

LA TORRE DE SAN TELMO, EL CAMINO DE VÉLEZ Y LOS ORÍGENES DE PEDREGALEJO

María del Rosario Barrionuevo Serrano





España. Ministerio de Cultura. Museo Nacional del Prado. Óleo de Mariano Ramón Sánchez. Torre de San Telmo.

LA TORRE DE SAN TELMO, EL CAMINO DE VÉLEZ Y LOS ORÍGENES DE PEDREGALEJO

EL Imperio Romano, conocedor de las ventajas de un buen sistema de comunicaciones, no escatimó esfuerzos en la consolidación de la red viaria andaluza. El hecho de que el Puerto de Málaga estuviese considerado en esta época como el más importante de la zona del Estrecho fue un factor decisivo en el desarrollo de las vías de comunicación como lo demuestra el *Itinerarium Antonianum*, realizado en tiempos del emperador Diocleciano (siglo IV), en el que se mencionaban las dos vías más importantes de la costa: Malaca-Gades y Cástulo-Malaca.

Aunque la mayoría de los caminos existentes se conservaron durante la Edad Media, excepto los que accedían a las urbes romanas, que desaparecieron con el ocaso del Imperio, otros en cambio, se consolidaron gracias al incremento de la actividad mercantil de las ciudades que precisaban accesos que facilitaran el transporte de mercancías. El Califato de Córdoba, también se preocupó de conservar la extensa ruta que comunicaba las ciudades de Vélez Málaga y Antequera, datando de esta época el establecimiento de torres almenaras, tanto en la zona interior como en la costera, para control y defensa de los caminos.

Con la incorporación de Málaga y su tierra a la Corona Castellana, aumentaron las disposiciones reales y concejiles relativas a la mejora de las vías de comunicación, destacando las relacionadas con la zona de Vélez. Dichos mandatos iban encaminados principalmente en dotarlas de ventas o posadas que facilitarían el hospedaje de los viajeros que se desplazaban hacia esa zona, y en mantener los caminos en estado óptimo, tanto para mejorar la circulación de mercancías como para garantizar el desplazamiento en los rebatos, práctica frecuente en esta época.

La responsabilidad de efectuar las obras de mantenimiento recaía, además de en el Concejo malagueño —que se ocupaba de empedrar los tramos más cercanos de acceso a la ciudad—, en los pueblos de su jurisdicción, exigencia que provocaba las protestas de los ediles reacios a asumir responsabilidades económicas. En una ocasión incluso se llegó a ordenar la encarcelación de oficiales de las villas de la Axarquía por negarse a colaborar en dicha tarea.

La importancia de este camino era incuestionable, como lo demuestra la orden de los Reyes Católicos remitida en 1494 al co-

regidor Garcí Fernández Manrique mediante la cual mandaba abrir una puerta en la parte posterior de Gibralfaro que comunicara directamente con el acceso al camino de Vélez. Dicha medida mejoró notablemente la circulación tanto de personas como de productos que partían en esa dirección.

LA TORRE DE SAN TELMO.-

Un punto esencial en el trazado viario que comunicaba Málaga con la Axarquía era el tramo que pasaba por el monte de la torre de San Telmo, zona muy abrupta de la costa malagueña, que iba serpenteando las dificultades orográficas por donde los viajeros tenían que atravesar trayectos con acantilados. El cerro situado junto al Morlaco, muy cerca de los actuales y conocidos Baños del Carmen, formaba un espolón o bastión natural en la costa y tomaba su nombre de la torre almenara de origen musulmán que se encontraba sobre él.

