recipiente. Al enfriarse éste, el mercurio se condensaba líquido en el fondo debido a su gran densidad, mientras que los residuos flotaban en el mismo. Este método debió ser sumamente peligroso para los operarios por la gran toxicidad del vapor de mercurio.

El mercurio era utilizado por los alquimistas y médicos árabes en experimentos y preparados medicinales, o incluso para adornar, como sucedía en el Palacio de Medina Azahara, situado a las afueras de Córdoba. La leyenda sugiere el uso del azogue en la decoración de los lujosos palacios árabes con exóticas fuentes de mercurio.

El poder musulmán permaneció hasta 1151, en que Alfonso VII conquistó la comarca. La tierra fue cedida, posteriormente por Alfonso VIII, como era común entonces, a los caballeros dispuestos a colonizarlas y la tierra de Calatrava paso a pertenecer a los Templarios, quienes a su vez la entregaron a Sancho III. En 1168 el territorio paso a pertenecer al conde Nuño de Lara y al maestre de Calatrava por cesión de Alfonso VIII. Esta orden pasó a detentar la explotación de la mina, sufriendo ésta distintos arrendamientos posteriores para sufragar gastos de guerra o empréstitos reales a catalanes y genoveses.

Durante ese período las incursiones musulmanas eran constantes, hasta que en 1195 todo el Reino de Toledo cae nuevamente en sus manos tras la batalla de Alarcos. La región fue definitivamente reconquistada en 1212 por el rey Fernando III el Santo, en la batalla de las Navas de Tolosa.

Las minas fueron cedidas por mitad a la Orden de Calatrava, mientras que la mitad real parece que la detentó el arzobispo de Sevilla. En 1282, esta orden pasó a controlar la totalidad de la Mina como recompensa por su apoyo a Sancho contra su padre. Parece que durante un tiempo la Orden explotó directamente el cinabrio, comercializándolo para todos los reinos, pero luego comenzó a arrendar, primero la venta de azogue y finalmente la explotación de la Mina mediante subasta a particulares.

Hacia 1503 se tienen noticias de que se accedía a la Mina mediante una galería horizontal (denominada *socavón*). Como las capas mineralizadas se encuentran en disposición vertical, cada vez se iba haciendo necesario excavar pozos más profundos. Finalmente comenzaron a tener problemas por intrusión de aguas subterráneas teniendo que desaguar mediante tornos accionados por hombres. La necesidad de ventilar a medida que las labores iban siendo más profundas y de disminuir el recorrido para acceder a las labores, llevó en 1584 a practicar una segunda galería de acceso denominada *Contramina*.

En 1521, los Maestrazgos se incorporaron a la Corona y la mina fue arrendada a los banqueros Függer (denominados Fucar, al españolizar el término) para avalar la financiación de la elección imperial y guerras de Carlos V. Esta familia alemana conocida como la Casa Blanca, junto con otros arrendatarios ocasionales también banqueros alemanes, fueron responsables de la organización de la Mina con criterios técnicos y racionales. De esa época proceden los buitrones (hornos de reverbero), el uso de candiles, las colocación de

---

<sup>10</sup> "Viajes Extranjeros por España y Portugal" J. García Mercadal. Ed. Aguilar, Madrid 1.952, 2 vol.

una grúa para extracción de zafra y piedra en el Pozo del Desolladero, así como sistemas modernos de organización de trabajo con separación de unidades funcionales independientes dentro de la estructura de la explotación minera. Ambas innovaciones dieron por fruto el incremento de la producción y la obtención de buenos beneficios tanto del azogue como del solimán<sup>11</sup>. Como contrapartida, la sobreexplotación esquilmo la mina y la falta de entibación llevó a provocar el hundimiento, en 1543, del huerto de Ambrán, acarreado la muerte de 11 mineros y cuantiosos gastos.

En 1.550, tuvo lugar un gran incendio que provocó el retorno a la gestión estatal durante una docena de años. Es en la segunda mitad de ese siglo cuando se incrementa la necesidad de mercurio para amalgamar y extraer los metales preciosos, oro y plata, en América. La amalgamación posiblemente ya conocida por los romanos fue desarrollada por el sevillano Bartolomé Medina, en sus detalles. La fuerte demanda de mercurio con esos fines, obligó a incrementar la producción destinándose galeotes para el trabajo en las minas. El mercurio se utilizaba, también entonces, para la preparación del solimán.

La necesidad de mercurio en este punto, fue tal que, el envío de mercancías al Nuevo Mundo a través del Camino Real, vino determinado en ese momento histórico por la producción de la Mina de Almadén. En ese orden los embarques, desde Sevilla, se iban ajustando a la producción de azogue en cada momento llegándose, en algún momento, a construir barcos especialmente diseñados para su transporte como el "Tolosa", nao de 1.500 toneladas, y el "Guadalupe" de 1.000 toneladas. La demanda creció tanto que el mercurio de Almadén no bastaba y se comenzó a utilizar mercurio de Chile, Asia y Eslovenia, incorporándose estas rutas del mercurio al Camino Real relacionado con la minería del oro y sobre todo de la plata.

El azogue era transportado en bolsas de cuero a lomos de mulas. El contenido de cada bolsa correspondía al peso que podían transportar los animales y eran relativamente fáciles de manejar. Posteriormente, las bolsas serían reemplazadas por frascos de hierro, aprovechando la propiedad del mercurio de no amalgamarse con ese metal. El "frasco" (34.5 Kg.) ha llegado a constituir con el tiempo, la unidad aceptada internacionalmente para medir el líquido metal.

Hasta mediados del siglo XVII la explotación de las minas fue realizada por particulares por un derecho concedido por la Corona de Castilla, pero a partir de 1645 la mina vuelve a manos del Estado. A partir de esa fecha se inicia un período de lentas reformas y nombramientos de Superintendentes, así como el inicio de explotaciones que se descubren en distintas fechas

A partir de entonces la demanda de mercurio sigue creciendo al encontrarse nuevos usos para el metal, así Paracelso lo introduce en el tratamiento de la sífilis en siglo XVI, Torricelli en el barómetro (1634) y Fahrenheit en el termómetro (1720).

Como ya se ha expresado, en 1645 las minas de Almadén pasan a ser explotadas por la Administración. Durante este período, bajo el reinado de Carlos III, tuvieron un tiempo de esplendor introduciéndose importantes innovaciones en la tecnología minera y en la gestión del recurso. En esa época, se nombraron varios directores alemanes procedentes de la escuela de Freiberg en Sajonia, fundándose la Escuela de Minas de Almadén en 1777, la cuarta europea en ser creada. El primer director español de la Mina fue Diego de Larrañaga, formado ya en la Escuela creada. De esta época datan los malacates para extracción y la explotación de los frentes mediante testeros<sup>12</sup>.

En 1974, en los pozos de la Mina del Castillo, se habían alcanzado las 180 brazas en la profundidad de explotación. Hoy día se conservan gran cantidad de labores de esa época. De 1759 datan los muros de Almadenejos. En este pueblo situado a corta distancia (unos 12 Km.) de Almadén también se encuentra otra mina de mercurio. El amurallamiento constituye una imitación de la estructura urbana y minera de Almadén. Aún hoy día el crecimiento de la población de Almadenejos no ha colmado el espacio contenido por el muro existiendo mucho terreno libre entre la zona urbano y la estructura.

Durante el siglo XVII se produjo el agotamiento de las explotaciones abiertas y el mes de enero de 1755 tuvo lugar un incendio en el que murieron varias personas y que tardó más de dos años en ser extinguido. A este incendio se deben las espectaculares bóvedas de ladrillo que hoy día aparecen en la mina histórica, ya que a raíz del mismo se prohíbe la entibación con madera.

---

<sup>11</sup> Cosmético a base de preparados de mercurio que también se utilizaba para curtir el cuero. Hoy día este término está en desuso.

<sup>12</sup> Las capas verticales se dividen en bancos. Para sujetar los hastiales se colocan maderos. El mineral va cayendo a medida que se arranca a un coladero a través del cual se produce la carga para el transporte del mismo.



En 1801 se decide trasladar a Ceuta la cárcel de penados. A la presencia de este presidio, construido durante la época de gran demanda de mercurio, se hizo responsable del desorden e inmoralidad creciente, siendo los penados sospechosos de haber provocado el incendio al que anteriormente se ha aludido.

Debido al aislamiento de la comarca, la ciudad de Almadén se ha visto apartada de muchos conflictos bélicos, en los que únicamente se ha visto implicada cuando ocasionalmente constituía una zona de paso hacia Andalucía o un punto de interés estratégico debido a la presencia del mercurio.

En este orden, durante la Guerra de la Independencia entre 1810 y 1812, Almadén permaneció en poder de los franceses, siendo posteriormente, afectada por las guerras carlistas, a cuyas tropas se rindió en 1.836 con la condición de respetar las instalaciones mineras, condición que al parecer no se cumplió íntegramente ya que se inundaron ciertas partes de la Mina.

El mayor esplendor de Almadén tuvo lugar durante el siglo XVIII y principios del XIX. Durante esta época se levantaron las construcciones más señeras, tales como el Hospital de Mineros, la Plaza de Toros, la Escuela de Capataces de Minas y la Nueva Cárcel de Forzados. Este glorioso período finalizó al independizarse las colonias americanas con lo que cesó la exportación hacia ese continente y el mercado del mercurio sufrió una depresión. Esa depresión dio lugar a importantes tensiones sociales y laborales, lo que añadido a la mala situación de la Hacienda Pública en el momento, originó que, en 1830, el azogue se enajenara mediante subasta, concediéndose (en 1833) el monopolio de la venta a la casa Iñigo Ezpeleta de Burdeos y posteriormente (en 1835), a la Banca Rothschild. Esto último provocó la subida de su cotización en el mercado de Londres.

Entre 1916 y 1921 las minas pasaron, nuevamente, a ser explotadas y el mercurio comercializado por la Administración a través de la Hacienda Pública, mediante la creación del Consejo de Minas de Almadén.

Durante la guerra civil española (1936-39), la ciudad quedó en el territorio ocupado por el bando republicano. Para evitar el bombardeo a la Mina por la aviación de Franco se llevó a cabo un pacto ya que ambos bandos estaban representados en el pueblo y a ninguno le interesaba la destrucción de sus instalaciones. El 27 de marzo del año 1939, la localidad fue tomada por el general Queipo de Llano poco antes de la finalización de la contienda.

Una vez terminada la Guerra Civil, en 1941, tuvo lugar otra nueva época de bonanza económica para la Mina. Durante este período se alcanzó el record histórico de producción con 82.000 francos. Esta elevada producción fue lograda, en parte, forzando a los presos políticos del bando republicano a trabajar en la Mina. Para ello, se habilitó nuevamente el túnel de forzados que permitía al acceso directo desde la cárcel a las labores de explotación. Se da la circunstancia de que la Mina de Almadén es la única gestionada por el Ministerio de Hacienda, mientras que el resto de la actividad minera pública o el control de la privada por parte de la Administración, ha venido perteneciendo históricamente a las competencias del Ministerio de Industria.

Lo cierto es que Almadén ha pasado desde la década de los 60, de su máximo esplendor a la práctica inactividad, debido al pronunciado descenso en la demanda de mercurio. La caída del consumo ha sido debida en parte, a la toxicidad de los compuestos de este metal pesado, lo que ha provocado su sustitución por otros menos contaminantes a medida de que se ha ido desarrollando la conciencia de la necesidad de detener el deterioro del medio ambiente. Los problemas sociales y económicos inherentes obligaron al gobierno a declarar la comarca como Zona Deprimida.

Como viene ocurriendo en otras zonas mineras, para dar respuesta a esa situación han surgido distintas iniciativas. En el caso que nos ocupa, estas iniciativas han sido canalizadas a través de la creación, en 1981, de la empresa pública Minas de Almadén y Arrayanes, S.A. Esta empresa desarrolla alternativas para el sostenimiento económico de la comarca, de forma que hoy día la venta de azogue constituye únicamente una pequeña parte de su facturación.

#### ***Integridad y autenticidad. El patrimonio material de Almadén***

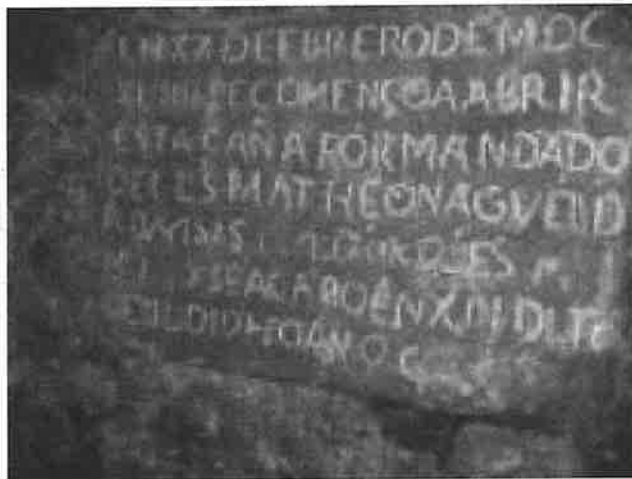
La historia de Almadén, pueblo y mina, ha quedado reflejada tanto documentalmente, como en numerosos vestigios y edificaciones, conservados todos ellos como consecuencia de su aislamiento geográfico y dedicación casi exclusiva a la actividad minera, lo que ha protegido su patrimonio frente a las secuelas características de los lugares con fuerte desarrollo urbano o industrial.

La propia Mina ilustra, en sus diferentes niveles, la evolución de los sistemas de explotación. En sus comienzos, como suele ser habitual, comienzan por labores de rapiña que van siguiendo las vetas de mineral y son abandonadas con el agotamiento de las mismas. Las labores suelen ser muy superficiales y discontinuas; las labores de servicio (acceso, extracción, ventilación, etc.) son muy escasas o inexistentes. Estas labores,

anteriores al siglo XV han desaparecido, debido a la superposición de las posteriores practicadas con mayor racionalidad, que permiten alcanzar niveles inferiores y que requieren mayores servicios.



Baritel abovedado en pozo de extracción en interior.



Inscripción que evoca la apertura de una zona de explotación



Baritel

Una vez explotados en rapiña los recursos susceptibles de serlo mediante este tosco procedimiento, se evidencia la necesidad de racionalizar la explotación para alcanzar recursos no accesibles por esos medios. Se requieren labores auxiliares y un planteamiento sistemático de las mismas. Como se ha expresado, estas labores suelen destruir parcial o totalmente las preexistentes debido a su extensión y magnitud, así como al aprovechamiento y transformación de aquellas.

A partir de ese momento, y en zonas con mineralizaciones en bancos o filones verticales, como es el caso de Almadén, la progresión de la explotación de los recursos requiere alcanzar cada vez niveles más profundos, de forma que existe una relación inversa entre la profundidad de explotación y la antigüedad de las labores.

Una vez abandonada la mina, son también las labores más profundas y más recientes al comenzar a inundarse la mina desde los niveles inferiores. En el caso de Almadén, esta inundación es un proceso bastante lento, afortunadamente, de forma que según nuestra noticias, en este momento solo se han inundado los dos niveles inferiores.

El segundo factor que afecta a la destrucción de las labores es el hundimiento debido a la presión del terreno. Esta presión crece también con la profundidad, de forma que, en ausencia de otras consideraciones son

también los niveles inferiores los más afectados. Cuando la mina se encuentra activa, se requiere una labor de entibación y mantenimiento constante para mantener las galerías y los frentes en servicio.



**Deformación por presión del terreno de galerías revestidas de ladrillo**

Ambos trabajos, el desagüe de la Mina y el mantenimiento de la entibación son labores costosas y difíciles de soportar con los ingresos derivados únicamente del turismo, por lo que se requiere un estudio para planificar el sostenimiento, de las zonas más valiosas desde el punto de vista histórico y quizá de aportaciones económicas derivadas de otras fuentes. Hay que tener en cuenta que los beneficios del turismo pueden ser cuantiosos pero en su mayoría no son recogidos por los detentadores del bien que lo atrae, sino de forma indirecta por la industria turística que proporciona los servicios de acceso, alojamiento, manutención, etc.

Pero la actividad minera no solo queda patente en las propias labores de explotación, sino en numerosos elementos patrimoniales necesarios para sostenerlas e históricamente relacionados con esta. Aunque a continuación, se relacionan algunos de los más importantes, desde el punto artístico y arquitectónico no hay que olvidar que, es el conjunto, las instalaciones de superficie de la Mina, el pueblo mismo y su entorno el que proporciona una adecuada lectura y comprensión histórica y es esta configuración la que se debería proteger. Los elementos singulares más significativos son las siguientes.

**Puerta de Carlos IV.-** De 1795 y estilo neoclásico con rasgos barrocos, integra parte de uno de los conjuntos de arquitectura industrial más relevantes en España. Aparece construida en caliza y ladrillo con un arco

rebajado en el centro y dos columnas toscanas laterales. Remata la construcción un entablamiento con un frontón triangular con el escudo nacional y dos relieves en referencia a Carlos IV. Por esta puerta se accede al Cerco de los Buitrones donde se encuentran las instalaciones metalúrgicas y por ellas salían los transportes destinados a Sevilla para su transporte a América. En la actualidad este monumento se encuentra en restauración.



**Hornos de alúdeles o de Bustamante.**- Así denominados en honor a su diseñador, José Pérez Bustamante, perfeccionando los previos inventados por un médico de Huancavelica (Perú), Lope Saavedra Barba, quien transformó los métodos de extracción de mercurio utilizados en laboratorio en un proceso industrial. Se trata de hornos de carga superior. Los vapores desprendidos alcanzan unos canales de refrigeración integrados por alúdeles, (piezas de barro cocido, como vasijas sin fondo imbricadas como las tejas. En estos alúdeles se han practicado orificios para permitir la salida del mercurio líquido. El metal alcanza un sistema de canalones que vierten en un recipiente final en el que se va acumulando. Los alúdeles debían ser regados durante la operación para facilitar la condensación de los vapores de mercurio.



**Castillo de Retamar.**- Construido por los árabes para la defensa de la mina y ampliado en 1467 por el Clavero de la Orden de Calatrava, López de Padilla, aparece en sillería y ladrillo.

Hoy solo se conserva parte de la muralla y la torre. Hasta el siglo XIV debió utilizarse como protección de la ruta entre Toledo y Sevilla, ya que aparece en el extremo noreste de una línea constituida por este y los de Virgen del Castillo, Santa Eufemia, etc.

**Escuela de Minas.-** La creación de Escuela de Minas de Almadén responde a la demanda de técnicos adecuados para dirigir la explotación racional de la Mina. El primer intento de creación de una escuela tuvo lugar bajo el reinado de Fernando VI, cuando el ilustre marino y minero Antonio de Ulloa y de la Torres expresó la necesidad de establecer la enseñanza adecuada para el buen desarrollo de las labores mineras.

En respuesta a esta demanda se contrato al experto alemán Kart Hoehler. Sin embargo esta iniciativa fracasó debido a la prematura muerte del experto, habiendo que esperar hasta 1777, reinando Carlos III, para llevar a cabo el proyecto. Las primeras asignaturas impartidas fueron la mineralogía y metalurgia, siendo director de la Mina Enrique Cristóbal Stórr. En su desarrollo, se siguió el modelo de la Escuela de Minas de Freiberg, ya creada con anterioridad.

El edificio para albergar la escuela se construyó en 1782, con estilo neoclásico evocando el espíritu de la Ilustración. Se trata de un edificio muy afectado por intervenciones posteriores por lo que su parte más interesante hoy día es la fachada y dentro de ella su portada de piedra.

Actualmente la enseñanza de la Ingeniería minera, se imparte en otro edificio, construido en la década de los 60, manteniendo las desagradables características de las construcciones de esa época y lo que es peor, sobre los despojos de la antigua cárcel de penados, que fue derruida por considerarse testimonio de periodos ignominiosos.



**Hospital de Mineros San Rafael.-** Constituye una de las construcciones correspondientes al período de esplendor de la Mina y fue creado en el XVIII (1752) para responder a los brotes epidémicos originados por el hacinamiento de viviendas y la falta de medidas higiénicas, ante el incremento de la mano de obra. Se trató del primer hospital del mundo donde se trataba la enfermedad del azogue.

El edificio aparece integrado por una sobria fachada con un balcón central, con una espadaña sobrepuesta. La puerta con dos esbeltas pilastras da paso a un interior con grandes salas abovedadas.



La hoy desaparecida Real Carcel de Forzados fue construida en 1754 por el ingeniero Silvestre Abarca. El edificio constaba de dos plantas con un gran patio en centro, todo ello rodeado de una gran muralla. En la primera planta estaban las dependencias del personal y en la segunda las celdas de los presos. Tenía capilla y batipterio, enfermería, botiquín y dos salas para enfermos. Al lado de la cocina se encontraba el almacén y la despensa

**Plaza de Toros.-** De planta hexagonal, se trata de la segunda construida en España (la primera, rectangular es la de Santa Cruz de Mudela de 1645, aunque en uso desde 1722). Se edificó para financiar la construcción del Hospital de Mineros de San Rafael e incrementar la capacidad de alojamiento de la ciudad ante el incremento de la mano de obra.

Por ello está formada por 24 casas en dos plantas formando la plaza. Estas casas se arrendaban a los trabajadores.

Su edificación data de 1765, siendo una de las pocas plazas en que se celebraba la fiesta taurina en una época en que estaban prohibidas.

En 1979 fue declarada Monumento Histórico Nacional, siendo hoy día de propiedad privada. Debido a esta circunstancia el edificio no ha sido restaurado sino hasta época muy reciente.

La singularidad de esta plaza es su morfología hexagonal y sus curiosas chimeneas.



**Galería de Forzados.-** Data de 1754 comunicando la Cárcel de Penados con la Mina, con objeto de impedir las fugas de presos.

Actualmente la galería parte de la Escuela Universitaria Politécnica de Almadén (antigua ubicación de la Cárcel de Forzados) llegando al Torno de Castro (pozo más oriental de la Mina) recorriendo gran parte del subsuelo del pueblo.

Como ya se ha expresado, la Cárcel, un magnífico edificio del siglo XVIII, fue destruida, por considerarse testimonio de una época y acontecimientos que mejor convendría olvidar, edificándose sobre ella la citada Escuela Universitaria, un edificio desafortunado de aluminio y cristal, de formas cúbicas, característico de los años 60 y completamente disarmónico con el entorno.

En tiempos recientes, la propia Escuela ha excavado los restos de ese antiguo edificio recuperando una importante galería de drenaje, algunas de las celdas, y otros elementos, tanto de la propia Cárcel, como de otras labores mineras. Con la recuperación e integración de esos objetos históricos, entre los que se encuentra un pozo de extracción, está llevando a cabo la constitución de un museo de arqueología minera e industrial.



Izquierda, galería de drenaje en la Cárcel de Penados; arriba, excavación bajo la actual Escuela Universitaria Politécnica de Almadén

**Casa de la Superintendencia.-** Se trataba de las oficinas de contaduría y pagaduría, así como de la vivienda de los superintendentes. En estilo barroco, fue construida en el siglo XVIII y de ella solo queda el cerramiento, cuya puerta se encuentra en mal estado.

**Casa de la Inquisición.-** De estilo renacentista se trata de un edificio del siglo XV. Fue residencia de la Inquisición en un principio y residencia de la familia Fugger posteriormente. Se trata de un edificio de planta rectangular que ha sido muy restaurado.

**Ermita de San Juan.-** Del siglo XVIII y estilo barroco, se trata de una ermita con planta de cruz griega, construida en piedra y ladrillo. Recientemente ha sido reformada, afectando la reforma a una interesante puerta lateral existente.

**Iglesia de San Sebastián.-** De estilo neoclásico construida durante los siglos XVIII-XIX, con planta rectangular en una sola nave. La edificación aparece integrada por mampostería con dos verdugadas de ladrillo, mientras que la espadaña aparece solo en ladrillo. La portada es sencilla con un tímpano rematado con arco.

**Iglesia parroquial Nuestra Señora de la Estrella.-** Barroca, del siglo XVIII, se trata de una iglesia con planta en forma de cruz latina, con diversos añadidos posteriores. La portada presenta cuatro columnas dóricas adosadas rematadas por unos pináculos piramidales.

Referenciada por Madoz en su Diccionario Geográfico-Histórico como "Ermita de Jesús Nazareno" fue posteriormente retocada para su ampliación a iglesia.

**Ermita del Cristo de la Fuensanta.-** De estilo barroco fue edificada entre el XVIII-XIX. La gran reconstrucción sufrida guarda poca fidelidad con la original.

**Museo Minero de Minas de Almadén.-** En este museo se han recogido testimonios de épocas históricas de la minería del mercurio, pudiendo ser apreciados numerosos objetos de uso industrial relacionados con ese metal así como explicaciones y mapas ilustrativos del comercio histórico del mismo.



Instalaciones mineras en superficie de distintas épocas.

## REFLEXIONES FINALES EN RELACIÓN CON LA CONVENCION INTERNACIONAL DEL PATRIMONIO DE LA UNESCO.

Pocos conjuntos mineros en el mundo reúnen las características de singularidad, integridad y autenticidad de Almadén. Sea considerado como fenómeno natural o como elemento histórico cultural, la significación de Almadén es de una importancia sin parangón. Esa singularidad se ve reforzada por ser escasos los bienes relacionados con la actividad minera reconocidos internacionalmente en la Lista del Patrimonio Mundial. Su trascendencia universal adquiere además su máximo relieve a través del papel que desarrolló en el Camino Real, el evento histórico quizá más importante de la historia de la humanidad, a través del que se produjo una fecundación recíproca cultural entre continentes, entrando de lleno dentro de la categoría de Itinerario Cultural.

En lo que se refiere a las explotaciones, en si mismas, su evolución histórica se puede observar secuenciadamente en el tiempo, ya que las más antiguas son las más superficiales, habiéndose ido profundizando las labores a medida que las más zonas externas, más accesibles, se iban agotando y los medios tecnológicos permitían trabajar a una mayor profundidad. Este factor queda contrarrestado por el hecho de que, a menudo, la mayor racionalidad de los sistemas, a medida que se demandaba una mayor producción exigía la destrucción parcial o total de lo precedente, para practicar los acceso y servicios o agotar las zonas ya explotadas.

Todos estos factores han provocado que queden pocos vestigios de las labores de rapiña anteriores al siglo XV el en que comienza la racionalizan los sistemas de arranque y extracción.

A partir de ese momento, sí se conservan, en cambio, elementos importantes que permiten una comprensión adecuada, representados por bariteles, galerías abovedadas y otros ingenios. Por otro lado, la recuperación de los niveles inferiores, cada vez más recientes, permitiría apreciar la evolución histórica hasta el momento de la detención de la actividad, pero lamentablemente existen dos fenómenos naturales que llevan a la destrucción de las labores en el tiempo: la inundación y la presión del terreno sobre las labores subterráneas. Estos fenómenos son más rápidos en los niveles inferiores considerados de menor valor por ser más recientes, pero significativos, desde nuestro punto de vista, por ilustrar el último estadio de un proceso histórico. En la actualidad, se encuentran accesibles los niveles superiores, históricamente más antiguos, mientras que los más recientes y a menor cota se encuentran en proceso de inundación, proceso, afortunadamente, muy lento en el caso de Almadén.

Por otro lado, alrededor de la actividad minera se asocian una serie de manifestaciones culturales que configuran la zona como un paisaje cultural que integraría, no solo la propia Mina de Almadén, sino la misma población y aún elementos relacionados del entorno, así como otras poblaciones mineras próximas tales como Almadenejos, otras minas como Las Cuevas o El Entredicho, además del patrimonio etnográfico y natural, elementos todos ellos, que complementan, explican y forma una unidad con el yacimiento. Tanto el propio pueblo de Almadén como los otros pueblos mineros dentro del contexto, deberían contar con las medidas de protección adecuadas para evitar que se reprodujeran hechos como la destrucción de la Cárcel de Penados y levantamiento de edificaciones totalmente disarmónicas como la que aloja la Escuela Universitaria Politécnica.

Para preservar la autenticidad e integridad de los sitios históricos se hace necesario que las labores de conservación y restauración que se lleven a cabo, se hagan de conformidad con la doctrina internacional expuesta en las distintos documentos de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO y en las Cartas de ICOMOS. Desgraciadamente, han venido siendo numerosas las intervenciones, con una intención conservadora, cuyo paradójico resultado ha sido la destrucción de los valores históricos que se pretenden preservar.

Al respecto, el Comité Internacional de Itinerarios Culturales de ICOMOS, ha venido desarrollado en los últimos años, una extensa red en América y España para el estudio del Camino Real que, de hecho, está suministrando valiosa información para el conocimiento de la minería hispana relacionada en esta etapa. Este trabajo e interés por Almadén es fruto de dicha iniciativa y su correspondiente esfuerzo.

Desde la Cátedra UNESCO ICOMOS ESPAÑA de reciente creación en la Universidad Politécnica de Madrid, así como desde el Comité Español de ICOMOS, existe el ofrecimiento de asesoramiento y colaboración para la puesta en valor de este singular conjunto histórico minero, así como de todos aquellos otros en los que España y los países de ámbito hispano son tan ricos.

**José María García de Miguel**, catedrático de Petrología de la Univ. Politécnica de Madrid, es titular de la Cátedra UNESCO – ICOMOS (España) de Patrimonio Minero, Industrial e Histórico Cultural, y Vicepresidente del Comité Español de ICOMOS..







**ICOMOS**  
CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CONJUNTOS HISTÓRICO-MINEROS

**DENOMINACIÓN:** Almadén

**PAIS:** España

### **UBICACIÓN:**

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA:**  
(Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)

Municipio de Almadén, Provincia de Ciudad Real. Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha.

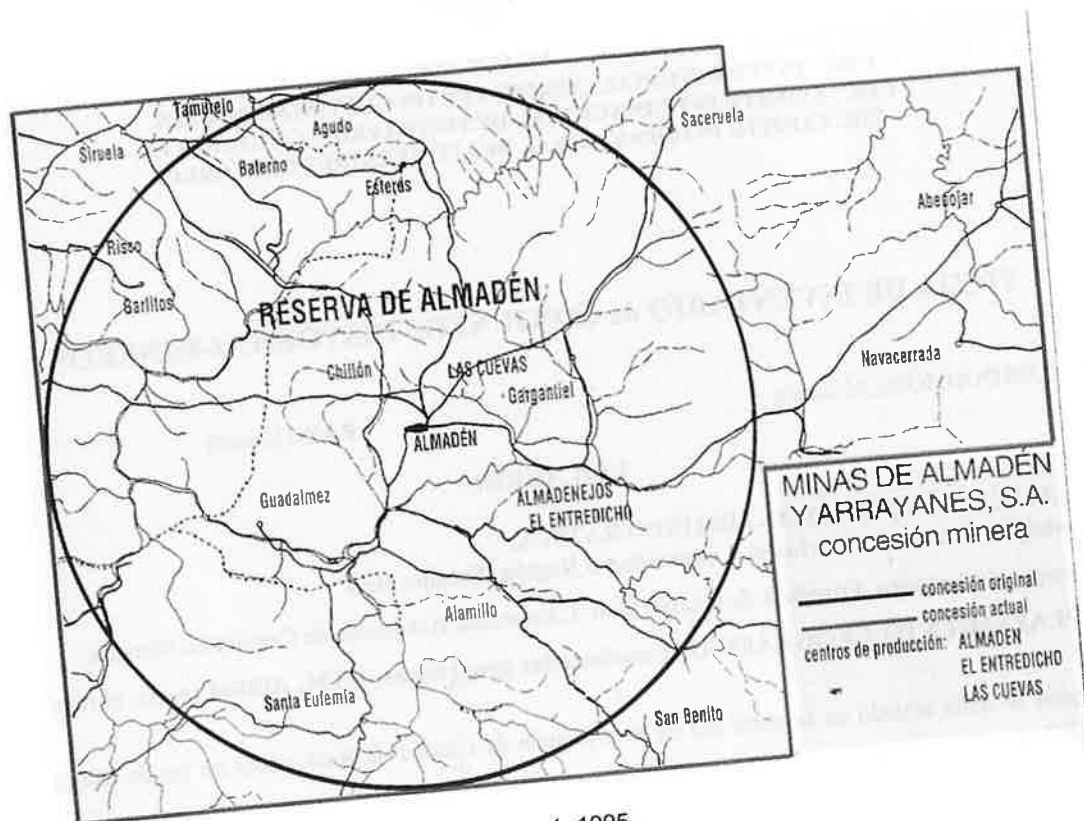
**EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO:** Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)

Almadén se halla situado en la parte SO de la provincia de Ciudad de Real, cerca de las de Córdoba y Badajoz.

**PLANO DE UBICACIÓN, DESCRIPCIÓN DE ACCESOS Y RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS** (a escala nacional, regional y local)



**Ubicación en España**



Fuente: MAYASA. Cit. en Bocamina. Volumen 1. 1995.

**Mapa de situación.** La reserva comprende no sólo los indicios mercuriales sino otros 21 elementos. Inicialmente la reserva alcanzaba 25 Km. de radio con centro en el pozo de San Teodoro, con posterioridad se modificó pasando a ser el cuadrado circunscrito; después se hizo una nueva ampliación hacia el este, captando una zona próxima a Los Pedroches.

**Accesos:**

- Vía ferrea: desde Ciudad Real y Puertollano (AVE)
- Vía carretera: N-502, CM-4200

**PRINCIPALES DATOS HISTORICOS Y CARACTERÍSTICAS MINERAS**

**ÉPOCA DE EXPLOTACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)**

Se especula acerca de la presencia de celtiberos y otras tribus como primeros explotadores de la riqueza mercurial. P. Mádoz (cit. en Bocamina Vol. 1) en su obra Diccionario, concede el término *sisapo*, el significado de mina en lengua celta, lo que denotaría el conocimiento de este pueblo acerca de su existencia.

La mayoría de los autores atribuye gran antigüedad a la explotación del cinabrio de Almadén, remontándose las primeras noticias documentales hasta Teofrasto de Éreso (372-287 a.C.).

**TIPOLOGÍA (minería metálica, materiales de construcción, fabricación de vidrio, minerales energéticos, abastecimiento y recursos hídricos, etc.)**

Minería Metálica: mercurio y cinabrio.

Los yacimientos que comprenden el conjunto minero se agrupan en función de la roca encajante de dos tipos:

- Yacimientos impregnando cuarcitas: Almadén, El Entredicho y La Vieja Concepción.
- Yacimientos de forma de relleno hidrotermal: Las Cuevas, Nueva Concepción y Guadalperal.

Para 1998 los yacimientos explotados son El Entredicho y las Cuevas.

## MÉTODO DE EXPLOTACIÓN (Explotación subterránea, a cielo abierto, etc.)

En la época romana: bajaban bien por pozos, bien por galerías inclinadas o *cañas agrias*, hasta encontrar los minerales, que eran arrancados completamente. Posteriormente ya sea por la pobreza del mineral o los hundimientos, abandonaban el campo de la explotación, consecuencia inevitable de la falta de fortificación.

Durante el periodo árabe es muy probable que las labores mineras se redujeran a las explotaciones a cielo abierto (Hernández Sobrino, 1992) y pequeños pozos de corto desarrollo. Para evitar el hundimiento se cruzaban troncos de un lado a otro. La datación de un trozo de esta madera de la mina de El Entredicho arrojó una edad de 800 años, que correspondería a la época final de la dominación árabe. La producción en cualquier caso debió ser poco importante.

Con la reconquista, durante los primeros años parece ser que fue la propia Orden de Calatrava la que laboreó la mina y comercializó los productos, pero al poco tiempo procedió a arrendar la venta del azogue a particulares, para terminar arrendando las minas. El Rey Fernando el Católico pasa a ser nombrado maestre de la Orden de Calatrava, quedando el Rey como administrador apostólico y vitalicio de los bienes y rentas de la Mesa Maestral de Calatrava, dentro de cuyo ámbito estaba la mina de Almadén. En el siglo XVI los monarcas deciden sustituir el régimen de alquiler mantenido por la Orden por una administración directa delegada en gobernadores. De 1503 a 1506 ocupó el puesto de gobernador de la mina de Almadén Luis Xuares, vecino de Toledo, cuya misión era la extracción del metal y demás productos y realizar las reparticiones necesarias para la adecuada explotación de la mina.

En la mina el Pozo, parte del conjunto de Almadén, se accede a su interior por medio de una galería casi horizontal que recibía el nombre de *socavón*. Como las capas fértiles están casi verticales, pronto fue necesario realizar pozos cada vez más profundos, resultando imposible el achique de agua por gravedad, por lo que se precisó recurrir al sistema de drenaje mediante la utilización de tornos accionados por fuerza humana; para facilitar la ventilación, se iniciaría hacia 1584 la apertura de una nueva galería o *socavón* independiente conocido con el nombre de La Contramina.

En 1803 se establece un sistema de explotación del mineral por mampostería, en él la labor de explotación se divide en tres etapas: arranque de la faja central de los criaderos, la explotación simétrica y transversal, y el arranque de los prismas y columnas de mineral.

En 1954 se implanta el método de explotación de Corte y Relleno, que permite la recuperación total de la masa mineralizada. Producto de los envenenamientos producidos en 1970 la Dirección Técnica introduce el método de explotación de Cráteres Invertidos, método que se mantuvo hasta los últimos años de explotación.

## MÉTODO DE RECUPERACIÓN DE LA SUSTANCIA ÚTIL

En la época romana no se permitió el procesamiento ni la extracción del metal en las minas y su arranque era periódico y limitado. El mercurio metálico procedía bien del nativo que se recogía en las minas de España bajo la forma de un *líquido eterno*, bien de mineral del que se extraía por procedimientos metalúrgicos adecuados al escaso consumo de aquella sustancia, colocando el mineral triturado en cazuelas de barro cubiertas con un vaso y enlodadas las junturas con arcilla. Encendiendo fuego debajo de estas cazuelas, se recogía el sudor del vaso, el cual era del color de la plata y líquido como el agua, este producto fue denominado *Hidragryrum*.

Durante el dominio musulmán, los nuevos invasores beneficiaron las minas inventando procesos metalúrgicos como los hornos de Xabecas que se enraizarían extendiéndose a lo largo de los siglos. A juzgar por la colección de vocablos que aún se emplean, desarrollaron un acentuado conocimiento acerca de la mina Almadén.

