

LA RECUPERACIÓN DEL TRAZADO VIARIO ROMANO DE MÁLAGA POR LOS INGENIEROS DE CAMINOS DEL SIGLO XIX

*Antonio Sánchez Soler
Raúl Luque Ramírez*

RESUMEN

Algunos de los caminos que el pueblo romano realizó en la provincia de Málaga para establecer las comunicaciones con distintos enclaves geográficos fueron la base para el posterior desarrollo de varias carreteras en la centuria decimonónica. Esos trazados diseñados por los ingenieros de caminos del siglo XIX presentan una metodología constructiva compleja debido a los accidentes paisajísticos que tenían que salvar las vías y que nos permite analizar, a su vez, el arduo trabajo desarrollado por los técnicos del Imperio Romano.

Palabras clave: Málaga, Imperio Romano, siglo XIX, Obras públicas, ingeniería, caminos, vías, carreteras.

1. Introducción histórica

Desde la Prehistoria los primeros caminos fueron establecidos por los pueblos cazadores marcando sobre el terreno virgen las sendas por las que habían de discurrir para alcanzar sus presas. Para los desplazamientos el hombre debía salvar los obstáculos naturales que encontraba a su paso, que en la Península Ibérica eran principalmente las cadenas montañosas y los ríos, de modo que se buscaban los pasos menos dificultosos, con pendientes poco pronunciadas y, en el caso de los ríos, los lugares donde el caudal era escaso para vadearlos sin problemas. Esto hacía que los caminos naturales discurrieran desde un principio paralelos a los cauces de los principales ríos, y fue aquí donde se establecieron los asentamientos de mayor importancia, al menos en épocas en las que la guerra no obligaba a buscar lugares estratégica y defensivamente mejor situados. Otro punto de referencia para

establecer asentamientos, rutas y vías de comunicación eran las costas, más aun cuando la articulación de las mismas permitía hacerlo de forma sencilla, como es el caso de gran parte del litoral peninsular. Las costas de la península son por lo general rectas y arenosas gracias a lo cual se podía circundar casi completamente, si bien en algunos puntos las rutas debían desviarse hacia el interior al encontrar a su paso la proximidad de las montañas al mar o la desembocadura de los ríos.

Fueron los caminos utilizados por el hombre del Paleolítico los utilizados también durante el Neolítico y la Edad de los Metales. En el Neolítico el hombre se hizo sedentario, con lo que comenzó a vivir principalmente de la agricultura y la ganadería. Inventó la rueda y comenzó a utilizar las vías de navegación. Los caminos se humanizaron y empezaron a utilizarse para establecer relaciones con otros pueblos, sobre todo de tipo comercial. El comercio de metales hizo que se crearan nuevas vías en las principales zonas mineras, comunicándolas con las costas, sobre todo en el sur, donde las provincias de Córdoba y Jaén se convirtieron en los más importantes centros de extracción mineral.

Cuando a principios del primer milenio a. C. llegaron los primeros colonizadores a la Península por vía marítima trayendo consigo productos más elaborados de las zonas orientales con mayor desarrollo, establecieron sus colonias en el litoral andaluz principalmente. Así, fenicios y griegos comenzaron un importante comercio con las poblaciones indígenas. Este intercambio comercial dotó de gran relevancia a los asentamientos costeros más notables. La llegada de estos pueblos colonizadores, fenicios y griegos, dio pie a la formación de la cultura ibérica, que estuvo vigente desde el siglo V a. C. hasta la completa romanización del territorio peninsular en los primeros siglos de nuestra era.

Con la consolidación del comercio comenzó la lucha de los pueblos por el control de los caminos, principalmente de aquellos por los que debía discurrir el transporte de las mercancías. Algunos investigadores sostienen que esto llevó a la creación de una serie de bastiones situados en puntos estratégicos, normalmente en montañas visibles para así evitar el bandolerismo¹. Estas luchas estuvieron protagonizadas por los cartagineses en un primer momento, que rivalizaron con los pueblos indígenas, y posteriormente por cartagineses y romanos. Esta circunstancia hizo que se afianzaran una serie de caminos fundamentales ya existentes.

Los relatos de las campañas militares son otra de las principales fuentes para el estudio de cual era la situación de las vías de comunicación, sobre todo los referentes a las Guerras Púnicas que se dieron entre los años 237 y 205 a. C., durante las que se desarrollaron numerosas batallas a lo largo del territorio peninsular, y que tuvieron como punto más importante la ciudad de Castulo², que se convirtió en el punto geográfico donde confluían los principales caminos de la red viaria de aquella época.

Durante la dominación cartaginesa se establecieron, desde la citada Vía Heráclea, una serie de caminos que comunicaban las zonas mineras y agrícolas con los puertos costeros, para así realizar las exportaciones a Cartago. Esto hizo que ciudades como Cádiz, la antigua Carteia³, Cartagena o Málaga adquirieran cierta notoriedad. Si bien los caminos

de Cádiz y Carteia hacia el interior gozaban de la protección necesaria para el control de los mismos, en las vías de Castulo a Málaga y Cartagena se implantaron numerosos bastiones a los que hacíamos referencia anteriormente, lo que derivó en los que los romanos llamaron “torres de Aníbal”, que han supuesto para los arqueólogos e historiadores una fuente más para el conocimiento de las vías de comunicación.

Las luchas entre cartagineses y romanos durante la Segunda Guerra Púnica establecieron en la zona sur de la península una red de caminos que procedían en su mayoría desde el este, desde levante. Este es el caso de la ya citada Vía Heráclea, que discurría por la costa, y del “camino de Aníbal”, que se internaba desde el Levante hasta el valle del Guadalquivir.

El sistema de comunicaciones de la península vivió la misma situación durante el periodo de romanización y durante la dominación romana. Las vías de comunicación crecían con el avance de las tropas enviadas desde Roma, y la construcción de calzadas siguió un ritmo bastante intenso. El funcionamiento del aparato económico imperial necesitaba de un sistema de comunicaciones consolidado para la circulación de mercancías, correos, etc., y esto se llevó a cabo afianzando los caminos que ya existían y que se utilizaron durante las campañas militares y fortaleciendo el control de los mismos.

1. 1. Las fuentes para el estudio de las vías romanas

Para el estudio de los caminos romanos hay que tener en cuenta fundamentalmente tres tipos de fuentes. Por un lado las fuentes arqueológicas, entre las que se engloban todos aquellos restos de calzadas u otros restos que estuvieran incluidos en el entorno de las vías de comunicación, como puentes, arcos conmemorativos, etc. Por otro lado nos encontramos con las fuentes epigráficas, todas aquellas fuentes que presentan inscripciones y que proporcionan datos como el origen y el fin del camino o calzada, las distancias o a quién se debe la construcción de la misma. Los testimonios epigráficos de mayor importancia son los miliarios, aunque en el caso de España habría que destacar también los llamados *Vasos* de Vicarello o las tabillas de Astorga.

Tanto las fuentes arqueológicas como las epigráficas son abundantes en cuanto a restos, pero las fuentes que han llegado a nuestros días de una forma más directa y clara son las literarias. En este sentido, para el estudio de los restos de lo que fue la red viaria de época romana hay dos testimonios de gran importancia: el *Itinerario de Antonino* y el *Anónimo de Rávena*. El primero de ellos data del siglo III d. C. y el segundo del siglo VII d. C., por lo que nos dan una idea de cual era la situación del sistema de comunicaciones hasta esa fecha.

