

HORIZONTE

 **GARNATA**

EDITORIAL

RENOVABLES EN
GRANADA

TRIBUNA

LEXIT Y GRANADEXIT

PERISCOPIO

ARTE VS
VANDALISMO

EL DESASTRE DE LA
HERRADURA EN 1562

REGNUM

UN OASIS TROPICAL EN
GRANADA

TRANVÍAS DE GRANADA

120° ANIVERSARIO

2024 #17



REVISTA REGIONALISTA DE GRANADA



¿Renovables ?
¡Así no!
Aquí lo que hay que
renovar es la clase
política
no ni ná

120º ANIVERSARIO DE LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA

Como un tema desenfadado y emotivo que a todos nos llega, decidimos en HG dedicar la sección de Historia de este número a la conmemoración del aniversario, el centésimo vigésimo, de su inauguración.

Obra pendiente

Cierto que se trata de un asunto que da para mucho. Se han escrito dilatados artículos periodísticos e históricos, así como partes enteras de libros de ensayo no ficción dedicados a la historia granadina en los que se ha abordado su aparición, continuidad y desaparición -algo menos al anecdótico-, pero no una monografía plena que aborde y cubra los antecedentes, prolegómenos, génesis, existencia y fin de los tranvías eléctricos de Granada. Acaso, Miscelánea de Granada -escrito en el año 1995 y que posteriores reediciones fueron ampliando tenga vocación de ello, pero pretensión de ello, pero sin llegar a serlo. A Miscelánea habría que sumar otras obras parciales propias como La ciudad perdida o colaboraciones más o menos extensas en IDEAL y otros distintos medios-. Esa obra definitiva como tienen otras ciudades españolas, Madrid, Zaragoza, Bilbao, por ejemplo, está pendiente para nuestra ciudad.

El primer viaje de un tranvía eléctrico por Granada tuvo lugar el día 7 de julio de 1904 a las 2,30 de la madrugada, hora en que se efectuó la prueba inicial de la primera de las líneas granadinas, que sería inaugurada definitivamente en las primeras horas de la tarde de ese mismo día por el Gobernador Civil. Casi 70 años exactos más tarde (en febrero de 1974), Granada despidió indolente el último tranvía.

Su regreso

Desde antes de su desaparición surgieron voces pidiendo su mantenimiento o, después, su vuelta. Los poderes del momento se emplearon a fondo

para impedirlo. Se movieron por intereses espurios que en alguna de esas obras citadas se abordan. Posteriormente, la tenacidad y el convencimiento de su bonanza hizo que la movilización ciudadana encabezada por Granada Histórica y Cultural, la asociación de Amigos de los Tranvías de Granada y del Tranvía de Sierra Nevada, y la plataforma Vía Libre al Tranvía, consiguieran tras una labor de concienciación, que los tranvías, ahora en versión Metro Ligero de Superficie, regresaran a Granada en septiembre de 2021. Con un éxito insospechado para sus detractores, porque alcanzó los 10 millones de viajeros en su primer año de existencia, hoy se extiende por dis-

el convencimiento de su bonanza hizo que la movilización ciudadana regresaran a Granada en septiembre de 2021

tintas localidades -que ya dispusieron de él en el pasado- y está previsto -esperemos que se haga adecuadamente- por otros recorridos ciudadanos, recuperándose así en buena medida la antigua red de tranvías eléctricos de Granada que nunca debió desaparecer.

El Tranvía de la Sierra

Queda pendiente el Tranvía de Sierra Nevada, sobre el que algo se está avanzando para su vuelta. El año que viene celebraremos el centenario de su inauguración. Seguiremos reivindicándolo. Será un momento óptimo y adecuado. Disfruten pues con este pequeño reportaje sobre los tranvías que en HG le ofrecemos para seguir concienciando sobre nuestra particular historia ●

LAS RENOVABLES Y GRANADA

JUAN J. ALONSO

DE HG

La implantación de instalaciones y plantas generadoras de energía renovable en determinados espacios del territorio de Granada, como la Vega, plantea ahora un debate enconado porque nuestra provincia y nuestra ciudad vuelve a ser utilizada como comodín autonómico.

Las energías renovables, a menudo promovidas como la solución definitiva para el cambio climático, presentan varios problemas significativos que a menudo se pasan por alto. La intermitencia es uno de los mayores desafíos; la energía solar y eólica dependen de condiciones meteorológicas impredecibles, lo que hace que su producción sea inconsistente y requiera sistemas de almacenamiento costosos y aún ineficientes. La

hacer de Granada el suministrador de energía barata de Europa a base de la instalación de megaplantas de placas fotovoltaicas y parques eólicos

fabricación de paneles solares y turbinas eólicas no es tan ecológica como se publicita. Estos procesos consumen grandes cantidades de recursos minerales y generan residuos tóxicos. Además, la infraestructura necesaria para estas tecnologías ocupa grandes extensiones de tierra, afectando negativamente a los ecosistemas locales. Así, las



energías renovables, aunque prometedoras, aún enfrentan serias limitaciones y no son la panacea ambiental que algunos sugieren.

Esa necesidad de ocupar grandes extensiones de tierra, no justifica que destrocen el medio ambiente, lo vuelvan improductivo (al utilizar terrenos cultivados: 14.000 Ha entre cultivos de secano, olivares, frutales, etc. en la provincia de Granada, según la publicación “Colonialismo energético” -1-) lo degraden y rompan su continuidad espacial, provoquen caídas masivas de poblaciones

de aves y mamíferos, empeoren la despoblación y nos conviertan en colonia energética, además de destruir hermosos y únicos paisajes con afectación a las actividades turísticas ¿Es que no hay territorios baldíos e improductivos con malos suelos donde no se genera ni de lejos semejante estropicio?

Otro aspecto a considerar es la catalogación de Utilidad Pública a los terrenos objeto de las renovables, con lo cual se favorece el camino para su instalación.

¿Cómo es posible que se haya designado de Utilidad Pública a los terrenos de Santa Fe para proceder a su expropiación, para instalar una planta fotovoltaica de una extensión de más de 200 campos de fútbol? Eso en plena Vega granadina, igual que en otras zonas del Altiplano.

problema es que este tipo de energía vende, porque se le coloca sin discusión alguna la etiqueta de ser “verde”, cuando verdaderamente se trata de un ángel exterminador de todo cuanto le rodea. Sin embargo, a sabiendas de ello su instalación se ha decidido aquí en Granada, ¿qué mejor que la ya menoscabada y deteriorada provincia nuestra que calla y aguanta todo cuando se le eche? ¿Por qué Granada siempre calla y lo acepta todo? Pensamos que ha llegado el momento de reaccionar ante este asunto y evitar que se instalen de modo indiscriminado, troceando proyectos para que pasen los filtros legales, estas megaplantas renovables que más pronto que tarde acabarán con nuestro futuro y que, de instalarse, será de gran dificultad su reversión al estado original.

¿Es que no hay territorios baldíos e improductivos con malos suelos donde no se genera ni de lejos semejante estropicio?

Como si Granada ya no tuviera bastante con llevar abandonada por más de cuatro décadas por la autonomía andaluza, se pretende ahora por el insolidario poder juntero, hacer de Granada el suministrador de energía barata de Europa a base de la instalación de megaplantas de placas fotovoltaicas y parques eólicos, con el que se destruiría nuestro territorio de otro modo, ahora en nombre de un falso ecologismo y el discurso del cambio climático.

Estas iniciativas poco beneficio traerán para el conjunto de la sociedad granadina. El

Sería muy indigno quedarse cruzados de brazos. Hemos de actuar de altavoces y amplificadores, junto a las asociaciones y plataformas que actualmente ya realizan múltiples acciones para reconducir tamaño despropósito que, de realizarse todos los proyectos existentes, Granada podría producir el triple de la energía que consume●

-1- Libro “Colonialismo energético. Territorios de sacrificio para la transición energética corporativa en España” Josefa Sánchez Contreras y Alberto Matarán Ruiz



ORGULLO DE BANDERAS EN BALCONES

**CONOCE TU BANDERA: TE
CONTAMOS SU ORIGEN E
HISTORIA EN HG.**



EN PORTADA

3 120 ANIVERSARIO DE LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA

OPINIÓN

4 LAS RENOVABLES Y GRANADA

Con el pretexto de la modernidad y la ecología, aditado con la creación de puestos de trabajo Granada puede convertirse en la “pila de Europa”

10 LEXIT Y GRANADEXIT

La senda abierta por León en el autonomismo pone a Granada frente al espejo. Un ser o no ser...

12 ARTE VERSUS VANDALISMO

Un artículo bellissimo sobre creaciones que se debaten entre el arte y la gamberrada. Interesante y atractivo.

18 EL DESASTRE DE LA HERRADURA EN

1562

24 EL ÁRBOL DE LOS FAROLILLOS EMBELLECE Y REFRESCA GRANADA

28 PRÓXIMO NÚMERO: GRANADINOS CATALANES EN LA GUERRA DE LOS SEGADORES

EN PRIMERA PERSONA

30 ENTREVISTA: JUAN SEGOVIA

Poeta. Ilusionado por el vértigo de la pasión creativa.

36 EL AGUA EN GRANADA

Entre todas las granadinas, quizá por su espectacularidad, destacamos la de Carlos Buigas en el Triunfo. Una creación muy del gusto de los años 60.



Historia

38 TRANVÍAS

120 años se han cumplido de la inauguración de este “moderno” sistema de transporte en nuestra ciudad. Nostalgia y futuro se entrelazan en las calles y la historia de Granada.

40 LAS PRIMERAS INICIATIVAS

43 SETENTA AÑOS DE TRANVÍAS

48 EL ÚLTIMO TRANVÍA

52 EL VIZCONDE DE ESCORIAZA

REGNUM

58 UN OASIS TROPICAL EN GRANADA

un descenso de vértigo sumido en la naturaleza. Un paraje singular y desconocido de la geografía granadina que nos da a conocer Juan Ignacio Escribano.

LEXIT Y GRANADEXIT

LEÓN HA VOTADO A FAVOR DE CONVERTIRSE EN UNA AUTONOMÍA INDEPENDIENTE, SEPARÁNDOSE DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN. ESTE MOVIMIENTO BUSCA RECONOCER LA IDENTIDAD LEONESA Y MEJORAR LA GESTIÓN REGIONAL. LA VOTACIÓN REFLEJA UN CRECIENTE SENTIMIENTO AUTONOMISTA, PERO AÚN REQUIERE LA APROBACIÓN DEL GOBIERNO ESPAÑOL PARA AVANZAR.

PILAR BENSUSAN

CATEDRÁTICO DE ADMINISTRATIVO



Ahora que la Diputación de León ha votado "Sí" a una autonomía propia para la Región Leonesa, con el apoyo del PSOE leonés -el placet de

Puente y Víctor Torres, e incluso del PP leonés si fuera una autonomía uniprovincial-, es de justicia y coherencia que dichos partidos defiendan idéntica moción en la Diputación y Ayuntamientos de Granada, porque quien aboga por la

creación de la Comunidad Autónoma (CCAA) número 18 en León, debería pedir la número 19 para el milenario Reino de Granada, siendo ya hora de que se aborde también el problema de nuestra región y dado que ambas regiones comparten

idénticos problemas territoriales:

1.- Diferencia sangrante entre territorios dentro de la misma CCAA, por la recentralización feroz y la postergación que padecen en unas autonomías del tamaño de Portugal.

2.- Castilla y León y Andalucía son CCAA fallidas, en su extensión, gestión centralizadora-postergadora y distintas identidades, ya que en muchos territorios de estas mega-autonomías no hay sentimiento alguno de pertenencia a la CCAA en la que, por caprichosos intereses políticos, se les incluyó.

3.- El modelo territorial autonómico de España, sin tradición alguna en nuestra Historia, ha demostrado ser fallido y obsoleto, y las diferencias entre sus territorios cada vez se agrandan más.

¿Tienen Cantabria, Asturias,

La Rioja, Madrid o Murcia más entidad regional histórica que los Reinos históricos de Granada y León? Éstos son los dos únicos reinos del escudo de España que no tienen CCAA propia, y si hay una región con mayor historia de autonomía propia, esa es Granada.

Tras +43 años de fracaso de Andalucía, es de justicia histórica, jurídica y social que Granada tenga su propia autonomía que saque a nuestro agraviado territorio de la postergación y la alevosa usurpación institucional que padece, y PSOE y PP no pueden contradecirse entre su postura en León y en Granada,

A muchos que defienden el inconstitucional referéndum catalán no les gusta que la Constitución Española permita la creación de nuevas CCAA, ver artículos 143 y 144, y, por más que manipulen la Senten-

cia del Tribunal Constitucional 100/1984, ésta señala con absoluta claridad su viabilidad cuando se trate de provincias “con entidad regional histórica”.

Quiénes normalizan a los independentistas ¿pueden cuestionar mil años de Historia del Reino de Granada y nuestro derecho a una CCAA?

La fuerza de la verdad jurídica e histórica amparan a Granada y León para conseguir sus propias CCAA. Quienes defendemos autonomías constitucionales no somos independentistas, y quienes pactan con independentistas no tienen legitimidad para acallar un sentimiento con el que no han podido +43 años de sumisión a unas autonomías equivocadas.

Lexit, sí y Granadexit también●





ARTE VERSUS VANDALISMO

Mural de Vittorio Valente en Nápoles. Foto de Associazione Tramandars

NI TODO EL GRAFITI ES ARTE, NI TODO ES VANDALISMO. DE ESTA TENSIÓN ENTRE EL DERECHO A LA EXPRESIÓN DEL ARTISTA Y LA NECESIDAD DE CONSERVAR EL PATRIMONIO PARA LEGARLO A NUESTROS DESCENDIENTES, DEBERÍAN NACER INICIATIVAS PÚBLICAS DE PROMOCIÓN DEL ARTE URBANO EN ESPACIOS INDICADOS, QUE SALVAGUARDEN LOS MONUMENTOS Y LOS BARRIOS HISTÓRICOS.

