

CARRETERA de 3.^o ORDEN
de GRANADA a la
de LAUJÁR a ÓRGIVA
por el ~~...~~
CAMINO de los NEVEROS
PASANDO PRÓXIMO AL
PICACHO de VELETA

La carretera



Sierra Nevada



Folleto descriptivo del proyecto de carretera que
:- alcanza a mayor altura en Europa :-

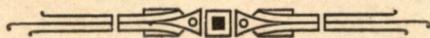


Lo editó la Excm. Diputación Provincial de Granada en Agosto de 1916.



Tip. de EL DEFENSOR
: DE GRANADA. - 1916 :

La carretera de Sierra Nevada

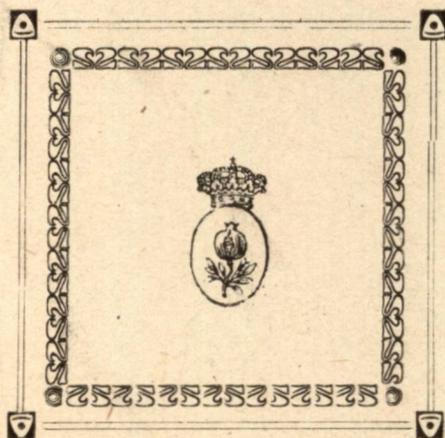


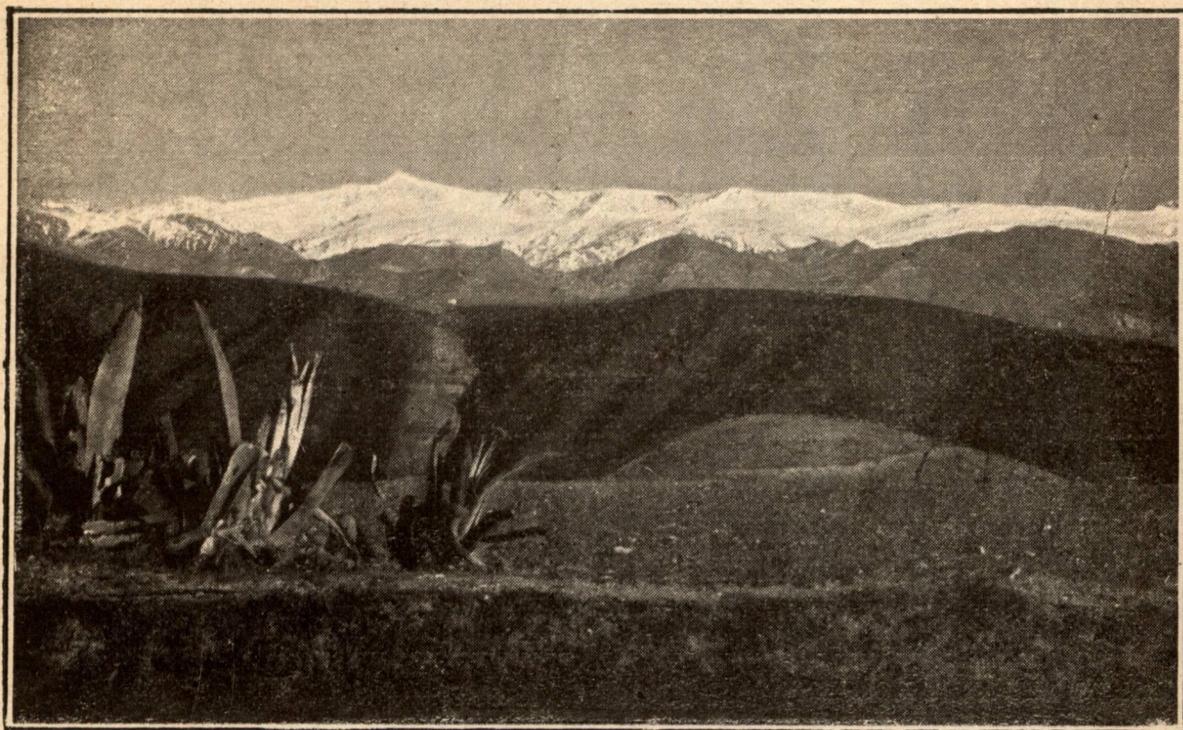
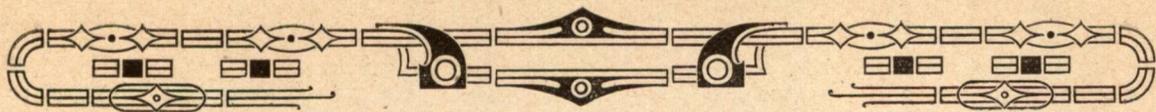
Folleto descriptivo del proyecto de carretera
:: que alcanza a mayor altura en Europa ::



Lo editó la Excm. Diputación Provincial

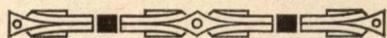
de Granada en Agosto de 1916.





Vista general de Sierra Nevada.

A modo de saludo



DIVULGACIÓN de un trabajo español, cristalización de una idea granadina, este folleto que edita la Diputación de Granada, con cuya presidencia me honro, no tiene más objeto que poner de relieve ante todos una iniciativa feliz en vísperas de realización.

Mostró la guerra, con cruelísimas lecciones, que a veces ciérranse las fronteras y deben los pueblos vivir sin esperanzas de la ajena ayuda; señalaron cruentas batallas la necesidad imperiosa de fomentar las comunicaciones y, no sé si como esperanza o como peligro, se anuncia que en breve, en el alborear de la paz, la nación que no desarrolle sus nativas riquezas, la nación que no sepa vivir con propia vida, corre riesgos gravísimos en su libertad o en su fuerza.

Todos, pues, debemos pensar en cuales son los medios de que para desarrollarnos disponemos; todos debemos acudir para exponer ante la patria atención cuales son nuestras ilusiones, nuestras iniciativas y nosotros

los granadinos, a quienes dió Sierra Nevadá abrigo y defensa, los que admiramos sus blancos picachos y bebimos el agua de sus puros ventisqueros, nosotros los que sabemos que sin necesidad de acudir a extranjeros sanatorios podemos ofrecer la salud al enfermo, el descanso al agotado, la tranquilidad al triste y la salud al herido, orgullosos presentamos como blasones de nuestro solar heráldico los picos de nuestra Sierra que un proyecto tiende hoy a hacer franqueables.

