

■ Estudio de la red viaria malagueña: las vías de comunicación hacia Antequera y Vélez-Málaga en los siglos XVIII y XIX

Raúl Luque Ramírez*

El presente trabajo realiza un estudio de la apertura de los primeros itinerarios viarios de la provincia de Málaga en el siglo XVIII y su posterior evolución en la centuria decimonónica. Con el trazado de estos nuevos caminos desde la capital malagueña hasta Antequera y Vélez-Málaga se pretendía, en el primero de ellos, construir una vía por la que transportar los productos mercantiles al interior del país, además de favorecer la apertura de un paso hacia la Corte. Por su parte, la importancia de un camino que enlazase con Vélez se centraba en la necesidad de conseguir un transporte rápido y más seguro de productos agrícolas, especialmente, vino y pasas, hasta el puerto de Málaga.

This piece of work examines the opening of the first road routes in the province of Málaga in the eighteenth century and that of their subsequent development throughout the nineteenth century. With the design of these new roads from Málaga city centre to Antequera and Vélez-Málaga, it was endeavoured, for the first of these routes, to build a road in order to transport mercantile produce to the inland of the country. A further advantage was hence access to the capital city. The importance of a road that was linked to Vélez, was focused on the need to bring about a quick and safer transport of agricultural produce, especially that of wine and raisins, to Málaga harbour.

EL ITINERARIO VIARIO DE MÁLAGA A ANTEQUERA

La ciudad de Antikaria fue desde su fundación romana un enclave destacado pues, según el *Itinerarium Antonianum*, existía una vía de comunicación que partía desde Gades y, tras atravesar la actual localidad malagueña, culminaba en Corduba. Si seguimos el itinerario expuesto, que cruzaba además las localidades de Hispalis, Astipi y Singilia Barba observamos una consciente desviación en el trazado de dicho camino con el único objeto de alcanzar Antequera como punto de unión entre varias calzadas de diversos recorridos¹.

Por otro lado, el *Anonymus Ravennatis* describe la existencia de un camino que partiendo de Hispalis, cruza Antikaria para culminar en Arastipi. Además, gracias a los restos de miliarios hallados en las proximidades se puede afirmar la existencia de una vía entre Antikaria y Archidona que desembocaría en la vega de Granada y de un camino que cruzando las localidades de Nescania, Iluro y Cartima enlazase Antikaria y

LUQUE RAMÍREZ, Raúl, "Estudio de la red viaria malagueña: las vías de comunicación hacia Antequera y Vélez-Málaga en los siglos XVIII y XIX", en *Boletín de Arte*, n^o 26-27, Universidad de Málaga, 2005-2006, págs. 353-379.

Malaca². Podemos constatar, por tanto, que desde época romana Antequera se había convertido en una urbe de excelsas comunicaciones terrestres a pesar del abrupto suelo que se extiende en sus inmediaciones³.

Durante la Edad Media fueron escasas las intervenciones realizadas para mejorar las comunicaciones españolas, conservándose, en su gran mayoría, los itinerarios correspondientes al trazado viario de la Antigüedad. Este hecho causaba un retraso en el transporte y limitaba el desplazamiento por las distintas ciudades del reino.

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII Málaga seguía presentando unas penosas vías de acceso, a lo que se le debe unir la dificultad que entrañaba acceder a la ciudad a través de la abrupta cadena montañosa que la rodea. De este modo, no existía camino alguno que comunicase la capital con la corte madrileña⁴. Esta deficiencia no era un hecho aislado, sino que se daba en otros puntos geográficos del reino; así, Fernández de Mesa en 1755 se queja del penoso estado de las carreteras entre Valencia y Madrid afirmando aunque que *cosa lastimosa es, por cierto, y casi increíble, el que para ir a la corte de España, desde un reino tan opulento como el de Valencia, no haya otro camino más directo que uno que se llama de las Cabrillas, sin duda porque sólo es bueno para semejantes animales*⁵. Otro aspecto destacable era la ausencia de Málaga en el Plan de Caminos redactado en el Real Decreto de Junio de 1761, por lo que la subvención de las obras pasaba a cargo de los organismos locales⁶. Este hecho provocó unos recortes del fondo público contrarios al desarrollo económico de la provincia.

A principios de la década de los setenta los caminos malagueños no presentaban mejora alguna. Peyron, en su viaje de Málaga a Antequera realizado en 1772, habla de la existencia de una camino de precarias condiciones por el que únicamente se puede circular en mula o caballo. Así, cita que *después de haber hecho de ese modo cuatro leguas a lomos de mula, porque no hay allí camino para los coches, se llega a una venta o posada*⁷.

* Investigador vinculado a la UMA.

¹ SERRANO RAMOS, E. y ATENCIA PÁEZ, R., "Las comunicaciones de Antequera en la época romana" en *Jábega*, n.º 31, Málaga, Diputación, 1980, págs. 15-20.

² *Ibid.*, pág. 17.

³ Para los caminos de Málaga en época romana véase GOZALBES CRAVIOTO, C., *Las vías romanas en Málaga*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1986.

⁴ No debemos olvidar que la red de carreteras se estructuraba a través de las comunicaciones de la Corte con el resto de las ciudades españolas que ostentaban un grado de relevancia basado en factores económicos, comerciales y sociales.

⁵ Cit. en MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la historia de España*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1951, págs. 116 y 117.

⁶ Sobre la sufragación y el proceso de las obras en las carreteras en esta época véase MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J. M., *La construcción y la financiación de la red de caminos de España en la 2ª mitad del siglo XVIII*, Madrid, E. T. S. I. C. C. y P., 1986.

⁷ Cit. en URIOL SALCEDO, J. I.: *Historia de los caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001, pág. 352.

La construcción de una vía de ruedas comenzó a tomar forma tras la habilitación del puerto, cuando el Conde de Floridablanca transmitió en Diciembre de 1778 a las autoridades de Málaga y Antequera la necesidad de trazar una carretera por la que transportar los productos mercantiles al interior del país y favorecer la apertura de un paso hacia la Corte. Para ello se nombraría dos juntas formadas por personas distinguidas de ambos emplazamientos para hacer efectivo el desarrollo de las obras⁸. Hasta el momento, el acceso a Málaga se había realizado a través de Antequera, Álora, Villanueva de Cauche y Villanueva de la Concepción⁹, recorrido que se caracterizaba por las impracticables veredas y sendas de extrema peligrosidad causadas por los corrimientos de los terrenos y los desprendimientos de sedimentos. Por este motivo se decidió realizar a finales del siglo XVIII un nuevo camino real asentado sobre un antiguo paso medieval que cruzaba el río Campanillas¹⁰.

Para dar una temprana solución a la precariedad de las comunicaciones entre ambas localidades:

El Teniente General Varon de Lés, Gobernador que fue de esta ciudad [Málaga], y Don Francisco Milla, Corregidor de la de Antequera, y a ella, con fecha de 14 de Abril de 1778, se decretó por el Real Consejo, que los corregidores de ambos Pueblos nombrasen dos Maestros de su satisfacción, uno de cada vecindario, que reconociesen el sitio por donde convenia abrir el camino, apreciando su costo, materiales, jornales, y terreno que debiera ocupar, en caso de ser particulares; y executado, se instruyeran de los pueblos inmediatos que disfrutasen mas el beneficio, y fuesen interesados en la execucion del camino¹¹.

Una vez reconocida la cadena montañosa que rodea Málaga y tras advertir de los innumerables peligros que había en sus caminos así como la carencia de una infraestructura arquitectónica que facilitase el paso por zonas de agua, la Junta de la capital redactó un informe con todo lo observado. Además, se propuso la ayuda económica de los pueblos cercanos que se veían beneficiados por el nuevo trazado, no en vano el transporte de sus mercancías se agilizaría y las transacciones económicas serían efectuadas con mayor celeridad. Por otro lado, la apertura del puerto y la llegada a éste de los productos importados del continente americano procedentes de las franquicias y del libre comercio eran unos hechos a tener en cuenta por el Estado que necesitaba una mejora de los caminos para una apropiada comunicación interna¹².

El Ingeniero Jefe Carlos Lemaur que dirigía entonces las obras del puerto fue el elegido para realizar un estudio pormenorizado del terreno para, *a posteriori*, llevar a cabo el trazado del camino bajo la supervisión de las juntas por los puntos de mejor

⁸ CORDOVA, D. de y BELESTÁ, D., *Relación de las obras que se han executado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta la de Antequera y Vélez*, Ed. Facsimil de Juan Brotons, Málaga, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente y Confederación Hidrográfica del Sur de España, 1995, pág. 83.

⁹ MORALES FOLGUERA, J. M., "Historia de las Obras Públicas en Málaga en el siglo XVIII (II) en *Jábega*, n° 50, Málaga, Diputación Provincial, 1985, pág. 69.

¹⁰ GOZALBES CRAVIOTO, C., "El camino real de Málaga a Antequera en el siglo XVIII" en *Jábega*, n° 35, Málaga, Diputación Provincial, 1981.

¹¹ Córdoba y Belestá, *Op. cit.*, pág. 80.

¹² *Ibid.*, pág. 81.

acceso. El coste de las obras debía de ser reducido y para tal efecto se utilizaría como mano de obra a los Desterrados y Grilletes de la Caja de Guarnición de Málaga que a cambio serían premiados con una reducción de sus penas¹³.

Una vez realizados los estudios y expuesto el proyecto para el trazado, Carlos Lemaur y su hijo Manuel abandonaron la ciudad en 1780 y 1781 respectivamente por mandato real, recayendo la labor de emprender las obras sobre el Teniente de Ingenieros Don Fernando López Mercader y el Superintendente Capitán de Carabineros Don Diego de Córdoba. Tras la prematura muerte del primero pasó a ocupar el cargo de Superintendente de las obras el Coronel de caballería Don Domingo Belestá¹⁴. Finalmente, y tomando como base los primigenios estudios de Carlos Lemaur la carretera se estructuró en siete trozos; desde Málaga hasta el Ventorillo de Don Manuel del Pino, desde el Ventorillo de Don Manuel del Pino hasta el Cortijo de Cueter, desde el Cortijo de Cueter hasta el Molino de Almogía, desde el Molino de Almogía a Momsenpedro, desde Momsenpedro hasta el Puente del río Campanillas, desde el Puente del río Campanillas a la loma del Palmar y desde esta última hasta Antequera¹⁵.

Las obras culminaron en junio de 1789 ejecutando, además de la propia red viaria, la construcción de dieciséis puentes de los que caben señalar los realizados sobre los arroyos del Cauche, del Horcajo -hoy del Ahorcado- y del León, así como un novedoso sistema de alcantarillado.