Durante el siglo XVIII Hoppensack, director de la Escuela de Minas de Almadén, implantó el sistema de laboreo de bancos y testeros, sujetando las presiones de los hastiales por medio de estemples, entre los cuales se dejan coladeros para arrojar el mineral a la galería de transporte. La extracción del mineral se hacía mediante un malacate movido por caballerías, que estaba instalado en el primer pozo de la Mina del Castillo.

Durante el siglo XIX en 1803, Diego de Larrañaga, establece su sistema de explotación basado en la sustitución de la entibación de madera por mampostería. Se profundizan los pozos por debajo de los pisos donde se van a realizar los nuevos disfrutes. Las labores de explotación se dividen en tres etapas: la primera tiene por objeto el arranque de la faja central de los criaderos, en la segunda se realiza la explotación simétrica y transversal de una parte de los lienzos laterales, que en primer paso se dejaron cortados, y la tercera etapa consiste en el arranque de los prismas y columnas de mineral, que en la parte anterior quedan aislados, recuperándose en teoría la casi totalidad del mineral. Se aplica este método de explotación porque no se llegaba a explotar todo el mineral y por lo excesivo de los costos de la mampostería.

En los últimos años se utilizó el método de explotación de cráteres invertidos que "consiste en dos galerías, a 45 m. una sobre otra, que delimitan la altura del prisma a explotar. Se perfora desde la galería superior hacia la inferior y se van cargando los tiros de sondeos, disparándolos de abajo hacia arriba con lo que el material va cayendo a la galería inferior preparada con coladeros de forma que se pueda cargar el material en ellos. Cuando solo quedan unos 5 m de espesor de mineral por volar, se vuelva éste de una vez. Retirado el mineral, el hueco puede quedar para rellenarse desde arriba. Es un método de alto rendimiento, necesita menos personal y maquinaria y es más seguro y limpio" (Bocamina, Vol. 1).

**Sobre el envase y traslado del mercurio**, se realizaba en grandes bolsas de cuero llamados baldeses, utilizando tres de ellos superpuestos y recubriendo el conjunto con una espuerta de esparto bien ceñida. La cantidad envasada dependía del sistema de transporte empleado (carros, a lomos de mulas) Para el azogue destinado a América las precauciones eran mayores; en primer lugar se vaciaba en tinajas el contenido de los baldeses, comprobando el peso para evaluar pérdidas o fraudes. Después se empacaba de nuevo el azogue en tres capas concéntricas de baldeses, formando paquetes de sólo dos arrobas. Cada baldés se embutía en un tonel de madera, agrupando tres de éstos en un cajón precintado con cuero, y afianzado con tachuelas. En el siglo XIX se empieza a usar envases de hierro.

### **FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DEL BIEN DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO**

La minería de Almadén con más de 2500 años de historia es una fuente importantísima para conocer la historia económica de España durante décadas, desde el mundo romano hasta el presente siglo, pasando por los árabes, siglo de oro, etc. Conociendo con ella los entresijos del mundo de la minería no sólo de España, sino de América.

En la actualidad, las minas de Almadén se constituyen en uno de los principales ejes de desarrollo socioeconómico y cultural de toda la comarca. El proyecto en marcha de un parque minero, la rehabilitación de los principales edificios ligados a ésta actividad, tales como el Real Hospital de Mineros de San Rafael que alberga un Museo Minero y Hospitalario a la vez que es sede de la Fundación Almadén - Francisco Villegas; son muestras del rol crucial de estas minas en el futuro de la zona.

### **RELACIONES COMERCIALES**

La venta del azogue en las colonias de América se ve interrumpida por la independencia de estas naciones, a partir de entonces se empezó a vender el azogue de manera directa en el puerto de Sevilla; este sistema provocó la disminución de beneficios para el Estado.

Durante la época moderna se establecieron profundas relaciones comerciales entre la minería española y americana. Estas permiten conocer mejor la importancia de la minería en el desarrollo de los países. En la época contemporánea, Almadén se consagra como el más importante productor de mercurio en el mundo. Sin embargo tras la crisis de 1970 que afecta el precio del mercurio, en parte causada por la debilidad del mercado y la acumulación de stocks de metal; la empresa Minas de Almadén y Arrayanes S.A. ha expandido sus actividades a otros campos de actuación. Mayasa no sólo vende mercurio destilado, sino que ha ampliado su oferta a otros productos de mayor valor añadido como el mercurio triestilado y compuestos derivados.

### **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

El mercurio ha tenido a través de la historia diferentes significados, así para los alquimistas significó la volatilidad, movilidad y su afinidad por los metales nobles. Los romanos lo relacionaron con la agilidad del dios mensajero; los árabes veían en el mercurio, que llamaban "azauc" (de aquí azogue), uno de los espíritus de la ciencia de la alquimia, junto con el azufre, el arsénico, el amoníaco y el alcanfor. Durante el siglo XVI el mercurio adquirió mayor importancia económica y estratégica para la corona española, consecuencia de su propiedad de amalgamación (afinidad del mercurio con otros metales). Almadén ha sido desde los tiempos más remotos una localidad famosa por sus ejemplares de mineral de cinabrio. Ello ha permitido la formación de grandes colecciones. Así en 1755 el abad de Trischman solicitó minerales de Almadén para el médico Duras, pero es a partir de 1774 cuando comienzan a solicitar colecciones mineralógicas de manera oficial, instituciones como La Sociedad Vascongada de Amigos del País o el Gabinete de Historia Natural de Madrid fueron beneficiadas con muestras de éste mineral.

Por Real Orden del 29 de abril del mismo año se concede a don Casimiro Gómez Ortega, primer catedrático del Real Jardín Botánico, la gracia de un cajoncito de muestras duplicadas o triplicadas de todas las variedades que se encontraran en el mineral de cinabrio de Almadén.

En octubre de 1777 se formó otra colección de piedras de azogue para remitirlas al virrey de Nueva España. La colección estaba integrada por 21 muestras, algunas de ellas por duplicado o triplicado. Otra colección de piedras de cinabrio, con separación del mejor, mediano e inferior, fue remitida a don Fernando Mangino, superintendente de la Casa de la Moneda de Méjico.

Para suplir la falta de personal el rey Carlos III manda construir la Escuela de Minas de Almadén, dirigida por el superintendente Storr.

La plantilla actual de MAYASA se compone de unos 550 trabajadores, 450 de ellos fijos y el resto contratados.

**Tradición religiosa:** la fiesta más importante del centro minero (por ser su patrona) y del propio pueblo de Almadén es la de la “Virgen de la Mina”, el ocho de septiembre. Actualmente existe una imagen de la virgen en el interior de la mina y otra en la parte exterior. En las procesiones, las cuadrillas de cargadores son integradas por mineros ataviados con trajes de labor y lámparas.

**Participación de la mujer en la mina:** el papel desempeñado por la mujer en las labores de explotación ha sido prácticamente indirecto. En todo caso su labor en el siglo XVII se limitó a la búsqueda de mineral entre los escoriales de la mina y el mantenimiento de la ropa de los forzados como del resto de trabajadores de la mina o enfermos del Real Hospital Minero de San Rafael. Por lo general, eran las viudas o huérfanas de mineros quienes tenían la preferencia en el momento de desempeñar tales trabajos. En la actualidad, la mayor parte de oficios desarrollados se relacionan a la limpieza de las instalaciones, labores administrativas, etc.

**La Mina y el desarrollo de la prensa escrita:** la mina tuvo dos medios principales de difusión de actividades técnicas como de la situación de los obreros. *La Revista Minera*, en ella publicaban los ingenieros artículos referentes al estado de la mina y de los obreros. *El Boletín Oficial del Establecimiento Minero*, este era publicado gracias a la iniciativa de la Escuela de Hijos de Obreros, contenía información sobre la mina, cultura y aspectos sanitarios de Almadén.

Existían además tres periódicos en la localidad, en ellos se impulsaban iniciativas de mejora de la situación de los obreros y el fortalecimiento del movimiento gremial; así para inicios del siglo XX existían en Almadén trece corporaciones gremiales.

**El Economato minero:** en el siglo XX, la administración de la mina, beneficio a sus trabajadores con la creación de un Economato que vendía productos de primera necesidad a precios inferiores de los ofertados por otros establecimientos de la zona.

**Servios educativos:** se crea el “Batallón Escolar” en 1904, una escuela para los hijos de los obreros donde se impartía educación primaria. Fue ubicada en un edificio llamado Factoría. Los profesores dependían del propio establecimiento minero que a su vez les pagaba una gratificación.

**Sistemas de trabajo:** por lo sacrificado del trabajo al interior de la mina y consecuente escasez de mano de obra, a lo largo de la historia del asiento minero se han ido creando una serie de sistemas de trabajo para evitar la falta de obreros. Uno de ellos fueron los Jornales de Quintas. Consistían en eximir del deber de servicio militar obligatorio a cambio de trabajo en la mina, así los trabajadores recibían un salario y la mina podía contar con mano de obra joven. Se instaura en el siglo XVI.

En el siglo XVIII, gracias a la posesión por parte del establecimiento minero de la Dehesa de Castilseras, los obreros podían conseguir vía el sorteo llamado “suerte de labor” trabajar parcelas de estas tierras y beneficiarse con el rendimiento económico de las mismas. Eran utilizadas también para la desintoxicación de los vapores mercuriales.

**Arquitectura civil relacionada con la actividad minera y metalúrgica:** en la ciudad de Almadén existen un conjunto de monumentos que fueron edificados por necesidades de la actividad de la mina, todos ellos constituyen un rico patrimonio histórico que da luces sobre la importancia de la actividad minera para la zona. Entre los más importantes se tiene:

- **La Real Cárcel de Forzados:** tras desaparecer la Crujía, se construyó en 1754 un edificio para albergar a los presos comunes, forzados y gitanos que trabajaban en las minas. Fue cerrada 46 años después y reabierta en 1916 como Prisión Provincial, Correccional y Prisión Preventiva. El diseño y construcción del edificio estuvo a cargo del ingeniero militar Silvestre Abarca, quien levanta un inmueble de dos alturas en torno a un patio central. La primera planta fue destinada a servicios administrativos mientras que la segunda se destino a las celdas de los presos y dormitorios. Contaba también con una capilla, enfermería, cocina, botiquín y almacén, entre otros servicios. Para unir la cárcel con la mina se construyó una galería subterránea de 400 metros de longitud, con ello se buscaba evitar la fuga de presos durante el trayecto prisión-mina. Este establecimiento fue derribado en 1969, en el solar se construyó la Escuela Universitaria Politécnica de Almadén. Luego de trabajos de recuperación de sótanos del

inmueble, llevados adelante gracias a la iniciativa del ingeniero de minas Luis Mansilla, se conservan en la actualidad algunas celdas de castigo y parte de las galerías para la recogida de aguas subterráneas. Actualmente se ha habilitado un museo minero de la EUPA.

- **La Casa Academia de Minas** (C. Mayor de San Juan N. 74): por Real Orden de Carlos III, del 14 de julio de 1777, se crea en Almadén la Academia de Minas de Almadén bajo la dirección de Enrique Cristóbal Störr (alemán). La sede se construye entre 1781-1785. El proyecto que al parecer fue ideado por el propio Störr, fue confiado al maestro de obras Antonio del Villar. El edificio emplazado en un solar de 1500 m<sup>2</sup> es de estilo neoclásico (cadenas rústicas, pilastras, frontón) y de estructura rectangular con un lado mayor en su fachada. Presenta dos plantas a la calle (C. Mayor de San Juan) a las que se unen otras dos en la parte posterior por razones del desnivel del terreno (era destinada a dormitorios del alumnado) y dotada con balcones que dominan los ejidos y los terrenos que dominan la localidad. En la fachada destaca la belleza del balcón superior de la portada; inicialmente se pensó realizar la fachada en ladrillo pero finalmente se empleó piedra berroqueña, cuya dureza además de dotar de una singular belleza al edificio, a permitido su resistencia al paso del tiempo. La construcción ocupa 550 m<sup>2</sup> y los 900 m restantes son ocupados por patio, jardín y huerta.

Con el paso del tiempo y las necesidades de uso, el edificio ha perdido su diseño inicial, al respecto se señala *“El inmueble ha ido perdiendo en diferentes etapas la racionalidad y sencillez compositiva que destacaron en el diseño original para convertirse progresivamente en un puzzle de espacios mal relacionados con tabiquería laberíntica, en el que todavía pueden reconocerse las trazas geométricas de sus muros que traducen la idea compositiva original. El resultado es una imagen distorsionada del espacio original, que sería más amplio y diáfano que el actual; la fachada trasera es quizás la que más acusa estas transformaciones, que en parte afean esta academia”*. (Jesús Fernández Martínez y otros. En La Casa Academia de Minas. 225 años de su fundación. Almadén 2002. p. 60. 2003)

Hasta 1973, el edificio fue utilizado como sede de la EUP, posteriormente fue utilizada como vivienda del administrador de la empresa Minas de Almadén y Arrayanes S.A., acogiendo en la planta baja una guardería de Caritas hasta 1996. Luego pasó a ser albergue de transeúntes de beneficencia hasta el año 2000. Actualmente y luego de un proceso de desafectación es de propiedad del Ministerio de Hacienda y bien dependiente de la Dirección General del Estado.

En abril de 2002 la EUPA en coordinación con el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos, han solicitado a la Dirección General del Estado competente en la materia, la declaración de La Casa Academia como BIC.

- **La Plaza de Toros:** edificación contemporánea a la del Real Hospital de Mineros de San Rafael. El diseño de la construcción fue concebido por el Superintendente Francisco Javier de Villegas como coso taurino y de habitación; es de planta central y polígono hexagonal, en la que la parte central se rodea de crujías elevadas en dos pisos que cobijan 24 viviendas (de dos habitaciones cada una). Fue terminada de construir en 1765 invirtiéndose en ella la suma de 320.175 reales de vellón, cabe señalar que desde 1755 la plaza estaba habitada por cerca de 200 personas y que a partir de 1752 se habían empezado a realizar festejos taurinos (uno de las pocas autorizadas en aquella época). El hecho de que sea la segunda plaza de toros más antigua de España y la singularidad y belleza del diseño de su edificación han servido para que en el año de 1979 fuera declarada Monumento Nacional con la categoría de Monumento Histórico-Artístico. En cuanto a los usos actuales, se albergan en ella un mesón, hospedería, museo y lugar de actos públicos.

- **Real Hospital de Mineros de San Rafael** (Plaza José Luis Rodríguez López de Haro): La insalubridad del trabajo en las minas y el estado de deterioro en que se hallaba el hospital de La Caridad cercano a la mina, determino que el Superintendente Francisco Javier de Villegas iniciara una serie de gestiones con la finalidad de recaudar fondos para la construcción de un nuevo hospital. El 28 de agosto de 1752 el Marqués de Ensenada autoriza la celebración de corridas de toros cuyas utilidades estarían dedicadas a la nueva edificación. Las obras de construcción del Hospital se iniciaron en 1755 y se prolongaron hasta 1773 bajo el reinado de Carlos III y la dirección del superintendente Diego Luis Gijón y Pacheco. Empezó a prestar servicios en 1774 cuando el médico José Parés y Franqués traslada a los enfermos del Hospital de la Caridad a las salas del nuevo hospital.

El edificio tiene forma de “L”, volcado hacia un patio interior, al que se adosaron en sucesivas etapas dos construcciones, destinadas a la vivienda del cura y dependencias del hospital. Posteriormente se construye la llamada Casa del Capellán (segunda mitad del siglo XVIII) que dado su estado ruinoso fue reubicada en el extremo occidental del Hospital en 1924. El edificio original del Hospital es de muros de mampostería de un metro de espesor aproximadamente, las cubiertas son de teja cerámica curva. La fachada principal esta compuesta por la portada principal y por tres cuerpos de dos pisos y un sótano. La portada principal es de ladrillo y esta formada por dos cuerpos y queda rematada por una hornacina donde

se halla el arcángel San Rafael, en la puerta se sitúan dos escaleras de acceso. En el interior destaca la escalera de mármol que arranca de un amplio zaguán; el espacio se articula en dos crujeas: salas de enfermos y galería de comunicación abierta hacia el patio mediante amplios huecos. En fecha reciente a la fachada trasera se ha adosado una terraza sobre arcadas carpaneles de ladrillo que mantiene los rasgos formales y constructivos tradicionales.

Luego de un proceso de restauración, en los que han tenido papel importante la Fundación CajaMadrid y los fondos FEDER, el edificio es sede de la Fundación Almadén – Francisco Javier de Villegas, de un Museo Hospitalario y Museo Minero. En la sede se pueden consultar los fondos documentales propiedad de la Mina de Almadén y Arrayanes S.A., y todos los relacionados con la historia de la mina.

El edificio fue declarado BIC con la categoría de Monumento, según Decreto de 93/1992 de 23 de junio.

- **Puerta de Carlos IV:** ubicada en el límite del Cerco de Buitrones, delante del Almacén de Azogues. Fechada en 1786, es de estilo neoclásico realizada en ladrillo macizo visto “Consta de un arco escarzado, enmarcado por pilastras cajeadas y columnas de orden toscano sobre plintos cajeados. Soporta un arquivado clásico; entablamento de varias facies, friso que alterna metopas lisas y triglifos, y cornisa moldurada con movimiento. El frontón presenta escudo con las armas” (María Fernanda Fernández Gutiérrez. En La Casa Academia de Minas. 225 años de su fundación. Almadén 2002. p. 43. 2003). Por ella pasaban los carros que llevaban los baldeses de azogue rumbo a Sevilla. Ha sido declarado Bien de Interés Cultural.

- **Torre-Castillo de Retamar (Siglo XII):** construida en la época islámica con fines defensivos y en torno a la cual se desarrolla el crecimiento urbanístico de la ciudad.

**Arquitectura religiosa relacionada con la actividad minera y metalúrgica:** Almadén cuenta con un conjunto de obras religiosas que datan del siglo XVIII. Entre ellas destacan principalmente la Iglesia de San Sebastián (antigua Plaza Ruiz de Alda), Ermita de San Juan (Plaza de la Constitución), Ermita del cristo de la Fuensanta (Calle Ramón y Cajal) y la Iglesia Parroquial de nuestra Señora de la Estrella (Plaza de Jesús). Esta última se dedicó a Jesús Nazareno y en su diseño une elementos barrocos y neoclásicos, la fachada es en base a ladrillo y piedra vistos, la cubierta es de teja árabe. Es de destacar la alta carga decorativa de la puerta principal.

**Influencia de la actividad minera en la configuración urbanística de la ciudad:** las transformaciones de la villa de Almadén son prueba de la impronta de la actividad minera y metalúrgica de la minería. Podemos señalar como principales rasgos de este desarrollo los siguientes:

- La villa surge y se desarrolla de forma continuada en torno a la actividad minera.
- El primer núcleo urbanístico se ubica entorno a la Fortaleza de Retamar, durante la época islámica, su uso además de defensivo habría sido de vivienda.
- Hasta el siglo XVIII la villa se extiende junto al Cerco Buitrones y el pozo de San Teodoro.
- A partir del siglo XVIII cambia la tendencia de crecimiento octagonal, se procede a una expansión urbana hacia el sudoeste de la localidad y se crea una arteria central con calles perpendiculares. Se construyen edificios en el extrarradio como la Real Cárcel de Forzados, Plaza de Toros (siglo XVIII), Real Hospital de Mineros de San Rafael, Academia de Minas.
- En el siglo XX, se construye el barrio minero en la zona norte de la ciudad.
- En la actualidad la disposición urbanística es la misma.

## PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS

- **Época Romana:** Los cronistas de la época de dominación romana como Caius Plinius Secundus, conocido como Plinio el Viejo, escritor y erudito latino (muerto hacia el año 79 a.C.), el que, en su HISTORIA NATURAL refuta la antigüedad de las explotaciones, señalando que ya se conocía y explotaba aquel producto en España en el siglo IV a.C. Pero lo más importante es que localiza la mina en la región de Sisapo, en la Bética, de donde se extrae el mejor bermellón de todo el imperio.
- **Dominio musulmán** durante los siglos VII al XIII, ellos fueron quienes le dieron su actual nombre, basado en el de Hins-Al-Maden.
- **La reconquista:** En 1168 d.C. el Rey Alfonso VIII entregó la villa de Chillón con sus almadenes, una mitad a la Orden de Calatrava y la otra a los Condes don Nuño de Lara y su mujer, doña Teresa, en recompensa por los servicios prestados a la Corona. En 1212 se recuperan definitivamente estas tierras del Rey Santo Fernando III mediante la gran victoria en las Navas de Tolosa.
- **La época de los Fugger:** Jacobo Fugger fue acreedor de Carlos V, a quien colaboró con los créditos



que le permitieron conseguir la Corona Imperial. En 1523 se le reconoció en favor de los Fúcar (derivado español de Fugger) un total de 18,121 ducados y 308 maravedíes. En 1525 Carlos V, a modo de compensación de las deudas, dio en arriendo las rentas de los Maestrazgos a Fugger. Esta situación se mantiene hasta 1550, años en el que un gran incendio hace que la administración estatal asuma nuevamente la mina directamente durante una docena de años

- El primer arriendo tuvo vigencia de 1525 a 1527. Luego de este período el Emperador convocó una subasta de la que salió beneficiado Juan Vozmediano, quien resultó ser representante de banqueros alemanes y genoveses.
- Los Fúcar se asocian en 1530 con la banca de los Welser, que asume el control de los maestrazgos de 1533 a 1537. En 1525 los Fugger vuelven a hacer un empréstito al Emperador, por el cual se le arriendan de nuevo los Maestrazgos entre 1535 y 1542. En mayo de 1543 tuvo lugar un grave hundimiento. Posterior a esta catástrofe, asumen la administración de los Maestrazgos Pedro González de León, Marcos de Madrid y Antonio del Río.
- Entre 1550 y 1563 los Fúcares estuvieron alejados de la administración de la mina, pero la recuperaron en 1563, manteniendo su control hasta 1645, por medio de varios contratos sucesivos.
- El 31 de diciembre de 1645, el Estado reasume la administración de mina bajo el control de la Real Hacienda. Las minas quedan en muy mal estado incluso se suceden algunos hundimientos. Por Real Orden de 9 de noviembre de 1647, Juan Alonso de Bustamante fue nombrado Superintendente de las minas de Almadén y a la vez Caballero de Santiago. Se le ordenó la construcción de un sistema de hornos de aludeles para la completa explotación del azogue en sustitución de los hornos alemanes de reverbero. Dicha tecnología fue inventada en el Perú como consta en una placa colocada en el lugar donde se conservan los dos hornos: *"Hornos Bustamante/ S. Eugenio y S. Julián/ 1720-1928/ Inventado por Saavedra Barba/ en 1633 en Huancavelica (Perú)/ Fueron reproducidos en Almadén por Juan A. Bustamante desde/ 1646"*. En 1699 se descubren en Almadén las minas del Castillo y la de Hoya, que poseen gran riqueza y son fáciles de drenar por su escasa profundidad. En 1698 se usa por primera vez la pólvora que multiplica la producción del mercurio y suyo empleo se generaliza hasta 1703.
- En 1755 y luego de un período de febril actividad se produce el mayor incendio en la historia de Almadén *"que no fueron capaces de apagar las insistentes rogativas y novenas de quienes confiaron más en la fuerza del Todopoderoso que en los medios materiales para apagar el fuego"* (Bernáldez y Rúa Figueroa, Rev. Min., 1961). La concentración de material combustible en forma de palos de entibación y las dificultades inherentes a las labores de extinción, consolidaron el fuego, que de una manera lenta y metódica destruyó todas las instalaciones de la Mina del Castillo. Las llamas persistieron durante más de dos años, hecho que obligó al empleo de los trabajadores en otras labores.
- El incendio de 1755 dio lugar a transformaciones en el proceso de explotación en Almadén, así se prohibió entibar definitivamente con madera, siendo obligatoria la construcción de bóvedas de ladrillo o mampostería, intensificándose la fortificación de las minas (Joaquín Ezquerro del Bayo, 1844). Sufren también modificaciones los sistemas de achique y surgen, junto a los tornos, las bombas aspirantes manuales muy primitivas.
- En 1779 Pedro Sánchez Aparicio descubre la mina Nueva Concepción, en Almadenejos llamada también Concepción de Gilobrero. Se crea en el mismo año el Pozo San Teodoro y San Aquilino. A la vez se instala la maquina de vapor para efectuar el desagüe.
- Durante las guerras carlistas se interrumpe el trabajo en las explotaciones, algunas minas fueron inutilizadas al llenarse de agua. Por Real Decreto de 4 de julio de 1825 las minas de Almadén pasan a formar parte de la Dirección General de Minas. La venta de azogue se complicó con la independencia de las colonias de América, ante esa circunstancia el Gobierno español enajena los azogues en subasta pública en 1830.
- A partir de 1830 se reinician los arriendos de la producción de azogue con la firma de un contrato en exclusiva con la Casa de Iñigo Ezpeleta y Compañía, de Burdeos; el arrendatario se comprometía a comprar todo el azogue que produjesen las minas de Almadén al precio de 37 pesos fuertes el quintal castellano.
- En 1835 el Gobierno español rescinde el contrato con la Casa de Iñigo Ezpeleta y Compañía y vuelve a sacar los azogues a subasta, presentando la mejor oferta la Casa Rothschild quien consiguió con la firma del contrato el monopolio del mercurio en el mundo (7 de mayo de 1835). Debido a las

irregularidades de este acuerdo y otros sucesivos (excepción de obligación de la compra total de la producción, la eximente del pago de fianza y que se dejara en las manos de los propios beneficiados la facultad de renovación o anulación de los contratos), en 1838 se produjo la rescisión por parte del gobierno, la Casa Rothschild propuso la compra de la mina por 380 millones de reales; finalmente el Estado optó por convocar una nueva subasta que benefició nuevamente y por cinco años más a la Casa Rothschild. Finalizada esta etapa se procedió a una nueva subasta, la oferta fue pública a diferencia de las anteriores, saliendo beneficiada un nuevo concesionario que en 1841 cede los derechos de explotación a la anterior compañía.

- En 1847 acabó el acuerdo con la casa Rothschild en circunstancias sumamente difíciles para la venta del mercurio. En aquella época dos acontecimientos hundieron el precio del mineral en el mercado mundial, el descubrimiento de minas de mercurio en California y la paralización en México de la extracción de metales preciosos por agitaciones públicas.
- Entre 1850 y 1860 el gobierno controló la venta directa del mercurio, pero se vio obligado a poner nuevamente en subasta la explotación del mercurio. En 1870 se adjudica la explotación de la mina nuevamente y por 30 años a la Casa Rothschild. Estos contratos se renovaron casi por veinte años más.
- En 1921 finaliza definitivamente la relación comercial con la Casa Rothschild, empresa que mantuvo la explotación mundial del mercurio desde 1835. El Ministerio de Hacienda crea un Consejo de Administración que se encarga de la explotación y venta del mercurio; en 1930 se cubican 240.000 t de mineral.
- En 1970 empieza la crisis del mercurio, el precio del mineral baja fuertemente en el mercado, entre otras razones por el envenenamiento producto del mal uso de los derivados del mineral. Como respuesta a ello se produce la variación del método de explotación y la ampliación de actividades de la mina. En la actualidad Minas Almadén se han convertido también en una empresa consultora y contratistas, trabajando para otras compañías en sondeos, teledetección, análisis químicos, minería subterránea, a cielo abierto y obras civiles. La explotación del mercurio y sus derivados hoy representa para la compañía una quinta parte de su facturación.

#### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA**

- Socavón de la mina del Castillo, el socavón da acceso al baritel de San Andrés, muy espectacular por su bóveda en buen estado de conservación.
- Pareja de Horno de Bustamante, buen estado de conservación.
- Baritel de San Carlos, que prestaba servicios a la mina de La Nueva Concepción en las proximidades de Almadenejos.
- Pozos, chimeneas, escalas y otras obras mineras del asiento Nueva Concepción.
- Celdas de castigo de la antigua cárcel (siglo XVIII) y que fue cerrada en 1801.
- Castillete de San Aquilino, también llamado La Grúa.
- Puerta monumental de Carlos IV. Buen estado de conservación.
- Bóvedas de ladrillo o mampostería.

#### **CONSERVACIÓN**

##### **ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)**

En la actualidad consideramos que el estado de conservación de los elementos patrimoniales que atestiguan la actividad minero – metalúrgica de las minas de Almadén es bueno. Se vienen acometiendo obras de mantenimiento en el interior de la mina con vista a su puesta en valor mediante la creación de un parque minero, que incluiría visitas interiores y exteriores por toda la infraestructura tanto de extracción como metalúrgica.

##### **TITULARIDAD Y SITUACIÓN ACTUAL (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)**

Las minas de Almadén son propiedad de la compañía estatal “Minas de Almadén y Arrayanes, S.A.” (MAYASA).

##### **AUTENTICIDAD (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores)**

La autenticidad del conjunto se mantiene, no obstante en la visita realizada a las instalaciones del centro minero (agosto de 2004) se ha observado como un acto que altera la autenticidad del conjunto que en la Puerta Monumental de Carlos IV se ha sustituido la puerta de madera por una de metal.

#### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

La empresa minera ha conservado como monumento una pareja de Hornos de Bustamante, declarado Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento (Decreto 94/1992 de 23 de junio), y otros bienes patrimoniales muebles en el museo de la empresa.

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

#### **Protección Jurídica**

##### **Normativa de nivel internacional:**

##### **I. Convenios Internacionales**

- Convenio para la Protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, firmado en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión de España al Protocolo para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, hecho en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión al Convenio Europeo para la Protección del Patrimonio Arqueológico, hecho en Londres el 6 de mayo de 1969
- Instrumento de Ratificación de la Convención sobre las medidas que deben adaptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales, hecha en París el 17 de noviembre de 1970.
- Instrumento de Aceptación de 18 de marzo de 1982, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, hecha en París el 23 de noviembre de 1972.
- Acuerdo entre el Estado Español y la Santa Sede sobre enseñanza y asuntos culturales, de 3 de enero de 1979
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la Salvaguardia del Patrimonio Arquitectónico de Europa, hecho en Granada el 3 de octubre de 1985
- Convenio de UNIDROIT sobre bienes culturales robados o exportados ilegalmente, hecho en Roma el 24 de junio de 1995

##### **II. Normativa de la Unión Europea**

- Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957. Artículos 3, 36, 92 y 128
- Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, de 9 de diciembre de 1992, relativo a la exportación de bienes culturales.
- Reglamento (CEE) núm. 752193 de la Comisión, de 30 de marzo de 1993, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, relativo a la exportación de bienes culturales

##### **Normativa de nivel estatal:**

- Constitución Española, en sus artículos 9, 44, 46, 48, 50, 148 y 149
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Ley de Minas 22/1973 de 21 de Julio. (BOE. 24 Julio 1973)
- Real Decreto 1994/1982, de 15 de Octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras. (BOE. 15 Noviembre 1982)
- Orden de 20 de Noviembre de 1984 (Ministerio de Industria y Energía). Desarrolla Real Decreto de 15 de Octubre de 1982, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades extractivas. (BOE. 28 Noviembre 1984)
- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, modificado por Real Decreto 64/1994, de 21 de enero.
- Real Decreto 1680/1991, de 15 de noviembre, por el que se desarrolla la disposición adicional novena de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, sobre garantías del Estado para obras de interés cultural.

- Ley 36/1994, de 23 de diciembre, de incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 93/7/CEE del Consejo, de 15 de marzo, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Ley 18/1998, de 15 de junio, de modificación parcial de la Ley 36/1994, de 23 de diciembre, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Real Decreto 620/1987, de 10 de abril, por el que se aprueba el reglamento de Museos de Titularidad Estatal y del Sistema Español de Museos, modificado por Real Decreto 496/1994, de 17 de marzo.
- Real Decreto 1680/1991, de 15 de noviembre, por el que se desarrolla la disposición adicional novena de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, sobre garantía del Estado para obras de interés cultural.

#### **Normativa en el ámbito de Comunidad Autónoma**

- Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha. Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto. Artículos 31 y 33
- Ley 4/1990, de 30 de mayo, del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha

#### **Administración Responsable**

##### **Autoridades responsables de nivel estatal:**

- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio: Dirección General de Política Energética y Minas.
- Ministerio de Medio Ambiente
- Ministerio de Cultura

##### **Autoridades responsables de nivel autonómico**

- Dirección General de Desarrollo Industrial.
- Delegación Provincial de Industria y Trabajo.
- Consejería de Cultura.
- Consejería de Industria y Turismo.

##### **Autoridades responsables a nivel municipal**

- Ayuntamiento de Almadén.

#### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN** (Alto, medio, bajo. Especificar)

Gran parte de las iniciativas dirigidas a la puesta en valor del patrimonio minero de Almadén se han desarrollado en torno a la creación de museos en la villa. Entre ellos es de destacar el museo “Francisco Pablo Holgado” en las instalaciones de la EUPA, cuyo objetivo es preservar del deterioro la gran cantidad de instrumentos, equipos, planos, herramientas que poseía la zona minera de Almadén. Por otra parte y luego de un proceso de restauración, el edificio del Real Hospital de Mineros de San Rafael sirve como sede de la Fundación Almadén – Francisco Javier de Villegas, de un Museo Hospitalario y Museo Minero. Allí se pueden consultar los fondos documentales propiedad de la Mina de Almadén y Arrayanes S.A., y todos los relacionados con la historia de la mina.

El edificio fue declarado BIC con la categoría de Monumento, según Decreto de 93/1992 de 23 de junio.

#### **USO ACTUAL (Explotación minera, uso militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)**

Las instalaciones tienen distinto uso, las relacionadas con la extracción y transformación del azogue, están siendo acondicionadas o son de uso administrativo. El acceso a visitantes es restringido a profesionales y estudiantes, especialmente en la zona de los pozos. En el caso del Real Hospital de Mineros de San Rafael ha sido restaurado y su uso es de museo y sede de actividades culturales.

#### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

Las fincas adscritas a la explotación, se han reconvertido y repoblado forestalmente, se han destinado zonas a los cultivos de regadío y a otras siembras. Se ha potenciado la ganadería, poniéndose en marcha una fábrica de quesos y otra de piensos.

El entorno inmediato a la zona de extracción y metalúrgica es de uso urbanístico.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)**

Existen una serie de disposiciones municipales dirigidas a la protección del entorno y en consecuencia de los restos del patrimonio minero, sin embargo cabe señalar la necesidad de proteger las instalaciones de los problemas generados por el paso de vehículos de carga pesada por la carretera que transcurre frente a la Puerta Monumental de Carlos IV.

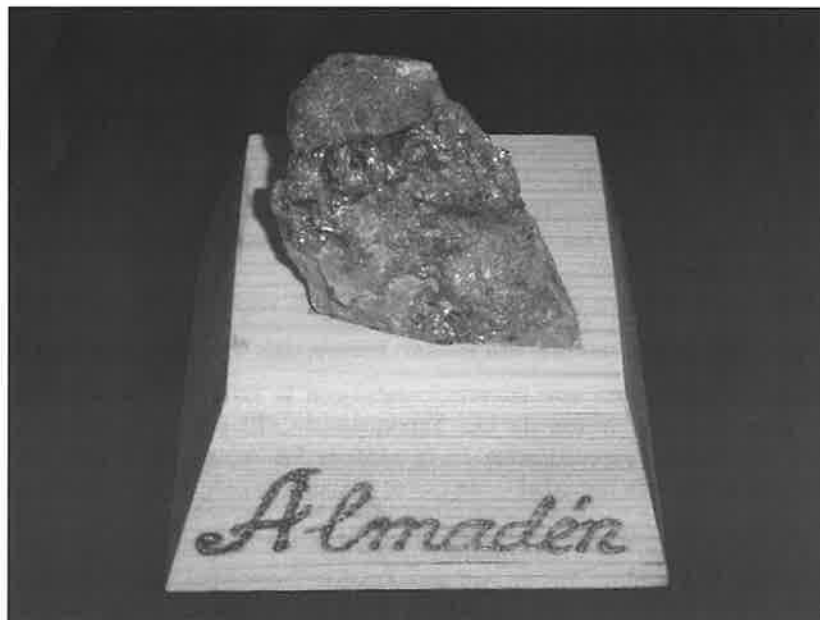
**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

La degradación ambiental del entorno es mínima debido al cese de la actividad minera. En cuanto al tratamiento de residuos mercuriales, por Orden del 27 de septiembre de 1990 emitida por la Consejería de Industria y Turismo, se autorizó a "Minas de Almadén y Arrayanes (S.A. MAYASA)" para construir un depósito de residuos mercuriales para almacenar los residuos que en ese momento se hallaban acumulados de forma inadecuada; una vez sellado el depósito la empresa realizaría las restauraciones medioambientales necesarias. (DOCM 5-10-1990).