No me toca a mí explicar las ventajas del plan ni las excelencias del proyecto y fuera inútil alabar el trabajo que ya por sí sólo se abona y hoy que, ante la paz que hay que esperar que sea próxima y duradera, pensamos en lo mucho que aun nos queda que hacer por nuestra pobre España, en patriótica emulación, todos unidos bajo la misma sagrada enseña, busquemos lo que beneficiando a la región sea más útil y más gloriosa para reanudar la vieja historia de nuestra patria.

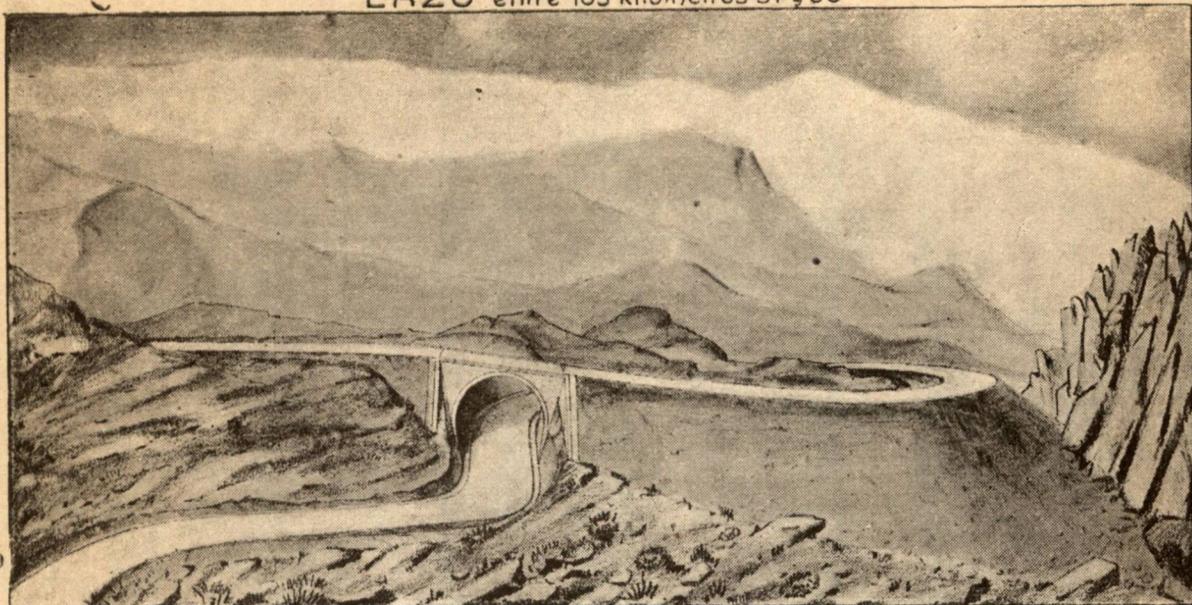
Por eso publicamos este folleto explicativo de un proyecto oficial y por eso con nuestro saludo pedimos a todos apoyo para nuestra iniciativa, como se lo ofrecemos para cuanto contribuya al mayor esplendor de nuestro patrio suelo.

S. Oliveras.

Presidente de la Excma. Diputación provincial.



LAZO entre los kilómetros 37 y 38



El proyecto de la carretera



La razón

Si amores paternales truecan en esencia de nuestra esencia aquello en que tomamos parte, es el fruto de nuestro espíritu, tan hijo nuestro, que orgullosos lo queríamos sin defecto ni falta, e inspirando a todos el afecto que a nosotros nos inspira; quien con tenue visual señaló entre riscos la línea que representa paz y progreso; quien tendió entre los peñascales, sobre los barrancos, a través de las divisorias el camino que hoy del pensamiento y mañana de los hechos domina la naturaleza y hermana los pueblos; quien sobre el papel fué con su estudio resolviendo problemas y asegurando futuras realidades, cree al hijo de su trabajo tan perfecto y necesario, que aspira a que por todos sea reconocida su perfección y estimada su necesidad.

Cuando tras la ruda labor del día, en solitario campamento se recuerda entre visiones de pasadas comodidades que, según dice Eça de Queiros por la pluma de Fadrique Méndez, es la soledad quien devuelve al hombre la sensibilidad primitiva que la civilización embrota; cuando se piensa con

Maeterlinck que es el silencio quien prueba el temple de las almas; cuando en la noche callada se recuerda la vieja liturgia de la naturaleza que recomiendan gnósticos panteistas y neo-platónicos, se siente el afán de hacer a todos practicables las altas cimas que a Dios acercan, las que la higiene recomienda y la filosofía aconseja, las cumbres que en el suelo hispano, con el rico manto del mar a sus plantas, se llaman el pico de Teide o las alturas de Sierra Nevada.

En ambas he soñado y he sentido, y hoy que se inicia el camino para hacer franqueable la primera, te pido, lector mi amigo, un poco de atención para este escrito, un mucho de entusiasmo por la idea y un todo de empeño para que algún día por tí y por mí, por Granada y por España, pueda el proyecto ser obra y el ensueño realidad.

No es idea de comerciantes ni agiotistas; no es vía que en números de esos tantos por ciento que hacen sonreír al especulador en su despacho; es camino de poetas, es senda de místicos, es esperanza de enfermos, es ilusión de españoles que aspiran a mostrar que si España dejó la tizona de sus glorias aún le quedó el plantel de sus artistas y el vivero de sus ensueños en cada uno de los repliegues que forman el museo de nuestras ricas bellezas regionales.

El terreno

Subir desde Granada al Veleta, es por providencial acaso, ir siguiendo a la inversa la marcha de los tiempos. En la eterna evolución que constituye la vida, quedan en la tierra manchones que vieron edades pasadas, en las que aún no existía la historia, y como mudos testigos de aquellas vidas en las piedras han quedado la huella de sus habitantes; por ella conocen los geólogos sus secretos y saben que tal colina fué fondo de un mar y tal barranco cumbre antes de que la ira de un Dios, con un movimiento de su mano, cambiara en cataclismo horrendo la faz de las cosas; y en el lento subir desde Granada empezamos hollando el terreno, en el que los hombres solventaron sus primeras diferencias con hachas de piedra y flechas de espinas, cuando la era de los diluvios daba albos a la civilización presente y un comienzo al libro de nuestra historia.

