

## LA CARRETERA DE LOS MONTES Y LA FUENTE DE LA REINA

*Victor Manuel Heredia Flores*

### RESUMEN:

Uno de los lugares más emblemáticos de los Montes de Málaga es la histórica Fuente de la Reina, situada a mitad de camino entre las localidades de Málaga y Colmenar. En este artículo se aborda la evolución de este camino desde que era una vereda medieval hasta convertirse en la carretera general que enlazaba Málaga con Granada y Madrid en el siglo XIX, lo que ocurrió tras un prolongado y enrevesado proceso administrativo.

El camino de Colmenar o de los Montes, que recorre la divisoria de aguas entre las cuencas del río Guadalmedina y del arroyo de Jaboneros, ha sido la vía de comunicación que, atravesando los Montes de Málaga, ha puesto en contacto la ciudad de Málaga y su puerto con el interior de la Península durante un siglo y medio, hasta la construcción de la carretera de nuevo acceso hace poco más de veinte años. Ésta transcurre por el fondo del valle del río Guadalmedina, que siempre ha presentado dificultades de comunicación excepto por las líneas de vertientes que lo flanquean, surcadas por dos rutas antiguas en dirección a las localidades de Casabermeja y Colmenar. Ésta última —actual comarcal 345—, como veremos, además de ser carretera general, desempeñó un destacado papel en la salida de los productos agrícolas de nuestros Montes con destino a la exportación al extranjero por el puerto malagueño. Y a mitad de esta ruta, hoy conocida por sus ventas y por sus valores paisajísticos, siempre ha encontrado el sediento viajero el hito más famoso de la zona: la Fuente de la Reina, a unos 900 metros sobre el nivel del mar.

### Camino medieval y moderno. El nombre de la Fuente de la Reina

De los caminos que recorrían las tierras malagueñas durante los últimos siglos medievales el más importante, sin duda, era el que unía las dos principales ciudades del reino nazarí: Málaga, su principal puerto, y Granada, su capital. Esta ruta pasaba por Bezmiliana y la costa hasta Torre del Mar y de allí hacia el interior por Alhama (1). Su salida de Málaga podía hacerse a través de la playa a los pies de Gibralfaro o de la puerta de Granada, más segura (2), en cuyo caso se utilizaría la traza del luego llamado Camino Nuevo hasta enlazar otra vez con la playa.

Un conocimiento más exacto de la red viaria de la comarca malagueña corresponde ya a los momentos iniciales de la conquista cristiana. Así, a finales del siglo XV López de Coca describe un camino real desde Málaga a Marbella y otro, de mayor importancia, que unía Málaga y Granada pasando por Vélez Málaga, Zafarraya y Alhama, ya comentado. Además, *el acceso a Málaga desde Andalucía podía efectuarse siguiendo una doble vía que parte de Antequera. La primera pasaba por Alora (...); la segunda, descrita como camino real, pasaba por Almogía y debía ser la más concurrida*. Este era más abrupto pero más corto, por lo que la densidad de tráfico arriero era mayor. Otro camino real partía de Antequera hacia Vélez Málaga por el Campo de Cámara y término de Comares, enlazando con la ruta local Alora-Almogía-Comares (3).

Como se puede apreciar, ninguna ruta principal atravesaba los Montes de Málaga, lo que no quiere decir que no existiesen veredas y trochas surcándolos en diversas direcciones. De todos modos, sí había varios caminos utilizados con cierta frecuencia, y cuyas primeras noticias proceden de los Repartimientos. Por ejemplo, se señaló sitio para una venta en el camino de la torre de Zambra, posteriormente de Casabermeja.

Pero el primer dato sobre el camino que nos interesa data de 1491. Entonces los Reyes hicieron donación a Fray Bartolomé de la ermita de la Victoria y de las tierras junto a la misma *hasta alindar con el camino que va al Axarquía* (4). Poco después, se dio al platero Juan de San Martín una loma entre el camino viejo y el camino nuevo que va por la Victoria a la sierra (5).

En 1502 varios vecinos recibieron aranzadas de monte para plantar viñas en el camino de la Fuente de la Reina (6).

Este camino de la Axarquía o de la sierra que arrancaba bordeando los terrenos del posterior convento e iglesia de la Virgen de la Victoria sólo puede ser el que luego sería conocido como de Colmenar, población que empezó a conformarse

en estos años iniciales de la conquista castellana. Esta vía existía con anterioridad a la ocupación cristiana, pero otra localidad justificaba su existencia: Comares. En efecto, la villa de Comares y su tierra (o taha, que comprendía Benamargosa, Cútar, Almáchar y El Borge) constituían la Axarquía o parte oriental de la jurisdicción malagueña desde época nazarí. La fortaleza de Comares había sido la cabecera de la zona montañosa entre las tierras de Málaga y de Vélez Málaga, desempeñando un destacado papel en las luchas internas del reino granadino cuando estaba gobernada por la familia de los Banu Asqilula en el siglo XIII. Además, era punto de cruce entre los caminos que conducían de Antequera a Vélez y desde Álora hasta el propio Comares, es decir, de las rutas que unían la comarca antequerana y la Garbía malagueña con la región veleña.