REDACCIÓN HG

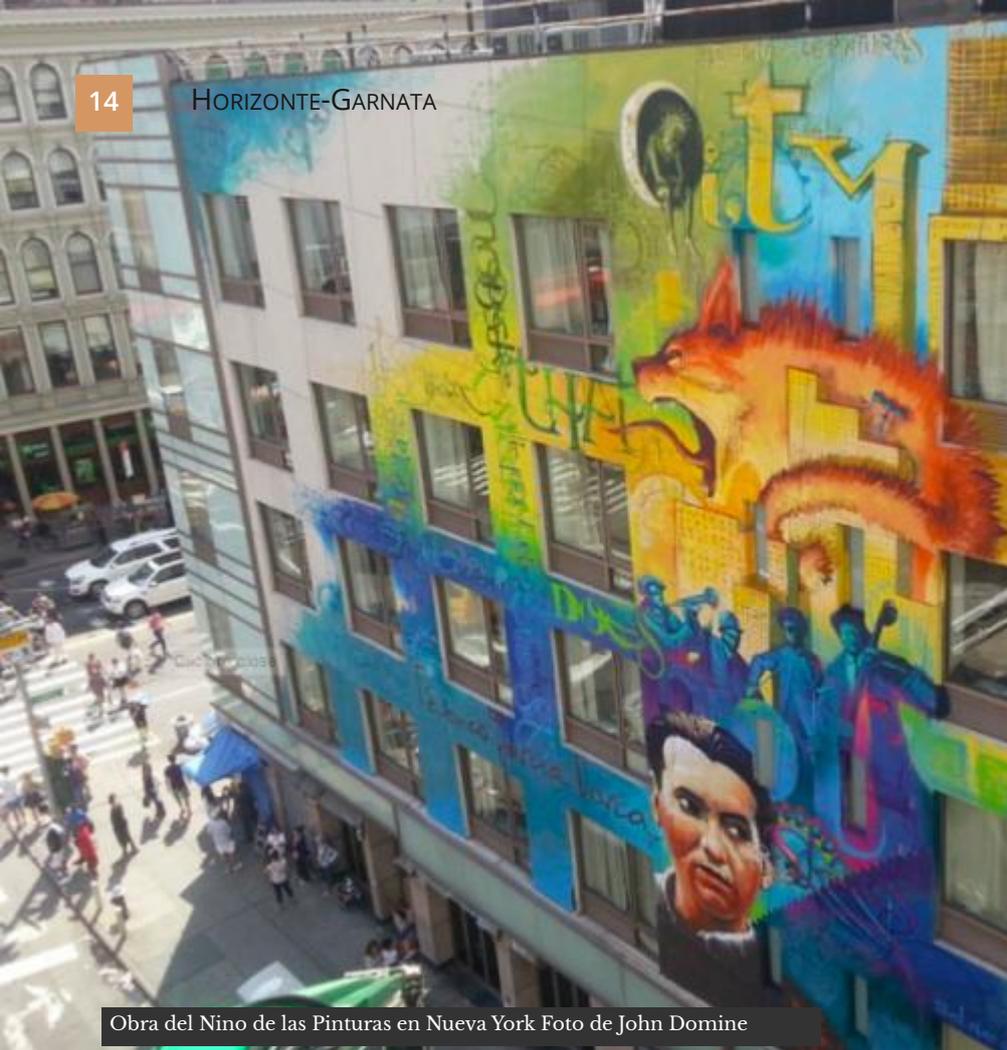


Dice la Real Academia Española que un ‘graffiti’ (del italiano “graffiti”) es “una firma, texto o composición pictórica realizados generalmente sin autorización en lugares públicos, sobre una pared u otra superficie resistente”. Su origen está en el ‘graffito’ (del italiano “graffito”), el “escrito o dibujo hecho a mano por los antiguos en los monumentos”.

Existe constancia de dicha actividad desde la más remota Antigüedad. Las paredes de Pompeya no son el único ejemplo. Este mundo de artistas ca-



Camino de Ronda puente de la estación. Foto HG



Obra del Niño de las Pinturas en Nueva York Foto de John Domine

llejeros ha inspirado películas, documentales, libros de arte, incluso novelas, como la de Arturo Pérez Reverte “El francotirador paciente” (2013) y, a pesar de eso, todavía se discute si es arte o vandalismo.

Al final de los años sesenta los jóvenes de los barrios degradados de Nueva York expresaban en las paredes su desencanto, su frustración con una sociedad que los marginaba, pero fue en los ochenta y en el mismo lugar donde este arte urbano eclosionó.

Ejemplos de grafiti como arte

Entre estos, el neoexpresionista Jean-Michel Basquiat (1960-1988) alcanzó el éxito como pintor. El activista Keith Haring (1958-1990) abrió su propia tienda para vender su obra y el diseñador Frank Shepard Fairey, “Obey” (1970) creó un retrato icónico de Obama usado

para su campaña presidencial. En Europa, el parisino Xavier Prou o “Blek le Rat” (1950) inspiró al artista inglés, mundialmente conocido, Robbie Banks, “Banksy” (c. 1970).

Actualmente son numerosos los murales de artistas que han embellecido edificios y, por ende, barrios degradados en Nápoles.

En Lyon, Francia, es destacable la transformación de diversos espacios vacíos en obras de arte de estilo costumbrista que representan escenas cotidianas, ahora transformadas en lugares de un atractivo turístico sin par.

Málaga, Lugo o La Coruña, son también ciudades que se apuntan a esa tendencia.



Paseo Hermanos Costaleros, junto al Genil (Granada).
Foto HG





Obra de Leon Keer en Wuppertal Alemania. Foto de street a tag

Cartel del artista Obey se vendia por 40 dolares para recaudacion en la campana de Obama

Y en Granada...

En Granada contamos con **excelentes artistas**, algunos muy conocidos, y murales destacables.

Más vandalismo que arte urbano...

Sin embargo, y por desgracia, contamos con más ejemplos de vandalismo que de arte urbano.

Arte versus vandalismo: propuestas

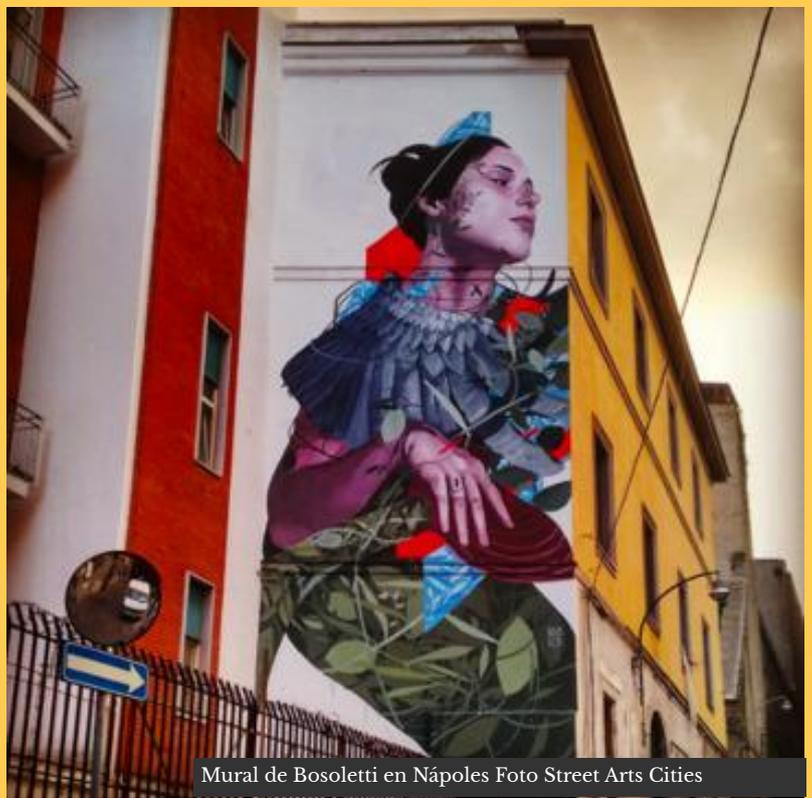
Creemos que la función de este arte es social y su papel la reivindicación y la protesta, pero también **el placer estético, el enriquecimiento espiritual y la satisfacción personal de quien lo crea y lo contempla.**

Por ello pensamos que **se deben acotar los espacios** para que se desarrolle esta labor sin destruir ni degradar la ciudad. Hay tapias, paredones, vallas y fachadas que parecen más propias de cárceles que de calles céntricas, viviendas, institutos o colegios, que necesitan que un artista los reviva.

Por el contrario **nos parece perjudicial** que cualquiera pueda empuñar un spray como si fuera una Magnum 500 de S&W, porque sobre una iglesia, un puente o una catedral causa los mismos irreparables daños que este arma sobre un cuerpo humano.

Granada necesita:

un plan eficaz de gestión del arte urbano, para su desarrollo en armonía con la ciudad y los derechos de sus habitantes presentes y futuros ●



Mural de Bosoletti en Nápoles Foto Street Arts Cities



Obra de Sfhir en Fene La Coruña. Foto de Tim



Muro decorado con elementos de la naturaleza en Piñar (Granada). Foto HG



Colegio de Santo Domingo por Badi Coreando. Foto HC



Torre de Keith Haring en Paris Foto Claude Garderes



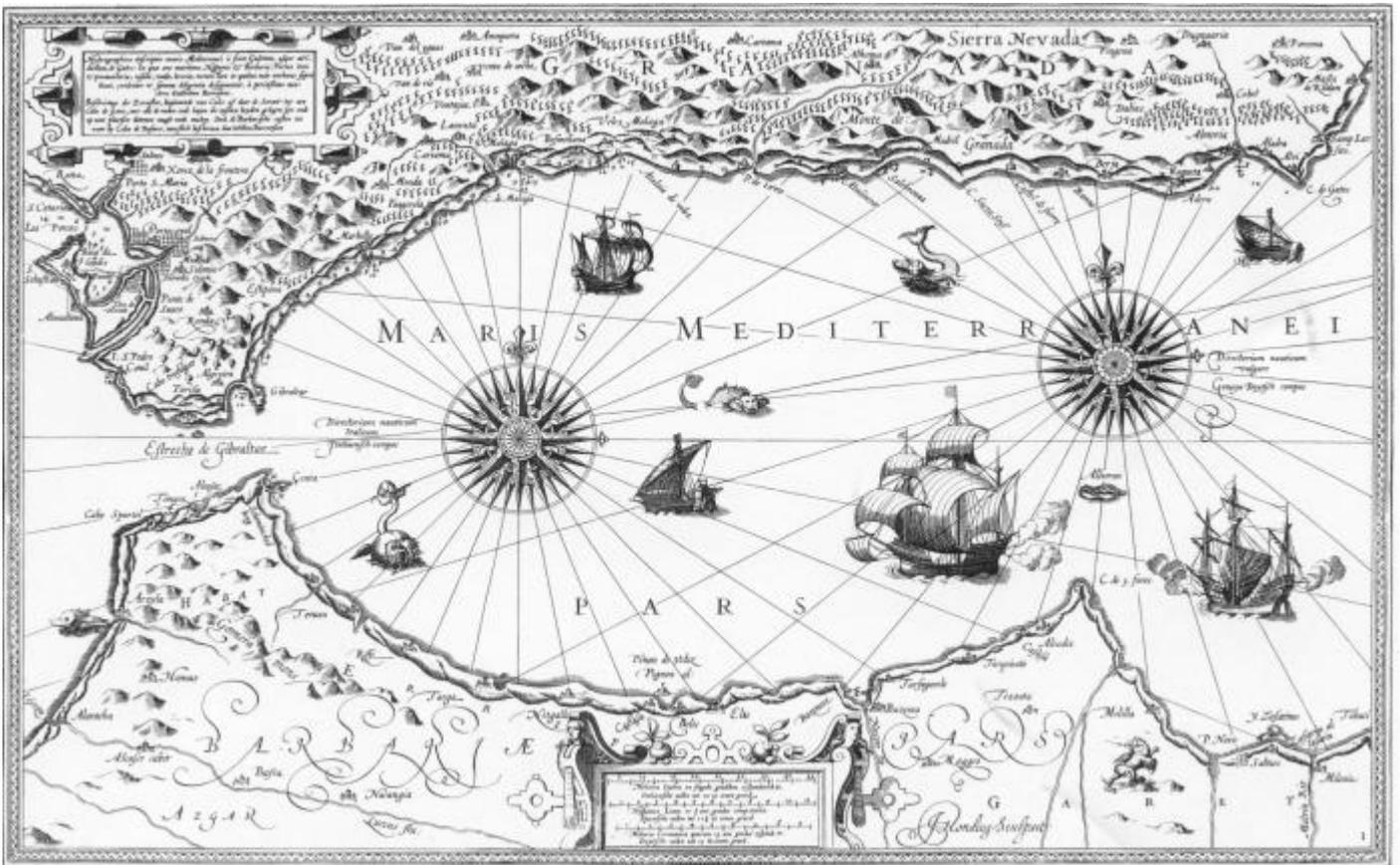
Mural de Sanfont Delgado en Tbilisi Georgia Foto de Street Art Cities

EL DESASTRE DE LA HERRADURA EN 1562

Una Tragedia Naval en la Historia Española

JUAN J. ALONSO

DE HG



El desastre de La Herradura, ocurrido el 19 de octubre de 1562, es uno de los episodios más trágicos y menos conocidos de la historia naval

española. Este evento, que tuvo lugar en la bahía de La Herradura, en la costa del Reino Granada, resultó en la pérdida de una importante parte de la flota española y de miles de vidas.

Contexto histórico

Bajo el reinado de Felipe II, la Armada Española jugaba un papel crucial en la defensa de los vastos territorios del imperio y en la protección de las rutas comerciales que conectaban



Europa con América y Asia. Esta supremacía marítima se enfrentaba a grandes desafíos: la amenaza de los piratas berberiscos en el Mediterráneo y la creciente rivalidad con otras potencias europeas, como Francia e Inglaterra, las cuales exigían una presencia naval constante y efectiva.

En este contexto, la flota española estaba en constante movimiento, transportando tro-

pas, suministros y tesoros a lo largo de las costas del Mediterráneo por lo que la necesidad de mantener una flota fuerte y operativa era vital para la seguridad y prosperidad del imperio español.

La flota involucrada en el desastre de La Herradura estaba bajo el mando de Don Juan de Mendoza, un experimentado almirante al servicio de Felipe II. La misión de la flota era

trasladar a un contingente de tropas desde Málaga, principal puerto de Granada, hasta Orán, una ciudad estratégica en la costa norte de África que estaba bajo control español. La flota constaba de veinticinco galeras, embarcaciones largas y estrechas propulsadas tanto por remos como por velas, que eran ideales para las operaciones en el Mediterráneo.

El 18 de octubre de 1562, la flota zarpó de Málaga con rumbo a Orán. Las condiciones meteorológicas eran favorables, y no había indicios de la tragedia que estaba por venir. Sin embargo, el Mediterráneo es conocido por sus cambios repentinos y violentos, y esta vez no sería la excepción.

El Desastre

En la tarde del 19 de octubre, la flota se encontraba cerca de la bahía de La Herradura, una ensenada natural que ofrecía un refugio aparente contra las inclemencias del tiempo. Sin embargo, de manera repentina, se desató una tormenta de una magnitud inesperada. Los vientos huracanados y las olas gigantescas hicieron que las galeras, a pesar de sus esfuerzos por mantenerse a flote, fueran arrastradas hacia la costa rocosa.

La bahía de La Herradura, con su forma de herradura que le da nombre, se convirtió en una trampa mortal. Las galeras chocaron contra las rocas y entre sí, y muchas de ellas se hundieron rápidamente. Los marineros y soldados, atrapados en un caos de maderas rotas y aguas embravecidas, lucharon por sus vidas. La falta de visibilidad y la furia de la tormenta hicieron que las labores de rescate fueran casi imposibles.

Las Consecuencias

El saldo del desastre fue devastador. De las veinticinco galeras que componían la flota, diecinueve se perdieron, y se estima que alrededor de 5,000 personas murieron en la tragedia. Entre las víctimas se encontraban marineros, soldados y oficiales, incluyendo al propio Don Juan de Mendoza, quien pereció en el intento de salvar su nave.

