

El Camino de Vélez, pervivencia de una carretera de la España de la Ilustración

Antonio Burgos Núñez, Juan Carlos Olmo García y María Paz Sáez Pérez
Universidad de Granada

Resumen

Durante el reinado de Carlos III, dentro del programa ilustrado de desarrollo de las infraestructuras de transporte como medio de modernización del país, se promovió la construcción de un camino que fuera desde Málaga a la vecina población de Vélez. Su materialización se verificó entre 1787 y 1789, bajo la dirección técnica de ingenieros militares, capaces de proyectar y construir las notables obras de tierra y construcciones auxiliares que incorporaba en su trazado.

Durante mucho tiempo fue la principal infraestructura de comunicaciones de la comarca, hasta que fue sustituida por otra carretera más moderna a finales del siglo XIX. Aunque perdió entonces su vigencia, esta infraestructura no desapareció. Hasta nuestros días han llegado buena parte de su trazado y casi todos sus elementos principales. Hoy constituyen un valioso patrimonio de la Historia de la Construcción que se pretende dar a conocer con este artículo.

Palabras clave: Carreteras, Ilustración, construcción, Patrimonio.

Códigos JEL: L74, L92, N73.

Abstract

During the reign of Carlos III, within the Enlightenment program of development of transport infrastructures as a way of modernizing the country, it was promoted the construction of a road from Malaga to the neighbouring town of Vélez.

It is, therefore, one of the first modern roads of Spain. Its construction happened between 1787 and 1789, under the technical direction of military engineers able of planning and constructing the notable earthworks and auxiliary structures that the layout incorporated.

For almost hundred years it was the main communication infrastructure of the region, until the end of the XIXth Century, when it was replaced with another more modern road.

Though its use was then lost, this infrastructure did not disappear. A great number of sections of its structure and most important elements have been preserved until today. Nowadays these sections constitute a valuable heritage of the History of structural engineering. The aim of this paper is giving notice of them.

Key words: Roads, Enlightenment, construction, Heritage,

JEL Codes: L74, L92, N73.

El Camino de Vélez, pervivencia de una carretera de la España de la Ilustración

[Fecha de recepción del original: 07-01-2015; versión definitiva 08-07-2015]

Antonio Burgos Núñez, Juan Carlos Olmo García y María Paz Sáez Pérez
Universidad de Granada

1. Antecedentes y contexto general. El desarrollo de las carreteras en España durante la Ilustración

Hasta el siglo XVIII las comunicaciones terrestres en Andalucía se apoyaban en un conjunto desorganizado de caminos, generado a partir de la ancestral red de calzadas romanas. En la época de los Reyes Católicos se habilitaron algunos itinerarios y se incorporaron otros nuevos, particularmente en torno a Granada¹. Después, durante el periodo de los Austrias, aparte de algunas reparaciones, los progresos se limitaron a la construcción de diversos puentes (algunos de los cuales, eso sí, de singular importancia).

Formada íntegramente por vías de tierra, esta heterogénea y orgánica red de caminos había permitido, pese a todo, la circulación de importantes flujos de transporte, principalmente de productos agropecuarios. Mediante estas rutas tradicionales los campesinos pudieron conformar un dinámico mercado interior con frecuencia olvidado por la historiografía tradicional del transporte en España².

A mediados del siglo XVIII, la nueva dinastía borbónica, definitivamente consolidada en España, identificó la insuficiencia de esta red viaria como una de las deficiencias que impedían el progreso del país. En consecuencia, en el marco de su programa general de reformas incluyeron el desarrollo de las infraestructuras de transporte como medio de fomentar la industria y el comercio. De este modo, empezaron a impulsar la construcción de carreteras modernas. En torno a 1750, reinando Fernando VI, se materializaron las primeras carreteras propiamente dichas (pavimentadas): la de Reinosa a Santander y algunos tramos (paso de la Sierra de Guadarrama) en la de Madrid a La Coruña³.

Estas actuaciones fueron el precedente de un proyecto de mayor alcance, cuyo comienzo suele fijarse convencionalmente en 1761. Ese año Carlos III promulgó un decreto “para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas

¹ Alzola (1899), p. 107.

² Frax y Madrazo (2001), p. 36.

³ Uriol (1978), p. 534.

provincias a otras”⁴. Desde ese momento el objetivo pasó a ser dotar al país de una red planificada de caminos de calidad, carreteras en definitiva, con los que superar las deficiencias del heterogéneo conjunto de caminos, básicamente de herradura, en que hasta entonces había consistido la red viaria.

Se partía de un esquema meditado, con la pretensión inmediata de poner a punto seis caminos principales dirigidos desde la capital a los puntos clave de la periferia peninsular (a Francia por la raya de Bayona, a Cataluña, Valencia, Andalucía, Badajoz y La Coruña). Así eran privilegiados los itinerarios de postas principales establecidos al comienzo de la centuria⁵, e incluidos luego en las directrices del estadista irlandés Bernardo Ward. En su programa general de reformas del Reino (su famoso Proyecto económico⁶), éste ratificaba el sentido radial de la red, estableciendo además que esos ejes pasaran por el mayor número posible de ciudades y poblaciones importantes, con objeto de mejorar el comercio, incrementar el tráfico y garantizar una mejor implantación del servicio de postas⁷.

Sin embargo, este ambicioso programa gubernamental no se pudo materializar satisfactoriamente por diversos motivos. El más determinante, que no se habilitaron de forma eficiente los recursos financieros necesarios⁸.

No obstante, se verificaron progresos significativos, especialmente en la década de 1780, durante el ejercicio del ministro principal Floridablanca. Éste, al mismo tiempo responsable de la Superintendencia de Caminos, impulsó decididamente el desarrollo de la red viaria. Por iniciativa suya se acondicionaron muchos caminos existentes y se construyeron algunos otros nuevos. Las estimaciones más realistas atribuyen a su gestión la puesta en circulación de alrededor de 1.000 km de vías terrestres⁹. Al sur de la Península, la actividad se centró en el camino de Andalucía, con la pavimentación definitiva del tramo final y, sobre todo, con la habilitación del nuevo paso de Despeñaperros.

Pero pese a los innegables avances de la red radial nacional, el Gobierno desatendió la red interregional, prácticamente inexistente en Andalucía Oriental (apenas había más caminos que las tres comunicaciones de Granada con Levante, con Jaén y con Málaga; en toda la costa y en la zona oriental no había infraestructuras estables de transporte¹⁰).

El desarrollo de esta red se confió a una Junta de Caminos, constituida al efecto en Granada, y a los propios ayuntamientos, fuertemente limitados a la hora de encontrar

⁴ Real Decreto de Carlos III, para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia. Aranjuez, 10 de junio de 1761.

⁵ Uriol (1990), p. 252.

⁶ Ward (1782), p. 55.

⁷ Recuero (1988), p. 72.

⁸ Lynch (1991), p. 202.

⁹ Madrazo (1984), p. 165.

¹⁰ Jurado (1988), pp. 24-35.

financiación para estas obras. Únicamente se construyó una infraestructura nueva: la carretera de Málaga a Antequera, imprescindible para la conexión del dinámico puerto andaluz con Madrid. Las demás intervenciones no pasaron del acondicionamiento de tramos en algunos de los itinerarios históricos: la ruta de Granada a Jaén (y después hacia la vía de Andalucía), la carrera de Levante y la comunicación entre Granada y Málaga¹¹.

