

Algunas consideraciones sobre las comunicaciones entre los pueblos de Málaga

La existencia y estado de las vías de comunicación ha sido, en todo tiempo, una de las variables de mayor influencia en las relaciones entre los pueblos y las comarcas. Es lugar común que, para afianzar estas relaciones, el Imperio Romano se preocupó de establecer una amplia red de vías de tránsito que conectara, de la forma que interesó a Roma, las distintas provincias imperiales. Conocido es también que la autarquía económica y el feudalismo de la Alta Edad Media vino de la mano del abandono de esas vías de comunicación.

Más cercano en el tiempo conocemos los casos de los ferrocarriles del Pacífico, en Norteamérica, y Transiberiano, a los que los Estados Unidos y la Unión Soviética deben en una parte muy importante, poder conjugar el verbo «unir» en sus respectivos títulos nacionales.

Pero sin llegar a la gran escala que suponen las consideraciones imperiales, europeas, americanas o siberianas, reduciéndonos a nuestros 7.276 Km.² de entrañable provincia, podríamos hacer consideraciones sobre el tema, que nos ayuden a comprender algunas de las causas que determinan las relaciones entre los pueblos malagueños y las situaciones económicas de algunos de ellos.

Empezando por el siempre tan controvertido ferrocarril, el ejemplo más claro que existe en la provincia de Málaga referente a la influencia de las vías férreas en el desarrollo económico, es el núcleo de Bobadilla. En efecto, cuando hace apenas cien años se establece la situación del enlace ferroviario Este-Oeste con la línea Norte-Sur la estación se coloca (por razones que sería muy interesante estudiar) tres kilómetros hacia el Oeste del núcleo urbano de Bobadilla. Consecuencia: hoy, la barriada de la estación tiene cuatro veces más habitantes que el pueblo (1).

Siguiendo el mismo criterio, a continuación (ver cuadro adjunto) se exponen seis ejemplos que comparan la evolución de la población de derecho (entre 1960 y 1970) de términos municipales cercanos entre sí y, a ser posible, con número aproximado de habitantes. Estos ejemplos se han tomado a lo largo de todas las líneas de ferrocarril que atraviesan la provincia. Incluso en la deprimida comarca de la Serranía se aprecia este saldo menos desfavorable a favor de los municipios con estación de ferrocarril

COMARCAS	MUNICIPIOS Y LINEAS DE FF. CC.	NUMERO DE HABITANTES DE DERECHO		PORCENTAJE DE LOS HABITANTES DEL AÑO 1970 RESPECTO A LOS DEL AÑO 1960
		AÑO 1960	AÑO 1970	
CAMPILLOS	Almargen (ff. cc. Bobadilla-Ronda)	3.052	2.773	91
	Cañete la Real	5.267	3.341	63
ANTEQUERA	Fuente de Piedra (ff. cc. Bobadilla La Roda)	2.483	2.178	88
	Alameda	6.030	4.819	79
ALORA	Pizarra (ff. cc. Bobadilla - Málaga)	6.157	6.052	98
	Almogía	9.045	6.095	64
SERRANÍA DE RONDA	Benaolán (ff. cc. Ronda-Algeciras)	2.355	2.023	86
	Benalauría	1.221	940	76
	Jubrique	1.887	1.492	77
ARCHIDONA	Archidona (ff. cc. Antequera-Granada)	11.710	10.054	90
	Villanueva de Algaidas	6.734	4.895	72
BAJO VALLE DEL GUADALHORCE	Cártama (ff. cc. Bobadilla-Málaga)	9.786	10.054	108
	Alhaurín el Grande	11.686	11.937	101