Todas estas circunstancias explican la existencia de este camino de la Axarquía o de Comares durante la Baja Edad Media, sin poder precisar nada sobre si su antigüedad es mayor, aunque así lo parece dada la presencia de varias ciudadelas mozárabes en esta zona en los siglos IX-XI: Comares, Mazmúllar, Jotrón y Riana. De estas últimas un cronista musulmán refiere que dominaban el acceso a Málaga.

A lo largo de los siglos XVI y XVII el uso e importancia de esta vía debió ir en aumento debido a dos hechos: la extensión del cultivo de la vid por las laderas del Guadalmedina y del arroyo de Jaboneros a ambos lados de la misma, y la aparición de las poblaciones de Colmenar y Riogordo.

Precisamente, la conversión de los términos de Comares y —más tarde— Colmenar en tierras de señorío, segregándolos de la jurisdicción de Málaga tuvo que provocar problemas territoriales entre las autoridades realengas y señoriales. Así parece indicarlo una Real Provisión de 1514 comisionando al alcalde de Vélez Málaga para que, cumpliendo la sentencia dictada por el licenciado Francisco de Ávila contra el alcaide de Comares, Pedro de Espinosa, y otros vecinos de la villa y de Lucena, los apremiase a restituir los borricos, ballestas, azadones, hatos de pastores y otras cosas que habían tomado violentamente a vecinos de Málaga en varios lugares de la jurisdicción de la ciudad como Riogordo, Fuente de la Reina y Santo Pítar (7).

Testimonio de lo dicho es que en la compra de una viña en 1551 se explicaba que se hallaba encima del monasterio de la Victoria lindando con *el camino que va a las viñas* (8). Otra muestra del tránsito que comenzaba a tener esta ruta de herradura —no apta para carros todavía— es que en 1557 el Ayuntamiento hizo merced a Hernando de la Cruz de un sitio para venta junto a la Fuente de la Reina (9).

La Fuente de la Reina servía de punto de descanso para los usuarios del camino, al mismo tiempo que daba nombre a todo el área de su emplazamiento, próximo a la cima del cerro de la Reina por su cara oriental. Su origen es desconocido aunque, desde luego, sus aguas debieron ser aprovechadas por los habitantes de la fortaleza y la torre que estuvieron en la cumbre y luego por los que pasaran por la vereda medieval.

La Fuente de la Reina ya era conocida con este nombre desde el primer momento, puesto que en documentos de la década de 1490 aparece citada así. Tradicionalmente, esta denominación se ha atribuido a un hecho legendario. Según algunos escritores, el apelativo se refiere concretamente a la reina doña Isabel la Católica la cual, cuando vino a Málaga en 1487 para visitar el cerco que su esposo, el rey don Fernando, tenía puesto a la ciudad y alentar con su presencia a las tropas cristianas. El relato dice que la soberana al llegar a aquel lugar se apeó de la mula *para beber en aquellos cristalinos chorros de la fuente (...), y que después de satisfacer esta necesidad fisiológica, se apartaría un poco para contemplar con más detenimiento el bellissimo panorama que desde allí se descubre* (10).

Sin embargo, esta bucólica estampa no parece corresponderse con los hechos históricos. Tras la conquista de Vélez Málaga en abril de 1487, el rey Fernando se dirigió hacia Málaga por la costa para cercar la ciudad, pasando por Bezmiliana y ordenó traer artillería pesada desde Antequera, para lo cual fue necesario abrir caminos y echar puentes sobre el Guadalhorce, según Guillén Robles.

Como el sitio se prolongaba y el desánimo empezaba a extenderse entre las huestes castellanas, el rey llamó a la reina Isabel para de este modo mostrar su resolución en tomar la ciudad. La reina llegó acompañada de su hija mayor, el obispo de Avila Hernando de Talavera, el cardenal Pedro Hurtado de Mendoza y otros religiosos y miembros de la nobleza. Ningún autor consultado aclara la ruta que siguió la comitiva, pero Medina Conde apunta que la reina se encontraba en Córdoba (11). Teniendo en cuenta estos datos y los expuestos al principio sobre las rutas desde el interior de Andalucía y la escasa importancia en ese momento de nuestro camino, parece poco probable que utilizara éste –atravesando territorios recién conquistados– y sí más lógico que recorriera alguno de los que pasaban por Antequera, ciudad cristianizada tres cuartos de siglo antes. Tampoco hay que olvidar que la expedición de la nobleza andaluza de 1483 se perdió y fue derrotada en la Cuesta de la Matanza sin que siguiera ningún camino determinado.