Sesenta años más tarde de la construcción del camino, éste se recogía en la *Memoria de las obras públicas en España en 1856* escrita por el Director General de Obras Públicas Cipriano Segundo Montesinos. En uno de sus múltiples apartados se recogen las leguas de carreteras provinciales construidas en España desde 1840 hasta 1855 y se cita que las obras realizadas desde Málaga a Antequera, entre 1851 y 1854, suman un total de 3,3 leguas en las que se han invertido 1.692.618 reales¹⁶. Este dato revela la ausencia de continuas actuaciones destinadas a mejorar las comunicaciones de la provincia malagueña y aunque las obras de fábrica y los puentes del antiguo proyecto dieciochesco merecen las mejores alabanzas¹⁷, no se efectuaron actuaciones reparadoras y de mejoras hasta la segunda mitad del siglo XIX.

A pesar de ello, diversos escritos han recogido entre sus páginas datos relevantes del antiguo camino de finales del siglo XVIII y que señalaremos a continuación para ofrecer una visión más extensa antes de iniciar nuestro estudio centrado en el contexto de la centuria decimonónica.

Entre 1845 y 1850, Pascual Madoz había recogido en su *Diccionario* los caminos que parten de Antequera, entre ellos el que transcurre por la garganta de las sierras de

¹³ *Ibid.*, pág. 89.

¹⁴ *Ibid.*, págs. 97 y 98.

¹⁵ *Ibid.*, págs. 115-126.

¹⁶ SEGUNDO MONTESINOS, C., *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, Ed. Facsimil, Madrid, Ministerio de Fomento, 2001, pág. 335.

¹⁷ Antonio Ponz en su *Viaje de España* hacia 1790 afirma sobre la buena construcción de los caminos antequeranos y Bourgoing habla de la "bien construida carretera que serpentea durante siete leguas entre cerros cubiertos de viña". Cit. en Uriol Salcedo, *Op. cit.*, pág. 352.

las Cabras y del Torcal, llamado el puerto de la Boca del Asno y se dirige próximo a Almogía separándose de las poblaciones de Villanueva de Cauche, Casabermeja y Colmenar para alcanzar el puerto de las Orejas de la Mula y encaminarse a Málaga¹⁸.

José Jurado cita en su libro la importancia que el puerto de la ciudad supuso en la construcción de nuevas comunicaciones. Unos caminos seguros permitían trasladar con la mayor brevedad posible los productos agrícolas para embarcarlos hacia distintos destinos tanto europeos como americanos. Hasta entonces, existían dos caminos de enlace, ya apuntados en párrafos anteriores, el de "Puertollano", que utilizaba parte de la antigua calzada romana y pasaba por las ventas de Cártama y Tendilla y el de la "Escaleruela", de origen medieval, que cruzaba el río Campanillas y que sería utilizado por su breve trayecto para la construcción del antiguo camino del siglo XVIII¹⁹.

Santos Madrazo en su libro se hace eco de las obras del camino de Málaga a Antequera cuyo coste ascendió a 5.020,132 reales y 19 maravedís con los que abonar los gastos de 26 alcantarillas, 16 puentes y 577 de muros de contención²⁰. El desarrollo de la vía malagueña en los escritos de Madrazo no es muy amplio, pues únicamente recoge algunos datos expuestos en el manuscrito del libro de la relación de las obras.

Una vez tratados los datos referentes a la construcción del camino de Málaga a Antequera a finales del siglo XVIII analizaremos las actuaciones llevadas a cabo en la segunda mitad de la centuria decimonónica. Para tal fin los proyectos de carreteras hallados en el Archivo del Servicio de Carreteras de Málaga serán un testigo inigualable de las obras realizadas. Con ellos pretendemos mostrar los cambios del trazado unidos, inevitable, a la transformación de la sociedad y de los nuevos intereses económicos de la provincia, así como presentar, a través de un análisis particular, la evolución sufrida por la ingeniería de caminos en menos de sesenta años.

El 16 de Julio de 1851 el ingeniero Joaquín Téllez de Soto-Mayor redactaría la *Memoria descriptiva concerniente al proyecto del desecho de la Cuesta del Palmar desde el Puente del Horcajo a la Boca del Asno mandado a formar por Real Orden de Enero de 1851*. En estos escritos se presenta la primera intervención pensada para alterar el trazado de la antigua carretera de Málaga a Antequera proyectada en un primer momento por Carlos Lemaur²¹.

Desde la monarquía de los Reyes Católicos el camino de Málaga a Antequera fue una empresa importante, no en vano la llegada de múltiples productos de importación al puerto malagueño tenían como destino los vetustos reinos de Córdoba, Jaén y Extremadura. El empeño mostrado por los monarcas Fernando e Isabel cayó en saco roto, pues los desplazamientos se continuaron haciendo por el camino de la Boca del Asno.

¹⁸ MADDOZ, P., *Diccionario geográfico, histórico, estadístico. Málaga*, Ed. Facsimil, Valladolid, Ámbito /Editoriales Andaluza Unidas, 1986, pág. 24.

¹⁹ JURADO SÁNCHEZ, J., *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Universidad, 1988, pág. 68.

²⁰ MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 1. La red viaria*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984, pág. 303.

²¹ (A)rchivo del (S)ervicio de (C)arreteras de (M)álaga, Sección 1ª, Leg. 274, nº 3.

No fue hasta 1780 cuando las obras dieran su comienzo gracias a la Real Orden expedida por el Conde de Floridablanca el 17 de septiembre de ese mismo año. Como ya hemos apuntado con anterioridad el recorrido de la vía partía de calle Mármoles hasta alcanzar el río Campanillas. Una vez allí, y siguiendo el cauce de dicho río, se ascendía hasta Antequera atravesando la Boca del Asno. Las acusadas pendientes que presenta este trazado y los continuos zig-zag lo hacían inservible tanto para el comercio como para la agricultura²². De ahí, las airadas quejas que los respectivos sectores llevaron a cabo a mediados del siglo XIX.

Joaquín Téllez afirma que reconoció el trazado general de la vía junto al Ingeniero Jefe de 1º clase y Jefe de Distrito Ramón del Pino en mayo de 1846 y, según las propias afirmaciones del ingeniero presentaba la condición de una buena carretera. Por ello, y bajo la decisión de Ramón del Pino, las intervenciones que debían ser efectuadas se dividían en reparaciones y obras nuevas, estas últimas se apartaban del trazado del siglo XVIII²³. Así:

Desde Málaga al apartado del camino de Almogía consideró los trabajos como de reparación: desde este punto hasta aquel en que el atajo viene a reunirse con la Carretera vía la necesidad de una obra nueva: desde dicho punto hasta poco antes de la Venta de los Gálvez clasificó los trabajos de obras nuevas: desde aquí hasta el Puente del Horcajo los consideró como de reparación: la Cuesta del Palmar y Carrera del Moro como de nueva construcción: desde su final hasta la fábrica de los Morenos como de reparación y de nueva construcción desde este punto a la entrada de Antequera²⁴.

La Cuesta del Palmar, que parte del puente del Horcajo y concluye en la Boca del Asno, es uno de los puntos más dificultosos a tratar debido a su incómodo paso propiciado por los agudos zig-zags y las acusadas pendientes del terreno. De este modo, varias órdenes reales habían mandado la variación de este tramo del camino.

Para paliar este hecho, Joaquín Téllez propone varias soluciones; en primer lugar expone dos trazados que varían la dirección de la carretera, desechados posteriormente debido al elevado coste de sus obras y a la prolongación de la vía. El primero de ellos parte de la Boca del Asno a Casabermeja y desde este pueblo toma la cuenca del Guadalmedina hasta Málaga; por el contrario, el segundo pasa por la Escaleruela y atraviesa el río Campanillas tras recorrer Almogía para conectar con el camino del XVIII una lengua y media antes de llegar a la capital malagueña²⁵.

Una vez hechas las oportunas consideraciones sólo quedaba llevar el trazado por las márgenes izquierda o derecha del río Campanillas. Las reales órdenes del 9 de mayo de 1847, del 7 de enero de 1850 y del 12 de enero de 1851 prohibían hacerlo por la primera de ellas, pues el recorrido debía pasar obligadamente por el Puente del Horcajo. Además, la margen izquierda se caracterizaba por un terreno arcilloso con tendencia a saturarse con la caída de fuertes lluvias. Finalmente, las obras debían

²² A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 274, nº 3, Memoria, [fº 2 v.].

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*, [fº 3 r.].

²⁵ *Ibid.*, [fº 3 v.].

transcurrir por el cauce derecho del mencionado río pues la calidad de sus terrenos, muestra un índice de humedad menor que su otra orilla disminuyendo los riesgos de posibles deslizamientos. Aún así, se propone la apertura de zanjas de coronación en los terrenos arcillosos que lo necesiten en la parte superior de la carretera.²⁶

Los desmontes necesarios para hacer efectivo el proyecto desarrollado son de escasa profundidad. La roca caliza extraída se destinaría al firme y las obras de fábricas presentarían un gasto reducido ya que las canteras de extracción del material se sitúan en una distancia de mil varas²⁷.

Los pontones de la carretera no deben ser menores de un pie en los paramentos y muros y en las doveas de 1,25. Las bóvedas del resto de los elementos arquitectónicos, no especificados en el proyecto, se caracterizan por estar contruidos en ladrillo y contar con tres pilares en cada lado del mismo material distribuidos dos en las aristas y uno en el centro. El resto de las intervenciones estarían realizadas con mampostería ordinaria²⁸.

Una vez redactado el proyecto y aprobado por la comisión se lleva a cabo una subasta para adjudicar las obras al mejor postor. Pasado este trámite, el contratista contaba con un plazo máximo de diez meses para acabar todo lo expuesto en el texto comentado²⁹.

El 15 de diciembre de 1853 el ingeniero Francisco Milla redactaría la *Memoria justificativa del proyecto de aumento de obras que se propone para utilizar los trabajos ejecutados en el trozo denominado Puerto de la Torre*³⁰. Las intervenciones realizadas en esta sección de terreno, perteneciente a la carretera de Málaga a Antequera, se demoraron dos años. Este hecho causó una crítica de la opinión pública hacia la Diputación, entidad encargada de financiar este tramo de la carretera. Como en múltiples ocasiones el retraso se produciría por una mala gestión del capital pues las obras eran realizadas a través de contratistas. Estos presentaban un presupuesto de bajo coste con el que, muchas veces, no podían hacer frente a los imprevistos surgidos en una construcción llevada a cabo en unos terrenos arcillosos.