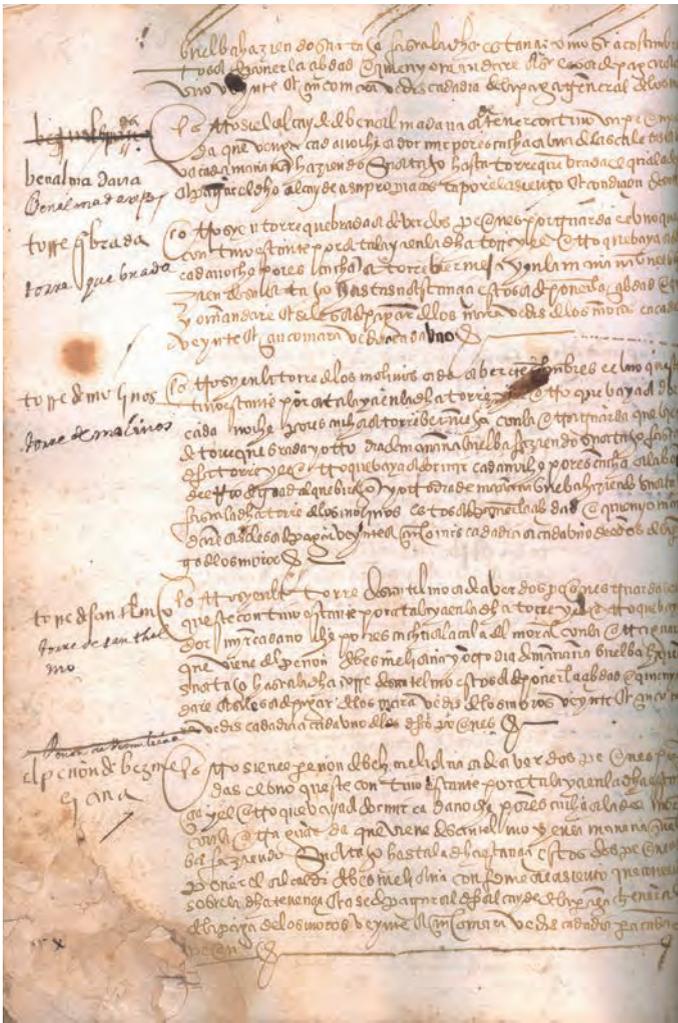
Los vestigios arqueológicos aparecidos en este lugar se remontan al Neolítico, testimoniándose su ocupación a través de restos de ajueres funerarios, puntas de flechas, punzones de metal y vasijas¹. De la Edad del Bronce también se corrobora un asentamiento cuya población tenía como complemen-

to de su alimentación la recolección de moluscos².

Aunque las torres se utilizaban desde la antigüedad —las denominadas *Torres de Aníbal* aparecen citadas por Plinio y Tito Livio³—, fueron los musulmanes los que consiguieron su perfecto funcionamiento, dándoles el calificativo de “al-manara” que significa el lugar de la luz. Junto a fortalezas, castillos y alcazabas, constituían la primera línea defensiva de la fachada marítima mediterránea. En la zona interior, también cumplían una importante labor de policía, albergando a los guardas del campo que supervisaban la correcta aplicación de las ordenanzas. Sobre estas torres almenaras se levantaba un recinto de ladrillos gruesos con una chimenea a la que se accedía mediante una escala. Se comunicaban entre ellas mediante señales de fuego de noche y humo de día, que alertaban del peligro, manteniéndose siempre dotadas con un retén de dos o tres hombres y bien pertrechadas de armas y municiones.

Varias reales provisiones de los Reyes Católicos, posteriormente ratificadas por Fernando El Católico y Juana I de Castilla, regularon todo lo concerniente a las atalayas de la costa del Reino

1. BALDOMERO NAVARRO, A. y FERRER PALMA, J.E. “Depósito de ofrendas neolítico procedente del Cerro de San Telmo, Málaga.” en *Baética, Estudios de arte, geografía e historia* n° 14, Málaga, 1992, pp. 147-153.
2. RUEDA GARCÍA, Fernando “Materiales de la Edad del Bronce en San Telmo (Málaga)” en *Jábega, revista de la Diputación Provincial de Málaga* n° 6, Málaga, 1974, pp. 63-68.
3. GOZALBES CRAVIOTO, C. “Los caminos históricos de Málaga. Notas para su historia” en *Péndulo* 3-4, 1993 p.32.