La pérdida de vidas humanas fue inmensa, pero también lo fue el impacto material y estratégico. La flota española sufrió un golpe severo, y la capacidad de

respuesta naval en el Mediterráneo quedó seriamente comprometida. La noticia del desastre se extendió rápidamente, y la conmoción fue palpable tanto en España como en el resto de Europa.

El Impacto en la Historia Naval Española

El desastre de La Herradura tuvo repercusiones significativas en la historia naval española. En primer lugar, puso de manifiesto las vulnerabilidades inherentes a las operaciones navales en el Mediterráneo, especialmente en lo que respecta a las condiciones meteorológicas impredecibles. La necesidad de mejorar las técnicas de navegación y de contar con naves más robustas y versátiles se hizo evidente.

En respuesta a la tragedia, la Corona Española tomó medidas para fortalecer su flota y mejorar la formación de sus marineros y oficiales. Se promovieron avances en la construcción naval, con un énfasis en la creación de embarcaciones más resistentes y adaptables a las condiciones del Mediterráneo. Además, se intensificaron los esfuerzos para desarrollar sistemas de alerta temprana y de comunicación más efectivos, con el fin de prevenir desastres similares en el futuro.

El desastre de La Herradura también dejó lecciones importantes en términos de liderazgo y toma de decisiones. La responsabilidad de Don Juan de Mendoza en la tragedia ha sido objeto de debate entre los historiadores. Algunos argumentan que el almirante actuó de manera imprudente al no prever la posibilidad de una tormenta y al no tomar medidas preventivas adecuadas. Otros sostienen que la magnitud y rapidez del cambio climático hicieron que la tragedia fuera inevitable, independientemente de las decisiones tomadas.

Lo cierto es que el desastre subrayó la importancia de la prudencia y la preparación en las operaciones navales. La necesidad de contar con líderes capaces de tomar





Foto: Felipe II por Sofonisba Anguissola



decisiones informadas y de reaccionar rápidamente ante situaciones de emergencia se hizo evidente. Estas lecciones fueron incorporadas en la formación de futuros oficiales navales, contribuyendo a la evolución de la Armada Española.

El Legado del Desastre de La Herradura

A pesar de su trágico desenlace, el desastre de La Herradura dejó un legado duradero en la

historia naval española. La memoria de las vidas perdidas y de la valentía de quienes intentaron salvarlas se ha mantenido viva a lo largo de los siglos.

En 2021 se inauguró en el Castillo de la Herradura el centro de interpretación «1562. La furia del Mar» un centro que pretende mantener viva la memoria de la tragedia y homenajear a las víctimas que allí perdieron la vida. Consta de nueve

salas que recorren desde La Costa del Reino de Granada, la navegación e instrumentación, el Mediterráneo, la reproducción de una galera hasta el propio naufragio en sí en las salas quinta y sexta, estando las últimas salas dedicadas a La Herradura y su castillo e historia, así como usos múltiples y escolares ●



EL ÁRBOL DE LOS FAROLILLOS EMBELLECE Y REFRESCA GRANADA

En junio hemos visto florecer un árbol generosamente distribuido en los parques y jardines de Granada, siendo

especialmente frecuente en zonas jóvenes de la ciudad. Llama la atención su porte elegante y, en el periodo de floración, la presencia de los frutos del año anterior, una suerte de faroli-

llos, que conviven con unos racimos (panículas) de flores amarillas muy llamativas y atractivas que cubren y tornan florida la casi totalidad de la copa.



Estamos refiriéndonos, naturalmente, a la *Koelreuteria paniculata*, comúnmente conocida como el árbol de los farolillos, a los que hacíamos alusión unas líneas arriba. Se trata de una especie arbórea que captó la atención tanto de jardineros como de botánicos debido a su belleza ornamental y su adaptabilidad.

Aspectos Botánicos

Es un árbol caducifolio perteneciente a la familia Sapindaceae que puede alcanzar una altura de 7 a 14 metros y cuya copa redondeada y abierta le da un aspecto llamativo y distinguido. Sus hojas pinnadas, compuestas por 7 a 15 folíolos,

pueden medir hasta 45 cm de largo. Estas hojas presentan un color verde intenso en primavera y verano y amarillean en otoño, ofreciendo un espectáculo visual estacional.

Las flores de la *Koelreuteria paniculata* son pequeñas, de color amarillo brillante con discretísimo rojo, y se agrupan en panículas terminales que pueden medir hasta 40 cm de largo. La floración ocurre generalmente avanzado mayo y junio, y es seguida por la formación de cápsulas infladas que se asemejan a pequeños farolillos de papel, de ahí su nombre común. Estas cápsulas contienen semillas negras y redondas.

Origen y Distribución

Es un árbol originario del este de Asia, específicamente de China y Corea que fue introducido en Europa y América del Norte en el siglo XVIII y ha sido ampliamente cultivado desde entonces debido a su valor ornamental y su capacidad para adaptarse a diversas condiciones climáticas y de suelo.

En su hábitat natural, el árbol de los farolillos crece en áreas con suelos bien drenados y puede tolerar tanto la sequía como el frío moderado. Esta adaptabilidad ha permitido que se naturalice en varias regiones fuera de su área de distribución original, incluyendo partes de



Europa, América del Norte y Australia.

Uso en Jardinería

La *Koelreuteria paniculata* es muy apreciada en jardinería por varias razones. Primero, su floración estival añade un toque de color y vitalidad a los jardines en una época en la que pocas otras especies están en flor. Además, su follaje otoñal proporciona un atractivo adicional, creando un paisaje vibrante y cambiante a lo largo del año.

Es relativamente fácil de cultivar con preferencia en suelos bien drenados aunque es muy adaptable. Aunque tolera la sequía, el riego regular durante los primeros años de establecimiento es beneficioso para un desarrollo óptimo. Hay que señalar su resistencia a la contaminación urbana, lo que lo convierte en una excelente opción para plantaciones en ciudades y parques. Su copa ancha y su denso follaje lo hacen ideal como árbol de sombra. Es fácil observar insectos atraídos por sus flores, especialmente abejas.

En cuanto a la poda, es recomendable realizarla en invierno o a principios de primavera para mantener una estructura ramificada adecuada y eliminar ramas muertas o dañadas. El árbol de los farolillos también es resistente a la mayoría de las plagas y enfermedades, aunque puede ser susceptible a la cochinilla y a ciertos hongos en condiciones de alta humedad.





Datos Curiosos

El nombre del género, *Koelreuteria*, honra al botánico alemán Joseph Gottlieb Koelreuter, conocido por sus trabajos pioneros en hibridación de plantas.

Las cápsulas de semillas secas del árbol de los farolillos son populares en la artesanía y la decoración. Se utilizan en arreglos florales secos y en la creación de adornos decorativos. Su estructura única y su durabilidad las hacen ideales

para proyectos creativos.

Aunque este árbol es valorado por su belleza y versatilidad, es importante considerar su impacto ambiental. En algunas regiones, se ha naturalizado hasta el punto de ser considerada una especie invasora. Su capacidad para adaptarse y propagarse rápidamente puede desplazar a las especies nativas y alterar los ecosistemas locales.

Para mitigar estos riesgos, es crucial manejar su plantación y

propagación de manera responsable. Los jardineros y paisajistas deben estar atentos a las condiciones locales y evitar plantar *Koelreuteria paniculata* en áreas donde pueda convertirse en un problema ecológico.



PRÓXIMO NÚMERO



**GRANADINOS
CATALANES**



Foto - Guerra de los Segadores

El 8 de octubre de 1640 el rey Felipe IV dio a conocer un bando, que fue proclamado en la plaza de Bibarrambla (Granada). En él ordenaba elaborar un censo de todos los catalanes estantes y habitantes. Estos debían registrarse, siempre y cuando tuvieran la condición física para asistir a la guerra, y se establecía una edad entre los 16 a 50 años. Todos ellos debían hacer una prueba de fidelidad al rey. De no hacerlo, serían detenidos. La razón de aquel censo fue defender Cataluña, su tierra de origen. Queremos conmemorar tan importante acontecimiento acaecido en Granada.

EN LA GUERRA DE LOS SEGADORES



ENTREVISTA
Francisco
José Segovia
Ramos

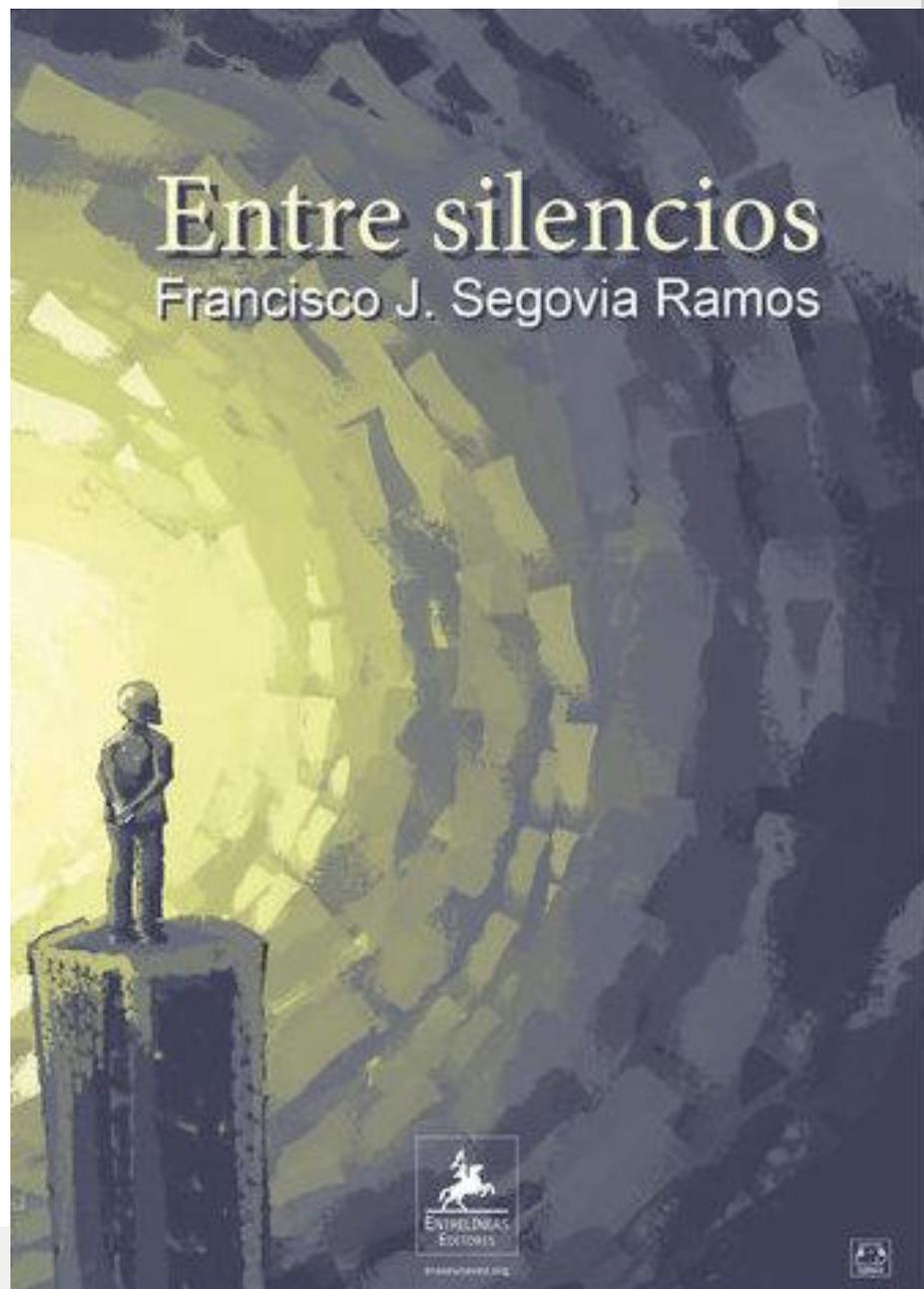
EL GRANADINO FRANCISCO JOSÉ SEGOVIA RAMOS, AUTOR DE NARRATIVA Y POESÍA, HA PUBLICADO RECIENTEMENTE SU ÚLTIMO POEMARIO, “ENTRE SILENCIOS”, QUE TRATA SOBRE EL AMOR Y LA MUERTE, EROS Y TÁNATOS, TEMAS UNIVERSALES DE LA HISTORIA DE LA LITERATURA.

FUENTENEbro

REDACCIÓN HG

Ha dado a la estampa casi una treintena de títulos entre colecciones de relato y novelas, entre las últimas publicadas “Cuatro días de julio” (2020), “El desaparecedor” (2021) o “El enigma del Moldava” (2022). Ha participado en más de una quincena de antologías literarias junto a otros autores, siendo “Tras las huellas del dragón” (2020) o “Sueños de la Gorgona” (2021) las últimas publicadas.

Ha obtenido más de treinta premios en certámenes de novela, relato, cuento, microrrelato –y dentro del género de la narrativa en todos los subgéneros: histórico, negro, thriller, ciencia ficción, fantasía, terror, gótico...–, poesía, cartas de amor y otros. Ha sido asociado de distintos colectivos culturales como la Asociación de Escritores de Fantasía, Ciencia Ficción y Terror (AEFCFT), y es miembro de honor de la Maison Naaman pour la Culture así como colaborador en distintos medios de comunicación digitales, conferenciante habitual y asiduo participante en ferias del libro y encuentros literarios diversos.



Horizonte Garnata (HG) ha podido hablar con el autor y entrevistarlo con motivo de la promoción de “Entre silencios”.