En 1851 quedaban por realizar varios trozos de la vía que transcurre por el Puerto de la Torre. Era para la Diputación Provincial una intervención urgente, no en vano la carretera en este paraje se caracterizaba por su difícil paso y la incomodidad de su piso. El 20 de junio de 1851 el Ingeniero de caminos Joaquín Téllez presentó un proyecto de mejora al entonces Gobernador Simón de Roda en el que se especificaba la elección de un solo destajista para realizar los desmontes, posteriormente utilizados en los terraplenes³¹.

²⁶ *Ibid.*, [f° 3 v.- 4 r.].

²⁷ *Ibid.*, [f° 4 r.].

²⁸ *Ibid.*, [f° 4 v.].

²⁹ *Ibid.*

³⁰ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 162, nº 6.

³¹ *Ibid.*, [f° 1 r.].

Las obras fueron adjudicadas a Joaquín Ruiz Benavides, quien había realizado un 20% de rebaja sobre el presupuesto inicial. Los trabajos se iniciaron el 9 de agosto de 1851 y fueron transcurriendo con absoluta normalidad hasta comienzos de 1852 cuando se produjo los primeros hundimientos del desmonte propiciados por un estudio erróneo de la estratificación de las capas terrestres³². En lugar de predominar una roca blanda en su tercera parte y una roca dura y compacta en las otras dos terceras partes, existía un cúmulo de piedras sueltas y tierra en las que se interponían grandes placas de arcilla³³.

El 10 de mayo de 1852, por orden del Gobierno de la Provincia, el Ingeniero Ángel Mayo realizó un detenido estudio de las circunstancias que propiciaron los hundimientos del terreno. El 31 del mismo mes Téllez y Mayo presentaron un aumento del presupuesto de las obras en 2573,275 reales que pareció excesivo al Gobierno de la Provincia³⁴. Todos estos imprevistos retrasaban la continuación de las obras y ponían a prueba la paciencia de, no solo los usuarios de la carretera, sino de la opinión pública.

Francisco Milla, en el año siguiente, intentó paliar los continuos inconvenientes que azotaron a las obras desde su comienzo. Para ofrecer una inmediata solución a tan dilatado problema proponía saber exactamente el estado de cuanto había construido y destruido. Una vez realizado este paso se llevaría a cabo un presupuesto de lo que debe hacerse para asegurar la usabilidad y el tránsito del trozo de carretera que rebajaría en 64071,649 reales el presupuesto anterior³⁵.

Francisco Milla redactaría el 31 de enero de 1854 la *Memoria justificativa del proyecto de modificación y aumento de las obras de fábrica del trozo denominado Cuesta del Palmar*³⁶ donde se llevaban a cabo nuevas propuestas destinadas a mejorar la carretera de Málaga a Antequera. La Cuesta del Palmar, como ya apuntamos en el proyecto de Joaquín Téllez de 1851, era uno de los pasos más complejos del trazado debido a sus acusadas pendientes y a sus continuos zig-zags.

El terreno tratado salvaba la divisoria entre los ríos Campanillas y Guadalhorce en la vertiente derecha de la cuenca del primero. El terreno se caracteriza por un continuado número de barrancos y arroyos que recibían elevadas pluviosidades en los meses invernales. Cuando se llevó a cabo el proyecto se concibió a través de un total de 13.428 varas estudiadas, en primer lugar, por el ingeniero Pedro Mesa y que contaban con un presupuesto innecesario para la ejecución de unas obras sobre perfiles irregulares y tierras húmedas³⁷. Ante esta situación, Mesa remitió al Gobierno de la Provincia una reclamación en la que se pedía la autorización para introducir variantes en las construcciones ya proyectadas. El ingeniero pretendía realizar varios

³² *Ibid.*, [f° 1 v.].

³³ *Ibid.*, [f° 1 v.- 2 r.].

³⁴ *Ibid.*, [f° 2 v.].

³⁵ *Ibid.*, [f° 4 v.].

³⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 263, n° 10, Memoria. Este expediente posee una copia en sucio que ha sido localizada en el legajo 86, n° 3 del citado archivo.

³⁷ *Ibid.*, [f° 1 r.].

ensanchados de los puntos en los que fuese necesario y construir cinco tajeas más de las previstas en un principio³⁸.

El 1 de septiembre de 1853 Francisco Milla llega a Málaga con el cargo de Ingeniero Jefe de la Provincia y, tras recibir el presupuesto comparativo de las modificaciones, inicia por su propio pie un recorrido por la carretera³⁹. Una vez realizada dicha acción, Milla propone para las obras de la vía un nuevo modelo de tajeas que se extienden a lo largo del ancho de la carretera completado con guardarruedas que cumplirán las funciones de los pretiles. Para los pontones se propone seguir las pautas del "de Quintana", de más altura que el propuesto en el antiguo proyecto, basándose en el ancho cauce del arroyo que deben salvar. El arroyo de la Zorra es uno de los elementos naturales del recorrido más complejos; los terrenos que lo circundan se caracterizan por su fango y por su falsa línea. Ante este hecho, Milla decide aumentar la luz del pontón, pues lo diez metros existentes se antojaban insuficientes para soportar los ataques de un caudal embravecido en los meses invernales, y reforzar los muros⁴⁰.

En cuanto a los pasos de agua de las Pitás y del "[S]arrayo", Milla idea dos pontones muy anchos, cuya longitud, en el caso del segundo, ocupa el total de la carretera debido a su ubicación en la unión de dos alineaciones con un ángulo excesivamente agudo. Además, en esta última construcción se dispone un zócalo para evitar que el gran número de piedras que arrastra el arroyo pueda dañar la fábrica de ladrillo de los estribos⁴¹.

Milla propone para el pontón del Paraíso una variación en su longitud que va en relación con las acusadas dimensiones del espacio que debe salvar. Así, elimina las aristas de las bóvedas y las enjutas de sillería de rosca del antiguo proyecto por una fábrica de ladrillo⁴².

Las modificaciones y remodelaciones realizadas por Milla alcanzaban un presupuesto total de 1.346069 reales, cifra elevada aunque justificada debido a la dificultad de los terrenos por los que transcurre la carretera. De este modo, las 13.428 varas del trozo tratado equivalen aproximadamente a 674.800 reales por legua⁴³.

El 25 de Abril de 1857 el ingeniero Luis Gracian redactaría el *Presupuesto para la habilitación de la parte de esta carretera comprendida entre la ciudad de Antequera y Málaga*⁴⁴ donde se recoge el estado en el que se encontraba esta vía, así como un análisis de la misma a partir de una subdivisión en trozos que se corresponden con los tramos descritos en el camino del siglo XVIII.

En los primeros párrafos de su escrito, Gracian anota el desperfecto que muestra la carretera en parte de su recorrido debido a la ausencia de intervenciones repara-

³⁸ *Ibid.*, [f° 1 v.].

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid.*, [f° 2 r.].

⁴¹ *Ibid.*, [f° 2 v.].

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*, [f° 3 r.].

doras en la vía. La multitud de vehículos que circulaban por esta calzada provocaban continuas roturas en el piso a excepción de las nuevas construcciones llevadas a cabo en la Cuesta del Palmar y el Puerto de la Torre. A pesar su reciente construcción, uno de los tramos del Puerto de la Torre se caracterizaba por el desprendimiento de taludes que impedían el tránsito⁴⁵.

Los detalles anteriormente expuestos ofrecen una imagen del degradado estado en el que se encontraban las vías de comunicación terrestres en Málaga en la segunda mitad del siglo XIX. La desidia de las autoridades provinciales y estatales provocaban una ausencia de inversión en las obras públicas que se traducía en unos caminos en mal estado y en consecuencia un transporte más lento y peligroso.

La extensión entre Antequera y Málaga es de diez leguas, divididas en siete tozos en el proyecto del siglo XVIII. Sin embargo, Gracian en su escrito propone una partición en nueve fragmentos con el objetivo de conseguir un análisis más detallado del terreno y de los diversos problemas que puedan surgir en cada uno de ellos.

El primer trozo, que va desde la salida de Antequera hasta la fábrica de hilado de Moreno Hermanos, tiene 2.700 metros de longitud y se encuentra en un estado precario. No en vano, en época de lluvia se antoja difícil su tránsito debido al mal estado de su piso, por lo que Gracian propone la construcción de un nuevo afirmado⁴⁶.

El segundo trozo se extiende desde donde concluye el anterior hasta la Venta del Consuelo con un total de 6000 metros, de los cuales 5000 metros se llevaron a cabo en 1852. Estos presentaban un estado muy degradado según las afirmaciones de Gracian, es más, los 1000 metros restantes necesitaban un afirmado nuevo así como una limpieza de los desprendimientos causados por los taludes corridos. A todo ello habría que sumar la inmediata necesidad de levantar tres muros de sostenimiento de los que dos se efectuarían en piedra y el restante en mampostería junto a un pontón⁴⁷.

El tercer trozo suma un total de 8000 metros desde la Venta de Consuelo hasta el Ventorrillo de Clarín. Precisaba una nueva construcción del firme a lo largo de 1000 metros y consolidar la explanación en las inmediaciones de la Boca del Asno por medio de cinco caños de piedra⁴⁸.

El trozo cuarto se desarrolla, a través de 5.700 metros, desde el último lugar citado hasta el Cortijo de los Alcaidejos. Este terreno, cuyo afirmado fue construido en 1851, necesitaba surtir de piedra caliza de alta calidad aunque, por causas no justificadas en la memoria, se opta por la elección de arenisca dura⁴⁹.

⁴⁵ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 164, nº 1-A. Existe una copia de este proyecto redactado realizado por el mismo ingeniero de caminos con fecha de 26 de Abril de 1858. este hecho indica que las reformas propuestas no fueron presentadas hasta un año después de su redacción. Véase A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 167, nº 2.

⁴⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 164, nº 1-A, [fº 1 r.].

⁴⁷ *Ibid.*, [fº 1 v.].

⁴⁸ *Ibid.*, [fº 2 r.].

⁴⁹ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*, [fº 2 v.].

El quinto trozo que culmina en el Tanto de las cuatro leguas, cuenta con una extensión similar al anterior fragmento de carretera. Y según Gracian, es necesario emplear para su mejora 900 metros de afirmado, 1.500 metros lineales de recebo y la limpieza de algunos trozos de taludes corridos⁵⁰.

Los trozos sexto, séptimo y octavo comienzan en Tanto de las cuatro leguas y, tras pasar por el Pontón del Arroyo del Cabrero y por la Venta de Matagatos, concluye en la Venta de San Cayetano. Las intervenciones pronosticadas en los tres trozos mencionados se reducen a 4000 metros de afirmado para el sexto, 7000 metros de afirmado y un muro de sostenimiento para el séptimo y 5.000 metros de afirmado para el octavo⁵¹.