Si a todo esto unimos el hecho ya sabido de que la ciudadela situada en el cerro en época mozárabe se denominaba Rayyana, Riniya o Riana, no parece difícil deducir que el nombre de Reina procede de una castellanización del ape-

lativo árabe anterior, y que luego ha servido para designar la cuesta, la fuente y el cerro.

Pero entonces hay que plantearse el significado de la palabra árabe, transcrita de varias formas. Según Simonet, Riana quería decir «la Aromática».

Molina Cobos –que confunde el poblado mozárabe del Cerro de la Reina con la torre almenara de los Verdiales, también llamada de la Reina– apunta una relación etimológica entre Rayyana y Rayya, nombre con el que sería conocida en época musulmana la ciudad de Málaga y que, curiosamente, significaría «reina». Del mismo modo, el nombre fenicio Malaca derivaría de la raíz «malach» –reina–, nombre de una diosa de la mitología púnica que se adoró en la ciudad (12).

Esta sugerente propuesta vendría a indicar una relación mítica entre la fundación de la ciudad y el monte más alto de la cadena montañosa que la rodea. Con el nombre de Rayya se conoció una provincia de Al-Andalus con capital primero en Archidona y luego, desde el siglo X, en Málaga. Eduardo Saavedra opinaba en el siglo pasado que el vocablo Rayya procedía del latino Regia, a su vez traducción del púnico Malak, denominación de una deidad adorada en estas tierras durante la Antigüedad (13). Pero el hecho es que muy pocos autores musulmanes utilizaron Rayya para designar la ciudad de Málaga, llamándola generalmente Malaca, Malica y Malicha.

Realmente, si esta hipótesis es cierta o no es una cuestión difícil de dilucidar y cuya posible clarificación corresponde más a los filólogos, aunque, desde luego, no deja de ser muy atractiva.

### **La construcción de la carretera de Colmenar**

El establecimiento de la dinastía borbónica en España tras la Guerra de Sucesión implicó una revisión de la estructura viaria del país desde comienzos del siglo XVIII. *La red caminera –dice Gonzalo Anes– se comenzó a pensar, no en función de las necesidades de la guerra, sino de un comercio que iba alcanzando mayor importancia de día en día, y de una agricultura en plena etapa de expansión. Era necesario aumentar la longitud de la red de caminos y hacer carreteras mediante el ensanchamiento de las antiguas vías.* En tiempos de Felipe V se pensó en nuevos trazados que podían acortar distancias sin un coste excesivamente superior al de reparación de las rutas muy deterioradas (14).

Pero fue la política ilustrada de Carlos III la que prestó una especial atención al cuidado y mejora de la red de comunicaciones terrestres. Su ministro

Floridablanca promovió una gran cantidad de obras en los caminos y redactó un reglamento para su conservación, que establecía a los peones camineros (15).

En este siglo Málaga estaba muy mal comunicada con las poblaciones cercanas y con el interior del país, a causa de los difíciles accesos desde tierra al hallarse rodeada por una cadena montuosa y del abandono secular en la conservación de esos accesos. Por estos motivos, el puerto era el principal medio de intercambio con el exterior.

Los caminos más importantes seguían siendo los mismos que dos siglos antes: al oeste, los que se dirigían hacia Marbella y el valle del Guadalhorce; hacia el este, el camino de Vélez, que seguía hasta Granada, servía para el tráfico de los productos agrícolas de la comarca oriental, en especial la pasa y los frutos secos, hasta el puerto; y, por último, la ruta hacia Antequera, que pasaba cerca de Almogía y bordeaba la sierra del Torcal.

Respecto al enlace con Antequera, se proyectó una carretera entre las dos ciudades a través del pueblo de Colmenar, aprovechando la vereda existente por la Fuente de la Reina. Una Real Provisión de 25 de enero de 1729 ordenaba que se practicasen las diligencias oportunas para la construcción del camino entre Málaga y Antequera por la villa de Colmenar (16).

Las obras comenzaron, puesto que en las actas capitulares de 1732 se habla de los autos que se seguían sobre la apertura del camino *que se está construyendo* a Antequera por la villa de Colmenar, repartiendo el gasto entre las ciudades, villas y lugares de su entorno. Al Ayuntamiento de Málaga le fue repartida la cantidad de 6.125 reales, de los que dos tercios corrían a cargo de los recueros, reateros, caleseros y galereros y el resto se pagaba de las rentas de Propios (17).