Mientras el Genil y sus afluentes acumulaban los materiales que hoy constituyen las bases de la Alhambra y de los cerros limítrofes, los hombres se iban dando cuenta de su origen divino, y acaso sobre alguna de las piedras que hoy asoman empotradas en los taludes meditó el filósofo primitivo, soñó el poeta o descansó el guerrero que reflexión, poesía

y violencia forman desde su origen la corona de las mentidas glorias humanas.

Después, por los Contaderos hollamos lo que fué fondo del mar mioceno; las conchas, las espinas fosilizadas aún cantan en las piedras los recuerdos de los misteriosos fondos submarinos y mientras en lo que entonces fueron tierras el mastodonte, el caballo primitivo y el mono reinaban bajo la gigantesca flora terciaria, vieron las piedras de los Contaderos jugar el nautilus y colorear el caracol marino.

Después, en el Dornajo, nos hallamos más lejos aun en la escala de los tiempos; sus rocas sintieron alborear la vida cuando incipiente solo en los moluscos existía y fondo también de misteriosos mares, quién sabe qué divinos secretos guardan las rocas bajo su sarmentosa faz toda cubierta de arrugas.

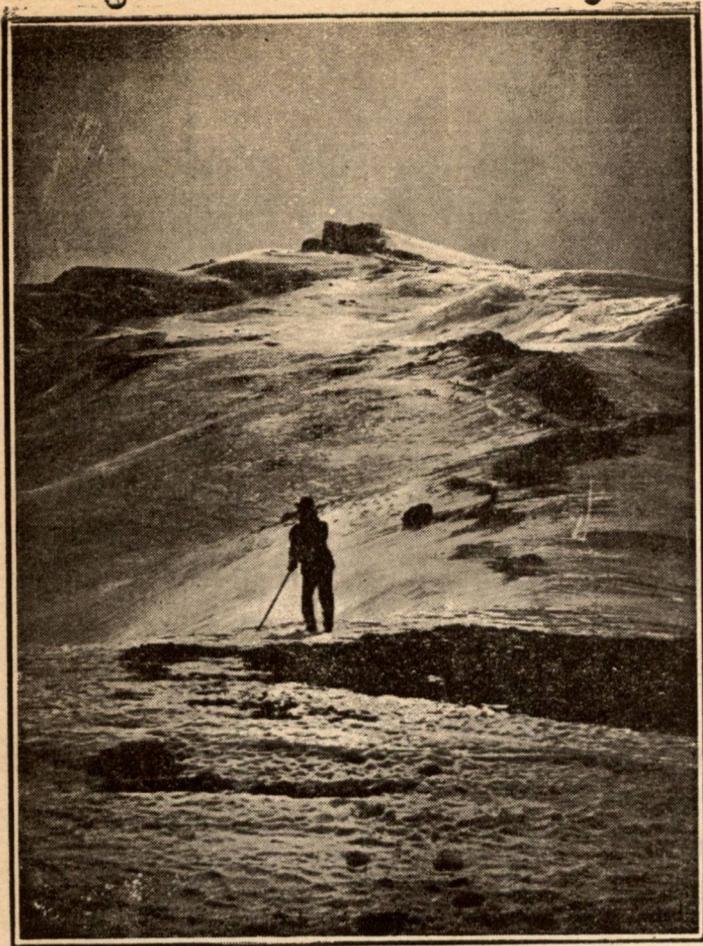
Y ya desde los Peñones de San Francisco entramos con místico temor en los más arcaicos terrenos; aquellas descompuestas rocas oyeron la palabra de Dios cuando sonó sobre las aguas, nada vivía, nada les era superior cuando recibieron el encargo de dar su cimiento al mundo; testigos mudos de los primeros días de la creación ellas sintieron el hálito de Jehová o de Brahma y por ello aun las nieves las acarician con su blancura, aun llega hasta ellas el albo manto que desde el misterio las envía el Creador de los mundos.

La Cima.

Sobre la cumbre ¡qué hermoso asiento para el trono del Señor de Cranada! Al Norte, las onduladas llanuras que formaron los señoríos de Guadix y Baza; al Este, la Sierra, el desgarron de los Corrales, el Mulhacen, la Alcazaba, la nieve que blanca brilla y la roca que entre grises Velazqueños se difuma; al Sur las cortadas sierras, los escarpes, los pueblos que lejanos blanquean, la vega del Guadalfeo que habla de laboriosidad y riqueza; Motril, el Mediterráneo y entre las brumas de la lejanía, Africa que nos recuerda nuestro origen y nuestra cuna y que se nos pierde en el horizonte como perdida quedó para nosotros en la historia, pese a la ilusión de Cisneros y pese al testamento de su reina, sobre cuya tumba alzamos una Catedral para que no pudiera levantarse a reclamarnos el cumplimiento de la obligación de que nos hizo albaceas.

El punto culminante de nuestra península es Sierra Nevada, como el punto culminante de nuestra historia fué cuando el pendón de la con-

El Veleta en invierno



quista oreó sobre la torre de la Vela, que Granada debió ser nuestro centro si desde el Pirineo al Atlas, con una sola bandera, hubiéramos sabido cubrir las dos costas de ese estrecho, que siendo tan español eleva para nuestra vergüenza el nombre solo de una posesión inglesa.

Pero para qué hablar de pasadas tristezas; en el agosto silencio de la cumbre se oyen la voz de los cielos, la cristalina armonía de las esferas y para el que siente, cualquier cumbre es el Sinaí de donde se vuelve con la faz que resplandece.

La carretera

Tendió la primer iniciativa a que la vía pasara por Güéjar Sierra para seguir a Guadix, con un ramal a la cumbre; pero en vista de lo largo del trazado se aceptó el propuesto por el ingeniero don Antonio Rico, siguiendo el camino de los Neveros, vía lógica para subir al Picacho y que ahorrando distancia y reduciendo el presupuesto haría factible la realización.