Archivo Municipal de Málaga.
Informe sobre las torres almenaras.

de Granada. En tales disposiciones se enumeraban las torres que configuraban la red de vigilancia, así como las tareas de los guardas, peones y atajadores que formaban sus guarniciones. A partir de 1511 la vigilancia costera del Reino de Granada se organizó con las siguientes torres almenaras:

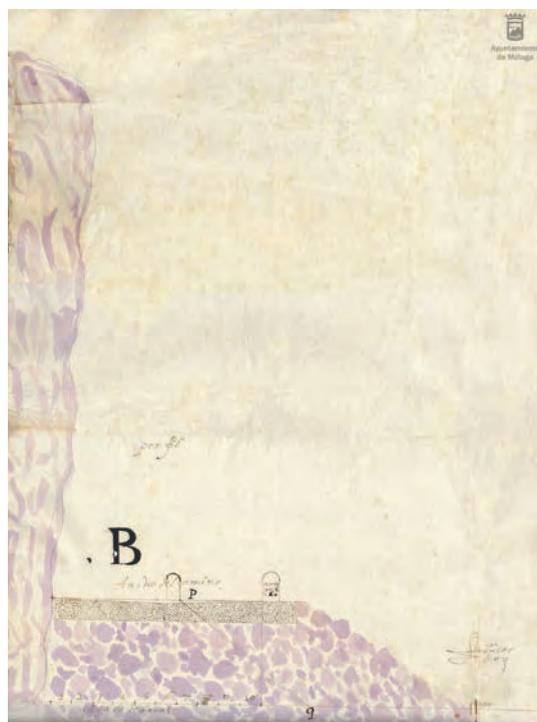
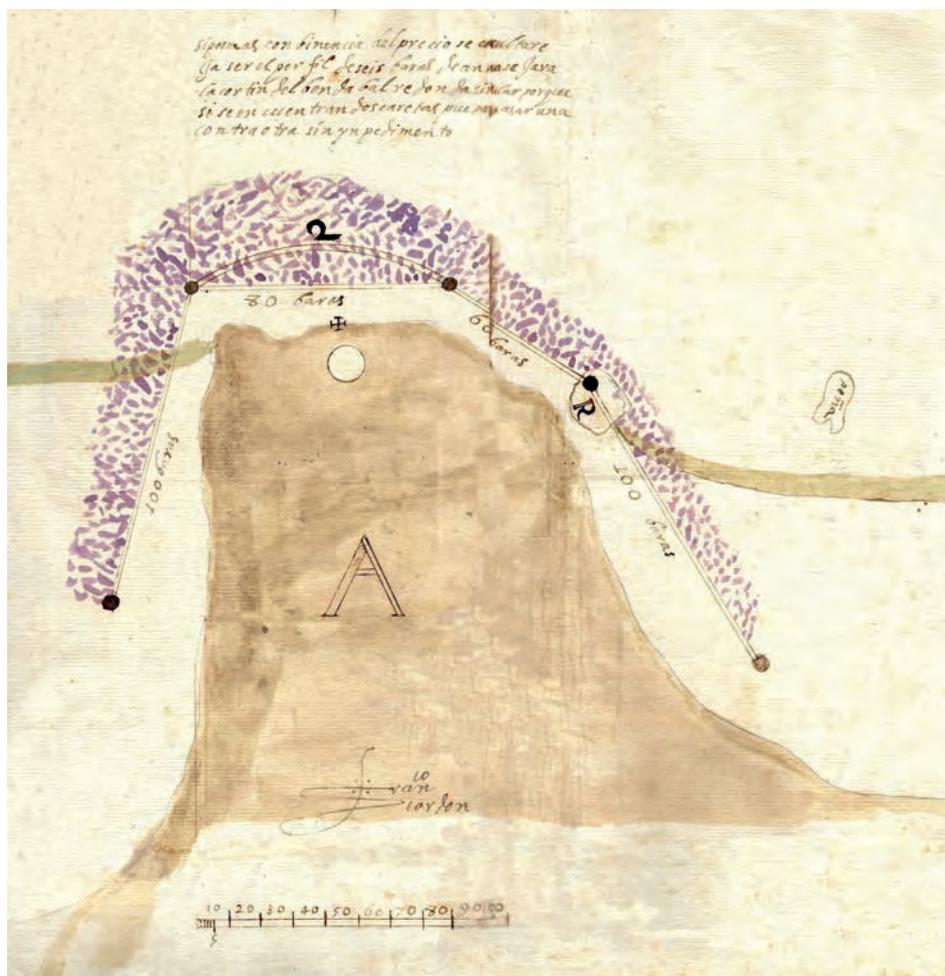
Carboneruela (Gibraltar), Chullera (Manilva), Arroyos Dulces, Torre de Vaqueros (Estepona), Torre de Estepona, Torre de Morchada, Torre de los Baños (Estepona), Torre de Marbella, Torre de la Mar, Torre de Ladrones (Marbella), Cala del Moral, Torre punta de Fuengirola, Torre de la Fortaleza de Fuengirola, Torre Blanca (Fuengirola), Benalmádena, Torre Quebrada, Torre de Molinos (Torremolinos), Torre de San Telmo, Peñón de Bezmiliana, Torre de Chilches, Torre Nueva, Torre del Xaral, Torre de la Mar, Estanco de

