

LOS CAMINOS DE ANTEQUERA A MÁLAGA

*Antonio Mayorga González
Profesor de Enseñanza Secundaria*

RESUMEN

Es una reseña de los antiguos caminos que traspasaron el arco montañoso, entre Antequera y Málaga, permitiendo las comunicaciones terrestres entre esta ciudad y el resto de España.

Palabras claves: Camino de herradura, Camino de rueda, Carrera de postas, Puerto de Boca del Asno, Puerto de las Pedrizas, Puerto de los Alazores, Paso de la Escaleruela, Valle del Guadalhorce.

PAHTS FROM ANTEQUERA TO MALAGA

ABSTRACT

This is a review of the old ways that pierced the mountainous arch between Antequera and Malaga, allowing terrestrial communications between this city and the rest of Spain

Keywords: Bridlepath, Road Wheel, Realy Race, Mountain pass of Boca del Asno, Mountain pass of Las Pedrizas, Mountain passo of Los Alazores, Pass of La Escaleruela, Valley of Guadalhorce.

El relieve y los caminos naturales

La ciudad de Málaga, junto al mar, en la desembocadura del río Guadalmedina, está emplazada en una llanura aluvial, formada en parte por este río y por el amplio valle del bajo Guadalhorce, ramificándose hacia el norte por la vega del río Campanillas y hacia el oeste, hasta Coín, por el río Grande y otros cursos de agua. Málaga, fundada desde el mar por los fenicios, siempre tuvo excelentes comunicaciones marítimas, pero las comunicaciones terrestres fueron muy difíciles, pues la llanura fluvial que hemos mencionado está rodeada por una línea de montañas que, arrancando de esta misma llanura, aumenta progresivamente de altura, hasta formar un arco montañoso que impide el paso, necesario especialmente hacia el norte, donde se encuentra la ciudad de Antequera, situada en la Depresión Intrabética, en un cruce natural de caminos, imprescindible para las relaciones con el resto de Andalucía y con el interior de la Península.

Este arco montañoso empieza al suroeste de la provincia de Málaga con la Sierra de Mijas y se prolonga, mediante una complicada orografía, hacia Ronda y hacia el norte, bordeando el curso bajo del Guadalhorce hasta el Desfiladero de los Gaitanes, lugar muy estrecho y pintoresco donde el citado río atraviesa la cadena montañosa. Desde aquí, al norte de la ciudad de Málaga, tenemos las Sierras de Abdalajís, la de Chimenea, el Torcal de Antequera, la de las Cabras y la de Camarolos, dejando entre ellas un difícil puerto de montaña, como después se verá. Continuando hacia el este se cierra el semicírculo con las sierras de Alhama, Tejeda y Almirajara. Consecuentemente los posibles caminos naturales entre Málaga y Antequera, que vamos a describir, están condicionados por pasos o puertos de montaña que dificultan su recorrido.

- Camino de Málaga-Antequera por Almogía y por el complicado paso de la Escaleruela, entre Sierra de Chimenea y Sierra del Torcal.

- Camino de Málaga-Antequera por el valle del río Guadalhorce y por la actual población llamada Valle de Abdalajís, utilizando el paso entre Sierra del Espartal y Sierra de Chimenea.
- Camino de Málaga-Antequera por el paso de Boca del Asno, entre Sierra del Torcal y Sierra de las Cabras.
- Camino de Málaga-Antequera por el puerto de las Pedrizas, situado en la Sierra de las Cabras.

Más hacia el este se encuentra el puerto de la Fresneda y el muy importante puerto de los Alazores, el primero usado como camino de herradura y el segundo utilizado por la principal carretera que tuvo Málaga desde el siglo XIX.

Estos caminos sin duda han sido paso obligado desde la época prehistórica a nuestros días, aunque no tenemos documentación de su pasado. El paso de la Escaleruela se supone demasiado difícil para camino de ruedas, pero a sus pies la antigua ciudad de Osqua, identificada, aunque no por unanimidad, con las ruinas romanas aparecidas en el cerro de León, en la actual Villanueva de la Concepción y citada como base cartaginesa de aprovisionamiento en la Segunda Guerra Púnica por Tito Livio, “*urbem Ascquam, quo fines hostium ingrediens Asdrúbal frumentum commeatusque alios convexerat*”, pudo utilizar un camino carretero hasta Malaca, pasando por las proximidades de Almogía¹. Sólo está documentada por la existencia de miliarios como vía romana la que, pasando por el valle del Guadalhorce y por la ciudad de Nescania y utilizando el paso de la Sierra de Abdalajís, llegaba desde Malaca hasta Anticaria². El puerto de las Pedrizas, donde se encontraba la ciudad de Aratíspi, es considerado por algunos autores como el paso de otra posible vía

1 LIVIO T., Libro XXIII. 27

2 CORRALES AGUILAR P. Y MORA SERRANO B., *Historia de la provincia de Málaga, de la Roma Republicana a la Antigüedad Tardía*, Málaga, 2005, pag. 88.

romana que comunicara Anticaria con Malaca, sin que tengamos ninguna prueba que confirme este itinerario. Aunque en la Edad Media los caminos musulmanes fueron descritos por Al-Istajari, año 921, por Ibn Hawqal (coetáneo de Abderramán III) y más tarde, en el siglo XII, por Al-Idrisi, poco aportan al conocimiento de los caminos de Málaga y lo mismo sucede a los itinerarios cristianos medievales, orientados principalmente al Camino de Santiago. Sólo después de la conquista cristiana aparecen repertorios de caminos y menciones de viajeros que nos informan sobre la situación y uso estos caminos.

El camino de la Escaruela

Este camino, posiblemente el más antiguo y frecuentado, por ser el más corto, entre Málaga y Antequera, reconocido como camino real



1.- Cuesta del Almendro y carretera hacia Almogía, según foto de 1979



2.- Explanada de los Carros junto al paso de la Escaleruela – foto de 1994



3.- Actual puente sobre el río Campanillas en el viejo camino de la Escaleruela

y como camino de postas, y muy utilizado como camino de herradura hasta hace varias décadas, ha seguido el siguiente recorrido:

Sale de Málaga, pasando por el Puerto de la Torre, hasta la Junta de los Caminos, por la actual carretera A-7075, antes C-3310. Desde la Junta de los Caminos, por el paso de la Chorrera y por el arroyo de la Piedra Horadada, transitable en otros tiempos por ser un arroyo arenoso, o más recientemente utilizando un carril, ahora asfaltado, paralelo a dicho arroyo, construido al inicio de la tercera década del siglo XX, atraviesa el río Campanillas, por el Ventorrillo de las Cruces, sube la Cuesta de los Núñez y sigue hasta bajar la Cuesta del Almendro, donde se une a la carretera que va hacia Almogía, Villanueva de la Concepción y Antequera. El trozo de camino comprendido entre el río Campanillas y el final de la Cuesta del Almendro es lo que queda del carril primitivo, donde puede apreciarse la anchura y notable rebajo de los montes, realizado en época inmemorial, y que no ha sido retocado para convertirlo en carretera, excepto en algo más de un kilómetro, entre el final de la Cuesta de los Núñez y las llamadas Trochas de Pinto, donde sí se rebajó, a principios del siglo XX, para construir, con fondos públicos, un camino vecinal entre Campanillas y Almogía, cuyo trabajo paliara los efectos ocasionados en el campo por una persistente sequía, paralizándose dicho camino a escasa distancia de su destino, por la dificultad de afrontar la necesaria construcción de un largo puente sobre el río Campanillas³. El camino sigue por la citada carretera hasta un poco antes de la actual Villanueva de la Concepción, recordemos que este pueblo sólo existe desde finales del siglo XIX, donde sube por la Cuesta de Rojas, pasa la Escaleruela y llega hasta Antequera, después de unirse a las actuales carreteras que vienen del Valle de Abdalajís y del paso de la Boca del Asno.

