Bailén en los caminos de Andalucía (1749-1967)

Bailén in the roads of Andalucía (1749-1967)

Rafael Domínguez Rodríguez
Universidad de Málaga
email: rafael@uma.es

Recibido: 2-9-2024
Aceptado: 30-9-2024

Resumen:

Desde mediado el siglo XVIII a las ya consolidadas actividades económicas de Bailén se une otra nueva, la que emana de las actividades camineras, entendiendo por tales las que surgen del desplazamiento de gentes y mercancías y exigen unas infraestructuras capaces de satisfacer sus necesidades y demandas, y su desarrollo influye poderosamente en la potenciación y crecimiento de las ya existentes.

Palabras clave:

Bailén, carreteras, Andalucía, callejero inferior.

Abstract:

Since about the middle of 18th century a new economical business join the already consolidated activities of Bailen, the one that comes from road activities, such as the ones derivated from the movement of people and goods requiring infrastructures able to satisfy needs and demands whose development hove a strong influence on the increasing and growing of the previously existent.

Key words:

Bailén, roads, Andalusia, inner streets.

1. Introducción

A lo largo de más de 200 años Bailén pasa de ser escasamente un punto en algunos de los mapas nacionales a ser considerado lugar estratégico en sus comunicaciones; de ser uno más de los muchos lugares rurales a convertirse en la puerta de entrada de Andalucía desde Castilla. Fue un proceso continuado en el tiempo, pero improvisado y no programado en su conjunto, fragmentado y con largas etapas de inactividad dentro de cada una de las cuales se fue amoldando a lo que de él se demandaba. A la par que nuevos caminos lo surcaban, su caserío se fue adaptando a los nuevos planes y una parte de su fisonomía actual procede de este proceso de adaptación y, a la vez que esto ocurría, surgían nuevas opciones laborales y de negocio que al tiempo que atraían nuevos activos, potenciaban las que tradicionalmente había sabido desarrollar.

Para la ciudad de Bailén su análisis ha sido tratado con anterioridad desde distintos enfoques, casi todos ellos parciales (Domínguez 1989, 1990, 1991 y 1992, de Manuel 1991, Haro de 1996, Puche 2009 y 2010, Linares 2014, Villar 2014 y 2017, Rossi 2017, Bailén Diario y otros). Sin embargo, la apertura y arreglo de caminos para el tránsito, los medios de transporte, la adaptación de los trazados urbanos al nuevo tráfico, la aparición y desarrollo de espacios para albergue y manutención de viajeros y mercancías, el contraste entre las costumbres y hábitos de los viajeros con las de la localidad y otras, que influyen de modo decisivo en él, sólo han sido parcialmente valorados y añaden complejidad a su análisis el que cada uno de ellos haya sido tratado aisladamente en las fuentes disponibles para su estudio. Falta una valoración de conjunto de la actividad que aún no podemos llamar turística pero en la que sí intervienen todos ellos en distinto grado. El hallazgo de nuevos datos permite retomar el tema de análisis en su conjunto y buscar una aproximación a su evolución.

2. Nuevos caminos

Hasta muy avanzado el siglo XVII tres rutas unían Andalucía con la Meseta: la que partiendo de Sevilla se dirigía a Mérida, la que desde Madrid y a través de Toledo y Ciudad Real llegaba a Córdoba y la que a través del llamado Puerto del Rey atravesaba Despeñaperros y unía La Mancha con Baños de la Encina. De las tres sólo la central, antigua ruta romana, estaba enlosada y permitía el tránsito de carruajes, era la llamada por los árabes *al balat* (la enlosada), las otras dos eran caminos de herradura difíciles y lentos de transitar y con largas distancias entre lugares de avituallamiento. Por las tres debían circular además las mercancías y pasajeros que desde el centro peninsular iban o venían de América a través de los puertos de Cádiz, Sevilla y Málaga, no era de extrañar, por tanto, que una parte del tráfico con las colonias americanas se hiciera a través de otros puertos y rutas no andaluzas. Por el interior de Andalucía se seguía transitando por las viejas calzadas romanas y por caminos de herradura.

El siglo XVIII aporta como gran novedad que la nueva dinastía real decidiera acometer la solución de un problema endémico en España como era el de las comunicaciones. Bien sea por un intento de controlar administrativamente el territorio, el de fomentar la riqueza nacional o por ambos, se decide la construcción de calzadas con un trazado radial que ignoraba una buena parte de los anteriores, evitaba pasar por el interior

de núcleos importantes de población y, y esto era lo novedoso y más importante, con calzadas construidas y mantenidas por la Real Hacienda y no por los municipios y diputaciones como había sido norma hasta ese momento. El Plan, iniciado en 1749, a comienzo de los 50 ya podía contar algunos kilómetros de "carreteras" y entre los primeros proyectos ya se incluyen las comunicaciones con las ciudades y puertos de Andalucía a través de Despeñaperros desplazando a la vieja ruta que llegaba directamente a Córdoba después de haber atravesado Adamuz, Venta del Puerto, La Conquista, Venta de Alcudia, Almodóvar del Campo, Caracuel, Ciudad Real, etc. Se termina alrededor de 1780 con una "carretera" proyectada con diez metros de anchura, más larga que la que transitaba por el Puerto del Rey pero que permitía reducir el tiempo de viaje en tres días. El proyecto, ejecutado por Carlos Lemaur, fue considerado por sus coetáneos como "magnífico y uno de los más difíciles y mejor trazado de Europa." (Nota tomada de Carrillo de Albornoz, pg. 12.). Antonio Ponz, sólo unos años más tarde, comenta: "el camino era magnífico cuanto puede serlo. Este tránsito, en otro tiempo hórrido, peligroso y lleno de precipicios hasta Bailén se ha transformado en un trecho divertido, ameno y suave,… con sus buenos y muchos puentes en todo el camino..."

Pero la nueva ruta carecía de algún tipo de servicios y resultaba muy insegura porque atravesaba un desierto demográfico (*Mercurio Histórico y Político* en julio de 1768 asegura que en las doce leguas que hay entre El Viso y Baylén sólo hay cuatro ventas "igual albergue del pasajero, que del ladrón"); para asegurarla a partir de 1784 se inicia el no menos ambicioso proyecto de poblarla y en ella se establecen las llamadas "Nuevas Poblaciones de Sierra Morena" que a una jornada de camino entre una y otra consiguieron darle seguridad y servicios. Aldea Quemada, Arquillos, La Carolina, Navas de Tolosa, Carboneros, Montizón, Santa Elena, Guarromán y (pasado ya Bailén) Rumblar recibieron agricultores que pusieron en cultivo sus campos y aseguraban el tránsito. El éxito no sólo supuso la seguridad de la ruta sino también el aumento de la riqueza agrícola y ganadera de la zona y el fomento de actividades artesanales.

Townsend también celebra la obra de Olavide, ejecutor del proyecto, aunque por motivos de seguridad: … "en las montañas desiertas de la Sierra, donde la rapiña y la violencia habían desde hace siglos establecido su domicilio." (López Pérez, 1985: 39).