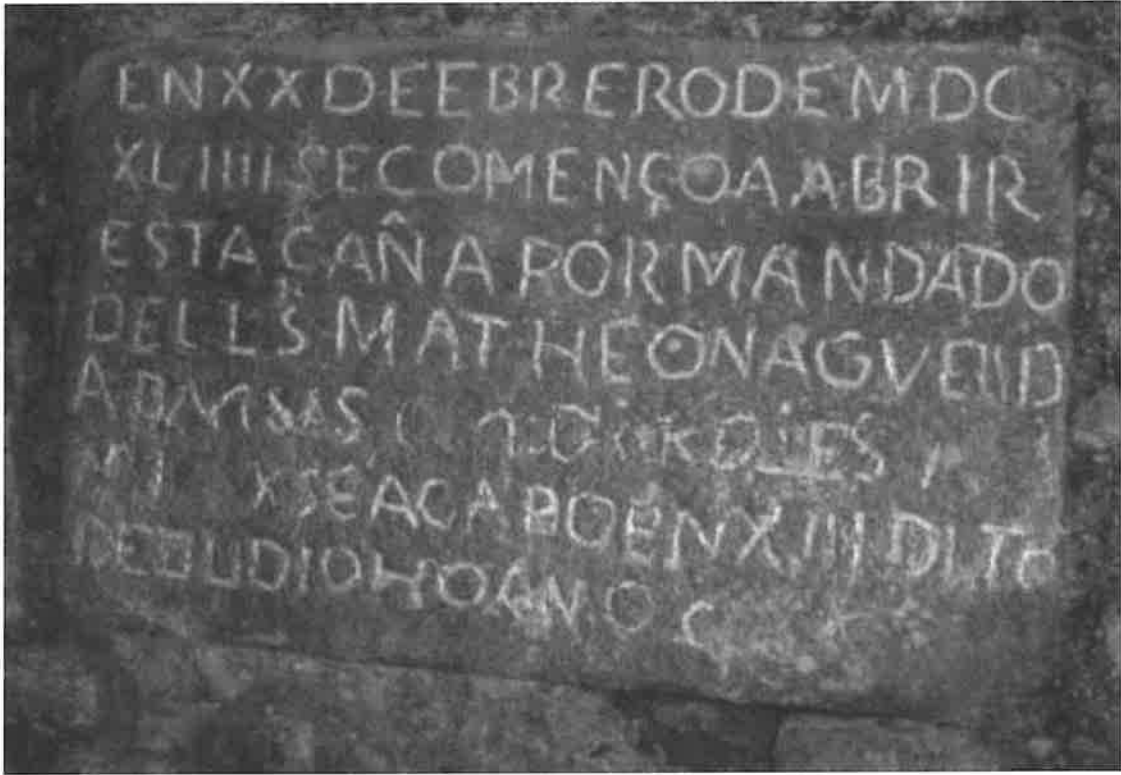
**FOTOGRAFIAS**



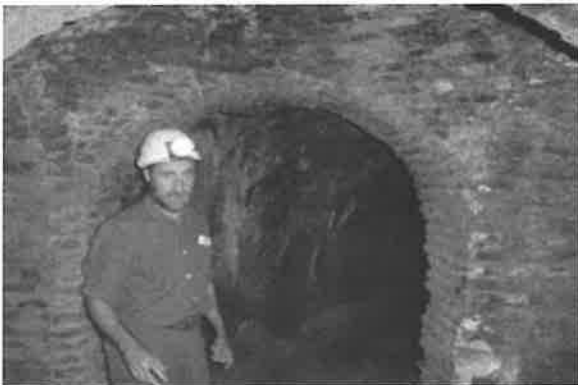
**Vista general de Almadén, con el cerro de San Teodoro en primer término. (Fuente Bocamina. V.1. 1995)**



**Cinabrio de Almadén**



**Placa colocada al ingreso del acceso a las galerías de la mina Las Cuevas**



**Mampostería al interior de la mina**



**Obras de reforzamiento en el interior de la mina**



**Túnel que comunicaba con Cárcel de Forzados**



**Baritel del Pozo San Andrés. Minas del Castillo**

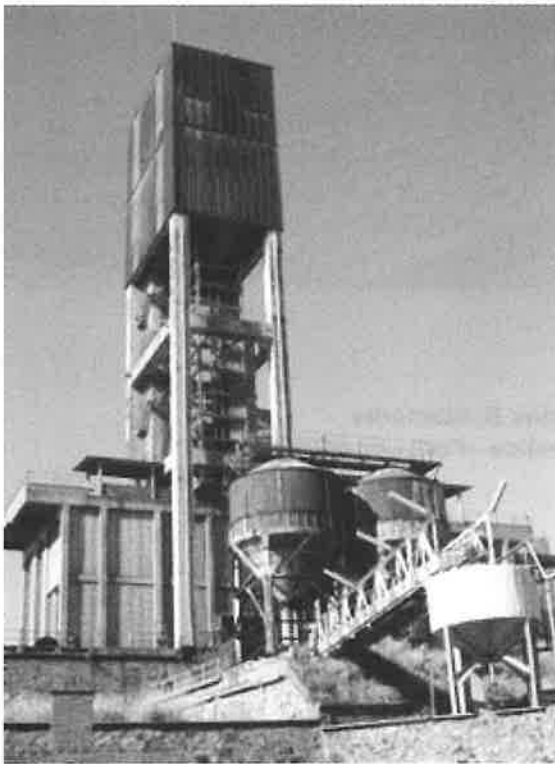


**Pareja de Hornos Bustamante  
(Método traído de Huancavelica –Perú– en el siglo XVII)**





**Castillete de San  
Aquilino**



**Hornos de soleras múltiples**



**Pozo de San Joaquín**



**Almacén de mercurio**



**Reproducción del envase utilizado para el envío de azogue al Nuevo Mundo, destinado a la amalgamación de la plata.**

**Antiguas oficinas administrativas**





**Zona de talleres**



**Virgen de la Mina**



**Puerta monumental de Carlos IV. Antiguamente era el acceso principal al Cerco Buitrones**

**Restauración año 2004. Se aprecia la sustitución de la puerta de madera por una de metal**





**Antigua Cárcel de Forzados (maqueta Museo Minero de la EUPA)**



**Interior Plaza de Toros de Almadén**



**Real Hospital Minero de San Rafael. Almadén  
(Actual sede del Archivo Histórico de las Minas de  
Almadén y del Museo del Minero)**

#### FUENTES

- FUENTES CHACÓN, Emilio y otros (2003)** La Casa Academia de Minas. 225 años de su fundación. Almadén 2002. Ciudad Real.
- GONZÁLES TASCÓN Y FERNÁNDEZ PÉREZ** (Editores) Edición facsímil de las *"Memorias de las Reales Minas de Almadén"*, por Agustín de Betauncour (1783). Editado por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología. Madrid.
- INSTITUTO TECNOLÓGICO GEOMINERO DE ESPAÑA.** *"Guía para la investigación de los recursos minerales de España"*. Imprime Tecnológico Geominero de España. Madrid. 1998.
- MANSILLA PLAZA, L.** *"Anteproyecto museográfico del Museo histórico-minero 'Francisco Pablo Holgado'"*. En Rábano, I. (Ed.). Colección Temas Geológicos-Mineros, Vol. 31. Instituto Geológico y Minero de España, Madrid, 2000. Pp. 185-195.
- MATURANA CAMPOS, Salvador y FERNÁNDEZ SOBRINO, Ángel.** *"Almadén del azogue"*. En BOCAMINA. Revista de Minerales y Yacimientos de España. Vol. 1. Edit. Grupo Mineralogista de Madrid. 1995.
- MATILLA TASCÓN A.** *"Historia de las Minas de Almadén. Vol. I.: desde la época romana hasta el año 1645"*. Consejo de Administración de las Minas de Almadén y Arrayanes. Madrid. 1958.
- MATILLA TASCÓN A.** *"Historia de las Minas de Almadén. Vol. II.: desde 1646 hasta 1799"*. Minas de Almadén y Arrayanes e Instituto de Estudios Fiscales (Ministerio de Hacienda). Madrid. 1987.
- MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA.** *"Normativa sobre Patrimonio Histórico Cultural. Colección, Análisis y Documentos"*. Secretaria General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid, 1998.
- ZARRALUQUI MARTÍNEZ, Julio.** *"Los almadenes de azogue (minas de cinabrio): la historia frente a la tradición"*. Librería Internacional de Romo. Madrid. 1934.

Fotografías: Rocío Cutipé Cárdenas





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CONJUNTOS HISTÓRICO-MINEROS

**DENOMINACIÓN:** Las Médulas

**PAIS:** ESPAÑA

### UBICACIÓN

#### LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA:

(Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)

Comunidad Autónoma de Castilla-León. Provincia de León. Municipios de Borrenes y Carucedo y Puente de Domingo Flórez.

#### EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO: Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)

- Hoja del Mapa Topográfico Nacional 1:50.000: nº 191 (nº191-I y 191-III en el 1:25.000).
- Coordenada central UTM: 29TPH683547033.
- Coordenada central GEO: 42° 28' 14" N - 6° 46' 10" O.

La zona principal de la mina de oro romana de Las Médulas ocupa un área delimitada de 18.792.215 m<sup>2</sup> = 1.879,2 Ha. y un perímetro delimitado de 26.236 m.

El yacimiento de oro de Las Médulas se sitúa geológicamente entre los numerosos existentes en la zona Asturoccidental — Leonesa (este de Lugo y Orense, oeste de Asturias y León y norte de Zamora). Presenta yacimientos primarios y secundarios.

Los límites geográficos específicos de la zona de la explotación aurífera de Las Médulas son:

- Norte y Noroeste: Curso del río Sil, desde la confluencia del arroyo de la Indria por el extremo NE. hasta la confluencia del arroyo del Balao por el O.
- Suroeste: Desde la última confluencia, se sigue la divisoria de aguas del Sil con su afluente, el río de Entoma, hasta caer sobre el Ponte Novo de Sobradelo.
- Sur: Desde la margen derecha de dicho puente, se sigue la divisada de aguas entre el Sil y su afluente el río de Casaio hasta alcanzar la cumbre del Cerreirón (cota 1688 m.) y desde aquí se va a caer sobre el Cabrera siguiendo la divisoria de aguas entre este río y su afluente, el Benuza.
- Este: Divisoria oriental de aguas del arroyo Valdefrola, tributario del río Cabrera, seguida por la línea de cumbres de los Montes Aquilianos hasta la Cruz de la Peña. Desde aquí, siguiendo la divisora occidental de aguas del arroyo de Ferradillo, de la Indria en su curso bajo, iría a caer sobre el río Sil a la altura de la desembocadura del mencionado arroyo.

Los límites geográficos de la zona de infraestructura de abastecimiento hidráulico de Las Médulas son:

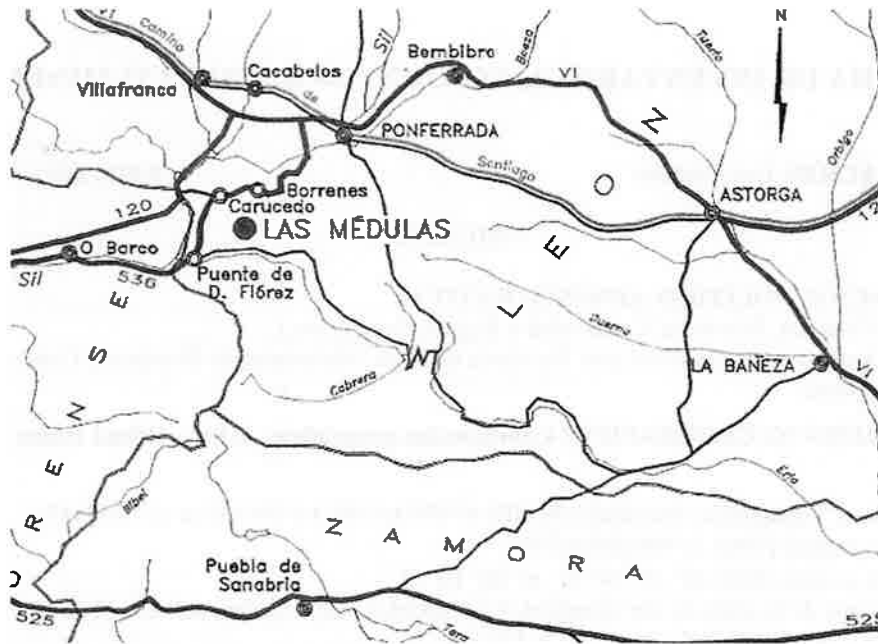
- En la vertiente meridional de los Montes Aquilianos: Todo el valle del río Cabrera en ambas vertientes, desde su desembocadura en Puente de Domingo Flórez hasta su nacimiento en La Baña, excluidos los pequeños valles de sus afluentes por la izquierda, ríos de Sotillo o Benuza y de Silván. También comprendería la margen derecha del río Ería entre su nacimiento y el Alto de Peña Aguda.
- En la vertiente septentrional de los Montes Aquilianos: Toda la vertiente comprendida entre la cumbre de los Montes Aquilianos y la margen izquierda del río Sil hasta su confluencia con el río Oza, más la integridad del valle correspondiente a este río o Valdueza.

#### PLANO DE UBICACIÓN, DESCRIPCIÓN DE ACCESOS Y RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (a escala nacional, regional y local) escala nacional, regional y local)

**Acceso:** Existen en la actualidad cinco itinerarios de acceso al parque arqueológico de Las Médulas:

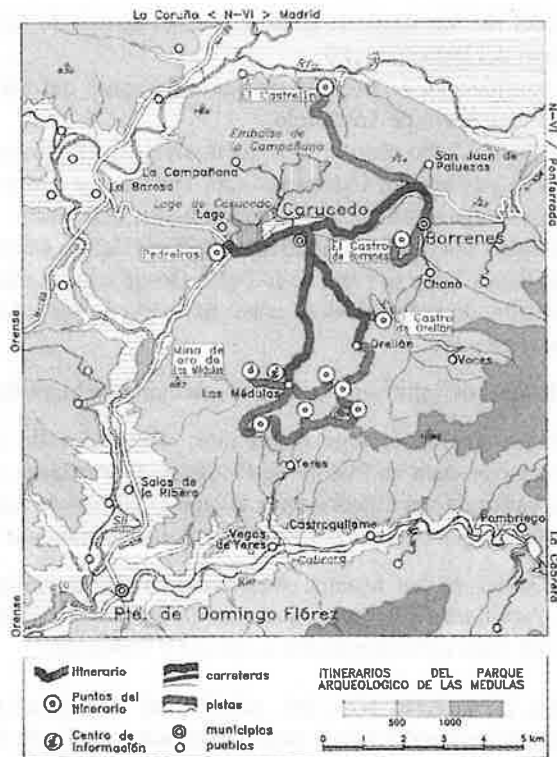


- Itinerario de oro de las Médulas.
- El Castrelín de San Juan de Paluezas.
- El Castro de Borrenes.
- El Castro de Orellán y las Pedreiras de Lago.
- Itinerarios en el Sur del Bierzo.



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

### Situación y acceso a Las Médulas



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

## Itinerarios del Parque Arqueológico de Las Médulas

### PRINCIPALES DATOS HISTÓRICOS Y CARACTERÍSTICAS MINERAS

#### ÉPOCA DE EXPLOTACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)

Se inicia como labor artesanal en épocas anteriores al Imperio Romano, en la que la población indígena Astur lavaba las arenas de los ríos, conservándose restos de esta orfebrería.

Una segunda época corresponde a la explotación industrial, la que tiene lugar a lo largo de los siglos I y II d.C., durante el dominio romano. La crisis monetaria que tuvo lugar en el Siglo III supuso el final de las labores mineras.

#### TIPOLOGÍA (minería metálica, materiales de construcción, fabricación de vidrio, minerales energéticos, abastecimiento y recursos hídricos, etc.)

Se trata de un yacimiento de oro que se sitúa en los depósitos del Moceno. Está formado por conglomerados con matriz limo-arenosa y leyes en oro muy variables. El tipo de yacimiento aurífero es el secundario aluvionar.

La zona principal de las médulas engloba las siguientes estructuras mineras:

- Todos los vacíos o desmontes mineros antiguos comprendidos entre los diferentes frentes de explotación, que se dividen en tres sectores principales (S-I, S-II y S-III.).
- Los estériles acumulados en tres de los seis conos de deyección o colas de lavado existentes: La Brea, Chaos de Maseiros y Barranco de Furnias.
- Los principales restos de la infraestructura hidráulica (canales, túneles o galerías y depósitos de agua) situados junto a los frentes de explotación.

#### MÉTODO DE EXPLOTACIÓN (Explotación subterránea, a cielo abierto, etc.)

La explotación de la mina se realizó de acuerdo a la riqueza del yacimiento (que iba de 10-20 mgr/m<sup>3</sup> a 60-300 mgr/m<sup>3</sup>). Donde el recubrimiento era pobre, se aplicaban sistemas de explotación extensivos como los de la ruina montium, descritos por Plinio (Las Valiñas), o los basados en la fuerza erosiva y de arrastre del agua arrojado desde los depósitos situados en lo alto de los depósitos de explotación (La Reboilar, La Furnia, El Couso).

En cambio sobre los niveles más ricos de aluvión se aplicaron sistemas de explotación selectivos (La Frisga). Una vez abatido y arrastrado el aluvión aurífero y con la misma fuerza del agua se encausaban hacia los canales de lavado. agogae (Uagúa de Yeres): Previamente para facilitar la acumulación del lodo aurífero se acumulaban y eliminaban los estériles más gruesos que forman los enormes montes de cantos rodados o murias.

De una manera más detallada los sectores de explotación y los sistemas empleados en ellos, fueron:

- **Sector I:** Se sitúa inmediatamente al suroeste del pueblo de Carucedo, en los parajes conocidos como Las Valiñas, La Barranca y El Rebolar. Ocupa una extensión de unos 820.000 m<sup>2</sup>. Posiblemente fue de los primeros en ser explotado, tanto mediante sistemas de explotación extensivos de zanjas-canales, como colectivos de surcos convergentes. Estaba abandonado al finalizar la explotación romana, puesto que su red hidráulica estaba cortada. Se aprecian muy claramente unos depósitos de explotación sobre los frentes más altos.

- **Sector II:** Se subdivide, aparte de algunos trabajos de menor importancia, en dos grandes cortas alineadas entre las carreteras que se dirigen de Carucedo a Orellán y Las Médulas: Ila, Valialonga - El Cabuerco de Valdelobos, al norte y IIb, La Frisga, al sur. Ocupa unos 570.000 m<sup>2</sup> y pudo iniciarse a la par que el primero, finalizando lógicamente antes que el III. Se explotó esencialmente de forma selectiva, mediante surcos convergentes, aunque en las zonas con mayor potencia de aluviones se practicaron zanjas-canales, bien para una explotación extensiva, bien para eliminar los niveles superiores como si fuesen prácticamente estériles.

También conserva importantes restos de infraestructura hidráulica, particularmente sobre el frente de explotación y en el interior de la Frisga.

- **Sector III:** Forma, con sus 4.000.000 m<sup>2</sup> largos de superficie vaciada, el núcleo más grande y conocido de Las Médulas. No se limita el gran circo de las Valiñas, sino que se extiende ampliamente hasta la altura de La Balouta, de forma que alcanza prácticamente 3 Km. de extensión máxima: Gallegos, Baffeiro Negro, Catorrapao, Os Catilloes, Lago Somido, Las Valiñas de Xan Lamas, Las Fontes de Maltempo, Chaos de Mourán, Llagua Negra, las Murias de Balouta, La Peralia, El Reventón, Chaos da Cruz, El Souto, Pozo Rubio, Cerradal, Pallarellas, El Covayón, Las Pedrices, Llagua de Yeres, Reirigo, El

Barreiro... Las diversas fases que se pueden reconocer a través de su estudio por fotografía aérea permiten subdividirla en once sectores, numerados ascendentemente y por orden alfabético desde los más antiguos, los explotados en primer lugar, hasta los más recientes. De acuerdo con esta clasificación, los últimos trabajos los habrían realizado los romanos en el sector IIIk, justo debajo y al oeste del llamado mirador de Orellán. Si bien es cierto que también podrían haber estado trabajando a la vez en los sectores IIIj, formado por El Couso y La Fumia, inmediatamente al este del mirador, y IIIi, en la zona de Reirigo y El Barreiro que da ya hacia la cuenca del Cabrera. Se explotó mediante sistemas selectivos en sus primeras fases, pero en los últimos tiempos de la explotación se hizo mediante la técnica de las costas de minado o ruina montium.

### **MÉTODO DE RECUPERACIÓN DE LA SUSTANCIA ÚTIL**

En el sistema de explotación selectiva se utilizaron *surcos convergentes y galerías subterráneas*. En el primer caso, se lavaba un terreno rico en oro mediante grandes surcos (de hasta 8 metros de profundidad y centenares de longitud) por los que se hacía pasar el agua que arrastraba el conglomerado hasta una salida común a todos los surcos donde se emplazaba el canal de lavado, donde los operarios iban apartando a los lados el material más grueso. La misma operación se repetía surco a surco, quedando al final cantos rodados apilados en alineación. Un ejemplo de ello se observa en la Frisga. En el segundo caso, se aplicaba la técnica de cámara y pilar, es decir, utilizar los cantos rodados extraídos para rellenar las cavidades ya explotadas y evitar así tanto su evacuación como posibles derrumbes. Un ejemplo de ello se observa en la Cueva del Maestro en la Valduerna.

En el sistema de explotación extensiva primaba más la cantidad de conglomerado removido que su explotación íntegra. Se empleaban zanjas-canales, que se basaban en el arrastre del conglomerado como si se tratara de una cárcava artificial, gracias al desnivel existente entre los depósitos del frente de la explotación y la base de la zona a explotar (v.g. sector I o IIIj del Barranco de Furnias). Otro procedimiento era el de las cortas de minado que se pueden ver en la red de galerías y pozos, estos servían para minar hasta un punto crítico la masa a batir. Una vez lograda esta operación, se hacía penetrar de golpe y desde extensos depósitos un gran caudal de agua, lo que producía sobre la red de minado ciega un efecto de carga al comprimir el aire a la par que el agua acababa de erosionar y arrastrar el material así preparado.

En ambos sistemas, el agua era uno de los elementos imprescindibles por lo que se necesitó la construcción de una infraestructura hidráulica muy importante. Los canales o corrugi, cuyos restos aún podemos contemplar en el camino hacia Campo de Braña, captaban las cuencas de los ríos de las vertientes de norte y sur de los montes aquilianos y llegaron a trasvasar agua desde la cuenca del río Duero a la del Sil. Estos canales conducían el agua hasta los depósitos de distribución y explotación (piscinae o stagna, Campo de Braña, Mirador de la Horta).

### **FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DEL BIEN DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO**

La zona de Las Médulas es un magnífico ejemplo de proceso histórico en el que los elementos naturales y la intervención humana aparecen constantemente entrelazados. Solo una visión diacrónica permite realmente entender las génesis y evolución del paisaje, en el que son indisolubles los cambios en las sociedades que lo han ido generando, las condiciones del medio físico.

La importancia de la mina se dio en los siglos I y II d.C. estando su desarrollo ligado al sistema monetario creado por Augusto, y que tuvo final con la crisis monetaria del siglo III.

Cabe señalar que, además de a explotación del oro, los romanos fundaron el asentamiento de Orellán para extraer mineral de hierro de una brecha ferruginosa situada al pie del monte, que luego los habitantes del poblado fundían y convertían en utensilios. Era aquí donde se fabricaban los útiles metálicos para los demás poblados de la zona y las herramientas necesarias para el trabajo en la mina de oro de Las Médulas. La fundición se situaba en la parte más alta del monte y dejó gran cantidad de escoria extendida por sus laderas. Esos escoriales dan una idea del gran volumen de hierro fundido. En el poblado, situado en la zona más baja de la ladera, se ubicaban los fundidores y herreros junto con sus familias.

Los términos municipales de Borrenes y Carucedo en la actualidad y desde hace aproximadamente 30 años han sufrido el fenómeno de la emigración, sufriendo una gran caída demográfica.

La base económica de la zona es la agricultura y la ganadería, pero hay una actividad en el sector industrial, en la extracción de las piedras caliza y pizarra de las canteras existentes en los alrededores.

### **RELACIONES COMERCIALES**

El oro de las Médulas durante la dominación romana se empleaba exclusivamente para la acuñación de monedas, por lo tanto no se puede entender que se haya dado a su explotación una utilidad propiamente comercial. El Estado gestionó directamente los distintos aspectos de la explotación, a través de

Gobernadores (gobiernos de Augusto y de Tiberio). En el último tercio del siglo I d.C. se reorganizó el sistema administrativo, nombrándose a un procurador financiero que tenía a su cargo las oficinas financieras que permitían la centralización de la gestión y de la documentación generada en cada zona. Junto al procurador aparece un personal administrativo de apoyo como el tabulario (encargado de la organización de los archivos), los beneficiarios (soldados destacados junto al procurador) y el legatus iuridicus.

Los romanos aprovecharon los caminos establecidos por los Tartessos que unían la parte sur y norte de la Península (ruta de la plata), para contruir una calzada que llevaba desde Andalucía atlántica (Cádiz, Huelva, Sevilla) hasta Salamanca (Salamantia), Astorga (Astúrica August) y León (Legio VII), pasando antes por Mérida (Emérita Augusta) capital de Lusitania. (García Bellido, 1970).

En todo caso podemos señalar que las relaciones comerciales que se pudieron establecer fueron entre los que se dedicaron a la agricultura o a la fabricación de materias primas para la actividad minera y quienes propiamente trabajaban en las minas.

### **IMPORTANCIA HISTÓRICO-CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

Entre las numerosas y espectaculares huellas que ha dejado la minería romana a lo largo de la geografía peninsular, Las Médulas ocupa un lugar de primer orden. Es un hito tradicional en la historiografía minera como paradigma tanto de la tecnología romana como de la transformación del territorio y sus habitantes, aunque la mayoría de las veces se haya invocado con ese halo de leyenda y admiración que tan bien supo expresar en su época el escritor berciano Gil y Carrasco *“En pocas partes ha dejado el pueblo rey un testimonio más rico y elocuente del atrevido espíritu en cuyas alas volaba su pensamiento”*.

No existe una noción clara sobre qué mano de obra trabajó en la explotación minera, pues no hay inscripciones de esclavos y las poblaciones tenían un margen de independencia que se demuestra en el ejercicio de la caza o en la posesión de armas, por ejemplo. Se cree que se trataba de poblaciones jurídicamente libres, llamados peregrini, pero que estaban ejerciendo un trabajo especialmente duro en beneficio del estado romano. Sobre la dureza y el peligro de las labores mineras Plinio da cuenta de los constantes derrumbes en las galerías excavadas en la preparación de la ruina montium. Por lo general la jornada laboral de un minero se extendía entre 9 y 10 horas (la duración de su lámpara); cabe señalar también que en algunas tareas se emplearon tanto a mujeres como niños.

Las poblaciones indígenas anteriores a la explotación minera vivían en castros amurallados y se dedicaban a labores campesinas. A partir de la presencia romana estas comunidades son integradas progresivamente en el patrón organizativo romano, puesto en marcha para la explotación. Los castros empiezan a desaparecer como núcleos de población, quedando relegados a funciones de control y mantenimiento de los canales que traen la energía hidráulica para la explotación minera, y son sustituidos por nuevos asentamientos que incorporan estructuras y materiales plenamente romanos y se integran en el complejo sistema en que se convierte la mina y su entorno. Así unos se dedican a la actividad agraria, explotando las mejores tierras, que permiten el abastecimiento de la mano de obra minera, otros proporcionan las materias primas y manufacturas necesarias para el trabajo que aquella realizaba (herramientas, maderas, etc.). Por último, llegados exclusiva y directamente para trabajo en las minas, encontramos poblados de mineros y núcleos que albergaban el personal cualificado que efectuaba el control técnico de la explotación.

El trazado histórico del pueblo de Las Médulas estaba dividido en dos barrios, el Barrio del Pico, donde se encuentra la iglesia y el Barrio de Abaixo primero, sobre la carretera desde Carucedo. Dicho trazado básicamente se mantiene. La distancia entre ambos sectores es de aproximadamente 200 metros, con pequeñas edificaciones dispersas entre ambos. Cada uno de ellos, en especial el del Pico, presentan una edificación dispersa, incorporando espacios de carácter agrícola en medio de construcciones de vivienda, dando lugar a una trama constructiva de cierta dispersión, donde los diversos elementos mantienen un grado de autonomía y no definen con claridad y rotundidad los espacios urbanos, hasta el extremo que en algunos casos las calles pierden su carácter y se convierten en caminos que unen las edificaciones. Este tipo de trama produce una interrelación interesante entre los espacios construidos y el paisaje, que si bien se traduce en alta calidad ambiental, representa una grave dificultad en la definición precisa del suelo urbano propiamente dicho.

### **PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS**

Periodo pre-romano (Antes del siglo I d.C.)

Periodo Romano (Siglos I al III d.C.)

## ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA

Hay un total de 22 yacimientos censados según la carta arqueológica de la provincia de León: Las Médulas, Oeste de El Carril, El Outeiro, Lago, Horno, El Ladeirón, La Malladica, El Nocellal, La Sufreira, La Tiñosa, El Carril, Villaseca, La Dehesa, La Corona del Cerco-Santa Bárbara, la Corona del Cerco, El Pendón. NO del Pendón, Convento de Trapuzas, El Cobacho, El Castro Las Portellas y Castro de la Cabuerca.

Los bienes de origen minero se pueden clasificar en:

1. Restos de la red hidráulica. Canales y depósitos que encauzan y regulan el agua hasta los frentes de explotación.
2. Antiguos frentes de explotación y desmonte.
3. Restos de los canales de evacuación de estériles para el lavado.
4. Cono de deyección formada por los estériles evacuados.

Los otros restos se corresponden con los abundantes asentamientos romanos. Unos son de modelo clásico castreño y otros son asentamientos de nueva planta adaptados a las necesidades de la intensa ocupación del territorio propiciada por la mina.

El punto de mayor interés paisajístico y natural es el Gran Circo de Las Médulas, la antigua mina romana, por sus formas características y el intenso contraste entre el rojo de sedimentos terciarios visibles en las crestas y el verde y ocre de la vegetación de la zona.

El Lago de Carucedo, originado por la actividad minera romana, tiene un alto interés faunístico y también cierto interés paisajístico. Lo mismo ocurre con el lago Sumido, al Oeste del núcleo de las Médulas, que es el resultado de la oclusión de un canal de evacuación de estériles.

## CONSERVACIÓN

### ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)

Las estructuras de las Médulas presentan por lo general un buen estado de conservación tras ser abandonadas desde época romana, ya que el yacimiento sólo ha sido objeto de pequeños sondeos geológicos y nunca se ha vuelto a explotar. No obstante, aunque no se han producido desmontes o movimientos de tierra de origen humano de cierta envergadura, a lo largo de tan largo período de tiempo si se han registrado diferentes transformaciones que han alterado en mayor o menor grado los restos minero-arqueológicos.

Entre los factores a los que podemos atribuir dichas transformaciones, tenemos los siguientes:

- **El proceso de erosión y sedimentación post-romano:** La alteración más fuerte producida sobre el paisaje desde la antigüedad ha sido de orden natural y se ha debido a la acumulación de materiales arrastrados por la erosión y depositados por la baja competencia de las corrientes fluviales en el paleovalle que ocupa el actual arroyo de Valderio, aguas arriba del lago de Carucedo, que quedó cerrado a causa de la acumulación de estériles romanos en los Chaos de Maseiros. De acuerdo con la interpretación del proceso minero, los terrenos regados por ese arroyo por debajo de la cota de los 500 metros formarían originariamente parte de un "protolago de Carucedo", que la postre vio reducidas sus dimensiones por efecto del continuo aporte de materiales que no podían ser evacuados hacia el Sil, a causa de la barrera insalvable que formaban los mencionados estériles. Un segundo efecto natural que hay que considerar, en este caso inverso al anterior, es la erosión de parte de esos estériles romanos por el arroyo emisor del propio lago, el hoy conocido como arroyo del Balao. Su actuación secular como drenaje del lago en la época de lluvias en que se desbordaba, suceso todavía fresco en la memoria de las gentes del lugar, causó poco a poco la formación de su cauce en dirección al Sil, de forma que el frente de los estériles quedó en varios puntos al descubierto, desvelándose de forma potente su gran potencia y proporcionando la prueba más evidente de la formación casual del lago en época romana.

- **Actuaciones urbanas:** Dos núcleos urbanos han modificado el entorno de las labores mineras desde su abandono. **Carucedo:** Se instaló desde su fundación sobre una pequeña altura al este del lago del mismo nombre y se expandió posteriormente, en época relativamente reciente, a lo largo de la actual carretera N-536. Tanto su caserío como los terrenos transformaron superficialmente las labores mineras y las acumulaciones de estériles romanos, de forma que su topografía quedó claramente enmascarada. El núcleo urbano ha sufrido una fuerte transformación en época reciente, lo mismo ha pasado con el resto de la zona. **Las Médulas:** Desde sus orígenes ocupó prácticamente el centro del sector III de las labores romanas. Su caserío ha seguido una pauta de arquitectura vernácula hasta hace muy poco, cuando ha sufrido una general transformación para adecuar la habitabilidad de sus viviendas a los parámetros de la

vida moderna. Las tradicionales construcciones de cantos rodados y barro no permitían, por estrictos condicionantes técnicos ese tipo de adecuación mínima. Más que el caserío, la secular utilización del suelo en el entorno del pueblo ha “reordenado” algunos elementos mineros antiguos, pero nunca ha llegado a alterar profundamente su configuración, de forma que su estructura es perfectamente visible, en especial si se analiza estereoscópicamente. En este sentido, el impacto urbano ha sido mínimo. Sólo muy recientemente se han producido algunas actuaciones con importantes movimientos de tierra, innecesarias por lo demás para las necesidades de habitabilidad de la población del lugar, que son perfectamente compatibles con el resto de la topografía existente.

**El uso tradicional del suelo:** El cultivo hortícola o cerealista y los pastizales han reordenado puntual y parcialmente algunas evidencias antiguas, como es el caso de los estériles gruesos o “mudas”. El simple hecho de que tales reordenaciones sean perfectamente apreciables nos indica su escaso impacto para la comprensión del proceso minero antiguo. El otro tipo de cultivo más general, el del castaño, que no implicaría ningún riesgo en sí, muy al contrario, contribuiría en principio a la fosilización de la topografía antigua, dotándola de una cobertura vegetal que la protege de los agentes erosivos, que actuarían sin duda con gran efecto si el terreno estuviera desnudo. No obstante, en algunos casos puntuales, como ha ocurrido en el paraje del Barreiro (en las tierras situadas inmediatamente al este de Reirigo, pertenecientes a Yeros), se ha producido una innecesaria explotación para plantar nuevos castaños, alterando así la topografía de los frentes y desmontes mineros.

• **Las actividades industriales:** Entre las de origen humano, son las que más han alterado la topografía heredada de época romana, tanto cualitativa como cuantitativamente. Más en concreto, las únicas actuaciones de cierta envergadura en este sentido han correspondido a canteras o pizarreras.

La cantera que se inició sobre la margen izquierda del arroyo del Balao y que en la actualidad se desarrolla sobre las calizas y dolomías de su margen derecha, a 1 Km. escaso y aguas abajo del lago de Carucedo, independientemente de su impacto medioambiental o paisajístico, ha alterado notablemente el frente de los estériles originariamente visible sobre el arroyo del Salao, hasta el extremo de que hoy apenas se ve de su configuración una cincuentena de metros. Tal transformación se ha debido a la utilización de la superficie y los materiales que formaban la cola de lavado romana para la instalación de grandes balsas de decantación. La importancia de conservar esa topografía original no es despreciable, puesto que la visibilidad directa del frente de estériles es la evidencia fehaciente del relleno del paleovalle, que causó la aparición del lago de Carucedo. Su destrucción afecta por lo tanto a la entidad física de un paisaje histórico relicto.

La pizarrera instalada sobre la pequeña altura que existe en el vértice suroeste del lago de Carucedo, prácticamente sobre el punto y de la delimitación propuesta, representa tanto una alteración de orden paisajístico, como estrictamente topográfico, puesto que está cubriendo parcialmente algunas estructuras mineras, tanto de explotación como de acumulación de estériles.

#### **TITULARIDAD Y SITUACIÓN ACTUAL (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)**

Son de propiedad del Estado bajo la administración de la Junta de Castilla y León.

#### **AUTENTICIDAD (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores)**

Dado que la conservación se puede calificar, en general, como de buen estado, la autenticidad de los bienes se ha mantenido en un grado considerable. En todo caso, las alteraciones principales sufridas, se refieren al entorno paisajístico, en el que, al cambiarse el uso de suelos y existir presencias diferentes como la explotación de la cantera de material calcáreo utilizado para áridos de hormigón, situada en las proximidades de la N-536 que constituye el telón de fondo de la vista más característica de Las Médulas, desde el Mirador de Orellán.

#### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

El estado de conservación de los diversos *yacimientos romanos incluidos dentro de la delimitación* de la ZAM no ofrece en la actualidad mayores problemas. Todos ellos se hallan en terrenos donde sólo se ha producido o produce una explotación tradicional del suelo agrícola (castaños) o silvícola. Es más, la recesión sufrida últimamente por este tipo de actividades económicas ha propiciado que en su mayor parte se encuentren en terrenos de baldío o de aprovechamiento como monte bajo. Sólo se cultivan en su casi totalidad los terrenos pertenecientes a los yacimientos muy próximos a los núcleos de población de Lago y Las Médulas (de hecho, algunas construcciones antiguas de este último pueblo afectan a los dos últimos yacimientos).

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

**Normativa de nivel internacional:**

**I. Convenios Internacionales**

- Convenio para la Protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, firmado en La Haya el 14 de mayo de 1954.
- Instrumento de Adhesión de España al Protocolo para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, hecho en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión al Convenio Europeo para la Protección del Patrimonio Arqueológico, hecho en Londres el 6 de mayo de 1969.
- Instrumento de Ratificación de la Convención sobre las medidas que deben adaptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales, hecha en París el 17 de noviembre de 1970.
- Instrumento de Aceptación de 18 de marzo de 1982, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, hecha en París el 23 de noviembre de 1972.
- Acuerdo entre el Estado Español y la Santa Sede sobre enseñanza y asuntos culturales, de 3 de enero de 1979.
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la Salvaguardia del Patrimonio Arquitectónico de Europa, hecho en Granada el 3 de octubre de 1985.
- Convenio de UNIDROIT sobre bienes culturales robados o exportados ilegalmente, hecho en Roma el 24 de junio de 1995.

**II. Normativa de la Unión Europea**

- Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957. Artículos 3, 36, 92 y 128
- Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, de 9 de diciembre de 1992, relativo a la exportación de bienes culturales.
- Reglamento (CEE) núm. 752193 de la Comisión, de 30 de marzo de 1993, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, relativo a la exportación de bienes culturales.

**Normativa de nivel estatal:**

Constitución Española, en sus artículos 9, 44, 46, 48, 50, 148 y 149.

- Decreto de 3 de junio de 1931 que cataloga Las Médulas como Monumento Histórico-Artístico.
- Ley Orgánica 4/1983 de 25 de febrero que aprueba el Estatuto de Autonomía de Castilla León, autoridad administrativa responsable.
- Ley 13/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español y Real Decreto 111/86 de 10 de enero, de desarrollo parcial de dicha Ley, que cataloga la Zona Arqueológica de Las Médulas como Bien de Interés Cultural, sin determinar sus límites.
- Ley 4/1989 de 27 de marzo de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.
- Ley 8/1991 de 10 de mayo de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León.

**Normativa de nivel autonómico:**

**Comunidad Autónoma de Castilla y León**

- Estatuto de Autonomía de Castilla y León. Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero. Artículos 26 y 28 y Disposición Transitoria Quinta.
- Ley 10/1994, de 8 de julio, de Museos de Castilla y León.