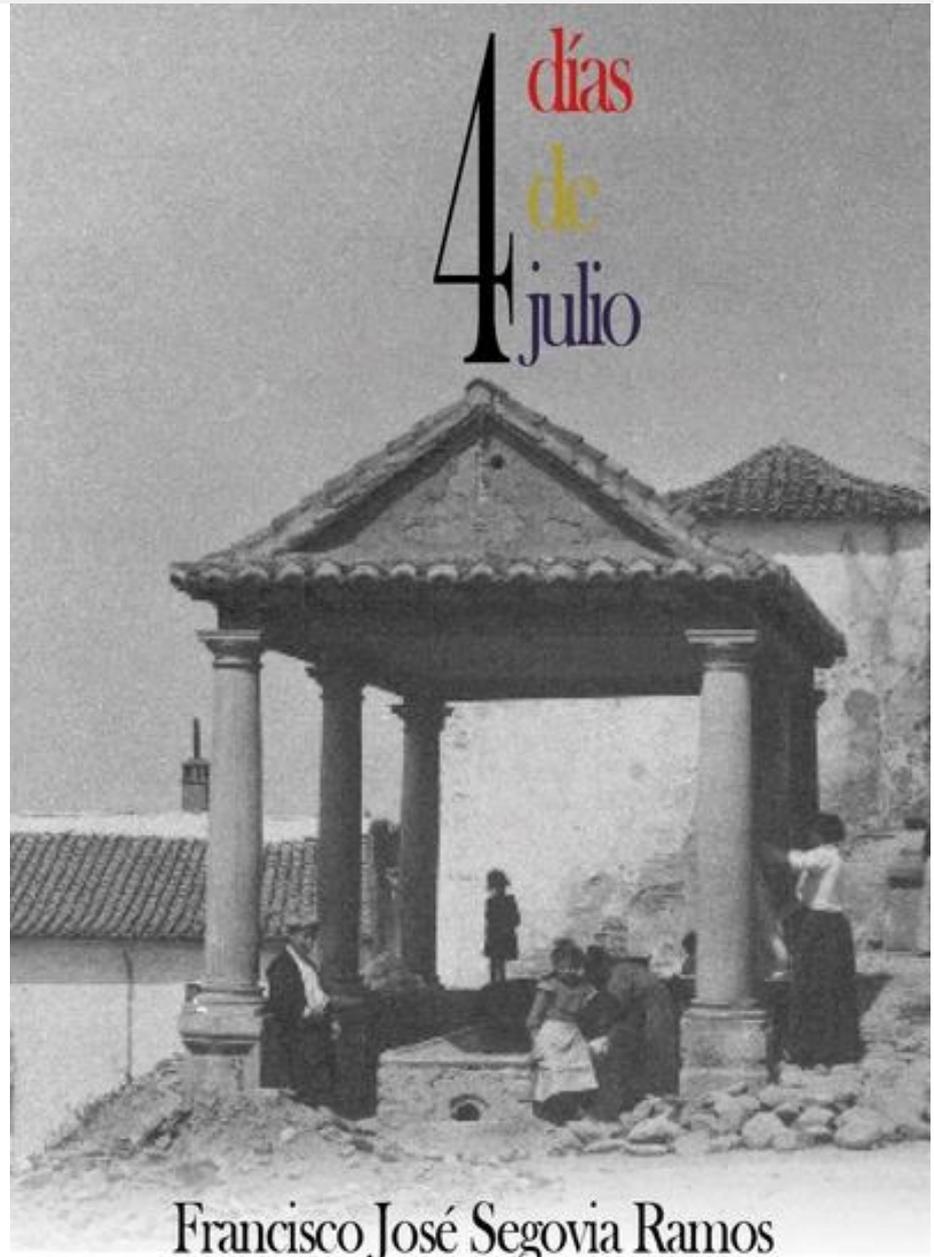
¿Por qué un poemario como “Entre silencios” en estos tiempos de guerras que parecen llevarnos al borde de un cataclismo mundial y de extrema polarización social?

Por desgracia, estamos en una época donde falta la lírica y el sentimiento y sobran egoísmo, individualismo y primacía de lo material. Sin embargo, un escritor, o un poeta, en este caso, no puede silenciar su voz porque el mundo no sea tal y como desearía. La poesía, y sus eternos temas del amor, la vida y la muerte, siempre han de estar presentes porque forman parte de la esencia humana. Es una de las cosas que nos distinguen como especie.

Usted ha cultivado todos los géneros y subgéneros, ¿en cuál se encuentra más cómodo?

Por mi trayectoria hasta la fecha, podría afirmarse que en el género de terror. Me muevo ahí como pez en el agua pero, cuando he buceado literariamente en otras aguas, me he sentido también muy cómodo. Sí, además, mezclo terror e historia, mucho mejor, como sucedió, por ejemplo en mi novela “El enigma del Moldava”.

En su obra presenta reminiscencias –podría hablarse de homenajes– de Lewis, Bécquer, James, Poe, Shelley, Lo-



Colección Toro de verdes ojos

Ediciones En Huida

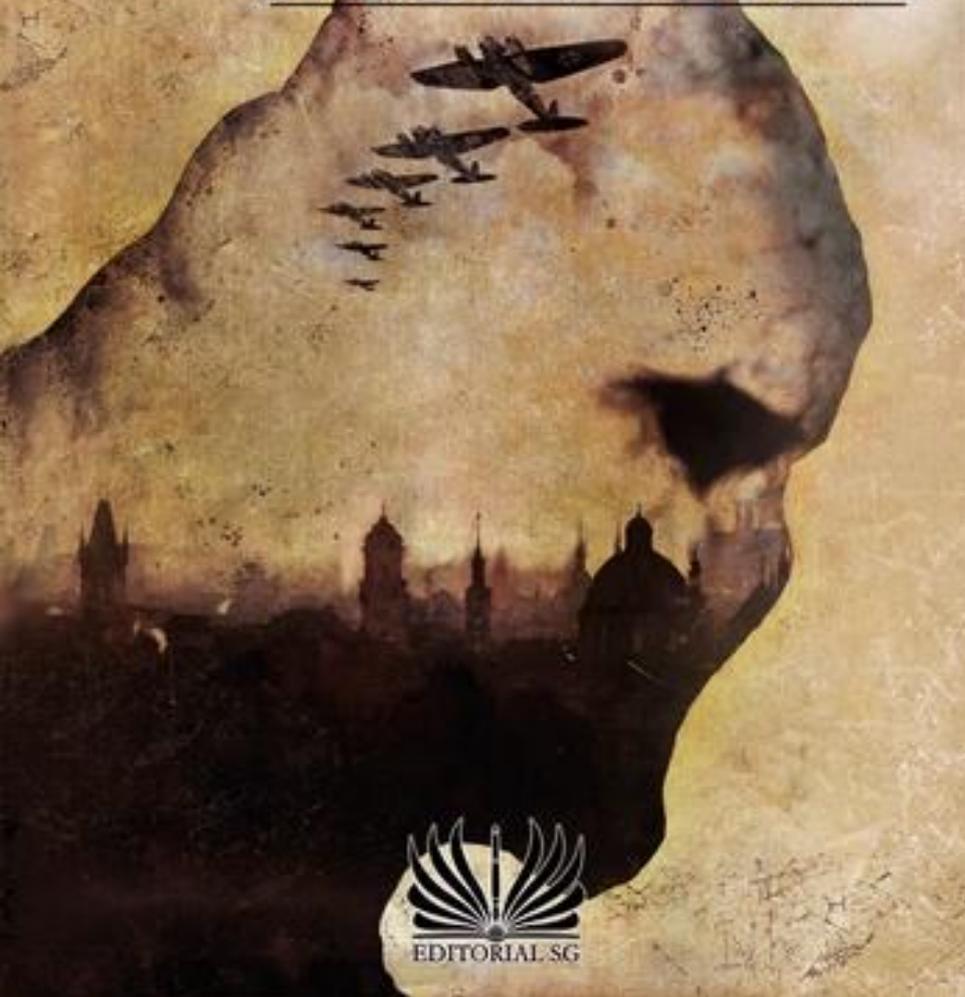
vecraft, Verne, Asimov, Clarke, Dick o Bradbury. Pero ¿quiénes son realmente sus maestros?

Me he empapado, y sigo haciéndolo, de la literatura clásica española (Bécquer, Emilia Pardo Bazán), por mis raíces hispanas. Fue la obra de Bradbury, sobre todo sus relatos cortos, la que me hizo sumergirme en el

mundo literario como creación. Su influencia puede descubrirse en gran parte de mis relatos. En cuanto al resto de autores y autoras mencionados, forman también parte importante de mi fondo estilístico. Sin ellos, mi obra sería muy diferente. Uno de esos ejemplos de clara influencia (de Lovecraft, en esta ocasión), es mi novela “Los sueños muertos”.

FRANCISCO JOSÉ SEGOVIA RAMOS

El Enigma Del MOLDAVA



En sus libros ha tratado numerosos temas y conflictos: la Guerra Civil, la represión de la posguerra, el mundo rural, el retorno de los indianos en el siglo XIX, el ocultismo, la II Guerra Mundial, el monstruo que habita en nosotros, los peligros de la tecnología... ¿Le preocupan las futuras conse-

cuencias de la IA que algunos definen como el principio del fin?

Sí que me preocupa. De hecho, un relato que escribí sobre IA fue premiado hace pocas semanas y será publicado en breve. No hace falta ser muy inteligente para entrever, entre el uso y abuso de móviles, tabletas

digitales, ordenadores de última generación, electrodomésticos inteligentes, etc, que el ser humano cada vez es más dependiente de lo material y las personas tienen cada vez menos, y peores, relaciones entre ellas. No obstante, esto puede ser solo la simple apreciación de un escritor que se sumerge demasiado en mundos futuros distópicos.

Su currículum causa admiración por lo extenso en títulos y galardones. Sin embargo, parece que en Granada apenas conocemos a nuestros autores. ¿Qué es necesario aquí para que uno sea profeta en su tierra?

Pues no lo sé, aunque supongo que es un fenómeno muy común en todos lados. No me causa mucha incertidumbre aunque, lo confieso, molesta que se dé más publicidad a lo foráneo que a lo de casa (y aquí incluyo a otros escritores de la tierra que también viven una situación parecida).

Hay que luchar mucho y trabajar aún más para que tu voz literaria sea reconocida. A pesar de todo, he escrito relatos centrados en Granada, y dos novelas que se desarrollan aquí; una en la zona de las Alpujarras ("Donde yace el olvido"), y otra durante los primeros días de la guerra civil en Granada capital ("Cuatro días de julio"). Con buena acogida, todo hay que decirlo.

¿Está trabajando en un nuevo proyecto? ¿Puede contarnos algo sobre el mismo?

Sí, estoy en un par de proyectos, pero que todavía tienen por delante cierto recorrido. En septiembre, verá la luz mi tercer poemario, "Esos días azules". Escribir, en suma, es trabajo y constancia.

Ya que hablamos de Granada y ya que usted es columnista en diversos medios donde comparte sus opiniones, ¿cree que ganamos al ser nuestra provincia incluida en la Comunidad Autónoma de Andalucía durante la Transición o por el contrario perdemos mucho debido al centralismo sevillano?

Si cuando se inició la autonomía, pensábamos que las cosas mejorarían y acabarían con el centralismo madrileño, los años han demostrado que no es así. Granada, como ciudad con una rica historia, y como Reino que ha sido, es la única que no tiene reconocido ese estatuto de comunidad autónoma. La única, además, que aparece en el escudo de España y no tiene el estatuto de histórica (similar a la situación de León). Si Cantabria, La Rioja o Extremadura tienen sus propias instituciones políticas, ¿por qué no Granada, que tiene unos antecedentes históricos más acreditados?

EL HOMBRE TRAS EL MONSTRUO

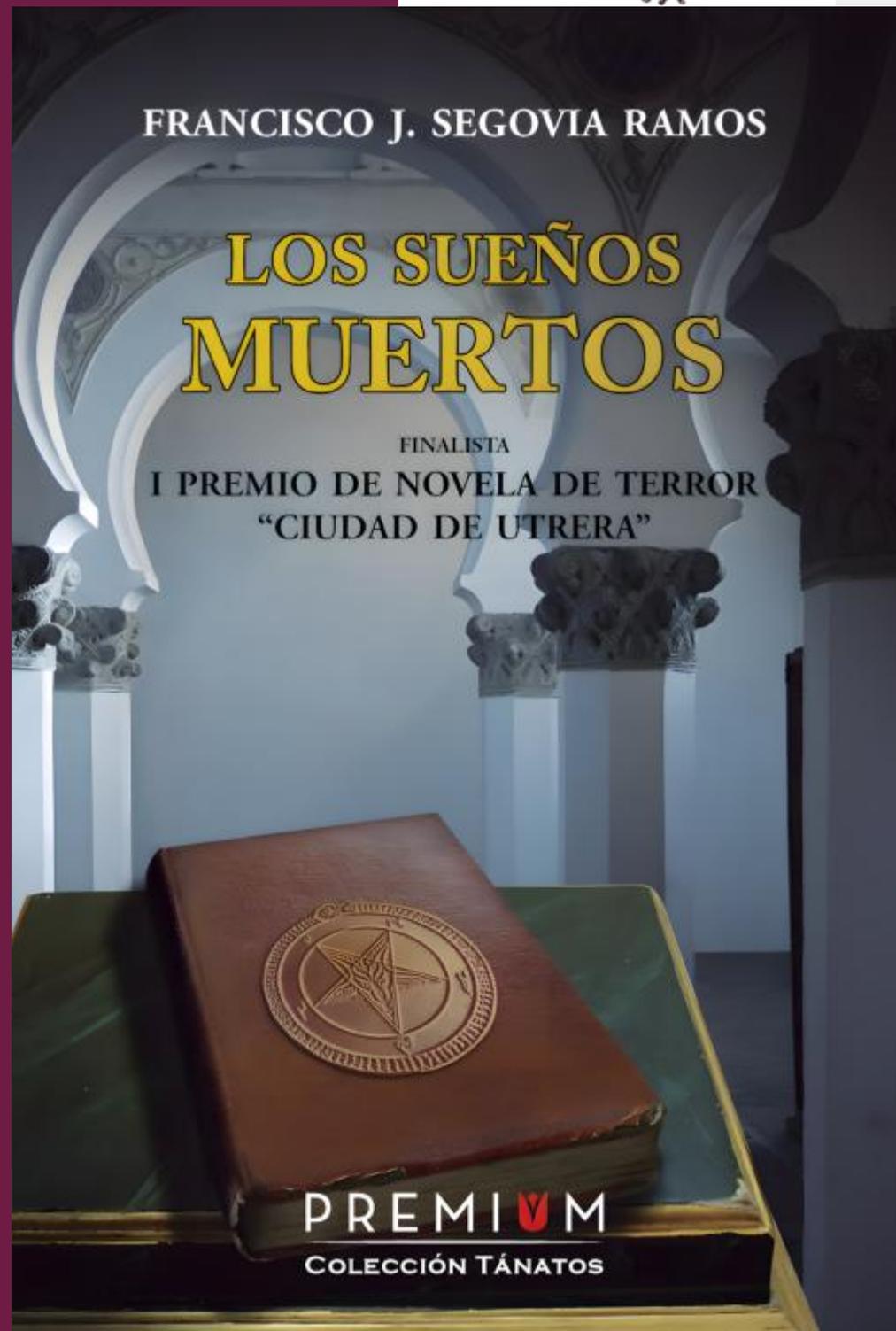
FRANCISCO JOSÉ SEGOVIA RAMOS

Habrá que trabajar, y mucho, para concienciar a nuestros representantes políticos que el camino para la recuperación de lo que fue el antiguo Reino de Granada pasa por tener una comunidad autónoma propia y gestionar nuestros intereses.

Siempre se habló de las “dos Andaluc as”. Muy definidas, tanto histórica como cultural y económicamente hablando. Somos diferentes (ni mejores ni peores), con nuestras costumbres y tradiciones, y con nuestra historia. No se trata de dividir más sino de reconocer las diferencias dentro del estado español.

No es provocar un enfrentamiento entre vecinos que siempre se han llevado bien: es crear las condiciones para una adecuada gestión de los recursos y, lo que es más importante, que estos repercutan en la propia tierra, y no como sucede ahora, por

ejemplo, con la Alhambra y Sierra Nevada, gestionados desde Sevilla.