Aunque la explanación de este camino debe remontarse al periodo de Osqua, primeramente asentamiento ibero-púnico y después

3 R.O. de 6 de Abril de 1905, con la normativa pertinente a estos caminos.

ciudad romana, la primera mención que se recoge sobre él procede de una Real Cédula de los Reyes Católicos de 1494, siete años después de la conquista de Málaga, donde se dice a los responsables de Antequera “mandamos se abran y adoben en especial el camino de la Escaleruela por los lugares más llanos e convenientes que oviere para ello, hasta juntar por la una parte con los que la ciudad de Málaga tiene abiertos y adobados”⁴. También pertenecientes a la última década del siglo XV aparecen otras citas que hacen referencia a lugares de este camino. Unas, tomadas de los Repartimientos de Málaga, citan Cantarrayan, donde se concede “a mosén Pedro de Santistevan, alcaide de Almojía, licencia y facultad para que pueda edificar una venta en término de Almojía, en el camino que va de allí para Antequera, donde se dice Cantarrayan” y a Gonzalo Peres de Peñaranda se concede un colmenar “cerca de un castillo a la parte de la atalaya de Cantarrayan como van de Almojia por el dicho camino”⁵. El nombre de esta venta aparecerá frecuentemente mencionado, aún en textos del siglo XVIII y principios del XIX, con la denominación de Catarraján. Otra cita es de 1489, cuando los Reyes Católicos mandaron fortificar los lugares del Atabal, Cantarayhana y Azdonche, sin duda para proteger el camino que desde Antequera llegaba a Málaga⁶.

Durante el siglo XVI este camino aparece en textos pertenecientes a Fernando Colón, Juan Villuga y Alonso de Meneses, que aunque no todos mencionan la Escaleruela sí coinciden en el nombre de las ventas existentes en aquella época entre Antequera y Málaga. Fernando Colón en su *Descripción y Cosmografía*, entre 1517 y 1523,

- 4 MARTÍN DE ROA, *Málaga, su fundación, su antigüedad eclesiástica y seglar*, hoja 22.
- 5 BEJARANO ROBLE F., *Los Repartimientos de Málaga*, Tomo V, Málaga, 2000, pag. 151, y Tomo III pp. 67 y 301.
- 6 RUIZ POVEDANO, “Dispositivo militar de Málaga en la época de los Reyes Católicos”, *Jábega* n° 23, pp. 27 y 33.

señala este camino al ir de Sevilla a Málaga “y a marchena y a osuna y a antequera y a almexia”⁷. Juan Villuga en su *Repertorio de todos los caminos de España*, año MDXLVI, relata las jornadas de viaje entre Toledo y Málaga indicando leguas y nombres de ventas, señalando “antiquera, alas ventas de coche iii, al aventajar i y a malaga iii”, deduciéndose por comparación con otros autores que cuando dice “aventajar” alude a venta Jara, y sumando la cantidad de leguas entre Antequera y Málaga nos salen siete. Alonso de Meneses en su *Repertorio de caminos*, año 1576, muy similar al *Repertorio* de Juan de Villuga, describiendo también el camino de Toledo a Málaga, nos señala Antequera, las ventas de coche, la venta –sin duda venta de Jara– y Málaga, sumando también el trayecto siete leguas⁸. El viajero Baltasar Monconys, 1611-1665, sin duda se refiere a este camino, en su *Diario de Viajes*, cuando llega a Málaga, procedente de Gibraltar, y se dirige hacia Antequera, a siete leguas de Málaga, por un horrible camino entre grandes montañas, ya que éste es el único camino con siete leguas de distancia entre Málaga y Antequera⁹.

Desde el siglo XVIII son muchos los autores que mencionan este camino, usado como camino de postas y como camino real, y sigue siendo el camino más frecuentado hasta que se abre, a fines de dicho siglo, un nuevo camino desde Antequera a Málaga, pasando por el puerto de la Boca del Asno. Pedro Pontón, traductor del libro *Guía de caminos*, escrito originariamente en francés, nos lo describe desde Toledo pasando, entre otros lugares, por Malagón, Linares, Martos, Cabra, Finariales –Encinas Reales – y Antequera, existiendo desde

- 7 COLÓN HERNANDO, *Descripción y Cosmografía*, Biblioteca Colombina, pag. 24.
- 8 VILLUGA J., *Repertorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo, MDXLVI, Camino 88 y ALONSO DE MENESES, *Repertorio de caminos*, Alcalá de Henares, 1605, Camino de Toledo a Málaga.
- 9 MAJADA J., *500 Libros de Viaje sobre Málaga*, *Diario de Viajes* de Baltasar Monconys, Málaga, 2001, pag. 31.



4.- Lugar de la antigua Venta de la Gloria donde sólo sobrevive el pozo

esta ciudad hasta Málaga siete leguas y citando las ventas de Coche y Ventajara, pero en el mapa de caminos del citado autor del año 1705 no lo representa, al no considerarlo camino de ruedas¹⁰. Pedro Rodríguez de Campomanes, en su *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno, año 1761*, describe la carrera de posta desde Madrid a Málaga, pasando por Toledo, Ciudad Real, Córdoba, y ya en nuestra provincia, la Alameda, Antequera y a tres leguas de ésta, la Venta de Cantarraján, en el lugar donde otros autores situaban las ventas de Coche, y después Málaga, a cinco leguas de distancia, sin mencionar en su itinerario la Venta de Jara¹¹.

10 PONTÓN P., *Guía de caminos para ir y venir por todas las provincias más afamadas de España*, Madrid, 1721, Camino de Toledo para Málaga.

11 RODRIGUEZ CAMPOMANES, P., *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*, Madrid, 1761, Carrera desde Madrid a Málaga.

En un mapa de carreras de postas, anónimo del siglo XVIII, se indica que en 1720 las carreras de postas en Andalucía solamente llegaban a Córdoba, Écija, Carmona, Sevilla y Cádiz, pero en otro de 1761, coincidiendo con la información de Rodríguez Campomanes, llegaban a Málaga, pasando por Antequera, lo mismo que a Algeciras pasando por Osuna y Ronda. Recordemos que hasta 1716 las postas no fueron administradas directamente por la Corona, estando hasta esa fecha en manos privadas, administradas principalmente por la familia Tassis. En Abril de 1720 se publica el *Reglamento General de Correos y Postas*, reproducido en el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas* de Tomás Fernández Mesa, año 1775, libro que trata extensamente el origen, la situación y características de los caminos y posadas, estudiando también detalladamente el funcionamiento y uso de las postas¹².