La crisis de la primera década del XIX acabó definitivamente con esta iniciativa modernizadora, de la cual no se puede presentar un balance favorable. No obstante, pese a las grandes dificultades (problemas organizativos, falta de técnicos, dificultad de financiación), se llevaron a cabo intervenciones dignas de consideración, que ciertamente supusieron una mejora en la situación de los caminos en todo el país (Andalucía oriental incluida).

Una de estas actuaciones fue precisamente el acondicionamiento del camino de Málaga a Vélez, que representó una operación de gran envergadura. Aunque también influyeron otros factores, sería clave en su emprendimiento la inercia generada por la construcción de la carretera de Antequera, la obra señera del periodo Floridablanca en el sudeste Peninsular. El Camino de Vélez, habilitado ya como una infraestructura moderna, facilitaría el transporte de personas y mercancías en las comarcas orientales de Málaga. al tiempo que mejoraba la comunicación entre Málaga y Granada, de la que este camino constituía el primer tramo.

1.1. Circunstancias que impulsaron la construcción

La segunda mitad del siglo XVIII fue para la ciudad de Málaga una época de gran prosperidad. Siempre había formado parte de los circuitos de intercambios del Mediterráneo, pero el fin del monopolio sevillano-gaditano del comercio con América la convirtió en uno de los puertos principales de la ruta transatlántica (especialmente interesante como escala para los activos fabricantes de manufacturas catalanes)¹².

El Camino de Vélez surgió vinculado a la pujanza económica de la comarca de la Axarquía. Ésta tenía una producción agrícola diversa y especializada, constituida por vino y uvas, aceite, azúcar, licores, frutos secos, cítricos y frutas tropicales. Pese a contar con puerto propio, toda su producción, muy apreciada en Europa y las colonias, salía al exterior a través del puerto de Málaga¹³.

Además, esta prosperidad vinculada a la agricultura favoreció la aparición de tempranas iniciativas de desarrollo industrial vinculadas a ella: ingenios azucareros y fábricas de licores. Junto a ellos, un original establecimiento industrial: la fábrica de naipes que José de Gálvez, el influyente ministro de Indias de Carlos III, creó en 1779 en su localidad natal, Macharaviaya¹⁴.

¹¹ Ibidem, pp. 67-76.

¹² Villar (1988), p. 477.

¹³ Jurado (1992), p. 79.

¹⁴ Sánchez y Parejo (2000), p. 411.

Precisamente, la creación de esta fábrica decidiría definitivamente la construcción del Camino de Vélez. La conexión entre Málaga y Vélez, primer tramo del camino de Granada y necesario cauce de salida para la producción agrícola de la Axarquía, justificaba por sí sola su construcción. Pero la fábrica de los Gálvez en la pequeña población de Macharaviaya, a medio camino entre aquellas ciudades, necesitaba una conexión con el puerto malagueño, obligado punto de embarque de sus naipes para el mercado colonial. El poderoso ministro hizo sin duda hacer valer su influencia para que Floridablanca ordenase que, “para facilitar la extracción de los naipes que se fabrican en la villa de Macharaviaya”, se habilitara un “camino carretero desde la ciudad de Málaga a la de Vélez, por la costa, con su ramal de comunicación a la citada villa”¹⁵.

De financiar su construcción se harían cargo dos diputaciones o juntas constituidas respectivamente en Málaga y Vélez. La malagueña, que ya había gestionado la construcción del camino de Antequera, se haría cargo hasta la conexión con el ramal de Macharaviaya. Desde ese punto hasta Vélez sería responsable la junta de esta última ciudad¹⁶.

1.2. Los constructores

El programa de formación de la red de carreteras de la segunda mitad del siglo XVIII no se llevó a cabo de forma completamente satisfactoria. Los problemas financieros, principalmente, impidieron su materialización plena. Aunque también coadyuvaban otras causas: descoordinación administrativa, fraudes y malversación de fondos, descuido de la gestión y el mantenimiento. En el plano técnico las dificultades también fueron considerables: carencia de una topografía operativa, primacía de la monumentalidad e insuficiencia de técnicos especializados en la construcción de las nuevas infraestructuras¹⁷.

El Gobierno era consciente de la escasez de técnicos y tomó medidas para paliarla, a la par que echaba mano de algunos especialistas extranjeros. En la época los únicos que contaban con preparación específica para construir obras públicas eran los ingenieros militares. Sólidamente formados en la Real Academia de Matemáticas de Barcelona (creada por Felipe V en 1720), dieron constantemente muestra de su competencia en la construcción de muchas de las carreteras de la segunda mitad del siglo XVIII¹⁸.

Por otro lado estaban los arquitectos, cuya formación estaba orientada mayoritariamente hacia cuestiones de otra naturaleza. Tradicionalmente habían asumido la construcción de las obras de los caminos, principalmente de sus puentes, pero las nuevas circunstancias sobrepasaron la capacidad de muchos de ellos (aunque también hubo otros que resolvieron el desafío con solvencia). Las deficiencias en la construcción de las infraestructuras llevaron en 1786 a la Administración a crear una Comisión de Arquitectura encargada de supervisar, entre otros, los proyectos de este tipo¹⁹.

¹⁵ Real Orden de 12 de marzo de 1784, citada por De Cordova y Belestá (1789), p. 52.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Frax y Madrazo (2001), pp. 34-35.

¹⁸ Novoa (2005), p. 183.

¹⁹ García Melero (1996), pp. 191-192.

Como muchos de los técnicos responsables no tenían la preparación adecuada, los defectos en la materialización de los caminos fueron demasiado frecuentes. En 1803 Agustín de Betancourt, responsable de la Inspección de caminos, llegó a afirmar que “la mayor parte de los caminos que se tienen por contruidos están en el día intransitables”²⁰.

Los caminos de Málaga tuvieron suerte en este sentido, pues su diseño y construcción fue confiado a técnicos de gran solvencia. Entre ellos destacaba el francés Carlos Lemaury, el mayor especialista del momento en nuestro país.

Lemaury estableció en 1780 la traza general del nuevo camino de Antequera y levantó los primeros planos. Las obras comenzaron bajo su dirección, pero pronto tuvo que abandonarlas al ser reclamado para otros trabajos. En 1782 se retomó la actividad, a partir de entonces bajo la supervisión del coronel de caballería Diego de Córdova y Pacheco. Por su parte, otro competente ingeniero militar, Fernando López Mercader, tomaría el relevo de Lemaury al frente de la dirección técnica de los trabajos²¹.

Este equipo debió de desenvolverse con acierto, porque cuando se planteó la construcción del Camino de Vélez no se dudó en asignarle también la gestión global de la nueva infraestructura. De este modo, López Mercader realizó el proyecto general y organizó los primeros trabajos de construcción, una vez refrendada la iniciativa por el ministro Floridablanca en el ya mencionado real decreto de 1784.