EL AGUA EN GRANADA

JUAN J.ALONSO

BIÓLOGO

La Fuente del Triunfo, ubicada en los Jardines del Triunfo en Granada, es la más grande de la ciudad y destaca especialmente por su espectacular iluminación nocturna. Históricamente, el lugar ha sido un cementerio, espacio de celebraciones y lugar de ejecuciones públicas. Desde los años 50 del siglo XX, tras la desaparición de la plaza de toros, se remodeló

el área, incluyendo la fuente, diseñada por Carlos Buigas Sans e inaugurada en los años 60. La fuente es escenográfica, con surtidores de diferentes alturas y colores, que crean unos hermosos bastidores cromáticos con la estatua de la Virgen del Triunfo de Alonso de Mena, concebida tras el Congreso Eucarístico Nacional, presidiendo el conjunto escénico a modo de altar. Es un lugar frecuentado por granadinos y visitantes. ●



¿ Te está gustando la revista **HG** ?

Ahora puedes apoyar nuestro trabajo con el pago seguro de PayPal.
Con cuenta de PayPal o con tu tarjeta de crédito o débito.



paypal@juntosxgranada.es

LaHistoria



TRAN



VÍAS



LAS PRIMERAS INICIATIVAS

COMO TODAS LAS BUENAS IDEAS LA DE LA IMPLANTACIÓN DE UNA RED DE TRANVÍAS EN GRANADA TARDÓ EN CUAJAR. TUVIERON QUE PASAR MÁS DE DOS DÉCADAS DESDE QUE SE HABLARA DE ESTABLECER UN TRANVÍA REMOLACHERO HASTA QUE LA MADRUGADA DEL 7 DE JULIO DE 1904 UN PRIMER COCHE ELÉCTRICO CIRCULARA POR LAS CALLES DE LA CIUDAD.

CESAR GIRÓN

GRANADA HISTÓRICA

Los tranvías eléctricos circularon por Granada entre el 7 de julio de 1904 y el 14 de febrero de 1974. Fue una historia que nunca debió haber concluido, pero que fue interrumpida por intereses espurios después de casi 70

años de servicio. Sin embargo, los tranvías nunca desaparecieron de la memoria de los granadinos.

Gracias al empuje de algunas entidades como Granada Histórica y la plataforma ciudadana Vía Libre al Tranvía, que desplegaron una insistente campaña durante varios años, se logró el inicio

de su reimplantación, con la inauguración del metro el 21 de septiembre de 2017, que hoy sigue en expansión.

La granada remolachera

La primera intención de instalar un tranvía en Granada la encontramos en 1882, concretamente en el día 26 de mayo de 1882. El Defensor de Granada da la noticia y da para mucho. Se trataba de la implantación de un tranvía de tracción animal, debido a que la tracción eléctrica todavía no había sido aplicada, más que de forma experimental, a los medios de transporte. Aquella primera idea aparecía en el diario granadino con el título de “Un tranvía por la vega”. Nunca llegó a instalarse. De haberlo sido, este medio de transporte habría llegado a nuestra ciudad dos décadas antes. La iniciativa que nunca se materializó estaba

vinculada a los beneficios de la explotación remolachera.

Tranvías de sangre

Los tranvías de tracción animal, son los que en otras ciudades fueron los populares tranvías de sangre, y de ellos se conservan bellísimos documentos gráficos. Nunca estuvieron presentes en nuestras calles, aunque no es del todo cierto, puesto que los tranvías de tracción animal tuvieron una aparición “experimental” en Granada cuando a mediados de junio de 1904, días antes de la inauguración de la primera línea de tranvías eléctricos, los coches eléctricos aparecieron por nuestras calles para hacer pruebas de carga sobre los raíles siendo tirados por caballerías.

Tranvías de vapor

No quiero olvidar un detalle

pintoresco como habría sido ver circular por nuestra ciudad, por la carrera del Darro y hasta la Alhambra, tranvías de vapor. En nuestra ciudad nunca funcionaron. Sí que los hubo en otras ciudades españolas, aunque sí que hubo proyectos muy avanzados y decididos, como el del tranvía de vapor que habría de ascender, a modo de funicular, entre el Albaicín y la Sabika, pretendido por la Edmond Fage y por la compañía de los Tranvías de Granada y Murcia, que pergeñaron una idea que luego retomaría Nicolás Escoriaza y Fabro. Pero lo cierto es, que en Granada, no hubo tranvías de vapor. Sin duda ahora sería muy llamativo ver testimonios de sus paseos por nuestras bellísimas y románticas calles y plazas ●



SETENTA AÑOS DE TRANVÍAS

EL DÍA 7 DE JULIO DE 1904 FUE LA FECHA EN QUE SE INAUGURÓ LA PRIMERA LÍNEA DE TRANVÍA POR GRANADA: ANDALUCES-FÁBRICA DEL GAS Y PLAZA-NUEVA-PUERTA REAL-LA BOMBA. DESDE ESTE MOMENTO CONTINUARÍA SU EXPANSIÓN COMO MEDIO DE TRANSPORTE DURANTE DÉCADAS, CONFORMANDO UNA DE LAS MEJORES REDES URBANAS DE TRANVÍA DE ESPAÑA Y EUROPA QUE CASI PRESTÓ SERVICIO DURANTE SETENTA AÑOS.

CÉSAR GIRÓN

GRANADA HISTÓRICA

El 19 de enero de 1974 fue el día en que los tranvías de Granada, incluyendo el de Sierra Nevada del que el año que viene, 2025, se celebrará el primer centenario de su inauguración, circularon por última

vez por nuestras calles. Sólo dos líneas, las números 3 y 5, y parajes, que prestando servicio hasta La Zubia, Santa Fe y Fuente Vaqueros, desaparecerían pocos días más tarde, el 14 de febrero.

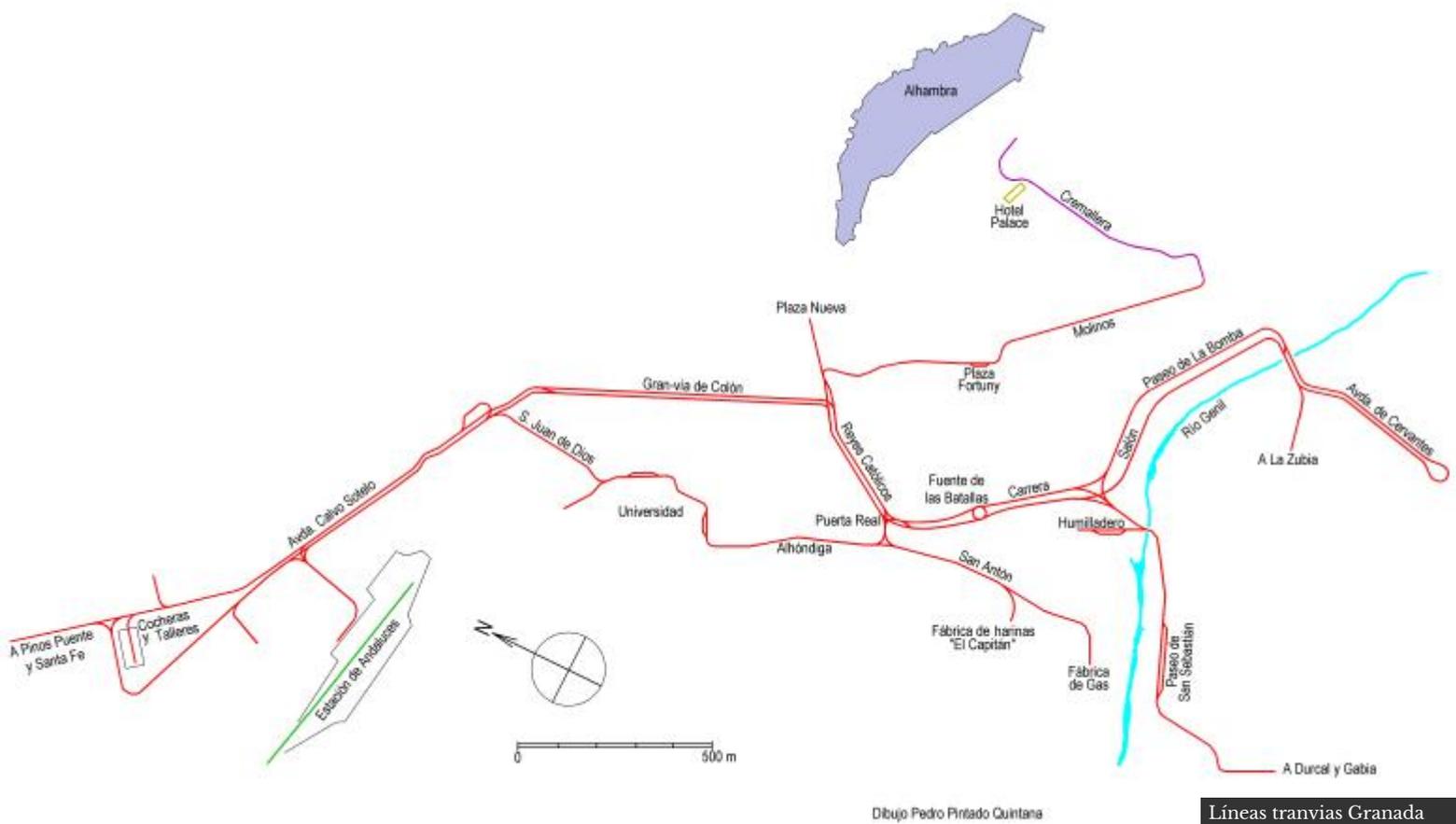
En Granada, como se ha señalado ya, existen noticias de

que en 1882 se pretendió implantar un tranvía de tracción animal que habría de circunvalar la Vega facilitando las exportaciones de sus productos agrícolas, aunque lo cierto es que nunca llegó a construirse. Realmente, los primeros proyectos de tranvías en nuestra

ciudad, datan de finales del siglo XIX y contemplaban la instalación de tranvías de vapor, que habrían de quemar carbón de cok procedente de la fábrica del Gas Lebón y serían instalados por la Edmond Fage, una empresa de nacionalidad belga que ostentaba la concesión y que pocos años más tarde, tras caducar sus derechos, los tras-

andaluces con la azucarera de Santa Juliana en las proximidades de Armilla (como puede observarse muy similar a la parte capitalina del trazado del nuevo metro de 2017), a la que siguieron otras solicitudes sobre líneas urbanas como las de Estación-Puerta Real-Plaza Nueva y Puerta Real-Salón-La Bomba-azucarera de San José,

en Bilbao y Zaragoza, por el que se acordaba la cesión de la concesión y la compra del material ferroviario, operación que fue autorizada por el Ministerio del ramo, el 21 de diciembre de 1903, otorgándose al nuevo titular un nuevo plazo de dos años para la conclusión de las obras, autorizándole además el cambio de los coches de



pasaría a la compañía de Tranvías de Granada y Murcia.

Primera compañía

La compañía de los tranvías de Granada y Murcia, ya en junio de 1895, había dirigido al Ministerio de Fomento una petición solicitando le fuera concedida una línea de tranvía para enlazar la estación de los trenes

iniciándose las obras del tendido en enero de 1901 para quedar pronto interrumpidas.

Tras incumplir esta nueva empresa los plazos de ejecución y quedar prácticamente caducados sus derechos, en septiembre de 1903, llegaría a un acuerdo con Nicolás Escorriaza, representante de la empresa que explotaba los tranvías

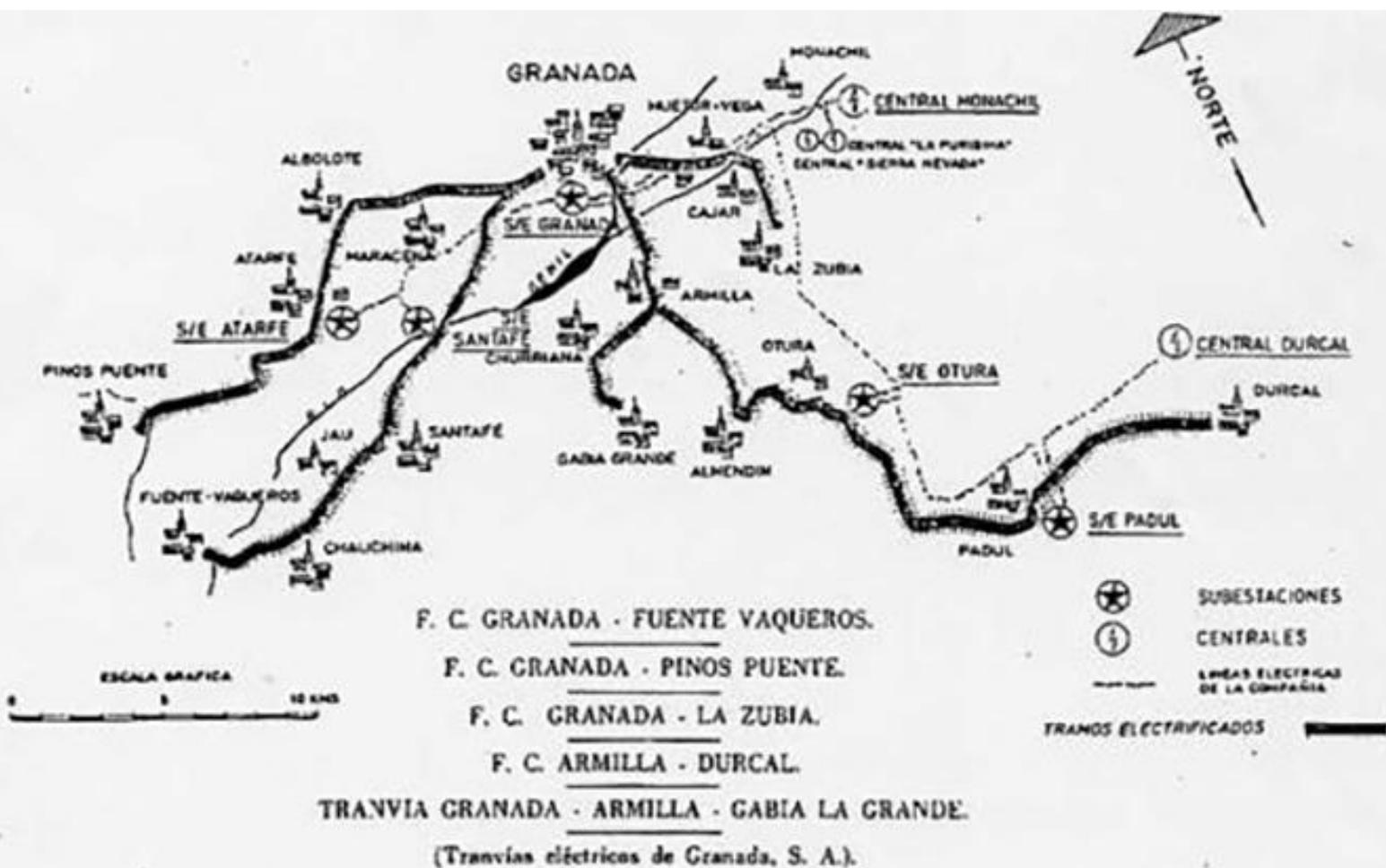
vapor por los eléctricos. Había concluido la primera iniciativa empresarial.