Anteriormente desde 1580 en Castilla y 1587 en Andalucía se había generalizado, aunque con gestión privada, el servicio de correos, que en un principio servía sólo al Rey y a altos funcionarios reales, al crearse las estafetas y los correos ordinarios y periódicos entre las principales ciudades. Espinalt García explica en su libro de 1804, la diferencia entre postas montadas, Rodríguez Campomanes las llama postas arregladas, servicio de postas permanentemente organizado, utilizadas mediante pago también por los viajeros, y las postas no montadas o de travesías que son las que las justicias oportunamente tenían que organizar, con la obligación de aprontar caballos pagando a sus dueños los derechos establecidos¹³. En cada posta era necesario al menos dos caballos, uno para el relevo y otro para acompañar y traerse el caballo que hacía dicho relevo, estableciéndose a partir de

12 FERNÁNDEZ DE MESA Y MORENO T., *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, Valencia, 1765.

13 ESPINALT Y GARCÍA B., *Guía General de Postas y Travesías de España para este presente año de 1804*, Madrid, 1804, pag. 9.

1720 las postas sobre ruedas, diligencias que podían recorrer hasta 30 leguas diarias, que irán lenta y progresivamente sustituyendo, hasta que sean reemplazadas por el ferrocarril, los viajes en cabañerías y en litera, de larga existencia en uso.

Joseph Matías Escribano en su *Itinerario Español o Guía de Caminos para ir de unas ciudades a otras*, editado en 1758, con correcciones en 1760 y 1775, describe los caminos de ruedas y de herraduras de España, indicando para Málaga desde Antequera un camino de ruedas por el valle del Guadalhorce, como después veremos, y el ya conocido camino de herradura de la Escaleruela. Este camino viene de Madrid, atraviesa el río Genil en barca, y pasa por Ventorrillo, Finariales, venta de Cisneros, río Guadalhorce y Antequera. Después, por el paso de la Escaleruela, llega a las ventas del Coche, a tres leguas de la citada ciudad, a la venta de Jara, a una legua de distancia, a Almojía a otra legua y a Málaga a dos leguas de la anterior, contabilizando desde Antequera a Málaga siete leguas. También describe en esta provincia los caminos de Madrid a Ronda y los de Sevilla y Granada a Málaga, tanto los de ruedas como los de herraduras¹⁴.

Viajeros del siglo XVIII que recorrieron este camino nos dejaron sus impresiones. Esteban de Siluhette, en su *Viaje a España*, entre 1729 y 1730, describe el camino de Antequera a Málaga, haciendo alusión a la Escaleruela, como “en zigzag, rudo, pedregoso y peligroso”, pero el resto del terreno “está muy bien cultivado de viñedos”¹⁵. Juan I. Peyron en su *Nuevo Viaje en España*, 1772-73, desde Antequera a Málaga hace “cuatro leguas a lomo de mulo, porque no hay allí camino para los coches”, es decir el trayecto hasta la venta de

14 MATÍAS ESCRIBANO J., *Itinerario Español o Guía de caminos*, Barcelona, 1823.

15 GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Tomo III, pag. 242.



5.- El paso de Boca del Asno en la actualidad

Jara, que es el más accidentado por su orografía, pero después “el camino se hace menos rudo, menos montuoso y la campiña está más cultivada”¹⁶. Antonio Ponz en su *Viaje de España*, en 1791, nos dice que el camino de Antequera a Málaga, por la Escaleruela, es como “sendero abierto en un elevado peñasco”, mencionando después los campos de viñedos y la venta de Cantarreján, a la vez que menciona otro “bello camino recientemente hecho”, en referencia al camino, en uso desde 1788, que pasa por el puerto de la Boca del Asno¹⁷.

En el siglo XIX, Bernardo Espinalt y García en su *Guía general de postas y Travesías para este presente año de 1804*, autor ya mencionado al explicar los diferentes tipos de postas y caminos, describe

16 GARCÍA MERCADAL, *op. cit.*, pag 794.

17 PONZ ANTONIO, *Viaje de España*, 1791, Carta IV, pp. 1626-27.

solamente los caminos de postas y relata respecto a Málaga que las postas vienen de Madrid por Andújar y Baena, Lucena, Benamejí, Antequera, Málaga, Marbella, indicando sólo en la provincia este camino y otro de Madrid a Ceuta, por Ronda y Gaucín, pero al afirmar que entre Antequera y Málaga hay 8 leguas de distancia podemos deducir, pero sin certeza, que está utilizando el habitual camino de postas que pasa por la Escaleruela, pues por el camino del valle del Guadalhorce hay 11 leguas desde Antequera a Málaga y por el camino del puerto de Boca del Asno hay 10 leguas, aunque en las leguas de distancia no siempre coinciden los autores.

El Itinerario descriptivo de las Provincias de España de Alexandre Laborde, publicado originalmente en 1809 y traducido del francés por Mariano Cabrerizo, en su edición corregida y aumentada de 1816, al describir los itinerarios de la actual provincia de Málaga, menciona el camino de Ronda a Málaga, el camino de Málaga a Gibraltar vadeando o pasando en barca el río Guadalhorce, al no estar concluido el Puente del Rey sobre dicho río, el camino de Sevilla a Granada pasando por el pueblo de Alameda y el camino de Málaga a Antequera, que es el que principalmente nos atañe, pero al describirlo confunde el camino que pasa por Boca del Asno con el que pasa por la Escaleruela, a la que llama Esacaberuzala, que es la cima de una cordillera; sin duda se refiere al Torcal, donde peñascos de varias figuras forman edificios, torres, calles, plazas, espectáculo casi único, empleando también frases alusivas al otro camino. Posiblemente ésta es la descripción confusa de un pasajero que viajando por el camino de Boca del Asno visitó el Torcal y la Escaleruela. Respecto a las postas nos describe las de Madrid a Gibraltar o Algeciras y las de Madrid a Málaga. Éstas, entre otros lugares, pasan Lucena, Antequera, venta de Cantarraján y Málaga, siguiendo el camino habitual de las postas¹⁸.

18 LABORDE ALEXANDRE, *Itinerario descriptivo de las provincias de España*, Valencia, 1826.

Santiago López en su *Nueva Guía de caminos*, año 1809, además de describir el camino de Madrid a Málaga pasando por el puerto de Boca del Asno, el camino de Córdoba a Málaga pasando por Antequera y Cártama y el de Sevilla a Málaga pasando también por Cártama, todos considerados caminos de ruedas, describe el camino de herradura de Madrid a Málaga, que en esa fecha sigue siendo muy frecuentado, mencionando, desde Antequera a Málaga, la distancia de siete leguas y las tradicionales ventas, pasada la Escaleruela, de Coche, Xara y Almojía¹⁹.

