LA RECUPERACIÓN DEL CAMINITO DEL REY

Luis Machuca Santa-Cruz
Vicepresidente 1° de la Academia Malagueña de Ciencias

El presidente de la Diputación me entregó un proyecto y dijo que lo estudiase y lo construyera, en principio algo sencillo. Tres ayuntamientos de diferentes ideologías, la Diputación de Málaga lo financiaba, las competencias para su tramitación eran de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, y como afectaba al ferrocarril había que contar con la autorización del Ministerio de Fomento, concretamente con Adif. Todas las administraciones se relacionaban mediante complicados convenios:

Los ayuntamientos deberían ceder su competencia a la administración que lo construyera, que en principio sería la Junta de Andalucía, por medio de un convenio con la Diputación de Málaga que le abonaría al menos el cincuenta por ciento del coste de la obra y que construiría Pracsa. El Ministerio de Fomento firmaba a su vez otro convenio con la Junta de Andalucía y financiaría el resto de la obra.

El sistema era diabólico, imposible en aquel momento, cuando me dijeron adelante con el proyecto. Estamos en 2011, y España y concretamente todas las administraciones habían suspendido al máximo las inversiones, estábamos sumidos en una profunda crisis económica. Lejos de aparcar el proyecto lo estudiamos y propusimos olvidarnos de unos acuerdos que en las circunstancias ya descritas lo harían inviable. Aquel proyecto se había empezado a tramitar en la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente y para su aprobación necesitaba la *Autorización Ambiental Unificada,* que tenía una serie de condiciones que hacían imposible el cumplimiento del proyecto que me habían entregado.

Podía parecer que, como en muchas ocasiones pasa, el departamento de la administración implicada, en este caso la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente, ponía todas las trabas posibles a un proyecto para que no se construyera, pero no fue así. Estuvo siempre dispuesta a colaborar si seguíamos el guión marcado.

Nos planteamos un nuevo proyecto que es el que hemos construido con los siguientes objetivos:

1. Mantener el paisaje actual y actuar en este sin dañar el medioambiente. Estamos en un lugar que es realmente monumental, es un patrimonio natural único.

2. Dejar el viejo camino y valorarlo como arqueología industrial.

3. Es igualmente importante no olvidar el impacto humano en el lugar y la zona que le rodea cuando el camino sea abierto. Nosotros planteamos un planeamiento especial para determinar las necesidades de infraestructuras y equipamientos. Así como situar los espacios de interés en el área de influencia del Caminito del Rey en los tres municipios, Ardales, Antequera y Álora.

4. Resolver la complejidad del proyecto con un razonable y moderado presupuesto y hacerlo con sencillez de diseño.

El proyecto ha sido un desafío. El Caminito del Rey era conocido como uno de los lugares más peligrosos del mundo. Se cerró al público en los años 90 del pasado siglo, hicieron volar ambas entradas. Después de su rehabilitación se ha abierto. Durante más de veinte años ha sido visitado solamente por aquellas personas que les gusta los deportes de riesgo y alpinistas, triste hazaña para los que murieron.

El lugar y su entorno más próximo, es rico en asentamientos arqueológicos, geológicos, fauna y flora. No menos importante son sus valores antropológicos por las habitaciones halladas en las cuevas y abrigos existentes usados hasta hace poco. Pero lo más impresionante es el paisaje, frágil y fuerte a la vez. La solución para un proyecto en un lugar como es el Desfiladero de los Gaitanes está en redactarlo con humildad, es imposible competir con el paisaje. Por tanto, debía resolver la complejidad del proyecto de tal manera que formara parte del lugar, como si hubiera estado allí siempre.

Desfiladero de los Gaitanes.

Así mismo, creí importante preservar la historia del viejo Caminito del Rey y conservarlo por su valor arqueológico del lugar, parte de la arqueología industrial del entorno. Además la literal conservación de los balconcillos hoy sería imposible porque no cumpliría con los reglamentos y normativas de seguridad vigentes.

El viejo camino, con más de cien años desde su construcción, fue muy importante para las personas que trabajaban en la presa, como para sus familias que transitaban por él diariamente. El Caminito del Rey, inicialmente conocido por los balconcillos, ahorraba un largo camino al personal que trabajaba en la presa del Conde de Guadalhorce y que conecta esta con la central hidroeléctrica, a siete kilómetros de distancia. Don Rafael Benjumea fue el ingeniero de la presa y el rey Alfonso XIII le concedió el título de conde. También en los proyectos de las presas, el camino, los canales y el fantástico puente acueducto, fueron responsables don Leopoldo Werner, conde de San Isidro y don José Ribera.

La decisión de mantener el viejo camino nos permite apreciar y valorar las condiciones en las que fue construido: los recursos humanos, materiales e instrumental que utilizaron los trabajadores hace más de cien años, 1905. Aquellos trabajadores eran, según los cronistas de la época, gente de la mar acostumbrados a trabajar colgados por cuerdas. Utilizaban machotas, cinceles, raíles de ferrocarril con los que formaron escuadras empotradas en la roca y los ladrillos macizos y el mortero de cal con el que lo finalizaron. Para el transporte de materiales utilizaron las caballerías yendo por las cumbres de los escarpes.