Incluída la carretera en el plan de 5 de Agosto de 1914, las gestiones del duque de San Pedro, y sobre todo las de don Natalio Rivas, llevaron a la orden de estudio que aparece con fecha 15 de Abril de 1915, redactándose un presupuesto para realizarlo, que llegó a pesetas 27.559'22 por las dificultades que presentan los trozos más elevados.

El 22 de Julio de 1914, en caravana excursionista salieron de La Pulga el jefe don Modesto España y los ingenieros Moreno Agrela, Moreno Martínez, Santa-Cruz y Rico; ni a tí ni a mí, lector, nos interesa el derroche

de ciencia que oyeron pacientes, los pausados mulos, curvas, rasantes, obras, etc.; se desmenuzaron y aceptaron y acordado quedó que el ingeniero don Julio Moreno estudiara desde Granada al cerrazón del Purche; yo desde este punto hasta franquear la divisoria y don Antonio Rico la bajada a Pampanéira, y desde ese día y sin interrupción comenzaron los trabajos de campo, siguiéndose en el gabinete hasta dar cima al proyecto de que te hablo.

El trazado

Arranca la línea sutil que hoy señala la carretera de la Avenida de Cervantes, por el camino de Huétor, y por la izquierda de éste vá en demanda del camino de los Neveros, alcanzándolo por el barranco de los Rebites; sigue este último camino, sorteando las dificultades de los Contaderos, que obligan a las pendientes mayores del trazado, que llegan en este sitio al nueve por ciento, y serpenteando para asomar curiosa sobre el Monachil o mirar el Genil en su lecho de guijas, entra por el Purche, sigue por Cuesta Colorada y descansa con un tramo horizontal para entrar en el collado de las Víboras.

Esta primera parte, dividida en tres trozos, constituye el proyecto que pudiera llamarle normal; desde allí comienza lo especial, lo extraordinario, lo que no pudieron resolver los formularios oficiales y fué preciso demandar a la iniciativa de los ingenieros; allí comienza la verdadera carretera de montañas, que llega a 3.100 metros de altura, elevándose orgullosa por encima de las alpinas, escalando lo que no alcanza ninguna otra europea.

En el collado de las Víboras comienza la penosa subida por los trancos del Dornajo; la línea torciéndose ante el esfuerzo, doblándose sobre los peñascales, sube pausada con pendientes del 7 por 100 y radios mínimos de 25 metros y doblando, para divisar San Jerónimo, escapa sobre la ladera contraria y marcha desembarazada de obstáculos a tomar la cumbre en el collado de la Sabinilla; luego, dominada a la izquierda por los gigantes Peñones de San Francisco, mirando abajo los Prados del Aire, ciñéndose amorosa a las inflexiones de la ladera, vuelve a retorcerse en el nudo que se forma al final de los Peñones y junto a la Mojonera, para tropezar en el barranco de Cauchiles y tener que revolverse hasta hallar sitio en que el paso le sea factible. Lástima y grande es que en esta parte

Los Peñones de San Francisco



no fuera sustituible este trazado por otro que, pasando por los albergues de San Francisco, les hicieran accesibles al turista. Dicen que los barrancos Seco y de los Tejos, requieren obras grandes que no se hallan

en el otro lado, que los Albergues quedan bajos para tomarlos con la traza, que la ladera es más escarpada por esta vertiente y que en resumen esta solución encarecería el trazado y por la dura ley de la economía quedase la línea ideal viendo los risueños Prados del Aire en vez de admirar el nacimiento del San Juan.

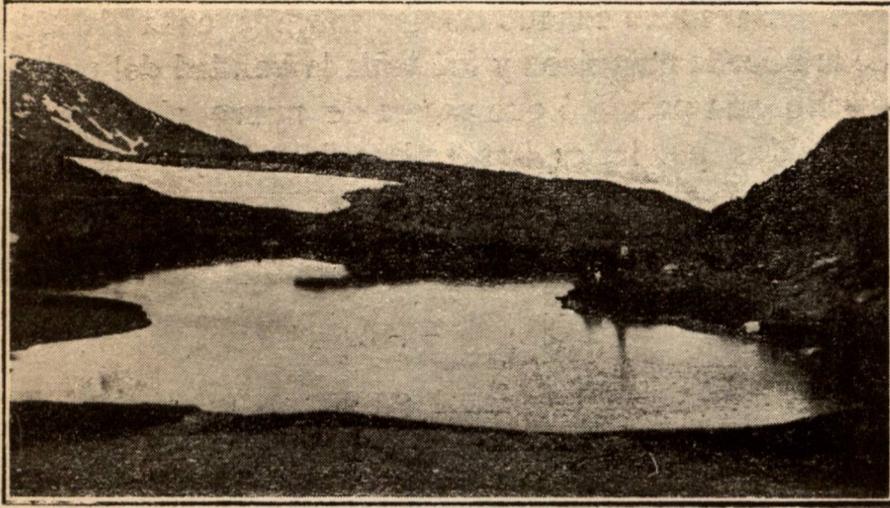
Acaso para el poeta sea esto un beneficio; la blanca y cuidada línea de la carretera no pudo nunca convenir a Pegaso, y más recogidos, más ocultos los albergues, tienen al inmarcesible encanto de lo divino que no ha osado profanar la ciencia rastrera del hombre.

Cruzado el barranco de Cauchiles, avanza la línea con precaución; cada paso es una emboscada, que puede ocultarse bajo el blanco manto de los ventisqueros; en cada sitio puede la nieve alzar una barrera que detenga el paso y así doblándose en su continuo subir, tan cerrado halla el camino, al pasar sobre las fuentes del Dilar, que embistiendo contra un raspón, lo cruza en túnel, asoma, contempla la laguna de las Yeguas que entre nieves verdea con los tranquilos tonos de las aguas puras y volviéndose en círculo completo cruza sobre el túnel que antes trazara y sorteando riscos y ventisqueros torna de nuevo a la ladera, mira abajo la laguna y victoriosa se entierra otra vez para cruzar la divisoria a 3.100 metros sobre el nivel del mar y reaparecer cuatrocientos metros más lejos saludando en la lejanía a la blanca tierra africana.