Otrosy en la Torre de San Telmo a de aver dos peones guardas, el uno queste continuo estante por atalaya en la dicha Torre y el otro que vaya a dormir cada noche por a la Cala del Moral con la otra guarda que viene del Peñón de Besmeliana y otro día de mañana vuelva haciendo su atajo hasta la dicha Torre de San Telmo, éstos a de poner la **ciudad** o quien yo mandare et se les ha de pagar de los maravedís de los moros veynte et cinco maravedís cada día a cada uno de los dichos peones.

**Archivo Municipal de Málaga.
Año 1511.
Provisiones vol. 72 fol. 221v**

Lagos (Vélez Málaga), Torrox, Torre de Vergara y Peñón del cabo de Morón. En este entramado defensivo, la atalaya del monte de San Telmo ocupaba un lugar destacado por ser responsable de la salvaguardia de esa franja de la ribera marítima malagueña.

Décadas después el portugués Pedro Texeira, cartógrafo al servicio de Felipe IV, nos dejó una valiosísima descripción del litoral peninsular, destacando el sistema defensivo de nuestra costa y sus torres, cuyo texto manuscrito ha sido recogido en el *Atlas del Rey Planeta*. En ella se detallan las torres existentes desde Manilva hasta Vélez en el año 1626, incluyendo la descripción de la torre de San Telmo.



Archivo Municipal de Málaga. Originales vol. 25 fol. 117 y 118 (1654) R.419 y 420.

UNA INTERVENCIÓN EN EL MONTE DE SAN TELMO PARA MEJORAR EL CAMINO DE VÉLEZ.-

La sucesión de conflictos bélicos, epidemias, inundaciones y malas cosechas, propició un escenario en Málaga durante el siglo XVII en el que la inversión en obras públicas fue casi nula. Sólo las obras del Puerto, el mantenimiento de la red viaria y la conservación de las instalaciones militares y defensivas como la muralla, fortalezas y torres vigías, merecieron la atención de la Corona y el esfuerzo de las debilitadas arcas concejiles, ante la obligación de garantizar la seguridad de la fron-

tera marítima de ataques de flotas enemigas y razias piratas.

A mediados de siglo, el trayecto del monte de San Telmo era paso obligado para ciudades de gran alcance comercial como Vélez Málaga, Alhama, Motril y Granada, siendo también utilizado frecuentemente para correr en los rebatos; ambas razones determinaron que el Concejo se esforzara en mejorar y acondicionar el camino.

El 9 de marzo de 1654 el regidor Cristóbal Amate de la Borda, denunció ante el Cabildo Municipi-

pal el mal estado en que se encontraba este paso, especialmente la cuesta llamada *La Empedrada* y la necesidad de abrir uno nuevo por la parte inferior del monte de San Telmo. Una comisión técnica se encargó de valorar las mejoras que debían llevarse a cabo y de averiguar a quiénes beneficiaba la obra para establecer su contribución en la financiación del proyecto. Se consideró imprescindible trazar un camino nuevo que sorteara el peligro, pues era necesario llevar los caballos al diestro para evitar que tanto jinetes como cabalgaduras se despeñasen por el precipicio.