Para épocas anteriores, el mapa de las vías de comunicación de mayor importancia entre los últimos años a. C. y los primeros de nuestra era se puede establecer gracias a los escritos de los historiadores Polibio y Estrabón y sus comentaristas. Si atendemos a estos escritos cabe hacer una distinción entre caminos fluviales y terrestres. En la península

Ibérica las vías fluviales seguían los trazados de los ríos más importantes de toda la península en sus tramos finales, mientras que las vías terrestres eran fundamentalmente tres: la Vía Heráclea, posteriormente conocida como Vía Augusta, y todas sus vías secundarias, la vía del Ebro, que aunque seguía paralela al río lo hacía alejada del mismo, y la vía que desde Sevilla iba hacia el norte⁴.

Sin duda, el eje viario más importante para atravesar la península era la llamada Vía Heráclea o Hercúlea que define el camino que debió realizar Hércules en su vuelta desde Cádiz a Grecia por tierra. Esta vía fue muy utilizada durante las batallas entre cartagineses y romanos. Fue construida en el siglo III a. C. por los cartagineses para llegar hasta Roma, pero finalmente fueron los romanos quien con su dominio derrotaron a los cartagineses y se hicieron con el dominio de la península. Fue llamada así por Polibio, más tarde Estrabón la llamó Vía Exterior y finalmente recibió el nombre de Augusta, ya que fue Augusto quien la restauró entre los años 9 y 2 a. C. Esta vía se dividía en dos ramales, uno que iba paralelo a la costa, y otro que, por el interior, enlazaba con el litoral en la antigua Saetabis, es decir, la actual Játiva en Valencia.

Volvamos a las dos fuentes literarias más importantes. El *Itinerario de Antonino* está fechado en torno al año 280 d. C. y, de los 372 caminos de que consta, 34 está situados en la Península. El *Anónimo de Rávena* fue, según la crítica, realizado por un autor desconocido, en griego, en el siglo VII o un poco más tarde. En él aparecen citados un gran número de nombres de ciudades y mansiones ordenados en relación a diversos itinerarios. Según Uriol Salcedo, el *Anónimo de Rávena* es la única fuente literaria posterior al *Itinerario de Antonino*, y un complemento al mismo⁵.

1. 2. Las vías romanas de la provincia de Málaga

Después de esta introducción donde hemos intentado reflejar de un modo muy superficial los aspectos más significativos en la formación de la red de caminos, sobre todo los de la península, vamos a trasladar esas mismas circunstancias a la provincia de Málaga para analizar su sistema viario durante la época romana. Para ello tomaremos como referencia principal la obra de Carlos Gozalbes Cravioto⁶, en el que analiza de un modo pormenorizado cada una de las vías que los romanos establecieron en la provincia. En este análisis Gozalbes Cravioto hace una distinción entre dos tipos de vías: las principales, de las que tenemos noticias directas gracias a las fuentes literarias citadas, que unían importantes centros urbanos y que formaban parte del gran sistema de comunicaciones de la Península Ibérica; y las vías secundarias, que unían pequeños núcleos de población eminentemente agrícolas entre sí o con alguna de las vías principales.

A continuación vamos a enumerar cuales son las vías con las que Gozalbes Cravioto realiza el esquema de la estructura viaria de la Málaga romana, esquema que se divide en 14 vías principales y sus respectivas vías secundarias:

1. Malaca – Carteia

Esta vía unía Málaga y la actual Algeciras a través de la costa. Este tramo de Malaca a Carteia forma parte de una de las 34 vías peninsulares que aparecen citadas en el *Itinerario de Antonino*, más concretamente en la vía “Malaca-Gades”. Esta vía atravesaba numerosas poblaciones costeras como Barbesula o Barbariana⁷ (población situada en la desembocadura del río Guadiaro), Salduba (situada en torno a Estepona), Cilniana (población que parece estuvo junto a San Pedro de Alcántara) o Suel (Fuengirola)⁸. Sin duda, el trazado de este camino parece coincidir casi por completo con la actual carretera nacional 340.

En este tramo se identifican varios caminos que se adentran hacia el interior. Uno de ellos es el que junto a la desembocadura del río Guadalhorce, cerca de Churriana, enlaza con Alhaurín el Grande. Como ya apuntamos en la introducción, en este punto se observa claramente como el trazado de la vía de la costa se adentra en el territorio para salvar la desembocadura del río. Este camino puede coincidir con la carretera C-344 que une ambas localidades.

2. Cástulo – Malaca

La importancia que tuvo Málaga en la antigüedad como punto costero y portuario hizo que se buscaran caminos para, desde el interior, llevar las mercancías a la costa y después exportarlas. Ya en época cartaginesa se estableció el llamado camino de las “torres de Aníbal”, que iba desde Cástulo a Antequera y de allí a Málaga. A pesar de la existencia de este camino aun antes de la llegada de los romanos a la península, el *Itinerario de Antonino* ofrece una versión de esta vía muy diferente. Desde Cástulo el camino partía en dirección a la costa almeriense para, desde Urci (Almería), y a través de la costa granadina, llegar a Málaga. Según Gozalbes Cravioto este camino no debió ser muy utilizado debido a la escasez de restos arqueológicos en esta zona. El tramo de esta vía que discurre por la provincia de Málaga se identifica, igual que la anterior, con la actual nacional 340. Desde aquí se podía acceder al interior por una vía secundaria. Esta vía secundaria unía la costa malagueña a la altura de Torre del Mar con la provincia de Granada por la localidad de Alhama. Aunque su trazado no fuese el mismo, es parecido al de la carretera C-335 y su continuación con la C-340.

3. Malaca – Anticaria (Málaga – Antequera por el Valle del Guadalhorce)

Esta era una de las dos vías que unían Málaga con Antequera. No aparece en ninguno de los itinerarios romanos referencia alguna a este camino, aunque los historiadores que se han encargado del estudio de la red viaria romana lo han establecido gracias a una serie de miliarios que se encontraron en algunos puntos cercanos al cauce del río Guadalhorce. Así, según Corzo Sánchez, se pueden citar tres miliarios encontrados en Málaga, dos del emperador Caracalla y uno de Galieno y Valeriano. Otro del emperador Decencio se encontró en Cártama. En Álora apareció uno, aunque su mal estado de conservación no permitió atribuirlo a ningún emperador, y correspondiente al Maximino se encontraron

sendos miliarios en el Valle de Abdalajís y Antequera⁹. El trazado de este camino seguía el cauce del Guadalhorce a lo largo de estas poblaciones por un terreno poco escarpado y que permitía la fácil circulación, coincidiendo posiblemente con gran parte del trazado de la carretera C-337 (A-343).

4. Malaca – Anticaria por Aratispi (Cauche el Viejo)

Este es el segundo de los caminos que unían Málaga con Antequera, esta vez siguiendo el cauce del río Campanillas. El trazado de esta vía seguía el cauce de dicho río pasando después por Almogía, se dirigía desde aquí por la carretera actual que lleva hasta Antequera hacia Oscua, para desviarse al oeste y llegar a la zona de Casabermeja y a Aratispi. Esta población de Aratispi es nombrada por el *Anónimo de Rávena*, y la sitúa después de Antequera en dirección a Málaga. Una vez que pasaba por Aratispi se dirigía al Puerto de la Fresneda para llegar finalmente a Antequera. Según este trazado no es posible hallar la coincidencia completa de esta vía con ninguna carretera actual, aunque si podría coincidir en parte bien con carreteras, bien con carriles. Para Corzo Sánchez no debe olvidarse la posibilidad de un trazado paralelo al río Guadalmedina, por el trazado actual de la Nacional 321.

De esta vía saldrían dos ramales. El primero de ellos, partiendo desde Casabermeja, pasaría por las poblaciones de Comenar y Alfarnate hasta adentrarse en la provincia de Granada. Con este trazado sólo coincidiría con la carretera A-356 en el tramo que va de Casabermeja a Colmenar. El otro ramal unía esta vía principal con la cuenca del río Guadalmedina partiendo desde el Puerto de la Fresneda. Aunque este trazado no coincide exactamente con la carretera C-340 que une Villanueva del Cauche con Colmenar, debía discurrir paralelamente a la misma aunque a cierta distancia.