Francisco Javier de Cabanes en su libro *Guía General de correos, postas y caminos del Reino de España*, publicado en 1830, es el primer autor que menciona el camino general o de primer orden desde Madrid a Málaga, pasando por La Carolina, Jaén, Granada, Loja y Colmenar, indicando los trozos de este camino que aún no están terminados, como el de Granada a Loja, y también menciona que como transversal o de segundo orden solamente llega a Málaga un camino que arranca en Écija y pasa por La Roda, Mollina, Antequera, venta de Gálvez y venta de Linares, utilizando el paso de Boca del Asno. Señala que para las postas hay carreteras generales y carreteras de segunda clase, llegando a Málaga una de segunda clase. Ésta viene desde Andújar, pasando por Porcuna, Baena, Benamejé y Antequera, y utiliza desde aquí hasta Málaga el nuevo camino que pasa por el puerto de la Boca del Asno, que en adelante va a sustituir al viejo camino de postas de la Escaleruela²⁰.

Francisco de P. Mellado en su *Guía del viajero en España*, tercera edición corregida y actualizada, año 1846, nos detalla el camino de Madrid a Málaga pasando por Granada, Santa Fe, Láchar, Loja, venta de los Alazores, Alfarnate, venta de los Hornajos, Colmenar y venta

19 LÓPEZ SANTIAGO, *Nueva Guía de caminos*, Madrid, 1809.

20 DE CABANES F. J., *Guía General de Correos, postas y Caminos del Reino de España*, Madrid, 1830.

de la Herradura, y recalca que aunque llegan diligencias y galeras hasta Granada es un camino muy malo pero que está subastado hacer uno nuevo, advirtiendo que desde Madrid se puede también venir a Málaga por Córdoba pero por un camino más largo. Mellado describe todos los caminos que llegan a Málaga, pero no menciona el muy antiguo camino de la Escaleruela, sustituido por el reciente camino que pasa por el puerto de la Boca del Asno²¹. Anteriormente el viajero inglés Henry Swinburne, en sus *Viajes a través de España*, en carta fechada en Antequera en enero de 1776, nos describe el camino entre esta ciudad y Málaga, pasando por la Escaleruela, como “montaña rocosa, de corte casi perpendicular, a la que ascendimos por una serpenteante vereda no exenta de peligro”. El viaje lo hace a caballo, indicando que bajada la cima de esta montaña se llega a terrenos dedicados al cultivo de viñas y más tarde a campos con almendros en flor, coincidiendo el viaje con la floración de este árbol en el mes de enero. Después continúa el camino, entre veredas muy estrechas, hasta llegar a la Vega de Málaga, ciudad a la que describe detalladamente. Evidentemente el camino aquí descrito desciende desde la Sierra de Antequera, atraviesa las tierras llanas del Campo de Cámara y las lomas del municipio de Almogía, hasta llegar a Málaga por el actual Puerto de la Torre²². Recordar también que el camino de la Escaleruela, además de aparecer en los textos anteriormente analizados, se representa en varios mapas como camino de postas, desde 1761, y aparece, entre otros, en el mapa del Marqués de la Romana de 1809, señalando, entre Antequera y Almogía, la venta de Cantarraján.

Añadamos que este camino de la Escaleruela disminuye su importancia en textos y mapas, desde finales del siglo XVIII, por

21 MELLADO FRANCISCO, de P., *Guía del Viajero en España*, Tercera Edición, Madrid, 1846.

22 CANALES, A., “La Málaga de Henry Swinburne”, *Jábega* nº 6, Málaga, 1974.



6.-Los campos de almendros en flor, en el mes de Enero, causaron admiración al viajero Henry Swinburne que llegó a Málaga, en 1776, por el paso de la Escaleruela

la apertura del camino del paso de la Boca del Asno, que más adelante se llamará carretera de segundo orden de Cuesta del Espino a Málaga, y después por la construcción, desde el Puente de Hierro, de la variación de la anterior carretera, ramal Almogía - Villanueva de la Concepción, en circulación desde 1929, pero seguirá, hasta la década de los sesenta del siglo XX, manteniendo un intenso tráfico como camino de herradura que llega a Málaga, desde pueblos y aldeas al sur del Torcal, recobrando desde la citada década un nuevo tráfico, ahora rodado, al convertirse desde Campanillas y Puerto de la Torre hasta Almogía en un camino vecinal asfaltado, que continúa desde aquí hasta las proximidades de Villanueva de la Concepción por la actual carretera MA-3403. Finalmente hacer constar que este

camino coincide con la vía pecuaria Antequera-Almogía-Málaga, recientemente deslindada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

El camino del Valle del Guadalhorce-Valle de Abdalajís

Este camino, sin duda la vía de comunicación más cómoda entre *Malaca* y el interior de la provincia, usado por los fenicios en sus intercambios comerciales con las poblaciones íberas, constituyó en época romana un enlace viario entre la calzada romana del litoral andaluz y la *Via Augusta* del interior de Andalucía, mediante las conexiones de esta vía con *Anticaria*. La existencia de la vía romana que partía de *Malaca* y llegaba hasta *Anticaria*, pasando por las ciudades romanas, antes poblaciones íberas, de *Cartima*, *Illuro* y *Nescania* está documentada por el hallazgo de varios miliarios, pero no por fuentes escritas.

Las principales fuentes escritas para el conocimiento de las vías romanas de la *Baetica*, además de la información dejada por Estrabón, Mela, Plinio y Ptolomeo, son el *Itinerario* de Antonino, el *Anonymi Ravennatis*, los vasos de Vicarello y la *Tabula Peutingeriana*, perdida en esta última la parte del pergamino correspondiente a *Hispania* pero reconstruida por Konrad Miller. Las citadas fuentes, sobre todo el *Itinerario* de Antonino, nos indican que la *Via Augusta*, procedente del litoral mediterráneo, al llegar a *Cartago Nova*, se adentraba en el interior de Andalucía para ir a *Gadis*, después de pasar por *Corduba*, *Astigi* e *Hispalis*, comunicando las cuatro ciudades conventuales de la *Baetica*.

Desde *Cartago Nova* salía otra calzada, por el litoral de Andalucía, que también llegaba a *Gadis*, pasando, entre otras ciudades, por *Caviclum*, *Menova*, *Malaca*, *Suel*, *Cilniana*, *Barbariana*, en la actual provincia de Málaga. En el camino de *Gadis* a *Corduba*, según el men-

cionado *Itinerario* de Antonino, desde *Hispalis* partía un ramal viario que, pasando por *Basilippo*, *Ostippo* y *Barba*, llegaba hasta *Anticaria*, siguiendo después por *Ipagro* y *Ulia* hasta conseguir de nuevo la *Via Augusta* en *Corduba*²³. Esta conexión de la *Via Augusta* con *Anticaria*, desde *Hispalis* y *Corduba*, también podría hacerse por *Astigi*, aunque no se explicita en los mencionados documentos²⁴. Por tanto *Anticaria*, prueba de su importancia económica, quedaba muy bien comunicada con las otras ciudades de la *Baetica* y con las otras provincias del Imperio. Además, *Anticaria*, aprovechando el valle del río Guadalhorce, se comunicaba igualmente con *Malaca*, puerto muy importante del Mediterráneo al que llegaban los productos procedentes del interior de Andalucía, a través de la calzada, también mencionada en dicho *Itinerario*, *Castulo–Malaca*, otro enlace, esencial para la economía de la época, entre la *Via Augusta* y la calzada romana del litoral andaluz.