El último trozo llega hasta Málaga partiendo del último punto citado donde se hace necesario el arreglo del paso en el Puerto de la Torre mediante movimientos de tierras para reducir la pendiente a 5 o 5,25 % como máximo. Las intervenciones anteriormente propuestas se antojan necesarias, según Gracián, para evitar una temprana degradación de la carretera, siendo la salida de Antequera la zona que necesita una actuación más urgente⁵².

Dos años más tarde, el 30 de junio de 1859 Luis Gracian redactaría la *Propuesta de aumento del presupuesto aprobado por Real Orden de 26 de Abril de 1858 para la reparación de la carretera de 1er orden de Córdoba a Málaga en la parte comprendida entre Antequera y Málaga*⁵³. En este documento se muestran los desperfectos ocasionados en algunos trozos de la carretera causados por las lluvias invernales y por los errores de cálculo a la hora de medir las distancias que desembocan en un retraso en la rehabilitación de la vía. Los trozos tratados en este texto se corresponden en extensión con los analizados en el proyecto redactado por Luis Gracian el 25 de abril de 1857.

En junio de 1859 Luis Gracian realizó un presupuesto de las obras a ejecutar en algunos trozos de la carretera de Antequera a Málaga, pues los imperfectos en diferentes zonas de esta vía eran múltiples. Este hecho ocasionaba un retraso en el transporte de mercancías y en las comunicaciones de la provincia con parte de la geografía del norte de Andalucía.

El lamentable estado de la carretera queda patente en la exigua descripción que de ella se realiza en el proyecto. En primer lugar, Gracian, hace referencia a un error en las "notas" tomadas para medir los trozos quinto y sexto llevadas a cabo en 1858. Este hecho confluyó en la ausencia de afirmado en una considerable longitud entre ambos enclaves, a lo que se le deben sumar los considerables desperfectos protagonizados por las abundantes lluvias del invierno⁵⁴.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 167, nº 3.

⁵⁴ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 167, nº 3, Presupuesto adicional, [fº 1 r.].

En el resto de los trozos, excepto en el segundo, las intervenciones a realizar se centran únicamente en la recuperación del afirmado. Así, el trozo primero necesitaba actuaciones relacionadas con el afirmado, la explanación y las obras de fábrica⁵⁵; el trozo tercero, concretamente en las inmediaciones del Puerto de la Boca del Asno, precisaba un afirmado a lo largo de 405 metros a lo que hay que sumar la reparación de los innumerables hundimientos y desprendimientos de terreno de la zona y los trozos quinto y noveno requerían un afirmado total⁵⁶.

Por otro lado, sobre el trozo segundo se proyecta la única actuación de consideraciones mayores, pues además de un afirmado de 4110 metros y el levantamiento de un muro de mampostería que sostenía un terraplén, Gracian presenta la desviación de las aguas del río de la villa⁵⁷. Sin citar ningún enclave concreto, el ingeniero de caminos cita la socavación de los terrenos y los movimientos de tierras de los puntos situados al pie del río. Para solucionar este problema se propone la desviación del caudal mediante un recodo forzado existente en la zona. Para ello es necesario realizar una expropiación por un valor de 1.000 o 1.500 reales pues el trozo aumentaría su longitud⁵⁸.

El 9 de noviembre de 1859 Luis Gracian presentaba el *Presupuesto adicional al proyecto de aumento de obras formado en 30 de Junio de 1859 para la reparación de la Carretera de primer orden de Córdoba a Málaga en la parte comprendida entre Antequera y Málaga*⁵⁹. Como se puede extraer de la lectura del título, estos escritos completan las mejoras expuestas en los proyectos anteriormente analizados. Las nuevas intervenciones se desarrollan en los trozos primero y noveno del recorrido de la carretera⁶⁰.

El primer segmento de vía necesitaba, según consta en el presupuesto, de un nuevo empedrado. Su recorrido se desarrolla sobre un terreno con acusadas pendientes que se endurecen en las inmediaciones de Antequera. Las cunetas se deterioraban debido a las corrientes de agua dando lugar a la creación de imponentes barrancos que dificultaban el tránsito por este punto, agudizándose especialmente en época de lluvias que socavaban y arrastraban parte de la carretera. Las obras de reforma del trozo debían centrarse en la ejecución de un empedrado de forma escalonada para que las corrientes no pudieran destruir con facilidad la explanación⁶¹.

El trozo noveno, afirmado en la mayoría de su longitud, presentaba en alguna de sus partes una pérdida total de la segunda capa de pavimento. Para remediar este hecho, Gracian proponía un recargo de piedra y recebo en una longitud de 1550 metros donde se recogían las parcelas de terrenos en peor estado⁶².

⁵⁵ *Ibid.*, [f° 1 v.].

⁵⁶ *Ibid.*, [f° 2 r.].

⁵⁷ Aunque Gracian no facilita el nombre del río al que se refiere en el texto, puede tratarse del río Campanillas.

⁵⁸ *Ibid.*, [f° 1 v.].

⁵⁹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 164, n° 1-C.

⁶⁰ Como apuntamos el trozo 1º se extiende desde la salida de Antequera hasta la fábrica de Moreno hermanos, mientras que el noveno transcurre a partir de la Venta San Cayetano y culmina en Málaga.

⁶¹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 164, n° 1-C. [f° 1 r.].

⁶² *Ibid.*, [f° 1 v.].

Las intervenciones constructivas que se llevan a cabo en una carretera no siempre se caracterizan por su magnitud, así las pequeñas actuaciones de mejoras o de nueva realización deben ser consideradas como una parte más de la historia de las vías de comunicación terrestre.

Este es el caso del *Proyecto de un pontón de cinco metros de luz sobre el barranco de Teatinos en la carretera transversal de Córdoba a Málaga* escrito por Luis Gracian el 15 de agosto de 1858⁶³. Sobre el arroyo de Teatinos existía hasta el 23 de Diciembre de 1853 una alcantarilla oblicua de 1 metro de luz por la que se podía cruzar el citado paso de agua hasta que fue destruida por el incremento del caudal en los meses de lluvia. En 1856 Francisco Milla ideó un pontón oblicuo de cinco metros que hiciera las veces de paso sin temor a ser destruido por las crecidas del arroyo. El proyecto fue devuelto por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos que creía necesario que el pontón se construyera *cin metros mas abajo y variando el cauce del arroyo en una línea de unos doscientos metros*⁶⁴.

Estos pormenores retrasaron la realización de las obras y fue Luis Gracian, en el año anteriormente señalado, el ingeniero que se hizo cargo del proyecto. Como gran inconveniente apuntaba la costosa y difícil curvatura a la que hay que forzar a la corriente del arroyo para poder establecer con seguridad la necesitada oblicuidad del pontón. Para reforzar este punto, Gracian cree oportuno proteger la nueva desviación de entrada a la construcción con dos muros paralelos⁶⁵. Finalmente, y una vez finalizadas las primeras trabas, el pontón sería recto de cinco metros de luz y 4,99 metros de altura hasta la línea superior de la imposta. El arco sería de tipo carpapel de *tres centros rebajados al tercio*⁶⁶.

Los cimientos se harían bajo una profundización de un metro y cuarenta centímetros para evitar los movimientos de la base causados por los desplazamientos de tierras o crecidas del caudal. En cuanto a los materiales, el zócalo, las aristas de los muros y bóveda y la coronación del pretil se realizarían en sillería; mientras que los muros del nuevo cauce se terminarían en mampostería entre pilares de ladrillo con una culminación de un pie de altura del citado material⁶⁷. Por último, la tierra sobrante de los desmontes llevados a cabo se destinaría a la construcción de terraplenes situados en las inmediaciones del antiguo cauce para asegurar la estabilidad y evitar los desplomes en las obras efectuadas en el nuevo curso del arroyo⁶⁸.

El 10 de mayo de 1859 Francisco Milla presentaría un escrito titulado *Proyecto de un pontón oblicuo de 5 metros de luz en su sección recta para el arroyo de Teatinos en la Carretera de 1er orden de Córdoba a Málaga*⁶⁹. El anterior documento de Luis Gracian, con título similar al actual, no fue aprobado por la Dirección General. Ciertamente

⁶³ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 179, nº 7.

⁶⁴ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 179, nº 7, Memoria, [fº 1 v.].

⁶⁵ *Ibid.*, [fº 2 r.].

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 179, nº 1, [fº 2 v.].

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 77, nº 1.

es que muchos de los datos del actual documento están recogidos en el proyecto de 1858. Aunque, tras un detenido análisis observamos la aportación de datos excluidos en el proyecto primitivo que permitan ampliar la visión de las obras públicas efectuadas en la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX. No debemos olvidar que Milla, tal y como se cita en el escrito de Gracián, ya había presentado un proyecto para efectuar esta construcción en 1856, por lo que los escritos pueden basarse para su realización en datos anteriormente estudiados aunque incluyendo pequeñas modificaciones.

Si bien el paso por el arroyo de Teatinos pueda parecer, en un primer momento, de una importancia menor, no debemos obviar el volumen de personas que necesitaban cruzar a través de él para alcanzar, desde Antequera y parte de la zona norte de la provincia, la capital. No en vano, era una carretera considerada de primer orden y no se podía ver truncado su recorrido a *media legua escasa de la Capital, en que debe aumentar y aumenta efectivamente el tránsito por la aglomeración de trajinantes de sus cercanías, reunidos a los procedentes de mas largas distancias*⁷⁰.

La demora de la construcción de un pontón que sustituyera la alcantarilla anteriormente situada en este enclave venía precedido por una escasez de los fondos incluidos en el presupuesto provincial de 1855 para atender las necesidades de esta carretera. Las obras se fueron por tanto aplazando hasta el 25 de febrero de 1856 cuando el proyecto fue elevado a la aprobación superior. A pesar de ello, la Junta Consultiva realizó tres dictámenes que modificaban lo expuesto en los proyectos presentados retrasando, aún mas, la ejecución del mismo⁷¹.

Aunque en muchos aspectos la descripción del pontón sigue los mismos patrones que el anterior, debemos citar pequeñas modificaciones en las obras insertadas por Francisco Milla. Entre ellas, la unión del arco y los muros de acompañamiento se efectuarían a través de pilares fingidos de ladrillos y cadenas de sillerías resaltadas sobre el paramento⁷². El resto de los trabajos expuestos en este proyecto coinciden en casi toda su extensión con las ideas expuestas por Luis Gracián en 1858.

El tercer ejemplo de intervenciones constructivas menores en la planificación de las carreteras de la provincia de Málaga se expone en el *Presupuesto aprobado por Real Orden de 6 de Noviembre de 1860= Para la construcción del muro de sostenimiento en la carretera de 1er orden de la Cuesta del Espino a Málaga, adicional al presupuesto aprobado en 26 de Abril de 1858* escrito por Luis Gracián el 9 de septiembre de 1860⁷³. En este documento se continúa, como ya hemos visto en los proyectos anteriores, la política de reforma de la carretera de Málaga a Antequera para su habilitación, pues ya apuntamos el lastimoso estado en el que se encontraba en 1857.