La mejora se acompañó con el reacondicionamiento de caminos entre 1779 y 1786 (en este último año se terminó de arreglar el camino hasta Andújar, del que Antonio Ponz vuelve a escribir: "Todo el camino nuevo que hay desde Baylen á Anduxar, que es de cuatro leguas, ya está hecho; pero es menester irlo consolidando en algunas partes"). Con estas mejoras el paso de Despeñaperros, el más oriental de los que surcaban la Sierra Morena y que hasta ese momento sólo utilizaban los viajeros que iban de la Meseta hacia Jaén y Granada, pasó a recibir el tráfico que también se dirigía hacia Córdoba, Sevilla y la Baja Andalucía y con ello el tránsito de las mercancías entre Madrid y los puertos del sur.

En 1778 el conde de Floridablanca une la Superintendencia de Correos con la Superintendencia General de Caminos y Posadas y da gran capacidad de iniciativa al Servicio de Correos español. El retorno de Fernando VII en 1813 constituyó un punto de inflexión en las

construcciones viarias por el cierre de la Escuela de Ingenieros y las nuevas modificaciones en la coordinación de las Superintendencias de Correos y la de Caminos. Hay que esperar a que en el seno de la Constitución de 1820 a 1823 el Gobierno nombre una comisión para que redacte un "plan general de comunicaciones" con las medidas convenientes para su realización, en el que la carretera de Madrid a Cádiz estaba considerada ya como de primer orden. El plan debía ser aprobado por el Congreso y sería el Gobierno el encargado de ejecutarlo. Las medidas positivas avanzaron con la reapertura de la Escuela de Ingenieros en 1834 y la organización definitiva del Cuerpo de Ingenieros de Caminos dos años más tarde.

La nueva red de caminos fue mejorando con el tiempo y en 1831 los tramos Jaén-Bailén, Jaén-Granada, Granada-Málaga y Granada-Motril pasaron a formar parte de la "red de carreteras generales del Reino", dependientes de la Dirección General de Caminos, quien a partir de ese momento también se haría cargo de su inspección y vigilancia; pero esto sólo fue el comienzo de unos planes que no darían resultados efectivos hasta muy avanzado el siglo XIX. En 1844 aún se podía leer en el BOE: "Tanto en La Mancha como en Andalucía existen diferentes carreteras empezadas y muchísimas que no pueden transitarse por carruajes, haciendo uso únicamente de ellas las arrierías que en número considerable atraviesan las llanuras de La Mancha, demostrando con tan imperfecto y costoso medio de transporte el atraso de nuestra nación en el sistema de comunicaciones" *(Gazeta de Madrid*, 23 octubre 1844), y en 1869 que "las carreteras de Andalucía están muy lejos de conservarse siempre en buen estado."

El Plan General de Carreteras de 1860 consagra este trazado valorando como carreteras de primer orden las de Madrid a Cádiz por Ocaña y Córdoba y la de Bailén a Málaga por Jaén y Granada, aunque aleja de Bailén las que de la misma categoría se trazan a Almería y Albacete, que partiendo de La Aldea de las Correderas (junto a Santa Elena) debía llegar a Úbeda y de ahí a las dos capitales, aunque incluía la carretera de segundo orden de Bailén a Baeza. El Plan, refrendado en esos puntos en 1864, al igual que los posteriores, también contemplaba que la Dirección General de Caminos asumía los costos del mantenimiento de la red.

Las posteriores reorganizaciones de los trazados viarios se acomodaron a ella y las rutas que desde Córdoba seguían el trazado del viejo arrecife romano por Mengíbar, remontaban el río Guadalimar y terminaban en las costas de Levante se desplazaron hacia el norte y partiendo del enclave de Bailén enlazaron con los territorios orientales a través de Linares y Baeza.

En el territorio cercano citamos el primer proyecto del ramal de Bailén a Baeza que se firma en 1877, aunque cinco años más tarde aún quedaba por ejecutar el de Bailén a Linares, y el día dos de junio de 1845 se inaugura el puente colgante sobre el Guadalquivir en Mengíbar, que antes había que pasar en barca, "puente bonito, bonitísimo; con unas columnas de sustentación, primorosas, caladas, de Bonaplata, bien pintado y sacado los colores. Dios lo conserve." *(Revista de Teatros,* 11 junio 1845), aunque se sigue hablando del trayecto entre Bailén y Mengíbar como intransitable en invierno.

El puente colgante de Mengíbar duró poco. Tras su hundimiento en 1890 se ordena su reparación, pero no es hasta 1931 cuando se emite un Decreto aprobando la ejecución de la obra originada por la construcción de un nuevo puente en Mengíbar "en sustitución del actual puente colgante".

3. Los medios de comunicación y transporte

Bailén se convierte así en punto obligado de tránsito y trasbordo de pasajeros y mercancías por caminos hacia toda Andalucía, lugar de concurrencia y punto central de referencia de toda la zona norte de Jaén, y tuvo respuestas inmediatas, la más importante la del tránsito de casi todo el tráfico de mercancías y viajeros entre la Meseta y Andalucía.

El medio más utilizado seguía siendo por medio de caballerías, el largo tiempo y ancho esfuerzo para acondicionar las nuevas redes de comunicación al tráfico rodado lo justificaban. También se ha llegado a escribir que la carencia de rutas adecuadas para él había desembocado en una carencia de vehículos de ruedas en toda España que aún tardó unos años en satisfacerse.

Hacer el viaje en vehículo privado sólo era privativo de los pocos que disponían de él, pocas informaciones hay sobre ellos. Sí son muy abundantes los anuncios en la prensa de quienes buscan compañía para hacerlo en vehículo de alquiler compartiendo así tiempo y gastos de viaje. Era un modo sólo aconsejado para trayectos cortos por su elevado precio, aunque tampoco hay información que descubra su importancia o frecuencia, sólo ejemplos como el de que en el trayecto de Córdoba a Bailén (unos cien kilómetros) regularmente se tardaban 18 horas mientras que en coche oficial 14. También en viaje privado, el recorrido de Córdoba a Madrid, que a principios del siglo XIX se hacía por El Carpio, Bailén, Almuradiel, Valdepeñas, Manzanares y Ocaña, se hacía en poco más de una semana.

Uno de los primeros que utilizaron los nuevos caminos a Andalucía en el tráfico rodado fue el Servicio de Correos. Aunque en 1720 se utilizaba el que iba por el Puerto del Rey, la ruta de postas de Madrid a Cádiz más utilizada trascurría por Illescas, Toledo, Ciudad Real, Almodovar, Conquista y Ademuz a Córdoba y de ahí al reino de Jaén (Hamer-Flores, 2019), pero esto sólo se mantuvo hasta 1771, año en el que se planifica la nueva ruta a través de las nuevas poblaciones de Sierra Morena, aunque es en la modificación de 1775 cuando por primera vez se planifica una posta en Bailén junto a las de Santa Cruz, Visillo (Almuradiel), Venta de Cárdenas, La Carolina, Guarromán, Casa del Rey y Andújar.

El Servicio Oficial de Correos en los primeros años hacía el servicio Madrid-Sevilla cada dos días, entraba en Madrid los lunes, miércoles y viernes a las 6 de la mañana y salía a la 1 de la noche. Muy poco después ya se anuncia que se establece un correo diario en la carretera general de Andalucía y cuando se decidió acortar más el tiempo de desplazamiento se consiguió suprimiendo alguna de las paradas intermedias y manteniendo sólo las de Manzanares, Bailén, Córdoba y Écija.