Sin embargo, en esta ocasión la obra se limitó a un reparo del camino hasta la Fuente de la Reina y al adacentamiento de ésta, en la que se colocó una lápida que hoy está desaparecida y que decía así (18):

*Esta fuente se hizo siendo Gobernador político y militar de la Ciudad de Málaga el Excmo. Sr. D. Gerónimo de Solís y Gante, Caballº. de la Orden de Calatrava, Gentil hombre de cámara de S.M. (Q.D.G.) y Teniente Genl. de sus Rs. ejércitos, año de 1732.*

A pesar de no realizarse, el proyecto no quedó olvidado totalmente y fue retomado medio siglo después, durante el reinado de Carlos III.

Ante lo costoso de hacer el camino a Antequera, el Capitán General interino de la Costa de Granada, Conde de Lacy, informó al rey de la posibilidad de construir a bajo coste dicho camino de carruajes dirigiéndolo por Colmenar. Esta pro-

puesta fue estudiada por el ingeniero jefe Carlos Lemaury, director de las obras del puerto de Málaga, que trazó un plano de alineación, *saliendo desde Málaga por la de Capuchinos á la fuente de la Reyna, Molino de viento, Lugar de Colmenar, Puerto de la Fresneda, Cortijo de Boca del Asna, Vía Romana, y Antequera, regulando su costo en tres millones de reales*. Para sufragar esta cantidad se pensó en varios arbitrios voluntarios: una suscripción a la que contribuirían la ciudad de Málaga con 300.000 reales, la Hermandad de Viñeros con 100.000 y la ciudad de Antequera con 66.000. Además, los desterrados y grilletes de la Caja de Guarnición de Málaga se aplicarían a esta obra, y los jueces de Málaga, Antequera y pueblos adyacentes al camino reducirían las penas de corrección arbitraria a jornales de la obra. Una Real Orden de 17 de septiembre de 1780 aprobaba la constitución en Málaga y Antequera de dos juntas encargadas de la construcción del camino (19).

En junio de ese año Miguel de Gálvez había comunicado a los cabildos municipal y eclesiástico la decisión del rey de abrir el camino por Colmenar tras el informe del ingeniero Lemaury, pidiendo la aportación económica de ambas instituciones. El Ayuntamiento aprobó una suscripción de 300.000 reales (20) y el Cabildo Catedral y el obispo Molina Lario concurrieron cada uno con 45.000, iniciándose la obra el 7 de noviembre de 1780 (21).

Pero, mientras tanto, el ingeniero Carlos Lemaury había rehecho el proyecto y se decantó por otra ruta que seguía el río Campanillas hasta el paso de la Boca del Asna, a la que juzgaba más corta y de menos costo. Una nueva Real Orden de 9 de noviembre de 1780 establecía que se hiciera este otro camino.

En 1784 se ordenó la construcción de un camino carretero hasta Vélez por la costa con un ramal hasta la fábrica de naipes de Macharaviaya, cuna de la por entonces influyente familia Gálvez. El camino de Antequera quedó concluido en 1788 y el de Vélez se acabó un año antes (22).

El cambio en el proyecto inicial produjo una gran frustración entre los cosecheros de los Montes de Málaga, ya que éstos esperaban la mejora del camino que atravesaba la más rica zona vitivinícola del obispado y para ello habían contribuido económicamente por medio de la Hermandad de Viñeros. No sería hasta la finalización de las obras de los caminos de Antequera y Vélez cuando se volvió a plantear el asunto de las comunicaciones de los Montes. Casabermeja aspiraba a contar con un trayecto propio al puerto malagueño (23), lo mismo que Colmenar, villa por la que pasaba la vía secundaria que unía Vélez con Antequera.

En marzo de 1789 le fue reclamada al Ayuntamiento malagueño la parte que no había pagado de aquella suscripción de 300.000 reales para el camino hasta la

ciudad del Torcal, con el objeto de realizar en éste algunas obras de arreglo del firme y casitas para los peones camineros. Meses más tarde, en agosto, el Conde de Floridablanca comunicaba esta orden *terminante a la composición y reparo del camino de esta Ciudad para la Villa del Colmenar por la Fuente de la Reina que tanto interesa, y desea la mayor parte del vecindario:*

El Rey está informado de que cuando se proyectó la empresa, ya efectuada, de la construcción de los Caminos de Antequera y Vélez, prometió esa Ciudad 300.000 reales para las obras, de cuya cantidad aportó 100.000 de contado; y debiéndose seguir con los demás caminos del proyecto empezando desde luego por el del Colmenar por ser el más útil, me manda S.M. prevenga a V.S. que procure aprontar desde luego alguna parte de los 200.000 reales que debe, o determinar los plazos en que puede irlos dando según halle por conveniente: se lo aviso a V.S. de orden del Rey y de quedar de ello enterado me dará la competente noticia para hacerlo presente a S.M. Dios guarde a V.S. *muchos años. Madrid, 10 de Agosto de 1789. El Conde de Floridablanca.*

