

El Caminito del Rey

un paseo por la cuenca del Guadalhorce
y una mirada retrospectiva al regeneracionismo español



GNXGJ K I S Q T Z U Y G @

KST hu / l s V t 1 kv & u d x i j g s k & g &
uvux d t ó g j & k & e x y k t z y & y z k & o g h g p i 4
K E L s u h ' H w h y p o v 3 K 5 Q z s ' N h y j h ' , '
K E J h y t 1 u ' P a n s i z &
C x i n d u & a g z k o u i & k & u s k t z u &
K E J y p i p N h y j h 4 O y l j g &
C x i n d u & Y g & k & & y i u | g x &
L t j g i d t & t ó g g

María del Carmen Heredia Campos

EN los años sesenta y setenta, del siglo XX, aún podían recorrer a pie el Caminito del Rey hasta maestros con su fila de alumnos detrás. Tras pasar bajo un cartel de “Prohibido el paso” colocado en un balcón de mampostería, se iniciaba una pasarela, de algo más de un metro de ancho y a una altitud de hasta 100 m., abrazada a la roca vertical del tajo de los Gaitanes o garganta del Chorro, entre El Chorro y Gobantes. Ni que explicar tiene, la mezcla de emoción, pavor y silencio que se adueñaba de los visitantes. Hoy, en pésimo estado, el Caminito del Rey sigue siendo objeto de alto interés tanto para los conocedores de su historia como para los viajeros de tren que se topan, súbitamente, entre los túneles 4 y 5 y en los ojos del túnel 7, con su sorprendente vista.

Esta pasarela, conocida popularmente como *los balconillos del Chorro* o con nombres locales tan curiosos como “las Cambutas”, nació con un trazado modesto y utilitario durante la construcción del Salto del Chorro y se emparejó en su recorrido con la decimonónica línea de ferrocarril Bobadilla-Málaga con la que durante un siglo no ha dejado de darse la mano hasta hoy día en que, con la nueva línea de AVE desviada por Abdalajís, se inicia el primer distanciamiento entre ambas.