La compañía granadina

El 24 de diciembre de 1903, en la notaría de D. Gregorio Rufas, en Zaragoza, se constituía la compañía de los Tranvías Eléctricos de servicios en nuestra ciudad. Sería esta compañía,

encabezada en aquellos días por Nicolás Escoriaza quien contaba con una amplia experiencia personal y familiar en el sector de la explotación de transportes, el artífice verdadero de la implantación de la moderna red de tranvías de Granada, que estuvo en constante expansión hasta la fecha de 9 de agosto de 1939 en que fue

la conflictiva línea que atravesaba la calle de la Colcha y el Realejo hasta las Vistillas, que dejaría planteada la iniciativa al establecimiento del tranvía de cremallera a la Alhambra, que sería inaugurado el 22 de diciembre de 1907



inaugurada la última de las líneas, la de Fuente Vaqueros.

El primer viaje de un tranvía por Granada tuvo lugar el día 7 de julio de 1904 a las 2,30 de la madrugada, hora en que se efectuó la prueba inicial de la primera de las líneas granadinas, que discurría entre Cocheras-Puerta Real (por San

Juan de Dios, San Jerónimo, plaza de la Universidad, Colegios, Málaga -entonces del Círculo- plaza de los Lobos, Fábrica Vieja, plaza de la Trinidad y Alhóndiga) y Plaza Nueva-Puerta Real-La Bomba que sería inaugurada definitivamente en las primeras horas de la tarde de ese mismo día por el Go-

bernador Civil, quedando abierta al servicio a las diez y media de la noche con dos coches motores que fueron abarrotados por el público de Granada.

El precio de aquel primer viaje fue de 0,10 pesetas para los trayectos San Lázaro-Puerta Real y Puerta Real-La Bomba, y

de 0,05 para el de Puerta Real-plaza Nueva; las tarifas para los futuros servicios especiales a la estación de Andaluces, Hipódromo y los Toros, quedaron fijadas en 0,20 pesetas.

Expansión

A aquellas primeras líneas continuaron de inmediato otras de notable importancia, como la de Andaluces-fábrica del Gas Lebón y harinera «El Capitán» por San Antón y la primera que penetraría por la Vega hasta la

La implantación del tranvía no gozó en Granada de una acogida favorable entre los cocheros granadinos

azucarera de Santa Juliana, abiertas en 1904. Posteriormente le seguiría la conflictiva línea que atravesaba la calle de la Colcha y el Realejo hasta las Vistillas, que dejaría planteada la iniciativa al establecimiento del tranvía de cremallera a la Alhambra, que sería inaugurado el 22 de diciembre de 1907, una vez que fue abandonada la idea de construir un funicular desde el Maristán a la puerta de las Armas. Precisamente esta complicada línea, la del ruidoso cremallera, sería la primera en desaparecer, en junio de 1944.

Sólo dos años más tarde, en 1909, el tranvía llegaría a Armilla y en 1912 a Gabia Grande,

El tranvía de la Sierra fue inaugurado el 22 de febrero de 1925, y tras la Guerra Civil su trayecto se prolongó hasta el barranco de San Juan, desde donde se construiría un teleférico hasta los Peñones de San Francisco

lugar este ya bastante alejado de la ciudad de principios de siglo. En 1914 el tranvía llegaría a Maracena, se inauguraría el paso en doble vía por la Gran Vía y se alcanzó definitivamente el emblemático pueblo de Santa Fe el 19 de septiembre. En 1917 se recibió con júbilo en los pueblos de Atarfe y Pinos Puente. En 1919 en Chauchina. En 1921 llegó a La Zubia, Alhendín y se prolongó hasta Otura en busca ya del Padul y el lejano Dúrcal, adonde llegaría en julio de 1924, con el aliciente y la dificultad añadida de

la construcción del puente de hierro sobre el río Dúrcal, que fue traído desde Gor tras ser desmontado de la línea férrea Murcia-Granada y que aún sigue sorprendiendo por su belleza y sus dimensiones, debiendo resaltarse, que la llegada a esta localidad se pensó como el paso previo a la prolongación de la línea hasta la Costa, para lo que en 1927 sería inaugurado por el Conde de Guadalhorce el cable aéreo que hasta 1953 la unió con Motril. Tras la línea de Dúrcal, el tranvía ya sólo se extendería en 1939 hasta la localidad natal de Lorca: Fuente Vaqueros.

Primera anécdota

Tras casi setenta años de feliz maridaje con nuestra ciudad, en 1974, los tranvías desaparecieron del paisaje urbano granadino. Fueron muchas las historias y anécdotas que del tranvía quedaron. Quizá debamos ahora señalar el primer atropello de un ciudadano. Este ocurrió tan sólo dos días después de la inauguración, el 9 de julio de 1904, en la puerta del Rastro, junto a la iglesia de la Virgen de las Angustias. Poco antes de las doce de la noche Enrique Alamego Guerrero, de 15 años, aprendiz de zapatero, era atropellado por la jardinera que remolcaba el coche motor número 4, al caer bajo ella tras saltar a la misma, quizá para evitarse el importe de 10 céntimos que costaba el trayecto Puerta Real-La Bomba. En la historia del tranvía en Granada, atropellos hubo muchos, pero

este por ser el primero y por tal y como aconteció, revistió matices de auténtica tragedia.

La implantación del tranvía no gozó en Granada de una acogida favorable entre los cocheros granadinos, que vieron en él un más que cierto y peligroso competidor. En los primeros días de funcionamiento se sucedieron algunos altercados y huelgas del gremio que incluso trató de impedir la salida de cocheros quemando alguno de los vehículos. Y es que, como dice el refranero español: "Nunca llueve a gusto de todos".

El otro tranvía y un teleférico
El tranvía de Sierra Nevada desapareció también el 19 de enero de 1974. Su implantación y explotación se debió no a la iniciativa de Nicolás Escoriaza y la Cía. Tranvías Eléctricos, S.A., sino a la voluntad inquebrantable del Duque de San Pe-

El primer viaje de un tranvía por Granada tuvo lugar el día 7 de julio de 1904 a las 2,30 de la madrugada

dro de Galatino y a su propia empresa la Sociedad Anónima Tranvía Ferrocarril Granada Sierra Nevada, que partió con un capital social inicial de 700.000 pesetas. Esta fue constituida el 5 de noviembre de 1919 en la notaría de don Felipe Campos de los Reyes. El pro-

yecto inicial de algo más de 20 kilómetros entre Granada y el Charcón, se presupuestó en un 1.200.000 pesetas y estaba pensado para dar acceso a las cumbres nevadenses y al hotel Sierra Nevada, construido por el Duque de San Pedro, como sucursal del Hotel Alhambra Palace, en el paraje de cortijo Hundido. El tranvía de la Sierra fue inaugurado el 22 de febrero de 1925, y tras la Guerra Civil su trayecto se prolongó hasta el barranco de San Juan por José Pérez Pozuelo, desde donde se construiría un teleférico hasta los Peñones de San Francisco.

El año que viene, 2025, se celebrará su primer centenario. Y ahí toda Granada tendrá que estar y por supuesto que HG estará en tan importante momento ●



ACUSACION FISCAL CONTRA MARIANA DE PINEDA.
El pueblo de Granada conmemora hoy el aniversario cincuenta y uno del sacrificio de Mariana de Pineda, ilustre granadina a quien las pasiones y torpezas de los partidos políticos condujeron al cadalso. El año anterior dimos publicidad a algunos apuntes biográficos de la insigne heroína. Hoy honramos su memoria, recordando la acusación sobre la inocente víctima fulminada, horrible documento, escrito sin nociones siquiera, ni la mas remota idea, de la justicia y del derecho, sin la legítima apreciación del resultado del sumario, sin mas criterio que el de una vergonzosa, criminal y baja adulación al tiránico poder del Rey, y que vamos a copiar en este sitio para lanzarla a la execración de la historia y de la humanidad.—Dice así aquel renegante escrito, cuyo lenguaje es

de rebeldía contra la autoridad soberana del Rey N. Sr., e suscitar emoción popular que ha llegado a manifestarse por un acto preparativo de su ejecución, como se designa en el artículo 7.º del Real decreto de 1.º de Octubre del año próximo pasado, y que por consiguiente es merecedora de la pena capital que en el mismo artículo se fija.
Al noticiarse este escrito inefable a don Mariano, ni una queja, ni una palabra de enojo salió de sus labios. En su elevada indignación no podía haber la idea de aquel asunto jurídico, y debió considerarse como una amenaza suya para que desentendiéndose a sus compañeros la acusación, cuando oydamos al nombrar mas defensores con espandora confianza: «No es verdad que tengo el estilo muy corto para ser ajusticiado?»
UN TRANVIA POR LA VEGA.
Una agradable noticia llega hasta nosotros.
Hay quien proyecta la construcción de un tranvía de fuerza animal, cuyos rails cir-

vuelto en una muralla de gloria y de luz, transfigurado por su brillo y esplendor, se arroja en las flamas del divino Agnolo, que a veces rota con sus rayos la imprudente mariposa caudata, pero siempre sin quemarla la voluta a envolver a visitar nuevos cielos en su vuelo misterioso e indagable.
El cometa, que será visible dentro de algunos dias para todos los habitantes de Europa, está en camino desde hace muchos años, desde hace muchos siglos. (Si viéndon la estrella mas próxima, el viaje no ha durado menos de 20 millones de años.) Jamás ha atravesado nuestras regiones planetarias; a lo menos esta es la primera vez que se le observa. Desde hace unos dos meses le seguimos con el telescopio y le vemos acercarse. Hoy está a 83 millones de leguas de nosotros y a 27 millones de leguas del sol. Su cercanía, que en los últimos dias era de 500 a 650.000 leguas diarias, es hoy de más de un millón de leguas por día.
A la simple vista puede ya divisarse esta misteriosa explorador del infinito mirando hacia el Norte, ó mejor dicho, al Noroeste, a la izquierda y un poco encima de la constelación de Casiopea, que ocupa una circunferencia N. N. 20 de Mayo pasó a la

principio de la eternidad, que no ha empezado jamás, antes se extinguen y génesis comienzan. Dia vendrá en que nuestro sol, ya oscurecido, no levantará alrededor de sí en la inmensidad más que planetas oscuras. La última familia humana vendrá a dormirse sobre la orilla helada del último mar ecuatorial, y desde entonces la Tierra girará en la oscuridad eternamente como un sepulcro sin epitafio: ninguna piedra sepulcral se fijará en el espacio para marcar el sitio donde el pobre planeta haya existido el último suspiro, y de todas nuestras pompas y resonancias histéricas no quedará ni un resaca, ni un recuerdo.
El papel de los cometas en el universo es todavía un enigma. Parecen una excreción en la armonía general de los movimientos celestes, como una faja extraña a la melodía de los coros.
«Viajan de una estrella a otra», se dice, de un sol a otro (porque cada estrella es un sol) y circulan de sistema en sistema? Algunos atraviesando nuestras comarcas planetarias han sufrido la atracción del poderoso Júpiter, de Saturno, de Urano, que constantemente las tiran hacia sus invisibles, y en fuerza de estas perturbaciones, algunas cometas se han sido

EL ÚLTIMO TRANVÍA

EL 14 DE FEBRERO DE 1974 FUE EL ÚLTIMO DÍA QUE UN TRANVÍA CIRCULÓ POR GRANADA. LAS EDICIONES DE LOS DIARIOS GRANADINOS DEL DÍA 15 SIGUIENTE, SE INICIABAN CON TITULARES ALUSIVOS A TAL ACONTECIMIENTO. «GRANADA DIJO ADIÓS A SUS TRANVÍAS».

Los tranvías de Granada dejaban de funcionar tras casi tres cuartos de siglo de existencia. Las dos últimas líneas, a La Zubia y Fuente Vaqueros, quedaron clausuradas con los servicios prestados aquel día a las poblaciones de sus recorridos, Huétor Vega, Monachil, Cájar, La Zubia, Fuente Vaqueros, Chauchina y Santa Fe, localidades en las que los vecinos despidieron con lágrimas a los vetustos vehículos que tan tradicionales eran y que tan buen cometido cumplieron durante décadas. Luego que pasaron por vez postrera



camino de las cocheras, hacia su triste final, en todos los pueblos y cortijadas del trayecto, se les ofreció el adiós, la despedida propia de un amigo, la única posible a un compañero de muchos años y recuerdos.

Despedida

Exclusión hecha de La Zubia, hay que decir en honor de la verdad, que realmente no fueron organizados actos de agasajo y despedida del tranvía de manera oficial, sino que éstos surgieron espontáneamente a lo largo de su recorrido, puesto que las autoridades granadinas, alejadas de la conmoción popular, mostraron su ancestral indiferencia hacia este tipo de acontecimientos.

Una página gloriosa de la

historia de Granada se pasaba y otra incierta, despiadada, exenta de emotividad y romanticismo, comenzaba a leerse por los granadinos. Paradójicamente, el 17 de febrero, tan sólo tres días después del cierre de las líneas, aparecía en Ideal una noticia que llama aún la atención, no se sabe si por sorprendente o por miserable, en la que se señalaba como la recién nombrada, por aquellos días, corporación municipal de El Padul, tenía por principal dilema dar solución a los problemas de transporte de viajeros entre Granada y la localidad. Claro está, que lo peor estaba por venir.

Para aquel último día del

los vecinos despidieron con lágrimas a los vetustos vehículos que tan tradicionales eran y que tan buen cometido cumplieron

tranvía y para asistir al acto popular organizado en La Zubia, se desplazó desde Madrid hasta Granada y la cercana localidad de la Vega, un miembro de la asociación de Amigos de los Ferrocarriles, José Antonio Tartajo, ingeniero de Telecomunicaciones y un enamorado del tranvía y su historia. Tartajo y la junta directiva en pleno de la mencionada asociación, días atrás, el 19 de enero anterior, habían estado también en nuestra ciudad dando la despedida al más nostálgico de los ferrocarriles granadinos de vía estrecha, el tranvía de Sierra Nevada, en cumplimiento de una especie de ritual autoimpuesto que consistía en acompañar en el último viaje a todos los tranvías españoles sumados a la lista de la desaparición.

De este modo Tartajo daba cuenta de su asistencia a los últimos viajes del tranvía en Valencia, Barcelona, Gijón-Avilés, Vigo y por supuesto Madrid,



ciudad de la que conservaba en su poder, colocado en una finca de Guadalajara, uno de los últimos coches que hacían el trayecto plaza de Castilla-San Blas y Pueblo Nuevo-Ciudad Pegaso en 1972, el cual había adquirido a la EMT por 45.000 pesetas. Como en este caso, Tartajo anunciaba su propósito de adquirir la torre-motor número 1 de los tranvías de Granada, para llevarla también a la localidad castellana.