Acumúlense en la otra vertiente las dificultades; los colosales amontonamientos de nieves piden obras que los desagüen, los lagunillos del Veleta ríen en sus verdes cristales y suave, muy suave, va la línea bajando hacia el pie de Mulhacen para saludarlo en su base y huir serpen-

teando monte a bajo a contar la buena nueva de su redención a las alegres vegas de Capiléira, a Bubi6n y a Pampanéira, después de cruzar el río Veleta y el Mulhacen y huir de los escarpes del río Naute, origen del

La Laguna de las Yeguas



colosal desgarron que se llamabarranco de Poqueira.

Después llegamos a a unión con la carretera de Laujar a Orgiva y en el punto en que se cortan esas dos líneas ideales que señalan las tra-

zas, el banderín rojo y blanco, esa enseña del trabajo y del progreso, paciente espera que España recuerde que es hora ya de tremolarlo, no sobre los riscos ni sobre las malezas, no en el papel y en el gabinete, sino sobre la realidad de las obras terminadas, siquiera por demostrar que en esta etapa de luchas cruentas supimos dominar los riscos de nuestro suelo y la constante enemiga de nuestro descuido nacional.

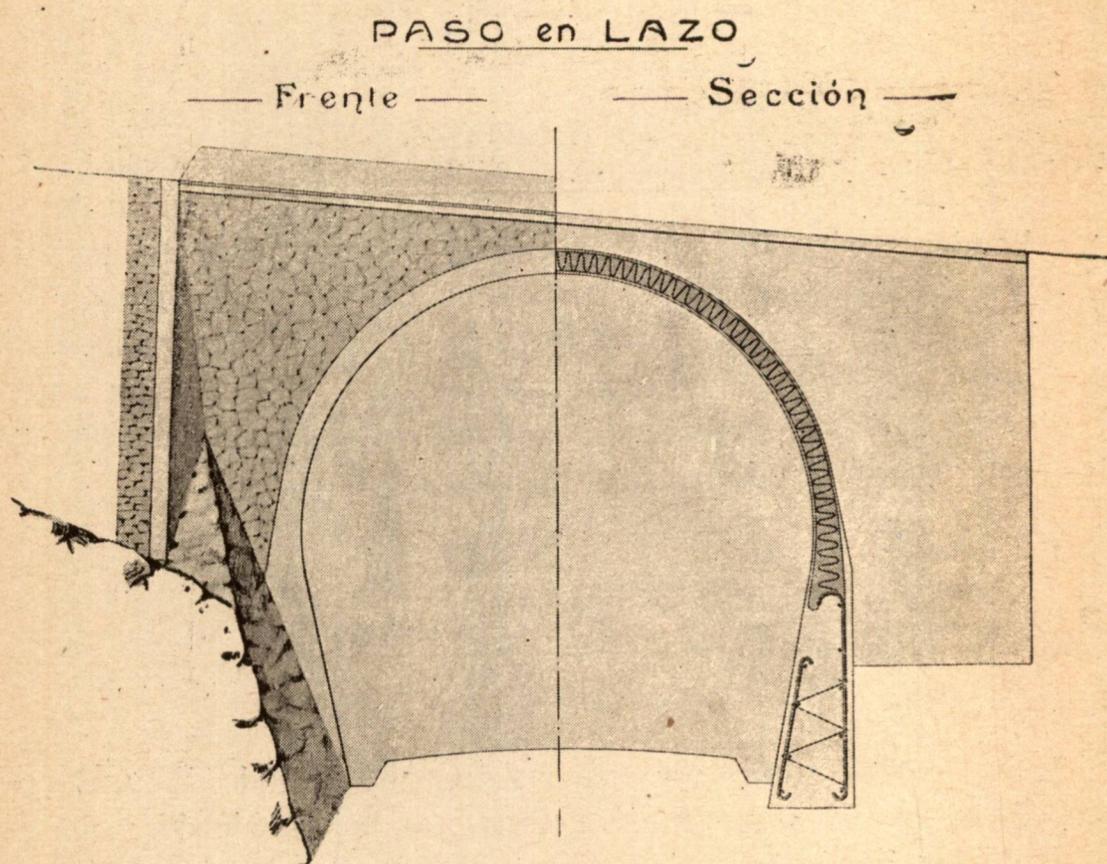
Los proyectos

Desde el collado de las Víboras hasta Capiléira, todo lo proyectado difiere de los modelos corrientes en carreteras; bajo la nieve los morteros de cal resisten dificilmente y los muros se proyectan de mampostería en seco y las atarjeas y alcantarillas se sustituyen por tubos de hormigón armado, que siguiendo la inclinación del cauce recogen las aguas, las nieves y los arrastres; para economizar los transportes se han reducido los espesores y así un tubo de tres metros de diámetro que puede resistir hasta cinco metros de altura de terraplén, no tiene sino quince centímetros de espesor, aumentando su resistencia unas espiras de acero que lo convierten en lo que los constructores llaman hormigón zunchado.

No es este material tan conocido que pueda sin precauciones proponerse; no se conocen trabajos en que se aplicara a bóvedas y para garantías de los intrincados cálculos en el papel, ha construido la jefatura tubos

análogos de cinco centímetros de espesor y cincuenta de luz sobre los cuales ha hecho pasar el rodillo delantero de una apisonadora de diecinueve toneladas.

De estas pruebas se dedujeron curiosas enseñanzas; rompióse el primer tubo, que expresamente se hizo con insuficiencia de hierros, no cuando el rodillo insistía en la clave sino cuando obraba sobre la cuña de tierra que a los lados de la bóveda empujaba y fué tanta la bondad del material que, deformado y roto, aún permitió que pasara de nuevo el rodillo sin que sus pedazos, unidos por las espiras, se hundieran bajo la mole que los trituraba.



Los otros tubos permitieron el paso sin rotura.

Los ventisqueros de la cumbre se salvan con tramos rectos de cemento armado de diez metros de luz y cinco metros de ancho con dos vigas y tableros volados, constituyendo un tipo único que se adapta a las necesidades de cada caso.

El túnel de la cumbre se ha supuesto que se taladrará a máquina, debiendo perforarse en dos campañas, pues es preciso contar que no habrá más de cuatro meses de trabajo útil. Durante el invierno será preciso dejar allí la maquinaria por lo costoso de su transporte.

Las casillas

Complemento y muy importante de la vía son las casillas albergues, asilo de caminantes en el invierno, hostel de los trabajadores en el estío, y siempre esperanza y caridad entre la muelle amenaza de la nieve.