España. Ministerio de Cultura. Biblioteca Nacional. Juan de Medrano, 1730.

Con el nuevo trazado, el camino quedaba llano y capaz para transitar por él hasta Vélez Málaga, despejando la visión de la orilla y dificultando que los salteadores se pudiesen ocultar en ella. También se procedía a construir un muelle y a fortificar la atalaya, derribando parte del cerro para evitar desprendimientos. Según las declaraciones de los maestros de obras el presupuesto podía ascender a 20.000 ducados.

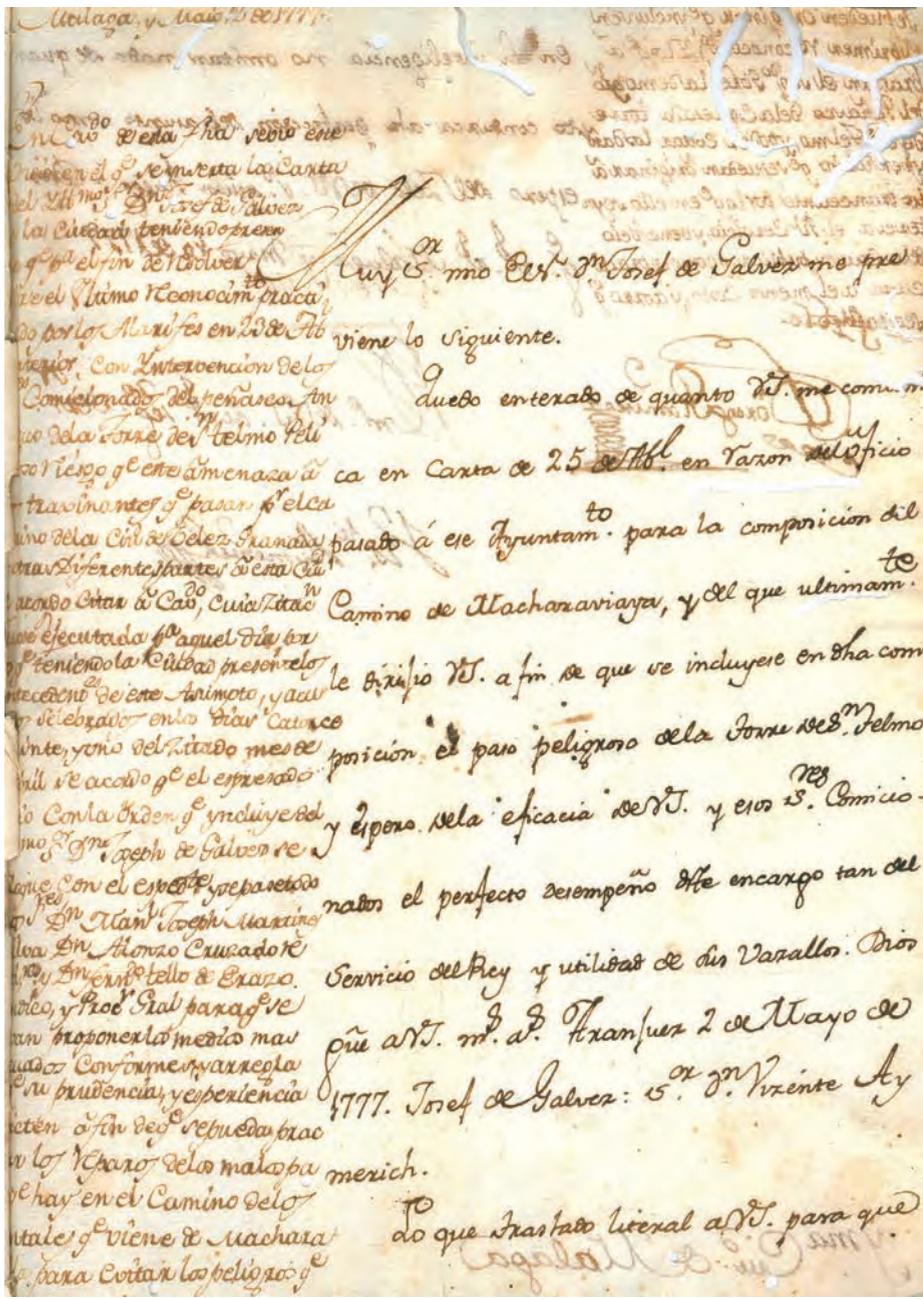
Uno de los presupuestos presentado fue el del maestro de cantería Francisco Córdón, que lo rebajó a 12.000 ducados, siendo además el responsable de los planos conservados en el Archivo Municipal de Málaga⁴.