Ante esta orden, el Ayuntamiento se quejó del estado deplorable en que se hallaban sus rentas de Propios a causa del retraso en el pago de los vecinos de Colmenar arrendatarios de los cortijos que constituían el principal ingreso de sus Propios, deuda que ascendía a 400.000 reales. Pero, atendiendo al notorio beneficio común que se infería de la realización del camino entre la ciudad y Colmenar, *por el que entrarán a este puerto todos los granos, aceites y otros frutos que le eran indispensables para su consumo y subsistencia*, el cabildo acordó el 8 de octubre librar mensualmente una cantidad de 1.500 reales hasta extinguir la citada suscripción.

El expediente quedó de nuevo paralizado y no hay nuevas noticias hasta enero de 1797, es decir, ocho años después. Por iniciativa de la Hermandad de Viñeros, el Ayuntamiento solicitó al Superintendente General de Caminos, el Príncipe de la Paz —es decir, Godoy—, la realización del camino real de Colmenar por la Fuente de la Reina, recordando la orden de Floridablanca transcrita más arriba y que los viñeros habían contribuido con gruesas sumas a la apertura del camino de Antequera, *que no usan para sus viñas por haberse dirigido por otro paraje.*

La Hermandad de Viñeros afirmaba que el brigadier Diego de Córdova, encargado de las obras del camino de Colmenar, había tenido varios destinos, el último como gobernador de Lérida, por lo que solicitaba el nombramiento de otro superintendente. Decía *que varios hacendados de esta ciudad, no pudiendo tran-*



sitar por el camino referido, que sale de ésta para el Colmenar, en donde está el mayor partido de viñas, y se recoge el principal fruto del tráfico y comercio activo que hay en ésta, y que le produce tanto a S.M. (que Dios nos guarde) y que estaban expuestos a los mayores peligros, por los voladeros y continuos riesgos, habiendo tenido que abandonarlo y dirigirse por otro no tan expuesto.

La petición de los viñeros argumentaba también que *siendo esta ciudad un puerto de mar, en los años de escasez vienen a ella de todas partes a surtirse del trigo que regularmente hay de provincias extranjeras, surtiéndolo de carnes, y cuando en ella se produce necesidad se ocurre a aquéllos (Colmenar y otros pueblos) para surtirse con la ventaja de que no teniendo río que pasar, estando el camino reparado y compuesto no sufriría este común lo que ha padecido de pan muchas veces, por no poder vadear los panaderos de Alhaurín de la Torre y Churriana el Río que nombran de Málaga (el Guadalhorce), y que son los que surten de un renglón de tanta necesidad.* Recordaban que la Hermandad desembolsó 144.000 reales (100.000 en efectivo y el resto en peones) para el camino de Antequera en la idea de que se dirigía por Colmenar.

Acusaban los viñeros al mencionado Diego de Córdoba de haber iniciado los trabajos del camino de Casabermeja (aprobado por Real Orden de 10 de enero de 1790), marginando *con los vicios de obrepción y suberección* al de Colmenar, porque fue ordenado antes y *porque el de Casabermeja sólo es un beneficio particular a dicha villa y no general a otros pueblos*, mientras que el de Colmenar serviría para ambas poblaciones sacándole un ramal hacia Casabermeja desde la Fuente del Cerezo, Lomas de Aguilar u otro punto.

Más argumentos en favor de la ruta por la Fuente de la Reina eran su comodidad al no tener que vadear ningún río ni necesitar puentes, su antigüedad (*conservar la memoria de haberse conducido por el camino del Colmenar la Artillería para la conquista de esta ciudad, en el que hubo acciones gloriosas, y por el que vinieron nuestros Católicos Monarcas para quienes estaba destinada la gloria de arrojar de estos Católicos Reinos a los agarenos que usaron siempre esta carretera*, todo lo cual era, como poco, inexacto cuando no falso) y su utilidad para la viñería y para los pueblos de Alfarnate, Alfarnatejo, Iznájar, Loja, Priego, Montefrío, Colmenar, Riogordo, Comares y otros.