Constan de dos pisos con escaleras exteriores, que permitan el acceso aun cuando la nieve cubra el suelo; en el bajo, robustos muros resisten las cargas heladas y el superior lo constituye una bóveda esquifada ojival; el arco apuntado asegura el albergue contra las inclemencias; la laja pizarrosa es excelente dovela y bajo su forma de vieja capilla medioeval no hay riesgos de que la nieve hunda, ni de que la ventisca destroce; los bajos en invierno son almacén enterrado, en verano vivienda de los obreros eventuales y en el alto existe habitación para dos peones camineros y cuarto refugio para el personal inspector o para el perdido caminante.

Los que trabajaron

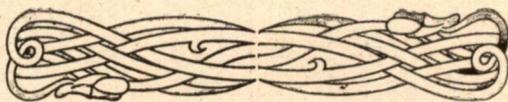
El Corral del Veleta



Fuera de los ingenieros, que al firmar su trabajo pueden solicitar la sanción merecida, existen los anónimos colaboradores de cuya oscura misión apenas queda en el proyecto huella. La carpata que lo realza es un apunte sobrio y entonado del artista don Enrique Cachazo; la paciente interpretación de los modelos nuevos después de proyectados, se debe a la labor de benedictino del ayudante D. José Puche y colaborando con su trabajo y sus entusiasmos, además de los indicados, los ayudantes Barbero y Derqui y los sobrestantes Loizaga, Ruiz Pozo, Casero, González, Suárez y López.

Y esto es lector lo que contarte puedo de esta línea sutil en la que muchos hombres de buena voluntad consumieron su trabajo y sus energías; ya pronto los 70 kilómetros de carretera formarán con sus proyectos un montón de papel en los archivos del Ministerio. ¿Se hará la obra? De tí, lector, depende; dicen viejas prácticas ocultistas que el pensamiento lleva en sí el germen de todas las fuerzas; piensa tú en esta obra con empeño, no creas que es inútil porque acaso no te tocan sus beneficios; quiere con entusiasmo, esfuérzate en pensar que en este trabajo y otros similares está acaso el resurgir de nuestras viejas glorias españolas; fué el espíritu quien siempre movió nuestro brazo o empujó nuestro corazón y acaso, si al pensar en esto que conviene a una región que tal vez está muy alejada de la tuya, recuerda sus necesidades y ves la manera de satisfacerlas, acude con empeño a exponer tus iniciativas, lucha, trabaja, desea y no olvides como dice el Desterrado que «sólo el espíritu es quien pone en las espadas luz de inteligencia y la inteligencia temple de espadas».

Juan José Santa Cruz.





A MODO DE EPÍLOGO

«A tal aire tal sangre y a tal sangre
tal salud.»

RAMAZZINI.

La construcción de una carretera que una fácil y cómodamente a Granada con la «Montaña del Sol y de la Nieve» de los árabes, es empresa digna del mayor elogio, cuya realización ha de tener merecida resonancia y el nombre de España será pronunciado con más frecuencia en el extranjero.

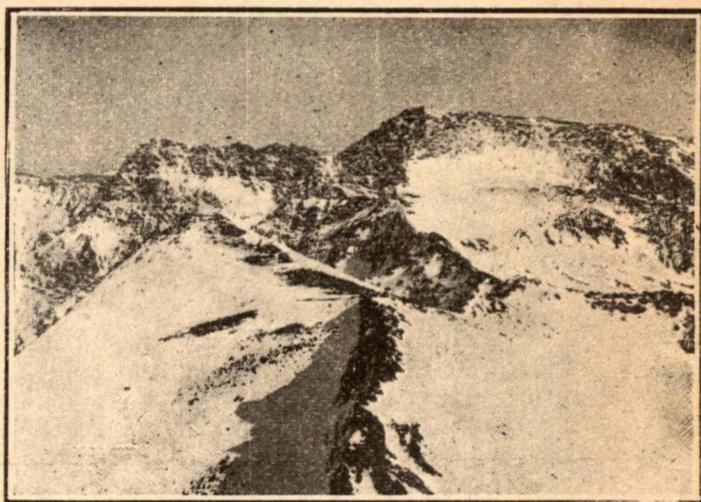
Para emprender el viaje a las alturas de esta pintoresca Sierra y disfrutar de los encantos que Dios quiso concederle, cambiada por completo la situación y forma de sus rocas en relación a la que en tiempos muy atrás ofrecieran, veo en mis sueños llegar ya el turista, ya el alpinista que se ejercitará con satisfacción al trepar sobre los torcales de Vacares, ya el soñador amante del arte en cualquiera de sus manifestaciones, poeta, pintor, músico o escultor, ya el deportista que dejará marcadas en la blanca nieve las huellas de sus *skis*, ya el hombre de ciencia que busca en sus preguntas a la Naturaleza datos conque saciar su sed de conocimientos o riqueza de los minerales, ya el que sufre el cansancio a consecuencia de la vida ruidosa, agitada y activa de las grandes ciudades, cuyo estado de *surmenage* ha podido ser aumentado por el abuso de los placeres, y tiene la fundada esperanza de encontrar su anterior robustez, ya el valetudinario de cuerpo o de espíritu (que de este último también se enferma cuando el armazón que le sirve de sostén se desquicia o desnivela) seguro de que en la serrana vida encontrará el remedio, ya por último el verdadero enfermo que solicita de la placidez del lugar, de su grandioso panorama, de la altitud conveniente, del exceso de luz, de la pureza de la atmósfera y de lo inmaculado de sus cristalinas aguas, medios con que hacer frente a su deterioro orgánico, a su pobreza de sangre o a su predisposición a la tuberculosis.

Todos los higienistas reconocen que los climas fríos, sobre todo

durante el invierno, dan un escaso contingente de enfermedades, que la luz intensa dificulta el desarrollo de los gérmenes patógenos y que el aire de las alturas de nuestra sierra podemos considerarlo biológicamente puro, y estas buenas cualidades de las que pueden disfrutar sin peligro la mayor parte de los individuos sanos y con las que seguramente se curarán muchos enfermos, no pueden emplearse en determinados estados patológicos que serían agravados probablemente por la falta brusca de presión atmosférica. Que no pretendan aprovechar las propiedades salutíferas de las alturas los tuberculosos avanzados, los que hayan padecido hemoptisis, los cardiacos, caquéticos y arterioescleróticos, ni los muy jóvenes o muy viejos.