- Decreto 37/1985, del 1 de abril, por el que se establece la normativa de excavaciones arqueológicas y paleontológicas de la Comunidad de Castilla y León.
- Decreto 5 8/1994, del 11 de marzo, por el que se establecen normas sobre prospecciones arqueológicas, utilización y publicidad de aparatos detectores de metales
- Decreto 13/21997, de 30 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley de Museos de Castilla y León (BOC y L de 4 de febrero de 1997)

#### **Autoridades responsables de nivel estatal**

- Ministerio de Cultura
- Ministerio de Medio Ambiente

#### **Autoridades responsables de nivel autonómico**

- Consejería de Educación y Cultura.
- Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN** (Alto, medio, bajo. Especificar)

Actualmente las poblaciones ubicadas en el entorno están sufriendo una disminución demográfica. La incidencia positiva o negativa que pueda generar la población del entorno, no es comparable a la presión generada por las visitas turísticas, en las que se puede apreciar una carencia de comprensión de la importancia de conservar adecuadamente el sitio. Así, en la época estival el establecimiento de tiendas de campaña, la realización de hogueras, la intrusión de los coches, contribuye a la pérdida del valor paisajístico y el deterioro de la zona. En las zonas de importancia faunística, se dan problemas debidos a la disturbación del medio y la acumulación de residuos. Por otra parte la conducta poco adecuada de algunos visitantes ha provocado que gran parte de la cartelería que informa sobre el bien se encuentre deteriorada, por lo que es preciso que las autoridades responsables de la administración del bien aumenten la vigilancia en la zona y renueven los carteles dañados.

#### **USO ACTUAL (Explotación minera, uso militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)**

Sitio Histórico declarado Bien de Interés Cultural, en la actualidad se viene dando un uso turístico educativo (Aula Arqueológica de Las Médulas) y el cultivo de castaños.

#### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

El entorno esta conformado por espacios urbanos y rurales, se desarrollan tanto actividades mineras! agricultura (intensiva y extensiva) y actividades industriales bastante imitadas. El paisaje de las Médulas esta definido por la profunda huella dejada por la presencia romana, estos testimonios se reconocen en una amplia zona, que abarca gran parte de la mitad occidental de los montes Aquilanos y de La Cabrera, aunque como dijimos el núcleo fundamental es el Gran Circo de las Médulas y su entorno. Junto a ésta manifestación antrópica, las condiciones topográficas y litológicas, la presencia de agua y las características de los núcleos de población definen el paisaje de esta unidad. La cubierta vegetal natural ha sido alterada por los aprovechamientos agrícolas y por la ganadería extensiva. Los cultivos de secano y pastizales han cubierto lomas y laderas relegando el arbolado natural de encinas, alcornoques y rebollos, a lugares donde este aprovechamiento no presentaba interés. En el fondo de los valles, el cultivo de regadío y las choperas han desplazado a la vegetación de ribera. Un rasgo característico de la zona es el castaños, presente en el entorno de todos los pueblos. De todos los rasgos que configuran el paisaje, el Gran Circo de Las Médulas es el que posee singular atractivo, hecho que ha servido para incluirla la zona en el Plan de Espacios Naturales de Castilla y León, de conformidad con el art. 18 de la Ley 8/91. Su atractivo se explica fundamentalmente en dos razones principales: en sus formas y en los contrastes de color y textura que resaltan. Visto desde su interior como desde el exterior del enclave, se caracteriza por sus formas irregulares con importantes desniveles y cortados a pico. Esta característica morfológica queda acentuada por el contraste que presenta con el entorno, más uniforme en sus formas y suavemente ondulado. Además del elemento paisajístico principal, constituido por el Gran Circo de Las Médulas, son importantes el Mirador de Orellán, el Lago de Carucedo y el Lago Sumido. En cuanto al entorno urbano como tal este se caracteriza por la tendencia a la despoblación de las zonas marginales (montañas que rodean el Bierzo) y la concentración de la población en los núcleos del centro de la comarca como Ponferrada; los municipios de Borrenes y Carucedo ocupan una posición territorial



intermedia que sigue la tendencia general de la comarca. Los núcleos más alejados de ese eje, situados en cotas más elevadas, como Voces, Orellán, Las Médulas, Campañana o Villarrando, manifiestan una tendencia clara al envejecimiento y la despoblación.

La densidad poblacional es de 19.2 habitantes/Km<sup>2</sup>, (Las Médulas, expediente para su declaración en la Lista del Patrimonio Mundial) lo que significa una ocupación débil del territorio, muy inferior a la media nacional y de las más bajas de Europa Occidental. De acuerdo al Censo de Población del año 1991, el total de habitantes de los Núcleos del E.N. las Médulas era de 1,310 habitantes.

La distribución de los núcleos de población en el área estudiada es bastante aleatoria, concentrándose 7 de ellos, entre los que se cuentan los de mayor población, en la zona de topografía suavemente ondulada del tramo de un antiguo valle hoy no funcional y por el que se estableció el trazado de la carretera I'1-536. El resto de los núcleos se sitúan en el Valle del Sil o bien en los relieves semi-montañosos de la parte meridional del área. En total son 12 núcleos de población más dos centros despoblados. El más importante de los habitados, es Carucedo, ubicado prácticamente en la orilla oriental del lago. En la otra orilla se encuentra el núcleo de Lago; ambos asentamientos más el del Las Médulas, situado al pie del enclave del mismo nombre, concentran la mayor parte de la población del municipio del Carucedo y son los que tienen mayor presión turística.

Los núcleos del municipio de Borrenes (Borrenes, La Ghana, San Juan y Voces) están suficiente alejados del lago y de Las Médulas, para estar influenciados por la actividad turística. Sólo Orellán está próximo a Las Médulas, siendo lugar de paso al mirador de Orellán, desde donde se tiene la mejor perspectiva del conjunto de Las Médulas.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)**

Se puede considerar que la protección formal es suficiente, aunque es apreciable que existe una deficiencia generada por la falta de conciencia pública para el cumplimiento de la normativa existente. Es preocupante que en zonas alejadas a La Médulas, como es el caso del Pueblo de Carucedo, se venga afectando de forma progresiva la tipología arquitectónica tradicional, con construcciones de carácter muy reciente.

Los instrumentos legales de protección se especifican en el ítem Protección Jurídica y Administración responsable.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Uno de los principales impactos ambientales que la afectan es la explotación de caliza para áridos situada en las proximidades de la carretera N 536 y una nave de elaboración de pizarra situada frente al lago de Carucedo.

También generan impacto los accesos a los núcleos rurales por el movimiento de tierras realizado.

Otra fuente de amenaza es el riesgo permanente de incendios forestales que se suelen dar a fines del verano.

El humedal del lago de Carucedo ha sido afectado por los vertidos incontrolados procedentes del pueblo y de la nave de pizarra, así como por aportes de residuos procedentes de la limpieza periódica del canal de Cornatel.

También se han dado efectos negativos en el medio natural debido a la presión turística, especialmente estacional durante la época vacacional de primavera-verano.

## FOTOGRAFIAS



Foto: Rocío Cutipé C.

**Mina de oro Las Médulas, vista general**



Foto: Rocío Cutipé C.

**Galerías de Orellán, canal subterráneo**



Foto: Rocío Cutipé C.

### **Yacimiento metalúrgico de Orellán**



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

### **Detalle de Orellán**



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

**Las Médulas. La Frisga. Sector IIb. Vista de los surcos convergentes empleados en la explotación selectiva.**



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

**Canal de Pena Escibida.**



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

### **Red hidráulica en el último momento de la explotación de Las Médulas**



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

### **El Castrelín de San Juan de Paluezas, castro pre-romano (sector 1)**



Fuente: Sánchez-Palencia y otros. 1999

**El Castrelin de San Juan de Paluezas,  
castro pre-romano (sector 1)**



Foto: Rocío Cutipé C.

**Las Médulas. La Cueva. Restos erosionados de la red  
de una *ruina montium***



Foto: Rocío Cutipé C.

### **Pueblo de Las Médulas**



Foto: Rocío Cutipé C.

### **Acceso al mirador de Orellán**



Foto: Rocío Cutipé C.

**Caseta de acceso a las galerías**



Foto: Rocío Cutipé C.

**Centro de Interpretación de Las Médulas**





Foto: Rocío Cutipé C.

### Lago Carucedo



Foto: Rocío Cutipé C.

### Casa del pueblo de Carucedo



Foto Rocío Cutipé C.

### Casa pueblo de Carucedo

#### BIBLIOGRAFIA

- CABERO DIEGUEZ, V.** *“Espacio agrario y economía de subsistencia en las montañas galaico-leonesas: La Cabrera”*. Salamanca, 1980.
- CATEDRA SAN ISIDORO (Edit.)** *“La Minería Hispana e Iberoamericana. Contribución a su Investigación Histórica”*. Vol. I., León, 1970.
- CERDEIRA, T.** *“Impactos ambientales en las Médulas”*. Estudios Bercianos, 4, pp. 5-17. 1985.
- CONSEJO SUPERIOR DE COLEGIOS DE INGENIEROS DE MINAS.** *“La minería en España: situación actual y posibilidades de desarrollo”*. Tomo II, Comunidades Autónomas. Consejo Superior de Colegios de Ingenieros de Minas. Madrid, 1996.
- GARCIA GUINEA, J. y ROBLES J. M.** *“Recursos Minerales de España”*. CSIC. España, 1993.
- INSTITUTO TECNOLÓGICO GEOMINERO DE ESPAÑA.** *“Guía para la investigación de los recursos minerales de España”*. Imprime Tecnológico Geominero de España. Madrid, 1998.
- MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA.** *“Normativa Sobre patrimonio Histórico Cultural. Colección, Análisis y Documentos”*. Secretaria General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid. 1998.
- SÁNCHEZ-PALENCIA, J.; FERNÁNDEZ-POSSE, D.; FERNÁNDEZ MANZANO, J.; OREJAS, A.** *“La zona arqueológica de Las Médulas”*. Instituto de Estudios Bercianos, 1ra. reedición, España, 1999.
- TABOADA CASTRO, J; ROMERO ESCUDERO, J.A.** *“Las Médulas: de mina de oro a recurso arqueológico”*, en Mansilla Plaza, L.; Fernández Barba, R. (Coord.), *Actas de la Primera Sesión Científica sobre Patrimonio Minero Metalúrgico*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 1997, pp. 127-134.





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## INVENTARIO de CONJUNTOS HISTÓRICO-MINEROS

**DENOMINACIÓN:** La Tortilla

**PAIS:** España

### UBICACIÓN:

**LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA** (Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)

Municipio de Linares, Provincia de Jaén. Comunidad Autónoma de Andalucía.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO:** Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)

Se situaba en el límite norte de la dehesa de San Cristóbal, al Sur Oeste de la ciudad de Linares, y sobre el arroyo de los Jarales.

Emplazamiento de los elementos patrimoniales existentes en la actualidad.

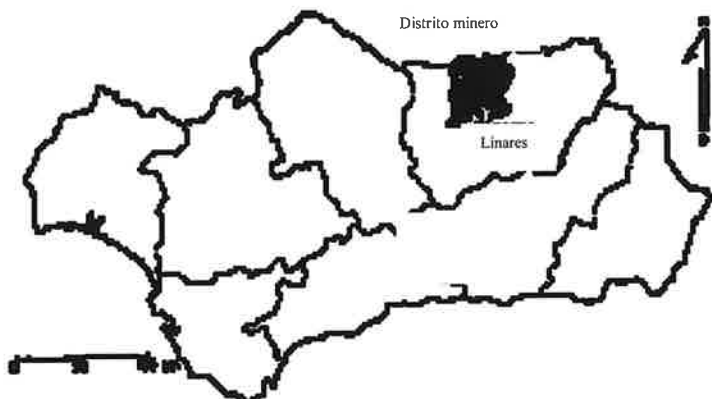
**PLANO DE UBICACIÓN, DESCRIPCIÓN DE ACCESOS Y RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (a escala nacional, regional y local)**

Denominación Pozos	Concesión	Cordenadas Geográficas	UTM	Altitud	Paraje
Victoria	Lord Salisbury	Latitud: N 38°04'89" Longitud: W 3°40'83"	X: 440423 Y: 4215281	370.33 m.	Tobaruela
Santa Annie	Lord Derby	Latitud: N 38°05'28" Longitud: W 3°40'55"	X: 440835 Y: 4216006	356.31 m.	Cortijo Vega
San Fedérico	Lord Derby	Latitud: N 38°05'39" Longitud: W 3°40'47"	X: 440960 Y: 4216227	360.58 m	Cortijo Vega

Ubicación en la Comunidad Autónoma de Andalucía

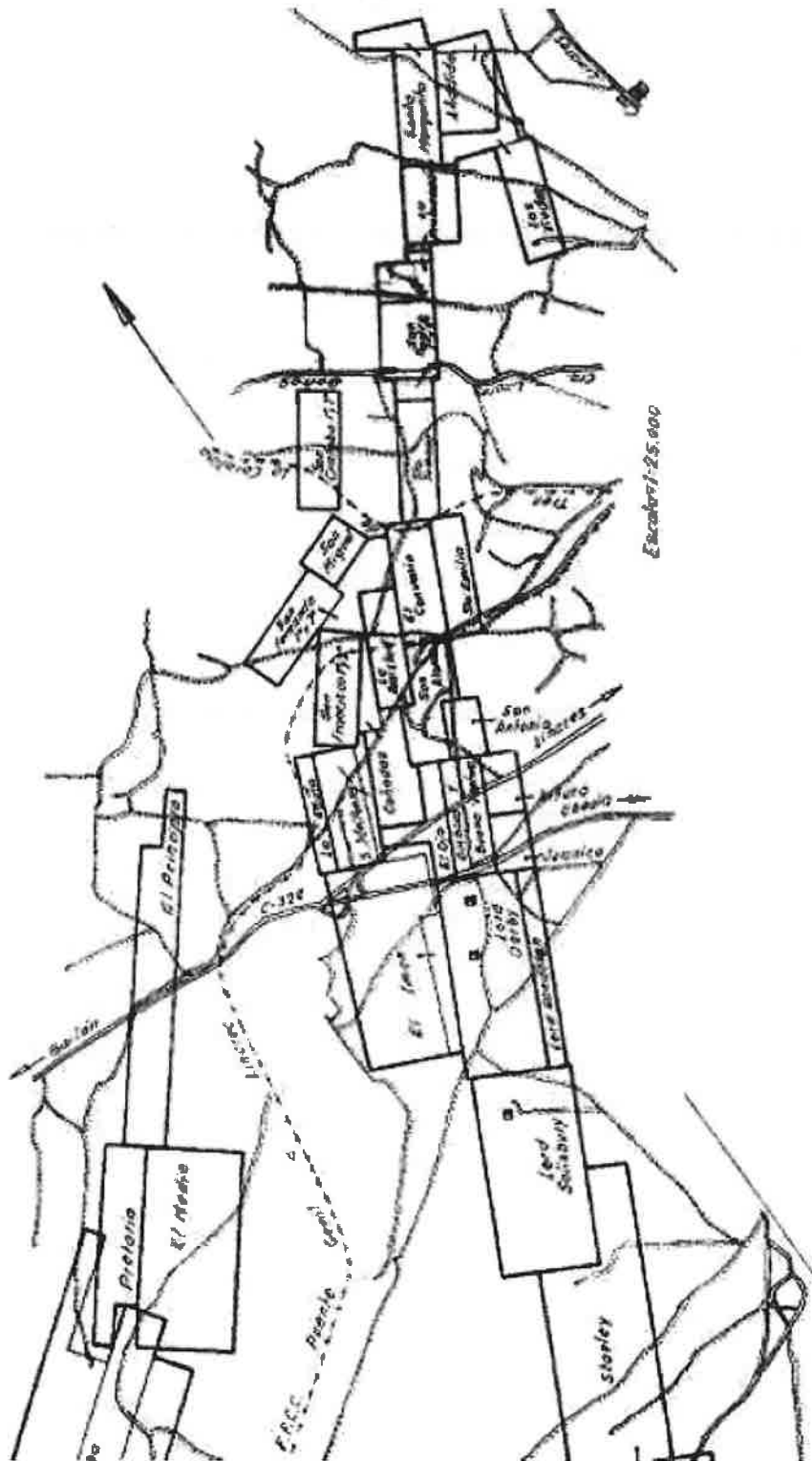


Ubicación en España

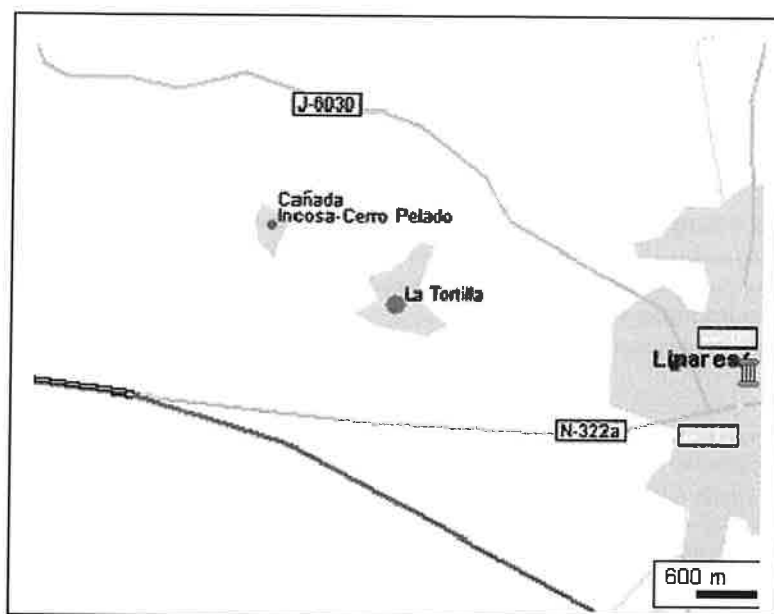


El acceso a la Tortilla puede ser realizado desde Bailén tomando el desvío en la carretera nacional 323 a Linares.

Concesiones de La Tortilla



Fuente: GUTIERREZ GUZMÁN, Francisco (1999). Modificado.



Fuente: Guía CAMPSA. España. 2003

### PRINCIPALES DATOS HISTORICOS Y CARACTERÍSTICAS MINERAS

#### ÉPOCA DE EXPLOTACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)

Existen referencias del siglo XVI que dan cuenta de la existencia de minas asentadas sobre el filón de La Tortilla; así en 1565 y 1566 en el Registro General de las Minas de Castilla se mencionan *minas viejas* o *pozos antiguos* ubicadas sobre el mismo.

**TIPOLOGÍA** (minería metálica, materiales de construcción, fabricación de vidrio, minerales energéticos, abastecimiento y recursos hídricos, etc.)

Minería Metálica: Plomo

#### MÉTODO DE EXPLOTACIÓN (Explotación subterránea, a cielo abierto, etc.)

Subterránea. Las labores fueron dirigidas directamente por Tomás Sopwith. La explotación de las minas de La Tortilla se hizo en dos filones que se extendían de forma paralela con una distancia entre sí de 100 m. Estos se juntaban en la concesión "Lord Derby"; en la zona este ("Santa Tomasa") el filón se subdividía en diversas vetas todas ellas muy pequeñas, éstas nunca fueron trabajadas.

POZOS PRINCIPALES DE LA TORTILLA		
CONCESIÓN	POZO	FILON
San Alonso	Palmerston (208 m)	Norte
	Beaumont (86 m)	
	Engine (80 m)	Sur
	Camel (100 m)	
	Violeta (153 m)	
San Antonio	Warington (203 m)	Norte
Dichosa y Buena Ventura	Somerset (98 m)	Norte
	Telegraph (50 m)	Sur
	Murchinson (148 m)	
	Livingston (190 m)	
	Jumbo (100 m)	
Lord Derby	San Federico ( 238 m)	General (N-S unidos)
	Santa Annie ( 320 m)	
Lord Salisbury	Victoria (220)	General

## MÉTODO DE RECUPERACIÓN DE LA SUSTANCIA ÚTIL

El desarrollo intensivo de La Tortilla empezó cuando la Sociedad Spanish Lead C<sup>o</sup> Ltd de capital inglés, se hace cargo de los trabajos. Desde un inicio las labores fueron muy planificadas. Entre 1864 y 1865 se realizó la limpieza de galerías y labores antiguas, y en abril de 1865 se ponen en marcha el motor y bombas de desagüe dándose inicio de esta manera a la explotación intensiva de una de las minas más representativas de la región de Linares. Se adquiere materiales para el entibado y una máquina de vapor. En 1867 instalan la segunda máquina de vapor cuya potencia era de 250 caballos, una máquina de trituración, una bomba para desaguar y siete malacates. En 1870 se instala una tercera máquina de vapor; para desaguar las minas se utilizó una de las tres máquinas la que llega a sacar 1.100 m<sup>3</sup> en 24 horas, de otro lado los malacate sacaban 200 m<sup>3</sup> de agua. En 1870 la mina tiene una profundidad de 130 m., tres años después se llega a 190 m. Los trabajos en el interior de la mina son realizados por 314 varones y 30 niños, en el exterior se emplean para los trabajos niños y mujeres.

Desde un inicio los propietarios de la mina consideraron la posibilidad de desarrollar cada etapa del proceso de extracción y transformación del mineral. Con ese objetivo en 1874 se empezó a construir una fábrica de fundición, las obras terminaron un año después. En 1877 la mina ya cuenta con seis máquinas de vapor, entre otros usos se emplean para accionar compresores que proporcionan aire a los hornos de manga y dan movimiento a los lavaderos.

Una descripción detallada sobre la extensión y capacidad del asiento minero la encontramos en la obra de Martos Morillo, quien en 1880 publica una *Guía de Linares y de las principales minas*, en ella se da cuenta de la mina La Tortilla en los siguientes términos *“Esta mina, que es de las más próximas á Linares y tiene en su recinto, que es de mucha extensión, 28 edificios entre casas de mineros, talleres, cuadras, casa máquinas, almacenes, polvorín y lavaderos de varios sistemas: está situada en el límite N. de la dehesa de S. Cristóbal, al S. O. de la ciudad, y sobre el arroyo de los Jarales que tiene un magnífico puente para paso de la bóveda de condensación de los humos. Tiene siete malacates para la extracción de tierras y bajada de aguas de tubería de las máquinas, 16 pozos maestros y 35 para ventilación, una máquina de vapor para la extracción de aguas con fuerza de 250 caballos, otras 5 máquinas de vapor para extracción de tierras y movimiento de lavaderos, dar viento para los hornos de manga y otros usos, con fuerza de 20 caballos la de lava, 20 la de extracción que sirve para 6 pozos, y las otras tres de 10 caballos.*

*Hay un gran taller con 8 hornos revérberos para fundición de plomo, que alternan según la producción de la mina; hoy funden solo 3: otra galería cubierta para la fundición y desplate del plomo con 10 calderas; hay en esta mina muchos lavaderos mecánicos y máquinas para triturar los minerales; trabajan hoy de 180 á 200 mineros y 100 á 120 operarios entre fundidores, albañiles, carpinteros, herreros y lavadores, además hay unas 30 mujeres y niños de 10 á 12 años: hubo un tiempo en que trabajaron 2200 hombres. La mayor profundidad de esta mina es la de once pisos de 22 á 23 metros cada uno, 240 metros; tiene una carretera de 3 kilómetros poco más, hecha á costa de la sociedad, que es la distancia á que está de Linares. La carretera de Baeza á Bailea pasa á menos de un kilómetro de esta mina. Tiene tramvías en todas direcciones para conducción de los minerales á los lavaderos y de estos á los almacenes y la fundición”.*

En la descripción de Martos Morillo se señala que la profundidad de la mina era de 240 m. hasta el año 1880; sin embargo, no se precisa en qué concesión se ubicaba el pozo que tenía esa profundidad. Una información más precisa la encontramos en Gutiérrez Guzmán, quien indica que en la parte norte del filón el pozo Palmerston ubicado en la concesión “San Alonso” tenía una profundidad de 208 m. En el filón sur o principal se ubicaba la concesión “Lord Derby” cuyos pozos San Federico y Santa Annie se correspondían con la parte más rica de la mina. El pozo principal de toda la explotación fue el Santa Annie que llegó a tener una profundidad de 320 m. en la plata 15<sup>a</sup>; el pozo San Federico alcanzó una profundidad de 238 m. por debajo de la 12<sup>a</sup> planta.

La mina se caracterizaba por una enorme riqueza pero también por graves problemas de inundación, en informes técnicos se llega a precisar que por *una parada de desagüe de dos días, significa que los trabajos del fondo se inundaran por siete.* Tal era la situación que, por ejemplo, en la galería 11 del pozo Santa Annie se llegó a construir diques.

En información publicada en el Eco Minero del 15 de febrero de 1891 se informa que La Tortilla *“Tiene 18 pozos maestros para la extracción de aguas y minerales. Dispone de una máquina de vapor de 250 Cv. Y otras de 8 de diferentes sistemas que se utilizan para sacar tierras; transportes de las fábricas de tubos, planchas y municiones de todas clases; dar viento a los hornos de manga; movimientos de trituradoras y lavaderos de los minerales... La mayor profundidad a que se trabaja en este momento es a unos 240 metros.)*

## FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DEL BIEN DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO

La Tortilla fue una de las minas más importantes de Linares, la riqueza de sus filones dejó impresionado al inglés Carlos Tonkin quien consideró que era una de las mejores minas que había visto en su vida. Entre

1887 y 1892 se dieron los mejores años de productividad de la mina, se logró una producción media anual de 76.978 Qm. En toneladas unas 7.700 t. de mineral.

Durante los años del boom de la minería en Linares, la empresa The Spanish Lead dota de importantes adelantos tecnológicos a la explotación lo que la situó como una de las mejores empresas de capital privado de la zona, como se puede ver en el siguiente cuadro.

CARACTERISTICAS TECNICAS Y PRODUCCION MINA LOS ALAMILLOS ALTOS BOOM MINERO LINARES 1868-1876									
Año	Administr	Hidr.	CV	Vapor	CV	Malac	Cab	Oper	Prod. Qm
1868	The Spanish Lead	3	12	2	215	7	22	400	30.366
1873	The Spanish Lead	-	-	3	220	10	32	493	32.698
1875	The Spanish Lead	-	-	4	230	6	18	500	33.000

Fuente: F. López Villarejo.

En 1989 surge la iniciativa de acondicionar los caminos que desde la ciudad de Linares conducen a los lugares donde se desarrolló la actividad minera y metalúrgica con la finalidad de fortalecer las señas de identidad de la población de la zona, identificar y recuperar los testimonios materiales de la rica industria minera de la zona. Dos años después se realiza la presentación pública del Proyecto Arrayanes, que tiene como objetivos principales:

- *Despertar la atención de todo un pueblo sobre el deterioro y olvido en que estaba sumido un patrimonio de gran importancia en el caso de nuestra ciudad, aquel originado por la actividad industrial, a fin de que se produjera una paulatina toma de conciencia.*
- *La recuperación de dicho patrimonio industrial, entre el que tenía lugar preeminente el generado por la actividad extractiva de la minería.*
- *Canalizar en un documento lo relativo al patrimonio linarense para aglutinar las fuerzas dispersas que en este sentido existiesen.*
- *Definir un ámbito de actuación que no se ceñía al propio término municipal, sino que se ampliaba al resto de la "comarca" (¿el antiguo distrito o región minera?) (Moreno Rivilla, 2001; 298)*

Posteriormente, en 1998, se crea la iniciativa colectiva Proyecto Arrayanes como eje de una serie de iniciativas de carácter divulgativo de patrimonio minero industrial de la zona de Linares. Las actuaciones realizadas se han circunscrito especialmente a tres ámbitos: el de diagnóstico, formación y divulgativo. Una de las principales tareas del colectivo, ha sido conseguir la inclusión de 65 bienes (en una primera etapa) en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía.

Este proceso de declaración queda reflejado en las siguientes Resoluciones:

- En el B. O. J. de Andalucía de fecha 07/12/2002, en el área de la Consejería de Cultura se publicó el *ANUNCIO de la Delegación Provincial de Jaén, por el que se notifica Resolución de 11 de junio de 2002, del Director General de Bienes Culturales, incoando el procedimiento para la inscripción con carácter genérico colectivo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz de 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina, en Jaén, a los interesados, ya sean propietarios o titulares de otros derechos, que son desconocidos o habiéndose intentado la notificación, no se ha podido practicar.*
- El 06/10/2003 se ha publicado en la misma fuente legal el *Anuncio de la Delegación Provincial de Jaén, por el que se pone de manifiesto el procedimiento para la inscripción genérica colectiva en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz a favor de 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina, en los municipios de Bailén, Guarromán y Linares (Jaén), a los interesados a los que habiéndose intentado la notificación, no se ha podido practicar.*
- En el B.O.J. de Andalucía de fecha 14/01/2004, se publicó la *RESOLUCION de 3 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se acuerda inscribir colectivamente, con carácter genérico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina en Jaén.*



## RELACIONES COMERCIALES

PRODUCCIONES MINA LA TORTILLA			
Administración	Período/año	Cantidad	P. A. P.
Sociedad Spanish Lead C° Ltd	1867	22.084 Qm	
“	1870	61.000 Qm	
“	1873	32.698 Qm	
“	1874	36.000 Qm	
“	1879	2.000 Qm	
Sociedad T. Sopwith & C° Ltd	1884	28.458 Qm	
Sociedad Spanish Lead C° Ltd	1885	43.509 Qm	
“	1886	63.381 Qm	
“	1887 – 1892		76.978 Qm
“	1893 – 1896		6.866 t.
“	1897		3.939 t
“	1901	3.072 t	
“	1903	2.785 t	
Tomas Kidd	1903 – 1905	9.925 t.	
	1907	320 t	

**IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL** (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)

La Tortilla fue una de las principales minas de Linares, mantuvo labores continuadas durante la segunda mitad del siglo XIX lo que la convirtió junto con Arrayanes en una de las principales generadoras de empleo.

EVOLUCION DE LA PLANTILLA DE TRABAJADORES EN LA MINA LA TORTILLA		
Año	Compañía y/o Propietario	Número de trabajadores
1864	Sociedad Spanish Lead C° Ltd	64 operarios.
1867	”	350 operarios.
1868	”	400 operarios
1870	”	382 varones, 9 mujeres y 20 niños.
1873	”	493 operarios (314 varones, 51 niños y 10 mujeres).
1874	”	520 operarios.
1875	”	500 operarios
1879	”	250 operarios.
1891	T. Sopwith & ° Limited	600 ó 700 obreros, incluyendo mujeres y niños menores de 14 años

Los jornales que se percibían en la mina en 1868 se caracterizaban por ser diferenciados, los hombres que trabajaban en el exterior ganaban siete reales y los que lo hacían en el interior entre nueve y doce reales; mientras que las mujeres y niños recibían tres y seis reales. Siete años después en 1875, los salarios se modificaron de la siguiente manera: los hombres que trabajan en el exterior reciben de tres a cinco reales, los del interior 14 reales; y, las mujeres y los niños entre tres y seis según fuera en el interior o en el pozo. En el informe sobre la situación de la minería en el distrito de Linares-La Carolina que Naranjo de la Garza escribe en 1886 y publicado en 1893 se incluyen datos sobre los salarios pagados en las minas a finales del siglo XIX; incluimos esa información de carácter referencial en la presente ficha de inventario pues La Tortilla fue uno de los mayores centros generadores de empleo en la época.

SALARIO DE OBREROS A FINES DEL SIGLO XIX	
CLASES DE TRABAJO QUE DESEMPEÑAN	Ptas. Y Cts.
Peón minero en superficie	1,75 á 2,25
Peón en la lava	2,50 á 3,00
Muchachos en la lava	0,85 á 1,25
Mujeres en la lava	1,00 á 1,25
Comporteros en los malacates	2,50 á 2,75
Muleros en los malacates	2,25 á 2,50
Cuadros	2,00 á 2,50
Guardas	2,00 á 2,25
Lumbreras	2,00 á 2,25
Maquinistas	3,00 á 3,25
Peón minero en el interior	2,75 á 3,50
Contratista trabajador	3,00 á ----
Compañeros	3,00 á ----
Contratistas que no trabajan	4,00 á ----
Entibadores	3,00 á 3,75
Alarifes	3,50 á 4,00
Muchachos para transporte de tierra en el interior	1,25 á 1,50
Poceros	4,00 á 6,00
Caseros	2,00 á 2,75
Hateros	2,50 á 3,00
Vigilantes	3,00 á 4,00
Aperadores	4,50 á 6,00
Guardalmacén	4,00 á 7,00
Administradores de la mina	6,00 á 10,0
Escribiente	2,00 á 3,00
Maestro fundidor	4,00 á 6,00
Lumbreras en los hornos	2,50 á 3,50

Fuente: Naranjo de la Garza (1893)

Como se ha podido reflejar en los datos de la evolución de la plantilla de obreros durante el siglo XIX en la mina de la Tortilla, se incluía en el registro el trabajo de niños. En el interior de las minas de Linares los niños generalmente transportaban tierras o alumbraban con candiles el interior de las galerías, una descripción de la época sobre este tipo de trabajo la encontramos en el informe que Naranjo de la Garza escribe en 1886, *“Los trabajos en que los niños se emplean son principalmente las minas y las fundiciones de plomo y hierro. En las primeras se emplean las muchachas, aunque pocas en la lava y algunos muchos también; pero éstos el principal servicio que prestan es en el interior, transportando tierras generalmente en espuestas al hombro, trabajo penosísimo porque es mucha la carga, mucha la actividad con que han de prestar ese servicio, las distancias á veces son largas, las galerías tortuosas, á veces muy estrechas y con rampas y otros accidentes de forma. En el piso casi siempre hay agua, á veces con media vara de altura, el piso desigual, unas veces con lodo, otras con piedras desiguales y cortantes y tablas, clavos, raíles, etc. Además el alumbrado consiste en el candil, que no suelen llevar consigo, sino que si la carrera es muy larga se sitúan dos, tres o cuatro repartidos en el trayecto en el suelo, en poyos que se encuentran a propósito o colgados de algún saliente de la roca o de maderas de fortificación cuando las hay: es decir, que casi a oscuras, porque un candil alumbraba corta extensión de galería, y además el ennegrecimiento de las paredes y su propia sombra consume o interrumpe los rayos luminosos”*. (Naranjo de la Garza, 1893; 177-178).

Las condiciones penosas de trabajo no solamente para los niños sino para todo obrero de minas en Linares, suscitaron una serie de reclamaciones y peticiones de los obreros que a su vez dieron lugar a la elaboración de un informe sobre el trabajo en las minas del Instituto de Reformas Sociales elaborado por J. Marvá en 1909 y publicado un año después. Como resultado de este informe se promulga una ley en 1910 y su reglamento en febrero de 1912, que regulaba las condiciones de trabajo en las minas. Entre las disposiciones que contiene el reglamento figuran las siguientes:

- *Jornada de 9 horas en el interior y de 10 en el exterior.*
- *Prohibición de trabajar en el interior a los menores de 16 años y a las mujeres de cualquier edad.*
- *Prohibición de trabajar en arranque o en labores con explosivos a los hombres de menos de 16 años.*
- *Las mujeres de menos de 18 años en el exterior se dedicarían a la clasificación, monda o limpieza de minerales, pero de ninguna manera a transporte o carga de minerales y metales* (Garrido González, 1990; 322)

## PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS

**Siglo XVI:** En el Registro General de las Minas de Castilla (1565-1566) se hace referencia hasta siete minas, algunas de ellas contaban con *pozos antiguos* o con la indicación de *mina vieja*

**Siglo XVII:** Existe una referencia a las minas hecha por el padre Francisco de Torres “*Otra se manifiesta en término también de Linares y en los Jarales, grande mina, la qual tendrá de longitud por debaxo de tierra dos millas, hacia Touaruela, apuntalada toda...*” (Gutiérrez Guzmán, 1999; 221).

**Siglo XIX:** En 1821 fue admitida la denuncia de *la primera boca de la mina La Tortilla y Cerrillo de los Bagos* hecha por Juan Antonio de la Torre. Posteriormente en 1843 mineros locales realizan la denuncia de una mina llamada La Tortilla a la que abandonaron poco tiempo después. Este asiento fue nuevamente denunciado en 1855 por Rodrigo Alamitos quien a su vez la traspaso aquel mismo año a la Sociedad dirigida por Ildefonso Cañadas, vecino de Linares. Esta Sociedad mejoro ostensiblemente los trabajos, sin embargo, la cantidad de mineral extraído no justificaba la inversión realizada por lo que nuevamente fue se suspendieron los trabajos.

En 1860 se demarcaron las concesiones “Dichosa y Buena Ventura” por el inglés Haselden. El mismo año compra la concesión “San Antonio” a Ildefonso Cañadas, ambas se ubicaban en la Dehesa de Bago. Posteriormente en el lugar llamado Mesa de la Torrecilla se demarcó a favor de la misma persona la concesión “San Antonio”. En 1863, English, registra “El Convenio” que se situaba también en la Dehesa de Bago en el lugar denominado Ladero de Arroyo Seco.

Estas cuatro concesiones extendidas sobre el filón La Tortilla no fueron trabajadas y en 1864 se traspasaron a Tomás Sopwith, quien se desempeñaba como director general de la Sociedad Spanish Lead C° Ltd., la misma que fue creada con la expresa finalidad de la explotación del filón La Tortilla. Cabe señalar que la decisión de compra fue precedida de un estudio previo realizado por Sopwith, quien para 1863 ya se hallaba en Linares. No sólo se compro las concesiones centrales del filón la Tortilla sino también aquellas ubicadas en el terreno que separaba La Tortilla de Pozo Ancho (2.400 m). Así suman a la compra de las concesiones principales las ubicadas en el Arroyo de los Jarales y Masegosillas: “Santa Tomasa”, “San Pedro 1° y 2°”, “Paquita”, “La Prolongación”, “Añadida” y “Santa Margarita”. Sopwith consideraba que en estas concesiones aparecerían extensiones del filón de Pozo Ancho. El desarrollo de los trabajos demostró que Sopwith se equivocó en sus proyecciones, por lo que los trabajos se centraron en las concesiones principales del filón La Tortilla y en otras que se adquirieron posteriormente.

Entre 1864 y 1865 se realizó la limpieza de galerías y labores antiguas, y en abril de 1865 se ponen en marcha el motor y bombas de desagüe dándose inicio de esta manera a la explotación intensiva de una de las minas más representativas de la región de Linares. En 1867 se instala una segunda máquina de vapor y una máquina de extracción de agua.