Lamentablemente, López Mercader falleció apenas comenzadas las obras, en mayo de 1785. Entonces asumió la dirección técnica de la construcción de los dos caminos Domingo Belestá, otro destacado ingeniero militar de finales que había trabajado previamente en Menorca, Granada y Cataluña²². Este último sería quien terminara de definir el trazado y dirigir la ejecución del Camino de Vélez, continuando Diego de Córdova como supervisor²³.

En cuanto a la materialización propiamente dicha de las obras, los trabajos fueron llevados a cabo por tres brigadas de presidiarios, una práctica habitual en la época. Junto a ellos, también participaron varios oficiales de albañilería y algunos otros obreros especializados (particularmente, barreneros).

1.3. Una obra descrita por sus constructores

Además de su aptitud como ingeniero, Belestá tenía otras inquietudes y demostró estar capacitado para la docencia y la investigación histórica. De hecho, fue profesor en varias academias e instituciones oficiales²⁴ y, entre 1791 y 1792, dirigió los trabajos de una comisión científica encargada por la Sociedad de Anticuarios de Londres para localizar la antigua ciudad de Munda²⁵.

²⁰ Betancourt (1803), p. 54.

²¹ De Cordova y Belestá (1789), p. 23.

²² Capel (1983), p. 64.

²³ De Cordova y Belestá (1789), pp. 55-56.

²⁴ Capel (1983), p. 64.

²⁵ Berlanga (2001), p. 326.

No es de extrañar, por tanto, que, además de dirigir con solvencia las obras, hiciera algo poco frecuente: dejar constancia por escrito de todo lo sucedido en la construcción de los dos caminos. Entre él y el superintendente Diego de Córdoba escribieron la *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*. Publicada en Madrid en 1789, constituye un testimonio histórico de valor excepcional, especialmente interesante para el conocimiento de la construcción de obras públicas en esa época.

1.4. Fuentes para la investigación

La investigación que se presenta en este artículo se ha apoyado principalmente en la *Relación* de Córdoba y Belestá. Además de los pormenores ya comentados sobre la gestión del proyecto y las obras, en ella se describe el trazado y los principales elementos de la carretera.

Pero no es la única fuente documental de que se dispone, ni siquiera la única escrita, como más adelante se verá. Pese a la implacable presión edificatoria que sufre la zona, se ha conservado prácticamente la totalidad del trazado, si bien integrado mayoritariamente en el callejero actual de las poblaciones costeras y, por tanto, profundamente alterado. No obstante, milagrosamente han llegado intactos hasta nuestros días algunos tramos aislados y, sobre todo, se conservan casi todas sus construcciones singulares. El reconocimiento arqueológico de los restos del camino existentes en la actualidad ha constituido la otra fuente básica para el desarrollo de la investigación.

La cartografía histórica ha sido también básica para llevar a cabo la investigación. Junto a algunos mapas generales que se conservan en el Centro Geográfico del Ejército, ha resultado muy útil la planimetría levantada por los ingenieros responsables de algunas de las infraestructuras que se construyeron en la zona en la segunda mitad del siglo XIX y primera década del XX, especialmente la carretera de Málaga a Almería (cuyos proyectos se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Málaga). En ellos consta registrada con precisión la traza del antiguo camino.

La información obtenida con estos recursos fundamentales ha podido ser contrastada con fotografías aéreas. La actual permite reconocer con facilidad diversos tramos del camino. Pero, por reflejar la situación anterior al explosivo desarrollo del litoral, han sido particularmente útiles las ortofotos del vuelo “americano” de 1956-1957 (realizado por el Army Map Service del ejército norteamericano en colaboración con el Instituto Geográfico Nacional y el Servicio Geográfico del Ejército Español). Se encuentra a disposición de los investigadores, en acceso libre por Internet, gracias al Instituto de Cartografía de Andalucía.

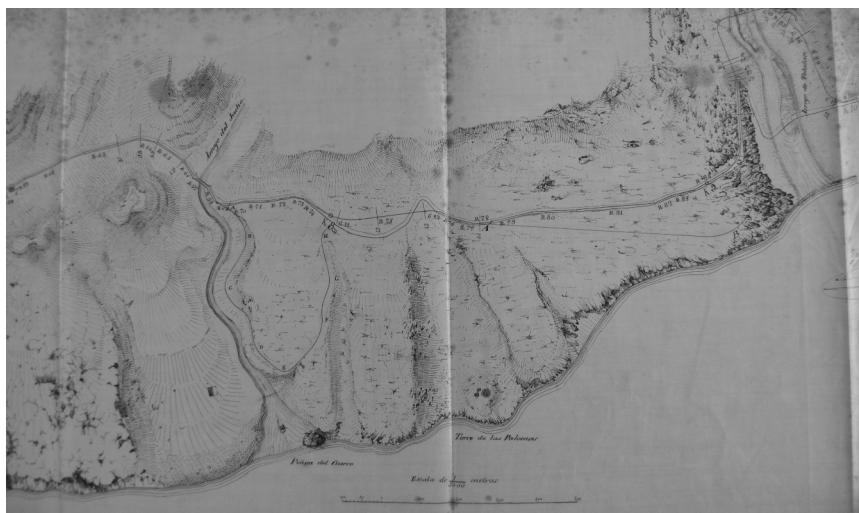
2. Descripción del Camino y sus elementos principales

A finales del siglo XVIII Málaga y Vélez estaban comunicadas por un vetusto camino, herencia de la antigua vía romana que recorría el litoral en dirección a Almuñécar²⁶, que

²⁶ Gozalbes (1986), p. 37.

Este tramo inicial, de unos seis kilómetros de longitud, fue posteriormente incorporado a la carretera de Almería y en la actualidad forma parte de los barrios orientales de la ciudad de Málaga.

Figura 2. Proyecto de carretera de 2º orden de Málaga a Almería, parte comprendida entre Málaga y Vélez (Antonio Mª Jaudenes, 1861), plano topográfico del trozo 1º. En el Primer Cantal, el trazado propuesto de la nueva carretera coincide casi íntegramente con el Camino de Vélez. El nuevo proyecto contemplaba la reutilización del puente sobre el arroyo Judío y las rampas de descenso al arroyo Totalán.



Fuente: Archivo Histórico Provincial de Málaga, signatura 24964.

A partir del arroyo de Gálica el camino se separa de la costa, bordeando el cerro del Candado por el interior y enfilando perpendicularmente la montaña conocida como Primer Cantal (figura 2). Aquí se localizaron las mayores dificultades de todo el camino.

El ascenso comienza con un puente sobre el arroyo Judío, resuelto con un arco de medio punto de rosca de ladrillo de cuatro metros de luz. Sólidamente empotrado en formidables estribos de sección variable (planta de diábolo), su diseño es el mismo que el de los puentes del camino de Antequera, cuya construcción fue simultánea. Se trata, por otra parte, de una tipología muy característica, reconocible en muchos otros puentes de carretera de esta época en Andalucía oriental.

En este caso su autoría debe sin duda adjudicarse a los ingenieros militares españoles López Mercader y Belestá, pues si bien Lemaury fue el responsable de la traza del camino de Málaga a Antequera, no llegó a concretar los elementos de la infraestructura.

Tras el puente, el ascenso del Primer Cantal se prolonga un centenar de metros. En la cima de esta montaña finaliza el territorio dependiente de la ciudad de Málaga, hito que se quiso remarcar con un pórtico monumental asociado a una edificación. Esta

probablemente estaría destinada a la atención del camino y recaudación de derechos de paso (figura 4).