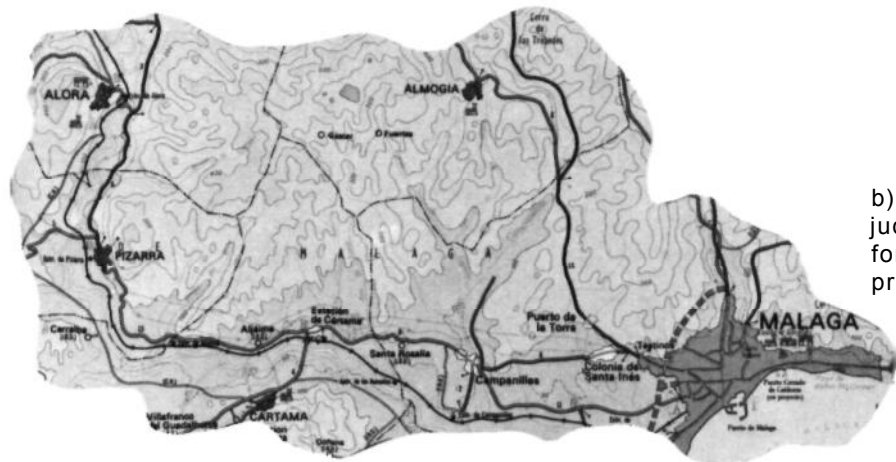
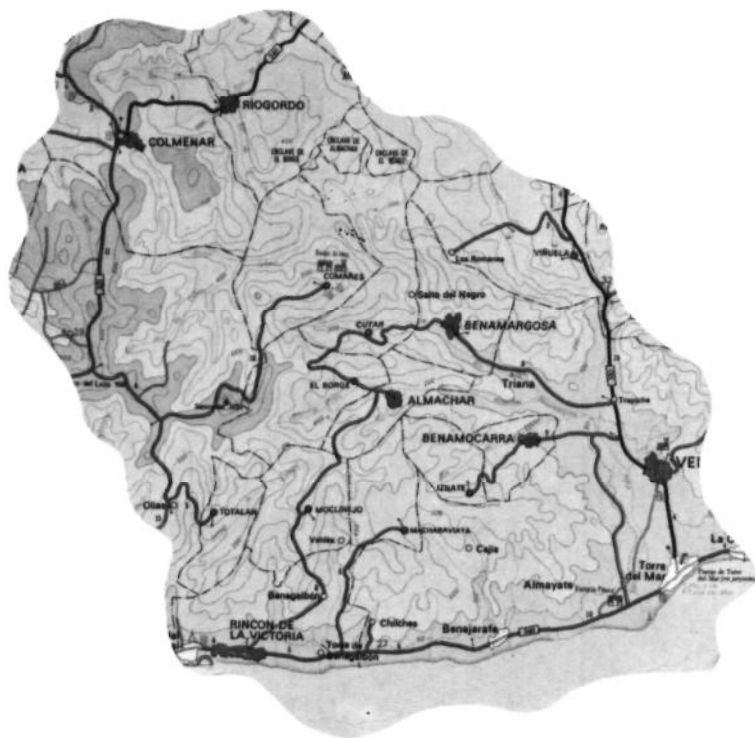
Cabría preguntarse en este orden de ideas (y con la única pretensión de plantearnos el interrogante, sin aventurar ninguna respuesta), cuales habrían sido las relaciones entre Málaga y el Valle del Genil de haberse mantenido y prolongado el ferrocarril de Ventas de Zafarraya. O si el desarrollo de la Costa del Sol en la zona de Manilva y Campo de Gibraltar se habría desfasado tanto respecto al resto, si el ferrocarril suburbano hubiese llegado hasta San Fernando. O si el porvenir de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín sería el actual de persistir, convenientemente renovado, el ferrocarril desaparecido hace unos años. No obstante, es en el ámbito de las carreteras donde se encuentra más patente la influencia de las vías de comunicación en los desplazamientos de los pueblos y en sus interrelaciones.

Por otro lado, las diferentes divisiones administrativas han determinado también los flujos de desplazamiento de una manera imperiosa y necesaria por razón de la naturaleza de dichas divisiones. Por lo tanto, cuando la evolución de las carreteras no ha tenido el mismo signo que una división administrativa preexistente y forzosamente más estática, se han producido las paradojas que nos ofrece la panorámica geográfico-social de la provincia.