Pero esta vía de comunicación por el Valle del Guadalhorce, único camino de ruedas, durante mucho tiempo, entre Málaga y Antequera, no estuvo exenta de dificultades, ni en la época romana ni en épocas posteriores, por frecuentes inundaciones y desbordamientos del río y de arroyos, que inutilizaban temporalmente el camino, dejando incomunicadas las poblaciones de esta comarca, emplazadas casi todas en la orilla derecha del río Guadalhorce, haciendo difícil y peligroso el cruce entre la margen izquierda y derecha de dicho río, cruce que se ha venido haciendo, al menos durante los últimos siglos, principalmente por cuatro lugares determinados. Había un cruce en las proximidades de Churriana, donde en el primer tercio del siglo XVIII por primera vez se inició la construcción de un puente, el puente del Rey, que además de puente pretendía ser acueducto para traer agua a Málaga, quedando interrumpidas las obras años después de haberse empezado.

23 ANTONINO, *Itinerario de*, Caminos 5, 6 y 7.

24 RAVENNATIS ANONYMI COSMOGRAPHIA, IV, 44 y 45.



7.- Lugar del río Guadalhorce donde se inició la construcción del acueducto y puente del Rey



8.- Supervivencias del acueducto del Rey, cerca del río Guadalhorce, mencionado por varios viajeros

Respecto a los otros cruces, uno estaba localizado en las proximidades de Cártama, para llegar a éste y a otros pueblos del entorno, otro en las cercanías de la actual Pizarra, para acceder al camino de Casarabonela-Ronda, y el último a la altura de Álora, de donde partía el camino a Osuna-Sevilla. En este lugar el camino que va hasta Antequera deja el valle del río Guadalhorce, sigue el valle del río de las Piedras y otros cursos fluviales menores, actualmente carretera A-343, pasa por la localidad de Valle de Abdalajís, continúa a los pies de la sierra del mismo nombre, aprovechando siempre los terrenos llanos como el llano de la Venta, entre esta sierra y la sierra de Chimenea, con el Peñón de Vallejo, conocido también por Orejas de la Mula, en su extremo occidental, después deja a su izquierda el cerro del Espartal y se une posteriormente con la carretera que en la actualidad viene del puerto de la Boca del Asno, llegando unidas ambas carreteras hasta Antequera. Éste es el paso con una orografía menos complicada, en el arco montañoso al sur de Antequera, y ha sido camino de ruedas, desde tiempos remotos, según muestran las pruebas arqueológicas y describen los itinerarios de viajes y los viajeros que por él transitaron, recordando que la conquista cristiana de Málaga y su entorno se realizó por este camino. Muchos mapas, sobre todo desde finales del siglo XVIII, representan este camino del Guadalhorce, indistintamente por la margen izquierda o derecha del río, como los de Tomás López de 1795, Marqués de la Romana de 1809, Santiago López de 1812, Dufour de 1841, mapa francés de 1841, Mellado de 1864, Martín Ferreiro de 1864, *Itinerario Militar* de 1865, sin extendernos a mapas de carreteras del siglo XX, cuando ya se inicia la circulación a motor. Igualmente los repertorios de caminos, desde el siglo XVI, citan no sólo este camino de Antequera a Málaga sino también otros caminos que utilizan el tramo final del valle del Guadalhorce, como es el camino Sevilla-Osuna-Álora-Málaga y el camino de Ronda a Málaga por Coín, Cártama o Casarabonela.



9.- Camino del valle de Abdalajís – Llano de la Venta con el Peñón de Vallejo al fondo, conocido éste también por Orejas de la Mula

Juan Villuga, en su *Repertorio de caminos* de 1546, describe el camino habitual de Sevilla a Málaga, pasando por Osuna y valle del Guadalhorce, indicando las ventas existentes entre ambas ciudades, figurando en la actual provincia de Málaga, la venta de las Yeguas, Salinas, Peñayas, venta del Río, Álora y Cártama, coincidiendo plenamente la descripción que hace de este mismo camino en 1576 Alonso de Meneses²⁵. En Pedro Pontón, *Guía de caminos para ir y venir por todas las provincias más afamadas de España*, edición de 1721, también aparece este camino de Sevilla a Málaga, con sus ventas y distancias en leguas, sin poner muchas veces sus nombres, reseñando desde Osuna la venta del Río Blanco, venta de las Yeguas, venta de las Salinas, venta de las Peñayas, la venta del Río, Lora, refiriéndose

25 VILLUGA, J., *op. cit.*, *Camino de Sevilla a Málaga*.

a Álora, la venta, la venta, la venta de Cártama, la venta y Málaga²⁶. Igualmente Matías Escribano, en su *Itinerario Español o Guía de Caminos*, publicado en 1758 con sucesivas ediciones revisadas, describe el camino de Sevilla a Málaga por el valle del Guadalhorce, con ventas y distancias, aunque suprime, respecto a Pontón, algunas ventas a las que este autor no ponía nombre y no siempre coincide con él en las distancias, presentándolo como camino de ruedas e indicando los lugares de Ézija, La Roda, Antequera, venta Tendilla, venta de Cártama y Málaga, señalando que hay cinco leguas de Antequera a venta Tendilla, dos leguas desde venta Tendilla a Cártama y cuatro leguas desde Cártama a Málaga, en total once leguas, mientras que por el camino de herradura, desde Antequera a Málaga, que pasa por el puerto de la Escaleruela hay solamente siete leguas, razón por la que éste ha sido el camino más frecuentado²⁷.

También han utilizado el valle del Guadalhorce los caminos comarcales que van de Málaga a Coín, a Ronda y a otros lugares del interior de la actual provincia o de la costa occidental, partiendo de Cártama, Casarabonela o Churriana, según consta en los textos de Matías Escribano, Laborde, Santiago López, Cabanes y más detalladamente en Mellado, siendo este autor el que también describe el camino de Madrid a Málaga, pasando por Jaén, Granada, puerto de los Alazores y Colmenar²⁸. Especial atención ha recibido por parte de algunos viajeros el camino de Ronda a Málaga, tanto por la fama de sus bandoleros como por lo agreste del terreno. Así, André F. Miot, consejero del rey José Bonaparte, acompañándolo desde Ronda a Málaga, describe este viaje, por caminos abominables, mencionando Casarabonela con calles escarpadas y muchos