En 1868 se suma la concesión “Arturo” y en 1869 la denominada “Lord Derby” (cuya extensión era de cuarenta pertenencias), ésta última se ubicaba en la Dehesa de Bago. Años después en 1876 se registra “Juanico” en la Dehesa de Bago; y dos años después “Lord Salisbury”, de una extensión de cincuenta pertenencias y ubicada en el lugar denominado Ceja de Tobaruela. En 1880 se adquiere la concesión “La Amistad” y se sustituye a la Sociedad Spanish Lead C° Ltd., por la T. Sopwith & ° Limited nombrándose como nuevo director general a Tomás Kidd Hetherington. Bajo su dirección se registra en 1886 la “Lord Randolph” (ampliación por el sur este de Lord Derby). En 1890 se amplía nuevamente el grupo con el registro de “Stanley”.

Para 1891 La Tortilla contaba con una serie de vías y puentes para facilitar la circulación de tranvías que transportaban el mineral a la fundición, lavaderos y almacenes.

**Siglo XX:** El mejor periodo de producción fue el comprendido entre los años 1887 y 1892 en los que se logró una producción media anual de 76.978 Qm. Luego factores como la bajada del precio del plomo (en 1902 se cotizó a 11 Libras Esterlinas 5 chelines por tonelada), mal trazado de los pozos, y los cuantiosos gastos y retrasos producidos por las inundaciones hicieron que la continuidad de los trabajos fuera insostenible (las bombas para desaguar consumían enormes cantidades de vapor).

El 30 de abril de 1903 se decidió el cierre definitivo de la explotación, a pesar de que parte del equipo técnico consideraba que se podía seguir trabajando el filón con la seguridad de que a mayor profundidad se encontrarían zonas productivas del filón.

La mina fue arrendada por su ingeniero director Tomás Kidd desde 1903 hasta 1905. Dos años después, la Sociedad Tomás Sopwith & C° Ltd cede sus propiedades a la Société des Anciens Etablissements Sopwith; ésta nueva sociedad en unión de la de Peñarroya fundan la compañía Industrial Minera de Linares con el objetivo de explotar las minas El Correo y La Tortilla. Su cierre definitivo se produce en 1967.

## ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA

- Pozo Victoria en la concesión Lord Salisbury: Casa de Máquina Horizontal de extracción, con Caldera. Chimenea. Pozo.

- Pozo Santa Annie en la concesión Lord Derby: Casa de Máquina de Bombeo Cornish. Casa para tres Calderas. Restos de Casa de Máquina de Extracción. foso de contrapeso. Asentamiento de máquinas auxiliares exteriores. Instalaciones auxiliares.
- Pozo San Federico en la concesión Lord Derby: Casa de Máquina de Bombeo Cornish. Casa para dos Calderas. Chimenea. Restos de asentamiento de compresor. Construcción auxiliar. Pozo maestro. Pozo de contrapeso.

## **CONSERVACIÓN**

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN** (Buena, regular, mala. Especificar)

Los restos que aún se conservan son principalmente casas de calderas, de máquinas Cornish, chimeneas, etc. Los pozos, casas y demás instalaciones de la concesión Lord Derby requieren trabajos de restauración, variando su estado de entre algunos elementos que presentan cierto grado de deterioro mayor y otros cuyas estructuras presentan un alto grado de conservación. La presencia de formaciones vegetales en crecimiento tanto en el interior como en el entorno inmediato de estos bienes genera el consiguiente deterioro en las estructuras, o riesgo de humedades, etc.

### **TITULARIDAD Y SITUACIÓN ACTUAL** (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)

Mixta. Una parte de las parcelas donde se ubicaban las distintas instalaciones de la mina son de propiedad del Ayuntamiento de Linares (Jaén), la superficie es de 22.566 m<sup>2</sup> (pozos: Santa Annie, Jumbo, y San Federico, Concesión Lord Derby), en ella se ubicará el futuro Centro de Interpretación de la Explotación Minera. Otra parte son de propiedad privada, caso de la parcela donde se hallan las instalaciones de la Fundación.

### **AUTENTICIDAD** (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores)

Los restos de las concesiones conformados por casas de máquinas y chimeneas hechos en mampostería son expresión del paisaje de Cornwall, pueblo minero inglés del que se trae el sistema de desagüe tipo Cornish. Las estructuras conservadas mantienen un alto grado de autenticidad. Sin embargo no se han conservado las maquinarias que permitían el sistema de desagüe y de extracción de los pozos.

En el caso de las casas del pozo Santa Annie y San Federico son de tejado curvo donde se utilizó chapa ondulada de acero (muestra de ello se encuentran en algunas de las instalaciones de la Fundación La Tortilla).

### **INTEGRIDAD** (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)

Las casas de máquinas, chimeneas y demás instalaciones se conservan en general, aunque en algunos casos las paredes y muros se encuentran deteriorados requiriendo trabajos de restauración para asegurar la coronación de muros y reforzar los dinteles de los huecos. No se observan reconstrucciones. Lo que no se conservan son las maquinarias y demás elementos técnicos que permitían la realización de los trabajos propios de la actividad minera.

### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE** (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.

#### **Protección Jurídica**

Los Pozos Victoria, Santa Annie y San Federico están protegidos como bienes integrantes del Patrimonio Histórico Andaluz dado que son parte de la inscripción colectiva, con carácter genérico, realizada en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz por RESOLUCION de 3 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Bienes Culturales.

#### **Normativa de nivel internacional:**

##### **I. Convenios Internacionales**

- Convenio para la Protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, firmado en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión de España al Protocolo para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, hecho en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión al Convenio Europeo para la Protección del Patrimonio Arqueológico, hecho en Londres el 6 de mayo de 1969

- Instrumento de Ratificación de la Convención sobre las medidas que deben adaptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales, hecha en París el 17 de noviembre de 1970.
- Instrumento de Aceptación de 18 de marzo de 1982, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, hecha en París el 23 de noviembre de 1972.
- Acuerdo entre el Estado Español y la Santa Sede sobre enseñanza y asuntos culturales, de 3 de enero de 1979
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la Salvaguardia del Patrimonio Arquitectónico de Europa, hecho en Granada el 3 de octubre de 1985
- Convenio de UNIDROIT sobre bienes culturales robados o exportados ilegalmente, hecho en Roma el 24 de junio de 1995

## **II. Normativa de la Unión Europea**

- Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957. Artículos 3, 36, 92 y 128
- Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, de 9 de diciembre de 1992, relativo a la exportación de bienes culturales.
- Reglamento (CEE) núm. 752193 de la Comisión, de 30 de marzo de 1993, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, relativo a la exportación de bienes culturales

### **Normativa de nivel estatal:**

- Constitución Española, en sus artículos 9, 44, 46, 48, 50, 148 y 149
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Ley de Minas 22/1973 de 21 de Julio. (BOE. 24 Julio 1973)
- Real Decreto 1994/1982, de 15 de Octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras. (BOE. 15 Noviembre 1982)
- Orden de 20 de Noviembre de 1984 (Ministerio de Industria y Energía). Desarrolla Real Decreto de 15 de Octubre de 1982, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades extractivas. (BOE. 28 Noviembre 1984)
- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, modificado por Real Decreto 64/1994, de 21 de enero.
- Ley 36/1994, de 23 de diciembre, de incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 93/7/CEE del Consejo, de 15 de marzo, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Ley 18/1998, de 15 de junio, de modificación parcial de la Ley 36/1994, de 23 de diciembre, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Real Decreto 620/1987, de 10 de abril, por el que se aprueba el reglamento de Museos de Titularidad Estatal y del Sistema Español de Museos, modificado por Real Decreto 496/1994, de 17 de marzo.

### **Normativa en el ámbito de Comunidad Autónoma**

- Estatuto de Autonomía de Andalucía. Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre. Artículos 10, 13 y 17
- Ley 2/1984, de 9 de enero, de Museos
- Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 32/1993, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas
- Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 284/1995, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Creación de Museos y de Gestión de Fondos Museísticos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

### **Administración Responsable**

#### **Autoridades responsables de nivel estatal:**

- Ministerio de Industria y Energía: Dirección General de Minas
- Ministerio de Educación y Cultura

#### **Autoridades responsables de nivel autonómico**

- Dirección General de Industria, Energía y Minas.

- Delegación Provincial de la Consejería de Trabajo e Industria.
- Consejería de Cultura.

**Autoridades responsables a nivel municipal**

- Ayuntamiento de Linares.

**GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN**  
(Alto, medio, bajo. Especificar)

Desde que en 1989 se crea la asociación cultural Taller de Historia convertida luego en el colectivo Proyecto Arrayanes (1991), se han venido poniendo en marcha una serie de iniciativas dirigidas a difundir y fortalecer las señas de identidad de la población de la parte norte de Andalucía. A través de Jornadas, exposiciones y convocatorias como las Campañas Juveniles de Protección del Patrimonio Tecnológico, de ámbito andaluz, en la que lograron el primer puesto en 1993; el colectivo a tratado de integrar a la población local y a partir de allí sensibilizar a poblaciones e instituciones del ámbito nacional e internacional. Tienen un carácter periódico las visitas organizadas a la zona de distintos grupos escolares, universitarios, jubilados, especialistas en temas relacionados a la actividad minero-metalúrgica, etc.

**USO ACTUAL** (Explotación minera, uso militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)

En la actualidad los restos de la mina son parte de una ruta minera en Linares, se los ha dotado de iluminación externa, presentan paneles de información donde se da cuenta de las características de la concesión. Uso turístico limitado y visitas de carácter didáctico. Se proyecta la ubicación del futuro Centro de Interpretación de la Explotación Minera.

**ENTORNO** (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). **Descripción.**

Entorno paisajístico integrado por cultivos de olivo propios de la zona, encinas y cereales. Los restos mejor conservados se encuentran al borde de la carretera N. Córdoba-Valencia, lo que de alguna manera podría aumentar los riesgos de deterioro de los bienes. Un detalle que disturba el entorno es la presencia de torres del tendido eléctrico, y como un problema a prevenir es la presión urbanística.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO** (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)

Aún no existe una normativa específica a nivel municipal que proteja estos bienes de patrimonio industrial minero. Sin embargo, luego de la inscripción con carácter genérico colectivo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz de 65 bienes, entre los que se encuentran los pozos Victoria, Santa Annie y San Federico, se procedería a la elaboración del marco jurídico de protección correspondiente.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL** (Alta, media, baja, inexistente)

De baja intensidad, causada porque en la zona se realizan actividades de caza que generan algunos residuos contaminantes.

**FOTOGRAFIAS**



**Chimeneas y casas de máquinas de la concesión Lord Derby.**

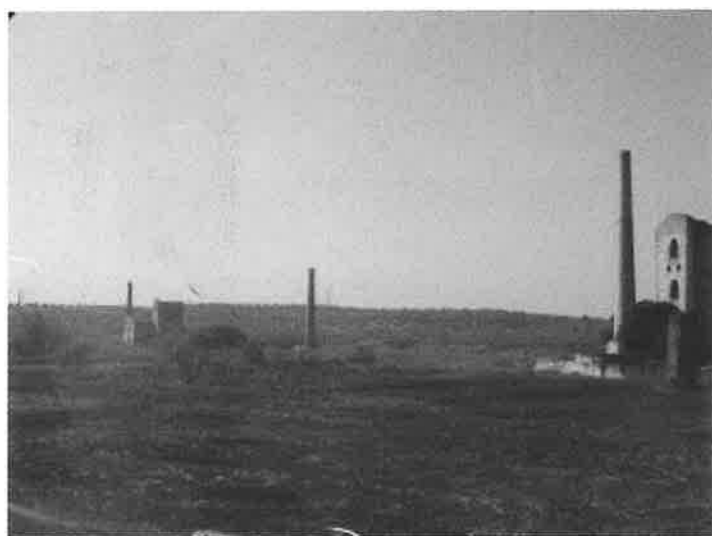


**Chimenea y casa de calderas y de máquinas del pozo Santa Annie.**



**Pozo Santa Annie.**

**Chimeneas, casa de calderas y  
máquinas del pozo San Fedérico.**



**Entorno de la concesión  
Lord Derby.**

**Almacén de plomo  
Fundición La Tortilla.**







torre de perdigones de la Fundición La Tortilla.



Horno de la Fundición La Tortilla.



Talleres de La Fundición La Tortilla



Escoriales Fundición La Tortilla.

#### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

**GARRIDO GONZÁLEZ, Luis** (1990) *Riqueza y tragedia social. Historia de la clase obrera en la provincia de Jaén (1820-1939)*. Tomo I. Diputación Provincial de Jaén. Jaén.

**GUTIERREZ GUZMÁN, Francisco** (1999) *Las Minas de Linares. Apuntes Históricos*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Linares. Linares. España.

**MARTOS MORILLO de, D.J.** (1880) *Guía de Linares y de las principales minas de su distrito, con una reseña histórica, estadística y geográfica de todos los pueblos de su provincia Jaén*. Linares, 1880.

**MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA.** "Normativa Sobre patrimonio Histórico Cultural. Colección, Análisis y Documentos". Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid. 1998.

**MORENO RIVILLA, Antonio.** (1991) *Un proyecto para la valorización de los vestigios mineros e industriales de Linares: Arrayanes*. En *Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España*. Coordinación Ramón Gutiérrez y otros. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Granada. 2001.

**NARANJO DE LA GARZA, E.** (1893) *Informe del ingeniero Jefe de las Minas de Linares, en Reformas Sociales. Información oral y escrita*. Madrid, Tom. V. (Edición Facsímil del Ministerio de Trabajo y SS. De 1985, con introducción y notas de S. CASTILLO).

**UNIVERSIDAD DE JAEN** (2000) *Itinerario minero en los distritos de Linares y la Carolina*. Jaén. Universidad de Jaén.

**Fotografías:**Rocío S. Cutipé Cárdenas (2004).



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CONJUNTOS HISTÓRICO-MINEROS

**DENOMINACIÓN:** Arrayanes

**PAIS:** España

### UBICACIÓN:

#### LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA:

(Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)

Municipio de Linares, Provincia de Jaén. Comunidad Autónoma de Andalucía.

**EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO:** Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)

Se situaban al noreste de la ciudad de Linares. De acuerdo a la demarcación de 1848 ocupaba una superficie de 5.589.872,27 m<sup>2</sup>, delimitada por un rectángulo de 8.000 varas de largo por 1.000 de ancho, (6.687,25 por 835,90 m), y con orientación N 23° 39' E. En 1899 la demarcación fue corregida debido a imprecisiones en la colocación de los mojones de la parte NE, así se reconocen como parte de Arrayanes los terrenos de la concesión "Resurrección de Lázaro", una demasia de la concesión "Los Amigos" y un terreno de 7 m. de ancho del "Coto la Luz".

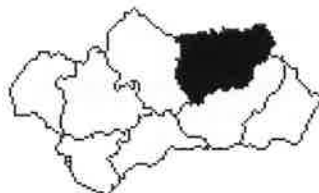
Denominación Pozos	Concesión	Coordenadas Geográficas	UTM	Altitud	Paraje
Acosta	Arrayanes	Latitud: N 38°07'67" Longitud: W 3°37'98"	X: 444703 Y: 4220378	499.87 m	Arrayanes
Restauración	Arrayanes	Latitud: N 38°07'99" Longitud: W 3°37'80"	X: 444902 Y: 4221001	500.79 m	Arrayanes
San José	Arrayanes	Latitud: N 38°08'48" Longitud: W 3°07'57"	X: 445263 Y: 4221879	513.28 m	Arrayanes
San Ignacio	Arrayanes	Latitud: N 38°09'15" Longitud: W 3°37'26"	X: 445705 Y: 4223150	529.74 m	Arrayanes
Zulueta	Arrayanes	Latitud: N Longitud: W	X: 445670 Y: 4223651		Arrayanes

### PLANO DE UBICACIÓN, DESCRIPCIÓN DE ACCESOS Y RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (a escala nacional, regional y local)



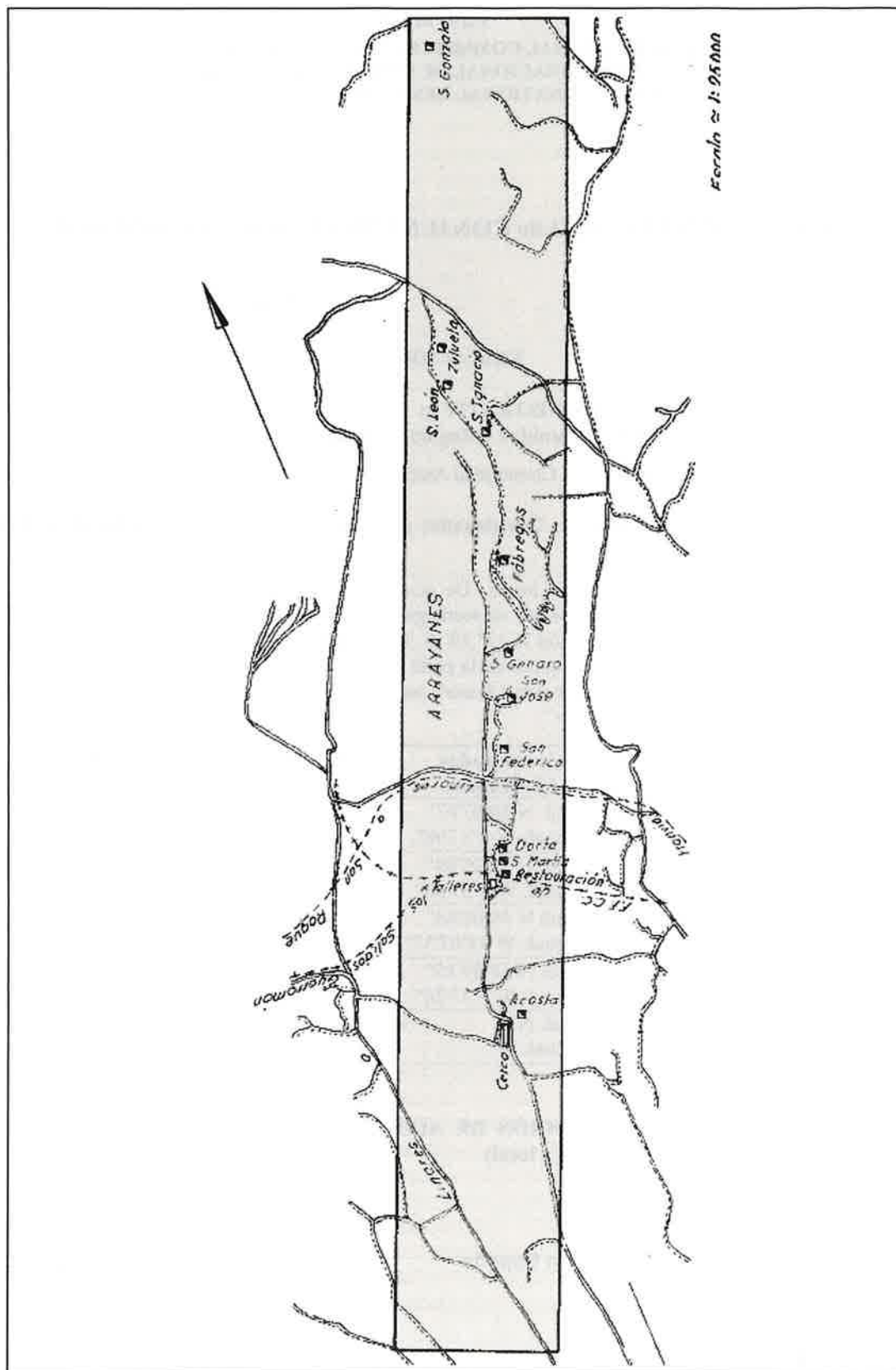
Ubicación en España

Ubicación en la Comunidad Autónoma



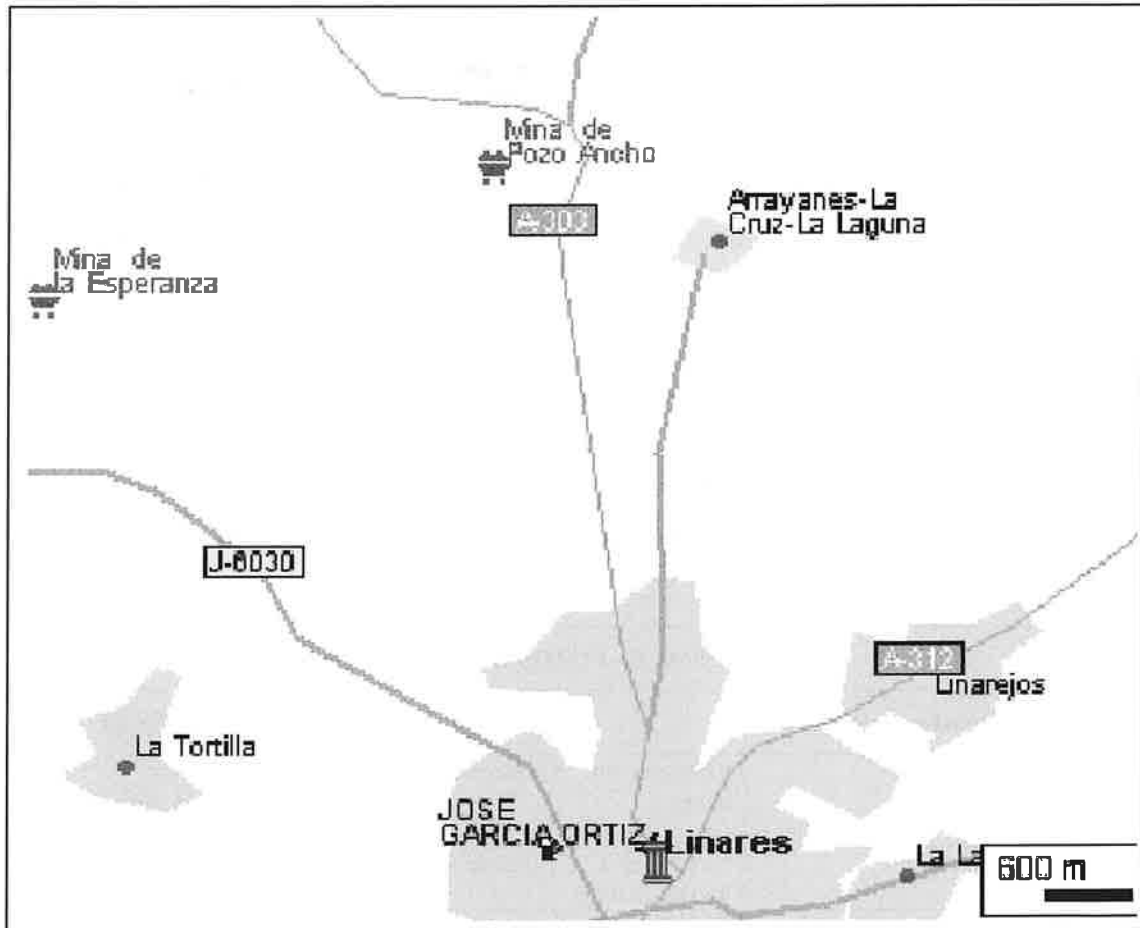
Ubicación en la Provincia de Jaén





Fuente: GUTIERREZ GUZMÁN, Francisco (1999). Modificado.

### CONCESIONES MINA ARRAYANES



Fuente: Guía CAMPSA. España. 2003

**MINA ARRAYANES – LINARES**  
Ubicación en la localidad

## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS Y CARACTERÍSTICAS MINERAS

### ÉPOCA DE EXPLOTACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)

No se tiene datos exactos sobre el origen de esta explotación minera, sin embargo se sabe que tuvieron presencia en la zona fenicios, cartagineses y romanos. Estos últimos tenían la fundición de Cerro de las Mancebas en los terrenos de la futura mina de Arrayanes, con la finalidad de tratar los minerales que sacaban en una parte del filón. Cabe señalar que esta mina inicialmente fue conocida también por el nombre de El Romero.

### TIPOLOGÍA (minería metálica, materiales de construcción, fabricación de vidrio, minerales energéticos, abastecimiento y recursos hídricos, etc.)

Minería Metálica: Plomo.

Hereza y Alvarado en 1926 describían al filón en los siguientes términos “... se halla bien definido en unos 8 a 10 kilómetros de recorrido, arma siempre en granito con rumbo NE a SO., y es casi vertical, con buzamiento de 0° a 12°, unas veces al NO, y otras al SE. Su potencia media es de 0,80 metros, con frecuentes ensanchamientos. El relleno del filón esta compuesto por galena, cerusita, cuarzo, calcita, baritina, óxidos de hierro y greda o arcillas impuras; domina, en general, la calcita entre las gangas, aunque en el tercio Navarro abunda la barita cerca de la superficie. La metalización media de seis a ocho centímetros en el conjunto de todos los trabajos sobre la planta II, llega a alcanzar 15 centímetros como media en la zona de “Restauración”. En algunos pasajes excepcionalmente ricos se ha llegado a llevar galerías y calderillas encajadas en columnas de galena maciza. Entre las distintas variedades de sulfuro que se presentan en este filón, predomina la galena hojosa, bien cristalizada, y es también abundante la variedad acerada.” (1926; 40)

### MÉTODO DE EXPLOTACIÓN (Explotación subterránea, a cielo abierto, etc.)

Subterránea, mediante pozos.

PRINCIPALES POZOS DE ARRAYANES		
Administración	POZO	UBICACIÓN EN EL FILÓN
Estado	Restauración (extracción de tierras)	Cañada del Lobero. Los restos están situados junto a la vía del ferrocarril minero.
Puidullés	San Carlos (. extracción de tierras, 219 m)	
	San Martín (desagüe, 149 m)	Central
Ing. Minas José Genaro Villanova	Acosta (pozo maestro, 492 m)	Al sur del filón. Está situado junto al destruido y demolido Cerco de San Fausto, complejo de viviendas e instalaciones cercano a la ciudad.
“	Usera (210 m)	Central
“	Dorda (202 m)	Central
“	San José (617 m)	Ubicado al NE del filón
“	San Federico (100 m)	Central
“	San Genaro (pozo auxiliar, 222 m)	Central
“	Fábregas (pozo auxiliar, 111 m)	El Ladero, parte norte.
“	Zulueta (405 m)	El Ladero, parte norte
“	San Francisco de Asís	Al sur del filón
“	San Luis	
“	Dos de Mayo	
“	Precauciones	
Sociedad Figueroa	San Ignacio (351 m)	Al final del filón, adyacente a la antigua vía del ferrocarril minero.

## MÉTODO DE RECUPERACIÓN DE LA SUSTANCIA ÚTIL

Antes de que el Estado se hiciera cargo de la explotación directa de la mina, los particulares que la trabajaban se limitaban a realizar labores superficiales y desorganizadas lo que les llevaba a abandonar los pozos apenas se inundaban o amenazaban con derrumbarse.

Cuando en 1749 el Estado se hizo cargo de la explotación de Arrayanes, procedió a abrir un socavón de desagüe en El Ladero en el sitio denominado El Rincón, en la cuesta del Mimbres (lugar que antes había sido ocupado por la concesión "Virgen de Linarejos"); se abrieron también pozos a distancias cortas a lo largo del filón, la profundidad de estos era de entre 24 a 32 m. *"Los comunicaban por galerías en los que se abrían nuevos pozos de parecida profundidad, fuera de la vertical de los anteriores, uniéndolos entre sí por galerías, formando macizos de beneficio que disfrutaban con bancos ascendentes y descendentes"* (Gutiérrez Guzmán, 1999; 74).

En 1760 visita oficialmente la mina Arrayanes el ingeniero de minas Enrique Store, quien se desempeñaba como director de las minas de Almadén. En su informe final señala diversas deficiencias en el proceso de laboreo de las minas, falta de personal capacitado para el desarrollo del trabajo, desorden en el aprovechamiento del mineral y, entre los más graves, el tratamiento que se daba a los barrenos. En ellos no se utilizaba aguja ni atacador lo que determinaba que el efecto de la pólvora fuera poco importante, tampoco se empleaba pajueta o arguibrite sino yesca, lo que aumentaba el riesgo de que se sucedieran accidentes.

Las inundaciones en los pozos era uno de los más graves problemas de la explotación, gran parte del personal estaba dedicado a las tareas de desagüe. En 1764 Manuel Iturrioz de Anlatía ofreció a los administradores de la mina, una máquina de desagüe que únicamente necesitaría de dos hombres para ser accionada; finalmente la máquina no funcionó. En 1808 se termina de abrir un caño general desde un punto del Arroyo de la Jara, para el desagüe de los tercios de Barderos y Romero hasta la Cañada del Lobero, parte oeste del filón. Los arrendatarios de estos tercios y responsables de la apertura del caño del Romero fueron Sáenz de Tejada y Francisco de la Torre. En 1830 a consecuencia de la firma de un contrato de asociación que luego se convierte en uno de arrendamiento (1844-1849) con el industrial fundidor y metalúrgico Antonio Puidullés, se explota la mina de manera desorganizada a través de 69 pozos en una extensión de 4 Km., del filón. Entre 1848 y 1850, en cumplimiento de una de las condiciones del contrato, se inicia la construcción del pozo San Carlos (situado en la Cañada del Lobero a una distancia de 370 m al este del pozo Restauración).

Luego de la demarcación de la mina en el año de 1848, esta empezó a ser trabajada directamente por el Estado entre 1850 y 1869, para ese entonces Arrayanes contaba con tres pozos maestros: Restauración (140 m) y San Carlos (124 m) ambos dedicados a la extracción de tierra, y San Martín (124 m) dedicado a labores de desagüe; existían además hasta 69 pozos auxiliares. Tenía 3 malacates, y los caños de desagüe llamados del Socavón por el NE. y el del Romero por el S.O. (Martos Morillo, 1880; 54). Los niveles de producción alcanzados se consideran aceptables, un promedio anual de 3.364, 3 t.

Cuando se hace cargo de la explotación José Genaro de Villanova, vía contrato de alquiler, se inicia un periodo de crecimiento y modernización de las labores mineras como de las instalaciones. Así se construye el pozo maestro Acosta para el cual se instala en el año de 1896 una máquina de desagüe del sistema Cornuelles, este pozo llegó a tener una profundidad de 492 m. Se construyó también el pozo Usera con una sección de 3,00/2,40 m, y con una profundidad de 210 m.; para 1880 tenía instalada una máquina de vapor de 16 caballos de fuerza, sistema de Galloway que también era utilizada para extraer las tierras del pozo San Luis.

Por otra parte, el lavadero fue reubicado, de estar junto al Cerco de San Fausto fue trasladado junto al pozo Restauración, allí se instalaron cuatro tolvas construidas con sillares de piedra, mesas de clasificación de origen inglés, cribas, rumbos y molinos donde se procesaban las tierras traídas desde distintas partes del filón.

Para el transporte del mineral, Villanova sustituyó los carros -volquetes tirados por caballería- por vagones que iban sobre una vía estrecha pero accionados con tracción animal. Este trabajo estaba a cargo de una cuadrilla de vieros y operarios que se encargaban de la conducción y mantenimiento respectivamente.

Debido a problemas en la composición del suelo, hecho que ponía en grave riesgo el desarrollo de las labores, se abandonan los trabajos en el pozo San Martín. En su lugar y a pocos metros de distancia se construye en granito el pozo Dorda con 2,0/2,5 m de sección. Continuaron con la construcción de los pozos San Federico, San José y San Genaro. El más importante de todos era el denominado San José, tenía una dimensión más grande porque el terreno sobre el que fue edificado tenía gran cantidad de agua; para sacar el agua se instaló una máquina de desagüe de 250 CV de potencia *"Su cilindro, tenía 61" de diámetro y el balancín, de hierro dulce, era una verdadera obra maestra. La belleza de esta máquina, bautizada con el nombre de "María de la Encarnación", parecía exigir cierto lujo en el edificio que la alojase y, por ello, para dar acceso a la puerta de entrada se construyó una escalinata de 16 escalones*

*curvos hechos de magníficas dovelas de sillería; se coronó la casa de máquinas con una armadura de madera y hierro, construida con el mayor esmero hasta en sus menores detalles, y se cubrió la casa de calderas con otra armadura de 9,60 m de luz, igualmente fabricada con notable perfección.*" (Gutiérrez Guzmán, 1999; 92-93). Paralelamente se instaló una máquina horizontal de dos cilindros para extraer tierras que, como describe el autor antes citado, movía a través de un tornillo sin fin un tambor de fundición en el que se arrollaba una maroma de cáñamo alquitranado de 11 cm. de diámetro. Como pozos auxiliares del pozo San José, se construyen los pozos San Genaro, ubicado a 200 m del pozo principal; y el pozo Fábregas, situado a 600 m del pozo San José en la zona de El Ladero. En 1875 se construye el pozo Zulueta que también se ubica en la parte norte del filón en la zona de El Ladero.

Martos Morillo (1880) indica que durante la gestión de José Genaro Villanova, había en Arrayanes 16 pozos maestros y 125 ordinarios; y, once maquinas de vapor cuya fuerza sumaba un total de 790 caballos y 10 malacates.

En 1889 se hace cargo de Arrayanes la Sociedad Colectiva Figueroa y Compañía, la nueva gestión sigue los derroteros del orden e innovación en las labores de explotación. Se continua con los trabajos en la parte norte del filón con la construcción del pozo San Ignacio y para la extracción de tierras se instala una máquina de 140 caballos de potencia; por otra parte se mejora el funcionamiento de los pozos Acosta, San José y San Ignacio al instalarse tres compresores sistema François que deberían accionar perforadores; cerca del pozo Fábregas se instala un lavadero mecánico de fabricación alemana con las siguientes características: "*Se componía de diferentes pisos y tenía instalados cuatro grandes 'conos desenlodadores' con sus mesas de apartado, 16 'trommeles' para la clasificación, 36 cribas mecánicas, dos quebrantadoras, cuatro molinos para la trituración y cuatro mesas circulares para el tratamiento de los finos. El conjunto, lo movían dos máquinas de vapor de 110 CV servidas por tres generadores de 225 m<sup>2</sup> de superficie de calefacción*" (Gutiérrez Guzmán, 1999; 97-98). Este lavadero fue accionado en 1899 con energía eléctrica que era suministrada por la central eléctrica Salto de los Escuderos ubicada a una distancia de 20 km, de la mina. Para el traslado de las tierras desde los distintos puntos del filón hasta el lavadero, se moderniza el sistema implantado por Villanova pues se instala entre los pozos Acosta y San Ignacio un ferrocarril de vía estrecha.

Luego de que en 1907 la Sociedad Figueroa deja de explotar Arrayanes, el Estado se hace cargo de la gestión; se abandonan las instalaciones e innovaciones practicadas por las dos administraciones anteriores. De hacer la perforación utilizando compresores del sistema François se volvió a la perforación manual, de utilizar un sistema mecánico de lavado se vuelve al uso de cribas manuales que se instalan cerca del pozo Restauración como consecuencia de estas medidas la mina permanece inundada por varios años. En 1920 ante la insostenible situación el Estado decide declarar en reorganización la mina de Arrayanes, así por Real Decreto de marzo de 1921 se crea un Consejo de Administración de las Minas de Almadén y Arrayanes. La nueva administración propone realizar trabajos de investigación y explotación, ahondar los pozos maestros, reactivar el sistema de perforación mecánica y el desagüe mediante bombas accionadas a electricidad. Para ejecutar estas medidas se aprueba una línea de presupuesto ascendiente a la suma de 2.530.000 pesetas de estas se destinaron a investigación solamente 280.000 pesetas, para la construcción de una central hidroeléctrica se destinaron 1.500.000 y la cantidad restante para la compra de maquinaria.

En 1923 se contrato el servicio de suministro eléctrico de la Compañía Mengemor, mientras se construía una Central Hidroeléctrica que finalmente fue inaugurada en 1925. En cuanto a la profundización de los pozos, esta solo se produjo en algunos de ellos dejándose de lado el Acosta y el Zulueta. Se reactiva la perforación mecánica accionada por compresores Ingersoll Rand y martillos neumáticos con inyección de agua.

En cuanto a las labores de investigación se habían planificado realizar a partir de 1926 las siguientes: "*Profundización en 100 metros de los pozos "Acosta", "San José" y "San Ignacio", con 1.000 metros de galerías, más sus correspondientes traviesas y calderillas. Además, en la gran zona virgen se proyecta abrir un pozo hasta los 100 metros de profundidad, con 200 metros de galería, y en el sector "Santa Fara" se prolongará en otros 100 metros un antiguo socavón, donde se consiguió cortar interesante veta plumbífera.*" (Hereza y de Alvarado, 1926; 43-44). Los trabajos proyectados no se realizaron en su totalidad y los que sí se efectuaron no tuvieron resultados positivos, se trato de profundizar el pozo Dorda en la 4ª y 9ª planta, el pozo San Genaro en la 9ª. Contradictoriamente no se investigó la zona donde se construyó el socavón de desagüe (1950 y 1963) la misma que cuando se demarco la mina presentaba un filón de buena metalización.

## **FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DEL BIEN DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO**

Arrayanes constituye una pieza fundamental en la historia del distrito minero de Linares – La Carolina, donde la actividad minera tiene una antigüedad de aproximadamente 3.500 años. Este distrito "*tuvo un*

considerable impulso cuando en 1748 el Estado se hizo cargo de la mina de Arrayanes, convirtiéndola en un Establecimiento Nacional, y que eclosionó definitivamente, desde 1845-1850, aproximadamente, cuando varias compañías extranjeras (sobre todo inglesas, y también francesas, belgas, alemanas, etc.) encontraron en este distrito minero el lugar apropiado para extraer grandes beneficios. (Moreno Rivilla, 2001; 297)

Los ritmos de producción de Arrayanes estuvieron condicionados directamente por la calidad en la gestión de turno. Así los mejores momentos de la mina se suceden cuando la mina esta bajo la administración de capital privado, dígase la Sociedad Colectiva Figueroa y Compañía y la de José Genaro Villanovas. En ambos periodos de explotación se realizan innovaciones en los sistemas de producción, se invierte en la compra y modernización de maquinarias, se construyen pozos y talleres, se instalan modernos lavaderos, se cambia de sistemas accionados por vapor a los de energía eléctrica; el sistema a vapor conllevó la construcción de sólidas instalaciones para albergar estas máquinas. En cuanto a la gestión estatal cabe distinguir la del ingeniero de minas Eusebio Sánchez.