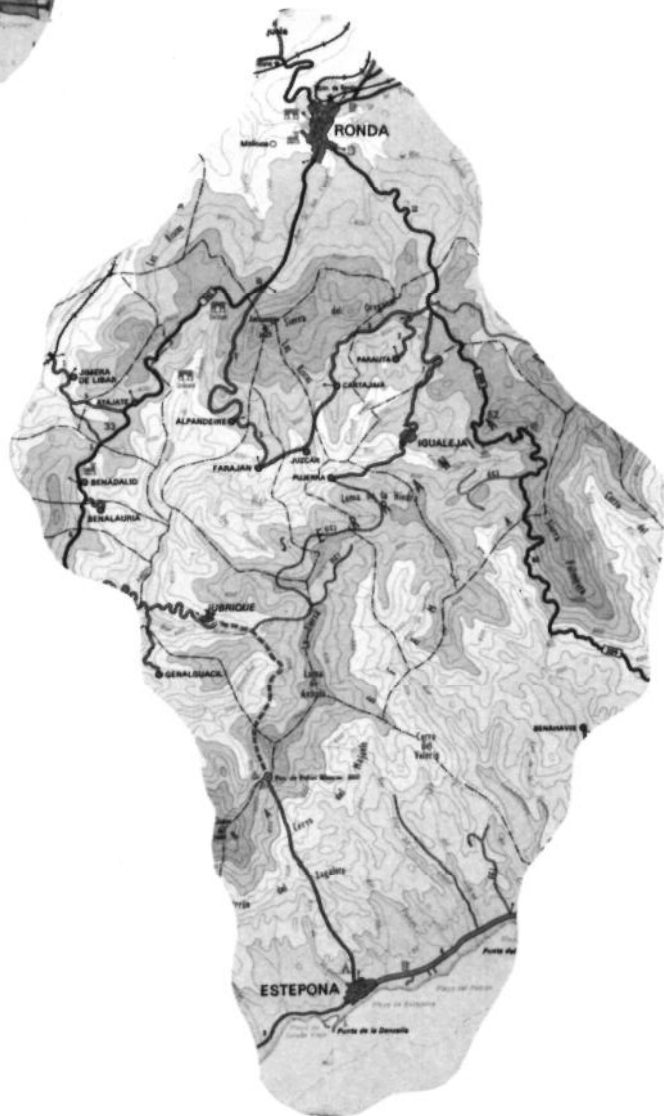
Conviene hacer constar que algunos problemas sociales de desplazamiento han sido originados por la coexistencia de divisiones administrativas heterogéneas no coherentes, como cuando el término municipal de Villanueva de Tapia estaba adscrito, por mitades (que afectaban incluso al casco urbano) a dos parroquias, siendo una de ellas la de Rincona (hoy Villanueva de Algaidas), de forma que si un feligrés de una parroquia fallecía en casa de algún pariente que residiera tan sólo a doscientos metros de distancia pero, por casualidad, en término de la otra jurisdicción, se producían curiosos problemas eclesiástico-administrativos. La unificación de las jurisdicciones ha ido suprimiendo progresivamente estos problemas.

La agrupación de los términos municipales en partidos judiciales, antes de la concentración que éstos han sufrido, ha presentado también algunas peculiaridades que solo son explicables desde el punto de vista de la evolución de las carreteras. Comentemos algunos casos:

a) A 4 Km. del norte de Vélez-Málaga, hacia el Oeste, se deriva la carretera que pasa, sucesivamente, por los núcleos y términos de Benamargosa, Cútar, Borge y Almáchar. Pues bien, si Benamargosa pertenecía al partido judicial de Vélez-Málaga, Cútar y Borge pertenecían al de Colmenar (distante 95 Kms. por Málaga y 72 por Periana); pero Almáchar volvía a pertenecer a Vélez-Málaga (distante 38 Km).



b) Almogía dista 69 Kms. de Alora (a cuyo partido judicial pertenecía), a través de una carretera que forzosamente tenía que pasar por la capital de la provincia (a 21 Kms. de distancia).



c) Jubrique, Genalguacil y Pujerra, en plena Serranía de Ronda, pertenecían al partido judicial de Estepona, de la que distan respectivamente 90, 90 y 72 Kms.; mientras que de Ronda, su cabecera natural de comarca, distan 39, 39 y 28 Kms. respectivamente.

Se podrían seguir poniendo ejemplos de esta naturaleza; pero basta con hacer notar que para ir de Cortes de la Frontera a Málaga, era, hasta hace bien poco, preciso atravesar la provincia de Cádiz en unos 60 Kms. de longitud. Este recorrido extraprovincial se ha reducido en unos 30 Kms. con la construcción de la carretera de la Estación de Cortes al Puerto del Espino; y desaparecerá totalmente cuando se termine la carretera de enlace de Gaucín con Casares y Manilva.