Figura 3. Puente del Arroyo del Judío, en el extremo oriental del término municipal de Málaga



Fuente: Los autores.

Figura 4. Fin del recorrido del camino en el Primer Cantal, con el edificio de usos varios y el pórtico monumental



Fuente: Los autores.

El descenso desde la cima del Primer Cantal hasta la desembocadura del arroyo de Totalán constituyó la principal dificultad técnica de la construcción de todo el camino. En este punto hay una diferencia brusca de nivel, una verdadera pared vertical de cerca de veinte metros de altura (figura 5) que obligó a los constructores a tomar medidas de gran complejidad.

Figura 5. Lugar donde se ubicaban las rampas del Primer Cantal, en la actualidad.



Fuente: Los autores.

Figura 6. Fotografía aérea de 1956, donde se aprecia cómo eran las rampas del Primer Cantal, junto a la desembocadura del arroyo Totalán.



Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía. Junta de Andalucía.

Finalmente el desnivel se salvó mediante dos grandes rampas cuya ejecución se prolongó durante dos años. Según consta en la *Relación* de Belestá, la superior tenía una longitud de 255 varas (213 m), frente a las 210 varas (175 m) de la inferior. Aquella tuvo prácticamente que esculpirse en la montaña, desmontando su durísima roca de jaspón con explosivos. En cambio, la inferior quedaría apoyada sobre un amplio terraplén, que se tendría que proteger en el contacto con el cauce del arroyo Totalán mediante un potente

muro de defensa cimentado sobre una zapata corrida de mampostería consolidada con pilotes²⁸.

La construcción de estas rampas supuso un reto técnico notable, que puso a prueba la aptitud de los constructores. Finalmente satisfechos con su afortunada resolución, no dudaron en dejar constancia de su hazaña en dos monolitos de piedra con inscripciones conmemorativas, que se adosaron al ya mencionado pórtico monumental y que por fortuna todavía se conservan. Desgraciadamente, de las rampas no queda el menor vestigio (fueron eliminadas en una remodelación de la carretera de Málaga a Almería practicada a finales del siglo XX). Aunque contamos con las fotografías aéreas del vuelo de 1956 como tal vez mejor testimonio de su existencia (figura 6).

Llegados a este punto, consideramos necesario reflejar el gran valor artístico y patrimonial que tiene el conjunto formado por el pórtico y los monolitos conmemorativos.

El primero está formado por un vano adintelado de fábrica de ladrillo, resaltado verticalmente por pilastras y completado a ambos lados por muretes rematados con aletas. El dintel se resalta con un juego de molduras y líneas horizontales, rematándose el pórtico con elementos ornamentales de ladrillo visto, en contraste con el blanco enfoscado del cuerpo principal. Tres sencillos pináculos coronaban el pórtico, de los que sólo queda el central (figura 7).

Al lado, bordeando el camino en el inicio de las rampas, se encuentran los monolitos de piedra caliza con inscripciones (el meridional adosado al pórtico). Tienen aproximadamente un metro y medio de altura, y son de la misma forma prisma de sección transversal cuadrada rematado por una pirámide truncada. Las inscripciones están en castellano y son legibles casi en su totalidad (véase apéndice).

Superado el Primer Cantal, el camino discurre junto a la playa por un terreno sin dificultades (la actual población de la Cala del Moral). Tras recorrer aproximadamente un kilómetro se llega al Segundo Cantal, llamado de la Victoria. En esta ocasión no fueron necesarios puentes ni obras singulares, pero sí que se tuvieron que practicar considerables desmontes y obras de tierra para franquearlo (figura 8).

A partir de este punto viene un tramo largo de terreno llano y firme, de unos veinte kilómetros de longitud. El camino discurre de nuevo en paralelo a la costa, pero retranqueándose hacia el interior, con ondulaciones de hasta un centenar de metros. En la actualidad atraviesa todo el término municipal de la localidad de Rincón de la Victoria integrado en su tejido urbano, exceptuando dos pequeños tramos que se conservan incólumes en el extremo oriental, por el área de Torre de Benagalbón (figura 9).

²⁸ De Cordova y Belestá (1789), p. 56.

Figura 7. Pórtico monumental y monolitos con inscripciones del Primer Cantal



Fuente: Los autores.

Figura 8. Proyecto de carretera de 2º orden de Málaga a Almería, parte comprendida entre Málaga y Vélez (Antonio Mª Jaudenes, 1861), plano topográfico del trozo 2º. En el Segundo Cantal la nueva carretera se debería superponer exactamente al Camino de Vélez. Así se hizo finalmente y así continua en la actualidad.



Fuente: Archivo Histórico Provincial de Málaga. Signatura 24964.

Figura 9. Tramo original del Camino de Vélez en las inmediaciones del arroyo Santillán. Torre de Benagalbón (Málaga)



Fuente: Los autores.

Figura 10. Ortofoto actual (vuelo 2011) de la zona del Tercer Cantal, con los elementos más representativos indicados. 1-Carretera N-340; 2-Alcantarilla; 3-Ascenso en desmonte; 4-Puerto; 5-Puente del Arroyo del Jaral.



Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía. Junta de Andalucía.

Estos tramos nos permiten hacernos una idea de cómo era la sección transversal original del camino. Su anchura media era de seis varas (aproximadamente cinco metros) y el

firme es de tierra; está flanqueado por cunetas y ocasionalmente muretes construidos con bloques de tapial.

Interrumpido solamente por cruces con arroyos y ramblas, resueltos con simples vados, el camino continúa con estas características hasta llegar a las inmediaciones de la ciudad de Vélez. Cuatro kilómetros antes se encuentra un antiguo baluarte costero, el Castillo del Marqués, donde se ubicaba una casa de postas. Este pequeño hornabeque²⁹ marcaba el final del recorrido llano y sin complicaciones. Inmediatamente después comienza el Tercer Cantal, el cual engloba una primera elevación conocida como la Baja-Mar, el barranco del arroyo del Jaral y un segundo promontorio rocoso que también se mete en el mar. En la actualidad esta parte del camino se conserva íntegramente (figura 10).

La ascensión a la primera montaña comienza por una alcantarilla en arco de medio punto de cinco metros de diámetro, oculta por una abundante vegetación en la actualidad. Viene después un largo tramo en desmonte (figura 11), con perfiles ciertamente considerables para la tecnología constructiva de la época (de hasta cuatro metros de altura).

Tras un puerto practicado en la coronación de esta montaña, el camino desciende hasta llegar al Barranco del arroyo del Jaral, que se franqueó mediante importantes rellenos y un puente de grandes dimensiones sobre el arroyo del Jaral (figura 12).

Efectivamente, con sus 36 pies (diez metros) de luz, este es uno de los mayores arcos construidos en este periodo en Andalucía. Como en el caso anterior (puente del Arroyo del Judío), se resolvió con un arco de fábrica de ladrillo y los estribos de mampostería con verdugadas de ladrillo. En los quiebros y esquinas se reforzó esta fábrica con machones también del mismo material. Como nota distintiva, se le añadió una protección adicional a base de un revestimiento de mortero de cemento hidráulico (figura 13).