26 PONTÓN, P., *op. cit.*, *Camino de Sevilla para Málaga*.

27 MATÍAS ESCRIBANO, J., *op. cit.*, *Camino de Madrid para Málaga y camino de Sevilla para Málaga*.

28 MELLADO FRANCISCO, de P., *op. cit.*, Caminos 102, 103 y 106.

molinos, siguiendo después por terrenos cultivados, hasta llegar al fértil valle del río Guadajoz (Guadalhorce), río que tienen que vadear a cuatro leguas antes de llegar a Málaga. A continuación, Miot relata que al día siguiente (cuatro de marzo de 1810), entran en Málaga, ya ocupada por Sebastián desde el día 5 de Febrero del mismo año, donde José Bonaparte y las tropas francesas quedaron sorprendidos por el extraordinario recibimiento de sus habitantes, con calles tapizadas de flores, colgaduras en balcones, trajes típicos, bailes y toros. El día 13 de Marzo el rey y su acompañamiento salen de Málaga hacia Antequera, siguiendo de nuevo el camino del valle del Guadalhorce, primeramente llano y después, remontando montañas y franqueando torrentes, entre olivos, almendros, viñas y una olorosa vegetación natural, llegan a la ciudad de Antequera, situada en una extensa y cultivada llanura, donde permanecen dos días, antes de continuar hacia Loja²⁹. El camino de Ronda a Málaga es nuevamente descrito, resaltando la aspereza y dificultades del terreno en contraste con la fertilidad del valle del Guadalhorce, por Richard Twiss y por Richard Ford, y sobre todo por el Marqués de Custine que en 1831, en el recorrido de Ronda a Málaga, resalta las pésimas condiciones del terreno, “algunas pendientes de roca, de una legua de marcha, cortadas casi a pico por la naturaleza. El hombre no ha hecho allí sino trazar estrechos senderos”, a la vez que elogia la inteligencia y fortaleza de los caballos andaluces, capaces de franquear estos parajes³⁰.

Finalmente el camino del Valle de Abdalajís lo describe el ya mencionado Richard Twiss, que el día 4 de junio de 1773 llega a Antequera, procedente de Écija, a caballo por haberse roto su calesa, y retomando

29 MAJADA NEILA, J., *Viajeros Románticos en Málaga*, Salamanca, 1986, pp. 31-34.

30 CANO, J. L., “Málaga vista por el Marqués de Custine en 1831”, *Jábega* n° 54, Málaga, 1986.

dicha calesa hacia Málaga al día siguiente, hace un recorrido, entre cultivos, romero y tomillo, cruza un pequeño río al menos doce veces, pasa cerca de Arola (*sic*) y de un castillo moro y “por la tarde fuimos por un acueducto, que había tenido antiguamente cincuenta y cinco arcos bajos, pero los once últimos están rotos”, acueducto que también es mencionado por el viajero Richard Ford, en esa misma época. A continuación R. Twiss describe detalladamente unas aves, propias de esta región, llamadas avelucos (*sic*), y posteriormente llega a Málaga, relatando algunos aspectos de esta ciudad³¹.

El camino de Málaga-Antequera por el Paso de Boca del Asno

En el último tercio del siglo XVIII, cuando Málaga crecía y se enriquecía por una serie de factores agrícolas, industriales y comerciales, acaparando su puerto una actividad desacostumbrada en el intercambio de productos, actividad que quedaría reforzada desde 1778 por la liberalización del comercio con América, existían unas comunicaciones terrestres entre la capital y las comarcas interiores verdaderamente desastrosas, pues no había ningún camino permanentemente apto para la circulación rodada, ya que los dos caminos que unían Málaga con Antequera ambos ofrecían múltiples dificultades. Uno era el camino de la Escaleruela que, según Diego de Córdoba y Domingo Belestá, tenía siete leguas desde Antequera a Málaga pero sólo dos eran de un piso regular, “con pasos bastante arriesgados, distinguiéndose de malo entre los demás en sumo grado el de la Escaleruela, al que se agregaba el de Fuenteblanquilla, que en tiempos de invierno por un gran trecho se llenaba de agua” y “el arroyo de Campanillas con sus avenidas, que por lo repentinas,

31 CANALES, A., “Richard Twiss, un viajero contemporáneo de Carter”, *Jábega* n° 48, Málaga, 1984.



10.- Puente de León en el camino del puerto de Boca del Asno



11.- Puentelarga, sobre uno de los arroyos del río Campanillas



12.- Puente de Horcajo en las cercanías de la actual Villanueva de la Concepción

han causado bastantes desgracias y algunas a los Correos”. Según los mismos autores “el otro camino que venía desde Antequera, por las ventas de Tendilla y Cártama, nadie se atrevía a pasar por él con coche o calesa, aun en tiempo de verano, y menos en el invierno en que las lluvias lo ponen intransitable”, de manera que “tenía que valerse de bueyes de las haciendas inmediatas para sacar los carruajes del mal paso”³².

Estas razones y otras muchas constituyeron los argumentos que marcaron la necesidad urgente de construir un camino, transitable durante todo el año, para reducir gastos y tiempo, en el transporte de mercancías, entre Málaga y el interior de Andalucía y de toda Es-

32 DE CÓRDOBA, D. y BELLESTA, D., *Relación de las obras que se han executado en los caminos que desde la Ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*, Madrid, 1789, pp. 10 y 11.

paña, realizándose los primeros presupuestos en 1778 e iniciándose las obras en 1780, dirigidas por el francés Lemaury, por encargo de Floridablanca. El camino sale de Málaga por la actual calle de Mármoles, pasa por el Puerto de la Torre y Junta de los Caminos, hasta el curso del río Campanillas, al que sigue por la base montañosa de su margen izquierda, acercándose o retirándose de este río según lo aconseje la orografía. Recorre el partido rural de los Verdiales, atraviesa el término municipal de Almogía, quedando a escasa distancia de este pueblo en el lugar llamado molino o venta de las Palomas, y sólo abandona el curso del mencionado río, en las proximidades del Torcal de Antequera, donde hoy está Villanueva de la Concepción, que en aquella época aún no existía, para llegar al puerto de la Boca del Asno y dirigirse hacia Antequera.

Aunque pretende evitar el río Campanillas, en sus lugares anchos, para no afrontar la construcción de grandes puentes, éstos fueron inevitables, por la existencia de numerosos arroyos torrenciales, distinguiéndose los puentes de León, Puente larga y Horcajo, entre otros menores y muchas laboriosas alcantarillas, puentes y alcantarillas que por su valor técnico e histórico merecen ser reconocidos como bienes culturales de nuestra provincia. Este camino, dirigido primeramente por el citado Lemaury y a los 17 meses de su inicio continuado por los ingenieros Diego de Córdoba y Domingo Belestá, quedó totalmente concluido en el año 1789. Fue el primer camino pavimentado y con viaductos que, juntamente con el ya casi desaparecido antiguo camino de Vélez, tuvo Málaga en los tiempos modernos. Camino y puentes construidos para vehículos de tracción animal, pero que después de más de dos siglos siguen utilizándose por vehículos a motor. Fue la primera carretera moderna de la provincia, llamada por los vecinos del entorno carretera vieja, que coadyuvó en gran medida a la prosperidad económica que se inició en el siglo XVIII y que hizo de Málaga la segunda ciudad industrial de España, apareciendo como el mejor y más frecuentado de los

caminos que llegaban a Málaga, tanto en los mapas, en el de Tomás López de 1795 y en otros del siglo XIX, como en el testimonio de los viajeros que en su época lo recorrieron.