El Mulhacen y la Alcazaba

(Vistos desde el Veleta).



Gago decía que un *quid divinum* regía las inexplicables cualidades de ciertos medios físicos, y puesto que los médicos apreciamos los efectos beneficiosos del cambio de localidad, nos veremos obligados a enviar allí muchos de nuestros enfermos, aunque no tengamos que recurrir para explicarnos las curaciones a la radiactividad de unas aguas medicinales, y esta apreciación resulta reforzada por la opinión del Dr. Pesset, quien decía que el simple cambio de aire y de agua realiza maravillosas curaciones que parece se fraguan en el misterio.

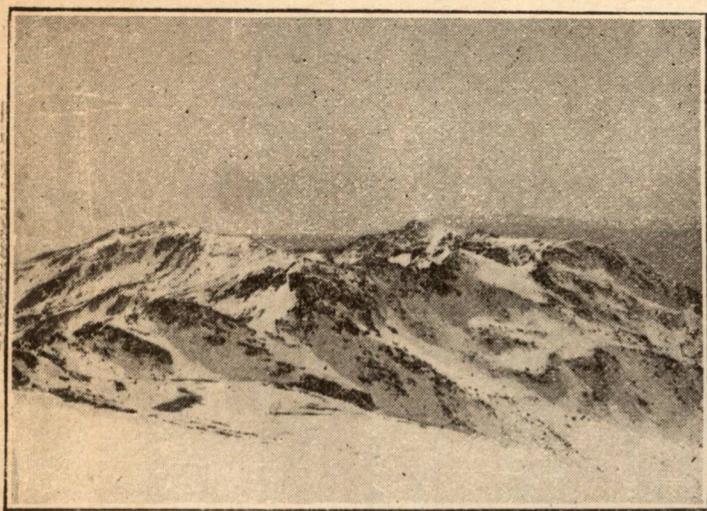
Los que pretendan escalar las alturas vecinas no deben olvidar que las ascensiones bruscas no son bien toleradas por todas las personas y no debe servirles de ejemplo que imitar el saber que las ascensiones al Mont-Blanch a 4.810 metros de altura, se miran hoy como una empresa vulgar, dado el gran número de alpinistas que lo escalan anualmente, lo que ha dado lugar a algún accidente serio por falta de precauciones de adaptación. El mal de montañas impidió a Augusto de Sayve la ascensión al Etna, a 3.113 metros, mientras que pudieron hacerla sus acompañantes sin experimentar accidente alguno; este mismo inconveniente impidió también a Kupffer y a sus acompañantes coronar las cimas del Elbrus, a 5.620, mientras que uno de los guías consiguió escalar las cumbres donde estuvo Prometeo encadenado por Júpiter hasta que fué libertado por Hércules. No todo el que vaya a Sierra Nevada pretenderá llegar a las

alturas del Mulhacen, del Veleta o de la Alcazaba, a 3.482, 3.428 y 3.412 metros respectivamente, en cuyas regiones son frecuentes los dolores de cabeza las hemorragias nasales y las dificultades respiratorias.

El verdadero mal de montañas, el que se presenta con un cuadro de síntomas alarmantes, vértigos, dolor intenso de cabeza, hemorragias por la nariz, zumbidos de oídos, aceleración en los latidos del corazón, fatiga respiratoria, embotamiento de la sensibilidad y de la inteligencia y un abatimiento indefinible, no se observa en nuestras alturas; no recuerdo, a

La Cresta del Cerro del Caballo

(Vista desde el Veleta)



pesar de lo frecuentes que son las excursiones a Sierra Nevada, que haya ocurrido hasta ahora ningún accidente desgraciado, salvo las ligeras molestias que antes apunté y que desaparecen espontáneamente.

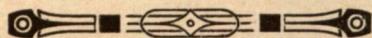
Como remedios profilácticos se recomiendan evitar el frío y suspender la ascensión haciendo paradas o descansos con

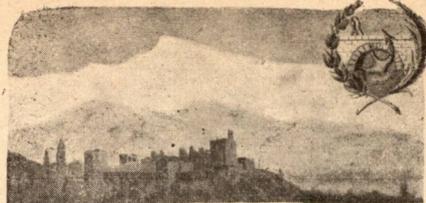
el fin de adaptarse al medio lentamente; y estas medidas, convenientes a los habitantes de los pueblos de relativa altura, son necesarias a los que viven en las costas habituados, como están, a la máxima presión atmosférica. Los aparatos de oxígeno comprimido no habrán de tener aplicación en nuestras alturas, ya que la experiencia enseña que el mal de montañas, con toda su intensidad, no se ha presentado en ninguno de nuestros excursionistas y este dato de observación tiene más valor que todas las opiniones científicas por muy dignas que sean de tener en cuenta.

Realícese, pues, la construcción de la ansiada carretera para honra y prosperidad de Granada, para beneficio de enfermos y para mayor satisfacción del médico que cura a éstos sin drogas ni brevajes, utilizando solo aquellos elementos físicos que nos brinda la naturaleza en la Montaña del Sol y de la Nieve.