5. Margen derecha del río Guadalhorce

Esta vía se adentraba en el interior de la provincia valiéndose también del cauce del río Guadalhorce, al igual que la vía que utilizaba este río para llegar de Málaga a Antequera, aunque Gozalbes Cravioto, que es quien señala la existencia de esta vía, propone dos posibles trazados¹⁰. Para este autor la existencia de esta doble vía en torno al Guadalhorce respondía a la necesidad de evitar la construcción de numerosos puentes, y por esta razón cree más lógico que este trazado utilizase parte del camino que unía Churriana y Alhaurín de la Torre para desde allí desviarse siguiendo el cauce del río hasta Cártama. El otro trazado que propone utilizaría parte de la vía Málaga-Antequera, y después cruzaría por un vado al lado derecho del río. Esta vía tendría su punto de destino en la ciudad de Iluso, en las cercanías de Álora.

6. Álora-Burgo-Ronda (Iluso-Arunda)

Esta vía gozó de cierta importancia en el sistema de caminos de la provincia durante la época romana, a pesar de lo cual, como señala Gozalbes Cravioto, no tiene una correspondencia

con las carreteras actuales, aunque parece que coincida con numerosos carriles y cañadas. El trazado de la vía trataba de unir el valle del Guadalhorce con una zona que era un gran centro de comunicaciones en aquella época, como la zona de Ronda. Partía de las cercanías de Álora hacia Ronda enlazando con otras poblaciones como Carratraca, Ardales y El Burgo.

7. Puerto de la Fresneda-Salinas

Esta vía formaba parte de un rico entramado viario que utilizaba como punto neurálgico la zona de la depresión antequerana. Muy utilizada en épocas anteriores, principalmente para el traslado de mercancías, unía la zona de los alrededores de Antequera desde el Puerto de la Fresneda con la provincia de Granada a través del límite de los municipios de Archidona y Villanueva del Trabuco, uniéndose a la altura de Salinas con la vía que iba desde Antequera a Granada. Aunque su trazado no sea el mismo, este camino parece similar al que sigue actualmente la A-359.

8. Anticaria-Hispalis (Antequera-Sevilla)¹¹

La vía que unía Antequera con Sevilla era de gran importancia, como indican las referencias que a ella hacen tanto el *Itinerario Antonino* como el *Anónimo de Rávena*, si bien las citas en ambas fuentes no parecen ser coincidentes, como señala Gozalbes Cravioto¹². Lo que sí parece claro es que esta vía debió tener, al menos en una parte, el mismo trazado que tiene actualmente la N-334. La parte que coincide de este trazado difiere según se siga el texto de Corzo o el de Gozalbes, ya que mientras el primero señala que la antigua vía y la carretera actual coincidían en el tramo que va desde La Roda hasta Humilladero (siguiendo la dirección Sevilla-Málaga)¹³, para el segundo la coincidencia sería el tramo que une Antequera y Molina (siguiendo esta vez la dirección Málaga-Sevilla). Si bien no está del todo claro el trazado que seguía esta vía, sí parece segura la existencia de la misma.

9. Anticaria-Corduba (Antequera-Córdoba)

También esta vía aparece citada en el *Itinerario Antonino* y en el *Anónimo de Rávena*, y el trazado que se señala en ambas fuentes sí coincide. Gozalbes Cravioto establece el trazado de la misma basándose en los restos encontrados a lo largo de lo que pudo ser el camino seguido por este camino. La vía debía partir de Antequera coincidiendo con una cañada ganadera que era utilizada hasta finales del siglo XVIII para ir a Madrid pasando por Córdoba. Continuaría hacia el norte coincidiendo en parte con la carretera de Cartaojal y de ahí pasaría por las Cañadas de Pareja, uniéndose posteriormente con la Nacional 331 hasta llegar a Benamejí ya en la provincia de Córdoba.

10. Anticaria-Iliberris (Antequera-Granada)

El origen de esta carretera no está en la actual Antequera, sino más al norte, donde según una hipótesis de Gozalbes Cravioto se encontraba la Anticaria romana¹⁴. Por la parte norte del río Guadalhorce la vía se dirigiría hacia Archidona y desde allí, coincidiendo en

algún tramo con la actual carretera (N-342) que va de Antequera a Loja¹⁵, continuar hacia la provincia de Granada. Entre las localidades de Archidona y Salinas se produciría la incorporación a esta vía de la que provenía desde el Puerto de la Fresneda.

11. Anticaria Acinipo (Antequera-Acinipo por Campillos y Teba)

El punto de partida de esta vía, al igual que la anterior y la que cubría el trayecto entre Antequera y Sevilla, estaría a unos cuatro kilómetros al norte de la actual Antequera, punto donde se ubicaría la antigua población romana y principal punto de encuentro de la red viaria romana en esta zona. Desde este punto la vía se dirigiría hacia Campillos siguiendo el trazado de la carretera primero y del ferrocarril después, para tomar posteriormente una cañada, bordeando Teba por el oeste. El camino que seguiría la vía coincide alternamente entre la carretera actual y cañadas, adentrándose en la provincia de Sevilla hacia Setenil, para llegar finalmente a Acinipo, nuevamente en la provincia de Málaga. El trazado de esta vía coincidiría con algunos tramos de carreteras actuales, más concretamente con la N-342 hasta Campillos y con la C-341 desde Teba a Cuevas del Becerro.

12. Curso del río Genal

Esta vía era una de las opciones para penetrar hacia el interior, entrando desde la costa paralelamente al límite de las provincias de Málaga y Cádiz. Uniría la costa con el curso de los ríos Genal y Guadiaro, uniéndose además con la vía que iría desde Carteia a Acinipo, y que veremos a continuación. Esta vía no tiene coincidencia alguna con carreteras posteriores, aunque algún tramo pudiera coincidir con antiguas cañadas.

13. Carteia-Acinipo

Esta vía partía desde Carteia, en la provincia de Cádiz en dirección a Acinipo. La primera parte del recorrido se desarrollaría en tierras gaditanas siguiendo el trazado de la línea de ferrocarril, trazado que seguiría en su mayor parte, aprovechando también el cauce del río Hozgarganta. Una vez dentro de la provincia de Málaga, el camino llegaría a la antigua Vesci, cercana a la actual Algatocín, distanciándose del ferrocarril y acercándose al trazado de la carretera C-341, para desde allí llegar a Acinipo pasando por Benadalid y Atajaque a través de la Serranía de Ronda.

14. Cerro Gordo-Ocurri-Acinipo

La población romana de Vesci fue según Gozalbes Cravioto un importante nudo de comunicaciones. Desde aquí partía una vía que ofrecía una alternativa a la de Carteia-Acinipo y que pasaba por las poblaciones romanas de Saepo y, adentrándose en la provincia de Cádiz, Ocurri (identificadas con Cortes de la Frontera y Ubrique respectivamente). A pesar de seguir la misma dirección que las carreteras actuales, los caminos romanos debieron diferir de dichas carreteras debido a lo sinuoso del camino, por lo que, excepto en algunos puntos, los trazados no coinciden.

Como dijimos al comienzo de este apartado, hemos seguido la obra *Las vías romanas de Málaga* de Carlos Gozalbes Cravioto para determinar cuales eran los caminos que se utilizaban en la provincia de Málaga durante la presencia romana, pero hay que tomar este texto con cierta prudencia, ya que muchas de las vías que en ella se analizan no están estrictamente documentadas y “la organización que le hemos dado al sistema viario romano, [...] con seguridad no se corresponde exactamente con la denominación estructural de las vías en la época romana”¹⁶. Esta organización sólo nos sirve de base para determinar la posible utilización de los trazados de los caminos antiguos en la realización de las carreteras a partir del siglo XIX.