La Dirección de Gobierno del Ministerio de la Gobernación siempre prestó gran atención a la calidad de sus servicios y estableció un sistema de sanciones, con privaciones de empleo y sueldo, a los conductores que no llegaban

a destino a la hora fijada (debían hacer un recorrido de 30 leguas cada 24 horas) para los que consentían deterioros o extravíos en las valijas postales, para los jefes de las estaciones de postas que no tuvieran dispuestos los enganches necesarios para continuar la marcha y otros más. (*El Faro,* 1 de marzo de 1848).

Aparte del servicio oficial de postas, varias compañías privadas ofrecían el transporte de viajeros y mercancías desde Madrid a las capitales andaluzas: la Compañía de Diligencias Generales (en otros anuncios Transportes Generales de España), Diligencias Peninsulares, Galeras de Ferrer, Galeras de Arpa, Diligencias del Norte y Mediodía de España, La Nueva Peninsular, Empresa Navarra de Mensajerías, Postas Sevillanas y algunas otras calificadas como "diligencias particulares" (a veces en vehículos que podían llevar hasta 20 personas con sus equipajes), y entre ellas se estableció una gran competencia que no se tradujo en el abaratamiento de los precios de los trayectos y sí en las horas de salida de Madrid, en el peso del equipaje facturado por el viajero y, sobre todo, en el tiempo de duración del viaje, aunque para ello recurrieran a no detenerse en alguno de los lugares de parada. Así, cuando en 1850, Postas Generales anuncia su viaje a Granada en 50 horas, descansando 6 en Bailén, pocos días después la empresa navarra lo anuncia en 46 horas. Otras expresaban claramente "sin parada en Bailén."

Todas ellas anunciaban su salida desde alguna posada de Madrid en viajes que salían dos o tres días por semana alternando las rutas a Sevilla y Granada; a Bailén llegaban en 5 días, a Sevilla en 10, a Cádiz en 12, a Granada en 7, a Málaga y Almería en 10 (según sus anuncios en la prensa). En el camino a Sevilla había 37 puntos de parada, a Cádiz 7 más.

También hubo intentos de empresarios de la localidad que fundaron empresas de transporte de viajeros y entraron en un negocio que parecía lucrativo; tal fue el caso de Juan Roque Ortiz Ruiz, el banquero del pueblo, que asociado con mesoneros de Campillo de Arenas, La Carolina, Andújar y Herencia, en 1864 promovió la constitución de "La Victoria Granadina" para el transporte de viajeros entre Madrid y Granada.

El tráfico de mercancías seguía esquemas algo diferentes, empresas como *"Transportes Terrestres y Marítimos con Granada, Málaga, Sevilla y Cádiz"* se especializaron en esta modalidad. La de *"Monrey"* también ofertaba los mismos servicios pero sin regularidad en el tiempo, su frecuencia dependía de la cantidad de mercancía a llevar.

En general los transportistas de mercancías unían sus carros a la salida de Madrid en convoyes que a veces sumaban más de cien y en grupos caminaban juntos hasta Bailén, donde se dispersaban. Las salidas de Madrid eran los días 13 y penúltimo de cada mes y para el retorno se reunían en Bailén los días 7 y 21 y salían para Madrid al día siguiente. Contemplar esta aglomeración de carros, galeras y coches en Bailén llevó a Lorenzo Gómez Pardo en 1839 a compararlo con un Campo de Agramante.

La llegada del ferrocarril, en construcción en la comarca entre 1865 y 1893, hizo disminuir el tráfico de viajeros y mercancías por Bailén pero le dio la categoría de "centro intermodal de comunicaciones". De aquí partían servicios que lo unían regularmente con las

estaciones de Vilches, Mengíbar y Bailén y permitían la continuación del viaje de personas y mercancías.

4. Viajeros y alojamientos

Para viajar era necesario un pasaporte, documento acreditativo de la personalidad del viajero, que de modo fácil y relativamente rápido se expedía en los ayuntamientos. No era el caso de los extranjeros que junto a sus pasaportes eran retenidos en los puertos de entrada donde se veían sometidos a unos controles extremos. Gentes de todo tipo y condición pasaron por Bailén y muchos de ellos redactaron después sus impresiones de viaje, pero siempre, y no conviene olvidarlo, influenciadas por sus costumbres y mucho más por las propias incomodidades del viaje, y la documentación escrita que nos ha llegado es muy amplia y variada.

Tres eran los riesgos principales que corría el viajero y se derivaban de las inclemencias del tiempo, las averías de los medios de comunicación y los asaltos de los bandoleros.

Del primero son frecuentes y reiteradas las quejas sobre el calor del verano, que en ocasiones obligaban a hacer el camino durante la noche. De Bailén escriben que en verano, en las horas centrales del día el pueblo estaba desierto. Durante el invierno los comentarios se dirigen a las interrupciones que provocaban los caminos embarrados por las lluvias. El camino de Bailén a Mengíbar acapara muchos de ellos.

Los segundos se derivaban del mal estado de los caminos, de las frecuentes averías de las diligencias, la falta de medios para repararlas y el retraso en llegar a destino. Un viajero a Sevilla que escribe a *El Constitucional* (12 diciembre 1851) afirma: llegamos a Sevilla un día después sin que haya llovido, ni haya volcado, ni haya ladrones.

Los terceros son los que atraen más la atención de los viajeros y relatan en sus crónicas. Bandas de salteadores acechaban a ambos lados del camino y terminaban saqueando a viajeros, equipajes y mercancías, incluidas las sacas de correos que terminaban incendiadas. Atacaban en grupos de cuatro, aunque a veces se da la cifra de 18 hombres a caballo. Se llega a escribir que todo el camino estaba infestado de ladrones aunque los puntos de mayor riesgo eran el tramo de Ocaña a La Guardia, el de Manzanares a Valdepeñas y a la entrada de Despeñaperros en las cercanías de Santa Cruz de Mudela, aunque todo el camino de Despeñaperros también era lugar idóneo para el asalto. Para defenderse de ellos se viajaba en grupos o se contrataban escopeteros que iban junto al cochero. Su persistencia en el tiempo y ante el daño que ocasionaban al tráfico (y al correo), las autoridades tuvieron que intervenir. En 1834 el alcalde mayor de Bailén responde a las quejas de un conductor de carros con la frase "el que quiera escolta que la pague" y los alcaldes de otros pueblos afectados justifican los asaltos por el hambre de la gente. (*La Revista Española*, 9 diciembre 1834).

El problema, que tuvo amplio eco en las novelas románticas de la época, estaba muy presente en la mente de muchos de los viajeros extranjeros. Para algunos de ellos fue una desilusión el no ser asaltados por ningún bandolero en su viaje a Andalucía, otros llegaron a confundir con bandoleros a una pareja de la Guardia Civil apostada en el camino.