En la margen izquierda del río Campanillas, terreno que corresponde al trozo séptimo, existía un muro que sostenía la carretera para evitar que el agua penetrase en la

⁷⁰ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 77, nº 1, Memoria. [fº 1 r.].

⁷¹ *Ibid.*, [fº 1 v.].

⁷² *Ibid.*, [fº 2 r.].

⁷³ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 164, nº 1-B.

vía. Tras ser destruido a causa de las impetuosas aguas del río durante el invierno, se hizo necesario el levantamiento de un nuevo muro que protegiese el paso y obviase las posibles inundaciones y derrumbamientos de los terraplenes situados cerca de este punto. Para paliar estas nefastas consecuencias Gracian propone la construcción de una defensa sobre los cimientos de la anterior de ochenta centímetros de espesor en su parte más alta⁷⁴.

El único problema que plantea esta construcción es el terreno, pues este es en su mayor parte de acarreo con multitud de filtraciones de agua. Así, las excavaciones se caracterizaron por su difícil realización debido a la calidad del suelo, declinándose por disponer una plataforma de hormigón hidráulico de un metro de espesor y un medio metro de zarpa en el pie de muro que permitan conseguir una base sólida⁷⁵.

Por último, y siguiendo con estas actuaciones tildadas de menores aunque no por ello menos importantes para el correcto funcionamiento de la red viaria malagueña hemos de citar el documento titulado *Carretera de primer orden de la Cuesta del Espino a Málaga*, cuya longitud no sobrepasa un folio, firmado por Luis Gracian el 21 de abril de 1861⁷⁶.

En su corta extensión el ingeniero plantea la necesidad de realizar en el trozo noveno de la vía de Antequera a Málaga un desmonte de 4540 metros cúbicos para habilitar el paso por el Puerto de la Torre. En 1851 ya se había llevado a cabo un desmonte que se encontraba en esa fecha parcialmente derruido e inutilizando completamente el tránsito por la zona. A ello, había que unirle los continuos desprendimientos. Estos hechos propiciaron la apertura de un camino provisional para superar el contratiempo indicado⁷⁷.

El nuevo sendero presentaba unos problemas centrados en la extrema dureza de la roca del subsuelo, este hecho aparentemente insignificante ocasiona un retraso en las obras, pues el contratista reclamaba a la Dirección General de Obras Públicas un aumento del capital para continuar con su labor. Estos de inconvenientes de fácil solución a primera vista fueron los que demoraron, en la mayoría de los casos, una fructífera ejecución de las carreteras en la provincia de Málaga. La centralización de la Dirección General de Obras Públicas ocasionaba una dilación en las obras, pues las múltiples decisiones que debían tomar se acumulaban, a lo que hay que sumar el escaso apoyo económico mostrado por el poder estatal para sufragar este tipo de construcciones.

EL ITINERARIO VIARIO DE MÁLAGA A VÉLEZ-MÁLAGA

Desde la época romana existieron varios caminos que atravesaban la localidad de Vélez-Málaga. El primero de ellos se incluía en el Itinerario Cástulo a Malaca, cuyo recorrido partía desde la primera ciudad nombrada en dirección a la costa almeriense para, desde

⁷⁴ *Ibid.*, [f° 1 r.].

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 167, n° 6.

⁷⁷ *Ibid.*, [f° 1 r.].

Urci (Almería) y a través de la costa granadina, llegar a Málaga. Desde aquí se podía acceder al interior por una vía secundaria que unía la costa malagueña a la altura de Torre del Mar, atravesando Vélez, con la provincia de Granada por la localidad de Alhama⁷⁸.

Estos caminos abiertos en la Antigüedad se mantuvieron sin apenas reformas hasta el siglo XVIII, cuando, gracias a la benigna actuación del ministro de Carlos III, Floridablanca, se emplearon parte del capital público y de diversos arbitrios a la gestión de una red de nuevas comunicaciones. No va a ser hasta el último cuarto de la centuria dieciochesca cuando se ejecuten las primeras transformaciones de consideración en las carreteras malagueñas, pues con anterioridad las actuaciones consistían en simples mejoras y replanteos⁷⁹.

La importancia de un camino que enlazase la capital con Vélez se centraba en la necesidad de conseguir un transporte rápido y más seguro de productos agrícolas, especialmente, vino y pasas, hasta el puerto. En 1768, José Moreno, maestro de albañilería proyectó, bajo un presupuesto de 19.900 reales, el arreglo de un vetusto tramo de carretera entre Málaga y la Torre de Chilches⁸⁰.

Veintiséis años más tarde se iniciaron los primeros trámites para abrir un camino entre la capital y el pueblo de Vélez-Málaga. La descripción de dichas obras, así como sus diferentes entresijos, se encuentran plasmados en la *Relación de las obras que se han executado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*⁸¹. El relato de su construcción, llevado a cabo por el Capitán de la Real Brigada de Carabineros Diego de Córdoba y por el Ingeniero Ordinario Domingo Belestá presenta un desarrollo exiguo que dista del empleado en la descripción del camino de Antequera, pues las dificultades con la que se enfrentaban los técnicos para abrir aquella carretera eran de menor consideración y la distancia entre ambos puntos geográficos es más cercana. Además, el 12 de Marzo de 1784, el Conde de Floridablanca daba la orden de realizar un camino *para facilitar la extracción de los Naipes que se fabrican en la Villa de Macharaviaya, habilitando o construyendo un camino carretero desde la Ciudad de Málaga a la de Vélez por la Costa*⁸².

A través de los escritos de Pascual Madoz se tiene constancia de la existencia de una fábrica de barajas en Macharaviaya. El municipio tenía su partido judicial en Vélez-Málaga y sus vías de comunicación eran de ruedas para Málaga y Vélez⁸³. Este hecho no sólo aparece reflejado en el libro de Madoz⁸⁴, sino que en la memoria

⁷⁸ Véase GOZALBES CRAVIOTO, C., "Itinerario Cástulo-Malaca" en *Op. cit.*, págs. 69-86.

⁷⁹ José Miguel Morales, *Op. cit.*, pág. 68.

⁸⁰ *Ibid.*, pág. 69.

⁸¹ Antes de que esta edición facsimil conociese la luz, gracias a la investigación del Ingeniero de caminos Juan Brotons Pazos, José Jurado Sánchez ya había expuesto en su libro las labores de realización de la carretera, así como un breve apunte de los puntos que recorre su trazado. Véase José Jurado Sánchez, *Op. cit.*, págs. 74 y 75.

⁸² Diego de Córdoba y Domingo Belestá, *Op. cit.*, pág. 126.

⁸³ Pascual Madoz, *Op. cit.*, págs. 97 y 98.

⁸⁴ Madoz en su descripción de Vélez-Málaga hace referencia a un "un camino de ruedas [que parte de Vélez-Málaga] que conduce a Málaga". Véase Madoz, *Op. cit.*, pág. 215.

realizada en 1856 por el Director general de Obras Públicas Cipriano Segundo Montesinos aparece el camino tratado en nuestro escrito. Así, en el plano que acompaña la publicación se observa la existencia de esta carretera cómo una de las primeras vías de la provincia de Málaga⁸⁵.

Antonio Ponz en su *Viage de España*, publicado en 1894, calificaba al camino de incomodo y perverso. El desamparo de los pueblos que se suceden en su recorrido y la dificultad de atravesar el terreno de costa son las características principales de una vía con cinco leguas que le parecieron al viajero demasiado largas⁸⁶.

Santos Madrazo en su libro cita a través de varios documentos encontrados en el Archivo Histórico Nacional la existencia del camino. Y apunta que este era malo y se caracterizaba por la ausencia de los puentes necesarios para realizar un recorrido sin dificultades. Además, afirma que los trabajos se concluyeron, cómo demuestran los escritos de Diego de Córdova y Domingo Belestá en 1789, empleando para ello 41 meses de trabajo, tres brigadas de presidiarios y un gasto de 572.457 reales y 13 maravedís⁸⁷. Aunque, en el mapa elaborado por M. Brion en 1774, donde se recogen la Red de Caminos y Postas de España⁸⁸ aparece un camino de unión entre Málaga y Vélez. Por tanto, existía una vía anterior, heredera del trazado romano, que seguía un itinerario semejante a las obras ejecutadas a finales del siglo XVIII.

Otro escrito que ofrece datos sobre la vía de comunicación basados en el contexto de los últimos años de la centuria decimoctava es la *Nueva Guía de Caminos* de Santiago López publicada en 1812. En ella se describe el estado de la red viaria española tras la Guerra de la Independencia, junto con una relación de los caminos antiguos y las nuevas carreteras. Tomando cómo base este texto, José Uriol Salcedo ha compuesto un gráfico⁸⁹ en el que se pueden apreciar las vías apuntadas por Santiago López y entre las que se encuentra la de Málaga hasta Vélez.

Una vez apuntadas algunas de las fuentes escritas que constatan la existencia del camino describiremos sucintamente, pues sus pormenores están recogidos en la edición de Juan Brotons, las características del mismo para ofrecer una visión detallada de las transformaciones que en la segunda mitad del siglo XIX sufrieron tanto el trazado cómo las obras de la antigua carretera.

La construcción del camino, según los escritos del Conde de Floridablanca, debía recaer sobre la misma junta que había dirigido los trabajos de la carretera de Antequera y tenía que prolongarse desde Málaga hasta la desembocadura del

⁸⁵ Véase el plano adjunto a *Memoria de las Obras Públicas en España en 1856*, Ed. Facsimil, Madrid, Ministerio de Fomento, 2001.

⁸⁶ PONZ, A., *Viage de España. Tomo XVIII. Andalucía*, Ed. Facsimil Madrid, Atlas, 1972, pág. 256.

⁸⁷ Santos Madrazo, *Op. cit.*, pág. 303.

⁸⁸ Este se encuentra en el libro de Santos Madrazo, *Op. cit.*, pág. 138.