Superado el Tercer Cantal, el camino se adentraba en la fértil vega agrícola del río Vélez, escorándose hacia el NW para bordearla (figura 14). Al tratarse de un terreno inundable se tuvieron que extremar las precauciones para evitar que se deteriorase por las inundaciones provocadas por las frecuentes avenidas del río. El camino se elevó sobre una plataforma de piedra y cascajo, que se completó con profusión de elementos de drenaje: cunetas y medias cañas para los desagües³⁰.

Tras bordear el cerro de Toscanos, se encuentra con el río, cuya margen occidental recorre aguas arriba hasta alcanzar el antiguo vado (utilizado desde la época romana³¹ ininterrumpidamente hasta nuestros días). Éste se encuentra en el paraje llamado Barranca de Escobar, a partir del cual el camino enfila directamente hacia la ciudad de Vélez con las plataformas, cunetas y medias cañas ya descritas. Incluso se habilitó una alcantarilla³². La reciente expansión urbana de Vélez Málaga ha absorbido esta última parte.

²⁹ *Itinerario descriptivo militar de España. Formado y publicado por el Depósito de la Guerra (1866)*. Madrid, Imprenta de M. Rivadeneyra, pp. 32-33.

³⁰ De Cordova y Belestá (1789), pp. 62-63.

³¹ Gozalbes (1986), p. 71.

³² De Cordova y Belestá (1789), p. 63.

³³ *Ibidem*, p. 63.

Figura 11. Desmontes del Tercer Cantal, al comenzar el ascenso de la montaña Baja-Mar



Fuente: Los autores.

Figura 12. Tras franquear con un puente el arroyo del Jaral, el Camino enfila hacia Vélez



Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía. Junta de Andalucía.

Figura 13. Puente del Arroyo del Jaral, en el descenso del Tercer Cantal



Fuente: Los autores.

Figura 14. Tramo final del camino en las inmediaciones de Vélez Málaga. Detalle de la hoja 1054 (Vélez Málaga) del M.T.N. de 1913.



Fuente: Instituto de Cartografía de Andalucía. Junta de Andalucía.

Por último, cabe señalar que para la comunicación con la fábrica de naipes de Macharaviaya se habilitó, efectivamente, el ramal desde esta población hasta el camino principal. Tenía 8.536 varas (7,20 km) de longitud, se orientaba perpendicularmente a la costa y estaba excavado en la montaña casi en la totalidad de su recorrido³³. Con pequeñas rectificaciones y un nuevo pavimento, hoy día sigue siendo la vía de acceso a esta localidad.

3.Pervivencia: Su patrimonio en la actualidad y viabilidad de su recuperación

3.1. Actividad hasta su sustitución por la carretera de Málaga a Almería

Según reflejó Belestá en su Relación, las obras se terminaron en diciembre de 1787. Es de suponer que el camino entró inmediatamente en servicio, para lo cual se prescribió que ocho peones camineros se ocuparan de su conservación.

No obstante, en algunos puntos se presentaron complicaciones, que obligaron a realizar actuaciones de mantenimiento de cierta envergadura. Por ejemplo, el naturalista Simón de Rojas Clemente Rubio, que lo recorrió en 1804, dejó constancia de que “desde muy poco más allá del Castillo [de Gibralfaro] hasta la Torre de San Telmo se ha hecho el Camino para Vélez sobre la peña caliza de las faldas de los cerros que se meten en el mar y hacen peñascosa su playa. Todavía están tajando la peña del cerro sobre que está la Torre que es bastante alto, maniobra que hacen presidiarios colgados de cuerdas”³⁴.

Tras la Guerra de la Independencia, el camino fue recorrido con frecuencia por viajeros extranjeros, principalmente británicos, que hacían la ruta desde Málaga a Granada. A juzgar por sus testimonios, el camino cumplía satisfactoriamente su función. En sus memorias, si no se pondera la calidad de la infraestructura, al menos no se registran ninguno de los habituales comentarios negativos sobre los caminos españoles.

De algunas de estas memorias se obtienen datos interesantes sobre los elementos del camino. Por ejemplo, el viajero británico Robert Semple, que lo recorrió en la primavera de 1809, confirma la existencia del vado del río Vélez (posiblemente consolidado por un lecho de grava) y que el camino en sus proximidades estaba bordeado por álamos: “*after some time we crossed the gravelly bed of the Vélez, bordered on each side with lofty white poplars*”³⁵. Por su parte, su compatriota William Jacob, apenas un año después constataba que era bueno y que estaba bien construido (“*the first part of the road [de Málaga a Granada], which runs along the sea side, was good and well constructed, and was adorned on the left hand with the neat cottages of the peasantry*”³⁶).

³³ Ibidem, p. 63.

³⁴ Rojas (1809), p. 146.

³⁵ Semple (1809), p. 205.

³⁶ Jacob (1811), p. 165.

Aunque no se menciona en el texto, el Camino de Vélez viene claramente reflejado en la edición de Mariano Cabrerizo del *Itinéraire descriptif de l'Espagne* de Alexander Laborde, formando parte del trayecto de Málaga a Granada³⁷. También aparece reflejado en el *Mapa itinerario de los reinos de España y Portugal* realizado por Francisco Javier Cabanes en 1829, con la categoría de camino de segundo orden³⁸.

En 1843 otro viajero inglés, S.E. Widdrington, recorrió el camino en ruta hacia Granada desde Málaga. Como los compatriotas que le precedieron, su impresión fue positiva: “*after a pleasant ride along the eastern beach [...]we entered the valley of Vélez*”³⁹.

Prácticamente contemporánea sería la reseña incluida en el *Diccionario* de Pascual Madoz, que registraba que era un “camino muy frecuentado y útil”, aunque no dejara de indicar que para que estuviera “siempre expedito le hacía falta un puente en el barranco de Escobar”⁴⁰. Se refería al cruce del río Vélez por el vado, deficiencia que aún tardaría un cuarto de siglo en resolverse, con la construcción de un puente de hierro aguas abajo.

Llama la atención que en todas estas informaciones no se mencionan las importantes obras que incluía el camino. De atender sólo a las impresiones de los viajeros podría deducirse que el camino discurría íntegramente por las playas.

La lectura del *Itinerario descriptivo militar de España* podría confirmar esta apreciación: “el camino es carretero natural desde Torre del Mar, y sigue la costa por terreno accidentado y cultivado; a 1,5 km se vadea el río de Vélez Málaga”⁴¹.

La falta de referencias a las importantes construcciones del camino nos induce a pensar que éstas fueron infrautilizadas. En esta región, el clima es suave y la mayor parte del año se puede transitar sin dificultades por las playas. Así que es muy probable que los viajeros se apartaran del camino y circularan por ellas para evitar los penosos ascensos y descensos de los cantales.

Todos estos testimonios muestran que durante casi ochenta años el Camino de Vélez fue la infraestructura base para la articulación de los transportes terrestres en la comarca de la Axarquía y pieza esencial del itinerario entre Málaga y Granada.

Pero en último tercio del XIX sería sustituido por una nueva infraestructura: la carretera de Málaga a Almería por Vélez-Málaga y Motril, contemplada con la categoría de segundo orden en el Plan Nacional de Carreteras de 1860⁴² y reclasificada a carretera de primer orden en el de 1877⁴³. No obstante, la sustitución tendría lugar muy lentamente, a

³⁷ Cabrerizo (1826).