Sus orígenes parecen estar en el siglo XIV, época en la que Jaén era tierra fronteriza, y sus causas algo diferentes. El catalán Bernard Desclot, en torno a 1300, escribía de ellos:

> "… aquellas otras gentes son castellanos o salagones del interior de la profunda España, la mayor parte hidalgos, que por no tener bastante hacienda para vivir como tales, por haber gastado o jugado lo que tenían, o por algún delito, ausentados de sus tierras con sus armas, por no saber otro oficio o modo de vivir, idos a los Puertos de Muradal y fortificados en aquellos fragosos montes en frontera de los moros, salen a cautivar y robar cuantos moros y cristianos pasan por el camino que va de Castilla a Córdoba y Sevilla, sustentándose de las presas en la esperanza, y quedando con este ejercicio prácticos en la guerra, fuertes y sufridos trabajos, valientes y tan atrevidos, que el rey de Castilla no ha podido, aunque lo ha procurado, someterlos …". (Rodríguez Molina, 1985).

A partir de 1860 no solo eran los necesitados los que asaltaban a los viajeros y a los transportistas de mercancías. El bandolerismo romántico duró hasta esa década (López Pérez 1895), después, además, fueron bandas carlistas y cantonalistas, en uno u otro momento enfrentados militarmente con los gobiernos de la época, quienes también encontraron en Despeñaperros un lugar excelente para financiar sus causas con la rapiña y para bloquear las comunicaciones. Unos y otros también fueron objeto de persecución por las fuerzas militares.

Orejita, Palillos y Matalahuva (sic) y la banda de Los Merinos, capitaneada por José María Merino *"El Tempranillo"* son los asaltantes más mencionados, y junto a ellos Mariano Peco, caudillo carlista y después cantonalista.

Las primeras propuestas para solucionar el problema son las de poner cuatro soldados en las postas de algunas rutas pero, se añade, que sean de caballería. El camino de Despeñaperros pronto se vio aliviado por el establecimiento de un destacamento militar en La Carolina que protegía el camino hasta Bailén. En el camino de Andújar tres soldados debían asegurarla hasta la Venta del Rey, otros tres hasta Andújar y otros tres hasta El Carpio (*La Revista Española,* 9 diciembre 1834). Los asaltos, a veces, no sólo ocurrían en los caminos, también las poblaciones se veían invadidas. En 1836 Orejita vuelve a asaltar Guarromán con graves consecuencias y el hecho se justifica por la retirada de las fuerzas militares de La Carolina (*El Español,* 19 junio 1836). Al mes siguiente era atacada la posta de la Venta del Rey. Aún en 1854 se seguían publicando asaltos a las diligencias en las cercanías de Bailén.

… y en Bailén, parada y fonda …

Pocos viajeros tenían como origen o destino Bailén, sólo era un lugar de paso, para la mayoría un punto del itinerario en el que descansar, alimentarse o esperar el enlace que le llevara a su destino y, a veces, cuando tardaba en llegar y debían pasar largo tiempo en el pueblo, paseaban por él y de sus visiones surgieron alguno de los relatos que nos han llegado, y aunque a lo largo del siglo XIX se fueron abriendo hoteles y hospederías que comenzaban a ofrecer un servicio esmerado, éstos sólo estaban en las capitales donde el viajero desarrollaba sus actividades comerciales o turísticas.

Su alojamiento en Bailén dependía de su condición social: para los reyes, príncipes, embajadores y altos representantes de la política y administración públicas el lugar era el palacio ducal. En él, con o sin comunicación previa al duque o duquesa, pernoctaban y se alimentaban el tiempo que consideraban oportuno, con frecuentes abusos que el administrador del ducado ponía en comunicación de su señor, justificando así los altos gastos generados en la visita por la alimentación o los desperfectos ocasionados en el edificio o mobiliario. También el palacio fue escenario de tertulias y audiciones musicales cuando en él se reunían viajeros de alto nivel instructivo y eran invitados por el administrador.

Militares de menor graduación, técnicos industriales y todo un grupo de asimilados, con frecuencia, eran invitados en las casas particulares de los hacendados bailenenses y en ellas permanecían alojados y mantenidos el tiempo necesario. Dentro del terreno de la anécdota, alguna de estas visitas, que se repetía con frecuencia, terminó en enlace matrimonial. Una de las viviendas más frecuentadas, quizás por obligada cortesía, fue la del alcalde.

Los soldados en tránsito, a los que el ayuntamiento estaba obligado a alojar y alimentar, se distribuían en casas particulares, escuelas y otros edificios públicos o levantaban sus campamentos a la entrada o salida del pueblo aunque en ellos no pernoctaban los oficiales que siempre eran acogidos por los hacendados.

Mendigos y cuerdas de presos quedaban recluidos en El Castillo, edificio amurallado y en ruinas donde debían entendérselas con pequeños animales de todas las especies.

Arrieros y carreteros se alojaban en los mesones o pernoctaban al sereno junto a sus animales o mercancías para evitar robos, y donde podían.

Los mesones, de los que la literatura romántica en muy pocas ocasiones habla bien, eran el lugar casi obligado para alojamiento y frecuentemente eran calificados como edificios destartalados, sin chimeneas y sin cristales en las ventanas, ruidosos e incómodos, en los que la limpieza brillaba por su ausencia y era difícil conseguir una cama, además de caros (se llega a escribir que los auténticos bandoleros de Sierra Morena eran los mesoneros). El lamentable estado higiénico de alguno de ellos, la calidad de la comida y los precios abusivos obligaron a Carlos IV a dictar la Real Cédula de 1796 que tuvo escasos resultados positivos. De estas valoraciones escapaba el alojamiento que algunos vecinos alquilaban a los viajeros que, generalmente, era más positiva. Una de las visiones más negativas la dan las inglesas Lady Holland y George Eliot cuando un 7 de junio pernoctan en un mesón de Bailén, narran de él que estaba lleno de soldados y presidiarios o galeotes, en tránsito a Málaga y número de 600.

En Bailén estaban localizados en toda la población, pero preferentemente en los dos lugares donde paraban las diligencias que eran los lugares más demandados por los viajeros. En 1839 ya hay referencias a la posada de Pedro Soria Comino en C/ San José, Madoz señala la existencia de dos posadas públicas en 1846, en 1848 Francisco de Paula sólo habla de "varias posadas", para la década de 1850 a 1860 Magdalena de Miguel contabiliza diez grandes paradores en Bailén, en 1899 hay mención de la Posada El Sol y en las anua-

rios comerciales en el cambio de siglo se anunciaban la fonda de Agustín Moya, las posadas y mesones de la Viuda de Calzada, de Vicente (después Benito) Cossío, de los Herederos de Choza, la de Francisco (después Manuel) Gálvez, la de Francisco González, la de Silvestre González, la de José Montalvo, la de Pedro García, la de Pedro Soria y la de Zocueca Camino. Desde 1903 la posada *"del Carmen"* (Herederos de Choza), la *"del Sol"* (Benito Cossio), la de *"La Virgen"* (Silvestre González), la de *"San José"*(Fig. 1) (Manuel Gálvez) y *"Santa Gertrudis"* (Hermenegildo González) y como casas de huéspedes las de Concepción Fernández, Agustín Moya y Elvira Lendínez. Y en 1932 se publicitan las de Rafael López Orta y Francisco Márquez Pérez y el parador de Nicolás Rodríguez Chicano.