En el siguiente cuadro sobre las características técnicas de la mina durante los años del boom minero en Linares, se puede observar las mejoras significativas que introduce José Genaro Villanova con respecto a las dejadas por el Estado durante su administración.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y PRODUCCIÓN MINA ARRAYANES BOOM MINERO LINARES 1868-1876									
Año	Administr.	Hidr.	CV	Vapor	CV	Malac	Cab	Oper	Prod. Qm
1868	Estado	-	-	-	-	3	18	160	34.970
1873	Villanova	-	-	5	325	7	42	500	57.500
1875	Villanova	-	-	7	455	8	48	550	60.000

Fuente: F. López Villarejo.

En cuanto a rendimiento económico en 1779 se logra una producción anual de 6.730,05 t, cifra importante en relación a la conseguida por otras explotaciones de la época. Sin embargo, ésta es largamente superada en 1891 bajo la administración de la Sociedad Figueroa cuando se produce 26.648,329 t, cifra que supera a todas las anteriores y a las del resto de las explotaciones del distrito minero.

El Estado recibe por concepto de canon y participación la suma de 15.381.004,53 millones de pesetas en la gestión de Villanovas; y, de la gestión de la Sociedad Figueroa la suma de 19.856.428, 46 pesetas por canon y participación.

En la actualidad tanto la mina Arrayanes como las otras explotaciones del distrito minero Linares – La Carolina, vienen siendo objeto de un esfuerzo de recuperación y revalorización del patrimonio industrial minero de la parte norte de la Junta de Andalucía. La existencia de testimonios diversos de la enorme influencia de la actividad minera en Linares constituye una pieza fundamental del patrimonio cultural de este país. *“Desde un punto patrimonial, a estas alturas, esas ‘casas de máquinas’ de tipología inglesa, consideramos que representan el testimonio más genuino entre todo el patrimonio cultural de Linares, lo que las convierten en nuestro principal referente reivindicativo. Algo que se acentúa, si cabe, si pensamos en vestigios similares del condado inglés antes aludido, en algunos casos ya consolidados o rehabilitados, han sido promovidos para alcanzar el nivel de Patrimonio Mundial, y los aquí existentes, más cuantiosos, más diversos y, en según qué casos, por el material utilizado para su construcción, inicialmente mejor conservados, no cuentan ni siquiera con una mínima protección a nivel local”* (Moreno Rivilla, 2001; 297)

En 1989 surge la iniciativa de acondicionar los caminos que desde la ciudad de Linares conducen a los lugares donde se desarrolló la actividad minera y metalúrgica con la finalidad de fortalecer las señas de identidad de la población de la zona. Dos años después se realiza la presentación pública del Proyecto Arrayanes, que tiene como objetivos principales:

- *Despertar la atención de todo un pueblo sobre el deterioro y olvido en que estaba sumido un patrimonio de gran importancia en el caso de nuestra ciudad, aquel originado por la actividad industrial, a fin de que se produjera una paulatina toma de conciencia.*
- *La recuperación de dicho patrimonio industrial, entre el que tenía lugar preeminente el generado por la actividad extractiva de la minería.*
- *Canalizar en un documento lo relativo al patrimonio linarense para aglutinar las fuerzas dispersas que en este sentido existiesen.*



- Definir un ámbito de actuación que no se ceñía al propio término municipal, sino que se ampliaba al resto de la “comarca” (¿el antiguo distrito o región minera?)

Posteriormente, en 1998, se crea la iniciativa colectiva Proyecto Arrayanes como eje de una serie de iniciativas de carácter divulgativo de patrimonio minero industrial de la zona de Linares. Las actuaciones realizadas se han circunscrito especialmente a tres ámbitos: el de diagnóstico, formación y divulgativo. Una de las principales tareas del colectivo, ha sido conseguir la inclusión de 65 bienes (en una primera etapa) en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía. Entre los sitios declarados se encuentran varios restos de la concesión de Arrayanes.

Este proceso de declaración queda reflejado en las siguientes Resoluciones:

- En el B. O. J. de Andalucía de fecha 07/12/2002, en el área de la Consejería de Cultura se publicó el ANUNCIO de la Delegación Provincial de Jaén, por el que se notifica Resolución de 11 de junio de 2002, del Director General de Bienes Culturales, incoando el procedimiento para la inscripción con carácter genérico colectivo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz de 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina, en Jaén, a los interesados, ya sean propietarios o titulares de otros derechos, que son desconocidos o habiéndose intentado la notificación, no se ha podido practicar.
- El 06/10/2003 se ha publicado en la misma fuente legal el Anuncio de la Delegación Provincial de Jaén, por el que se pone de manifiesto el procedimiento para la inscripción genérica colectiva en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz a favor de 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina, en los municipios de Bailén, Guarromán y Linares (Jaén), a los interesados a los que habiéndose intentado la notificación, no se ha podido practicar.
- En el B.O.J. de Andalucía de fecha 14/01/2004, se publicó la RESOLUCION de 3 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se acuerda inscribir colectivamente, con carácter genérico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz 65 inmuebles pertenecientes al Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina en Jaén.

## RELACIONES COMERCIALES

PRODUCCIÓN ARRAYANES			
	Período	Años	Toneladas
Estado	1749 - 1829	76	176.157,10
Puidullés	1830 - 1849	14	27.145,50
Estado	1850 - 1869	20	65.604,69
Villanova	1869 - 1889	20	194.015,55
Figueroa	1890 - 1907	17,5	298.931,20
Estado	1908 - 1971	64,5	182.480,41

FUENTE: Francisco Gutiérrez Guzmán. 1999.

**Producción de la Casa de la Munición (Fábrica de municiones de Linares):** asociación con Antonio Puidullés.

- 1837: 23.627 arrobas de munición
- 1839: 11.044 arrobas de munición

**IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

La explotación de las minas a cargo del Estado trajo consigo la construcción de la Casa de la Munición (1757) fue hecha toda de piedra y sus muros tenían 1,70 metros de espesor. En ella se construyó hornos de reverbero y posteriormente se instalaron allí las oficinas de la inspección de minas y tiempo después las oficinas de la mina Arrayanes.

Durante la dirección de Puidullés, se construye el Cerco de San Fausto que sustituye en funciones a las Fábricas del Rey, en él se levantan la torre y el obrador de municiones, se instalan cinco hornos de reverbero y cuatro castellanos.

Antes de que José Genaro Villanovas alquilara Arrayanes la mina contaba con una infraestructura compuesta por 29 edificios entre almacenes, casas de ingenieros, casas de mineros, cuadras para caballerías, malacates, talleres, torre de la munición y el cerco de San Fausto. Durante su administración se construyó 120 edificios entre talleres de carpintería, herrería, ajustado, moldeo, despachos de muestras, patio central, oficinas, casas de ingenieros, de mineros, cuadras, casas de máquinas, una capilla para el culto católico. La edificación de infraestructura religiosa y viviendas aunado a las innovaciones en sistemas de producción y tecnología, cambiaron radicalmente el paisaje del distrito minero de Linares-La Carolina. Los buenos resultados se reflejaron también en el orden económico, así el Estado recibe por concepto de canon y participación la suma de 15.381.004,53 millones de pesetas.

El accidente laboral más grave en Arrayanes se produjo durante la administración del Estado que en ese momento era representado por Eusebio Sánchez, en 1858 a causa de una fuerte tormenta una tromba de agua se precipitó sobre las hundiciones y pocillos de la Cañada Lobero ingresando en la primera planta de la mina y llegando hasta la tercera, la destrucción a su paso fue enorme y mortal pues perecieron en el suceso 17 trabajadores. Años después, en el diario "El Socialista" del 3-10-1899 se da cuenta de un accidente sucedido en Arrayanes donde mueren cinco trabajadores de la mina.

En cuanto a la generación de empleo, Arrayanes siempre constituyó una fuente de trabajo y por ende generador de procesos migratorios. En 1780 habrían trabajado 538 operarios gran parte de los cuales estaba dedicado a las labores de desagüe; en 1868 trabajan 160 obreros; en 1873, 500 obreros; y en 1875, 550 obreros. En 1903 cuando la administración estuvo a cargo de la Sociedad Figueroa, el número de trabajadores ascendía a 1221 personas. En el informe elaborado por José Marvía a petición del Instituto de Reformas Sociales (IRS) y publicado en 1910, se indica que para 1909 trabajan en Arrayanes un total de 523 mineros, de los cuales 315 lo hacían en el interior, todo ellos de más de 18 años, y 208 en el exterior, donde 4 tenían de 16 a 18 años. (Garrido Gonzáles, 1990; 320).

A pesar de que en 1971 se suspendieron los trabajos en la mina, seis años después en 1977 Arrayanes contaba con una plantilla de 30 trabajadores, la administración solicita a la autoridad de trabajo la cesión de los contratos de trabajo la misma que no se concede porque los trabajadores demuestran que la mina seguía facturando por la venta de escombreras. Lo que los trabajadores solicitaban era ser prejubilados en condiciones justas pues aún no habían alcanzado la edad de jubilación reglamentaria, su pedido es apoyado por la Corporación Municipal de Linares. La empresa llega a acuerdos de prejubilación con casi el total de los trabajadores, menos con Pedro Díaz Vela quien por no tener la edad de 60 años no puede acogerse a este acuerdo. En 1985 se le da de baja en la plantilla de Arrayanes y se lo incluye en la de las minas de Almadén hasta que cuatro años después logra su jubilación. Fue el último trabajador de Arrayanes que cumplió sus últimos años de servicio permaneciendo como recadero en la Casa de la Munición, cuando la mina llevaba cerrada más de 18 años.

En cuanto a los salarios de los obreros durante el siglo XIX, Naranjo de la Garza en 1886 escribe un informe dando cuenta de los que de acuerdo a la función desempeñada, podría percibir un obrero. Incluimos esa información de carácter referencial en la presente ficha de inventario pues Arrayanes fue uno sino el principal generador de empleo en la época.

<b>SALARIO DE OBREROS A FINES DEL SIGLO XIX</b>	
<b>CLASES DE TRABAJO QUE DESEMPEÑAN</b>	<b>Ptas. Y Cts.</b>
Peón minero en superficie	1,75 á 2,25
Peón en la lava	2,50 á 3,00
Muchachos en la lava	0,85 á 1,25
Mujeres en la lava	1,00 á 1,25
Comporteros en los malacates	2,50 á 2,75
Muleros en los malacates	2,25 á 2,50
Cuadros	2,00 á 2,50
Guardas	2,00 á 2,25
Lumbreras	2,00 á 2,25
Maquinistas	3,00 á 3,25
Peón minero en el interior	2,75 á 3,50
Contratista trabajador	3,00 á ----
Compañeros	3,00 á ----
Contratistas que no trabajan	4,00 á ----
Entibadores	3,00 á 3,75
Alarifes	3,50 á 4,00
Muchachos para transporte de tierra en el interior	1,25 á 1,50

Poceros	4,00 á 6,00
Caseros	2,00 á 2,75
Hateros	2,50 á 3,00
Vigilantes	3,00 á 4,00
Aperadores	4,50 á 6,00
Guardalmacén	4,00 á 7,00
Administradores de la mina	6,00 á 10,0
Escribiente	2,00 á 3,00
Maestro fundidor	4,00 á 6,00
Lumbreras en los hornos	2,50 á 3,50

Fuente: Naranjo de la Garza (1893)

A partir de 1921 el Consejo de Administración de Arrayanes cambia el sistema de pago de los obreros, se empezó a aplicar el sistema de “compañerías” o a destajo (salario determinado por la cantidad y calidad del mineral entregado) pero se establece un salario mínimo si las ganancias del trabajador eran inferiores al mismo.

La jornada laboral en las minas de Linares 1909 habría sido de 8 horas, según aparece en el informe del IRS elaborado por J. Marvá a raíz de las peticiones hechas por las sociedades obreras socialistas. En el informe publicado en 1910 se indica que considerando sólo una “jornada efectiva” que resulta de las ocho horas pasadas trabajando en la mina más el tiempo que se invierte en recorrer los trayectos subterráneos y restando los descansos concedidos en el interior, en el distrito de Linares-La Carolina se daba la siguiente situación “Zona de Linares (Bailén, Guarromán, etc.): “Minas de Coto la Luz” “Collado del Lobo”, etc. La jornada efectiva de trabajo en el interior y exterior, ocho horas.” (Citado por Garrido González, 1990; 110). Pero como Garrido G. comenta, la jornada de trabajo real era siempre superior a las 8 ó 9 horas, ya que se descansaba dentro de la mina para fumar, comer, hacer las necesidades, etc. (p. 111).

Linares y La Carolina fueron el núcleo principal del cante de la provincia de Jaén donde para el año 1852 se produjo la misma situación que en las zonas precedentes, el auge minero atrajo gran cantidad de emigrantes (de Almería a Linares) lleva a estos lugares el recuerdo de los Cantes andaluces y por consiguiente el cante flamenco, esta zona tiene por estandarte el estilo de las *Tarantas* (Cante de Levante que se adapta al compás de 4x4 para ser bailado), siendo el Tonto Linares, Basilio, y el Cabrerrillo, sus cultores más conocidos de la época.

### Taranta de Linares

#### «Batirme quiero»

Aperaor de la lavá  
y échese usté al vaciaero  
que viene Venancio Porra  
que batirme con él yo quiero

### PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS

- **Época pre-romana:** la mina fue trabajada por fenicios y cartagineses.
- **Época Romana:** los romanos instalan la fundición de Cerro de Mancebas para procesar los minerales extraídos del filón de la mina. Algunos de los huecos de drenaje o galerías que construyeron aprovechando la topografía del terreno han sido utilizadas posteriormente como vías de circulación interior.
- **Siglo XIV:** con la finalidad de reactivar la actividad minera por tantos años abandonada, el Rey Don Juan I promulgó en Briviesca una norma para estimular la minería en el reino “...*todos los vecinos y moradores de las ciudades, villas y lugares destos Reynos, y eclesiásticas personas, pudiesen buscar, catar y cavar, en sus tierras y heredades, mineras de oro y plata, y azogue, y estaño y de otros metales*”, se estableció así la propiedad real de todas las minas las que sin embargo podrían ser libremente explotadas existiendo la obligación del pago de *regalías* “*la tercia parte para el que lo sacare y las otras dos para Nos*”. Esta disposición poco equitativa y la escasa demanda de plomo hicieron que la disposición dada por las Cortes no lograra sus objetivos en la zona de Linares.

- **Siglo XVI:** Doña Juana en ausencia de Felipe II, promulgó en 1559 en Valladolid, una norma que anulaba los derechos mineros concedidos por Juan I, así “... a caballeros y personas que por excusar costa y trabajo, o por no atender a ellas, han tenido y tienen poco cuidado y diligencia en el descubrimiento, beneficio y labor de dichas minas”. Se implantó impuestos a la explotación de azogue, plata y oro; ésta norma fue modificada en 1563: se libero de cargas la explotación de plomo y otros minerales. La aplicación de la norma conllevó una recuperación de la actividad económica-minera, los registros se multiplicaron rápidamente en la zona de Linares-La Carolina.
- **Siglo XVII:** La primera subasta que se hizo del plomo que producían las minas de Linares, fue en 2 de Setiembre de 1652. (Martos Morillo, 1880; 53)
- **Siglo XVIII:** Las minas del distrito de Linares-La Carolina eran dadas en arriendo por la Corona a distintos particulares, así en 1746 se entregan por un periodo de diez años a Joaquín Aguirre quien no pudo cumplir con las condiciones del contrato. En 1748 las minas retornan a la administración de la Real Hacienda.

Los niveles de producción de plomo en Linares-La Carolina eran insuficientes para cubrir las necesidades del reino, esto se debía en gran parte a que los mineros de la zona carecían de capital para invertir en las explotaciones y mejorar sus niveles de productividad. El Estado decide, por propuesta de su administrador en Linares, hacerse cargo directamente de la explotación del plomo, decidiéndose en Junta de los principales mineros del país que la mina a ser explotada por el estado sería Arrayanes dada la riqueza del filón y las facilidades para desaguarla. Las labores a cargo del Estado se inician en 1749.

En 1760 por el bajo nivel de producción se produce la visita del director de las minas Almadén, Enrique Storr quien enviado por el gobierno debería evaluar la situación de la mina. El principal problema de Arrayanes era la falta de capacitación de los encargados de dirigir y desarrollar las labores de explotación, ello daba lugar a la práctica de inadecuadas maniobras y el aumento de accidentes laborales. Como resultado de la evaluación, trajeron de Alemania un ingeniero y catorce mineros para mejorar y enseñar las técnicas adecuadas de entibación.

En 1786 se descubre que el administrador y empleados de la mina venden el carbón a los vecinos de Linares, provocando con estos actos la intervención del Fiscal General de Castilla y la visita del Director General de Minas don Francisco Angulo, quien luego de constatar los problemas de desorganización en el personal y en el laboreo nombra como nuevo director de Arrayanes a don Francisco Palacios. La nueva administración no pudo eliminar los problemas de corrupción y nuevamente en 1786 el Estado envía a Francisco de los Heros y a Miguel Ondeano con el encargo de arrendar parte del filón; los beneficiarios del alquiler fueron Juan Manuel Sáenz de Tejada y Francisco de la Torre y sus socios, quienes explotan los tercios de Barderos y Romero hasta la Cañada del Lobero ubicado en la parte oeste del filón.

- **Siglo XIX:** Se termina de construir el caño de desagüe del Romero en 1808, la actividad en la mina disminuye ostensiblemente hasta que entre 1812 y 1817 se suspende totalmente. Durante la presencia de los franceses durante los años de la Guerra de la Independencia, según Federico Ramírez “*En la época de la invasión de los franceses, los destacados en esta villa consumieron el plomo de que hubieron menester y se llevaron luego todo el que cómodamente pudieron transportar*” (1890).

En 1812 el Intendente General de la Provincia cesa a los 39 empleados del Real Establecimiento de Minas y Fábricas de Plomo, sin embargo esta medida no se pudo ejecutar en su totalidad porque no había posibilidad inmediata de reemplazar a los cesados, muchos de ellos fueron repuestos y se pudo continuar con la fabricación de munición y minio.

En 1817 se establece que todas las minas y fábricas de alcohol de Linares y las Alpujarras pasaran a depender de la Sociedad de Crédito Público. Esta Sociedad arrienda la mina arrayanes por distintos períodos de tiempo, así en 1821 las arrienda a distintos grupos de particulares quienes trabajan de manera desorganizada e individual. La situación de la explotación durante los primeros treinta años del siglo fue realmente difícil, las razones fundamentales de esta situación eran los altos costos de extracción, lo bajo del precio del plomo en el mercado, la larga distancia a los puestos de embarque y las mejores condiciones de producción y venta de otras minas (Alpujarras).

Mientras estos problemas se sucedían el mineral extraído se iba acumulando en los almacenes por lo que en 1823 se vendió a casi la mitad del precio de producción la cantidad de 9.200 t de mineral. Esta operación de compra venta se volvió a repetir en 1826 cuando se vende al mismo comerciante español (Luis Figueroa y Casaus) 2.300 t. Entre 1826 y 1830 Luis Figueroa asociado con el Marqués de Remisa se hacen cargo del relave de los terrenos y escoriales de la mina que por causa de una deficiente explotación guardaban altos niveles de riqueza.

En 1825 tras la caída del Gobierno constitucional, se crea la Dirección General de Minas siendo nombrado como director Fausto de Elhuyar, quien se hace cargo de la administración directa de la

mina. Sin embargo, en 1830, se vuelve a firmar un contrato de asociación para la explotación por veinte años con Antonio Puidullés. Nuevamente en 1836 el estado se ve en la necesidad de evaluar el cumplimiento del contrato de asociación, a fin de ello envía al ingeniero de minas Lorenzo Gómez Pardo, con la consecuente la protesta de Puidullés y parada de las labores por un periodo de cinco años. Finalmente se cambia el contrato de asociación por uno de arrendamiento hasta 1849; en este tiempo la situación de la mina empeora las labores se realizan de forma desorganizada abriéndose 69 pozos a lo largo del recorrido del filón.

Dos de las condiciones del contrato que se cumplieron de manera positiva fueron la construcción de un Cerco en el cual estarían ubicados los almacenes, talleres y fundiciones; y la construcción de un camino que uniera el Cerco con la Fuente de Pizar. El Cerco tenía 110 varas de largo por 70 de ancho, se le dio el nombre de Fausto en razón del primer director de la Dirección General de Minas; en cumplimiento del contrato se edificó la torre y el obrador de municiones, cuatro hornos de reverbero, tres hornos castellanos y cuadras

Al finalizar los compromisos con Puidullés, el Estado se hizo cargo directamente de la explotación por un lapso de veinte años, fue nombrado responsable de las labores el ingeniero de minas Eusebio Sánchez. Durante su gestión los niveles de producción fueron bastante aceptables (3.364.3 t de mineral como promedio anual), pro vez primera tanto la compra de insumos para la actividad minera como la venta de materiales de desecho fueron realizados mediante subasta publica; sin embargo, la falta de inversiones en maquinaria impidieron conseguir mejores resultados. Cabe señalar que durante su gestión, debido a fenómenos naturales, se produjo uno de los más graves accidentes en la historia de la mina, con un resultado mortal de 17 trabajadores.

Por Ley de Presupuesto de 1867 se decide alquilar nuevamente la mina, la subasta fue convocada para el 31 de mayo de 1869 declarándose desierta por falta de postores, una segunda y definitiva se realizó en julio de ese año. El beneficiario de la subasta fue José Genaro Villanova quien tomo posesión de la mina el 23 de octubre de 1869. Como primera acción Villanova elaboro un informe del estado de la explotación y de las penosas condiciones de vida de los obreros *"Escombros y ruinas era lo que existía en el interior y exterior de la mina, y un foco permanente de las fiebres que sufrían los pobres operarios que tenían necesidad de trabajar en una renombrada propiedad de España. De Los 6.687 metros de longitud que tiene "Arrayanes", en menos de 600 se trabaja"* (citado por Gutiérrez Guzmán, 1999; 88)

Se hicieron edificaciones de vivienda, religiosas y administrativas, y se procedió a la construcción de varios pozos. Se empezó con el pozo maestro "Acosta" en el tercio denominado Pelicana. En 1896 se instaló en este pozo una máquina de desagüe del sistema Cornualles. Otras de las acciones que emprendió la nueva dirección fue la construcción de modernos talleres en terrenos situados junto al pozo Restauración, tenían con una superficie de 1.209 m<sup>2</sup>, en ellos se realizaron trabajos de carpintería, herrería, fundición y reparación de la maquinaria; también se trasladaron los lavaderos del Cerco de San Fausto a los terrenos ubicados junto al pozo Restauración, se abandona el pozo maestro San Martín debido a una descomposición del terreno y en su lugar se construye el pozo Dorda. Posteriormente se construyen los pozos San Federico, San José y su auxiliar el San Genaro, el Fábregas y el Zulueta.

Tras la muerte de José Genaro Villanova en 1884, sus herederos traspasan el contrato de arrendamiento a la Sociedad Colectiva Figueroa y Compañía que fue aprobada por Real Orden del 27 de junio de ese año, la nueva Sociedad asumía todas las obligaciones adquiridas por Villanova.

En el tiempo que estuvo Arrayanes bajo la dirección de la Sociedad Figueroa se continuaron realizando mejoras en los sistemas de producción e instalaciones de la mina. Se construye el pozo San Ignacio, se instala un lavadero mecánico construido por la casa Humboldt (Ginés Moncada y Ferro, la califica como una de las mejores máquinas en su género y en España) accionado en un primer momento por máquinas de vapor (1891) y pocos años después por energía eléctrica (1899). Se instala un ferrocarril de vía estrecha que enlaza todos los pozos (entre Acosta y San Ignacio) con el lavadero mecánico y la fundición San Luis, esta última de su propiedad. *"Por él, circulaban trenes con pequeñas locomotoras accionadas por vapor, de 8 t de peso de carga. El material destinado a este servicio, lo componían 180 vagones y siete locomotoras, que circulaban sobre 4,5 km de vía."* (Gutiérrez Guzmán, 1999; 99).

**Siglo XX:** Después de 18 años de labores, en 1907 la Plomifera Española S.A. antes Sociedad Colectiva Figueroa y Compañía, alegando la imposibilidad de continuar con los trabajos de explotación solicita la rescisión del contrato dos años antes de que este llegara a su término. En 1908 el Estado saca a subasta el contrato de arrendamiento de Arrayanes a cambio del pago de un canon anual de 250.000 pesetas. La convocatoria se repitió seis veces más sin ningún éxito a pesar de que se rebajo el canon a 40.000 pesetas anuales. Ante esta situación el Estado se hace cargo directamente de la explotación, se nombra como director a Enrique Abella Casariego, quien ordena suspender las

labores de desagüe, el funcionamiento del lavadero y de la perforadora mecánicas y dejar de utilizar la energía eléctrica. En 1925 en informe de la propia administración de Arrayanes se declara que dado el estado de destrucción del lavadero mecánico sólo servirían sus piezas de hierro.

Producto de estas medidas Arrayanes se ve sumida en una situación caótica, que se soluciona parcialmente en 1921 cuando por Real Decreto el Estado crea un Consejo de Administración para la administración de las minas. Se aprueba un crédito para efectuar labores de investigación y explotación; gran parte de ese presupuesto se destina a la construcción de una central eléctrica de las siguientes características *"...integrada por tres motores Diesel, contruidos por tres motores Diesel, contruidos por la casa alemana M.A.N., de 1.200 CV, que accionaban otros tantos alternadores Luth y Rossens, suministrados por la Sociedad Española Contrataciones e Industrias."* (Gutiérrez Guzmán. 1999; 106).

Como se señala en apartados anteriores las labores de investigación no tuvieron éxito y en todo caso la dirección no se interesó en profundizar los estudios en la zona donde se construyó el socavón de desagüe entre los años 1950 y 1963, y que ya durante el siglo anterior cuando se demarco Arrayanes había mostrado la existencia de filones ricos en mineral.

La falta de interés en continuar con las labores de investigación por parte de la administración estatal es sorprendente pues ya en estudios realizados en las primeras décadas del siglo XX se comentaban las prometedoras posibilidades de encontrar filones ricos en galena, es el caso del trabajo realizado por los ingenieros de minas Hereza y de Alvarado quienes señalan *"La idea pesimista, muy generalizada, de estar terminadas las zonas ricas de esta mina, creemos carece de fundamento sólido, pues si bien es cierto la existencia de una banda pobre hacia los 300 o 400 metros de profundidad, es evidente que los trabajos durante el arriendo, y aún más tarde, hasta hace pocos años, fueron mal llevados, lo que da lugar a formar juicios erróneos respecto a la limitación del valor del filón. Las labores fueron realizadas sólo en las proximidades de los pozos "Acosta", "Restauración" y "San José", sin preparaciones ni investigaciones suficientes. Además, lo defectuoso y lento de las antiguas bombas de desagüe, tipo Cornwall, sujetas a graves averías e interrupciones, dificultó enormemente el racional desarrollo de los arranques en las plantas profundas. Actualmente el funcionamiento de una gran central eléctrica inmediata al "Pozo San José", el hermoso tren de bombas centrífugas instaladas en la planta II, junto al citado pozo, y la amplia disponibilidad de aire comprimido para perforación permite a la Dirección de estas minas las labores según plan todo lo amplio deseable... Además, entre los antiguos trabajos hemos tenido ocasión de comprobar personalmente la existencia de una ramificación virgen del filón con 10 centímetros de metalización en el sector "San Ignacio" y de otras varias no tan importantes, pero que encierran considerable tonelaje de plomo."* (1926; 43-44).

Entre los años de 1936 a 1939, durante la Guerra Civil, la mina es incautada por los sindicatos; tras ese paréntesis el Estado vuelve a retomar la administración de la mina y los niveles de producción siguen disminuyendo hasta que finalmente en 1971 se decide cerrar definitivamente. No obstante a nivel de relaciones laborales el proceso de rescisión de contrato fue progresivo así en 1977 figuraban en plantilla 30 trabajadores, el último trabajador jubilado de Arrayanes fue Pedro Díaz Vela, quien tuvo que cumplir la edad reglamentaria de jubilación (65 años) para acogerse a este derecho a pesar de que la mina llevaba 18 años cerrada.

#### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA**

- Pozo Zulueta: Casa de máquinas y chimenea de la época de funcionamiento a vapor.
- Capilla del Cerco de San Fausto: fachada y muros laterales.
- Pozo San Martín
- Pozo Restauración: Restos de edificio para locomotoras, muelles de carga, talleres y edificios auxiliares.
- Pozo Acosta: Restos de Casa de Máquinas de bombeo. Casa de Máquina de Extracción. Chimenea. Restos de Casa de Calderas y de Edificios auxiliares. Talleres: fachada y paredes laterales. (Estos restos están situados junto a la vía del ferrocarril minero.)
- Pozo Usera: Casa de máquinas y chimenea de la época de funcionamiento a vapor.
- Pozo San José: Casa de Máquina de Bombeo Cornish. Casa de Máquina de Extracción. Chimenea. Restos de Casa de Calderas. Accesos de ferrocarril minero. Restos de Construcciones auxiliares. Restos de asentamiento de Cabria. Restos de escombrera.
- Restos del Pozo San Genaro.
- San Ignacio: Casa de Máquina de Bombeo. Arranque de Chimenea. Restos de Casa de Calderas y Casa de Compresores. Restos de Casa de Extracción. Accesos. Trazado de ferrocarril. Asentamiento de Cabria.

- Cargadero de tolva
- Restos del pozo Fabregas.
- Lavadero: Muros. Contrafuertes. Restos de desniveles y de asentamientos de estructuras. Construcciones auxiliares. Accesos. Restos de escombrera.

## **CONSERVACIÓN**

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)**

Existen restos mineros en considerable estado de deterioro. En el caso del pozo Acosta hay un grave peligro de destrucción. Amenaza de vertedero incontrolado y expolio de piedra y ladrillo, es urgente asegurar y reforzar las estructuras. Los restos del pozo Restauración se encuentran muy deteriorados. Los restos del pozo San José presenta un estado de conservación regular, requerirían la reparación de la parte posterior de la casa de máquina de bombeo y dinteles. En el caso del pozo San Ignacio el estado de conservación es bueno, aunque deben protegerse y asegurarse los muros y demás restos. El lavadero presenta un estado de conservación regular, los restos se encuentran amenazados por la extracción de áridos de escombrera y dique de estériles.

### **TITULARIDAD Y SITUACIÓN ACTUAL (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)**

Hasta el cierre de los trabajos de explotación aparece como propietario de la mina el Estado, empresa Minas de Almadén y Arrayanes, S.A.” (MAYASA).

De acuerdo a la normativa los datos de identificación del propietario son de carácter privado; sin embargo, existe un código de identificación que se consigna para su contrastación con las autoridades respectivas por parte de los investigadores interesados.

#### ID. propietario:

- Pozo Acosta: 19
- Pozo Restauración: 6
- Pozo San José: 20
- Pozo San Ignacio: 3
- Pozo Zulueta: 3

### **AUTENTICIDAD (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores)**

Los restos mineros de Arrayanes, aunque en considerable estado de deterioro, reflejan la importancia de la concesión en el distrito minero de Linares-La Carolina. Las interesantes instalaciones de muelles de carga, talleres, casas de máquinas, lavaderos y demás edificaciones dan testimonio de la influencia de la tecnología inglesa y alemana durante el siglo XIX.

En la situación actual de los bienes no podemos pensar en una evaluación de la autenticidad en términos de la actividad minera y de la utilización práctica de la maquinaria, pues ésta ya se ha perdido. Sin embargo, cabe hacer notar que los restos de las construcciones existentes corresponden a la tipología propia de los centros mineros del distrito minero Linares-La Carolina. Presentan el deterioro natural del paso del tiempo y el provocado por el robo de piedras y ladrillo. Una intervención adecuada podría poner en valor los restos con un alto grado de autenticidad.

### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

- En 1925, se derriban las casas de máquinas de los pozos Restauración y Acosta, con los restos se construyó una vivienda de mineros.
- La planta de tratamiento manual instalada bajo la dirección de Villanova junto al pozo Restauración, ha sido cubierta casi totalmente por arena de los estériles procedentes de los relaves de Arrayanes.
- El lavadero mecánico instalado en 1891 por la Sociedad Figueroa, fue abandonado en 1907 y se decide en 1925 su desmantelamiento por el estado ruinoso en el que se encontraba.
- La máquina de desagüe conocida con el nombre de “María de la Encarnación” que se instaló para desaguar el pozo San José fue desmontada en 1926.
- En la actualidad consideramos que la integridad de los restos de infraestructura se encuentra gravemente amenazada tanto por las actividades de extracción de áridos como por el estado de abandono en que se encuentran.

### **PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

### **Protección Jurídica**

Los pozos Acosta, Restauración, San José, San Ignacio, Zulueta; y los lavaderos y central eléctrica están protegidos como bienes integrantes del Patrimonio Histórico Andaluz dado que son parte de la inscripción colectiva, con carácter genérico, realizada en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz por RESOLUCION de 3 de diciembre de 2003, de la Dirección General de Bienes Culturales.

#### **Normativa de nivel internacional:**

##### **I. Convenios Internacionales**

- Convenio para la Protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, firmado en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión de España al Protocolo para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, hecho en La Haya el 14 de mayo de 1954.
- Instrumento de Adhesión al Convenio Europeo para la Protección del Patrimonio Arqueológico, hecho en Londres el 6 de mayo de 1969.
- Instrumento de Ratificación de la Convención sobre las medidas que deben adaptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales, hecha en París el 17 de noviembre de 1970.
- Instrumento de Aceptación de 18 de marzo de 1982, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, hecha en París el 23 de noviembre de 1972.
- Acuerdo entre el Estado Español y la Santa Sede sobre enseñanza y asuntos culturales, de 3 de enero de 1979
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la Salvaguardia del Patrimonio Arquitectónico de Europa, hecho en Granada el 3 de octubre de 1985
- Convenio de UNIDROIT sobre bienes culturales robados o exportados ilegalmente, hecho en Roma el 24 de junio de 1995

##### **II. Normativa de la Unión Europea**

- Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957. Artículos 3, 36, 92 y 128
- Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, de 9 de diciembre de 1992, relativo a la exportación de bienes culturales.
- Reglamento (CEE) núm. 752193 de la Comisión, de 30 de marzo de 1993, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, relativo a la exportación de bienes culturales

#### **Normativa de nivel estatal:**

- Constitución Española, en sus artículos 9, 44, 46, 48, 50, 148 y 149
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Ley de Minas 22/1973 de 21 de Julio. (BOE. 24 Julio 1973)
- Real Decreto 1994/1982, de 15 de Octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras. (BOE. 15 Noviembre 1982)
- Orden de 20 de Noviembre de 1984 (Ministerio de Industria y Energía). Desarrolla Real Decreto de 15 de Octubre de 1982, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades extractivas. (BOE. 28 Noviembre 1984)
- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, modificado por Real Decreto 64/1994, de 21 de enero.
- Ley 36/1994, de 23 de diciembre, de incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 93/7/CEE del Consejo, de 15 de marzo, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Ley 18/1998, de 15 de junio, de modificación parcial de la Ley 36/1994, de 23 de diciembre, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Real Decreto 620/1987, de 10 de abril, por el que se aprueba el reglamento de Museos de Titularidad Estatal y del Sistema Español de Museos, modificado por Real Decreto 496/1994, de 17 de marzo.

#### **Normativa en el ámbito de Comunidad Autónoma**

- Estatuto de Autonomía de Andalucía. Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre. Artículos 10, 13 y 17



- Ley 2/1984, de 9 de enero, de Museos
- Ley 1/ 1 99 1, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 32/1993, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas
- Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 284/1995, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Creación de Museos y de Gestión de Fondos Museísticos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

### **Administración Responsable**

#### **Autoridades responsables de nivel estatal:**

- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio: Dirección General de Política Energética y Minas.
- Ministerio de Cultura

#### **Autoridades responsables de nivel autonómico**

- Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Dirección General de Industria, Energía y Minas.
- Delegación Provincial de la Consejería de Trabajo e Industria.
- Consejería de Cultura.

#### **Autoridades responsables a nivel municipal**

- Ayuntamiento de Linares.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN** (Alto, medio, bajo. Especificar)

Desde que en 1989 se crea la asociación cultural Taller de Historia convertida luego en el colectivo Proyecto Arrayanes (1991), se han venido poniendo en marcha una serie de iniciativas dirigidas a difundir y fortalecer las señas de identidad de la población de la parte norte de Andalucía. A través de Jornadas, exposiciones y convocatorias como las Campañas Juveniles de Protección del Patrimonio Tecnológico, de ámbito andaluz, en la que lograron el primer puesto en 1993; el colectivo a tratado de integrar a la población local y a partir de allí sensibilizar a poblaciones e instituciones del ámbito nacional e internacional. Tienen un carácter periódico las visitas organizadas a la zona de distintos grupos escolares, universitarios, jubilados, especialistas en temas relacionados a la actividad minero-metalúrgica, etc. Otra de las iniciativas que se ha puesto en práctica es el acondicionamiento del antiguo ramal ferroviario, para senderismo o cicloturismo con pivotes que limitan la circulación de turismos.

### **USO ACTUAL (Explotación minera, uso militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)**

Estado de abandono. Parte de los restos de la concesión de Arrayanes han sido declarados bienes integrantes del Patrimonio Minero Industrial del antiguo distrito de Linares-La Carolina en Jaén. En la actualidad se desarrollan distintas iniciativas de información sobre las rutas mineras de Linares, como: sendero Fundición La Tortilla, sendero del Cerro de las Mancebas, sendero de La Garza y Pozo de San Pascual, entre otros. Esta iniciativa es impulsada por el Ayuntamiento de Linares, Federación Andaluza de Montañismo, y el Colectivo Proyecto Arrayanes.

### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

El entorno esta conformado por paisaje urbano pues muy cerca esta asentada la Barriada de Ignacio Villalonga que fue construida los años 60 por la Cía. de Minas La Cruz para albergar a sus operarios; y paisaje natural de olivar.