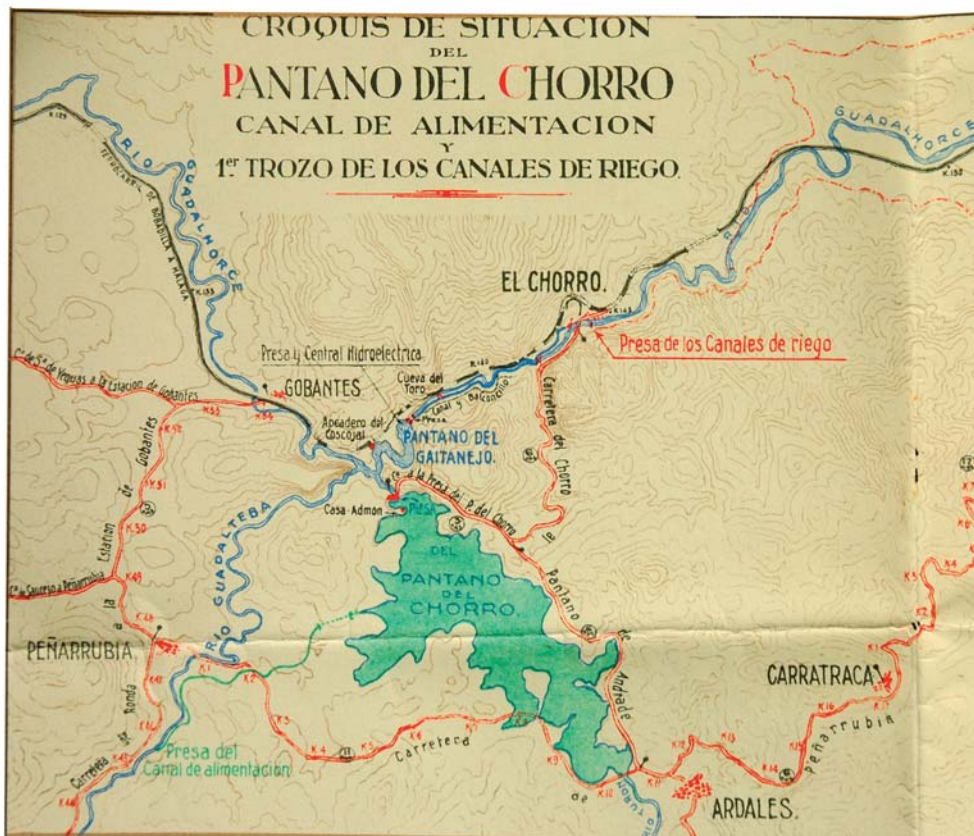


Los Gaitanes: conformación orográfica y paisajística y atractivo

Los Gaitanes es la denominación que recibe el impresionante tajo labrado por el río Guadalhorce –o río del Trigo para los árabes– que se encuentra situado a unos 50 km. al noroeste de la provincia de Málaga. Baja el río, desde el puerto de los Alazores, recogiendo las aguas de otros ríos y arroyos de carácter torrencial y con todo su caudal se topa con una alta formación rocosa caliza, del Jurásico, en las estribaciones de la sierra de Huma, en la que corta sus paredes con formas caprichosas en la entrada norte, *el Gaitanejo*, y a cuchillo en la salida sur, *el Gaitán* separadas ambas por un plácido valle, junto al río, denominado *el Hoyo*. En su recorrido, la acción secular del viento ha horadado numerosas cavidades en las paredes y sinuosas *marmitas de gigante* en el lecho del río originadas por el giro de clastos en remolino en la piedra caliza. Todos estos componentes ofrecen un enclave privilegiado y de difícil acceso, muy apto para la conservación de la fauna y la flora que coexisten en perfecta armonía entre sus paredes ¹.

Este desfiladero tuvo una atracción irresistible para los malagueños emprendedores desde mediados del siglo XIX. La pri-

¹ El lugar Desfiladero de los Gaitanes está declarado "paraje natural", desde 1989, en el Inventario de Espacios Naturales Protegidos por su orografía, flora y fauna, con más de 500 taxones identificados por la Univ. Córdoba.



mera actuación fue la de los concesionarios de la línea férrea Bobadilla-Málaga a los que no se logró convencer del beneficio que reportaría llevar la línea por Antequera en vez de por Bobadilla, ya que su paso por El Chorro obligaría a la construcción de complicados túneles y viaductos en plena montaña. Aún en 1951² se repetía el mismo intento, y el fracaso, y esta vez se proponía como aliciente el uso del terreno explanado como carretera para ir a Sevilla pasando por los túneles a los que, incluso, se les abrirían ventanas para poder contemplar la belleza de aquél paisaje único. Tal vez esta fue la oportunidad perdida para la conservación de los balconillos.

Abastecimiento de agua a la vega del Guadalhorce

A la salida del tajo, en El Chorro, se entra en *la vega*, un vergel que forma parte de la *Hoya de Málaga* rodeada por el norte y poniente por la cordillera Penibética y la serranía de Ronda, respectivamente, y por levante por la Axarquía o Montes de Málaga. Esta protección orográfica unida a los riegos del Guadalhorce favorecía, a principios del siglo XX, el cultivo de cítricos, almendra, olivo y caña de azúcar en términos tan importantes como Álora, Pizarra, Cártama, Alhaurín y Málaga.

Sin embargo, el estiaje del río constituía una eterna fuente de conflictos entre los regantes al depender las 4.000 has de riego de la vega de viejas acequias árabes, lo que se traducían en riegos “para los huertanos de la cabeza con alguna amplitud, los del medio con escasez y los de la cola sólo en años excepcionales”³. Si a esto se añade que muchas de las grandes fincas pertenecían a las fuerzas industriales y comerciales malagueñas y que estas atravesaban importantes crisis económicas, las consecuencias se multiplicaban alcanzando a labradores y jornaleros que, sin trabajo y empobrecidos, abandonaban el campo en pos de empleo en la capital, donde las industrias vitivinícola, textil y siderúrgica, otrora florecientes, ya no podían acoger tanta mano de obra necesitada. Finalmente, emigraban mientras Málaga se despoblaba y empobrecía.