Fig. 1. Anuncio publicitario del Parador de San José. (Fuente: Programa Oficial de Fiestas de Bailén 1929)

El parador de Peñalver, en el portazgo (Portajo), no mencionado en las relaciones anteriores, era uno de los más visitados por los viajeros y del que hay más referencias concretas y aunque no está claro que la que adjuntamos se refiera a él:

> El parador de Bailén, como todos los anteriores, ocupaba la planta baja de un edificio, reinando en ella la sencillez más completa. Una sala cuadrilonga es la que servía de receptáculo a todos los viajeros que iban a reponer necesariamente sus fuerzas. Unos cuadros litografiados representaban la historia de Gonzalo de Córdoba, según la cantó el caballero Florián, y la mesa, siempre preparada, se hacía notar por los grandes ramos de flores que la adornaban y las alcarrazas de Andújar blancas y frescas que se hallaban en sus extremidades. *(El Periódico para Todos,* 15 febrero 1875).

La comida, según todos los comentarios, dejaba mucho que desear, aunque no más que la de otros mesones manchegos y andaluces: sopas de ajo, huevos pasados por agua, arroz, garbanzos, perdices escabechadas, pollo dorado *(*"más flaco que un tísico en último grado"*)* y recalentado en numerosas ocasiones a la vista de todos, y chocolate para desayunar; pero el más denostado era "la olla", definido por los viajeros extranjeros como "plato nacional": guiso compuesto de judías pintas o garbanzos, pedazos de salchichas, pan y verduras, condimentados con ajo, cebolla o chilis y sazonados con azafrán, vinagre y aceite.

Algunos de los viajeros hacen hincapié en que, a diferencia de otras posadas, en Bailén había que esperar y en que el servicio era poco esmerado. Dejamos de considerar algunas comentarios sobre la falta de mantequilla o el aceite de oliva porque sólo son achacables a las costumbres del lugar de origen del viajero en el que, posiblemente, se utilizaban grasas de origen animal.

5. Los cambios

Con el nacimiento y desarrollo de esta nueva actividad Bailén experimentó cambios, algunos de ellos importantes,

que modificaron su trazado viario y en su estructura económica, social y demográfica. Su estratégica situación y su capacidad de alojamiento le llevó a contar con casa de postas con 10 caballos, jefe de postas, 2 postillones y hospital de pobres transeúntes.

Es indudable que las primeras consecuencias, y posiblemente las más importantes, fueron las de la potenciación del comercio que generaban las actividades económicas ya desarrolladas en la localidad. No cabe duda de que los nuevos caminos facilitaron el comercio del aceite, de los útiles alfareros, de los plomos, de las sedas, y la entrada de los cereales, el vino y cuantos artículos consumía Bailén, cambios que están por ser valorados y a los que podemos aportar escasos datos. Posiblemente el más destacado sea el de la duplicación de la superficie plantada de olivar que entre 1826 y 1879 pasa de 4.000 a 8.000 hectáreas y la proliferación de molinos y fábricas de aceite que lo molturaban. Junto a ella la apertura económica y social de sus habitantes a las áreas de alrededor y, en tercer lugar, el que Bailén se convirtió en punto de referencia de comerciantes porque en él se concentraban las mercancías procedentes de muchos puntos de Andalucía y llegó a ser plaza que marcaba precios de referencia en el comercio de muchas de ellas.

A nivel urbano, desde los primeros años con la afluencia masiva de carruajes, animales de carga y viajeros a Bailén, el trazado callejero empezó a declararse poco adecuado; a Bailén se le define como un lugarón larguísimo por cuyo centro pasa el Camino Real de la carretera de Andalucía; por su parte, los maestros de postas de la carrera de Andalucía afirman en 1845 que el tránsito por los pueblos es de lo más malo, especialmente en las travesías de Tembleque, Santa Cruz de Mudela, Bailén y Andújar. La ubicación del parador de La Virgen, el más antiguo de los referenciados, en el centro de la población, y el tránsito obligado por las estrechas calles que en él confluyen, lo explican suficientemente. Desde muy pronto parte del tráfico se canalizó por la calle de Baeza en cuyo extremo oriental se bifurcaba hacia Madrid, por la calle de San José, y a Linares y Baeza, por la calle de Linares, librando a la angosta calle Real del engorroso cruce de dos vehículos que circularan en direcciones contrarias.

Hay que esperar a muy avanzado el siglo XIX para que se ejecute el primer plan conocido de reacondicionamiento del tráfico interior de Bailén. En 1877 se aprueba el Plan General de Carreteras del Estado que califica como de "primer orden" las que atraviesan Bailén y en 1879 se ordena la subasta del material necesario para ejecutar las obras de la "variante de Bailén". El nuevo tramo (Fig. 2), que solo afectaba al núcleo urbano, debía contornear el pueblo desde el extremo occidental de la calle del Santo hasta la unión de las actuales calles de Madrid y de Valdepeñas, junto al parador de Peñalver. En su lado sur escasamente había alguna construcción en el cruce con la carretera de Jaén, y un alfar, dos molinos y unas casillas en el resto (Matías de Haro, 1996, 294). Este nuevo trazado también liberaba a la calle Baeza de parte del trajín viajero. La inmediata consecuencia urbanística fue la aparición de la calle Sevilla que ya se incluye en el apéndice censal de Bailén de 1880 con la inscripción de 23 cabezas de familia, 12 de ellos inmigrados, pero no más de 20 domicilios. Esta realización

no sólo supuso el desplazamiento de todo o una parte del tráfico, sino también de su centro de gravedad desde la plaza de Los Naranjos a Cuatro Caminos donde pasó a ubicarse en el nuevo cruce con la carretera de Jaén; no así en el Portajo que siguió siendo punto de referencia en entradas y salidas.

Si por Bailén pasaba todo el tráfico postal de Madrid a Andalucía, por Real Decreto de 12 septiembre 1845, su administración de correos es declarada "Administración de Correos Interventora" junto a las de Madrid, Zaragoza, Burgos, Benavente, Trujillo, Écija y Tarancón y en su jurisdicción se incluían a los territorios de Granada, Málaga y Manzanares; además, como administración subalterna distribuía los envíos de Jaén, Baeza, Baena, Úbeda, Lucena, Andújar, Cabra, Montilla, Villa del Río, Torredonjimeno, Estepa, Aguilar, Puente Genil, Porcuna, Benamejí y Martos (Madoz, 1846). Pero esto sólo fue hasta que en septiembre de 1865 la administración principal de correos de Bailén se trasladó a Mengíbar por la terminación de la nueva línea del ferrocarril.

La actividad comercial de la localidad se multiplicó. Madoz ya menciona la existencia de 15 tiendas regularmente surtidas de géneros del país y de fuera y en 13 de ellas se venden también comestibles y en el anuario comercial de 1911 más de 100. Desde 1894 son de destacar, además, los servicios que se ofrecían como complemento de los viajes bajo epígrafes como alquiler de carruajes, coches de plaza, diligencias o transportes que tenían como responsables a Manuel Huertas, José Castro, Amador Peñalver y Fabián Barquero, Ramón Guerrero, Antonio Serrano, Francisco González y Eustaquio Martín.