Los trabajos no llegaron a ejecutarse hasta unos años después, como se desprende del trabajo publicado por el regidor mencionado anteriormente

Cristóbal Amate de la Borda, titulado *Compendiosa noticia de lo que a obrado en esta ciudad de Málaga el excelentísimo sr. Don Fernando Carrillo Manuel, Marques de Villaflor, Conde de Alva de Tajo*. En él se puntualizan las intervenciones urbanísticas que se realizaron en Málaga durante el citado corregimiento entre los años 1672 y 1675, describiendo la zona de San Telmo y coincidiendo en la necesidad de abrir una vía segura que disminuyera el tiempo del trayecto.

El corregidor, consciente de la importancia de este camino y la repercusión directa que tenía en la economía de la ciudad, inició *motu proprio* las obras que tantos años se habían demorado, reclamando el auxilio de la Corona para la provisión de fondos y suministros. Según se recoge en el texto de Amate, Carlos II ordenó al corregidor de Cádiz que colaborara con herramientas y pólvora, para hacer las voladuras necesarias. Del mismo modo, para que la construcción tuviese consistencia, dada la proximidad de la orilla del mar y las fuertes tormentas

4. A.M.M. Originales vol. 25 fol. 117-119.



Archivo Municipal de Málaga. Traslado de una carta de José de Gálvez sobre la reparación del paso de la Torre de San Telmo (10 mayo 1777).

de levante que de vez en cuando azotaban esta zona —como ocurre en la actualidad desde la Malagueña hasta los Baños del Carmen—, se dispuso la construcción de un muelle como el que se proyectó en 1654. Con estas obras se consiguió acortar la travesía de hora y media de duración a un cuarto de hora,

pudiendo transitar las carretas holgadamente⁵.

El siglo de las Luces trajo una notable mejoría de la economía que se tradujo en importantes inversiones en obras públicas, que posibilitaron el incremento de la actividad mercantil malagueña.

5. OLMEDO CHECA, M. *Málaga a fines del siglo XVII. Compendiosa Noticia de lo que a obrado en esta ciudad de Málaga el excmo. Sr. Don Fernando Carrillo Manuel, Marqués de Villafiel, 1675*, Málaga 1988, pág. 68-72.

El hecho de que José de Gálvez, ministro universal de Indias en el gobierno de Carlos III, suprimiera el monopolio comercial con el nuevo continente, hizo que a partir de 1778, Málaga pudiera establecer comunicaciones marítimas con América. Esta nueva situación favoreció el establecimiento de comerciantes extranjeros y la creación de instituciones como la Escuela de San Telmo, la Sociedad Económica de Amigos del País, el Montepío de Socorro para los Cosecheros y el Consulado del Mar, que actuaron como propulsores de la economía malagueña.

La preocupación por el mantenimiento de los accesos a Vélez Málaga es manifiesta durante toda la centuria, empujada por la necesidad de facilitar el transporte del vino y las pasas, *productos estrella* de la economía malagueña, que se embarcaban desde el Puerto de la capital en dirección a los mercados más importantes del Mediterráneo, Mar del Norte y Rusia; y a partir de 1776, asegurar también el transporte de los naipes de la fábrica de Macharaviaya con destino a los dominios americanos.