Quizá en el futuro se consigan sus modernísimos sucesores, trenes ligeros o aéreos, que lleguen a la Sierra, a la Vega o a la Costa

La Zubia y Cájar

El día 14 de febrero, La Zubia y Cájar, despidieron con emoción y con cariño, a los veteranos vehículos de los tranvías y al personal de la compañía. Cientos de personas acudieron al homenaje popular de La Zubia, que tuvo lugar al tiempo de la salida del último servicio; lágrimas, emoción, lloros en el adiós definitivo se sucedieron en la estación de la localidad, junto al que hoy día es el par-

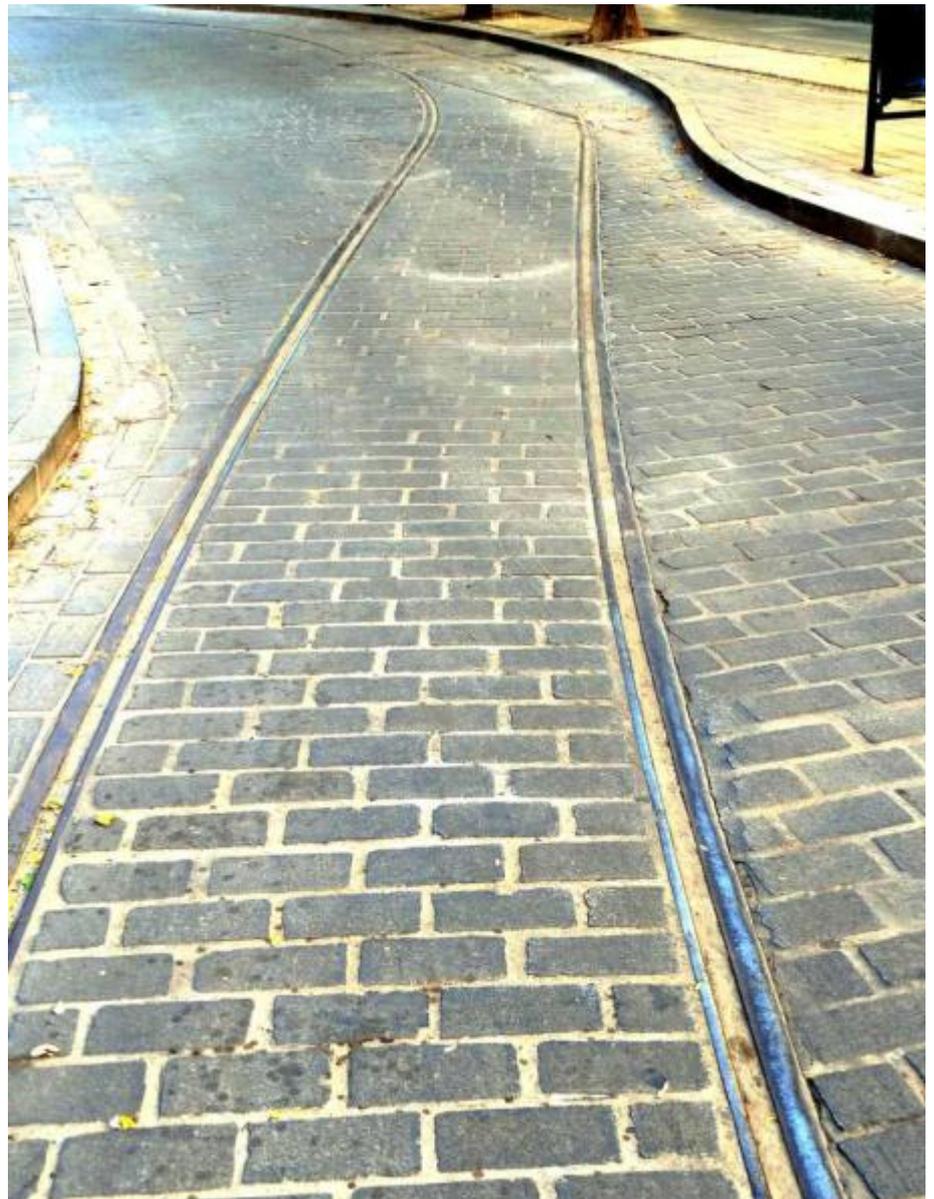
que del Laurel de la Reina. Se repitió la escena en Cájar, en la bonita plaza donde siempre paraba el tranvía para dejar paso al que llegaba en sentido opuesto. Allí, gran número de vecinos del pueblo, dieron también, con sollozos y pesares, su despedida tanto a los tranvías como a los empleados de los mismos, algunos de los cuales llevaban hasta 40 años, día tras día, en el servicio.

Igual ocurrió durante todo el recorrido hasta Granada donde se produjeron escenas similares, llegando incluso a arrojarse claveles al paso del tranvía en una cortijada próxima a la entrada de la ciudad. Cincuenta y tres años duraron los amores del tranvía con La Zubia a la que había llegado por vez pri-

mera en 1921. ¡Toda una vida!

Adiós amigo

Fue en 1939 cuando tuvo lugar la inauguración de la última línea de Granada, que alcanzaría el lejano pueblo de Fuente Vaqueros. A Santa Fe había llegado el tranvía en 1914 y a Chauchina en 1919. El día de la despedida por tanto, seis décadas contemplaban el paso de los vehículos eléctricos por algunos de los rincones de esta zona de la Vega. Si bien en Fuente Vaqueros y Chauchina el tranvía fue despedido con emoción por grupos de vecinos en el momento de la salida de los últimos viajes hacia Granada, fue en Santa Fe donde se brindó espontáneamente por la gente congregada en la plaza del pue-





blo, el merecido homenaje. Los vecinos allí reunidos dieron un sonoro aplauso y una larga ovación al coche de tranvías que partía para no volver más. Con estos expresivos homenajes populares, la gente, los granadinos, despedían algo que era consustancial a su paisaje urbano, y que por imperativos del destino, desaparecía para siempre. El tranvía de Santa Fe sería el último en entrar en cocheras. Estaba conducido por un tranviario que aún recuerda con emoción este momento.

La noticia que Ideal ofrecía sobre el fin del tranvía, el día 15 de febrero de 1974, se cerraba con una frase digna de la más elogiosa credulidad; decía así: “Quizá en el futuro se consigan sus modernísimos sucesores, trenes ligeros o aéreos, que lleguen a la Sierra, a la Vega o a la Costa”. Aún tardarán...

En el mes de mayo de 2021 se inauguró la reforma de la

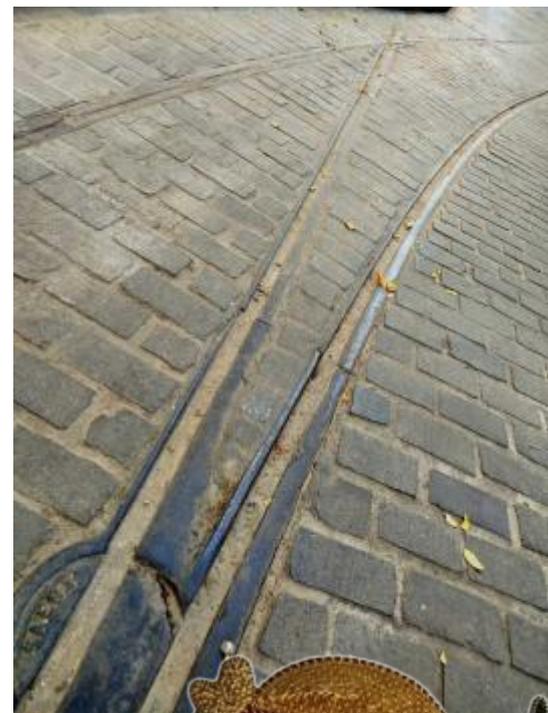
Plaza de los Lobos manteniendo un pequeño tramo de vías del tranvía.

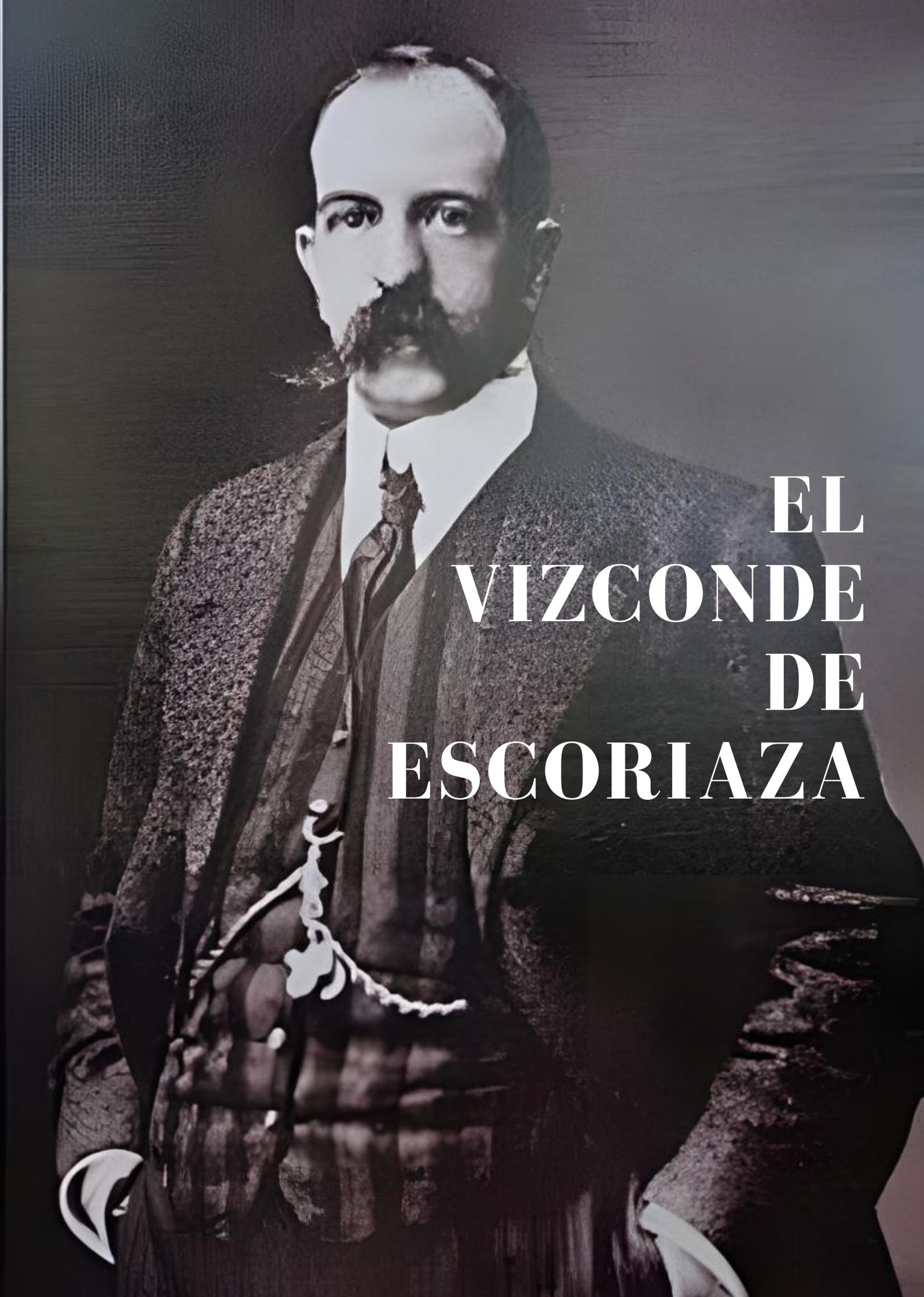
Esto fue posible gracias a la **Asociación por la Región de Granada (ARG)** que impulsó una acción de preservación del Patrimonio Histórico e Industrial dirigido al Ayuntamiento con la presentación del informe “Que la reforma urbana no destruya el Patrimonio Histórico y de Arqueología Industrial de Granada” del ingeniero industrial José Antonio Sáez (2020).

Aunque la petición de la ARG iba en un sentido mucho más amplio, el consistorio aceptó mantener únicamente una parte donde puede observarse uno de los cruces de las vías.

Horizonte Garnata reconoce la sensibilidad de la iniciativa ciudadana por impulsar

acciones de preservación del patrimonio granadino, así como su aceptación por parte del Ayuntamiento ●



A black and white portrait of a man with a prominent mustache, wearing a dark suit jacket, a white shirt, and a patterned tie. He is also wearing a decorative chain with a large, ornate pendant. The background is dark and textured.

**EL
VIZCONDE
DE
ESCORIAZA**

NICOLÁS ESCORIAZA Y FABRO FUE EL GRAN IMPULSOR DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS EN GRANADA. POCOS TESTIMONIOS SE CONSERVAN DE ÉL EN NUESTRA CIUDAD. ACASO EL MÁS SINGULAR Y LLAMATIVO, UNA VEZ EXTINGUIDOS LOS VIEJOS TRANVÍAS, SEA SU CASA EN LA CALLE QUE LLEVA SU NOMBRE, JUNTO AL PASEO DE LA BOMBA.

CÉSAR GIRÓN

GRANADA HISTÓRICA

Nicolás Escoriaza y Fabro, el Vizconde de Escoriaza, nació en Madrid en 1869 y murió en Bilbao el 4 de enero de 1937. Fue industrial y financiero, comandante de complemento de Ferrocarriles, ingeniero y otras muchas cosas más relacionadas con el ferrocarril ciudadano, los tranvías.

Familia, formación y actividad

Segundo hijo de Josefa Fabro y Cúyar y del abogado y político José Pascasio de Escoriaza Cardona, fue bautizado en la iglesia de San Luis de Madrid, después de haber nacido en el seno de una familia portorriquense de clase media y de vocación política radical que los llevó al exilio en Francia hasta 1881. La tradición familiar hizo de él un hombre hecho así mismo que construyó una fortuna prácticamente de la nada en el mundo de las contratas de obras ferroviarias, entonces

Entre las razones de su éxito figuran su capacidad personal y su profundo conocimiento de las obras públicas

muy activo.

Pronto hizo una verdadera especialidad profesional de la adquisición y reorganización de pequeñas compañías férreas y tranviarias y de la promoción de iniciativas inmobiliarias. Muy joven aún, disponía ya de recursos propios suficientes como para adquirir algunas de tales sociedades en nombre propio. Entre las razones de su éxito figuran su capacidad personal y su profundo conocimiento de las obras públicas, el cré-

dito personal que supo construirse y una densa red de relaciones sociales. Es de destacar entre estas últimas la que, desde el principio de su carrera, le permitió introducir en Zaragoza a Pablo Carde, industrial bordelés cofundador en 1897 de la sociedad Carde y Escoriaza —más tarde Material Móvil y Construcciones— para la fabricación de material rodante de ferrocarriles y tranvías.

Matrimonio

Precisamente, en la capital aragonesa se casó dos años antes, el 17 de marzo de 1895, en la iglesia de Santa Engracia con Matilde Averly Lassalle, que había enviudado de Segundo Morales de Rada y Sánchez-Salvador. De esta unión nacieron ocho hijos. Ella era hija de los franceses Teresa Lassalle y Cartier, natural de Olorón, y de Antonio Averly y Françon, de Lyon, que con veinte años había arribado a mediados del siglo XIX a Zaragoza para trabajar de ingeniero de la Sociedad

Maquinista Aragonesa, estableciéndose después por su cuenta con talleres de maquinaria y hornos de fundición.

Relaciones

Nicolás cultivó estrechas relaciones con los círculos de la alta finanza franco-belga, lo que lo llevó a desarrollar diferentes iniciativas empresariales y a desempeñar un papel decisivo en la Exposición Hispano-Francesa de Zaragoza de 1908 y la Comisaría Regia de la Exposición Universal de Bruselas. Sus negocios tranviarios y ferroviarios le facilitaron el acceso al círculo íntimo del marqués de Urquijo en España y de los barones Empain en Bruselas.