³⁸ De Cabanes (1830).

³⁹ Widdrington (1844), p. 321.

⁴⁰ Madoz (1849), p. 649.

⁴¹ *Itinerario descriptivo militar de España. Formado y publicado por el Depósito de la Guerra (1866)*. Madrid, Imprenta de M. Rivadeneyra, p. 32.

⁴² Real Decreto de 7 de septiembre de 1860. *Gaceta de Madrid*, año CXCIX, nº 255.

⁴³ Real Decreto de 11 de julio de 1877. *Gaceta de Madrid*, año CCXVI, nº 204.

lo largo del último tercio del siglo XIX, ya que la nueva carretera no se terminó completamente hasta 1903⁴⁴.

En la reordenación llevada a cabo tras la Guerra Civil (Plan Peña) la carretera de Málaga a Almería fue nominalmente incorporada a la N-340, la interminable vía que incluye todas las carreteras del litoral mediterráneo (aunque en la práctica de hecho ya formaba parte de ella). Así ha llegado hasta nuestros días. En las últimas décadas, a su vez, ésta ha sido sustituida por otra infraestructura moderna, la A-7 o Autovía del Mediterráneo, que describe el mismo itinerario.

En su sección de Málaga a Vélez, la carretera de Málaga a Almería (luego N-340) incorporó algunos tramos del camino existente, especialmente en las proximidades de la primera de estas capitales provinciales y en las proximidades de la localidad de Rincón de la Victoria (Segundo Cantal). Sin embargo, en el resto del recorrido la nueva infraestructura discurrió por separado, aproximándose todo lo posible a la orilla, como ya se ha indicado. El camino del XVIII, que a partir de entonces fue conocido como Camino Viejo de Vélez, se abandonó como vía de transporte regular.

3.2. Patrimonio y pervivencia

Aunque relegado a un uso secundario, su trazado fue íntegramente respetado hasta los años sesenta del siglo pasado. En cambio, en las últimas décadas ha sufrido no pocas agresiones, habiéndosele cercenado varios tramos. Asimismo, parte de su recorrido se ha incorporado al viario de los municipios costeros, perdiendo sus características originales. No obstante, como se ha expuesto a lo largo del artículo, han llegado hasta nuestros días casi todos sus elementos singulares. Los efectos más negativos los han causado varias interrupciones originadas por acondicionamientos de la N-340.

En cuanto a la situación de sus elementos constituyentes, hay que señalar que los dos puentes se conservan en la actualidad en bastante buen estado, aunque están completamente abandonados. El del arroyo del Jaral, situado en una zona libre de la presión urbanística, está fuera de peligro. En cambio, el puente del Arroyo del Judío se halla en un entorno muy degradado por la inmediata proximidad de una estación depuradora de aguas residuales. Se mantienen en pie, asimismo, las edificaciones.

En estas condiciones, ¿cabe plantearse su recuperación? A la vista del valioso patrimonio que conserva, descrito en este artículo, pensamos que la respuesta a esta pregunta debe ser afirmativa. Pero para emitir un juicio más razonado, podemos guiarnos por los criterios marcados por Angus Buchanan cuando daba sus primeros pasos la disciplina científica de la Arqueología Industrial⁴⁵.

Empezando por su unicidad, el Camino de Vélez es uno de los escasos testimonios de carreteras de la época de la Ilustración que han llegado hasta nuestros días; se conservan incluso muchos tramos del trazado original, lo cual es ciertamente excepcional.

⁴⁴ Díaz Petersen (1903), *Carretera de 2º orden de Málaga a Almería. Sección 1ª entre Málaga y el Tajo del Jaral. Valoración de los tres tramos que faltaban por construir en dicha sección. Datos para la liquidación*. Archivo Histórico Provincial de Málaga, signatura 24983/2.

⁴⁵ Buchanan (1972), pp. 359-361.

Por otro lado, superados los abusos de las últimas décadas, ha cesado la presión sobre el espacio que ocupa. Además, es susceptible de ser utilizado de nuevo en unas condiciones no muy diferentes de las que regían en su época de plena vigencia como infraestructura.

Es innegable que esta nueva utilización supondrá un aprovechamiento lúdico de la infraestructura, que puede generar desarrollo en el territorio sobre el que se asienta. Es esperable una buena acogida por parte de los propios habitantes, lo mismo que también, dada la pequeña entidad de la inversión a realizar, contar con la colaboración de las entidades municipales.

Por último, si bien esta infraestructura no está asociada a ningún personaje histórico conocido, el hecho de contar con el relato de su construcción y las referencias de viajeros puede añadirse como otra razón de peso que incline a las autoridades a rehabilitarlo.

Dando, pues, por sentado que conviene recuperar esta infraestructura, surge otro nuevo interrogante: ¿sería viable su recuperación?

De partida, las condiciones son idóneas, pues no le afectan los grandes problemas que estas operaciones de modo general entrañan⁴⁶. En primer lugar, pese a encontrarse en pleno territorio amenazado por el desarrollismo, en general se ha respetado y no se discute su titularidad pública, repartida entre los tres ayuntamientos por los que discurre (Málaga, Rincón de la Victoria y Vélez Málaga). En segundo lugar, existen infraestructuras alternativas (carretera N-340, autovía del Mediterráneo) que absorben completamente el tráfico automóvil, intenso y diverso, generado en la zona. Por último, es plenamente viable un uso alternativo, como camino natural no motorizado. De hecho, esta actividad ya se lleva a cabo en algunos tramos del Camino de Vélez, especialmente en la zona del Tercer Cantal, que han sido incorporados espontáneamente a recorridos lúdicos de bicicleta y senderismo.

Lo más peligroso para la recuperación del Camino de Vélez es precisamente el desconocimiento de su existencia, que conlleva dos grandes riesgos asociados: el abandono y la desconexión de sus tramos.

Por abandono todavía no se han originado daños de consideración; los elementos principales resisten bien el paso del tiempo y los tramos perviven, aunque sea, como ya se ha indicado, integrados en el viario de las poblaciones. No obstante, convendría acometer con urgencia actuaciones de protección que evitaran el deterioro y especialmente la sustracción de sus elementos ornamentales, como los escudos que tenían los puentes en la clave y que lamentablemente ya han desaparecido. En este sentido habría que prestar especial atención a los valiosos monolitos del primer cantal.

Lo que se ha perdido (desgraciadamente ya de modo irrecuperable) ha sido por acción consciente y totalmente intencionada. Mostrando una falta de respeto absoluta por las realizaciones de los técnicos que nos han precedido a lo largo del tiempo, algunos

⁴⁶ Cuéllar (2010), pp. 69-70.

responsables actuales de la construcción de infraestructuras no han dudado en echar mano del recurso fácil de eliminar todo lo que estorbara a la implantación de sus construcciones.

La restauración de la continuidad del camino donde actualmente está interrumpido (Rambla de Totalán, arroyo de Santillán) sería lo más complicado de llevar a cabo en un hipotético proyecto de recuperación de la infraestructura. Pero en todo caso sería absolutamente necesario reconstituir el camino sin soluciones de continuidad, pues no cabe plantearse ya una reparación de tipo monumental de sus elementos constituyentes descontextualizados (casas de postas, puentes...)