2. Una introducción al contexto de los caminos y carreteras españolas en el siglo XIX

1.1. La creación de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos

Los trazados de un elevado número de las carreteras que en la actualidad recorren el territorio de Málaga fueron materializados en la segunda mitad del siglo XIX. El aislamiento que sufrían los pueblos y las aldeas de la provincia, así como la precariedad de las vías de comunicación desembocaron en una acuciante necesidad por establecer unas mejoras en los caminos. El primer síntoma de preocupación acerca del lamentable estado del entramado viario estatal se deduce de la *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos* redactada en 1803 por el Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Agustín de Betancourt. En este escrito se señala además la pésima gestión administrativa desarrollada por el gobierno, por ello Betancourt afirma que “la profusión de obras y el desorden en su administración consumieron aquellos caudales con escasa utilidad”¹⁷.

Otro dato destacado era la ausencia de ingenieros cualificados para el trazado de las obras públicas. En los últimos años del siglo XVIII la enseñanza seguía anquilosada en las antiguas doctrinas de la Academia de Bellas Artes de San Fernando. Sus programas educativos no se adaptaban a las disciplinas de la ingeniería e incluso a finales del siglo XIX se advierte un alejamiento de las novedosas técnicas basadas en la industria artística¹⁸. La primera escuela de Caminos, Canales y Puertos, situada en el Buen Retiro de Madrid, se fundó en 1802, aunque, seis años después fue clausurada debido a la invasión francesa. En Noviembre de 1834 la Escuela reabre su sede basándose para su funcionamiento en los centros franceses e ingleses de ingeniería. Entre sus alumnos se va a fomentar el estudio de las matemáticas y la visión avanzada de la arquitectura¹⁹. El 14 de Abril de 1836 nace el primer reglamento oficial del organismo, fijando la duración de los cursos en cinco años. El acceso a esta formación técnica iba precedido por un examen de ingreso, lo que propició la

apertura de nuevas academias que preparaban a los aspirantes para superar esta traba²⁰. Una vez en la Escuela, los estudiantes asistían ocho horas diarias a clase, durante las que no podían salir del centro. Además, seguían unas rígidas normas de disciplina basadas en la higiene y en la compostura²¹.

Los grandes desatinos en la construcción de carreteras a consecuencia de un cuerpo no especializado comienzan a disiparse gracias al control que ejercía la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre parte de las obras públicas que se llevaban a cabo en el territorio español. Esta comisión estaba formada por un ministro, un director general del ramo, unos inspectores, varios subinspectores y un secretario²².

2.2. Breves apuntes sobre la legislación española de caminos y carreteras en España

El carácter relevante de la nueva legislación de caminos y carreteras contribuyó a la realización de un quehacer constructivo que pretendía alejarse del desconcierto de los siglos anteriores. La primera etapa se extiende entre 1800 y 1849, es ahora cuando se desarrollan las bases para la enajenación forzosa de la propiedad particular en beneficio público, para la adecuada elaboración y ejecución de las obras de bien general y se dictan mejoras para el estado de los caminos vecinales, de las carreteras de travesía de los pueblos y de las vías generales²³. El segundo periodo ocupa desde 1850 a 1876, en estos años se produce la división de las carreteras españolas, gracias a la Ley ARTETA, en generales, transversales, provinciales y locales. Su tutela y conservación correrán a cargo del Gobierno, en el caso de las generales; del Gobierno y de las provincias si se trata de las transversales; de las provincias con las denominadas provinciales y de los pueblos en las de régimen local²⁴. El último tramo legislativo del siglo XIX se desarrolla entre 1877 y 1899. En dicho periodo se establecen definitivamente el sufragio de las carreteras estatales, provinciales, municipales, particulares y de fondos mixtos. A comienzos de 1877 se redacta el Plan General de Carreteras del Estado que consistía en una enumeración alfabética de la totalidad de las vías españolas a cargo del Gobierno divididas en primer, segundo y tercer orden²⁵.

3.3. Desarrollo y evolución de las carreteras españolas en el siglo XIX

En 1808, cuando la Guerra de la Independencia estaba a punto de comenzar, el trazado viario que se extendía por el país aún obedecía al primitivo plan de carreteras aprobado en 1761 bajo el reinado de Carlos III²⁶. Antes de este retroceso constructivo ocasionado por la convulsión del inminente enfrentamiento entre el poder francés y el pueblo español se había producido, en el año 1802, una mejoría de las antiguas calzadas. Se realizaron 50 leguas nuevas de vías, así como 45 puentes y la reparación de multitud de desperfectos²⁷.

El periodo de guerra, que se desarrolló entre 1808 y 1814, es testigo de una acusada paralización de las obras públicas. Además, las innumerables batallas ocasionaron graves

desperfectos en el entramado viario. Este contexto provocó la huida del país de Agustín de Betancourt, Director general del cuerpo de ingenieros y canales, dando lugar a la disolución de la escuela durante el tiempo bélico. Tal era la situación que los ingenieros “se hicieron soldados y quedaron dispersos, y las carreteras y otros trabajos permanecieron estacionados, ó mejor decir se deterioraron en parte ó desaparecieron del todo”²⁸.

Una vez finalizada la guerra, el rey Fernando VII regresa al país e implanta el antiguo régimen y deroga lo establecido en la constitución a través del real decreto de 4 de mayo de 1814. Con este acto y “considerando [el rey] contaminados de las ideas liberales a los ingenieros de caminos, muchos de los cuales fueron perseguidos por *impurificados*”²⁹ se entraba en una oscura etapa para las obras públicas. No en vano, la Escuela de ingenieros fue de nuevo cerrada y las inversiones en caminos se redujeron respecto a la centuria anterior. Además, todos los servicios dependientes de la Inspección general de caminos fueron integrados a la Dirección general de correos y postas. Las carreteras que se repararon y habilitaron durante el reinado de Fernando VII estuvieron dirigidas por un insuficiente número de comisarios, ingenieros-ayudantes, arquitectos conservadores de los caminos, aparejadores y celadores³⁰, alumnos de Betancourt. Según Montesinos, este hecho remedió bastantes males de la política de las obras públicas en estos años, pues “la Dirección conservó una gran parte de la organización administrativa y económica que se había establecido”³¹.

En 1834 Isabel II es nombrada reina de España, aunque, debido a su temprana edad, la regencia recayó sobre María Cristina de Borbón. Es esta época una de las más fructíferas para el desarrollo de las obras públicas en nuestro país y sería imposible abarcar en este artículo todos los adelantos relacionados con esta materia, por lo que señalaremos los rasgos más destacados hasta el final de su reinado en 1856. El 30 de noviembre de 1833 el Ministro en funciones D. Javier Burgos encargó a los gobernadores civiles un detallado estudio de los productos agrícolas, las fábricas y los talleres y la realización de un plan de caminos, donde se recogiesen todos los datos referentes a las carreteras que habían en los territorios dispuestos a su mando³².

Un año después, la Real orden de 19 de Febrero de 1834 consideraba que los gastos de las obras públicas debían ser sufragados por los Presupuestos del Estado. De este hecho se sustrae un nuevo pensamiento basado en la necesidad de establecer múltiples intervenciones de interés general que beneficien, no sólo a las infraestructuras, sino al desarrollo y al progreso del país. Así, además de la apertura de la Escuela de caminos dirigida por Larramendi y luego por Subercase, se inicia, durante 1835 y 1836, una apuesta política donde “se dictaban providencias para estimular a los Gobernadores, a los pueblos y a las provincias, a ocuparse en estas obras y buscar arbitrio para su ejecución”³³. El trazado y el diseño de las carreteras recaían en su totalidad sobre los integrantes del Cuerpo de Ingenieros, Canales y Puertos una vez estudiado por la Dirección General de Caminos.