Mientras los regantes de la vega clamaban por una ordenación de los riegos así como por vías de comunicación para vender sus productos a precios competitivos, los hombres de ciencia y los industriales y comerciantes malagueños, por su parte, no se resignaban a la pérdida del esplendor del siglo XIX y emprendían obras tan importantes como la apertura de calles amplias, la construcción del Parque o la reforma del Puerto. Otros intentaban desviar el interés por el campo como fuente de ingresos dirigiendo la atención hacia una nueva actividad para Málaga: el *turismo*.⁴ Una innovación a introducir en la capital era la producción de energía eléctrica de origen hidráulico⁵, hasta entonces de origen térmico producida por The Málaga Electricity Co. Ltd., *la Inglesa*, y la Fiat Lux (Siemens), *la Alemana*, con cuatro máquinas de vapor, lo que no sólo prestaba un suministro escaso sino que mantenía la dependencia de empresas extranjeras, algo combatido con ardor por los ideólogos de la reconstrucción española de entre siglos.

² Artículo de Julián Dorao, en *Revista O. Públicas*, oct.1951 y enero y feb. 1952

³ Son destacables e interesantes los pleitos entre Trinidad Grund y Manuel Gutiérrez, marqués del Duero, por conseguir agua para riego. Archivo M. Fomento, Leg. 112.

⁴ José María de Sancha fue el preconizador y proponía convertir Málaga en Estación de invierno. OLMEDO, M.: “José M^a de Sancha. Un hito en la historia del urbanismo malagueño”. *Péndulo*. Málaga, 2003. págs. 94-105

⁵ Las primeras disposiciones españolas para la producción de energía eléctrica de origen hidráulico son de diciembre 1898 y marzo de 1900, pero en la vega, como por toda la costa malagueña, ya existían bastantes empresas familiares productoras de energía mediante salto hidráulico. En Alora, por ej., la de los Hermanos Sáenz, de 1901. ALARCON DE PORRAS, F.: *Historia de la Electricidad en Málaga*. Málaga, 2000. pp.111-118.

⁶ Al no haber podido localizar el proyecto, este dato es el aportado por el ingeniero Tomás Brioso Raggio, en su libro *El Pantano del Chorro*, Málaga, 1938. En él, sitúa el proyecto entre “finales del s. XIX y principios del XX”.

De las acequias árabes a la política hidráulica de la Restauración

Por su parte, los gobiernos regeneracionistas, para erradicar la pobreza y los conflictos sociales de un país eminentemente agrario, afrontaban el problema del campo fomentando la construcción de pantanos y canales para riego artificial, lo que requería costosas obras cuya financiación estatal o privada dividía a los políticos. Fue el jurista y pensador del siglo XIX, Joaquín Costa, cuyo lema preferido era “Regar es gobernar”, quién puso mayor empeño en predicar a favor de la política de riegos –a cargo del Estado para evitar la inactividad de los particulares– y fue el gobierno de Francisco Silvela y, en concreto, su ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, Rafael Gasset –defensor de la colaboración entre terratenientes y Estado–, quien continuó la lucha desde sus carteras de Agricultura o Fomento y desde *El Imparcial*, clamando por “agua, caminos y escuelas” para el campo español y dando los primeros pasos para el *Plan General de Canales de Riego y Pantanos*, que se aprobó con José Canalejas como ministro en 1902, con varios pantanos en Málaga aunque ninguno en el Guadalhorce.

El Salto del Chorro y el nacimiento del balconcillo de Los Gaitanes

En este ambiente de atención a las obras hidráulicas, Leopoldo Werner Martínez del Campo, insigne ingeniero de caminos malagueño, proyecta el primer aprovechamiento de las aguas del Guadalhorce, para producir energía eléctrica, utilizando un alto desnivel del terreno en el tajo de Los Gaitanes y aunque, en su proyecto ⁶, descartó construir un pantano por temor a que se inundase la línea del ferrocarril Bobadilla-Málaga, sí proponía su construcción, en otra fase, aguas arriba antes del paso por Los Gaitanes. Jorge Loring Heredia logra, en 1902, la concesión y en 1903 se funda la *Sociedad Hidroeléctrica del Chorro* con un capital social de 2 millones de ptas., y Jorge Loring, como principal obligacionista, seguido de Ricardo Heredia, conde de Benahavis, Ricardo Benjumea Burín y Francisco Silvela. Todos ellos emparentados entre sí, con el



Colocación de la primera piedra del pantano del Chorro



Leopoldo Werner

riesgo que esta endogamia económica podía comportar. Benjumea, brillante y emprendedor ingeniero de caminos sevillano recién introducido en la alta burguesía malagueña al casarse con Isabel Heredia Loring, fue elegido director de las obras y Werner ingeniero consultor.