Se impone una intervención de conjunto sobre el camino, que lo recupere íntegramente, poniendo el acento en su condición originaria de infraestructura de transporte y que lo revitalice como tal⁴⁷.

Podría aprovecharse además la afortunada existencia de otra infraestructura de transporte histórica, la línea de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, también de gran valor, también abandonada y que recorre el mismo itinerario en paralelo al camino. Combinando ambas se podría crear un interesante e inusual complejo de infraestructuras históricas interrelacionadas.

En estas condiciones se cumplen todos los requisitos señalados por el ICOMOS para constituir un original Itinerario Cultural. En línea con las directrices de este organismo internacional, el presente artículo podría constituir un primer paso para su identificación.

Una vez asegurada la conservación de la infraestructura, su conformación en un itinerario no conllevaría actuaciones complejas ni excesivamente costosas. De esta forma, se recuperaría un valioso patrimonio histórico a partir del cual podría promoverse “una actividad de interés social y económico de extraordinaria importancia para el desarrollo estable”⁴⁸.

4. Conclusiones

En la segunda mitad del siglo XVIII se planteó, gestionó y llevó a cabo en España la primera experiencia de desarrollo de una red planificada de carreteras de calidad.

Durante ese mismo periodo, la ciudad de Málaga y su entorno conoció un periodo de extraordinario crecimiento económico, vinculado entre otras circunstancias a su condición de puerto de exportación.

En el contexto de esta doble dinámica, surgió la iniciativa para construir una carretera que uniera la ciudad y el puerto de Málaga con la cercana población de Vélez Málaga. Se materializó definitivamente en 1789. La diseñaron y se encargaron de dirigir su ejecución técnicos solventes. La vía tiene un trazado racional, adaptado a la topografía y cuenta con los elementos de infraestructura precisos y correctamente construidos.

⁴⁷ Rodríguez, Coronado, Ruíz y Garcilaso de la Vega (2007), pp. 7-10.

⁴⁸ Carta de Itinerarios Culturales, ratificada por la 16ª Asamblea General del ICOMOS, Quebec (Canadá), el 4 de octubre de 2008.

Hasta su sustitución por otra carretera, a finales del siglo XIX, constituyó una infraestructura básica para la articulación del transporte de mercancías en la comarca de la Axarquía. En lo relativo a los desplazamientos de personas, consta que su utilización fue intensa como parte integrante de la ruta de Málaga a Granada.

En la actualidad, aunque abandonado en unos tramos y alterado en otros, se conserva con un grado no muy elevado de deterioro. Se dan circunstancias muy favorables para su recuperación, que podría plantearse tomando como base su configuración como itinerario cultural, sin tráfico motorizado, que englobe tanto los elementos monumentales como el trazado. Interrelacionado con las otras infraestructuras históricas (carretera, ferrocarril) que se han desplegado en el mismo espacio territorial, podría constituir un poderoso factor de desarrollo.

Bibliografía

- ALZOLA, Pablo (1899): *Las Obras Públicas en España: estudio histórico*. Imprenta de la casa de Misericordia, Bilbao.
- BERLANGA, María José (2001): “Un capítulo en la historiografía sobre la localización de Munda: la comisión de Domingo Belestá a fines del siglo XVIII”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 23, pp. 325-342.
- BETANCOURT, Agustín (1803): “Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos y medios de remediarlos en adelante”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 17 (1869), pp. 54-58.
- BUCHANAN, Angus (1972): *Industrial Archaeology in Britain*. Pelican Books, London.
- CABRERIZO, Mariano (1826): *Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo / traducción libre del que publicó en francés en 1809*. A. Laborde. Imprenta de Ildefonso Mompíe, Valencia.
- CAPEL, Horacio (1983): *Los ingenieros militares en España, Siglo XVIII: Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Universidad de Barcelona, Barcelona.
- CUÉLLAR, Domingo (2010): “Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial”, en *Áreas: Revista internacional de ciencias sociales*, nº29, pp. 61-72.
- DE CABANES, Francisco Javier (1830): *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la Península*. Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid.
- DE CÓRDOVA, Diego y BELESTÁ, Domingo (1789): *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*. Oficina de la viuda de Marín, Madrid. Edición facsimil de 1995 editada por Juan Brotons Pazos.

- FRAIX, Esperanza y MADRAZO, Santos (2001): “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, en *TST*, nº 1, pp. 31-53.
- GARCÍA MELERO, José Enrique (1996): “Los puentes y la Comisión de Arquitectura (1786-1808), en *Espacio, Tiempo y Forma, serie VII, Historia del Arte*, nº 9, pp. 189-218.
- GOZALBES, Carlos (1986): *Las vías romanas de Málaga*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- JACOB, William (1811): *Travels in the South of Spain in Letters written a.d. 1809 and 1810*. J. Johnson and Co, London.
- JURADO, José (1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba.
- JURADO, José (1992): “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Revista de Estudios Regionales*, nº 32, pp. 73-106.
- LYNCH, John (1991): *La España del siglo XVIII*. Crítica, Barcelona.
- MADOZ, Pascual (1849): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Tomo XV*. Imprenta del Diccionario geográfico-estadístico-histórico, Madrid.
- MADRAZO, Santos (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Ediciones Turner, Madrid.
- NOVOA, Manuel (2005): “La Obra Pública de los ingenieros militares”, en CÁMARA Alicia (Ed.), *Los ingenieros militares de la Monarquía Hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Ministerio de Defensa, Madrid, pp. 183-200.
- RECUERO, Antonio (1988): “De la herradura a la rueda”, en MOPU, *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*, nº 356, pp. 65-86.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier; CORONADO, José María; RUÍZ, Rita y GARCILASO DE LA VEGA, Juan (2007): *Análisis y valoración del Patrimonio Histórico de las carreteras españolas 1748-1936*. CEHOPU, Madrid.
- ROJAS, Simón (1809): *Viaje a Andalucía e Historia Natural del Reino de Granada*. Edición de GIL ALBARRACÍN, Antonio (2002). Griselda Bonet Girabet, Almería.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés y PAREJO BARRANCO, Antonio (2000): “La economía (II): Industria, transportes y comercio”, en ANDÚJAR, Francisco (Ed.), *Historia del Reino de Granada*, vol. III. Editorial Universidad de Granada, Granada, pp. 393-430.
- SEMPLE, Robert (1809): *A second journey in Spain, in the spring of 1809*. C. and R. Baldwin, London.
- URIOL, José (1978): “Apuntes para una Historia del Transporte en España (I). Las carreteras y los canales de navegación en los reinados de Fernando VI y Carlos III”, en *Revista de Obras Públicas*, nº 125 (3159), pp. 533-546.