La Hermandad de Viñeros, en su extenso informe, proponía para financiar la obra una contribución de 4 reales por cada caballería mayor, 3 por la menor y 2 reales por cada fanega de tierra u obrada de viña a pagar por todos los hacendados y arrieros de la ciudad y de los pueblos beneficiados. En las líneas finales se afirmaba que *el haberse principiado el de Casabermeja no ha sido con otro objeto*

*más que imposibilitar el de el Colmenar, y se reclamaba la destitución del que consideraban responsable, el brigadier Diego de Córdoba.*

La Real Junta de Caminos de Granada pidió antecedentes al Ayuntamiento de Málaga, el cual respaldó la exposición de los viñeros, apoyando sus argumentos y sumando a las contribuciones propuestas por aquéllos el resto de la suscripción de 300.000 reales hecha en 1780. Volvía a insistir en que era este camino el que abrazaba todos los grandes partidos de viñas de los Montes y los lugares de la Axarquía, siendo *necesariamente el canal que comuniqué con este puerto todos los preciosos frutos que tanto codician el Norte y las Américas, y que son la única riqueza de estos naturales, canal que en aquel momento era un continuado precipicio por montes inaccesibles y despeñaderos.* Al mismo tiempo, los regidores malagueños ya apuntaban la utilidad del camino para el comercio externo e interno de todo el Reino de Granada, *supuesto que habiendo de unirse en la misma villa del Colmenar con el único que se puede abrir desde la capital a este puerto.* Esta es la primera alusión al que será el destino de esta vía posteriormente, sustituyendo al tradicional paso por Vélez y Zafarraya para llegar a la capital granadina.

Tendrían que pasar dos años para que se reactivara el largo y tedioso expediente gracias a una Real Orden dada en Madrid el 7 de junio de 1799. Esta fue motivada por un informe del arquitecto José Martín de Aldehuela acerca del estado del camino a Colmenar por la Cuesta de la Matanza y Fuente de la Reina, que precisaba una limpieza y allanamiento, rellenar los trozos arrastrados por los torrentes de aguas, formar cunetas para el desagüe y algunas albarradas y otros reparos, además del recogimiento y encañe de la Fuente de la Reina. El costo se calculaba, hasta Colmenar, en 300.000 reales *sobre el supuesto de practicarse por presidiarios, cubiertos de la forma que ya señalaba la Hermandad de Viñeros, con contribuciones de los hacendados y viñeros beneficiados y con el resto de la suscripción del Ayuntamiento para la carretera de Antequera.*

El superintendente de caminos seguía siendo el brigadier Diego de Córdoba y Pacheco, quien nombró como diputados de la obra al regidor José de Ortega y Rengel y al hermano mayor de la Hermandad de Viñeros, el presbítero Alonso Ponce. Las poblaciones interesadas eran Colmenar, Comares, Riogordo, Alfarnate, Alfarnatejo, Periana, Loja, Huétor, Sagra, El Salar, Villanueva del Río, Illora, Montefrío, Alcalá la Real, Castillo de Locubín, Moclín, Nogalejo, Los Villares, Mondrón, Saucedo y otras. Como se ve, la realización del camino implicaba una mejora en las comunicaciones con las actuales provincias de Granada y Jaén, y un nuevo enlace con el interior de la Península conectando con la carretera de Andalucía.

Los trabajos comenzaron, por fin —casi veinte años después de la primera orden—, en el verano de 1799. En ese momento el Ayuntamiento malagueño libró el famoso resto de la suscripción de 300.000 reales que, según el contador de la Junta de Propios, ascendía a 148.500 reales (24).

En los años siguientes otra orden real decretó que el Montepío de Cosecheros contribuyese con una cuota mensual de 2.500 reales por cada uno de los tres caminos de Almogía, Casabermeja y Colmenar, a lo que aquél se opuso sin éxito, quedando establecido en 1804 que la cantidad de 7.500 reales se pagase con el arbitrio del cuartillo por cada arroba de vino.

Con la invasión francesa todas las obras quedaron paralizadas, hasta que en 1814-1815 el Montepío, ante la gran utilidad del camino de Colmenar para los cosecheros y trajinantes solicitó al Conde de Montijo su continuación, a lo que accedió aplicando los 7.500 reales asignados. Los trabajos debieron avanzar bastante, bajo la dirección del ingeniero Joaquín María Pery (25), o, por lo menos éso se deduce de la lápida que se colocó en la Fuente de la Reina debajo de la que ya se puso en 1732, ambas hoy desaparecidas (sí se conserva el escudo con las armas reales que acompañaba a esta segunda inscripción, y que actualmente corona la obra de la fuente):

*Reynando la Católica Magestad del Sr. D. Fernando 7º. el amado se reedificó esta fuente y construyó este camino carretera desde Málaga/a Granada por las villas del Colmenar, Alfarnate, Ciudad de Loja bajo/la Superintendencia y auspicios del Excmo. Sr. Conde de Montijo, Grande/ de España de 1º. clase, Teniente Genl. de los Rs. ejércitos Capitan/ Genl. de esta Costa y Reyno y de los tres presidios menores de Africa,/ Presidente de su Real Chancillería, etc, etc, etc, quien diputó pa. su ejecución/ a los Sres. D. José Ortega y Rengel, Regidor perpetuo de Málaga y D./José de Molina y Fernández, Caballº. Maestrante de la Rl. de Ronda dirigiéndola/ en la parte facultativa el Capitán de Navío de la Rl. Armada e Ingeniero Hidráulico D. Joaqn. María Peri.- Año de 1816.*