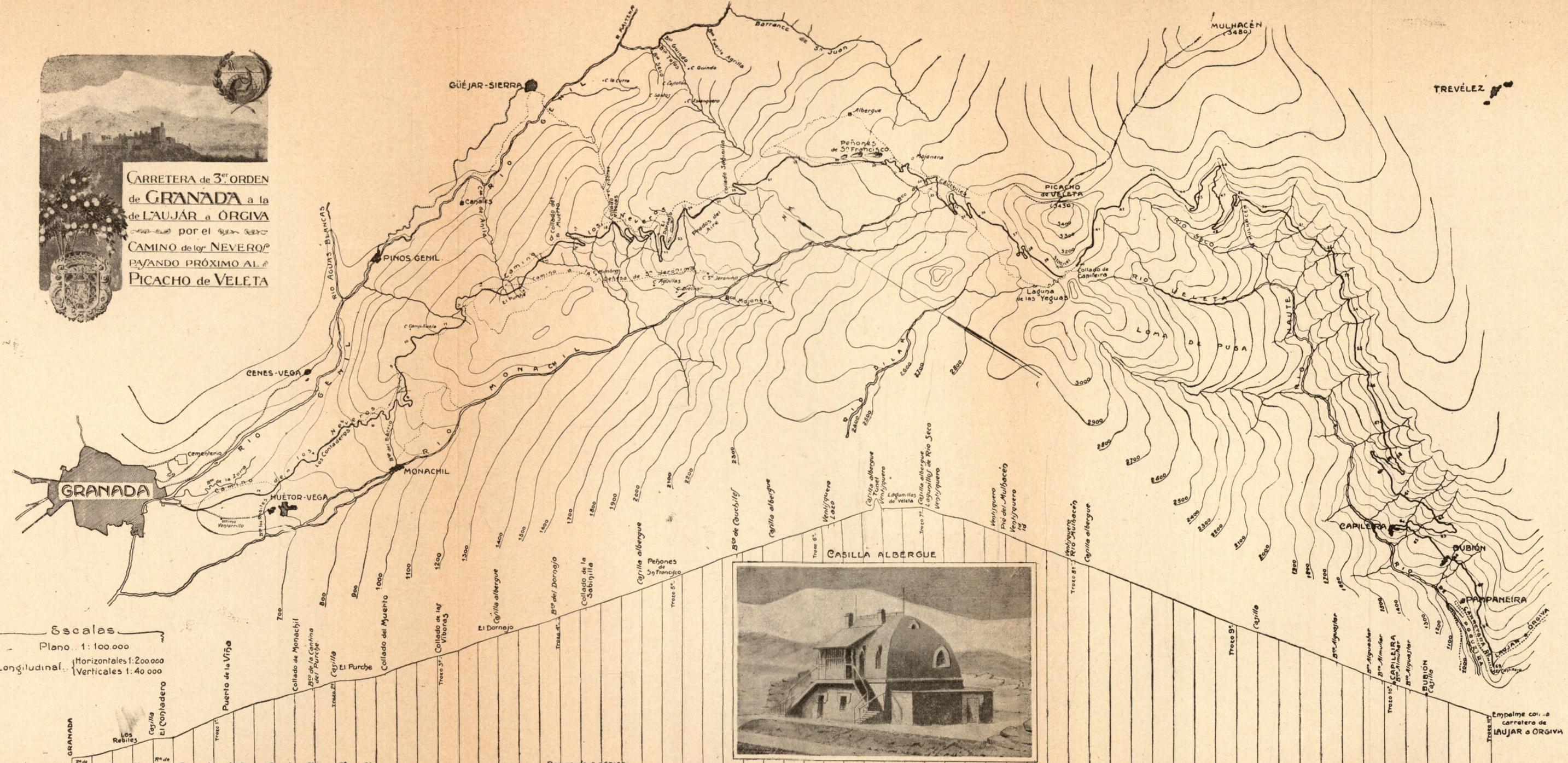
J. Simancas.

De la Real Academia de Medicina.

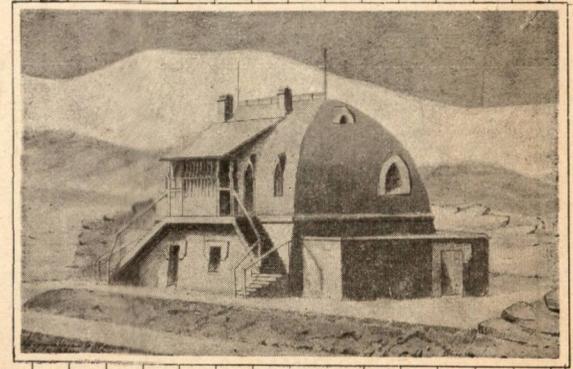
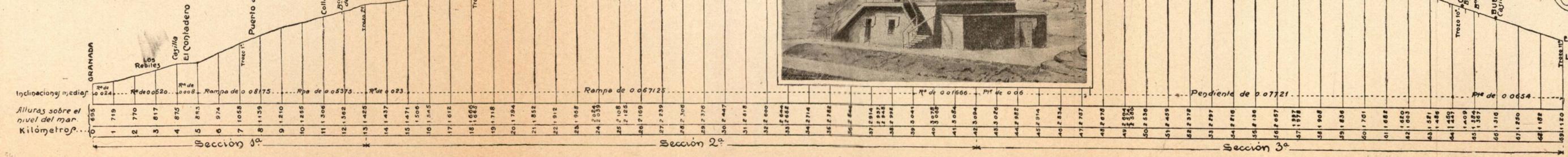




CARRETERA de 3.^o ORDEN
de GRANADA a la
de LAUJAR a ÓRGIVA
por el CAMINO de los NEVEROS
PASANDO PRÓXIMO AL
PICACHO de VELETA



Escalas
Plano: 1:100.000
Longitudinal: Horizontales 1:200.000
Verticales 1:40.000



Kilómetro	Elevación (m)	Inclinación (medida)
0	695	R ^a de 0,024
1	719	R ^a de 0,020
2	770	R ^a de 0,008
3	817	Rampa de 0,0875
4	875	R ^a de 0,0575
5	883	R ^a de 0,023
6	974	Rampa de 0,067125
7	1068	R ^a de 0,0666
8	1139	P ^{te} de 0,06
9	1210	Pendiente de 0,0721
10	1285	P ^{te} de 0,0654
11	1306	
12	1382	
13	1425	
14	1437	
15	1471	
16	1506	
17	1545	
18	1612	
19	1665	
20	1718	
21	1794	
22	1832	
23	1912	
24	1968	
25	2055	
26	2108	
27	2169	
28	2239	
29	2306	
30	2370	
31	2447	
32	2500	
33	2564	
34	2622	
35	2714	
36	2782	
37	2844	
38	2914	
39	2997	
40	3072	
41	3156	
42	3204	
43	3276	
44	3382	
45	3514	
46	3634	
47	3707	
48	3778	
49	3854	
50	3936	
51	4019	
52	4102	
53	4187	
54	4274	
55	4362	
56	4451	
57	4541	
58	4632	
59	4724	
60	4816	
61	4909	
62	5002	
63	5096	
64	5190	
65	5284	
66	5378	
67	5472	
68	5566	
69	5660	