En España mantuvo estrechas relaciones con Romanones, Urquijo, Sota y otros financieros interesados en negocios ferroviarios e inmobiliarios y tejió una densa red empresarial y familiar en Zaragoza en la que figuraron Basilio Paraíso, Tomás Castellano, las familias Averly y Portolés, el marqués de Morella y otros personajes destacados del entorno financiero e industrial de esa ciudad. Asentado inicialmente en Zaragoza, fue miembro del consejo local del Banco de España entre 1911 y 1925 y participó en numerosas iniciativas locales.

Su ámbito de actuación fue siempre mucho más amplio, Andalucía y Castilla la Vieja en particular. Residió varios años en Granada antes de instalarse en Madrid, donde acumuló un consistente patrimonio inmobiliario, mientras configuraba un pequeño holding de socie-





dades de ferrocarriles y tranvías. Sus conocimientos del sector le llevaron al Consejo Superior de Ferrocarriles y a la vicepresidencia de la compañía del Ferrocarril del Norte, al final de su vida profesional.

Honores

El rey Alfonso XIII le concedió la merced de vizconde de Escoriaza, el 7 de abril de 1919. Fue, además, Gran Cruz del Mérito Naval, del Militar y del Civil y caballero de la Legión de Honor y de la Corona de Bélgica. Murió asesinado en la prisión de los Ángeles Custodios de Bilbao comenzando el año de 1937. Le sucedió en el título nobiliario su segundo hijo, primer varón, José Nicolás Escoriaza y Averly.

La figura de Escoriaza ha suscitado el interés de distintos estudiosos y escritores, tales como Fernández Clemente, Germán Mohedano o Biescas, que han destacado su participación en sociedades como Tranvías de Zaragoza, Granada y Cádiz, ferrocarriles secundarios de Sábada a Gallur, Haro a Ezcaray, Caminos de Hierro de Granada, Valladolid a Ariza, Ferrocarriles de Castilla, el canal del Esla y los ferrocarriles del Aveiro. O quién suscribe este artículo, que en su libro *Miscelánea de Granada* ya incluyó una biografía local sobre él, además de en otras publicaciones y artículos suyos en ediciones más concretas y medios de comunicación ●



Dif

H

es por C

ande

G

Granada.

Es el nivel en el que se encuentra



RegNum

UN OASIS TROPICAL EN GRANADA

ENTRE LA SIERRA DE CÁZULAS Y EL MAR MEDITERRÁNEO, SE EXTIENDE UN VERDE VALLE DE CLIMA TROPICAL, NO EXISTIENDO UN LUGAR ASÍ EN EUROPA, Y ESTÁ EN GRANADA.

JUAN IGNACIO ESCRIBANO

DE HG

Verde, turquesa y blanco. Son los colores que adornan el valle del río Verde y hacen de este un lugar único, con una belleza luminosa. Jete, Otívar y Lentegí son los municipios que conforman este singular rincón granadino, donde la bonanza de su clima debido a la influencia del mar y al aislamiento del frío del interior, lo hacen idóneo para el cultivo de frutos subtropicales, pero también para disfrutar de un paisaje con tintes exóticos, que nos cautiva fácilmente.

Jete es el pueblo más bajo del valle, situado en el margen del río Verde. Sus angostas calles recuerdan el pasado musulmán de su actual asentamiento, al igual que su denominación,



que proviene del árabe y significa «orilla» o «ribera». En el centro del pueblo encontramos la Iglesia Parroquial de San Antonio, un sencillo templo construido entre los siglos XVI y XVII. Pero si hay un lugar que destaca sobre el resto es la ermita de Nuestra Señora de la Cabeza de Bodíjar. Situada a 4 km de la localidad, se encuentra íntimamente ligada a los vecinos del pueblo, ya que desde el siglo XVII se celebra una romería el último domingo de abril. En ella, los vecinos acompañan a la Virgen desde la Iglesia hasta la Ermita, por un camino que discurre por sus verdes laderas plagadas de árboles subtropicales, ofreciendo una panorámica idílica del valle, con el mar al fondo.

Ascendemos por el valle y llegamos a Otívar, un pueblo que aparece como un espacio blanco entre el vergel que lo rodea. Un rincón inmejorable para divisar sus alrededores es el Mirador de Vista Verde, una espectacular terraza situada en las alturas que nos ofrece una panorámica montañosa del valle. La plaza donde se encuentra este mirador está presidida por la estatua de Juan Fernández Cañas, conocido como el Alcalde Caridad, un guerrillero que liberó la zona de la invasión de los franceses en la Guerra de la Independencia, entre 1810 y 1812. El que fue alcalde de Otívar se negó a prestar juramento a José Bonaparte y logró escapar a la sierra cuando los franceses fueron a apresarle.



Juan Fernández fue reclutando poco a poco a hombres del lugar, que suplían la falta de instrucciones tácticas con un perfecto conocimiento del terreno, logrando poner en jaque al ejército francés, obligándolo a

replegarse. Así, llegó a mantener el control español de localidades de la Alpujarra, el Valle de Lecrín y la costa del antiguo reino de Granada, incluyendo las ciudades de Málaga y Almería. Las hazañas de este guerri-



Valle del río Verde

llero fundamentaron el discurso del albuñolense Natalio Rivas, el que fuera ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, en su ingreso en la Real Academia de la Historia en 1940.

Continuando nuestro paseo por las blancas y empinadas calles de la localidad, nos topamos con la Iglesia de San José, que fue levantada una vez terminó la segunda rebelión de los

moriscos. Destaca por su retablo de estilo mudéjar. Una de las principales joyas arquitectónicas de Otívar es el Palacete de Cázulas, considerado como una de las casas históricas protegidas de España. Se trata de un imponente y bello edificio que data de 1492, renovado en la actualidad para ofrecer servicios para celebraciones y

alojamientos de lujo, en un oasis escondido lleno de tranquilidad y rodeado de árboles subtropicales.

A los pies del palacete encontramos el Cañón del río Verde, un paraje natural virgen donde podemos practicar el senderismo, tomar un baño en sus agradables pozas de agua cristalina y, para los más intrépidos, practicar el descenso de cañones o barrancos, siendo en esto último, un lugar de referencia nacional y perfecto para aquellos que quieren iniciarse en este deporte. Sus aguas no son frías del todo, al no provenir directamente del deshielo. Precisamente por la calidez de su agua y el color blanco de las rocas, esta adopta un color verde esmeralda, haciendo este lugar especialmente atractivo y pareciendo que estamos en un parque acuático.

Y llegamos a Lentegí, el pueblo más alto del valle. Está situado a más de 600 metros de altura y a apenas 18 kilómetros de la costa sexitana. Dos magníficos miradores que nos ofrecen una inmejorable panorámica son el de la Era del Pe-

ñón y el de la plaza de la Iglesia de la Virgen del Rosario, donde se entremezclan las escarpadas montañas de la Sierra de Almi-jara, el verdor de la vega del río Verde y el azul del Mediterrá-neo. Es un auténtico placer pa-sear por sus recoletas y encala-das calles, salpicadas de fuentes y bellos rincones, en las que podemos deleitarnos del aire puro del valle.

Una magnífica opción para disfrutar de los atractivos del valle es recorrerlo a través de la conocida como Carretera de la Cabra. En el puerto del Suspiro del Moro, donde la leyenda cuenta que Aixa le dijo a su hijo el rey Boabdil «llora como mujer lo que no has sabido defen-der como un hombre», parte esta famosa carretera que poco a poco va ascendiendo hasta entrar en el Parque Natural de las Sierras de Tejeda, Almi-jara y Alhama y pasar el Alto de la Ca-bra Montés, donde se pueden observar las primeras vistas del mar Mediterráneo. Finalmente, esta auténtica carretera de montaña finaliza en Almuñécar, tras recorrer todo el valle del río Verde.

El particular microclima de la zona, entre la Sierra de Almi-jara y el mar Mediterráneo, no solo permite el cultivo de fru-tos tropicales como el aguacate, la chirimoya, el mango y el nís-pero, sino también la produc-ción de vinos muy especiales en Jete. Sin embargo, es neces-ario mencionar el caso de la chirimoya, al ser Granada el primer productor mundial de esta fruta. Las condiciones úni-



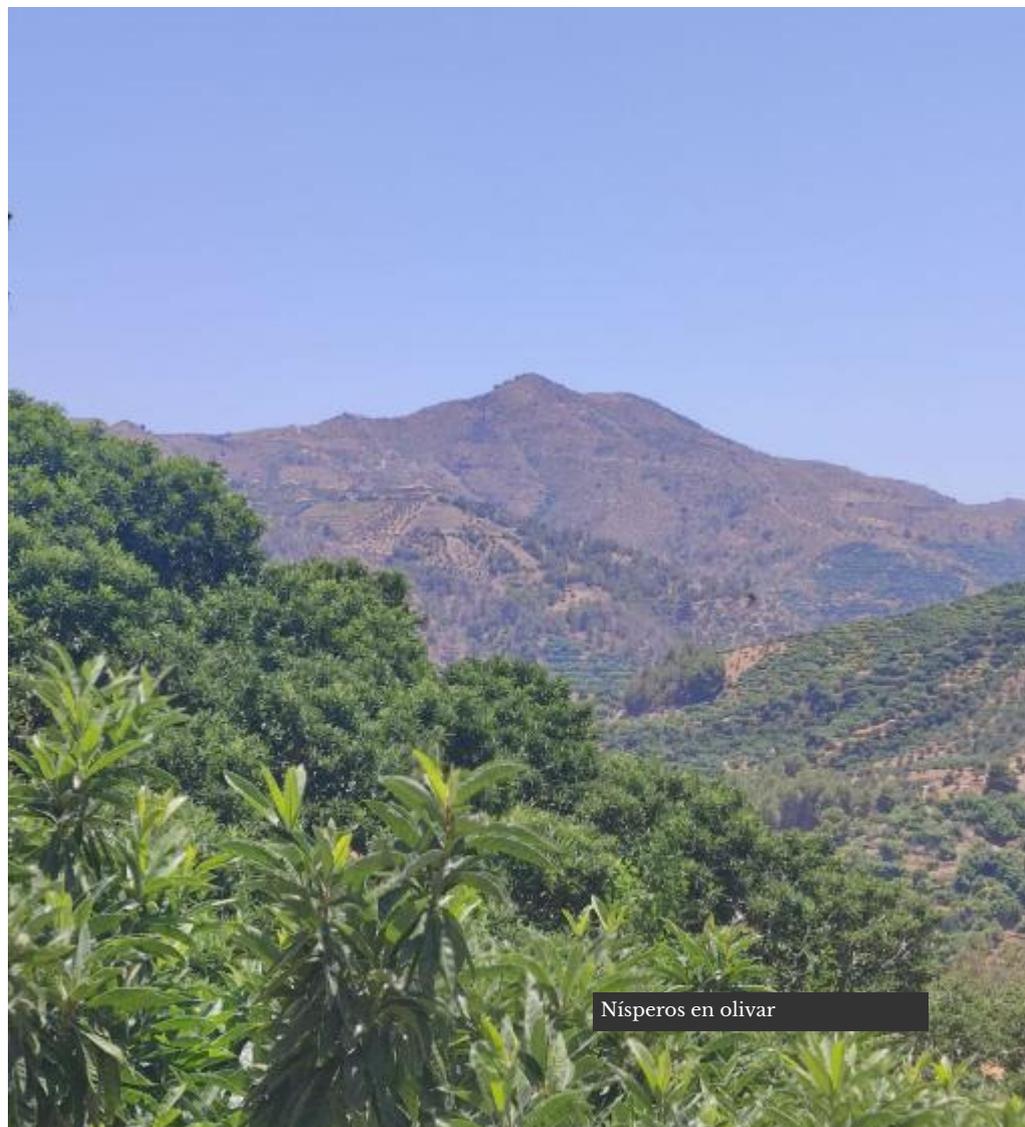


Estatua del Alcalde Caridad en Otívar

cas de temperatura y humedad hacen que este sea de los pocos lugares donde se pueden plantar chirimoyos. Recientemente se ha introducido una nueva variedad de esta fruta, de tono rojizo, sin pepitas y, lo que todavía es más importante, con menor necesidad de agua. A este respecto, el asunto del agua dejaría de ser un quebradero de cabeza para los agricultores del valle si estuvieran construidas las conducciones de Rules, que llevarían agua de Sierra Nevada suficiente para regar las plantaciones, explotando los recursos con los que cuenta nuestra provincia de Granada y generando riqueza y empleo en una zona que vive principalmente de es-

te sector.

Finalmente, resulta especialmente recomendable disfrutar de la gastronomía de la zona, donde sus restaurantes ofrecen productos de primera calidad y en los que los frutos tropicales ocupan un papel protagonista. Asimismo, se pueden llevar a cabo visitas a fincas de cultivos subtropicales y rutas de senderismo por zonas agrícolas, entre otras opciones de agroturismo sostenible. Estos y otros atractivos pueden y deben disfrutarse en este auténtico oasis tropical en Granada●



Nísperos en olivar



Romería de la Virgen de la Cabeza de Bodíjar

¡ Estírate !



Dona 1€

Primer



PRIMER ANIVERSARIO

Aniversario



Cumplimos nuestro primer año entre la apuesta por un mejor futuro y una historia para recordar. Entre la AESIA y el padre del regionalismo granadino.

HORIZONTE GARNATA

Revista online de opinión y crítica para Granada.

EDITA:

SCG- JXG

CIF: G04959730

DIRECTOR EJECUTIVO

César Girón López

DIRECTOR EDITORIAL

Antonio Bernardo Espinosa Ramírez

COMITÉ TÉCNICO

Juan Jiménez Alonso

Cecilio Ruíz Fernández

Jordi Cabedo Gracia

Ana Morilla Palacios

ASESORÍA JURÍDICA

Forum4. Consultores

Depósito Legal: GR2449-2010

ISSN: 2171-6420

DISTRIBUCIÓN GRATUITA:

Se distribuye online mediante la web y boletines al correo de suscriptores.

SUSCRIPCIONES Y DESCARGAS:

www.horizontegarnata.es

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS Y SOFTWARE

Imágenes obtenidas por medios propios y libres publicadas y principalmente de Pexel y Unsplash usadas bajo sus respectivas licencias de uso.

Se ha usado software libre en la edición, redacción y web.

Horizonte Garnata es un revista de divulgación y actualidad. Es una publicación plural. Los artículos y comentarios que en ella aparecen reflejan las opiniones de los respectivos autores.

Encuétranos en las Redes Sociales:



NUESTRAS PORTADAS



LEE ON-LINE EN CUALQUIER LUGAR



***Ayuda al
proyecto HG***

DONA



ES65 0049 0004

9528 1459 8816

paypal@juntosxgranada.es

Infórmate, Opina,
Participa.
Es por Granada

i Yo leo, difundo
Horizonte

WWW.HORIZONTEGARNATA.ES



, apoyo y dono a
Garnata!

WWW.HORIZONTEGARNATA.ES