Pero esta inscripción no significaba el final de las obras para convertir la vereda de origen medieval en moderna carretera. Además, surgieron problemas por el comportamiento del Montepío, que empezó a buscar excusas para no contribuir a la construcción del camino. Según un informe anónimo el cambio de actitud se debía a su hermano mayor, Alonso Ponce, y al tesorero, su sobrino José Ponce. El Montepío había demostrado gran empeño en la continuación de la obra hasta el nombramiento de Ponce, momento en que comenzaron los atrasos en los

pagos con diversas excusas mientras se aumentaban los sueldos a los empleados. Esto ocurría en 1818 (26).

En un informe de la Hermandad de Viñeros, sin fecha, se decía que la obra se emprendió por el interés del comercio interior y exterior y que el camino servía a más de 300 lagares. Por éste pasarían 700.000 arrobas de vino, 100.000 de pasas, muchas de vinagre, garbanzos, higos, almendras, trigo, cebada, jamones y otros frutos, *todos privilegiados en el mercado*. Alababa sus características técnicas e instaba a la superioridad la necesidad de acabar la obra y *habilitar pronto esta comunicación de la carretera de la que carece esta capital abrazando como parte integral de ella el ramal de Antequera por el puerto de la Fresneda* (27).

Otro informe solicitado por la Diputación al Ayuntamiento sobre el estado de las principales obras públicas de la ciudad en 1821 describía crudamente la situación de los caminos malagueños. El nuevo de Antequera —que seguía hasta Madrid y Sevilla— quedó arruinado e intransitable para carruajes a muy pocos años de su conclusión. El de Granada por Colmenar y Loja se estaba destruyendo y *en breve quedará cortado el paso aún para aquella primera población*. La ruina de éste estaba causada por la falta de solidez y de cunetas de desagüe, lo que provocaba que las aguas arrastrasen el terreno. Con el cambio de régimen político y la instauración de un gobierno constitucional en 1820, el control de las obras pasó al Ayuntamiento, el cual denunció que los sueldos de los empleados importaban unas cantidades desmesuradas. A esto se unía la desidia del tesorero de caminos, José Ponce (28), sobrino del hermano mayor del Montepío de Cosecheros, que también se desentendía del asunto.

Cuarenta años después de la primera orden y veinte más tarde del comienzo de las obras, es difícil imaginarse una más contundente sucesión de retrasos, incompetencias y desaguisados. Pero, no podía ser menos, no se quedaría aquí la cosa.

El Capitán General del Reino de Granada promovió la colaboración de las fuerzas vivas de Málaga y Granada para conseguir la terminación de la carretera entre ambas ciudades. De esta manera, el Consulado malagueño se interesó en el asunto, y lo hizo exponiendo al rey en 1823 que, ante la gran pendiente de la cuesta en la carretera de Colmenar, sería más conveniente y menos costoso continuar hacia Granada por Vélez y Alhama. Por Real Orden de 15 de abril se nombró al ingeniero José Agustín de Larramendi para que estudiase esta alternativa. Dictaminó a favor del trazado por Colmenar, Loja, Láchar y Santa Fe, considerándolo mejor que el pretendido por Vélez con sólo hacer cierta rebaja en el nivel de la cuesta en la parte ya construida.

Sacadas las obras a subasta, la empresa quedó olvidada hasta 1831, en que fue rematada junto a los caminos de Bailén a Jaén y de Granada a Motril, declarándose entonces carretera general del Reino y quedando sujeta a la inspección de la Dirección General de Correos en febrero de 1833. En 1842 seguía sin terminarse y la Junta de Comercio encargó al ingeniero Nicolás Contreras que estudiase su finalización, sobre todo a su paso por Loja. Precisamente el camino a Loja fue variado desde el puerto de los Alazores por decreto real de 1851 (29).

Sería a principios de la década de 1830 cuando quedó finalizado el tramo Málaga-Colmenar de la carretera a Granada y Bailén. El extenso periodo que medió entre su planteamiento y su conclusión vio como una peligrosa vereda sólo apta para caballerías se acababa transformando en la principal vía de acceso a Málaga desde el interior, marginando y relegando al olvido a las tradicionalmente más importantes rutas de Antequera y Vélez, en el siguiente siglo y medio.