⁸⁹ Este gráfico se halla en URIOL SALCEDO, J., *Vol. II. Siglos XIX y XX. Historia de los caminos de España*, Madrid, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, 1992, pág. 6. Antes, Gonzalo Menéndez Pidal recogió los planos realizados por Joseph Matias Escrivano en 1757 y de Santiago López y los incluyó en su libro. Véase Gonzalo Menéndez Pidal, *Op. cit.*

arroyo de los Iberos⁹⁰. Sin embargo, desde este punto hasta Vélez las obras se asignaron a una junta que "S. M. se ha designado establecer en Vélez, compuesta de su Corregidor D. Diego Josef Carrillo, del Comandante Militar Don Francisco Larrachea, y del Regidor Don Juan de Piedrola"⁹¹. Cómo es previsible el nombramiento de dos cuerpos distintos para ejecutar las labores de mando de una misma empresa puede inducir a desacuerdos que desembocan en una mala gestión de las obras. Quizás por ello, no ha de extrañarnos que los documentos comentados por Santos Madrazo hagan alusión a la precariedad de esta vía. A pesar de ello, Floridablanca exige que el trabajo de las dos juntas sea mutuo y que la ejecución de las obras debe seguir las directrices marcadas por el Ingeniero encargado de la carretera⁹².

Para tal efecto Floridablanca escribió una carta datada del 12 de marzo de 1784 donde se recogen las pautas que se deben seguir las juntas para la benigna realización del camino. En Mayo del año siguiente el Ingeniero Director de las obras Fernando López Mercader falleció, ocupando su lugar el Teniente Coronel e Ingeniero Ordinario Domingo Belestá⁹³.

Desde Málaga ya existía un camino que comunicaba con Vélez⁹⁴ a través de 5 leguas de á 8000 varas⁹⁵. Esta longitud puede equivaler, aproximadamente, a una distancia de 34 kilómetros que se caracterizaba por su impracticable tránsito derivado de las características geológicas del terreno⁹⁶. Así, en la descripción de las obras se señala la existencia de tres montañas denominadas Cantales⁹⁷, cercanas al mar, que eran el único sitio de paso y que se caracterizaban por las continuas subidas y bajadas y por la estrechez del suelo⁹⁸.

Las dificultades que entrañaba superar estas barreras naturales dieron lugar a un ensanchamiento del camino entre Málaga y la torre de San Telmo, así cómo cortes

⁹⁰ El arroyo de los Iberos se sitúa entre la localidad de Torremoya y el Valle de Niza.

⁹¹ Diego de Córdoba y Domingo Belestá, *Op. cit.*, pág. 127.

⁹² *Ibid.*, pág. 128.

⁹³ *Ibid.*, pág. 130.

⁹⁴ Este camino puede coincidir con el trazado de la antigua Vía Augusta romana que recorría parte de la costa del mediterráneo partiendo de Gades. Aunque, en el legajo 137, n° 1-E hallado en el A. S. C. M. titulado *Informe sobre las reclamaciones de Contratista de las obras del Puerto de Málaga, formuladas en la instancia presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento en 10 de Mayo de 1882* existe un "Plano General de la Costa" en el que se recoge el trazado de un antiguo camino de Málaga a Vélez. Este continúa la línea de costa a excepción del tramo comprendido entre el Arroyo de Gálica y el Arroyo de Totalán, pues en este terreno la carretera circula por el interior sobre el accidente geográfico del primer cantal.

⁹⁵ Diego de Córdoba y Domingo Belestá, *Op. cit.*, pág. 130.

⁹⁶ Las distintas corrientes de agua que atraviesan esta zona de Málaga arrastran multitud de fragmentos de rocas calizas y pizarras arcillosas que dan lugar a la formación de bruscos acantilados a pocos metros del Mediterráneo.

⁹⁷ Según varios planos de Pablo de Alzola encontrados en el A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 2, n° 1 el primer cantal se situaba tras el Arroyo de Gálica, mientras que el segundo cantal se asentaba una vez superada la Cala del Moral. Sobre el tercer cantal, Alzola no facilita ninguna información.

⁹⁸ Diego de Córdoba y Domingo Belestá, *Op. cit.*, pág. 130.

desde 3 pies hasta 9 de altura [en la montaña]⁹⁹. Con ello se pretendía allanar, en la media de lo posible, el terreno que debía atravesar la carretera y lograr un desplazamiento más cómodo y seguro para el transporte de mercancías entre ambos municipios. La descripción del trazado del camino continúa desde la torre de San Telmo¹⁰⁰ hasta la entrada de la Cruz de la legua. En este tramo se abrió un camino de 12 varas de anchura, se desmontó la montaña de la Cruz y se habilitó un puente para el paso sobre el arroyo del Judío¹⁰¹. A partir de esta zona, la potestad de las obras se trasladaba a la Junta de Vélez y culminaban, salvando el arroyo de Gálica, en el arroyo de Totalán. En esta zona de terreno se procedió a la regularización del piso y a la suavización de las cuestas¹⁰² que conformaban los cantales montañosos cercanos al mar. Con anterioridad a dichas obras, el camino se caracterizaba por la presencia de imponentes desfiladeros por los que los transeúntes corrían el peligro de ser arrojados por los constantes desplomes de roca. Además, debían de hacer parte del recorrido a pie, pues las innumerables trabas naturales les impedían desplazarse a lomos de animal o carruaje. A continuación, el trazado se dirige hacia el Cantal de la Victoria, el Castillo del Marqués y el Arroyo del Jaral. Las intervenciones llevadas a cabo en este tramo se resumen en un relleno de piedra en la zona montañosa, posteriormente desmontada, y la construcción de un puente sobre el arroyo mencionado¹⁰³. Seguidamente, bordeando la costa y una vez atravesado el río Vélez se alcanza el pueblo donde concluye la carretera. Cuando se realizasen la totalidad de las obras del camino se debía proceder a la apertura de una vía de herradura que partiendo de Vélez-Málaga y atravesando el arroyo de Benagalbón hasta Macharaviaya sirviera para transportar los naipes fabricados en esta villa¹⁰⁴.

Una vez hecha grandes rasgos la descripción del camino realizado en el siglo XVIII iniciaremos el estudio de esta vía a través de las obras llevadas a cabo en la centuria decimonónica. Creemos que es necesario un acercamiento a las intervenciones planificadas por Diego de Córdoba y Domingo Belestá para alcanzar una mayor comprensión y valorar, en mayor medida, las obras ideadas por los ingenieros del siglo XIX.

En la descripción del camino de Málaga a Vélez se ha podido advertir la ausencia de varios proyectos que especifiquen los rasgos comunes de cada tramo. Es cierto que había un indicio de separación de terrenos que eran tratados de distinto modo según la naturaleza del terreno y de las obras que debían ser realizadas, pero, aún así, se efectuaba un único expediente en el que se describía el recorrido que debía superar la carretera. Debido a la mayor profesionalización de los ingenieros del XIX el trazado de la vía se hará mediante una subdivisión en trozos, y cada uno de ellos será

⁹⁹ *Ibid.*, pág. 131.

¹⁰⁰ La torre de San Telmo, desaparecida en la actualidad, se situaba pasado el Arroyo de Jaboneros en la barriada del Palo. Benito Vilá en su *Guía del viajero en Málaga*, hace alusión a este elemento arquitectónico y añade que se halla ubicada sobre un suelo del terciario marino superior compuesto por grandes rocas de jaspón nonummulítico. Véase VILA, B., *Guía del viajero en Málaga*, Edición Facsímil, Málaga, Diputación y Real Academia de Bellas Artes, 1998, pág. 11.

¹⁰¹ Diego de Córdoba y Domingo Belestá, *Op. cit.*, pág. 131.

¹⁰² *Ibid.*, pág. 132.

¹⁰³ *Ibid.*, págs. 135 y 136.

¹⁰⁴ *Ibid.*, págs. 137 y 138.

tomado cómo un espacio particular que al ser unidos conformaran el total de la vía. Las nuevas leyes sobre la ingeniería de caminos obligaban a presentar un proyecto formado por Memoria, Planos, Pliegos de Condiciones y Presupuesto. De este modo, el conocimiento era más preciso y la parcelación de las carreteras en tramos desembocaba en una realización paulatina de las obras pensada para reducir los problemas que devienen de los caminos de un único trozo. Los proyectos que describimos a continuación fueron realizados en distintas fechas por varios ingenieros y hacen referencia a unas secciones de vías muy determinadas, aunque en su totalidad se inscribían en el Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga a Almería.

El 22 de Julio de 1868 Luis de Rute realizó el *Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga a Almería por Vélez-Málaga y Motril. Sección primera entre Málaga y el Tajo del Jara*¹⁰⁵. En las primeras líneas de su memoria Rute cita la existencia, en este trozo, de un antiguo camino por el que pasaban las diligencias pero que no se ajustaba a las necesidades de su tiempo debido a las deficientes obras de fábricas realizadas, a la acusada pendiente que sufren algunos puntos y a la ausencia en gran parte de afirmado¹⁰⁶. Así, las lluvias hacían impracticable el paso de los carruajes y animales y en las estaciones estivales el polvo acumulado en la carretera impedía la visión. La precariedad del camino se oponía al acusado volumen de tráfico que lo transitaba, pues los múltiples cultivos de la zona de Vélez y sus alrededores debían ser transportados con la mayor brevedad y seguridad al puerto de Málaga. En un primer momento las autoridades pensaron en la construcción de un ferrocarril que uniera Málaga y Almería, pasando por Vélez, y mantener el antiguo camino del XVIII. El tren sería el sistema de transporte más utilizado, reduciendo, así, el número de personas que se trasladarían en carruaje. La implantación de este medio de locomoción sólo podía ser financiada por la Compañía del ferrocarril de Málaga a Córdoba, pero en esas fechas el ramal que se debía construir era muy costoso desechando la idea y decantándose por la realización de una nueva carretera¹⁰⁷.

La vía debía estar precedida de un estudio del terreno para considerar las dificultades y precisar las obras de fábrica y accesorias necesarias para realizar un trazado de garantías. En un primer acercamiento, Rute hace referencia a lo accidentado de la zona debido a la sucesión de cordilleras. Entre estas se encuentran, de poniente a levante, las sierras de Addalazis, Alhama, Tejeda y Almijaras¹⁰⁸. Las montañas mencionadas podían relacionarse con el primer cantal descrito en el libro de Diego de Córdoba y Domingo Belestá. El hecho de atravesar estas abruptas elevaciones constituía un esfuerzo sobrehumano si consideramos los numerosos arroyos y ramblas¹⁰⁹ que atravesaban la zona, así cómo la formación de acantilados a pie de playa. Los materiales arcillosos y calizos y fragmentos de pizarra que son arrastrados por la corriente de las aguas que bajan desde las montañas forman, en algunos tramos, una zona bastante llana que favorecen los trabajos de la carretera. A pesar de ello, Luis de

¹⁰⁵ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 4, nº 1.

¹⁰⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 4, nº 1, Memoria, [fº 1 r.].

¹⁰⁷ *Ibid.*, [fº 2 v.].

¹⁰⁸ *Ibid.*, [fº 3 v.].

¹⁰⁹ La mayoría de estas ramblas eran torrentes impetuosos que arrastraban fragmentos procedentes de la descomposición de las rocas calizas, pizarras y arcillosas de las montañas.