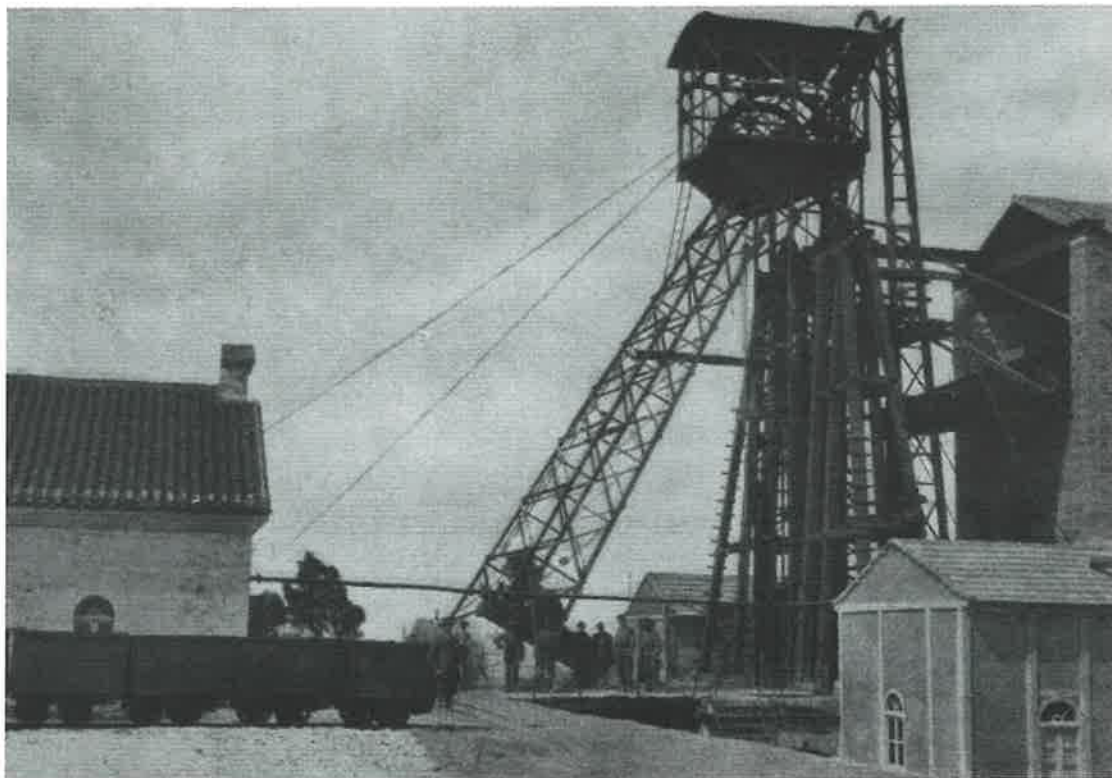
### **PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)**

El colectivo Proyecto Arrayanes y las autoridades locales vienen desarrollando un conjunto de esfuerzos por proteger los restos de las actividades mineras e industriales. Sin embargo, aún no existe una normativa específica a nivel municipal que proteja estos bienes de patrimonio industrial minero. Sin embargo, luego de la inscripción con carácter genérico colectivo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz de 65 bienes, entre los que se encuentran varios restos de la concesión Arrayanes; se procedería a la elaboración del marco jurídico de protección correspondiente.

## **DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Alta. Una de las constantes amenazas para la adecuada protección de los restos es el vertido incontrolado de desechos y el constante expolio de piedra y ladrillo.

### **FOTOGRAFIAS**



**Pozo San José (1926)**

Fuente: Hereza, J. y de Alvarado, A. (1926)



**Restos pozo San José**

Fuente: Gutiérrez Guzmán, Francisco 1999.



**Lavadero mecánico inicios siglo XX**



**Vista de las instalaciones de la mina (2004)**

## BIBLIOGRAFIA

**GARRIDO GONZÁLEZ, Luis** (1990) *Riqueza y tragedia social. Historia de la clase obrera en la provincia de Jaén (1820-1939)*. Tomo I. Diputación Provincial de Jaén. Jaén.

**GUTIERREZ GUZMÁN, Francisco** (1999) *Las Minas de Linares. Apuntes Históricos*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Linares. Linares. España.

**HEREZA, J. y de ALVARADO, A.** (1926) *Yacimientos metalíferos de Linares y Huelva*. XIV Congreso Geológico Internacional. Madrid. 1926. Instituto Geológico de España. Madrid.

**LOPEZ VILLAREJO, Francisco** (1994) *Linares durante el sexenio revolucionario (1868-1875). Estudio de su evolución demográfica, política y socioeconómica*. Diputación Provincial de Jaén. Jaén.

**MARTOS MORILLO de, D. J.** (1880) *Guía de Linares y de las principales minas de su distrito, con una reseña histórica, estadística y geográfica de todos los pueblos de su provincia Jaén*. Linares.

**MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA.** "Normativa Sobre patrimonio Histórico Cultural. Colección, Análisis y Documentos". Secretaria General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid. 1998.

**MONCADA Y FERRO, Ginés** (1902) *Elementos de Preparación Mecánica de las Menas*. Madrid.

**MORENO RIVILLA, Antonio.** (1991) *Un proyecto para la valorización de los vestigios mineros e industriales de Linares: Arrayanes*. En *Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España*. Coordinación Ramón Gutiérrez y otros. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Granada. 2001.

**RAMIREZ GARCIA, Federico.** (1890) *Documentos y apuntes de tiempos antiguos*. Manuscrito. Linares.

**REVISTA MINERA METALURGICA Y DE INGENIERIA.** Madrid. 1852. Tomo III. P. 717.

**RODRIGUEZ VAQUERO, Jesús y otros** (1997) *El patrimonio tecnológico de Andalucía*. Talleres de patrimonio andaluz. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Andalucía. Sevilla.

**UNIVERSIDAD DE JAEN** (2000) *Itinerario minero en los distritos de Linares y La Carolina*. Jaén.

**Fotos:** Rocío Cutipé Cárdenas (otras indicadas).





ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## FICHA DE INVENTARIO de CONJUNTOS HISTÓRICO-MINEROS

**DENOMINACIÓN:** Riotinto

**PAIS:** España

### UBICACIÓN:

#### LOCALIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA:

(Municipio, Comarca, Provincia, Comunidad o Región, Estado, etc.)

Término municipal de Riotinto, Provincia de Huelva, Comunidad Autónoma de Andalucía

#### EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO: Coordenadas geográficas, UTM, Altitud (sobre el nivel del mar)

Conjunto de yacimientos situados en las estribaciones de los cerros Salomón y San Dionisio. Se encuentra en la divisoria de los ríos Odiel y Tinto, los dos mayores de la provincia de Huelva. El río Tinto, llamado el Urium por los romanos y Saquía por los árabes, cuyo nombre en castellano se debe al color que a sus aguas dan los sulfatos de hierro procedentes de las piritas se ha considerado siempre como nacido en la Cueva del Lago, situada al pie suroeste del llamado cerro Salomón.

En el flanco norte del cerro Salomón se encuentran las explotaciones denominadas Salomón, Lago y Dehesa (en 1960 sólo la primera se encontraba en explotación); en el extremo oriental se encuentra la Masa Planes, abandonada en 1960, y a lo largo del flanco Sur del cerro Salomón corre la Masa Filón Sur; rodeando al flanco Sur del cerro San Dionisio está la Masa del mismo nombre.

El Filón Norte es también conocido como Masa Salomón y el Filón Sur por criadero o Masa Nerva.

#### PLANO DE UBICACIÓN, DESCRIPCIÓN DE ACCESOS Y RELACIÓN CON LA RED DE CAMINOS (a escala nacional, regional y local)



Ubicación en España

Ubicación en la Comunidad Autónoma





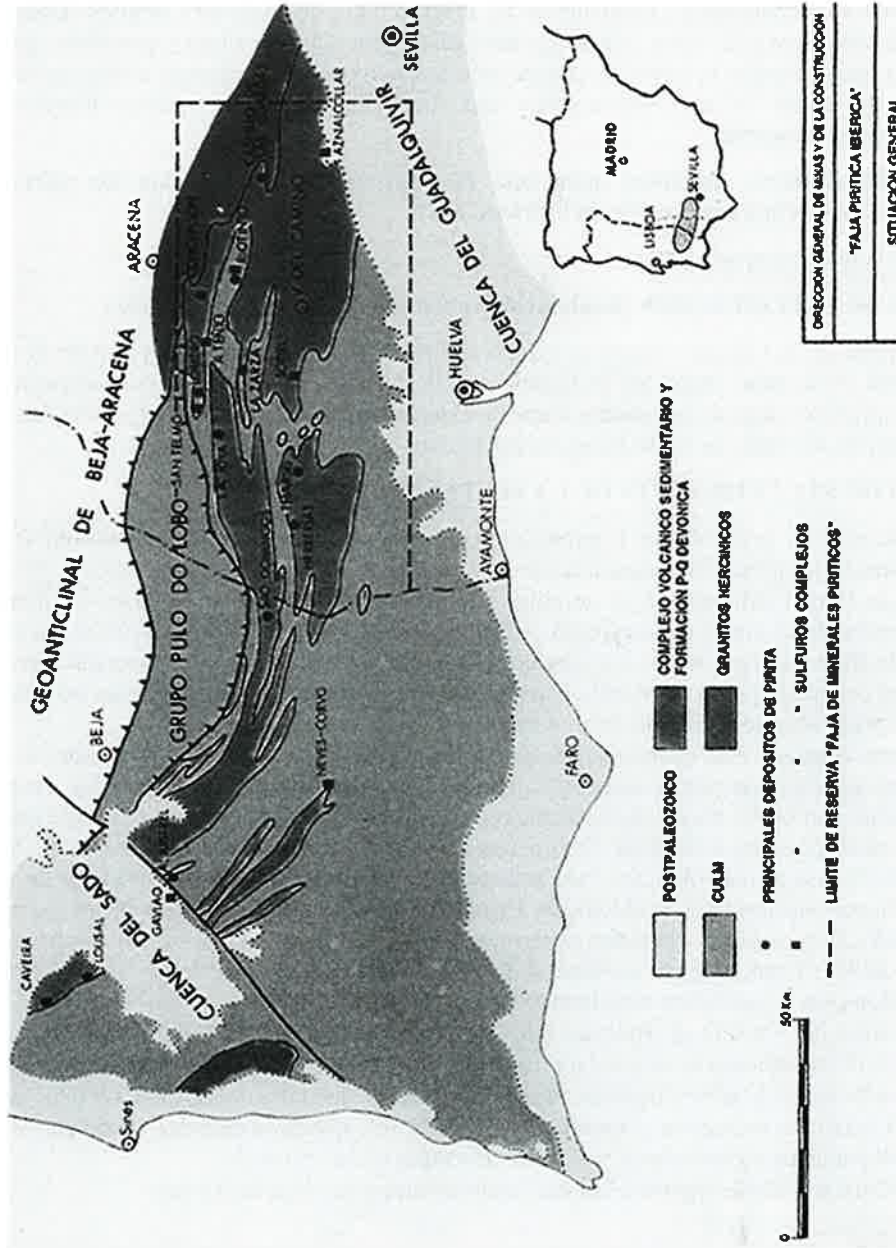
**Ubicación de la Cuenca Minera de Riotinto  
dentro de la Provincia de Huelva**

**Accesos:**

**Desde Sevilla:** N-630 (Venta del alto) N-433, Comarcal Castillo de las Guardas-Riotinto.

**Desde Huelva:** A-49, N-435 (Zalamea la Real) comarcal Zalamea-Riotinto.

Se encuentra a 50 minutos de Portugal, a 30 minutos de Aracena, a 60 minutos del Parque de Doñana, a 50 minutos de Huelva y a 60 minutos de Sevilla.



Ubicación en Franja Pirítica Ibérica



## PRINCIPALES DATOS HISTORICOS Y CARACTERÍSTICAS MINERAS

### ÉPOCA DE EXPLOTACIÓN (Fecha exacta o período y observaciones que se estimen necesarias)

Los primeros asentamientos se remontan al III milenio a.C., en torno al Complejo Dolménico de El Pozuelo. La subsistencia de estos se basó en actividades como la agricultura y ganadería; posteriormente la presencia tartesa cambia la forma de vida de estas poblaciones que empiezan a basar su economía en la metalurgia del cobre, lo que trae consigo una fuerte explosión demográfica determinada por la explotación de este mineral.

### TIPOLOGÍA (minería metálica, materiales de construcción, fabricación de vidrio, minerales energéticos, abastecimiento y recursos hídricos, etc.)

Minería Metálica: cobre, oro, plata.

### MÉTODO DE EXPLOTACIÓN (Explotación subterránea, a cielo abierto, etc.)

La mayor parte de la Cuenca Minera se explota a cielo abierto, en especial a partir de la presencia del capital inglés en la zona. Antes de la llegada de éste último la explotación era subterránea, inclusive durante los primeros años de esta nueva etapa de explotación, este sistema se siguió empleando mientras se adecuaban los sistemas de explotación a cielo abierto.

### MÉTODO DE RECUPERACIÓN DE LA SUSTANCIA ÚTIL

Depende del inicio y desarrollo de la explotación en cada asiento minero, a continuación se anotarán las características de las principales explotaciones.

- Peña de Hierro: Situada en el termino municipal de Nerva a unos cuantos kilómetros de la explotación de Riotinto, fue explotada en época reciente, su época de expansión se inicia cuando The Peña de Hierro Copper Mines Limited compra la mina y comienza la explotación a gran escala. En 1954 es comprada por la Compañía Española de Minas de Riotinto que continúa la explotación hasta los primeros años de la década de los setenta.
- La Corta Atalaya: Este yacimiento de cobre tiene más de cinco mil años de historia. En 1873 el criadero es adquirido por la compañía inglesa Río Tinto Company Ltd. (RTCL). Tiene una forma elipsoidal, con el eje mayor de 1200 metros y el menor de 900 metros. Su profundidad es de unos 335 metros; presenta bancos de 12,5 metros de altura y un ancho de pistas de 10 a 15 metros para permitir el paso de los volquetes. Para la carga del mineral se utilizaron excavadoras de vapor, que en 1924 fueron sustituidas por eléctricas. El mineral era trasladado hasta la planta de tratamiento y molienda del mineral de Zarandas; el ferrocarril partía desde este lugar rumbo a Huelva siguiendo el curso del Río Tinto, cargado de mineral que sería embarcado con destino a las fundiciones inglesas. La explotación se encuentra actualmente paralizada.
- Yacimiento del Castillo de Buitrón: Fue explotada por capital inglés durante el siglo XIX. Poseía sistemas de tratamiento de mineral por calcinación y cementación. Finalizó sus actividades en 1948.
- Mina de Polanco: Llamada también cortado de Polanco, dado el enorme desnivel lleno de huecos que dejó la actividad extractiva. Durante el siglo XIX se explotaron grandes cantidades de mineral en especial manganeso, carbonatos y silicatos asociados a este mineral.
- Cerro Colorado: Es la segunda explotación importante en el área de Riotinto.

### FUNCIÓN HISTÓRICA Y ACTUAL DEL BIEN DENTRO DEL SISTEMA SOCIOECONÓMICO

La Cuenca Minera ha sido y es fundamental para el desarrollo de toda esta área geográfica; junto con Almadén y Las Médulas se han convertido en grandes hitos de la historia de la minería en España. En especial el pueblo de Riotinto es el núcleo de la actividad extractiva en toda la Cuenca, sus características urbanísticas dan cuenta de su marcado carácter colono. A fin de mantener vínculos inmediatos entre los trabajadores con su labor en la mina y el reducir los costos de producción, se fundó el pueblo junto al asiento minero.

Riotinto constituye también un punto de enlace entre la cultura inglesa y la española, pues con la llegada del capital inglés hay una presencia de costumbres y tradiciones inglesas, que se encuentran con las manifestaciones españolas, manifestándose por ejemplo en la arquitectura. Es un caso único de presencia arquitectónica y cultural inglesa en España, encuentro que se ha dado sobre la base de contradicciones y aceptaciones mutuas a lo largo del siglo XIX y XX.

En la actualidad toda la Cuenca Minera viene haciendo frente a los cambios en el mercado minero mundial; la fuerte baja del precio del cobre hace, según el actual directorio de la empresa,

económicamente inviable la explotación. Desde el año 2000 las labores han paralizado sus actividades, bajo la causal de parada técnica.

En los yacimientos mineros cuyas actividades se han suspendido desde hace varios años se ha procedido a una reconversión de actividades, la agricultura y la industria son las opciones que se vienen desarrollando.

## **RELACIONES COMERCIALES**

Los tartesios extrajeron minerales que vendieron a los judíos, griegos y cartagineses; pero además de vender pirita las beneficiaron in situ, obtuvieron y exportaron los tesoros de aquella época como el oro, plata, cobre, bronce y oricalcos; dicho ejemplo fue seguido por los romanos durante el tiempo que explotaron las minas.

Con la inversión de capitales extranjeros como el inglés, los minerales una vez extraídos, eran llevados en su totalidad a Inglaterra para su transformación y venta en el mercado mundial. Juega un papel fundamental la construcción del ferrocarril que dinamiza la actividad comercial y enlaza a todos centros mineros de la Cuenca.

## **IMPORTANCIA HISTORICO-CULTURAL (Fenómenos culturales asociados, música, arquitectura, inmigraciones, generación de oficios, etc.)**

El pueblo de Riotinto ha sido y es históricamente un pueblo dependiente de la actividad minera; lo que se observa en singulares características que lo diferencian del resto de pueblos andaluces. Tiene un marcado carácter colono producto de la ocupación inglesa en el asiento minero a finales del siglo XIX y gran parte del siglo XX. Estas características se observan en los barrios Alto de la Mesa, El Valle, Belicista y, con un carácter más actual, Andrés Moreno y los Cantos. A estos barrios se suman La Naya, Los Chaletz, El Parque Balneario, Virgen del Rosario.

En 1960 parte del personal que trabajaba en las minas residía en los poblados: Valle, Bellavista, Atalaya, Dehesa, Naya, Estación y Mesa de los Pinos. Todas estas barriadas y otras construidas en aquella época, suman varios millares de casas y se situaron alrededor del Nuevo Riotinto, que se edificó al sur del antiguo pueblo que fuera fundado por Tiquet en el siglo XVIII, pueblo que desapareció a consecuencia del avance de la Corta Sur; el ayuntamiento se ubicaba en la población El Valle. (Pinedo Vara, 1963).

Cuando se produjo el traslado del pueblo, la compañía argumentó que el desarrollo de las explotaciones se veía truncado por la localización del pueblo; la construcción de los nuevos barrios se hizo siguiendo el modelo de arquitectónico inglés; las viviendas fueron ocupadas en su mayoría por personal dirigente de la empresa, así la Casa Consejo era el lugar de reunión de los dirigentes británicos y residencia de personajes ilustres. Este barrio se conserva en la actualidad guardando las características originales de su edificación.

El Barrio de Bellavista representa una huella de la presencia inglesa en el asiento minero, su arquitectura es de tipo victoriana, único barrio de éste tipo en España. Fue construido a finales del siglo XIX sobre un viejo escorial romano, lugar desde donde se puede divisar toda la Sierra de Huelva de allí el origen de su denominación. Su emplazamiento y construcción dan cuenta de la ideología segregacionista dominante en la colonia británica; así, el barrio está rodeado de un muro de piedra, se construyeron casetas de vigilancia y fue configurado de espaldas al pueblo. Casi todas las construcciones del barrio son obras del arquitecto británico Alan Brace.

*Las viviendas más antiguas* son de tipo adosado dos a dos, las estancias del servicio se ubicaban en la última planta junto al desván.

*La Casa Consejo* fue construida en 1880 con un marcado carácter aristocrático, su finalidad fue de servir como vivienda del Director (hasta aquel momento el personal directivo residía en Huelva), tiene jardines privados con fuentes y estanques de gran belleza, solerías de mármol, preciosas chimeneas de ladrillos o de madera lacada, barandillas de hierro forjado para la galería interior y puertas con duelas de madera en sus jambas.

*La Capilla Presbiteriana*, se construye para la práctica del culto de la población escocesa, mayoritaria en los primeros años. Sus características son similares a las capillas de ese país denominadas kirk; presenta una sola nave con ventanas ojivales de influencia neogótica, los bancos del interior fueron forrados de terciopelo rojo (se conserva actualmente), destacan dentro del conjunto la escalera de caracol realizada en hierro forjado y el órgano.

*El Club Inglés*, edificio central de todo el barrio. Inicialmente fue de madera para en 1903 ser sustituido por uno de mampostería con cierres de ladrillo y ventanas de modelo británico, fue dotado de chimeneas similares al resto del barrio, destaca entre sus estancias la sala Men Only lugar destinado a la reunión de varones para beber un whisky o jugar a las cartas. En un inicio tuvo un mini golf que fue sustituido por cuatro pistas de tenis; posteriormente la construcción ha sufrido diversas modificaciones.

*El Cementerio Protestante*, construido a imagen y semejanza de un campo santo británico. Presenta dos espacios claramente diferenciados por muros de mampostería en piedra de gossan y recubiertos de hiedra.

*El Edificio Dirección o Casa Dirección*, a diferencia de las demás construcciones es de carácter austero pero de grandes dimensiones. Durante varios años se instalaron allí las Oficinas centrales de la Compañía Inglesa, en la planta baja se situaban las oficinas generales, contabilidad y secretaria, y en la segunda se ubicaron la dirección, sala de dibujo, topografía, biblioteca, entre otras. En la actualidad se hallan instaladas las sedes de la Mancomunidad de Municipios de Cuenca Minera, el Ayuntamiento de Riotinto y la Fundación de Riotinto.

*La casa de Huéspedes*, se construyó en 1931 para hacer las veces de hotel al consejo de Administración, cuando llegada desde Inglaterra de visita.

*Las escuelas*, presentan en su interior cuatro aulas separadas por mamparas de madera acristaladas; durante la guerra civil española hicieron las veces de cuartel para las tropas nacionales.

Además de estas construcciones en el barrio se ubican la Posada de El Valle y el Mercado de Abastos. El pueblo de Riotinto cuenta también con un Museo Minero y frente a éste el Archivo Histórico de Fundación de Riotinto, antigua agencia de colocación.

En cuanto a *la mano de obra* empleada a partir de la presencia del capital inglés, sus datos han quedado registrados en los libros de registro de personal y los expedientes laborales conservados en el Archivo de la Fundación Riotinto. En ellos se registran no sólo al personal obrero (nacional y extranjero) sino también a mujeres y niños. En el libro de 1888 se recoge el registro de algo menos de 6000 obreros, cifra aproximada. Se crearon expedientes personales en los inicios del siglo XX, allí se detallan accidentes de trabajo, transferencia de un departamento a otro, historial médico, pertenencia a sindicatos obreros, actividades sindicales, sociales, etc. Del seguimiento de estos expedientes se han rastreado un total de 100 trabajadores que habrían laborado desde 1873. Si se consideran estos expedientes y los libros de registros aproximadamente habrían trabajado desde 1873 un total de 1281 trabajadores (Gil Varón, 2000). La mayoría de los trabajadores en esta etapa provienen de los poblados de Riotinto y Nerva; el resto emigra de Huelva, Sevilla y Badajoz y entre los de origen extranjero, sobresale la presencia de mano de obra portuguesa.

Entre las fiestas que se celebran en el municipio de Riotinto se cuentan como las principales:

- **Fiesta de la Virgen del Rosario:** Es la fiesta principal de Riotinto, tiene su origen en el desaparecido pueblo de Riotinto antiguo o también llamado La Mina. El evento más tradicional de la fiesta es la esquila, los pobladores cantan canciones dedicadas a la Virgen del Rosario por las calles del pueblo, acompañados únicamente del sonido de campanillas. Varias de las letras de las canciones son de Gregorio García Cardoso. Esta fiesta se celebra el primer domingo de octubre.
- **Fiesta Patronal de San Roque:** Se instala un recinto ferial que se sitúa desde la plaza de Minero hasta el nuevo centro cívico; en la caseta municipal se presentan actuaciones y orquestas. Suele ser punto de encuentro de gente que emigró de Riotinto. En esta fecha se pone en juego un trofeo minero de fútbol; campeonatos de fútbol sala y el Rally. Se celebra durante el verano.
- **Carnavales:** Se celebran durante el mes de febrero, con la elección de la reina, certamen de agrupaciones y el desfile de éstas, actuaciones de comparsas, chirigotas y cuartetos.
- **Romería de Santa Cruz del Pino:** Se celebra durante el segundo fin de semana del mes de mayo, cuando la población se traslada en romería hasta la plaza del Pino; se realiza un concurso de sevillanas. El día domingo la población se traslada al parque de los Cipreses, en el que todo el pueblo come, bebe y baila. Además se celebra en el lugar la doma vaquera; tras lo cual la romería se dirige a la ermita de Santa Cruz.
- **Fiestas de Navidad:** Se realiza el Pórtico de Navidad y la presentación de grupos de campanilleros de la localidad.

Hoy en día la Cuenca Minera de Riotinto agrupa a aproximadamente 20.490 personas y se pueden señalar como características estructurales de la misma: la baja natalidad, fuerte incidencia migratoria, altos porcentajes de población de avanzada edad, preocupante situación de paro estructural en edades comprendidas entre los 35 y 40 años, entre otras.

### PRINCIPALES ETAPAS HISTÓRICAS

- **Época pre-romana:** La cuenca minera fue trabajada por pueblos como los tartesios, fenicios y cartaginenses, que se dedicaron a labores de explotación y metalúrgicas de cobre.
- **Época Romana:** Este periodo es de singular importancia por la cantidad de restos arqueológicos encontrados como la necrópolis de la Dehesa, yacimiento ubicado en el llamado Llano de los

Tesoros, que correspondería a la época de Tiberio. En este lugar se habría asentado el sector de la población de clase media, cuya labor era la administración y control de las minas; en la zona conocida como Corta del Lago se instalaron los lugares de fundición y viviendas para la población de inferior rango social; la parte más nobiliaria de la explotación se ubicaba entorno a la necrópolis, donde se han encontrado ricos ajuares en los enterramientos. Se han hallado también altares sacramentales trabajados en piedra de gossan, mineral compuesto de oro, plata y otros metales, que dan al conjunto una elevada significación social y religiosa. Otros restos encontrados en las inmediaciones son la calzada romana, muelles de carga, columnas, basamentos y otras construcciones.

La mayor parte de yacimientos explotados en ésta época se ubican en el municipio de Riotinto, alrededor de 21; se trabajó la explotación de minas de oro, plata, cobre y de manera intensiva.

- **Época Árabe:** con la caída del Imperio Romano y las invasiones bárbaras, la actividad minera descendió drásticamente. Con la presencia árabe la minería no logra recuperar el florecimiento logrado en la época romana. Los árabes tienen como actividad principal la agricultura de regadío y la actividad minera se mantiene en mínima proporción. Sin embargo
- de ésta época se conservan restos de los yacimientos Cabezos Colorados, Cobullos, Castillo del Buitrón o el Cabezo de la Cebada.
- **Siglos XVI, XVII:** La actividad minera se sostiene paralelamente a la agricultura pero sin poder recuperar la importancia de la época antigua.
- **Siglos XVIII y XIX:** la explotación se realizó a pequeña escala aunque constante, luego de la Independencia se introdujeron técnicas de beneficio muy rentables aunque depredadoras del medio ambiente, las teleras con sus humos sulfurosos enrarecieron el aire hasta desembocar en el desastre de 1888, año conocido como el Año de los Tiros (una compañía de infantería disparó contra una masa de 4000 personas con el resultado de 13 muertos, cifra oficial, o 200, cifra popular); en ese entonces la administración estaba ya en manos del capital inglés. En 1873 un consorcio de bancos presididos por Sir Hurg Matheson, que se convierten en una sociedad anónima denominada The Río Tinto Compañy Limited (RTCL) adquiere las minas de Riotinto por un valor de 92.000.000 de pesetas. Se instalaron modernos equipos de explotación en la comarca minera. El núcleo principal se instaló en Zalamea la Real a la que se integraban Riotinto, Nerva y El Campillo. Las Minas de Riotinto como población independiente surge en 1841, gracias a las presiones del director de las minas, en ese entonces, Francisco Tomás Sanz, quien fundamenta el reclamo en los altos impuestos que se tenía que pagar al municipio de Zalamea por la extracción minera. Por su parte Nerva surge como poblado independiente en 1885 declarándose como Villa de la libertad en 1868, denominación que se remarcaría con la tradicional oposición a las compañías mineras reflejada en huelgas y rebeliones. El Campillo se independiza de Zalamea la Real en 1931, tiempo a partir del cual se produce un notable incremento demográfico pues se comienza a realizar el desmonte de la mayor explotación a cielo abierto del mundo, La Corta Atalaya; en 1907, para cubrir las intensas labores de explotación, se produce la inmigración de gran cantidad de gente. En 1875 se construye el ferrocarril minero Riotinto-Huelva de la compañía Río Tinto Company Ltda., con el que queda integrado el pueblo de Berrocal a la cuenca minera.
- **Siglo XX:** Además de la fundación de El Campillo y la explotación de la Corta Atalaya y del Cerro Colorado, sobresalen como los hechos más importantes de éste siglo, la creación de la Fundación Riotinto en 1988 y la integración administrativa de los siete pueblos de esta zona a través de la Mancomunidad Cuenca Minera en 1991, que busca fomentar la actividad económica de la minería como elemento dinamizador de la región.

#### **ELEMENTOS PATRIMONIALES MATERIALES EXISTENTES HOY DÍA**

- Complejo Dolménico de El Pozuelo.
- Dolmen de La Lancha en Nerva.
- Tres Águilas o la Necrópolis de Cistas de la Parrita (II milenio a.C.)
- Necrópolis de la Dehesa.
- Corta del lago I y II, Marismillas, la Cueva del Tabaco.
- Poblado romano de las Arenillas.
- Próximo al poblado de La Dehesa, se encontraron restos de la calzada romana, muelles de carga, columnas, basamentos y otras construcciones.
- Yacimiento de Cabezos Colorados, Cobullos, Castillo del Buitrón o el Cabezo de la Cebada.

- Ferrocarril.
- Pueblos mineros.
- Talleres.
- Central eléctrica.
- Vaciaderos de mineral.
- Teleras.
- Morrongos.
- Costa Atalaya.

## CONSERVACIÓN

### **ESTADO DE CONSERVACIÓN (Buena, regular, mala. Especificar)**

Gran parte de los testimonios han desaparecido, por la ampliación de los trabajos de explotación minera, no obstante se han conservado huellas de los trabajos mineros antiguos en los Museos o determinadas zonas de explotación como la Corta Atalaya, el Complejo Dolménico del Pozuelo o la Necrópolis de la Dehesa.

### **TITULARIDAD Y SITUACIÓN ACTUAL (Propiedad de..., abandonada, etc. Especificar)**

A partir de 1954, las minas pasaron a la administración estatal, siendo varias empresas las que las han explotado: Compañía española de Minas de Riotinto, Unión explosivos Riotinto, Riotinto Patiño, Riotinto Minera y Minas de Riotinto S.A.L.

En la actualidad, el 14 de septiembre del 2001 la Junta General de Accionistas aprobó la conversión de la Sociedad Anónima Laboral en Sociedad Anónima, haciéndose del accionariado mayoritario la compañía Barty Cross (61 % del total de 657.000 acciones existentes en Minas Riotinto).

### **AUTENTICIDAD (De sus formas, materiales y técnicas constructivas. En su caso, superposiciones o alteraciones posteriores)**

En la cuenca minera, la actividad tiene miles de años de historia, se han encontrado vestigios especialmente de la época Romana. Aunque recientes labores de prospección (Luis Iglesias, 1997) dan cuenta de asentamientos poblacionales anteriores a la época mencionada inicialmente; así se han encontrado restos funerarios que pertenecen a dólmenes de galería del Calcolítico (5000 b.p.) como el de La Lancha en Nerva; del Bronce Medio representado por el poblado de Tres Águilas (El Campillo) y por las necrópolis de cistas tipo La Parrita, en Nerva, con una datación de 3500 b.p.; de los momentos del Bronce Final Orientalizante (2800 b.p.) son los poblados de Salomón, Quebrantahuesos y Corta del Lago este último pervive hasta el 1800 b.p. (fines del Imperio Romano) y Salomón hasta el 900 b.p. (almohade).

La actividad minero metalúrgica sufre una fuerte regresión a partir de los siglos II y III d.C., posteriormente no se ha vuelto a tener presencia humana documentada hasta el imperio almohade, momento en el que se establece un poblado en el cerro Salomón. Ya no se vuelve a tener evidencias de explotación minera hasta el s. XVIII.

Una momento de explotación masiva es a partir de la compra de las minas al Estado por la compañía inglesa Río Tinto Company Limited, de cuya presencia tenemos abundante Patrimonio Histórico como el ferrocarril, pueblos mineros, talleres, central eléctrica, vaciaderos de mineral, zarandas, teleras, morrongos, entre otros; a ello se suma un Patrimonio Paisajístico con manifestaciones como la Corta Atalaya.

De las superposiciones o alteraciones posteriores, la información de que daremos cuenta en esta primera etapa tiene como fuente únicamente la bibliográfica; así sobre el estado de los bienes situados en las proximidades de extracción directa del mineral como son los poblados de Corta del Lago – Los Tesoros, Cerro Salomón y Quebrantahuesos, la necrópolis de Stock de gössan - La Dehesa, los escoriales, hornos y las infraestructuras extractivas, se señala que la intensidad de las explotaciones, voladuras y utilización de maquinaria pesada ha supuesto la casi total desaparición física de estos bienes. Estas desapariciones y alteraciones coinciden temporalmente con la administración de las minas por las compañías Río Tinto Company, Minas de Riotinto S.A., Freeport MacMoran y Minas de Riotinto S.A.L.

La Río Tinto Company abrió cuatro importantes cortas para la extracción de mineral de cobre (piritas), afectando fundamentalmente a las infraestructuras de extracción de mineral de época romana, así como gran parte de Corta del Lago.

Minas de Río Tinto S.A. creó un departamento de Patrimonio encargado del estudio de aquellos bienes situados en terrenos sobre los que se tenía previsto actuar con maquinaria pesada para el beneficio de los minerales. Tras las excavaciones de las evidencias estas fueron arrasadas por las labores mineras. En esta

etapa se estudió cerro Salomón, Llano de los Tesoros, Quebrantahuesos, la Dehesa, Corta del Lago y Stock de Gossan así como la mayoría de las galerías romanas. En cuanto a los restos del antiguo pueblo de la Mina fueron cubiertos totalmente por las vacías del mineral. Como actuaciones positivas de esta etapa se crea la Fundación Riotinto que se convierte en depositaria de las excavaciones (las que se encontraban en el Museo de Bellavista) y dinamiza todo un sector turístico alrededor de los bienes patrimoniales.

En cuanto a la actuación de la Freeport MacMoran, que compró las minas de Andévalo y la Fundación de Huelva, se hizo cargo de las minas de Riotinto. Sus labores se centraron en la extracción de gossan hasta casi agotar las reservas; su administración supuso la total desaparición de cerro Salomón y de todo el Patrimonio situado sobre la montera.

Durante la administración de Minas de Riotinto SAL se vienen llevando a cabo la evaluación de los daños producidos por las anteriores administraciones y nuevas investigaciones en el cerro de las Vacas y en las márgenes del Tinto (se vienen delimitando y estudiando los importantes asentamientos romanos de Planes-Marismilla y Tres Cruces).

Otros bienes que se encuentran alejados espacialmente de la actividad extractiva, pero con alteraciones directamente o indirectamente relacionadas con la minería o con el proceso de desactivación producido a mediados de los años ochenta del siglo pasado, también han sufrido deterioro. En esta situación se hallan los asentamientos de Tres Águilas, Cerro del Moro, Tres Cruces, Marismilla, Planes, necrópolis de Tres Cruces y Campo de Fútbol de Nerva; las que por el beneficio de los metales por calcinación, la entibación de las galerías y la construcción de viviendas que supuso la deforestación, a partir del siglo XVIII, han quedado sometidos a procesos erosivos más o menos graves.

Como consecuencia de la crisis minera producida a partir de la década de los ochenta se inició en la Cuenca un programa de diversificación, modernización y potenciación de la economía local que también ha causado estragos en el Patrimonio por la generación de suelo industrial que ha supuesto un fuerte impacto paisajístico; la mejora de infraestructuras ha alterado registros como los de Los Murtales o la fuente romana de Bellavista; de otro lado el cultivo de frutales mediante abancalamiento ha destruido asentamientos como Covachones I y II o Zumajo II; la construcción del depósito de residuos industriales de Nerva que ha supuesto la desaparición de las balsas de precipitación de la zona de Los Terreros. Un nuevo programa de reforestación ha vuelto a incidir sobre la necrópolis de Campo de Fútbol de Nerva, Cerro del Moro y Tres Águilas.

#### **INTEGRIDAD (Pérdidas parciales, reconstrucción, etc.)**

La estructura económica de la Comarca en la que se halla ubicada la Cuenca Minera, basada casi únicamente en la explotación minera, ha causado la destrucción de los bienes del Patrimonio Minero pues en los momentos de mayor actividad se han destruido los poblados prehistóricos e históricos asentados sobre los filones, tal como describimos en el punto anterior, pero a la vez las nuevas instalaciones industriales se dejaban olvidadas y abandonadas cuando las explotaciones dejaban de ser operativas.

Debido a un concepto de transitoriedad en la actividad minera se han destruido pueblos completos, tendido y desmantelado líneas de ferrocarril, construido estaciones, talleres, cocheras y descargaderos de mineral que luego se vienen abajo.