Recordemos que Antonio Ponz en 1791 lo menciona como “bello camino recientemente hecho”, comparándolo con el paso de la Escaleruela, al que llama “sendero abierto en un elevado peñasco”. El francés Barón de Bourgoing, en *Un paseo por España*, nos visitó en 1777 y durante la Revolución lo describe desde Antequera, “ciudad de agradable emplazamiento y de allí a Málaga vamos por una bien construida carretera que serpentea durante siete leguas entre cerros cubiertos de viñas”³³. Alexandre Laborde en su *Itinerario descriptivo de las Provincias de España, año 1809*, edición de 1816, traducida del francés al español, describe desde Málaga hasta Antequera un camino muy hermoso de ocho leguas, construido nuevamente con la mayor magnificencia, en el que no se encuentra población alguna, mencionando también el paisaje del Torcal y la población de Antequera con más de 20.000 personas³⁴. Santiago López en *Nueva Guía de Caminos*, también de 1809, además de describir el viejo camino de herradura desde Madrid a Málaga, pasando en su último trayecto, como camino de postas, por Antequera y Almujía, describe este camino de rueda, igualmente desde Madrid a Málaga, que siguiendo el camino de Cádiz pasa por Écija, luego por venta de Pozo Ancho, puente del río Genil, La Roda y puente del río Guadalhorce, llega hasta Antequera y desde aquí a Málaga, pasando por el nuevo camino del puerto llamado Boca del Asno, venta de Gálvez, venta de Linares y venta de Mata Gatos, lugares cuyos nombres permanecen en la actualidad³⁵.

Varias décadas más tarde, Francisco Javier de Cabanes, en su *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España, año*

33 GARCÍA MERCADAL, *op. cit.*, Tomo III, pag. 1047.

34 LABORDE ALEXANDRE, *op. cit.*, pag. 433.

35 LÓPEZ SANTIAGO, *op. cit.*

1830, describe como camino general o de primer orden de Madrid a Málaga el que, ya en Andalucía, pasa por La Carolina, Jaén, Granada y Loja, indicando que este camino fue construido por Carlos III desde Madrid a Guarromán, desde aquí hasta Jaén está por hacer, sí está terminado desde Jaén a Granada, también está por hacer desde Granada a Loja, habiéndose recientemente construido desde Loja a Málaga, existiendo en todo el trayecto numerosas posadas.

Como camino transversal o de segundo orden, también según Cabanes, sólo llega a Málaga el camino que partiendo de Écija pasa por La Roda, Mollina, Antequera, puerto de Boca del Asno y posadas de Gálvez y Linares, resaltando la necesidad de mejorarlo en la Cuesta del Palmar y afirmando que existen 20 leguas y media de distancia entre Écija y Málaga. En cuanto a las postas, Cabanes señala que éstas llegan a Málaga por la carretera de segunda clase de postas que viene desde Andujar, pasando por Porcuna, Baena, Benamejí y Antequera, indicándose por primera vez en un repertorio de caminos que desde Antequera a Málaga las postas llegan por el puerto de Boca del Asno y venta de Gálvez y no por el antiguo camino de la Escaleruela³⁶.

Ya casi a mediados del siglo XIX, Francisco de Paula Mellado en *Guía del viajero en España*, edición actualizada de 1846, además de describir otros muchos caminos, insiste en la descripción del camino de Madrid a Málaga por Jaén y Granada, anteriormente mencionado por Cabanes, que en adelante será el primer camino general de Málaga, y que en su último tramo, desde Granada a Málaga, pasa por Santa Fe, Láchar, Loja, Venta de los Alazores, Alfarnate, Venta de los Hornajos, Colmenar y Venta de la Herradura. Pero para este autor sigue teniendo suma importancia, aunque ya compartida con el anterior camino, la antigua vía de comunicación del puerto de Boca del Asno, a la que describe detalladamente enumerando sus ventas

36 DE CABANES, F. J., *op. cit.*, Cap. IV y V.

y poniendo la distancia entre ellas. Desde Málaga está la Venta de San Cayetano a una legua, Venta de Matagatos a una legua, Venta de Linares a una legua, Venta de Gálvez a dos leguas, Puente del Horcajo a dos leguas y media, Cuesta del Palmar, Venta del Rosario a una legua, Boca del Asno y Antequera a dos leguas y media³⁷.

Richard Ford, 1756-1858, se instaló en Sevilla en 1831 y desde allí recorrió a caballo durante tres años las regiones de España, legándonos una auténtica guía de viajes, utilizada por sucesivos viajeros extranjeros, donde quedan descritos los caminos de la actual provincia malagueña, en aquella época, dándonos información sobre la carretera que va desde Antequera a Málaga, pasando por el puerto de la Boca del Asno, con nueve leguas de monótono recorrido, donde se encuentran las ventas de Gálvez, Linares y Matagatos³⁸.

Referente a los caminos utilizados en las escasas visitas reales a Málaga, prescindiendo de la venida de los Reyes Católicos durante la conquista de esta ciudad y de la llegada a Málaga de José Bonaparte, proclamado Rey de España por Napoleón, relatada anteriormente por su consejero Miot, vamos a describir someramente el viaje de Isabel II a Málaga en 1862, pues utilizó este camino del puerto de la Boca del Asno, no sin antes mencionar muy brevemente la visita que Felipe IV realizó a esta ciudad en 1624. La escasa información que poseemos sobre el viaje a tierras andaluzas y concretamente a Málaga del Rey Felipe IV, procedentes de Francisco de Quevedo y de las *Conversaciones Históricas Malagueñas*, nos indican que dicho Rey, después de su estancia en Sevilla y de dispendiosos festejos en el bosque de Doñana, llega a Málaga, procedente de Cádiz, el último día del mes de Marzo de 1624, marchó posteriormente hacia Antequera y llegó a Granada el día 3 de Abril.

37 MELLADO FRANCISCO, de P., *op. cit.*, Num. 105, Num. 102 y Num. 97.

38 MAJADA NEILA, J., *Viajeros Románticos en Málaga*, Salamanca, 1986, pag. 67.

Sabemos que la visita a Málaga sucedió en la noche del 30 de marzo, habiéndose construido antes un puente de madera sobre el río, también sabemos que los regidores salieron a recibirlo a un cuarto de legua de los muros de la ciudad, acompañándole a la Alcazaba donde se alojó, y que esta visita se conmemoró con dos cruces de piedra, una cerca del río y otra en el castillo de Fuengirola, durando la visita dos días y tres noches y continuando la marcha, después de visitar el puerto, la catedral y la iglesia de la Victoria, hasta Antequera y Granada, pero no se nos informa sobre los caminos que utilizó³⁹.