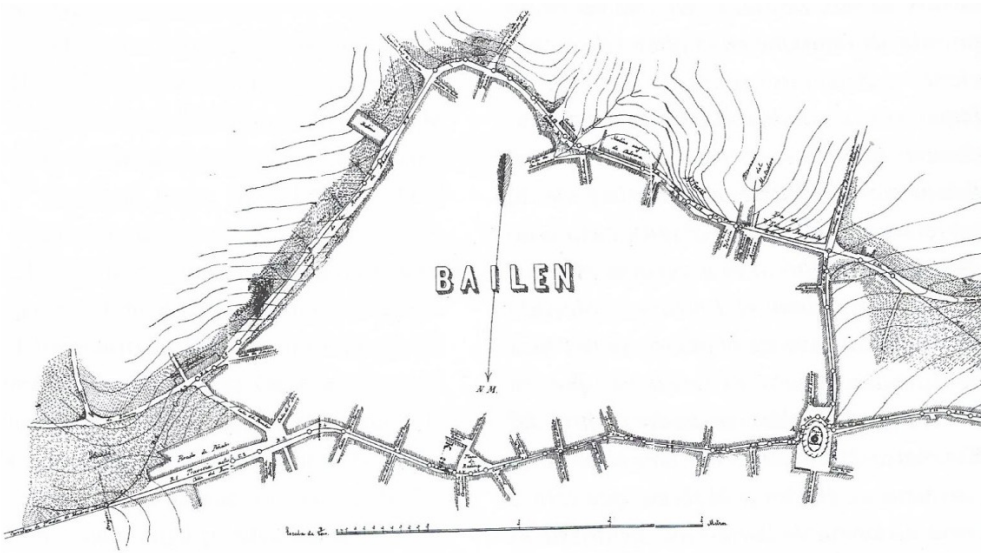

Fig. 2. Mapa de Bailén. (Fuente: Haro Comino 1996: 294)

6. El siglo XX

Con el cambio de siglo cuatro factores nuevos irrumpen con fuerza en la escena nacional que tienen repercusiones inmediatas en Bailén: el tráfico motorizado, el turismo, los planes de construcción de carreteras y la publicidad.

Desde finales de siglo entidades públicas y privadas, y entre ellas la Cámara Sindical de Ciclismo y Automovilismo y el Real Club Automovilístico de España (RACE), y más de 50 publicaciones periódicas se venían interesando por temas de viajes, deportivos, viarios, automovilísticos o del motor y algunos de ellos se convirtieron en auténticos grupos de presión que demandaron de los gobiernos actuaciones en materia viaria. En 1912 el RACE aporta al V Congreso Internacional de Turismo un estudio con el que intenta poner de manifiesto el mal estado de las carreteras españolas para los visitantes que lleguen del exterior y las ventajas económicas que la creciente actividad reportaría a la nación. De modo experimental traza una serie de circuitos (con criterios exclusivamente turísticos) de los que el que numera como tercero, iría desde Irún a Andalucía pasando por Madrid (y Bailén) y regresaría por Valencia y Barcelona. Para el RACE el costo total de la acción en todos los circuitos turísticos superaría los seis millones de pesetas (2,1 millones en el tramo Madrid-Sevilla). A su vez, los 3.000 movimientos anuales de turistas por los puestos fronterizos reportarían no menos de 13,5 millones de pesetas al año al erario español (*España. Automóvil y Aeronáutica,* núm. 22, 30 noviembre de 1912). Sin querer entrar en la rigurosidad y exactitud del estudio económico del RACE, sí interesa subrayar el interés que ya en esas fechas suscita la nueva actividad económica.

El Decreto Ley de 9 de febrero de 1926 (BOE del día 10), firmado por Rafael Benjumea, ministro de Fomento del gobierno de Primo de Rivera, establece el desarrollo del Circuito Nacional de Firmes Especiales; con el plan se pretendía fomentar el turismo nacional, mostrar a los visitantes la riqueza artística y monumental y las bellezas naturales del país, enlazar las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de gran valor histórico y artístico, una mayor seguridad en la circulación de vehículos, la supresión de pasos a nivel y mejora de las travesías, curvas y rasantes. Los recursos para conseguirlo serían aportados por el Estado (10 millones de pesetas al año), las diputaciones y los ayuntamientos afectados. Dentro de la sección sur se dibuja el itinerario primero que trascurría por Madrid, Bailén, Jaén, Granada, Motril, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla, Córdoba, Bailén, y se convertiría en el primer circuito de actuación en atención a la exposición Hispano-Americana de Sevilla (1929-1930) y la ejecución del primer tramo debía estar terminada en 5 años.

El plan de Benjumea se completa dos años más tarde con la creación de la Cámara Oficial Hostelera de España (R.D. 2 noviembre de 1928, BOE del día 8) a la que se le encomendaban la redacción de proyectos para el desarrollo del turismo en España. La Cámara podía explotar directamente establecimientos hoteleros, crear escuelas profesionales de la industria hostelera, podía administrar fundaciones o instalaciones relacionados con la actividad del hospedaje, perseguir su ejercicio clandestino, adquirir o construir edificios para la realización de sus fines sociales, inspeccionar todos los centros hoteleros y otras, y deposita sus competencias en delegaciones te-

rritoriales. La 7ª, radicada en Granada, agrupaba los territorios de Granada, Almería, Jaén, Málaga y norte de África.

El Plan no nacía de la casualidad sino de la necesidad: desde finales del siglo XIX los vehículos motorizados ya circulaban por los caminos españoles sobre firmes absolutamente inadecuados para sus desplazamientos, y si en 1905 la recién creada Dirección General de Tráfico ya había matriculado 268 vehículos motorizados, en el quinquenio de 1926 a 1930 matriculó 151.455, con lo que podemos calcular que en ese año más de 250.000 vehículos motorizados circulaban por los polvorientos caminos españoles y su número seguía en ascenso de manera vertiginosa (Tab. 1).

Pero más significativo que este dato es el del número de vehículos de transporte de mercancías matriculados que entre 1952 y 1964 se había multiplicado por 17,5.

El Plan tuvo escaso eco y más cortas realizaciones aunque la prensa se encargó de publicitarlo mucho antes de su aprobación y "Alrededor del Mundo" en 1927 (6 de agosto) se hacía eco de él con todos sus detalles.