La década de los cuarenta va a suponer una etapa vital para el posterior desarrollo del entramado viario de España. Hacia 1842 se aprobaron las ordenanzas de policía y de

conservación de las carreteras. En 1843 se promulga la división del territorio peninsular en diez distritos que será asignados a los Ingenieros de caminos para efectuar las obras de rango nacional y provincial³⁴. Las premisas para la adecuada realización de las obras públicas se emite en 1845. Cuatro años más tarde se dicta la ley de construcción y mejora de los caminos vecinales, desatendidos en su mayoría debido a la preeminencia que el estado concedió a las vías que comunicaban Madrid con las capitales más destacadas del territorio español. A pesar de este aparente atraso, a partir de 1855 la caminería provincial, según Santos Madrazo, va a ser testigo de un gran avance que llegará a su cúlmen en 1868 cuando estas vías superen en número a las consideradas de primer orden³⁵. El 7 de mayo de 1851 se da a conocer la ley de clasificación de las carreteras en cuatro tipologías: generales, transversales, provinciales y locales.

El reinado de Isabel II se caracterizó por un impulso desconocido, hasta entonces, de la red viaria española, pues el 31 de diciembre de 1855 la totalidad de las carreteras sumaban 8.324 kilómetros³⁶. Por tanto, desde 1834 a 1855 se construyeron 3.670 kilómetros que casi se equiparan a los 4.564 kilómetros con los que contaba España hasta 1833. Los beneficios procedentes de la desamortización civil y eclesiástica de mediados de siglo van a propinar una cuantiosa inversión para las obras públicas, y en especial para las carreteras, pues un 50 por ciento de lo recaudado se invertía en construcciones de provecho general.

En 1868 España se sumerge en un periodo revolucionario que se extenderá hasta 1874. En estos seis años las carreteras van a sufrir un notable abandono debido a la apuesta estatal por el trazado de la red ferroviaria. Esta errónea idea se acompaña de una visión anárquica y una reducción de las inversiones en la construcción de las obras públicas. El nuevo gobierno establecía que las actuaciones de interés general podían ser llevadas a cabo por cualquier individuo, sociedad o empresa; así estas entidades se veían con el derecho de “construir cualquier obra de las que se comprenden bajo la denominación de públicas, y no pida al Estado auxilio alguno, ni invoque el derecho de expropiación, sea cual fuere la importancia de dicha obra”³⁷.

Es ahora cuando el régimen dominante traspasa sus funciones y competencias en el desarrollo de las construcciones de bien general a las diputaciones y los ayuntamientos. El problema surge cuando ambos organismos se ven incapaces de hacer frente a los altísimos costes de estas hazañas, por lo que las vías y caminos, en especial, empiezan a deteriorarse presentando un acusado grado de dejadez. Se concedió preeminencia a los trazados del ferrocarril, considerando innecesarias 2500 kilómetros de carreteras paralelas a las vías por las que circulaban los trenes. Esta ausencia de ingresos en las mejoras y extensión de las calzadas se desviaba hacia los negocios ferroviarios, pues varios dirigentes políticos participaban directamente en ellos³⁸.

Tras este contexto de desavenencias para las obras públicas, se dictan leyes de importante calado llevadas a cabo por las Cortes del reinado de Alfonso XII. Así, el 29 de diciembre de 1876 se instaba al gobierno a hacerse máximo responsable de los planes generales de carreteras. El 3 de febrero de 1877 reestablecía el poder de expropiación forzosa en casos

de utilidad pública. En 1886, bajo la regencia de María Cristina, se establecen los pliegos de condiciones generales para las contrataciones de las intervenciones públicas, los formularios para los proyectos de carreteras y la instrucción que desarrolla el pliego.

En 1896 el entramado viario presenta un notable avance en las carreteras generales. El país empezaba a tejer unas importantes líneas de comunicaciones entre Madrid y las distintas capitales de provincia. A pesar de este auge, los caminos provinciales y vecinales presentaban un retrasado estado constructivo y sólo una parte del País Vasco y Navarra contaba con aceptables comunicaciones entre las distintas localidades y municipios.

3. La continuación del trazado de las vías romanas de Málaga en el siglo XIX

Las carreteras malagueñas de la segunda mitad del siglo XIX fueron presentando, a medida que nos acercamos a la siguiente centuria, un mayor desarrollo en su trazado hasta conseguir la plena comunicación entre los pueblos y localidades que componen la provincia. Para algunos de estos proyectos los ingenieros tomaron como base el antiguo trazado de los caminos romanos, concretamente los que se extendían por la zona de costa y el que unía los pueblos de Antequera hasta La Roda. Estas tres construcciones parecen coincidir en su mayor parte con las de la Antigüedad. A continuación hemos especificado con la mayor precisión posible los itinerarios descritos en los proyectos del siglo XIX de las calzadas mencionadas, así como los inconvenientes geográficos encontrados en su trazado para dar muestra de las destacadas obras que tuvieron que llevar a cabo la civilización romana para habilitar sus pasos.

La carretera que une las provincias de Cádiz y Málaga por la costa y que atraviesa entre otras localidades Estepona, Marbella, Fuengirola o Torremolinos, parece coincidir en todo su recorrido con la antigua vía romana que se extendía desde Malaca hasta Carteia. Partía desde Algeciras hasta adentrarse en el corazón de la ciudad malagueña. En la actualidad se conservan algunos proyectos primitivos del siglo XIX de los distintos trozos que formaron el conjunto de la calzada en el territorio de Málaga, divididos en secciones para facilitar un desarrollo óptimo de las obras que debían ser ejecutadas.

La primera sección de esta carretera comunica la capital de Málaga, a través de la vega del río Guadalhorce, con el pueblo de Torremolinos. El proyecto primitivo, que no se encuentra en el archivo, fue redactado por Pablo de Alzola el 25 de Agosto de 1864 y aprobado por la Dirección General de Caminos poco después³⁹. En 1870, José M^a de Sancha redactaría el proyecto reformado y de reparación de la *Carretera de 2º orden de Cádiz a Málaga. Sección 3ª entre Málaga y Torremolinos*⁴⁰. En ella se hace referencia a la parcela territorial que ocupa la vega, compuesta de tierras vegetales y arenas depositadas por el arrastre del mar y del río. Cuando se llevaron a cabo las obras de explanación del suelo, a diferencia de lo expuesto anteriormente, presentaba elevados índices de humedad ocasionados por el cultivo de caña de azúcar, el maíz y la batata de las tierras colindantes⁴¹. La construcción de esta vía favorecía el acceso de los pueblos situados en el litoral occidental a Málaga y,

desde la salida de la capital hasta su enlace con el antiguo camino de Torremolinos una vez atravesada la vega hasta Churriana, se dispusieron los cimientos de los pasos para los muelles y los almacenes del ferrocarril. Cercanas a esta zona se levantaban las fábricas de mayor importancia de la ciudad, precedidas, en la primera parte de la vía, por el único paseo de carruajes de Málaga. Para ello se aumentaron las longitudes de la calzada a 9 metros, del firme a 6, 50 metros y cada uno de los paseos a 1,25 metros⁴².

El *Proyecto de carretera de 2º orden de Cádiz a Málaga por Algeciras y Marbella. Sección comprendida entre Torremolinos y Fuengirola* fue redactado por el Ingeniero Antonio Fortun a finales de 1879⁴³. En este año la sección comprendida entre Málaga y Torremolinos estaba concluida y la que unía las localidades de Fuengirola y Marbella se hallaba en construcción⁴⁴. Por ello, urgía la aprobación del proyecto anteriormente mencionado, pues existía un vacío viario que impedía recorrer en toda su extensión la carretera y “podrá establecerse el tráfico a lo largo de la costa, para el que no son hoy de utilidad alguna los trozos construidos”⁴⁵.