Sí poseemos más información sobre el viaje de la reina Isabel II a Málaga en 1862 y algo sobre los caminos recorridos; Isabel II antes de llegar a Málaga ya había visitado Córdoba, Sevilla, Cádiz, Jaén y Granada, entrando en la provincia de Málaga el día 15 de octubre de 1862, donde esperaba un arco de triunfo, en las proximidades de Archidona, y una escolta de mil jinetes para acompañar a Reyes y Príncipes, que en sillas de postas se trasladaron hasta Antequera. Allí descansó y visitó hasta continuar la marcha y llegar a Málaga, con bandera anunciando su visita en la torre del Atabal y un cuarto de hora de descanso en la Hacienda de Teatinos, antes de entrar en el centro urbano, donde durante su estancia fue agasajada con arcos de triunfos y solemnes fiestas, realizando las pertinentes visitas a fábricas y centros benéficos. Estaba ya muy avanzada pero no finalizada la línea del ferrocarril de Málaga a Córdoba, algo vital para la economía malagueña, resultando evidente la relación de la visita de la Reina y la terminación del mencionado ferrocarril, “estaba ya terminada la construcción de cerca de 30 kilómetros de la vía férrea que ha de unir Córdoba con Málaga; y el Consejo de Administración de su Compañía puso empeño en que SS MM estrenasen aquel primer trozo de camino”. La Reina visitó las instalaciones ferroviarias pero

39 GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Conversaciones Históricas Malagueñas*, Volumen IV, Málaga, 1793, pag. 102.

“no pudo por falta de tiempo efectuarse la proyectada expedición”. Terminada su estancia en Málaga, la Reina se embarcó en el vapor “Isabel II” hacia Almería y Cartagena⁴⁰.

Recordando algunas de las ventas, aún conservadas, mencionadas por distintos viajeros que recorrieron este camino, siguiendo el sentido desde el paso de Boca del Asno a Málaga, encontramos actualmente Los Gálvez, que es un pequeño caserío en el lugar donde antes estuvo la venta de Galves pero sin distinguirse a simple vista restos de ella. Continuando hacia Málaga quedan en pie la venta de San Antonio, la venta de las Palomas, ésta en buen estado de conservación, y la venta de Linares, muy conocida por los textos antiguos, pero derribada hace unas décadas, al quedar dentro de los dominios inundables del reciente pantano de Casasola. Más cerca de Málaga se conserva la venta de Matagatos, varias veces citada en los textos de viajeros, presentando actualmente desigual estado de conservación por algunas reformas extrañas al primitivo edificio, al parecer como consecuencia de la división del inmueble entre varios herederos, aunque éste aún conserva mayoritariamente su estilo original. Finalmente, en las cercanías del Puerto de la Torre permanece la venta de San Cayetano, también mencionada en itinerarios y libros de viajes, que recientemente ha sufrido una profunda reforma y ha perdido el aspecto externo que tuvo hasta hace unos años.

Este camino del puerto de Boca del Asno se va a conocer como carretera de segundo orden, Cuesta del Espino a Málaga, al clasificarse las carreteras en tres órdenes, Ley de 1857, y desde 1929 se pone en circulación una desviación de esta carretera, que partiendo del Puente de Hierro pasa por Almogía y se une de nuevo a la carretera antigua en Villanueva de la Concepción. Ésta es la llamada variación de la carretera Cuesta del Espino a Málaga, que desde

40 COS-GAYON, P., *Crónica de Sus Majestades y Altezas Reales a Andalucía y Murcia en Septiembre y Octubre de 1862*, Madrid, 1863, Cap. XI y XII.



13.- Situación actual de la Venta de Matagatos, mencionada en el pasado por varios viajeros



14.- La Venta de San Cayetano, recientemente restaurada, era paso obligado para los viajeros del camino de la Escaleruela y de Boca del Asno

esa fecha absorbe la mayor parte del tráfico de un largo trecho de la antigua carretera.

Respecto a la carretera Madrid-Granada-Loja-Puerto de los Alazores-Colmenar-Málaga, citada por Cabanes y Mellado, que hasta las recientes autovías, ha sido la más importante vía de comunicación desde Málaga con el interior de Andalucía y de España, tuvo sus inicios, primeros proyectos, a fines del siglo XVIII, siguiendo un viejo camino de herradura por la Cuesta de la Reina, posiblemente este viejo camino es el mencionado por Hieronimus Münzer que visitó Málaga inmediatamente después de la conquista cristiana y la abandonó, camino de Osuna, cruzando elevados montes, como el Poratalon o *Portum Loni*, debiendo referirse a Puerto del León, situado en lo alto de la Cuesta de la Reina⁴¹.

Aunque esta vía de comunicación por los Montes se proyectó antes que el camino Málaga-Antequera por el paso de Boca del Asno no se llevó a cabo su realización hasta después de la Guerra de la Independencia, estando concluida en 1830, según Cabanes, el trayecto de Málaga a Loja, pero no desde esta ciudad a Granada, ni otro tramo en la provincia de Jaén. Según Richard Ford, en fecha inmediatamente posterior a la de Cabanes, “hay una diligencia de Málaga a Granada por Loja y otra a Vélez-Málaga”, entendiéndose que el camino de Málaga a Granada está abierto a la circulación rodada por la carretera de Colmenar y Loja, pero esta circulación no es posible aún desde Vélez a Granada por Alhama. En 1841 aparece representado en el mapa de Dufour como camino concluido, pero Mellado en 1846 lo describe, desde Granada a Málaga, como camino muy malo y que está subastado hacer uno nuevo. Coincide con la opinión de Mellado lo relatado por William Edward Baxter, en su viaje realizado entre 1850-51. Este viajero llega a Málaga procedente de Algeciras y, después de describir algunos aspectos de la ciudad, se

41 GARCÍA MERCADAL, *op. cit.*, 1959, Tomo I, pag. 371.

dirige a Granada en una diligencia, que le recuerda tiempos muy pasados, tirada por diez mulas, con intenciones de hacer noche en Loja. En el camino de los Montes encuentra burros de carga con serones, trabajadores que arreglan los caminos con mosquetes por temor a los asaltos y algunas ventas, entre ellas la de Alfarnate, afirmando que el camino hasta Colmenar “es el peor que se puede imaginar”⁴². En mapas posteriores, Martín Ferreiro de 1864 e Itinerario Militar de 1865, figura ya como el mejor camino de la provincia de Málaga.

Finalmente en 1929 se finaliza la carretera de segundo orden Málaga-Casabermeja-Puerto de las Pedrizas, con continuación hasta Antequera, enlazándose también este puerto, aproximadamente a dos kilómetros al norte de Colmenar, con la carretera Madrid-Bailén-Granada-Málaga, quedando conectados, tanto en Málaga como en Antequera, los caminos descritos que atraviesan los pasos del ya mencionado arco montañoso malagueño, convirtiéndose el Puerto de las Pedrizas, cuando posteriormente lleguen las autovías y autopistas, en el principal punto de convergencia de la circulación rodada de la provincia de Málaga y la ciudad de Antequera en cruce obligado de las comunicaciones de Andalucía.

42 MAJADA, J., *500 Libros de Viaje sobre Málaga*, El Tajo y el Tíber: notas de viajes por Portugal, España e Italia en 1850-51, Málaga, 2001, pag. 172.