La Hidroeléctrica construyó una presa en la entrada norte del desfiladero, en *el Gaitanejo*, de la que partía un canal que corría por la margen derecha del río, ya al descubierto ya interno, y conducía las aguas hasta cruzar el tajo por un hermoso acueducto de cemento con cimbra de hierro que construyó el famoso ingeniero de caminos Eugenio Rivera, en 1904. Desde allí continuaba el canal por el interior de la roca de la margen izquierda hasta salir al sur del desfiladero, en *el Gaitán*, de donde partía una tubería que lanzaba el agua a presión desde 100 m. de altura y accionaba las turbinas de la central Salto del Chorro, en la ladera de El Chorro. La electricidad producida se enviaba a la central de distribución, *la Secundaria*, en el Arroyo del Cuarto, en Málaga. Chorro comenzó a prestar servicio en 1904 dando electricidad de alta tensión a industrias tan importantes como la Sociedad Constructora del Ferrocarril Málaga-Torre del Mar o la Compañía Belga de Tranvías.

Algo inesperado que aporta la construcción del Salto del Chorro es el inicio del circuito de *los balconillos*, como simple camino de servicio. Desde la presa se abrieron túneles en las paredes del tajo, se tendieron puentecillos, se tallaron escalerillas en la piedra y se colocó un voladizo de gruesos tablones sujeto a la roca. Y todo este entramado se construyó sin más pretensiones que facilitar el desplazamiento de los encargados de mantener los canales, sin acudir a proyecto ni presupuesto. Para construir los tramos más altos, así como el acueducto de Rivera, se contrataron marineros, habituados a las alturas de las velas, que trabajaban colgados desde la cima del desfiladero en una suerte de capachos-columpios; lo mismo que hicieron Benjumea y Rivera para supervisar las obras.

Desastres y crisis conducen al primer embalse de la cuenca

El año 1905 inicia tiempos de crisis para la Hidroeléctrica con la muerte de Loring y Silvela; en 1907 la central se inunda al desbordarse una cañada; en 1908, a punto de reabrirse, se incendia; y ese mismo año muere Ricardo Heredia, el principal avalista. Buena demanda pero suministro tan irregular como el río, más la falta de capital para hacer frente a las reparaciones, llevan a la Sociedad a la petición de préstamos. La familia Loring-Heredia hipoteca su emblemática finca “La Concepción” –que pierde en 1911–, mientras la Sociedad pasa a ser controlada por su principal acreedor, la familia Benjumea ⁷. Para no sucumbir, parecía imponerse el embalse y la regulación de las aguas.

⁷ BROTONS PAZOS, J y G. VILLAR, C.: *El embalse del Chorro, un hito en la política hidráulica en el umbral del s. XX*, Málaga, 1999. Pág. 65.





⁸ *Revista de Obras Públicas*, n° 2019. Madrid, junio, 1914. pág. 201.

⁹ Los túneles desde Bobadilla a El Chorro son 13 numerados desde Bobadilla y sólo han variado los 4 primeros al construir la nueva variante de 1972, que trasladó la línea Bobadilla-Gobantes hacia el este. El apartadero estaba entre el túnel 3 y 4. M° Fomento. Leg.1640-S.