Si una de las primeras realizaciones del Plan de Carreteras de 1928 fue la construcción del nuevo puente de Mengíbar en 1931, las de la Cámara Oficial Hostelera de España fue la del Albergue del Patronato Nacional de Turismo de Bailén (Fig. 3) inaugurado en 1932 y del que al año siguiente algunas publicaciones especializadas ya ofrecían sus servicios. En 1935 *Madrid Turístico y Monumental* (núm. 2, marzo) escribía acerca de los nuevos albergues de carretera como instrumentos "para fomento del turismo y conocimiento de la España rural":

> Construcciones adecuadas, emplazadas en lugares estratégicos de las

Periodo	Número total de vehículos matriculados	Media anual
1901-1905	268	54
1906-1910	3.685	737
1911-1915	7.794	1.559
1916-1920	20.029	4.006
1921-1925	81.023	16.205
1926-1930	151.455	30.291
1931-1935	91.600	18.320
1936-1939 (4 años)	24.110	6.027
1940-1944	37.083	7.417
1945-1949	42.419	8.484
1950-1954	97.930	19.586
1955-1959	687.518	137.504

Tab. 1. Número de vehículos matriculados en España en los quinquenios que se indican. (Fuente: García Rueda, M.I. Elaboración propia.)

carreteras españolas y donde el automovilista puede encontrar a cualquier hora del día o de la noche todos los elementos de confort que pueda requerir la persona más exigente. Instalación moderna y lujosa, habitaciones confortables con baño, ducha, agua corriente, garaje, excelente servicio de restaurante, teléfono, combustible y excelente servicio en caso de avería. Todos ellos son en su construcción y detalles exactamente iguales, rigiendo en todos idénticas tarifas. Capacidad de 8 habitaciones, 12 camas. Precios: habitación individual 12,5 pts., doble 20, desayuno 2,5, comida o cena 8, habitación de servidumbre 5, desayuno 1,5, comida o cena 5,5, garaje 5 pts.

En 1935 ya se habían inaugurado los albergues de Almazán, Aranda de Duero, Bailen, Benicarló, Manzanares y Quintanar de la Orden y cinco paradores, y proyectados los de Puebla de Sanabria, Antequera, Trieste, Motril y Lorca, y así hasta 42 más. Otras publicaciones de temas viajeros incluían como objetivos básicos del plan unir el territorio con las terminales nacionales de ferrocarril.

Los acontecimientos políticos que se sucedieron en España en los años siguientes detuvieron las realizaciones y hay que esperar a 1950 (Ley de 18 de diciembre de 1950) para que se apruebe el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas. El nuevo plan recuerda en su redacción al de Benjumea, aunque aparece mucho más difuminado. Expresiones como "mejora de la red" o "vemos acrecentar el tráfico de motor" y definición de las actuaciones en "superficies de rodadura", "capacidad de la carretera", "supresión de obstáculos", "señalización" u "obras auxiliares", de-

Fig. 3. El albergue de Bailén. (Fuente: https://paradoreando.com)

notan su ambigüedad. Su ejecución se encargó a la Jefatura de Obras Públicas que estableció como primera etapa de actuación el tramo de Madrid a Cádiz por Córdoba y Sevilla. En su periodo de vigencia, se construyó la segunda variante de Bailén: por Orden de 30 de noviembre de 1954 (BOE 6 diciembre) se "declara de urgencia la obra de la travesía exterior de Bailén (km 293 a 297)", de acuerdo con lo establecido en el Decreto de 24 de octubre de 1952. El albergue, ya dentro de la recién creada DGT (Dirección General de Turismo), se amplía a comienzos de la década de los años 50, aunque el decreto que lo aprobaba era de 1943, y en 1949 ya aparece publicitado en las rutas por Andalucía por la compañía Wagons-Lits//Cook. Con esta nueva realización se descarga el creciente tráfico de mercancías y turismos por la calle de Sevilla y El Moredal y comienza el declive de los establecimientos hoteleros en ellas establecidos.

Fig. 4. Anuncio publicitario del Hotel "Victoria". (Fuente: Programa Oficial de Fiestas de Bailén 1929)

Las respuestas a estas realizaciones, aún vagas y escasas, fueron muy altas e inmediatas en Bailén: al nuevo trazado viario por el Moredal y la apertura del "Albergue de Bailén" se sucedieron el cierre del hotel Victoria (Fig. 4) (en calle Hernán Cortés, esquina a Isaac Peral) y el Bar Madrid (en la antigua carretera de Madrid), la apertura de El Majuelo en el que había sido Parador de La Virgen, y en 1961 la construcción de un grupo escolar en el solar que ocupó el Mesón de Peñalver. Paralelo a este proceso, nuevos establecimientos hosteleros se fueron abriendo entre 1946 y 1973, en todos ellos, casi como por imitación de El Albergue, se ofrecían condiciones de alojamiento independientes e higiénicas (agua corriente en todas las habitaciones, ducha, cuarto de baño, teléfono, cocina esmerada, servicios para el automóvil, aire acondicionado). En 1972 los establecimientos hoteleros levantados en escasos años ya ofrecían 290 habitaciones y más de 430 plazas de alojamiento con excelente calidad. De los viejos mesones, solo el de San José pervivió unos años más porque fue adaptándose a las nuevas exigencias turísticas. No debemos dejar de anotar que algunas de estas nuevas realizaciones se hicieron con capitales foráneos.

El aumento del parque motorizado (Tab. 2), que en 1964 podía estar ya cerca de los dos millones de vehículos en toda España, obligó a la redacción de un nuevo plan. El Plan REDIA (Red Especial De Itinerarios Asfálticos 1967-1971), que sin ser el último de los que han modificado el esquema viario de Bailén, sí es el que más lo transformó. Como apéndice del Plan General de Carreteras de 1960 (Ley de 22 de diciembre), mejoró notablemente algunos de los trazados de la red viaria nacional, dio una mayor anchura a las carreteras y sus arcenes, es-

parció nuevos riegos asfálticos y mejoró la obsoleta y anticuada señalización. Las mejoras introducidas en la N-IV acortaron los tiempos de desplazamiento desde las ciudades más pobladas de sus alrededores (Madrid, Córdoba, Sevilla) hasta Bailén y lo convirtieron en punto central y de referencia de un intenso tráfico de turismos y mercancías.

La nueva variante, además, fue la oportunidad para disponer de un nuevo espacio edificable a sus lados donde pronto de levantaron instalaciones hoteleras, de aprovisionamiento, reparación, restauración y otras muchas, no sólo capaces para dar servicio a un elevado número de viajeros, son también para crear un auténtico polígono industrial. Con el tiempo la nueva variante se convirtió en la arteria económica de la población y las mejoras introducidas por el Plan fomentaron la expansión de las actividades tradicionales de Bailén, con atención especial a la fabricación y distribución de material de construcción, sin olvidar el protagonismo especial que adquirió la nueva ampliación del ya construido y conocido albergue de carretera.

En el interior de la población las viejas vías que atravesaban el pueblo quedaron para los tráficos interiores y los viejos mesones y posadas desaparecieron, se trasladaron a la variante o se adaptaron a las nuevas necesidades que el mismo pueblo generaba.

El último de los planes de carreteras que afectó a Bailén (Programa de autovías del Plan General de Carreteras de 1984-1993) duplicó la calzada en 1989, entró en servicio en 1992 y finalizó tres años más tarde con el tramo Bailen-Jaén Norte con él, Bailén y el albergue quedaron al margen del tráfico rodado. Esperemos que, como en proyectos anteriores, Bailén se acerque al nuevo trazado y éste vuelva a ser motivo de nuevas fuentes de riqueza.

año	turismos	autobuses	camiones	otros	total
1952	6.195	196	3.303	7.186	13.880
1953	7.437	521	3.837	9.766	21.561
1954	12.199	472	5.548	23.532	41.751
1955	17.923	558	7.065	42.082	67.628
1956	31.841	552	9.151	100.158	141.702
1957	25.155	552	7.932	132.476	166.115
1958	32.905	715	9.988	117.667	161.275
1959	40.014	744	12.672	99.973	153.403
1960	50.252	1.048	15.657	78.661	145.618
1961	69.126	1.046	27.559	122.524	220.255
1962	83.068	1.517	32.691	126.475	243.751
1963	91.195	2.004	42.321	114.249	249.769
1964	126.967	2.564	57.904	111.763	299.198

Tab. 2. Número de vehículos matriculados en España según categorías en los años que se indican. (Fuente: García Rueda, M.I. Elaboración propia.)