## NOTAS

- (1) AL IDRISI: *Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII* (ed. de J.A. Mizal), CSIC, Madrid, 1989, p. 90.
- (2) Varios autores: *Sobre la estructura urbana de la Málaga nazarií*, Colegio de Doctores y Licenciados, Málaga, 1985, pp. 20-22.
- (3) LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.: *La tierra de Málaga a fines del siglo XV*, Universidad, Granada, 1977, pp. 174-175. Espejo Lara, Juan Luis: «La arriería en Málaga en época de los RR.CC.», en *Baetica* n.º 8, 1985, p. 283.
- (4) BEJARANO, F.: «El Repartimiento de Málaga. Introducción a su estudio», en *Al-Andalus* vol. XXXI, 1966, pp. 12 y 42. Bejarano Robles, F.: *Los Repartimientos de Málaga*, tomo I, Universidad-Ayuntamiento, Málaga, 1985, p. 242.
- (5) BEJARANO ROBLES, F.: *Los Repartimientos de Málaga*, tomo II, Ayuntamiento, Málaga, 1990, p. 427.
- (6) DÍAZ DE ESCOVAR, N.: *Décadas malagueñas, 1500 á 1509*, 28 de enero y 27 de julio de 1502.
- (7) BEJARANO, F.: *Catálogo de los documentos del reinado de los Reyes Católicos existentes en el Archivo Municipal de Málaga*, CSIC, Madrid, 1961, p. 154.
- (8) CABRILLANA CIÉZAR, N.: *El problema de la tierra en Málaga: Pueblos desaparecidos*, Unicaja, Málaga, 1993, p. 185.
- (9) DÍAZ DE ESCOVAR, *Décadas malagueñas, 1550 á 1559*, 14 de junio de 1557.
- (10) VÁZQUEZ OTERO, D.: *Pueblos malagueños*, Diputación Provincial, Málaga, 1966, tomo I, p. 418.
- (11) He seguido las obras de F. GUILLÉN ROBLES: *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga, 1874, y *Málaga musulmana*, Málaga, 1890.
- (12) MOLINA COBOS, A.: «Cuatro torres almenaras en los Montes de Málaga», en *Jábega* n.º 49, 1985, p. 17. Las últimas teorías apuntan a que el nombre de Málaga quiera decir «factoría».
- (13) GUILLÉN ROBLES, *Málaga musulmana*, obra citada, pp. 461-462.
- (14) Citado por F.R. CABRERA PABLOS: *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, Universidad-Junta del Puerto-Diputación, Málaga, 1986, p. 333.
- (15) MORALES FOLGUERA, J. M.: «Historia de las obras públicas en Málaga en el siglo XVIII (II)», en *Jábega* n.º 50, 1985, p. 68.
- (16) CABRERA PABLOS, obra citada, pp. 385-386. Morales Folguera, obra citada, p. 68.
- (17) Archivo Municipal de Málaga (A.M.M.), Actas Capitulares, año 1732, fols. 168v.-170v. y 289v.-290r.
- (18) La transcripción del texto en A.M.M., legajo 15-C.
- (19) CÓRDOVA Y PACHECO, D.; y DOMINGO BELESTÁ: *Relación de las obras que se han executado en los caminos que desde la ciudad de Málaga sehan abierto hasta las de Antequera, y Vélez*, Madrid, 1789, pp. 15-19.
- (20) A.M.M., legajo 15-C. MAIRAL JIMÉNEZ, M.C.: *Documentos del reinado de Carlos III existentes en la Colección de Actas Capitulares del Archivo Municipal de Málaga*, Ayuntamiento, Málaga, 1988, p. 84. MORALES FOLGUERA, obra citada, p. 70.
- (21) CAMACHO MARTÍNEZ, R.: *Málaga barroca*, Universidad, Málaga, 1980, pp. 179-180.
- (22) Córdoba y Pacheco y Belestá, obra citada, pp. 20, 41 y 52.
- (23) JURADO SÁNCHEZ, J.: *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Universidad-Ayuntamiento, Córdoba, 1988, p. 80.
- (24) El expediente se encuentra en el A.M.M., legajo 15-C, titulado «Antecedentes sobre la Fuente de la Reina y el Camino del Colmenar», fols. 37-61.
- (25) Pery llevó a cabo varias obras de ingeniería en la capital y sus inmediaciones. Es autor de la Farola del puerto malagueño, construida en 1816-17. OLMEDO CHECA, M.: «Guadalmedina, cartografía e historia», en *Jábega* n.º 51, 1986, p. 74. CABRERA PABLOS, F.R.: «Los fanales del puerto malagueño», en *Jábega* n.º 46, 1984, pp. 49-50.

- (26) Archivo Díaz de Escovar (A.D.E.), caja 73 (8).
- (27) A.D.E., caja 73 (5).
- (28) OLMEDO CHECA, M. (recopilador): *Miscelánea de documentos históricos urbanísticos malacitanos*, Ayuntamiento, Málaga, 1989, pp. 160-163.
- (29) BEJARANO, F.: *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)*, CSIC, Madrid, 1947, pp. 264-267.