Tras un estudio pormenorizado del terreno, que ya había sido realizado por Pablo de Alzola en 1864, Antonio Fortun decide que el trazado más aconsejable para esta sección es el que se extiende por la zona de costa. Desestimando la posibilidad de abrir una vía a través de la Sierra de Mijas debido a lo abrupto de su terreno⁴⁶, así cómo evitar el trazado alto que atravesaba los pueblos del Arroyo de la Miel y Benalmádena⁴⁷.

El primer trozo se extiende desde los límites de la carretera construida en la capital de Málaga, cerca de Torremolinos, hasta el Arroyo de la Miel⁴⁸. En esta extensión de terreno ya existía un antiguo camino sufragado por la Diputación que se caracterizaba por sus acusadas pendientes y desniveles, aunque es posible tomar alguno de sus puntos para el trazado de la nueva carretera. Así, desde el enclave de partida de este trozo hasta la cañada de los Corbos las alineaciones coinciden plenamente con el camino viejo⁴⁹. A partir de este lugar y hasta la entrada a Torremolinos, Fortun desarrolla un recorrido alternativo que se extiende por la costa y que logra establecer unas cotas en la meseta torremolinense inferior al 5 por ciento. Desde esta localidad hasta el arroyo del Saltillo el trazado retoma las directrices del antiguo camino, aunque con un aumento de su ancho, una variación de las rasantes y la realización de varias obras de fábrica⁵⁰.

El segundo trozo une el Arroyo de la Miel con Fuengirola. El terreno destaca por sus múltiples barrancos y arroyos cercanos a la costa que dificultan las labores de construcción en este fragmento de carretera. La solución que propone Fortun es la de realizar unos taludes tendidos en aquellas zonas que los terraplenes lleguen hasta el mar⁵¹. Es este trazado por el litoral mediterráneo el que coincide con la antigua vía de época romana, pues el ingeniero presenta además un camino alternativo por Benalmádena que se aleja del estudio que llevamos a cabo en el presente artículo.

Unos años antes, en 1863, el ingeniero Esusebio Torner había emitido a la Dirección General de Caminos el *Proyecto de Carretera de 2º orden de Fuengirola a Marbella*⁵². Los escritos hacen referencia al desarrollo de un solo trozo de unión de veintiocho kilómetros y ochocientos setenta y cinco metros entre las dos localidades. Este hecho viene dado por la

similitud de la geografía que recorre toda la zona de costa, caracterizada por los accidentes montañosos de las sierras de Ojen y Bermeja. El trazado comienza en el valle del río de las Posadas desde donde se sobrepasa el castillo de Fuengirola faldeando sierra Bermeja hasta la punta de Calaburra. Una vez superada esta zona la carretera pasa por la punta de Calamoral, cruzando el arroyo del mismo nombre hasta Torrepetetas. A partir aquí el terreno se presenta más abierto y con menor pendiente constituyendo mesetas que favorecen el establecimiento de buenas alineaciones, exceptuando el paso de los arroyos de Calahonda y Casafuerte. Las obras siguen por debajo del llamado Cortijo del Coronel, cruzando los ríos Real de Zaragoza, Sieterevueltas y Real hasta Marbella⁵³.

La sección que une las localidades de Marbella y Estepona fue trazada por Pablo de Alzola en 1866 a través del proyecto de *Carretera de segundo orden Cádiz a Málaga por Algeciras y Marbella. Proyecto reformado de la sección comprendida entre Marbella y Estepona*⁵⁴. El problema con el que nos encontramos al estudiar la coincidencia de esta vía con el camino romano es la ausencia de la Memoria descriptiva, por ello es imposible hacer un análisis de esta parcela. Sólo tenemos breves datos de ella gracias al proyecto de *Carretera de orden de Cádiz a Málaga. Sección comprendida entre Estepona y Marbella. Presupuesto adicional al reformado de los nueve puentes de fábrica que comprenden dicha sección* redactado por Luis Claramunt en 1880, donde se dice que la realización de la calzada está en construcción desde hace dos años⁵⁵, por lo que las obras comenzarían en 1878 doce años después de la presentación del proyecto de Alzola.

La última sección de la carretera tratada posee un proyecto primitivo en el que se define el trazado de esta vía a través de la zona de costa a semejanza de la antigua calzada romana. Los proyectos a los que hacemos referencia limitan su recorrido a Guadiaro, en el límite de la provincia de Málaga, no adentrándose en territorio gaditano.

El *Proyecto de carretera de 2º orden de Cádiz a Málaga por Algeciras y Marbella. Sección 1ª entre Guadiaro y Estepona* fue llevado a cabo por el concesionario José Casado en 1878⁵⁶. El enclave elegido por los ingenieros de las provincias vecinas para el empalme de la carretera fue la garganta de Punta de la Chullera, aunque, tras el mandato del Ingeniero jefe de la provincia de Málaga, se prolongó hasta el puente sobre el río Guadiaro de Cádiz. Esta sección consta de 23.494 metros por el litoral mediterráneo, dividida en tres trozos de los que “5.797 metros pertenecen a la distancia que media desde el río Guadiaro a la Punta de la Chullera límite de las dos provincias”⁵⁷. La apertura de la carretera debía hacerse entre la playa y los accidentes montañosos de Sierra Bermeja, donde abundaban los acantilados y los arroyos. De este modo, se emprendieron obras de elevación de envergadura para sortear los numerosos obstáculos naturales del paisaje.

El primer trozo se extiende desde Estepona a Sabinilla, diseñando el recorrido por la zona más próxima entre ambos puntos y reduciendo, en la medida de lo posible, las alineaciones para evitar un aumento en la longitud de la vía que desembocaría en una expropiación forzosa de las plantaciones de caña de la zona⁵⁸. Con ello, se observa la preocupación de las autoridades por las cosechas malagueñas, favorecidas a su vez por una

carretera que facilitaba un transporte más rápido y seguro hacia la capital.

La fábrica de azúcar “La Sabinilla” es el punto elegido para el arranque del segundo trozo, culminando en la Punta de la Chullera. Según se cita en la Memoria, la disposición del terreno destaca, a partir del Arroyo del Negro, por la acentuación transversal y por las inclinaciones que suponen las quebraduras y los barrancos. A pesar de ello, la mayor parte de la carretera se caracteriza por la sucesión de pendientes poco acusadas y por el nulo empleo de muros de sostenimiento⁵⁹.

El último trozo une la Punta de la Chullera con la orilla del río Guadiaro, en el emplazamiento del puente que se eleva sobre este y que forma parte del proyecto de la carretera en la provincia de Cádiz. El recorrido se desarrolla a través de unos perfiles suaves, exentos de cualquier intervención de consideraciones elevadas, por lo que presenta una omisión de grandes movimientos de tierra y una escasa ejecución de obras de accesorias⁶⁰.

La vía romana que unía los puntos geográficos de Cástulo y Málaga se corresponde con el trazado de la carretera de Málaga a Almería. Este camino bordea la costa malagueña hasta adentrarse en Motril a través de la desembocadura del Barranco de Catarriján⁶¹. Para su construcción se llevó a cabo una división en secciones del terreno que permitía una mayor precisión en los cálculos y en las obras de la calzada.