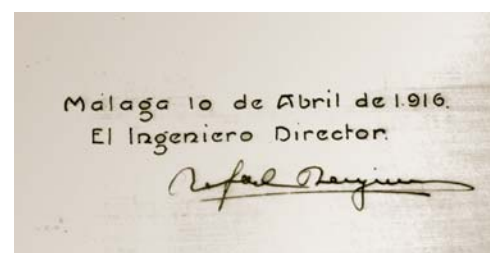
Mientras tanto, con Gasset como ministro de Fomento, en 1907, se aprueba la Ley de Obras Hidráulicas, soporte legal para la cofinanciación entre particulares y Estado de las obras para riegos, y los regantes de la vega se asocian para obtener sus beneficios en el Sindicato Agrícola del Guadalhorce, constituyéndose, así, en futuros propietarios del aprovechamiento hidráulico. La Hidroeléctrica del Chorro donó un proyecto de pantano en el río Turón, redactado por Werner ⁸, al Estado que encargó su ejecución a Manuel Giménez Lombardo, de la División Hidráulica del Sur, que lo modificó al cambiar la localización propuesta, en la *Cueva del Esparto*, por la de la *Cueva de la Golondrina*, aguas más abajo, según aconsejaban los sondeos realizados por Gumersindo Gutiérrez Gándara. El proyecto incluía un apartadero con un “camino de servicio”, en el *Coscojal*⁹, entre Gobantes y El Chorro, que enlazaría el ferrocarril con un tranvía eléctrico con dos ramales, a la presa y a la cantera, para traslado de material y personal. Nada se proyectaba respecto a una posible vía por el desfiladero.

Las obras del *Pantano del Chorro* comenzaron en 1914 y al constituirse la Junta de Obras fue elegido Benjumea, como director técnico, que modificó de nuevo el proyecto. Tras siete años de múltiples problemas técnicos y económicos, se concluía un embalse, de 80 millones de m³ con una presa de 50 m. de altura que costó 12 millones de ptas., para energía, abastecimiento y riego de 16.000 has. y se construyó con los medios y maquinaria más avanzados como tractores, grúas y hormigoneras eléctricos alimentados por la central del Salto del Chorro. En contraste con sistemas tan modernos destacaban tanto la actitud de los campesinos, reacios a conceder que se pudiesen “ordenar” las aguas del río y así lo ponía de manifiesto cuando, al soltar las aguas del pantano para las pruebas, decían que “había llovido por allá arriba”, como un sistema tan ancestral y curioso como el uso de *la caña* para llevar la contabilidad a los numerosos porteadores de arena que trabajaban a destajo con sus propios borriquillos. Consistía, *la caña*, en proporcionar al porteador la mitad de una caña rasgada por el eje conservando la otra mitad en la obra y cada vez que el porteador llegaba con su carga de arena se unían las dos mitades haciéndoles una incisión coincidente que iba indicando la deuda.

Inauguración del pantano del Chorro y carta de naturaleza para el *Caminito del Rey*

Si las obras de El Chorro despertaron enorme interés entre políticos y técnicos, más lo hicieron entre los malagueños que recibían noticias de su marcha tanto por la prensa como por los propios trabajadores al ser muchas las familias que tenían algún obrero o conocido en ellas. Por ende, los poblados nacidos al amparo de las obras, tanto en El Chorro como el creado próximo a la presa –hoy del Conde de Guadalhorce–, alcanzaron los 600 y 400 habitantes, respectivamente, que se desplazaban de un lugar a otro para trabajar, comprar alimentos o llevar sus hijos a la escuela de El Chorro. No es fácil imaginar este trasiego aéreo, pero lo había. El *balconcillo* conquista un puesto propio, se amplía, se afirma con raíles de tren incrustados en la roca en jabalcón y se pavimenta con ladrillos y cemento, se le añaden barandas e, incluso, luces en algunos lugares y se construye un puentecito para cruzar el río, entre los túneles 4 y 5 del ferrocarril, en el lugar llamado *la Cueva del Toro*.

El Pantano del Chorro lo inaugura Alfonso XIII, el 21 de mayo de 1921, entre grandes festejos y caudalosa lluvia, con la colocación de la última piedra y la firma del acta de recepción en la *Sillita del Rey*, bello sillón de piedra que, junto a una mesa del mismo material, fue tallado para ese día a un lado



de la presa. Por tan impresionante obra para su época, el Rey otorga a Benjumea el título de conde de Guadalhorce y se inicia el camino que le llevará al nombramiento como ministro de Fomento durante la dictadura de Primo de Rivera y a ser el hilo conductor de la política de obras públicas durante la monarquía alfoncina.