El nuevo y el viejo Caminito del Rey.

La idea, como siempre, está en el lugar. En este caso en el mismo sistema de construcción del viejo camino. La diferencia entre lo que fueron capaces de hacer aquellos trabajadores con un rudimentario instrumental y nosotros es que hemos podido contar con especialistas en trabajos verticales, como escaladores y espeleólogos, que han utilizado taladros, resinas para los anclajes y un helicóptero, que tiene mayor facilidad, rapidez y seguridad que las caballerías. También experimentamos con mulas pero en seguida comprobamos que el rendimiento y ayuda que prestaba el helicóptero era mucho mayor y, a la postre, más económico.

El material que hemos utilizado en la recuperación del camino es acero inoxidable en mallas, cables, anclajes, jabalcones, pletinas y también madera en vigas y pavimento.

El diseño de las pasarelas consiste en un cuerpo orgánico, como un mecano que se va adaptando al escarpe, a la topografía vertical, mas bien parece un ciempiés que pasea a lo largo de las gargantas y los bordes del canal y que cuando llega al final del Desfiladero de los Gaitanes salta a la pared de enfrente, al margen izquierdo del río.

Diseño de las pasarelas.

He diseñado un puente ligero, colgante de dos catenarias de acero y suelo de rejilla de tramex. A poco más de cincuenta metros de distancia el puente se pierde de vista y parece que van flotando los visitantes. Desde allí podemos apreciar no sólo un extraordinario paisaje sino la magnífica obra del puente acueducto de José Ribera.

El puente acueducto de hormigón armado se encuentra en pésimas condiciones, su rehabilitación obligaría a demolerlo y repetir la solución dada por Ribera. El hormigón está completamente carbonatado y las armaduras o falsas cimbras muy oxidadas.

Es importante resaltar que el viejo camino murió cuándo perdió su utilidad, eso ocurre casi siempre en la arquitectura de la ciudad y en las conexiones del territorio.

Ahora hemos recuperado el Caminito del Rey como reclamo turístico y muchos visitantes vienen de todas las partes del mundo y pueden disfrutar de lo que ha sido un paraíso perdido durante décadas, un maravilloso paisaje. Pueden sentir la emoción de pasear dentro de las gargantas de Gaitanejo y los Gaitanes como si pasearan por las cornisas de una catedral, a veces a más de cien metros de altura por las escarpadas paredes, o bien por la parte del camino que discurre dentro del bosque en el Valle del Hoyo. En la mediación del recorrido del valle se ha preparado un pequeño embalse para preservar el ecosistema del pequeño sapo, el sapillo pintojo, así como un refugio para murciélagos.

El paisaje desde el Caminito del Rey.

En la solución de las pasarelas cada pieza tiene utilidad, hasta la más pequeña. No hay piezas ornamentales, nada es superfluo. El presupuesto del proyecto lo estimamos en tres millones cien mil euros pero el coste final de la obra ha sido dos millones seiscientos noventa mil euros. Y las principales ventajas del sistema han sido:

- Este sistema hace que la intervención en la roca sea mínima, sólo dos taladros por pie derecho. Uno en la zanca y otro en el tornapunta. La intervención tiene un carácter reversible. En caso de suprimir la nueva pasarela, el entorno queda inalterado, bastaría con retirar los anclajes.

- Los elementos del conjunto son muy ligeros y permiten el fácil acopio en el entorno natural, y una maniobrabilidad máxima con el mínimo de operarios.

- La seguridad en la ejecución y puesta en obra es máxima al apoyarse en el camino histórico para ejecutar los elementos.

• El piso de madera se recorta según la situación de la roca en cada punto, permitiendo una adaptabilidad excelente en cualquier caso con una misma facilidad en la puesta en obra.

• En caso de algún desprendimiento puntual de rocas, al disponer el suelo del conjunto mediante listones independientes bastaría con reparar el listón o listones afectados, lo que se haría de manera rápida. Al mismo tiempo la rotura de uno de los listones no impide el paso a través de la vía.

• No produce residuos. Las piezas vienen preparadas desde el taller. Sólo habría que adecuar los listones del suelo al contorno resultante de la roca mediante el corte de la madera.

• La estructura de madera se mimetiza con el entorno. Al ser una material natural, con el paso del tiempo se decolora hacia el gris confundiéndose en el escenario natural.

Nota de la Editora

El Proyecto de Rehabilitación del Caminito del Rey ha recibido el reconocimiento de la Unión Europea con el Premio UE de Patrimonio Cultural Europa Nostra, que se une a la Placa al Mérito Turístico en Destinos Emergentes, concedido por el Consejo de Ministros y al de la XIII Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo, en la categoría Urbanismo: Paisaje y Ciudad.