Bibliografía

Aguilar Pérez, A. (2016): La Real Renta de Correos: Organización e itinerarios. En: Martínez Lorente, G. y Navarro Moreno, P. Coordinadores: *XXI siglos de comunicación en España. Historia de Correos y Telégrafos,* pp.: 88-103.

Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración de España, sus colonias, Cuba, Puerto Rico y Filipinas , Estados Hispano-Americanos y Portugal. Editorial de Bailly-Bailliere e hijos. Madrid. Anual.

Anuario Regional descriptivo, informativo y seleccionado de la Industria, Comercio, Agricultura de la Región de Andalucía y Norte Español de África. Anuarios Regionales de España. Madrid, Anual.

Anuario-Riera. Guía práctica de industria y comercio de España. Centro de Propaganda Mercantil. Barcelona. Anual.

Bahamonde Magro. A. (2016): El Correo español durante el siglo XIX (1833-1931). En: Martínez Lorente, G. y Navarro Moreno, P. Coordinadores: *XXI siglos de comunicación en España. Historia de Correos y Telégrafos,* pp.: 120-137.

Réquiem por el parador. Bailen Diario (SF). https://www.bailendiario.com/requiem-por-el-parador.

Cantera Ortiz de Urbina, J. (1993): Escritores franceses del siglo XIX, viajeros por España. Color local y enriquecimiento léxico. *Revista de Filología Francesa, 4.* Editorial Complutense de Madrid.

Carrillo de Albornoz y Galdeño, J. (2011): *Los "Caminos Reales", origen de la red moderna de carreteras españolas , y su relación con los ingenieros militares.* http://www.ingenierosdelrey.com/articulos/caminos/caminos_reales.htm

Clarke, Anthony H. y Dadson Trevor J. (2012): *La España del siglo XIX vista por dos inglesas: Lady Holland y la novelista George Eliot (1802-1804 y 1867).* Instituto Fernando el Católico (CSIC). Zaragoza.

Corchado Soriano, M. (1963): Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses.*

Diago Hernando, M. y Ladero Quesada, M.A. (2009): Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. *En la España Medieval.* Vol. 32, pp. 347-382.

Diccionario geográfico de España. (1957): Ediciones del Movimiento, vol. 3, entrada Bailén.

Domínguez Rodríguez, R. (1989): Reflexiones sobre el "Plan General de Carreteras de Andalucía" y su posible incidencia en el área norte de la provincia de Jaén. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén.*

Domínguez Rodríguez, R. (1990): Descripciones de Antonio Ponz y Teófilo Gautier sobre Bailén. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén.*

Domínguez Rodríguez, R. (1991): Crónicas del siglo XV. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén.*

Domínguez Rodríguez, R. (1992): Relatos menores sobre otros viajeros del s. XVIII sobre Bailén. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén.*

Domínguez Rodríguez, R. Aceite, plomo, arcilla y élites sociales en Bailén. Notas sobre el cambio social y económico de un pueblo andaluz en el siglo XIX. (En prensa).

García Mercadal, J. (1972): *Viajes por España.* Madrid. A.E.

García Rueda, Mª Isabel . (S.F.). Primeros vehículos matriculados en España. https://dgt.es>images>notas-de-prensa.

Guerrero López, S. (2003): Carreteras, turismo y arquitectura moderna: los albergues de automovilistas del Patronato Nacional de Turismo (1929-1946). En: *Actas IV Congreso fundación DOCOMOMO Ibérico*, pp. 69-73.

Hamer-Flores, A. y Pérez Fernández, F.J. (2019): Reformas y mejoras en el servicio de Postas entre Madrid y Cádiz: el caso de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. *Stud.his., Hª. Mod.,* 41, nº1, pp. 379-405.

Haro Comino, M. de (1996): *Bailén. Relatos*. Bailén.

Jurado Sánchez, J. (1991): La carretera Madrid-Cádiz y la repoblación itineraria del siglo XVIII. En: Sena, G. y Avilés, M.: *Nuevas poblaciones en la España Moderna. Seminario de Estudios Carolinenses,* UNED.

Linares Lucena F.A. (2014): *Un viaje cartográfico y documental al Bailén antiguo.* Bailén.

López Pérez, M. (1985): El bandolerismo en la provincia de Jaén. Aproximación para su estudio. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses,* nº 121, pp.: 36-74.

Madoz, P. (1846): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar.* Tomo III, entraba Bailén. Madrid.

Manuel Martínez, M. de (1991): Bailén en la segunda mitad del siglo XIX. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén.*

Paula Mellado, F. de (1848): *Guía del viagero en España.* Madrid.

Ponz, A. *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella.* Edición de L. Monserrat S.L. Madrid, 1972.

Puche Castillejo, J.L. (2009): Bailén en los libros de viajes del siglo XIX. Primera parte. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén,* pp. 148-150.

Puche Castillejo, J.L. (2010): Bailén en los libros de viajes del siglo XIX. Segunda parte. *Programa Oficial de Fiestas de Bailén,* pp. 148-150.

Rodríguez Molina, J. (1985): El puerto del Muradal. Permeabilidad entre Castilla-La Mancha y Andalucía. *I Congreso de Historia de Castilla-La Mancha.* Ciudad Real.

Rodríguez Pérez, M.J. y Ceresuela Puche, A. (2015): Albergues de carreteras de Carlos Arniches y Martín Domínguez. Un patrimonio que hay que conservar. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. *Panorama/revistaPH.* nº 8, pp. 20-22.

Roll Grande, M. (2013): Ventas y caminos en el entorno de Despeñaperros: vertiente Norte de Sierra Morena. En: López Cordero, J.A. (Coord.) *I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería.*

Rossi Cabrera, A. (2017): *La influencia de las vías de comunicación terrestre en Bailén y su relación con la trama urbana.* TFM. Universidad de Jaén.

Uriol Salcedo, J.I. (1985): Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI. *Revista de Obras Públicas.* Julio, pp. 553-563.

Valladares Reguero, A. (2002): *La provincia de Jaén en los libros de viajes: reseña bibliográfica y antología de textos.* Universidad de Jaén.

Valverde y Álvarez, E. (1886): *Nueva guía del viajero en España y Portugal.* Madrid.

Villanueva, Lucía (2023): La España de los viajeros anglosajones. *Bibliografía: Boletín SGE nº 46. Océano Pacífico.*

Villar Lijarcio, J.J. (2014): *La villa de Bailén durante el siglo XVIII.*

Villar Lijarcio, J.J. (2017): La villa de Bailén y su castillo medieval en 1839. *Locvber,* vol.1, pp. 24-47.