Rute cita la dificultad que entraña la superación de dos cantales donde las masas de roca caliza acaban bruscamente cortadas a orillas del Mar Mediterráneo¹¹⁰.

Las características del terreno aquí citadas son un ejemplo de las innumerables trabas que la ingeniería de caminos debía superar, no sólo en el siglo XIX, sino a lo largo de toda su historia. Por ello, la ausencia de un material tecnológico avanzado hacía indispensable un estudio detenido de todos los factores que intervenían en las obras para evitar errores de cálculo que podían afectar gravemente el trazado de la carretera. A partir de la centuria decimonónica los ingenieros comienzan a discernir sobre estas cuestiones dando lugar a debates teóricos y a reflexiones de un profundo calado relacionadas con la tipología y la funcionalidad de las obras públicas¹¹¹.

La evolución técnica y el desarrollo teórico alcanzado por la ingeniería en la segunda mitad del siglo XIX hacen que el autor del proyecto establezca una subdivisión en trozos de esta sección con el fin de realizar un estudio más conciso y detallado de la carretera. Así, apunta que el primer tramo comienza en la salida de Málaga y culmina en el arroyo del Judío con una extensión de 7.415 metros; el segundo trozo cuenta con 7.616 y se desarrolla hasta la Torre de Benagalbón y el tercero, cuya longitud se fija en 10.200 metros, finaliza en el Tajo del Jaral¹¹².

La carretera de Málaga a Almería aparece clasificada como una vía de segundo orden y son las normas establecidas para este tipo de vía las que debe cumplir las secciones aquí estudiada. Aunque, el primer kilómetro que parte desde la capital malagueña tiene unas consideraciones distintas. No en vano, es uno de los paseos más concurridos de la ciudad y posee una anchura de 10 metros, superando las normas de las carreteras de aquella tipología¹¹³. Además, esta peculiaridad permitía transportar con mayor facilidad y rapidez las mercancías en la última sección de la carretera cercana al puerto. Con ello se disminuía el tumulto de tráfico y se desahogaba un tramo en el que la actividad mercantilista de Málaga era muy acusada.

Una vez apuntadas las características generales de este trozo pasaremos a estudiar el primer tramo del camino desarrollado en el proyecto de Luis de Rute. Con ello indagaremos en el crecimiento de Málaga como ciudad a partir de sus comunicaciones y las diversas obras arquitectónicas que fueron llevadas a cabo para sortear los obstáculos naturales del trazado de la carretera.

El primer trozo comunica, a través de 7415 metros, la ciudad de Málaga con el arroyo del Judío. Luis de Rute considera que, aunque la vía debía de proyectarse en su totalidad, hay una sección entre la capital y el arroyo de la Caleta que puede ser reutilizada en este nuevo trazado gracias al buen estado de conservación de su

¹¹⁰ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 4, n° 1, Memoria, [f° 7 r.].

¹¹¹ Sobre los debates teóricos los ingenieros del siglo XIX y el enfrentamiento ingeniería-arquitectura véase AA.VV., *La polémica de ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*, Madrid, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, 1985.

¹¹² A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 4, n° 1, Memoria, [f° 4].

¹¹³ *Ibid.*, [f° 4 v]. Luis de Rute no especifica donde se sitúa el paseo referido, aunque podía coincidir con los primeros metros de la carretera que se desarrolla a lo largo del actual Paseo de Reding.

calzada¹¹⁴. La longitud aprovechable es de 1280 metros y parece coincidir con el antiguo camino de finales del siglo XVIII, por lo que este no presentaría un estado muy avanzado de precariedad.

En la rambla del nombrado arroyo encontramos las primeras dificultades del trazado, pues la ausencia de una obra de fábrica, que bien podía ser un puente, limitaba el paso por esta zona y entorpecía las comunicaciones en un punto geográfico muy cercano a la capital. La cuenca se encontraba la mayor parte del año en sequía, pero en el invierno las fuertes lluvias hacían imposible su paso interceptando la ruta que debían seguir los carruajes para salir o entrar a Málaga por su zona oriental. Esta franja territorial, que se extiende como es sabido hasta el Tajo del Jaral, la cruzaban numerosas corrientes de agua que debían ser salvadas. De este modo "uno de los puntos de mas trascendencia de este proyecto ha sido estudiar la solución mas conveniente para salvar los diversos cursos de agua"¹¹⁵.

En 1868 el país estaba en un estado de precariedad económica elevada, el inicio de la Guerra de Cuba y la crisis y las luchas internas provocadas por la Revolución de ese mismo año habían mermado los caudales de la hacienda pública y a consecuencia de ello la inversión en obras de interés general era muy reducida. Por lo tanto la construcción de importantes puentes que facilitarían el paso sobre los arroyos del litoral se antojaba difícil, optándose por la construcción de badenes y alcantarillas que se ajustasen al presupuesto. Estas obras irían destinadas a los pasos de aguas que arrastrasen un mayor caudal, pues algunos de ellos, debido a su escasa profundidad podían ser cruzados sin dificultad con condiciones meteorológicas normales. A este respecto Luis de Rute escribe:

atendiendo a la situación financiera del país, y sobre todo a la casi completa carencia de vías de comunicación que hay en esta provincia y algunas otras, no debe pensarse en construir las con una perfección que sus verdaderos resultados positivos impediría la inversión de las mismas sumas con mucho mayor provecho en la apertura de otras vías también muy necesarias¹¹⁶.

A pesar de ello, para el arroyo de la Caleta, Rute decide presentar un proyecto de puente debido a su cercanía con los arrabales de Málaga y por el elevado número de carruajes que circulan por este punto diariamente¹¹⁷.

El gran problema con el que se encuentra el autor del proyecto en este trozo de carretera es el paso por el Tajo de San Telmo. De este lugar iban a ser extraídas las escoleras para construir los espigones y muelles del puerto de Málaga. No se podían alterar en modo alguno la naturaleza de la Tajo, a pesar de que su longitud de 70 metros a orillas del mar, así como los habituales desprendimientos de rocas dificultaban el paso de la vía. Tras desechar la idea de construir un túnel que lo atravesase, Rute decide elevar el camino mediante una rasante de 400 metros de altura¹¹⁸.

¹¹⁴ *Ibid.*, [f° 6 r].

¹¹⁵ *Ibid.*, [f° 6 v].

¹¹⁶ *Ibid.*, [f° 8 r].

¹¹⁷ *Ibid.*, [f° 8 v].

¹¹⁸ *Ibid.*, [f° 9 v].

Las obras de fábrica que acompañan el tramo de vía descrito son 13 tajeas, 7 badenes, 5 alcantarillas, varios muros de sostenimiento y un puente¹¹⁹. Este último elemento arquitectónico se componía de tres arcos carpaneles rebajados que descansan en poderosos pilares. Su paramento se enmascara con rica sillería, mientras que en los cañones de la bóveda se utilizó el ladrillo. El empleo de materiales de buena calidad se debe a la cercanía del puente a la ciudad. Además, se le añadió una barandilla de hierro fundido que sustituía a los pretilos utilizados en los pasos de menor altura¹²⁰. Por el contrario, los badenes, construcciones realizadas para superar arroyos de escasa anchura, constan de dos gruesas cadenas de hierro con un ligero bombeo que se colocan sobre un pavimento afirmado.

Antes de los escritos presentados por Luis de Rute a la Jefatura, El ingeniero de caminos Antonio G. Molini firmó el 20 de junio de 1863 en Jaén la redacción del *Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga a Almería, por Vélez-Málaga y Motril. Sección segunda entre el tajo del Jaral y Nerja*¹²¹. En él se incluyen varias observaciones generales en las que se hace referencia a la importancia de las comunicaciones entre Málaga y los pueblos del litoral este.

La carretera pretendía unir la capital malagueña con el pueblo granadino de Motril atravesando los pueblos que se asentaban en la costa. A pesar de ello, nuestro estudio culmina en la localidad de Vélez-Málaga y pretende mostrar las variaciones de trazado ideadas a partir de las nuevas consideraciones llevadas a cabo en el siglo XIX, inmediato sucesor del desarrollo de la ingeniería de caminos de la centuria anterior. El crecimiento y el auge industrial que alcanzó Málaga durante gran parte del periodo decimonónico se contraponían, hasta finales de ese siglo, con el deplorable estado de sus caminos. Aún en la década de 1860 los accesos a la urbe y los enlaces de esta con las poblaciones más cercanas eran de una dificultad extrema, algo impensable si analizamos brevemente el comercio de los pueblos de los alrededores y la urgente necesidad de extrapolar sus productos al puerto para realizar las transacciones económicas pertinentes.

Antonio G. Molini apunta este hecho cuando observa la incesante actividad agrícola y minera de los territorios del litoral, entre los que destaca a Vélez, Algarrobo y Torrox Costa¹²². Es más, los fructíferos cultivos de cereales y de caña de azúcar que tienen lugar en esas zonas son un hecho a resaltar para la economía malagueña y para la necesidad de establecer una carretera de garantías que permita trasladar esos productos.

Su cercanía al mar les facilita el medio de transporte mediante embarcaciones, aunque la ausencia de arquitecturas destinadas para levantar almacenes y edificios específicos destinados a dicho efecto propiciaron que el traslado de productos hasta Málaga se hiciese a través de las carreteras a pesar de su penoso estado. Es más,

¹¹⁹ *Ibid.*, [f° 10 r].

¹²⁰ *Ibid.*, [f° 10 v].

¹²¹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 1, n° 1 - A.

¹²² A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 1, n° 1 - A. Memoria, [f° 1 v.].

sus costas en los puntos de embarque eran inseguras debido a la falta de abrigo para los navíos¹²³.

Durante el periodo de vendaja en Vélez, es tal el volumen de productos que se deben transportar que se pensó la construcción de un ferrocarril entre esta localidad y Málaga. Moliní apunta la existencia de un interés de realizar las obras por parte de la compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga. Y continúa su redacción añadiendo que este hecho *parecía natural que siendo la parte de levante de la provincia la más rica en producciones de todas clases, incomparablemente mas que la de poniente, en ella se hubiese fijado siempre con preferencia la atención de las autoridades*¹²⁴.

La carretera que unía ambas localidades se mantenía gracias a las limitadas ayudas concedidas por la Diputación y que permitían la comunicación a través de carruajes, aspecto impensable para el resto de los pueblos situados en la costa hasta Motril. Este aspecto verifica la existencia en esta fecha, aunque con continuas reparaciones, del antiguo camino realizado por Diego de Córdoba y Domingo Belestá.