El primer proyecto se titula *Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga á Almería por Vélez-Málaga y Motril. Sección primera entre Málaga y el Tajo del Jaral*, redactado por el Ingeniero encargado Luis de Rute el 22 de Julio de 1868⁶². En los primeros párrafos de la Memoria se señala la existencia de un camino repetidas veces reparado y practicable para el paso de diligencias en forma de vereda⁶³ que puede responder a las características de la vetusta vía de origen romano. Además, en las siguientes líneas el autor hace referencia a lo accidentado del camino en el invierno y a la incomodidad de su tránsito, debido a la inmensa cantidad de polvo en los meses estivales. Con esta descripción se percibe las limitadas intervenciones de mejora que había sufrido esta vía romana desde su planificación. Los motivos por los que se realizó la primitiva construcción del mencionado camino estuvieron relacionados con el transporte comercial. En la década de los sesenta del siglo XIX el trazado de esta primera sección se justifica por “atravesar una zona sumamente poblada y en la que la Agricultura ha adquirido una gran importancia”⁶⁴. Debido al acusado volumen de personas que habitaban y recorrían esta vía, los dirigentes provinciales decidieron en principio construir una vía férrea de Málaga a Granada pasando por Vélez dependiente de la Compañía ferroviaria de Córdoba a Málaga⁶⁵. Por motivos económicos, este plan no fue aprobado y se optó por la ejecución de un proyecto de carreteras que comunicase ambas provincias.

Para ejecutar con éxito el trazado de esta primera sección, el ingeniero Luis de Rute tuvo en cuenta la multitud de corrientes de agua que procedentes de las sierras circundantes desembocan en el mar arrastrando fragmentos de rocas calizas y pizarras arcillosas que formaban bruscos acantilados a pocos metros del Mediterráneo⁶⁶.

El primer trozo de la calzada se extiende, con una longitud de 7, 415 Kilómetros,

desde Málaga hasta el Tajo del Jaral atravesando el arroyo de la Caleta, el Tajo de San Telmo y el arroyo del Judío⁶⁷. La multitud de corrientes de agua que cruzaban el subsuelo y, sobre todo, el temor de desprendimientos de materiales procedentes del Tajo de San Telmo entorpecieron el desarrollo de las obras. Este hecho propició la redacción de una Adición a la Memoria en la que se especificaba la necesidad de asegurar definitivamente el paso por esta zona⁶⁸.

La descripción de la segunda sección se desarrolla en el *Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga a Almería, por Vélez-Málaga y Motril. Sección segunda. Entre el tajo del Jaral y Nerja*, redactado por el Ingeniero encargado Antonio G. Molina el 20 de Junio de 1863⁶⁹. La importancia de esta carretera la atribuye Molina a la producción agrícola y mineral de las zonas del litoral. Además, especifica que esta vía es necesaria para transportar las pasas, los cereales y la caña de azúcar producidas en Vélez, Algarrobo y Torrox a la capital⁷⁰. Y aunque con anterioridad existía un camino por donde circulaban los carruajes es necesario ejecutar con la mayor brevedad posible las obras de la nueva carretera para facilitar los múltiples desplazamientos entre las zonas señaladas.

Esta sección se divide a su vez en cuatro trozos: el primero de ellos “Desde la acequia de las playas de Vargas (cerca del tajo de la bajamar de Vélez) hasta Torre del Mar = Longitud 4 Kilómetros 715, 59 m.”⁷¹; el segundo “Desde Torre del mar hasta el principio de los tajos de Lagos. Longitud 5 kilómetros 531, 81 ms.”⁷²; el tercero “ Desde el principio de los tajos de Lagos hasta el arroyo del Rico. Longitud 3 kilómetros 753, 53 metros”⁷³; el tercero “Desde el arroyo del Rico hasta el frente la casa del Catalan= Longitud 4 kilómetros 241, 44 metros”⁷⁴; el cuarto “Desde la cañada de Maraca hasta la plaza de la ermita de Nerja= Longitud 2 kilómetros 317, 51 mets.”⁷⁵.

La última sección del trazado de esta carretera se recoge en el *Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga a Almería por Nerja y Motril. Sección 3ª entre Nerja y el límite de la prov.ª* elaborado por el Ingeniero Ricardo Galbis el 1 de Abril de 1866⁷⁶. La construcción de esta vía se hace necesaria, según el autor, por el aumento de las relaciones comerciales entre los pueblos situados en el levante malagueño y las localidades que ocupan el poniente de Granada⁷⁷.

Tras observar lo accidentado del terreno entre la costa de Nerja y el barranco de Cantarriján la elección de un itinerario adecuado era esencial para terminar con prontitud la empresa y ahorrar el máximo capital posible en las obras de fábrica y accesorias que respondían a un presupuesto determinado concedido por la Superioridad. Un minucioso estudio de la geografía hizo que, finalmente, Ricardo Galbis se decantara por “descender desde Nerja, que está situada en una de las estribaciones de la sierra de Almirajara a la playa para seguir siempre por ella, hasta la desembocadura del barranco de Cantarriján que es el límite de la provincia por la ladera derecha de este barranco”⁷⁸. La opción de seguir el camino por el litoral coincide con la antigua calzada de origen romano.

Cómo en las anteriores secciones observamos en este proyecto una subdivisión en trozos de la longitud de la vía. Así, Galbis enlaza la plaza de la Ermita de Nerja,

último enclave tratado por la memoria anteriormente descrita, hasta el tajo de la Colmenilla, y éste lo enlaza a través de 6 kilómetros y 474, 88 metros⁷⁹ con el barranco de Cantarriján.

La existencia de la vía romana de Anticaria a Hispalis es un hecho probado, aunque existen diferentes hipótesis sobre su trazado. Si nos basamos en lo descrito por Gonzalbes Cravioto la calzada debía unir las localidades de Antequera y Mollina. En el siglo XIX la única carretera que responde a esta delimitación se encuentra desarrollada en el *Proyecto de Carretera de 3er orden de Antequera a Humilladero por Mollina*, redactado por Emilio Díaz el 26 de Marzo de 1866⁸⁰.

Díaz hace referencia en su redacción a la existencia de un antiguo camino que atraviesa la Vega antequerana y que carece de afirmado, por lo que es imposible transitar con la llegada de las primeras lluvias⁸¹. Éste paso no podía solventar el fluido tráfico, formado por agricultores y trabajadores que se desplazaban de los pueblos circundantes a Antequera, rica en vegetación y con una creciente industria. Ambos aspectos llevan a la Excm. Diputación Provincial a financiar parte de las obras que se asientan sobre la antigua senda⁸².

La longitud total de la carretera se extiende a 18 kilómetros, 482 metros y 13 centímetros. La calzada cuenta con 6 metros de latitud de los que 4, 50 metros iban afirmados y 1, 50 metros destinados a los paseos⁸³. El recorrido de la misma se halla dividido en tres trozos que se extienden desde la Vega de Antequera a Mollina, desde esta última localidad a la subida de la Venta llamada Mollina y a partir de este inmueble hasta Humilladero⁸⁴.

Los estudios realizados por Ramón Corzo parecen indicar la existencia de una calzada romana que unía las localidades de la Roda y Humilladero. Hemos encontrado dos proyectos en los que se realiza un trayecto en secciones que unen los pueblos mencionados, aunque fueron realizados con un margen temporal de diecisiete años.

El primero de ellos, que lleva por título *Proyecto de carretera de 3er orden de Humilladero a Fuente Piedra*, fue elaborado por el Ingeniero José María de Llamas en 1877⁸⁵. La prolongación de esta vía tiene cómo objeto el acceso desde Antequera y los pueblos mencionados hasta la estación de ferrocarril de Córdoba a Málaga situada en Fuente Piedra⁸⁶. A diferencias de las descritas con anterioridad, esta carretera cuenta con un trozo único que:

“parte desde Humilladero, empalmando la primera alineación con la última de Mollina a aquel pueblo y siguiendo por terrenos plantados de olivar por las primeras casas de Fuente Piedra, dejando este pueblo a la derecha y continuando con un trozo de carretera antigua que se halla construido, termina en la estación del ferro-carril del mismo nombre”⁸⁷.