**PROTECCIÓN JURÍDICA Y ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE (Local, regional, nacional, mundial). En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos.**

#### **Protección Jurídica**

Por Decreto 73/2003, de 18 de marzo, de la Consejería de Cultura por el que se acuerda: *Primero. Declarar Bien de Interés Cultural el inmueble denominado Muelle o Cargadero de Mineral de la Compañía Riotinto, y su entorno, sitios en Huelva, con la categoría de Monumento, cuya descripción y delimitación, literal y gráfica, figuran en el Anexo al presente Decreto. Segundo. Definir un entorno o espacio en el cual las alteraciones pudieran afectar a los valores propios del bien, a su contemplación, apreciación o estudio, conforme figura en el Anexo del presente Decreto y en el plano de delimitación del Bien de Interés Cultural y su entorno. Tercero. Inscribir el bien y el entorno declarados en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.* (Boja 65 de 04/04/2003, Página núm. 7.094)

#### **Normativa de nivel internacional:**

##### **I. Convenios Internacionales**

- Convenio para la Protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, firmado en La Haya el 14 de mayo de 1954
- Instrumento de Adhesión de España al Protocolo para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado, hecho en La Haya el 14 de mayo de 1954.
- Instrumento de Adhesión al Convenio Europeo para la Protección del Patrimonio Arqueológico, hecho en Londres el 6 de mayo de 1969.
- Instrumento de Ratificación de la Convención sobre las medidas que deben adaptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales, hecha en París el 17 de noviembre de 1970.
- Instrumento de Aceptación de 18 de marzo de 1982, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, hecha en París el 23 de noviembre de 1972.
- Acuerdo entre el Estado Español y la Santa Sede sobre enseñanza y asuntos culturales, de 3 de enero de 1979
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la Salvaguardia del Patrimonio Arquitectónico de Europa, hecho en Granada el 3 de octubre de 1985
- Convenio de UNIDROIT sobre bienes culturales robados o exportados ilegalmente, hecho en Roma el 24 de junio de 1995

## **II. Normativa de la Unión Europea**

- Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, de 25 de marzo de 1957. Artículos 3, 36, 92 y 128
- Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, de 9 de diciembre de 1992, relativo a la exportación de bienes culturales.
- Reglamento (CEE) núm. 752193 de la Comisión, de 30 de marzo de 1993, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3911/92 del Consejo, relativo a la exportación de bienes culturales

### **Normativa de nivel estatal:**

- Constitución Española, en sus artículos 9, 44, 46, 48, 50, 148 y 149
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Ley de Minas 22/1973 de 21 de Julio. (BOE. 24 Julio 1973)
- Real Decreto 1994/1982, de 15 de Octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras. (BOE. 15 Noviembre 1982)
- Orden de 20 de Noviembre de 1984 (Ministerio de Industria y Energía). Desarrolla Real Decreto de 15 de Octubre de 1982, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades extractivas. (BOE. 28 Noviembre 1984)
- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, modificado por Real Decreto 64/1994, de 21 de enero.
- Real Decreto 1680/1991, de 15 de noviembre, por el que se desarrolla la disposición adicional novena de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, sobre garantías del Estado para obras de interés cultural.
- Ley 36/1994, de 23 de diciembre, de incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 93/7/CEE del Consejo, de 15 de marzo, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Ley 18/1998, de 15 de junio, de modificación parcial de la Ley 36/1994, de 23 de diciembre, relativa a la restitución de bienes culturales que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.
- Real Decreto 620/1987, de 10 de abril, por el que se aprueba el reglamento de Museos de Titularidad Estatal y del Sistema Español de Museos, modificado por Real Decreto 496/1994, de 17 de marzo.
- Real Decreto 1680/1991, de 15 de noviembre, por el que se desarrolla la disposición adicional novena de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, sobre garantía del Estado para obras de interés cultural.

### **Normativa en el ámbito de Comunidad Autónoma**

- Estatuto de Autonomía de Andalucía. Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre. Artículos 10, 13 y 17
- Ley 2/1984, de 9 de enero, de Museos
- Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 32/1993, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas

- Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 284/1995, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Creación de Museos y de Gestión de Fondos Museísticos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Por Decreto 73/2003, de 18 de marzo, de la Consejería de Cultura, por el que se declara bien de interés cultural, con la categoría de monumento el muelle o cargadero de mineral de la compañía Riotinto, en Huelva.

### **Administración Responsable**

#### **Autoridades responsables de nivel estatal:**

- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio: Dirección General de Política Energética y Minas.
- Ministerio de Medio Ambiente
- Ministerio de Cultura

#### **Autoridades responsables de nivel autonómico**

- Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Dirección General de Industria, Energía y Minas.
- Delegación Provincial de la Consejería de Trabajo e Industria.
- Consejería de Cultura.

#### **Autoridades responsables a nivel municipal**

- Ayuntamiento de Riotinto.

### **GRADO DE IMPLICACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL BIEN** (Alto, medio, bajo. Especificar)

La población históricamente ha tenido una implicación que podríamos señalar como oscilante con respecto a la protección de los bienes que forman parte de la Cuenca Minera. Es elogiable, por ejemplo, la defensa que realizó la población del antiguo pueblo de La Mina fundado en el siglo XVIII, cuando la compañía inglesa decide ampliar la explotación en la corta sur y lo destruye totalmente.

Hoy en día, hay un bajo nivel de sensibilización social con respecto a los Bienes del Patrimonio, ya sea por pasividad o ignorancia generalizadas. Sin embargo no se puede dejar de lado las fuertes presiones de tipo económico que hacen que cualquier intento de proteger estos bienes sea limitado o en todo caso dejado de lado por otras necesidades de la población, especialmente de tipo laboral.

### **USO ACTUAL (Explotación minera, uso militar, museo, sitio histórico, estado de abandono, etc.)**

En estos momentos, el sector minero tradicional en el área, se centra en la extracción de oro, plata y cobre, absorbiendo aproximadamente 560 empleos directos. Con la creación de la Fundación Riotinto se ha puesto en marcha el proyecto Parque Minero de Riotinto con fines culturales, turísticos y recreativos. Entre sus objetivos básicos están la creación de un Museo Minero y la conservación y explotación de la línea minero ferroviaria, que establece distintos recorridos de interés a través del conjunto ambiental, desde la perspectiva del turismo cultural.

Actualmente el paquete turístico-cultural se comercializa como visita al Parque Minero de Riotinto.

### **ENTORNO (Urbano, industrial, paisajístico, etc.). Descripción.**

Por las peculiaridades de la explotación minera, marcadas especialmente por la presencia del capital inglés los yacimientos se encuentran prácticamente unidos al entorno urbano; de otro lado, por la baja del precio en el mercado mundial y los altos costos de explotación de los minerales que allí se explotan, varios de los yacimientos se han cerrado y se ha dado lugar a una reconversión de actividades, como es el caso de Peña de Hierro, donde desde mediados de los años ochenta se convierte la mina y su entorno en actividades muy diversas como la agricultura. Así Río Tinto Fruit S.A. con sus plantaciones de frutales ha transformado el paisaje con gran cantidad de hectáreas aprovechadas en esta labor.

En el área donde se ubica la Cuenca Minera podemos distinguir tres zonas medio ambientales:

- La Sierra del riscal, La Picota, Puerto de la Cruz, El Pino y el Paraje de la Dehesa de la Villa, situado en la parte Norte y el curso alto del Odiel. Se caracteriza por la sinuosidad del terreno, con importantes pendientes en su relieve. Aquí se encuentran los municipios de Campofrío y la Granada de Riotinto.



- La zona central, con un relieve más suave, se caracteriza por la homogeneidad de su paisaje, alternando el aprovechamiento agropecuario con las labores mineras que generan un fuerte impacto visual y ecológico sobre el medio. En ella se ubican las poblaciones de Nerva, El Campillo y Riotinto.
- La tercera zona se localiza al sur de la comarca y se compone de relieves aún más suaves, de menos de 500 m2. Coincide con el tramo medio del Tinto y del Odiel a su paso por los términos de Berrocal y Zalamea la Real.

El clima del área es básicamente mediterráneo. En cuanto a la flora y la fauna, la zona de la Sierra de Berrocal, cuenta con mamíferos y rapaces, entre los que cabe destacar el jabalí, el ciervo, el hurón, el gato montés, la jineta y el águila. El Coto Nacional de Pata del Caballo es una importante reserva de especies animales y vegetales. Existen grandes extensiones de pinares y eucaliptos de repoblación. Los llamados Pinares de Nerva o el Entorno de El Zumajo, son buenos ejemplos. En esta zona minera nos encontramos con uno de los escasos endemismos vegetales con los que cuenta la Cuenca: el brezo de las minas. En las Dehesas de Campofrío y la Granada de Riotinto y las riberas del Odiel se pueden constatar una gran diversidad de especies faunísticas como jabalíes, zorros, águilas, nutrias, reptiles de todo tipo y vegetales.

**PROTECCIÓN DEL ENTORNO (Suficiente, insuficiente. En su caso, especificar los instrumentos de protección existentes: legales, administrativos o sociales, y eficacia de los mismos)**

Con la creación de la Fundación Riotinto, se ha dado un fuerte impulso a la protección institucional de la Cuenca Minera y sus alrededores, pues se ha puesto en valor por lo menos parte de su Patrimonio Histórico, lo que constituye una alternativa que enlaza perfectamente los requerimientos de tipo económico de la comarca con la conservación de estos bienes tangibles e intangibles que constituyen una herencia de toda la comunidad.

El parque turístico-cultural comprende los siguientes lugares:

- Museo Minero: Creado en 1992 como lugar que engloba de la Historia de la Minería y de la Metalurgia del sudeste peninsular.
- Corta Atalaya: Mina a cielo abierto más grande de Europa.
- Barrio Inglés de Bellavista: De finales del siglo XIX que reproduce fielmente el estilo arquitectónico y cultural de la época victoriana.
- Necrópolis romana (s. II a.C.): Enterramiento perteneciente a un poblado dedicado a la extracción de la plata y cobre. Tiene dos tipologías distintas de tumbas, las *cuppae* y las torres funerarias.
- Instalaciones mineras: Comprende el recorrido por los núcleos de extracción del mineral para su transformación en oro, plata y cobre.
- Cero Colorado: Segunda importante explotación a cielo abierto en el área de Riotinto.
- Ferrocarril turístico: Restauración del antiguo ferrocarril minero construido entre 1873 y 1875 y que transportaba las grandes cantidades de mineral que se extraían en las minas de Riotinto. Su recorrido discurre paralelo al río Tinto.

**DEGRADACIÓN AMBIENTAL (Alta, media, baja, inexistente)**

Los sistemas de explotación aplicados a partir del siglo XVIII y más cercanamente los del siglo XX han traído como saldo graves problemas de degradación ambiental. Así los sistemas de beneficio de los metales por calcinación, la entibación de galerías e incluso la construcción de viviendas han causado graves daños medio ambientales en la zona.

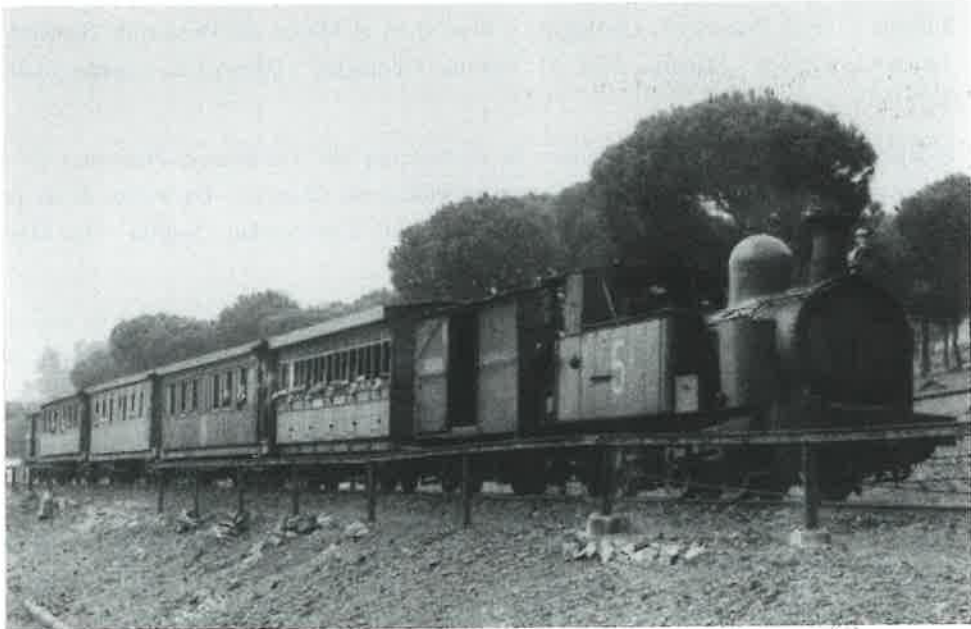
En el caso de las teleras llegaron a funcionar hasta 500, emitiendo humos amarillos en los que dominaba el SO<sub>2</sub>, el SO<sub>3</sub>, azufre gaseoso y otros. La emisión de estos humos interna y externamente perjudicó gravemente la salud de la población (enfermaron de silicosis) y el entorno ambiental. En 1879 el aumento de las emisiones dio lugar a una protesta general de los ayuntamientos de la cuenca minera que llegaron hasta las Cortes; fruto de las propuestas se discutió un proyecto de Ley que no llegó a aprobarse. Por fin, en 1888, se prohíbe la calcinación en teleras por Real Decreto de 28 de febrero.

A la emisión de los humos se añade la producción de una gran cantidad de polvo con las perforadoras que no contaban con sistemas antipolvo, problema que posteriormente es resuelto con la instalación de extractores de aire.

Otro gran problema en la Cuenca, a partir del siglo XVIII, ha sido la deforestación. Entre los lugares más perjudicados se encuentran Tres Águilas, Tres Cruces, Marismilla y campo de fútbol de Nerva. Cuando asume la administración la compañía inglesa, se inicia un programa de repoblación no lesiva a base de pinos, en contraposición se encuentra la realizada en base de eucaliptos mediante subsolación con la finalidad de proveer materia prima para la industria papelera de Huelva (gobierno de Franco).

La contaminación por agentes químicos también se ha producido en la zona, es el caso de la rotura de los pantanos de aguas ácidas de Tejoneras que arrasaron lugares como El Punto y daños materiales en el pueblo de Nerva.

### FOTOGRAFIAS



**Ferrocarril minero, tramo Riotinto – Huelva se realizó en 1875**



**Mineros de Riotinto**

## BIBLIOGRAFIA

**CONSEJO SUPERIOR DE COLEGIOS DE INGENIEROS DE MINAS.** *“La minería en España: situación actual y posibilidades de desarrollo”* Tomo II, Comunidades Autónomas. Consejo Superior de Colegios de Ingenieros de Minas. Madrid. 1996.

**GARCIA GUINEA, J. y ROBLES J.M.** *“Recursos Minerales de España”* CSIC. España. 1993.

**GIL VARÓN, I.** *“Fuerza de trabajo en las minas de Río Tinto (Huelva) a partir del año 1873”*. En Rábano, I. (Ed.) Patrimonio Geológico y Minero en el Marco del Desarrollo Sostenible. Colección Temas Geológicos - Mineros, Vol. 31. Instituto Geológico y Minero de España, Madrid, 2000. pp. 357-363.

**IGLESIAS GARCIA, Luis.** *“Sobre la destrucción del Patrimonio Histórico en las comarcas mineras. Un caso particular: La Comarca Minera de Riotinto”* En Actas de la primera sesión científica sobre patrimonio minero metalúrgico. Ed. Universidad Castilla - La Mancha, Cuenca. España. 1997, pp. 247-253.

**INSTITUTO TECNOLÓGICO GEOMINERO DE ESPAÑA.** *“Guía para la investigación de los recursos minerales de España”*. Imprime Tecnológico Geominero de España. Madrid. 1998.

**MANTECÓN JARA, José.** *“El Parque Minero de Riotinto”*. En Actas de la primera sesión científica sobre patrimonio minero metalúrgico. Ed. Universidad Castilla - La Mancha, Cuenca. España. 1997, pp. 135-137.

**MARMOL, Enrique.** *“Las minas de Riotinto: Técnica, historia, economía y arte”*. C. Bermejo impresor, Madrid, 1935.

**MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA.** *“Normativa sobre Patrimonio Histórico Cultural. Colección, Análisis y Documentos”*. Secretaria General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid, 1998.

**PINEDO VARA, I.** *“Piritas de Huelva: Su historia, minería y aprovechamiento”* Editorial Summa, S.L. Madrid, España, 1963.

**Imágenes tomadas de:**

Revista Bocamina.



ICOMOS

CIIC INTERNATIONAL COMMITTEE ON CULTURAL ROUTES  
CIIC COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES  
CIIC COMITÉ INTERNATIONAL DES ITINÉRAIRES CULTURELS

## THE ROYAL ROAD OF BRAZIL

**Suzanna do Amaral Cruz Sampaio  
(Brasil)**

### INTRODUCTION

The Royal Road in Brazil, shaped through centuries in the country's vast hinterland, along its 1400 km crosses 177 towns in three Brazilian states,

162 towns in Minas Gerais, 8 in Rio de Janeiro and 7 in São Paulo, from where the *Bandeirantes*, the first *Paulista* colonizers, set forth. On their paths and trails it is possible to reconstruct the cycle of the quest for gold and precious stones, the hardships of the pioneer colonial urban settlers and the suffering of thousands of African slaves who actually built the road.

The greatest Brazilian Baroque and Rococo Monuments, several of them in the *Worlds Heritage List* are located along this historical and cultural itinerary.

This impressive road is for historical reasons classified in two different manners: the Old Road (17<sup>th</sup> Century) from Paraty to Ouro Preto and later on to Diamantina, is known as the Gold Road which is almost entirely preserved and the New Road, (18<sup>th</sup> Century) which was an alternative connecting Minas Gerais directly to the port of the city of Rio de Janeiro, where no consistent preserved part can be found.

This paper intends to show to specialists, the actual situation of this unique Heritage and discuss ways to avoid the destruction of part of Ouro Preto, of the Aleijadinho masterpieces in Congonhas do Campo and the constant attempts to devastate the magnificent rain forest in the mountain range of Bocaina, the main site of the Old Golden Road. To draw the audience's attention, we will present a photographic documentation of the problems described in this publication:

The Gold Road in the Bocaina Mountains and the port of Paraty-aerial views; the situation of the sculptures in Congonhas do Campo; the growth of shanty towns in the *core* of the city of Ouro Preto, a classified area. We hope that the discussion will define measures to help the management and protection of cultural Itineraries as a whole and especially for the severely threatened Brazilian World Heritage Properties.

### 1-THE OLD ROAD

The remaining part of the Golden Road (Caminho do Ouro) in Paraty is the largest paved section of the entire (Estrada Real) Royal Road which goes all the way to Ouro Preto. This pavement was built according to projects designed by military engineers working in Paraty at the crown's service, who were responsible for demanding the Empire's territoriality and land planning, as confirmed by historic documents from the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Centuries.

The Gold Road in Paraty is also known as Old Road because it was the first road to connect the coast with Minas Gerais in the 17<sup>th</sup> Century. Later, in the 18<sup>th</sup> Century an alternative road was opened, connecting Minas directly to the port of Rio de Janeiro, Today however, we cannot find any consistently preserved part of this alternative road, known as New Road (Caminho Novo) differently from Paraty's segment, which is almost entirely preserved.

Paraty's exceptional features are due to the conservation of the Gold Road crossing the Atlantic rainforest., At least, in Brazil the town is the only port village of the 17<sup>th</sup> Century to preserve its characteristics of trading post. For 250 years Paraty prospered as the entrance gate to the Brazilian hinterland, removed from the large commercial trade lines, separated from the rest of Brazil by its high and ridged mountains. In the last quarter of the 19<sup>th</sup> Century, Paraty was losing its importance, since then it survived on artisan fishing, on the production of cachaça (sugar cane brandy) and above all as a cluster of tourist interest. Paradoxically, impoverishment was the main aspect responsible for the preservation of the town's built area, today one of the most harmonious architectural ensembles in the whole Country. In

1945, the town received the first legal measure of historic protection, and since 1947 the National Historical and Artistic Institute (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN) has been in charge of the restoration work of historic buildings, preventing destruction of the built area and the surrounding landscape. Paraty's urban layout attests to the Portuguese vernacular knowledge acquired in medieval times for the creation of insular and maritime towns and later to the introduction of an erudite model, a characteristic of Renaissance urbanism. The city nowadays is a point of culturally important meetings such as modern world literature and exponential writers, Historical Heritage conferences and international symposia.

## THE OLD ROAD

### 2- THE PERMANENCE OF ART and HISTORY

The main historical towns still standing along the OLD ROAD are: Mogy das Cruzes; Taubaté; Guaratinguetá; Santuário Nacional de N.S.Aparecida, Cunha; Lorena; (State of São Paulo), which as from 1821 became the Coffee plantation road; Passa Quatro; Pouso Alto; Caxambú; Conceição do Rio Verde, Ipoena, Piedade do Rio Grande; and the historical colonial towns: \*São João -del- Rei; \*São Jose'-del - Rei (current Tiradentes); \*Congonhas do Campo; \*Ouro Preto; \*Mariana; \*Sabará and \*Diamantina. Some of the highlights of the Brazilian Baroque Art are expressed in the churches and built Heritage of the Minas Gerais State as noted \*.

These historical towns on the Royal Road are the main attractions for tourist and technical purposes.

### 3- MINAS GERAIS: HISTORICAL DEVELOPMENT

The inhabitants of the São Paulo de Piratininga Village, "PAULISTAS", were the first explorers of the gold mining territory, who for over one hundred years crossed the uneven land, capturing Indians and looking for riches. Success in finding the precious ore, especially of gold only took place only at the end of the 17<sup>th</sup> Century – 1693, leading to the coming of hundreds of migrants who, by the end of the 18<sup>th</sup> Century were already living in large settlements. The Captaincy of Minas Gerais was established in 1720 to overcome the difficulties of supplying the population's subsistence, jeopardized by the fight between the Brazilian and Portuguese colonizers. Almost all the Paulistas went back to their land of origin or went to Goiás and Mato Grosso, opening new mining zones in this region. The Portuguese metropolis never considered fostering organization of agriculture, animal husbandry or other subsistence activities, nor to provide geologists or technicians for the progress of mineral extraction. The metropolis' only policy was to increase the taxes to be levied. During five decades the economy bloomed, coming to a stand still in the last decades of the Century when the scarcity of ore induced coercive measures which originated such a severe inspection that it gave rise to a number of protest insurrections, which exploded in the "Mineira" Revolt of 1788/89. This revolt was crudely repressed with the condemnation of José Joaquim da Silva Xavier, the TIRADENTES to a horrendous death and the exile of various conspirators to Africa. This bred between nationals and colonizers a permanent hostility, which was the root of Brazil's independence in 1822. During the Reign and Regency many turbulent events broke out and during the Empire (D. Pedro I and his son D. Pedro II), progress was slow. After proclamation of the Republic in 1889, the people of "Vila Rica de Ouro Preto", revolted against moving the capital (political seat of the Province) to the location of Curral del-Rei in 1897 (called Belo Horizonte in 1901).

### 4- SÃO PAULO, A NEW WEALTH ON THE OLD ROAD: THE COFFEE PLANTATIONS.

However all mineral richness comes to an end. Even the fabulous Potosi silver mines did. Thus inevitable decadence befell the colony. The unreasonable Portuguese requirement demanding more and more brought about the most important native movement against the Metropolis. At that time the impoverishment, of the São Paulo province was remarkable. Another asset was to replace gold: a new commodity- coffee – rapidly spread over the Paraíba do Sul basin linking São Paulo and Rio de Janeiro. The Paraíba Valley plantations produced an enormous wealth. Huge farms with significant constructions bear witness to its magnitude. It financed the history of São Paulo's industrialization. Coffee was so important for the country that it made possible the construction of a number of railroads. In 1870 the first one in the Paraíba Valley linked Rio de Janeiro and São Paulo, where all the main coffee plantations were concentrated. The OLD ROAD was abandoned, Paraty and the beautiful cities of Minas Gerais slept for years like a sleeping beauty, waiting to be rediscovered.

## **5- ROYAL ROAD: RECOVERY OF CITIES OF THE GOLD ERA IN MINAS GERAIS**

The hoped for revival of the Minas cities, holders of the largest and most representative heritage of the Baroque and Rococo in the South-American continent took place in Brazil thanks to the Modernist Movement of 1920. Historians, architects, writers, interested in the international movement of Modern Art, began research on the Brazilian-Portuguese origin of all the fine arts and literary manifestations that would justify the Brazilian form to break with the precepts of Classic Arts in the 19<sup>th</sup> Century and the preceding. In contrast with the “modernists” of other countries, in Brazil disclosure of the towns along the roads of the Slaves, of the Gold, of the Coffee and of the Troops as well as those of the populations seeking ore riches in the Middle-West. This denoted a significant cultural commitment with the past history of the Brazilian nation furthered by the intellectuals of the first quarter of the 20<sup>th</sup> Century. In 1937, through the Decree-Law 25 of ??December the Service of the National Historical and Artistic Heritage (IPHAN) the sector of protection, preservation and restoration was created and furthermore the service of classification (listing of the chattel) officially setting the historical value of the cities of the gold era. Along the Royal Road, one hundred and seventy two cities, originated from the old colonial settlements in Minas Gerais, became part of the different cultural paths. Twenty eight of these towns have chattel listed by the National Heritage. To illustrate this presentation I will summarize only five, viewed as regional centers, dissemination clusters of tourism, organized for trekking along trails and itineraries, of a unique natural beauty, distinctive identity and artistic homogeneity: Tiradentes, São João del-Rei, Congonhas do Campo, Ouro Preto and Diamantina.

### **TIRADENTES CITY**

Named São José del-Rei or of the River of Death or still Old Hamlet and Hamlet of Santo Antonio, the city has a rich historical collection in which are noteworthy the public fountain, the house of the revolutionary Priest Toledo, today the Town Museum, the Parish Church of Santo Antonio, four chapels, the housing complex and the urban plan. Alluvial gold was found in the nearby rivers in 1702, leaving the soil deeply scarred from the mining that continues to date. Located on slopes of a most beautiful topography, where there are numerous inns and craftsmanship stores. Like Paraty it is a starting point for various ecotourism itineraries always attracting a large number of tourist-students that come to the cultural and musical events and to the poetry contests. Religious festivities highlight the Holy Week.

### **SÃO JOÃO DEL REI CITY**

Situated in a large undulating valley between the mountains of São José and of the “Lenheiro”, at the beginning of the “Espinhaço” mountain range, one of the oldest geological formations of Brazil, the city’s original core was Porto Real da Passagem, an obligatory route for those who traveled from São Paulo to Minas Gerais. The city is crossed by the “Córrego do Lenheiro” an affluent of the auriferous River of the Dead which attracted hundreds of prospectors. “Capão da Traição” was the scene of the historical episode when the “paulistas” were surrounded by Portuguese and forced to retreat, signaling the end of their presence in the Province of Minas Gerais. The village was established in 1713 and designated as a town in 1881 with the arrival of the railroad. The contingent of Italian migrants from Bologna and Ferrara, the building of two bridges in European style and the constitution of a music center (the Bastos Ribeiro orchestra), famous throughout the Empire, boosted the cultural life of the city. One of the best known traditions, of significant cultural value is the “Language of the Bells” now listed in the Immaterial Heritage of the Nation. Similar to the neighboring cities it has special celebrations during the Holy Week.

### **CONGONHAS DO CAMPO CITY**

The small city of Congonhas do Campo, is located on a hilly rise and receives water from the “Ribeirão do Carmo”, whose fountainhead is in the town of Mariana. It was the first capital city of Minas Gerais, seat of the Bishopric which has the largest baroque treasure, made by the master Antonio Francisco Lisboa – “The ALEIJADINHO”. The churchyard of the “Bom Jesus de Matosinhos” Sanctuary is adorned by twelve magnificent statues carved in soapstone, representing the prophets Isaiah, Jeremiah, Baruch, Ezekiel, Daniel (considered the masterpiece of the baroque sculptural art), Hosea, Jonas, Amos, Joel, Abdias, Nahum and Habakkuk. The façade of the church is extensively ornamented with corner

stones, piers, and stone decorations. On the top of the slope where the Church is located, six pavilions were built side by side in which are placed the Steps. Inside of the small chapels are human size statues representing Scenes of the Passion of Our Lord Jesus Christ. They are made of painted wood and seem to be in movement: 1- The Last Supper, 2 – Jesus in the Garden of Olives, 3- Prison of Jesus, 4- Flagellation and Crowning with Thorns, 5 – Encounter of Jesus with his Holy Mother, 6 Crucifixion.

Details of the sculptures portray the characteristics of “Aleijadinho”, magnificent heads of hair, slanted eyes, minute and very detailed ornamentation of the attire and labels with writings in Latin. Classified in 1939 and listed in the Book of Fine Arts, it is one of the religious ensembles most visited in Brazil.

Often requested to be part of exhibitions in Brazil as well as abroad, requests for this collection have been vigorously denied by the IPHAN. In the History of Universal Art there is no example of a country sending its original treasures, risking destruction, misplacement and damage. Circulation of chattel of an inestimable value must be restricted to the remittance of replicas.

## **OURO PRETO CITY**

Located on the slopes of the “Serra do Espinhaço” the city harmoniously slides downhill and into the valleys of the Funil, Piracicaba and Tripui Rivers, confluents of the das Velhas River whose source is 5 km away from the city center.

In 1938, it was registered in its entirety as a “Historical City” in the UNESCO list of World Heritage. Within its urban site it aggregates architectural chattel of inestimable historical and artistic value, shaping a harmonious, complete and authentic ensemble of civil and religious buildings. The current seat of the Museum of the Revolt was formerly the Town Council and Jail, and the Palace of the Governors is now the Mining and Metallurgy School of the Federal University of Ouro Preto. The “Casa dos Contos” had diverse uses along the 17<sup>th</sup>, 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Centuries. Until today it houses a bureau of the Federal Tax Service and one of its latest functions was to serve as Council of the Royal Treasury. During the tragic episodes of the Minas Revolt, Claudio Manoel da Costa was found dead, hung within its walls.

Magnificently located churches can be seen throughout the town, crowning the mountain tops that surround the center: these add to about 10 buildings, with four of them noteworthy for their quality: N.S. do Carmo, São Francisco de Assis, N.S. do Pilar (Parish Church) and N.S. do Rosário. Some six fountains belong to the listed chattel of the city because of their exceptional conception and relation to facts of local history; The Marília de Dirceu fountain, beloved by the poet Thomas Antonio Gonzaga – conspirator banished to Africa.

Three bridges blending into the landscape and images in the oratories at the street corners put the last touches on part of the city’s overwhelming collection. Jewel of the Royal Road it is the center for many tourist routes to other cities so that one can stay at Ouro Preto and visit, Sabará, Mariana, Congonhas among others of major significance.

## **DIAMANTINA CITY**

The hamlet of Tejuco emerged as the outcome of the concentration in 1729 of fortune-hunters coming from all parts of the Colony in quest of fortune in the diamond mines. For control and to stop the evasion of this wealth, the Portuguese Crown created the post of Contractor of Diamonds, of which the most famous was João Fernandes de Oliveira, the lover of Chica da Silva for whom he built the most beautiful house in the city. Since the Tejuco village was remote from the gold mining center and located in the middle of the “Serra dos Cristais”, with steep mountains and of dangerous access, it was easy for Portugal not to disclose its real location. No religious convent orders had access to the village thereby avoiding that the Holy See (Vatican) spread information to other governments in Europe with their inevitable greed. As for quantity the production was immense, even today impressing prospectors engaged in mining. Because of its topography the city is connected to others of the state by steep and winding trails which during the colonial times served as the route of the Slaves, a considerable paved part which today is part of the Royal Road. As the birth place of President Juscelino Kubistrchek de Oliveira it was bestowed with a connection to the cities near Brasilia by the building of an asphalt road of great scenic beauty. Its complete and authentic historical center was enrolled in the List of World Heritage in 1998

## **6 - THE NEW ROAD**

The abolition of Slavery (1888) a conquest of all progressive Brazilians, urged the launching of a new production system. Foreign immigrants joined the existent Portuguese such as Italians, Spaniards, and later on Russians, Polish families Germans and later at the end of the 19<sup>th</sup> century Japanese and Arabs,

called Turks due the Turkish Ottoman Empire Passports. The need of exportation to the rest of the World made the building of well constructed sea ports mandatory t, no more isolated and hidden as Paraty. Santos in São Paulo State, Rio de Janeiro, Salvador ,Recife, Paranaguá and São Francisco in the Southern states.

The new Royal Road had been built from Rio de Janeiro going towards Ouro Preto, Belo Horizonte and Diamantina passing throughout Itaipava, Petrópolis Juíz de Fora ,Barbacena, Caraça, Santa Bárbara, Ouro Fino and some other colonial towns avoiding the abrupt and dangerous outskirts of the Serra do Mar and the Bocaina Mountain Range., By the end of the 19<sup>th</sup> Century on the monumental Caminho do Mar (between São Paulo and the port of Santos) an imposing railway was built reducing the travel time: The São Paulo Railway ,that started in the city of Jundiahy, cutting the urban area of São Paulo.

Cradle of wealthy families the Paraíba valley still keeps the glamour of the coffee glorious times; the growth of a hundred of modern industries made of the poorest province of the Brazilian Empire, the richest productive region of the 20<sup>th</sup> Century. That is why we can understand how the local transformation of the NEW ROAD, changed the romantic old route, visible over a large extension of the ancient colonial Gold Road.

Is impossible to write about the Paraíba Valley towns, without mentioning the centenary religious local festivities of the Roman Catholic Faith: The National Sanctuary of Nossa Senhora da Apararecida (Our Lady of Aparecida), the cult of Saint Benedict and others.

## 7-MAIN ATTRACTIONS ON THE ROYAL ROAD

\* A wide range of propositions are connected with the natural environment: mountain trails, water falls very attractive to students and sportsmen. A series of protected areas have been created to safeguard the astonishing natural landscape: the remnants of the Atlantic Forest and its main attributes, such as biodiversity, scenic beauty, the reserve of the Biosphere, coastal areas, mangrove swamps. A representative quantity of birds, small monkeys, snakes and lizards ,a small specimen of the jaguar, a considerable diversity of insects from bees to some more dangerous kinds of flies.

\*The local craftsmanship is of great variety, colorful, unique presenting some icons in earthenware (ceramics),tapestry, wood, stone ,leather, painting and sculpture, hammocks, silk and cotton lace for clothing, gloves, socks, hats, bags and house ware as carpets, curtains, cushions, napkins and table dresses.

\*Projects intended for the preservation of the traditional knowledge related to nautical engineering and the fabrication of traditional fishing devices are also supported by a special project, concerning the preservation of the great diversity of Paraty's ships and boats, considered as significant cultural Heritage.

\*The making of the **cachaça**, alcoholic traditional Brazilian beverage made from sugar –cane, is a secular tradition in Paraty whose name became synonym to the national drink; nevertheless the most sophisticated commercial marks are registered in the Distilleries of the Minas Gerais State. Famous throughout the country some trade marks of bottled cachucha are very rare and expensive.

\*The fresh white cheese **the Minas cheese**, part of the every day food in the countryside and the urban area, is one of the major commercial commodities of the whole region. Main ingredient for preparing traditional dishes it is an important source of income. The specialists of the IPHAN (National Institute of the Historical and Artistic Heritage) are preparing a Register of the specialty to list its making in the Book of Intangible Heritage.

A delicious mixture of tastes with aborigines (Tupi-Guarani people) African and Portuguese cultural influences were uniquely taken over by the “mineiros and paulistas”. Bearing witness to this creative vigor, the typical food, diverse forms of cooking pork and poultry, the cheese bread and over one hundred artisan cookies, comfits and jellies from different fruit such as pumpkin, oranges and lemon, guavas, green figs, papaya and coconut candies. The tourist and the trekking traveler are always asking for the secret of those tiny delicious tidbits.

## FINAL CONSIDERATIONS

The proposal to present the ROYAL ROAD OF BRAZIL at this Symposium in Section IV “CULTURAL ROUTES” is a way of accepting a long standing challenge among Brazilian specialists who, with pleasure accepted the request of the president of the International Committee of Cultural



Itineraries. Among a dozen or more significant routes crossing the continental area of the Federative Republic of Brazil, my choice supported by the Brazilian Committee of ICOMMOS, became a brief dissertation on the ROYAL ROAD OF BRAZIL which in my opinion is the more representative expression of the special terms of the CHARTER OF CULTURAL ROUTES. This is a text that will be forwarded for approval of the plenary at the 15<sup>th</sup> General Assembly and International Symposium (XI' AN – CHINA, October 17<sup>th</sup> to 22<sup>nd</sup>, 2005).

1 – to be a road developed to serve the concrete purpose of transporting goods and animals (mules) to the gold mines and on the way back to transport the gold cargo prepared for shipment at the hidden sea port of Paraty;

2 – depending on the different exchange endeavors the Old Road had various names: The Gold Road, the Slaves Road (carrying the people from Africa to work) the Coffee Road, in the beginning of the 19<sup>th</sup> Century, the Mules' trail, the Merchants' Road, the Diamond Road (from Ouro Preto to Diamantina) and a special branch the "Old Mines Way" that begins in Bahia and in the state of Goiás, going from São Felix on the sea coast to the central core of Brazil;

3- for three Centuries it was used as the only major route for exchange and mobility of men performing cultural activities, transporting books, musical instruments and above all ideas from the French philosophers who played a fundamental role for the French Revolution and the fight for independence in the Spanish and Portuguese territories;

4 – Improvement of the building techniques responsible for the harmony of the architectural style, brought from Portugal;

5 – the action of the Roman Catholic Church, in charge of imparting to humble children the knowledge of painting, sculpture, singing and playing musical instruments to take part in the church celebrations Thus in the whole area a significant number of good artists and musician had been developed.

The Royal Road bears witness to the essential chapters of Brazilian history from the colonial times through the Empire and the Republican Era to present times. Accordingly it is classified as Natural, Artistic and Historical Heritage. Built in the 18<sup>th</sup> Century for the purpose of transporting gold and precious stones it has survived the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Centuries serving side by side with the new railway as a main transport means for innumerable commodities. Now an Institute (*Instituto da Estrada Real*) has been created to act as special instance for conservation and tourist marketing. It is responsible for publications with the official support of the Ministries of Culture and Tourism.

The material evidence associated to the intangible spirit evident along the 1400 kilometers is a coherent argument to preserve this living testimony for all citizen of the world, owners of the beauty and value of this splendid and unique heritage.

**MONUMENS AND SITES / MONUMENTS ET SITES / MONUMENTOS Y SITIOS**  
New Series / Nouvelle Série / Nueva Serie

Vol. I: International Charters for Conservation and Restoration / Chartes Internationales sur la Conservation et la Restauration/ Cartas Internacionales sobre la Conservación y la Restauración, 2001

Vol. II: The Terracotta Army of the First Chinese Emperor Qin Shihuang, 2001

Vol. III: The Terracotta Army, Studies on the Polychromy of Antique Sculptures, 2001

Vol. IV: Puebla, Patrimonio de Arquitectura Civil del Virreinato, 2001

Vol. V: Vernacular Architecture / Architecture Vernaculaire / Arquitectura Vernácula, 2002

Vol. VI: Magnetic Prospecting in Archaeological Sites, 2001

Vol. VII: Building Archaeology, 2002

Vol. VIII: Cultural Heritage in the Arctic and Antarctic Regions, 2004

Vol. IX: La Representatividad en la Lista del Patrimonio Mundial, 2004