La primera sección que propone Moliní para mejorar el estado de las carreteras de esta zona de la costa malagueña es la que se extiende desde la acequia de las playas de Vargas hasta Torre del Mar¹²⁵. El interrogante que se plantea al ingeniero es la conveniencia de trazar la vía hasta Vélez-Málaga, lo que supondría la construcción de 6 kilómetros más de afirmado o por el contrario, excluir el pueblo del itinerario fijado. Finalmente Moliní afirma que la futura construcción de un ramal de ferrocarril que ligue a Vélez con Málaga hará innecesaria el trazado de la carretera. Así *la inutilidad del estudio del proyecto de la 1ª sección de la carretera de que nos ocupamos, pues para nosotros está fuera de toda duda que construido aquel ramal de ferrocarril, esta vía ordinaria resultará completamente inútil*¹²⁶. La apertura de nuevas vías férreas varió la clasificación de las carreteras a través de la ley del 22 de julio de 1857. Así, los nuevos trazados de las vías de comunicaciones dependían de las alteraciones de la red de ferrocarriles. Este hecho llevó a una concepción errónea que se basaba, como vemos en Moliní, en otorgar una importancia reducida a los accesos que transcurrían paralelos al tren. Es más, el 7 de abril de 1870 el Gobierno de la Regencia optó por el abandono de 2500 kilómetros de carreteras que corrían cercanas a las vías férreas¹²⁷.

El trazado ideado por Moliní comienza en el puerto del Jaral o Tajo de la bajamar¹²⁸ y se comunica con Torre del Mar siguiendo el camino de la costa. Desde este

¹²³ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 1, n.º 1 - A, Memoria, [f.º 2 r.].

¹²⁴ *Ibid.*, [f.º 2 v.].

¹²⁵ La acequia mencionada se encuentra cerca de la Torre del Jaral y dista 4, 715 kilómetros entre aquella y el pueblo de Torre del Mar.

¹²⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 1, n.º 1 - A, Memoria, [f.º 5 r.].

¹²⁷ ALZOLA, P. de, *Historia de las obras públicas en España*, Ed. facsimil, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001, pág. 394.

¹²⁸ En esta zona existía antiguamente un camino que salvaba esta estribación mediante continuas pendientes. Según Moliní, esta vía fue variada por decisión de la diputación provincial y trazada por la bajamar cortando los crestones de las estribaciones, conservándose en buen estado a pesar de que el oleaje llegaba al comienzo de los terraplenes. Véase A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 1, n.º 1 - A, Memoria, [f.º 8 v.]. El trazado primitivo mencionado por el ingeniero encargado del camino parece coincidir con la carretera de finales del siglo XVIII.

punto a Vélez-Málaga se cita la existencia de un camino *recientemente construido*¹²⁹. Así, a través del ramal del ferrocarril y de esta vía entre ambos pueblos, Vélez se encontraría comunicada directamente con Málaga y con las localidades costeras a través de su conexión hasta Torre del Mar. La primera sección que culmina en este pueblo era considerada parte de una carretera de segundo orden, por lo que sus cunetas o exteriores de los terraplenes y muros median siete metros, de los cuales cinco se destinan al firme y dos a los paseos¹³⁰. Es más, de todos los trozos que componen este tramo el que nos ocupa debe, a juicio de Molini, realizarse el último pues su ejecución puede resultar innecesaria si el ferrocarril de Málaga a Vélez pasase por Torre del Mar¹³¹.

A pesar de las consideraciones mostradas con anterioridad, Molini incluye en su proyecto el desarrollo del trozo número uno desde la acequia de Vargas hasta Torre del Mar. Su recorrido suma poco más de cuatro kilómetros y medio, en los que los cultivos de caña proliferan en los terrenos circundantes al elegido para el trazado de la carretera. El punto de partida se establece en el eje de una vetusta tajea que parece ser un elemento del antiguo camino ideado en el siglo XVIII. El suelo obedece a unas características particulares dominadas por su perfil horizontal y por las numerosas acequias para regar los cultivos que lo atraviesan. En invierno, cuando las lluvias caen con mayor intensidad muchas de estas corrientes de agua se desbordan, así como el río Vélez, causando inundaciones y haciendo impracticable el paso por el camino viejo que llega a Torre del Mar¹³². La única solución para evitar este hecho es la construcción de terraplenes que eleven el recorrido de la vía algunos metros del suelo y así se podrían acometer además, gracias a la altura de la rasante, las pequeñas obras de fábrica para el transcurso de los arroyos y la travesía de los riegos¹³³. A ello se une la edificación de badenes para encauzar los arroyos y que, junto con las plantaciones de caña a ambos lados de la calzada, se podrían evitar las sucesivas inundaciones. De este modo se podían obviar la elevación de numerosos puentes metálicos para salvar estos arroyos reduciendo en miles de reales el presupuesto de las obras, exceptuando el río Vélez que si necesita una actuación de estas características¹³⁴.

El trazado consta de tres alineaciones rectas que se caracterizan por la ausencia de destacadas obras de fábricas, a excepción *del puente metálico que se proyectará para el repetido río [Vélez], se propone en todo el 1er trozo: todas ellas se reducen a dos badenes, 20 tajeas y una alcantarilla*¹³⁵. La extracción de materiales se eligió la cantera del tajo del río Vélez para la sillería, el ladrillo provenía de los pueblos cercanos al trazado y la piedra para el firme era transportada en carruajes desde los ríos de Algarrobo, Torrox y Nerja¹³⁶.

¹²⁹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 1, nº 1 - A, Memoria, [fº 9 r.].

¹³⁰ *Ibid.*, [fº 10 v.].

¹³¹ *Ibid.*, [fº 12 v.].

¹³² *Ibid.*, [fº 14 v.].

¹³³ *Ibid.*, [fº 15 r.].

¹³⁴ *Ibid.*, [fº 16 r.].

¹³⁵ *Ibid.*, [fº 16 v.].

¹³⁶ *Ibid.*, [fº 17 r.].

Las intervenciones que se describen en este trozo son de escasa consideraciones, quizás la construcción de la futura línea férrea limitaba, en este territorio, la decisión de establecer obras de fábricas de mayor calado. Aunque, se desprende la idea de edificar un puente metálico para salvar el río de Vélez, en el proyecto analizado no se recogen las pautas de su trazado ni sus características arquitectónicas.

Hasta ahora hemos analizado los proyectos pertenecientes a la carretera que recorre la costa oriental malagueña hasta alcanzar la localidad de Torre del Mar. Con ello hemos, mostrado el desarrollo urbanístico ejercido por la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX. En el proyecto de Diego de Cordova y Domingo Belestá el trazado del camino culmina en Vélez-Málaga. Así, desde el puente sobre el río Vélez se construyó una vía de unión con el pueblo que no transitaba por Torre del Mar¹³⁷. Con ello, este pueblo quedaba parcialmente aislado, aunque la distancia que les separaba del río era escasa.

En la segunda mitad del siglo XIX los proyectos realizados por los ingenieros de caminos se inclinaban a realizar un enlace entre ambos pueblos a través de una travesía de unión que enlazase a su vez con la carretera de la costa. El primero de ellos es el ideado por José Bores el 31 de mayo de 1882 que lleva por título *Proyecto de Carretera de 3er orden de Loja a Torre del Mar. Travesía de Vélez-Málaga*¹³⁸.

Bores es consciente de que Vélez era durante esos años uno de los puntos álgidos de las transacciones comerciales malagueñas, así el tráfico debía llegar al corazón del municipio. A su vez debía de proyectar un camino en óptimas condiciones para el tránsito de los carruajes y que su coste no fuese muy elevado. El presupuesto de las obras debía ajustarse al limitado capital que el ayuntamiento veleño podía destinar a la realización de las obras.

El resultado es una carretera de trozo único de 872, 58 metros que se extiende desde la calle del Cristo en Torre del Mar hasta la calle del [Ro]llo, duplicando el recorrido ya existente desde esta localidad a la Viñuela¹³⁹. Vélez se encuentra situada a las faldas del cerro bautizado con su mismo nombre, esta línea en pendiente dificulta la ejecución de la vía, aunque es imposible tomar el trazado por calles paralelas por presentar una elevación superior a la mencionada y una mayor estrechez lo que dificulta el tránsito de los vehículos¹⁴⁰.

Otra opción que se plantea el autor del proyecto es la posibilidad de trazar el camino por el exterior del núcleo urbano. Este hecho obligaría a prolongar la vía y a realizar unos considerables movimientos de tierras. Además, habría que expropiar e indemnizar a varios vecinos que poseen tierras en las zonas colindantes a los pueblos cuyo coste es muy elevado. Por el contrario el trazado expuesto en el proyecto sólo obligaría a expropiar una casa pequeña de escaso valor¹⁴¹.

¹³⁷ Diego de Córdoba y Domingo Belestá, *Op. cit.*, pág. 137.

¹³⁸ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 82, nº 2.

¹³⁹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 82, nº 2, Memoria, [fº 1 r.].

¹⁴⁰ *Ibid.*

¹⁴¹ *Ibid.*, [fº 1 v.].

Por lo tanto, la carretera unía a través de los cascos urbanos ambas localidades. Con ello se propone que las alineaciones de las futuras construcciones de estas parcelas territoriales sufran modificaciones insignificantes, para lo que es necesario derribar *una casa a la salida de la plaza de los Carmelitas, dejando para que a medida que se vayan reedificando los demás edificios, se coloquen en las líneas marcadas en el plano con objeto de obtener la regularidad necesarias*¹⁴².

La travesía debía presentar un ancho de diez metros, de los que seis se destinan al firme, dos para ambas cunetas y dos para los paseos. Además las cunetas se presentan en forma de arco de círculo de un metro de cuerda por 0, 20 metros de flecha para que no se presenten como un obstáculo¹⁴³.

Para la ejecución de la travesía no es necesaria obra de fábrica alguna. Las aceras se realizaran de baldosas de ladrillo y el firme de piedra machacada¹⁴⁴. La carencia de canteras cercanas para la extracción de los materiales necesarios para la obra supone que la piedra para la sillería se extrajera de la cantera de la Cerrozuola situada a 9,50 kilómetros de las construcciones y la mampostería para el firme provenía del cerro de Vélez, distante 2 kilómetros del emplazamiento que nos ocupa.

Como se ha podido observar la empresa de construir la travesía de unión entre Torre del Mar y Vélez no suponía un ejercicio de ingeniería de consideraciones inalcanzables. A pesar de ello, la importancia de la carretera a través de los centros urbanos, a diferencia de la trazada a finales del siglo XVIII, supone un adelanto en las comunicaciones comerciales, favoreciendo las transacciones económicas que se llevaban a cabo en el pueblo del interior.

¹⁴² *Ibid.*, [f° 2 r.].

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*, [f° 3 r.].