El segundo documento, que destaca por el escueto desarrollo de su Memoria, se titula *Proyecto de carretera de 3er orden de Fuente- Piedra a la Roda*, fechado en 1894 e ideado por Joaquín de Mesa y Moreno⁸⁸. El trazado elegido recorre el camino vecinal, ya existente, desde Fuente-Piedra a la Roda y continua por la realenga de Granada a Sevilla⁸⁹.

NOTAS

- ¹ CORZO SÁNCHEZ, Ramón, *Las vías romanas de Andalucía*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Ordenación del Territorio, Sevilla, 1992, pág. 19.
- ² Castulo era una población minera cercana a la actual Linares, que por su situación geográfica dominaba el comercio de minerales de las provincias de Córdoba y Jaén.
- ³ La ciudad romana de Carteia está localizada en las cercanías de Algeciras.
- ⁴ URIOL SALCEDO, José Ignacio, *Historia de los caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1990, pág. 16.
- ⁵ Uriol Salcedo, *op. cit.*, pág. 33.
- ⁶ GOZALBES CRAVIOTO, Carlos, *Las vías romanas de Málaga*. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1986.
- ⁷ Con este nombre es denominada esta población tanto en el *Anónimo de Rávena* como en el *Itinerario Antonino*.
- ⁸ Estas poblaciones no aparecen citadas en todas las fuentes, y mientras unas están citadas en el *Anónimo de Rávena*, otras lo están en el *Itinerario Antonino*, o bien en ninguno de los dos, apareciendo su nombre en los textos de los historiadores antiguos como Plinio.
- ⁹ CORZO SÁNCHEZ, *op. cit.*, pág. 155.
- ¹⁰ Mientras Gozalbes Cravioto se muestra segura cuando afirma que la vía que unía Málaga y Antequera a través del cauce del río Guadalhorce discurría por el margen izquierdo del mismo, Corzo Sánchez dudaba del lado del río por el que pasaría. Es por esto por lo que este último no señala la existencia de ninguna vía en el margen derecho del río, como hace si hace el primero.
- ¹¹ Respecto a las a las comunicaciones antequeranas en época romana véase SERRANO RAMOS, Encarnación y ATENCIA PÁEZ, Rafael, “Las comunicaciones de Antequera en la época romana” en *Jábega*, nº 31, Málaga, Diputación, 1980, págs. 15-20
- ¹² Según Gozalbes Cravioto la enumeración de las mansiones y restos que se hace en ambas fuentes para determinar el trazado de la vía no coincide.
- ¹³ CORZO SÁNCHEZ, *op.cit.*, pág. 158.
- ¹⁴ GOZALBES CRAVIOTO, *op. cit.*, pág. 195.
- ¹⁵ GOZALBES CRAVIOTO señala como punto de coincidencia el tramo que va desde el kilómetro 175 hasta el 181, en el que la vía se desviaría hacia el sueste.
- ¹⁶ Gozalbes Cravioto, *op. cit.*, pág. 171.
- ¹⁷ *Op. cit.* en ALZOLA, Pablo de, *Historia de las Obras Públicas en España*, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 2001, pág. 302.
- ¹⁸ ALZOLA, *op. cit.*, pág. 304.
- ¹⁹ AA.VV., *La polémica ingenieros-arquitectos en España Siglo XIX*, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1985, págs. 19 y 20.
- ²⁰ MADRAZO, Santos, *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 1. La Red Viaria*, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1984, pág. 128.
- ²¹ *Id.*
- ²² *Ibid.*, pág. 127.
- ²³ GARCÍA ORTEGA, Pedro, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Ministerio de obras públicas y urbanismo, Madrid, 1982, pag. 59 y ss.
- ²⁴ *Ibid.*, pág. 73 y ss.
- ²⁵ *Ibid.*, pág. 101 y ss.
- ²⁶ URIOL SALCEDO, José Ignacio, *Historia de los caminos de España. Vol. II. Siglos XIX y XX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1990, pág. 4.
- ²⁷ *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, Ministerio de Fomento, Madrid, 2001, pág. 21.

- 28 *Id.*
29 ALZOLA, *op. cit.*, pág. 321.
30 URIOL, *op. cit.*, pág. 14.
31 *Memoria sobre el estado...*, pág. 21.
32 ALZOLA, *op. cit.*, pág. 346.
33 *Memoria sobre el estado...*, pág. 24.
34 *Id.*, *op. cit.*, pág. 348.
35 MADRAZO, *op. cit.*, pág. 173.
36 URIOL, *op. cit.*, pág. 25.
37 *Op. cit.* en ALZOLA, Pablo de, *Historia de las Obras Públicas en España*, Colegio de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 2001, pág. 386.
38 *Id.*, *op. cit.*, pág. 55.
39 (A)rchivo del (S)ervicio de (C)arreteras de (M)álaga, Sección 1ª, Leg. 37, nº 5 – C, Memoria, [fº 1 r].
40 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 37, nº 5 - C.
41 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 37, nº 5 – C, Memoria, [fº 1 v].
42 *Ibid.*, [fº 2 r].
43 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 36, nº 2.
44 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 36, nº 2, Memoria, [fº 1 v].
45 *Ibid.*, [fº 2 r].
46 *Ibid.*, [fº 3 v].
47 *Ibid.*, [fº 12 r].
48 *Ibid.*, [fº 12 - 19].
49 *Ibid.*, [fº 13 r].
50 *Ibid.*, [fº 13 v].
51 *Ibid.*, [fº 22 r].
52 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 32, nº 1.
53 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 32, nº 1, Memoria, [fº 2 y 3].
54 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 35, nº 1.
55 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 37, nº 4 – A, Memoria, [fº 2 r].
56 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 31, nº 1.
57 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 31, nº 1, Memoria, [fº 2 v].
58 *Ibid.*, [fº 6 r].
59 *Ibid.*, [fº 6 v].
60 *Ibid.*, [fº 7 r].
61 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 2, nº 1 – B, Memoria, [fº 3 r].
62 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 4, nº 1.
63 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 4, nº 1, Memoria, [fº 1 r].
64 *Ibid.*, [fº 1 v].
65 *Ibid.*, [fº 2 v].
66 *Ibid.*, [fº 4 r].
67 *Ibid.*, [fº 6 r].
68 *Ibid.*, [fº 12 r].
69 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 2, nº 1 – A.
70 A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 2, nº 1 - A, Memoria, [fº 1 v].
71 *Ibid.*, [fº 14 r].
72 *Ibid.*, [fº 23 r].
73 *Ibid.*, [fº 27 r].
74 *Ibid.*, [fº 32 r].
75 *Ibid.*, [fº 36 r].

- ⁷⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 2, nº 1 – B.
⁷⁷ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 2, nº 1 – B, Memoria, [fº 1 v].
⁷⁸ *Ibid.*, [fº 3 r].
⁷⁹ *Ibid.*, [fº 9 r].
⁸⁰ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 72, nº 4.
⁸¹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 72, nº 4, Memoria, [fº 2 r].
⁸² *Ibid.*, [fº 2 v].
⁸³ *Ibid.*, [fº 3 r].
⁸⁴ *Ibid.*, [fº 7 – 9].
⁸⁵ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 72, nº 5.
⁸⁶ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 72, nº 5, Memoria, [fº 3 v].
⁸⁷ *Ibid.*, [fº 5 v].
⁸⁸ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 90, nº 3 – A.
⁸⁹ A. S. C. M., Sección 1ª, Leg. 90, nº 3 – A, Memoria, [fº 1 v].