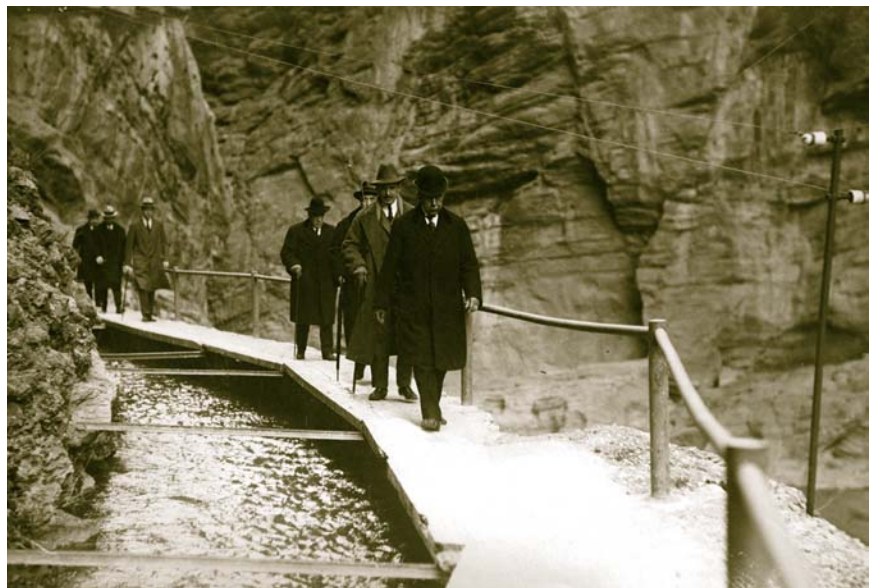
Este día también fue el bautismo oficial de los balconillos que empezaban a ser llamados *El Caminito del Rey*. El Rey, con los asistentes más arriesgados, los recorrió desde El Gaitanejo pasando bajo una guirnalda sujeta a gran altura por cuatro águilas disecadas con un letrero que rezaba “Al Rey” y en el camino, pidió a los fotógrafos que le fotografiasen. Atravesó el desfiladero por el puentecito de la *Cueva del Toro* –también llamado *Puente del Rey*– para alcanzar el ferrocarril y, ya en El Chorro, puso la primera piedra para las obras de los canales de riego firmando el acta en un sillón y una mesa fabricados con caña dulce.

Estas grandes obras iban acompañadas de importantes infraestructuras sociales para trabajadores y familiares y las del Pantano del Chorro dieron lugar a la construcción de casas para obreros; una casa de Sanidad; una cantina-economato para comer y obtener alimentos; la iglesia-convento de La Medalla Milagrosa, mandada edificar en El Chorro por Isabel Heredia, esposa de Benjumea, con una escuela adosada, comedor y biblioteca para los hijos de los obreros; y, de forma espontánea, algo que Giménez Lombardo notifica en sus informes así: “es



El ingeniero director de las obras del pantano del Puñón D. Rafael Benjumea, y un compañero el Sr. Delgado y Feliciano Lolo

Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja



difícil en esta región obtener que los obreros vivan en comunidad en grandes salas o cuadras...” por lo que se alojaban con sus familias en chozas y cuevas, y se hacía necesaria una partida presupuestaria para habilitarlas¹⁰. Para el personal técnico, se edificó una bella Casa de Administración, o *casa del Ingeniero*, en el pantano del Chorro, con un emblemático mirador junto a las aguas.

El pantano del Gaitanejo: ingeniería más arte

Construido el pantano del Chorro, lejos del ferrocarril y superado el peligro de inundación, sí emprende Benjumea el, varias veces desechado, embalse en el desfiladero y construye un pantano menor cien metros más arriba de la presa del Salto del Chorro. Este sería el *Salto del Gaitanejo*, construido de 1924 a 1927, de una originalidad no igualada ni en aquellos tiempos ni posteriormente, con una presa-vertedero de 20 m. de altura con la central adosada a ella, aguas abajo, con un frontal compuesto por una gruesa y original vidriera para contemplar la cascada de agua rebotando por la coronación de la presa. Hoy la central está en desuso aunque su deteriorada vidriera muestra un aspecto misterioso tras el grandioso espectáculo del agua rebotando su techumbre¹¹.