URIOL, José (1990): *Historia de los caminos de España*, vol. I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

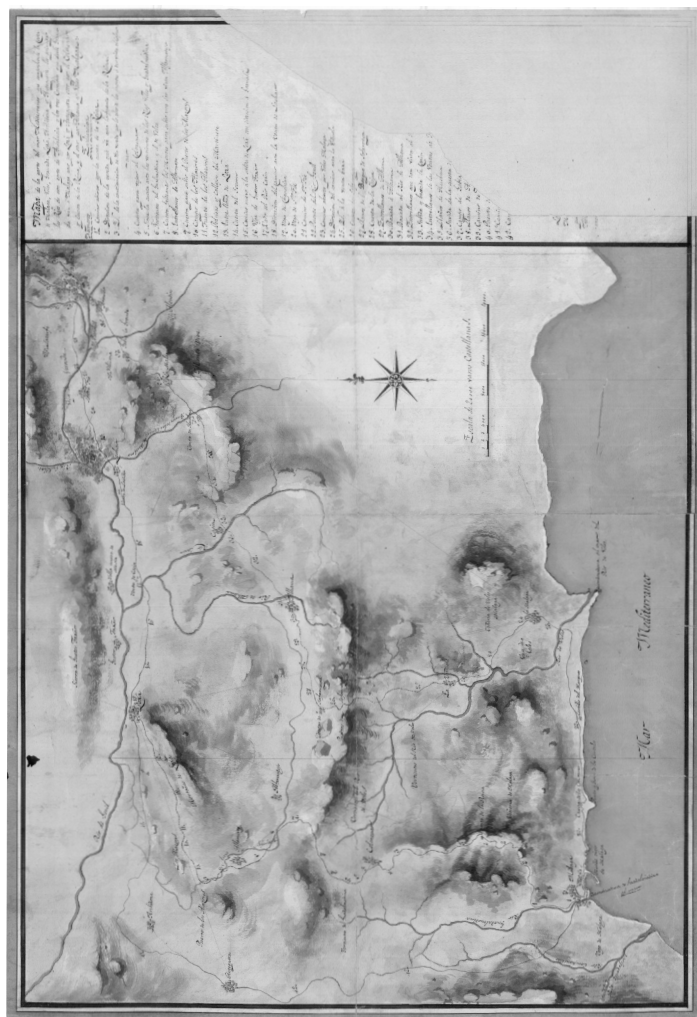
VILLAR, María Begoña (1988): “Ciudad y Comercio. Reflexiones sobre Málaga en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº11, pp. 477–486.

WARD, Bernardo (1782): *Proyecto Económico: en que se proponen varias providencias dirigidas a promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su planificación*. Imprenta de D. Joachin Ibarra, Madrid.

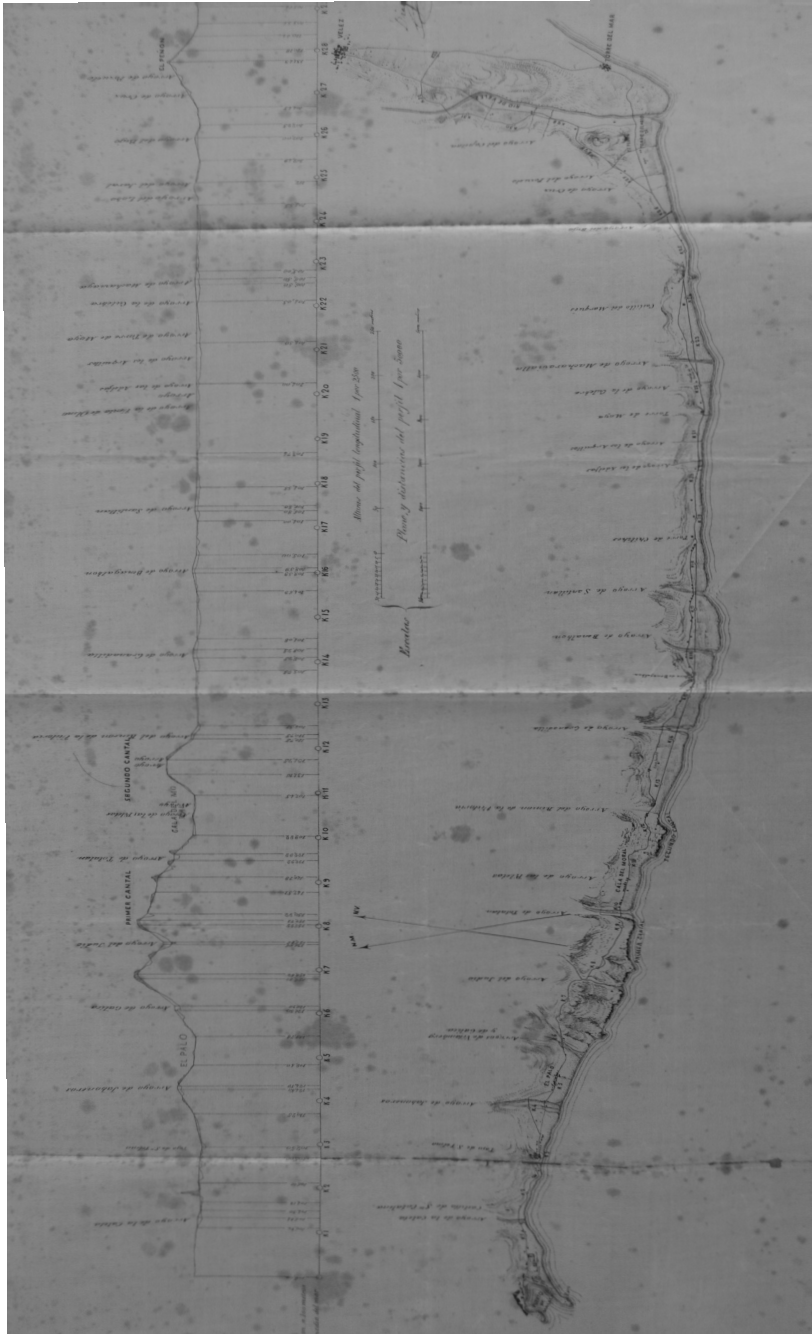
WIDDRINGTON, S.E. (1844): *Spain and the Spaniards in 1843*. T&W. Boone, London.

Apéndice 1: Planos y Mapas

Mapa de la parte del mar Mediterráneo que comprende la costa de Málaga, Vélez, Granada, Loxa, Archidona y Antequera, los principales ríos de esta parte de Andalucía y los tres caminos que desde Granada van a Málaga, uno por Loja y Antequera, otro por Colmenar y Cuesta de la Reina, y el otro por Alhama y Vélez-Málaga. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Lámina nº 28 de Andalucía.



Trazado y perfil longitudinal del primer proyecto de la carretera de Málaga a Almería (Antonio M^a Jaudenes, 1861), sensiblemente coincidente con el Camino de Vélez. Archivo Histórico Provincial de Málaga, signatura 24964.



Apéndice 2: Monolitos conmemorativos de las rampas del primer cantal y transcripción de sus inscripciones



Monolito Norte

Reinando la Magestad del S^o Dn Carlo(s) III que Dios guarde se facilito en esta cuesta el paso impracticable para el transito de ruedas en el termino de dos años que se trabajo de continuo concluidas en fin de diciembre de 1786.



Monolito Sur

(Las) dos rampas de (c)ahida al arroyo totalan practica das en este primer cantal de Velez (lla) (m)ada la cuesta ber(m)aja contienen l(a) (a)lta 263 varas de longitud y la baxa 223 cuyo desnivel desde este punto hasta el final se halla de 44 varas.