Todas estas paradojas (pertenecer a partidos judiciales con cabeceras alejadas respecto a otras, y atravesar otras cabeceras de partido u otras provincias para ir a la propia o a la capital) tienen su explicación en la evolución de la red de carreteras. Efectivamente: tratemos de mentalizarnos suponiendo que no existen los vehículos de tracción mecánica ni las carreteras, tal como las concebimos hoy día, y traslademos la imaginación al transporte a lomos de mula, con caminos en zig-zag con curvas de radio prácticamente nulo, con pendientes del 30%, y a veces con escalones (2).

Pues bien, he aquí ya la explicación de lo anteriormente expuesto para cada uno de los ejemplos:

a) A través de dichos caminos de mula, que hoy aún existen, Cútar y Borge distan 16 Kms. de Colmenar y 29 Kms. de Vélez-Málaga.

Aún, hoy día, se va de Almáchar a Vélez, en época de estiaje, por el cauce de los ríos Almáchar y Benamargosa, recorriendo 11 Kms., frente a los 38 que hay por carretera.

Yo he recorrido el camino de Benamargosa a Riogordo, por el cauce del río de la Cueva, que suponen 16 Kms. en vez de los 45 que hay por carretera.

b) Por caminos del tipo expuesto, Ahora dista de Almogía 20 Kms. a campo través.

c) A través de pistas de esta categoría, Jubrique, Genalguacil y Pujerra están situadas a 30 y 40 Kms. de Estepona. Teniendo en cuenta que en el año 1917 (véanse las ediciones del Instituto Geográfico y Catastral) aún no existían las carreteras de Ronda a Gaucín, ni de Pujerra a Igualeja, no resulta extraño que hubiese esa vinculación hacia el Sur, en vez de hacia el Norte.

Con esto se llega a la conclusión de que, como la adecuación de las vías de comunicación a la evolución de los medios de transportes no se ha podido hacer a través de los mismos trazados (por exigencias técnicas), han quedado fuera de uso aquellas vías que sirvieron para establecer las divisiones administrativas, dando origen a las paradojas expuestas.

En Málaga capital será difícil encontrar personas que conozcan bien el interior de la provincia (frecuentemente se desconocen hasta los nombres de algunos términos municipales), incluso poblaciones tan importantes como Antequera, por ejemplo. Antequera, Villanueva del Trabuco, Archidona (cuyos habitantes obtienen el carnet de conducir en Granada; pero matriculan el coche en Málaga) serán mejor conocidos por los malagueños de la capital, cuando esté construida la carretera de los nuevos accesos.

El secreto de las relaciones entre los pueblos está en unas vías de comunicaciones cuya estructura responda a los medios de transporte que se utilicen en cada momento. E igual que hoy no nos interesan los caminos de muías, es posible que en un futuro más o menos próximo sólo haya relaciones entre las poblaciones que dispongan de helipuertos.

Por eso, la política de desarrollo regional debe considerar, no sólo las posibilidades de economías complementarias, de servicios a establecer, de asentamientos de población, de riquezas potenciales o de recursos existentes; sino también, y con carácter muy sustancial, las características de una red de comunicaciones que permita dar eficacia a la concentración de servicios en cabeceras de comarcas y núcleos de expansión, a la vez que mantenga los puestos de trabajo allí donde, siendo útiles, no son factibles, por falta de servicios, asentamientos de viviendas.

O se establecen las comarcas, y las consiguientes concentraciones de servicios, de acuerdo con la red de comunicaciones existentes, que son las que determinan los correspondientes hinterlands; o se programan conjuntamente las nuevas vías con las distribuciones comarcales que se construyan; o se da a la comarcalización la suficiente flexibilidad para que pueda irse acomodando a las nuevas comunicaciones. En definitiva: la red de comunicaciones constituye un substrato de las relaciones sociales entre los pueblos, que debe ir siempre adecuado a las relaciones impuestas por las divisiones administrativas o por las concentraciones de servicios.

Francisco RUIZ GARCÍA

NOTAS

- (1) Cabría considerar, efectivamente, si el número de habitantes es un índice positivo del desarrollo económico (pensemos en la India frente a Suecia, por ejemplo); pero, en principio, cuando las zonas rurales se despueblan vertiginosamente por razones de índole económica, no parece descabellado que el índice de población refleje, al menos en este caso, las circunstancias económicas de una forma positiva.
- (2) Como el que conducía desde la costa oriental a la provincia de Granada, a través del puerto de Frigiliana y que era utilizado por los transportistas para llevar pescado en sentido Sur-Norte y trigo en el Inverso,