¹⁰ *Proyecto de Pantano del Chorro, del Ingeniero Manuel Giménez Lombardo*. Archivo M. Fomento. Leg.1640-S.

¹¹ Los dos Saltos, Chorro y Gaitanejo dejaron de funcionar en los años 70, cuando se construyó el Salto de la Encantada. La Central del Chorro se inundó y se construyó, “Nuevo Chorro”, en 1981, muy próxima a la entrada del Gaitán que aprovecha la antigua toma de agua y el canal, actualmente todo cubierto.



Con la construcción del pantano del Gaitanejo, culmina el trazado del *Caminito del Rey* añadiéndole, a 100 m. de altura, la conexión desde el *Hoyo* con el acueducto de Rivera y desde este con la salida, por el *Gaitán*, próxima a El Chorro. El improvisado camino de servicio se convierte, así, en un logro técnico que adquiere un papel social a la vez que funcional por el que obreros y visitantes se trasladan mientras pueden contemplar en toda su magnitud la belleza de Los Gaitanes.

El *Caminito del Rey*: descripción y estado de conservación

Sin posibilidad, hoy día, de recorrer el *Caminito del Rey* debido, sobre todo, a sus insalvables tramos derrumbados, rememoramos, con nostalgia, su recorrido eligiendo el inicio en El Chorro. Tenía la entrada habitual a través del tendido ferroviario –hoy castigado con fuertes multas–, tras subir a un bello viaducto de mampostería y continuar por la vía hasta un puente de hierro incrustado en un túnel que deja, en la unión, un hueco de acceso a los balconillos a su izquierda (hoy clausurado para evitar accidentes). Allí comenzaba la odisea de pasillos, escalerillas y recovecos que llevaban al acueducto de Rivera por donde se cruzaba a la margen derecha para, siempre con el alma en un hilo, llegar a una falla que también se atravesaba por un pintoresco puentecillo y continuar el balconcillo hasta *el Hoyo*, por el que recorrer sus 1.500 m. por la orilla del río. Terminado éste, la roca retoma altura y renace el balconcillo que pasa al lado del alto puente de la *Cueva del Toro* para adentrarse en un segundo tramo de 400 m. de altas paredes muy próximas una a otra por el que se continuaba el camino hasta el Salto del Chorro, acceso hoy mejor conservado aunque también



clausurado con una reja de convincentes lanzas. En él se iniciaba un camino de tierra hasta el pantano del Gaitanejo y desde él, por un camino forestal, se alcanzaba el pantano del Chorro, desde 1951 Pantano del Conde de Guadalhorce. Este último recorrido si se puede, y merece la pena, visitar aún.

Hoy día la vida de los balconillos languidece y, mientras se escribe, se habla y se proyecta sobre su reconstrucción, ha perdido casi toda su baranda y grandes tramos del suelo quedando los raíles enhiestos en la roca sin más cobertura que el cielo y el río. Como único arreglo, y parcial, cuenta con el realizado en El Gaitanejo en los años ochenta con motivo de la visita de don Juan, padre del rey Juan Carlos.

Los balconillos del Chorro y su entorno: un itinerario turístico regenerable

Siendo el Caminito del Rey nuestro protagonista, no es menos singular su entorno compuesto por: un complejo hidráulico de 6 pantanos, 5 presas y 4 centrales hidroeléctricas todo él con frondosa vegetación; *Bobastro*, a escasos km. de El Chorro, con un conjunto constituido por las ruinas de una iglesia rupestre mozárabe tallada en la roca durante la conquista de la península por los árabes y las murallas de la fortaleza donde se cree que resistió, entre el 880 y el 920, *Omar Ben Hafsum*, último caudillo rebelde frente a la estabilización del estado musulmán; la “Cueva prehistórica de doña Trinidad Grund”, en Ardales, con 60 pinturas rupestres; sorprendentes “*taffonis*” en las Mesas de Villaverde o en el Almorchón, tallados por la erosión en la roca y utilizados como *casas-cueva* por pastores o lugareños desde tiempo inmemorial; y bellas casas señoriales por todos los pueblos de alrededor.