Félix Solecio, director de la Fábrica de Naipes, fue el primero en presentar una solicitud ante el Cabildo malagueño pidiendo que se dotase a esta zona de unas infraestructuras imprescindibles para el sostenimiento de la exportación. Incluso el futuro marqués de Sonora, don José de Gálvez, en una comunicación al Ayunta-

ESTADO GENERAL , QUE COMPREHENDE LOS PARTICULARES DE CADA MES,
 donde se expresan los gastos á que han ascendido la apertura del Camino Real de Vélez , y sus obras de Albañilería practicadas en el tiempo que informan los mismos Estados desde Agosto de 1784. hasta Diciembre del de 1787. á saber:

NOTA	Resumen.	R ^s de vell ⁿ	NOTA
<p>Los 6039. reales, y 9. maravedis vellon en que exceden los gastos de este Estado General á los caudales entrados en Tesorería, con destino á las obras de este Camino, se han suplido de los fondos del de Antequera, como consta del último Estado, y de la Certificacion de Mayo del corriente año, donde se les ha dado la salida.</p>	Los 5. meses del año de 1784.....	23.190. 15.	<p>A mas de los 536.439. reales, y 9. maravedis que resultan gastados en este Camino, segun se manifiesta por el presente Estado, se han invertido en las obras del tercer Cantál 36.018. reales, y 4. maravedis, los que se han satisfecho por la Tesorería de la Ciudad de Vélez, segun consta de los Estados particulares correspondientes á dicha obra desde el mes de Marzo hasta el de Octubre, ambos inclusives, del año de 1785, que se tienen remitidos con los demás mensales.</p>
	Los 12. idem del de 1785.....	176.344. 14.	
	Los 12. idem del de 1786.....	226.792. 10.	
	Los 12. idem del de 1787.....	103.815. 14.	
	Para el acópio de víveres, y formacion de las despensas de las tres Brigadas de Presidarios que trabajaron en el Camino, y despues se remitieron á las de Antequera.....	530.142. 19. 6.296. 24.	
	Total razon.....	536.439. 9.	

ESTA CONFORME CON LOS ASIENTOS DE ESTA CONTADURIA DE MI CARGO. MALAGA 31. DE MAYO DE 1789.

Diego de Córdoba.

Domingo Belestá.

Joseph Valenzuela.

Archivo Municipal de Málaga. Coste de la obra del camino de Vélez.

miento, se interesó por el asunto, instando a una pronta solución en pro *del servicio al rey y sus vasallos*.

Varias denuncias por el riesgo de desprendimientos del paso de San Telmo, se presentaron, motivando el interés de los ediles en la mejora de dicho tramo.

..como es notorio pues han muerto dos machos de los cosarios y lastimado mui bien al cavallero Don Luis de Molina Gálvez que si le ha cogido más cerca la piedra que cayó se lo deja en el sitio y solo le estropeó un ombro, por todo lo qual y demás que pueda suzeder en un paso tan preciso [San Telmo] de un camino real...⁶.

En 1784, el conde de Floridablanca, superintendente General de Caminos y Posadas del Reino con Carlos III, remitió al Ayuntamiento de Málaga una orden real exponiendo que para disfrutar de las ventajas que proporcionaban las franquicias y libertades del comercio con América, era fundamental adecuar las vías de comunicación. Dicha orden, emitida a propuesta de don Miguel de Gálvez, ministro del Con-

sejo Supremo de Guerra, e íntimo colaborador de su hermano José, disponía la construcción de un *camino carretero* desde Málaga hasta Vélez con un ramal que comunicaría con la villa de Macharaviaya⁷.

El proyecto fue redactado por Diego de Córdoba Pacheco, capitán de la Real Brigada de Carabineros y Domingo Belestá, teniente coronel e ingeniero, basándose en el realizado inicialmente por Fernando López Mercader, con el propósito de habilitar los accesos a Vélez y también a Antequera. Los trabajos del camino se dividían en dos tipos de actuación: el primero, se ocupaba del tramo desde Málaga hasta la embocadura del Arroyo de Íberos, con un ramal que comunicaba con Macharaviaya; y el segundo, desde el citado arroyo hasta Vélez Málaga. El trayecto de la torre de San Telmo se procedió a ensanchar, construyéndose un puente en el Arroyo del Judío, muy cerca del peñón del Cuervo.

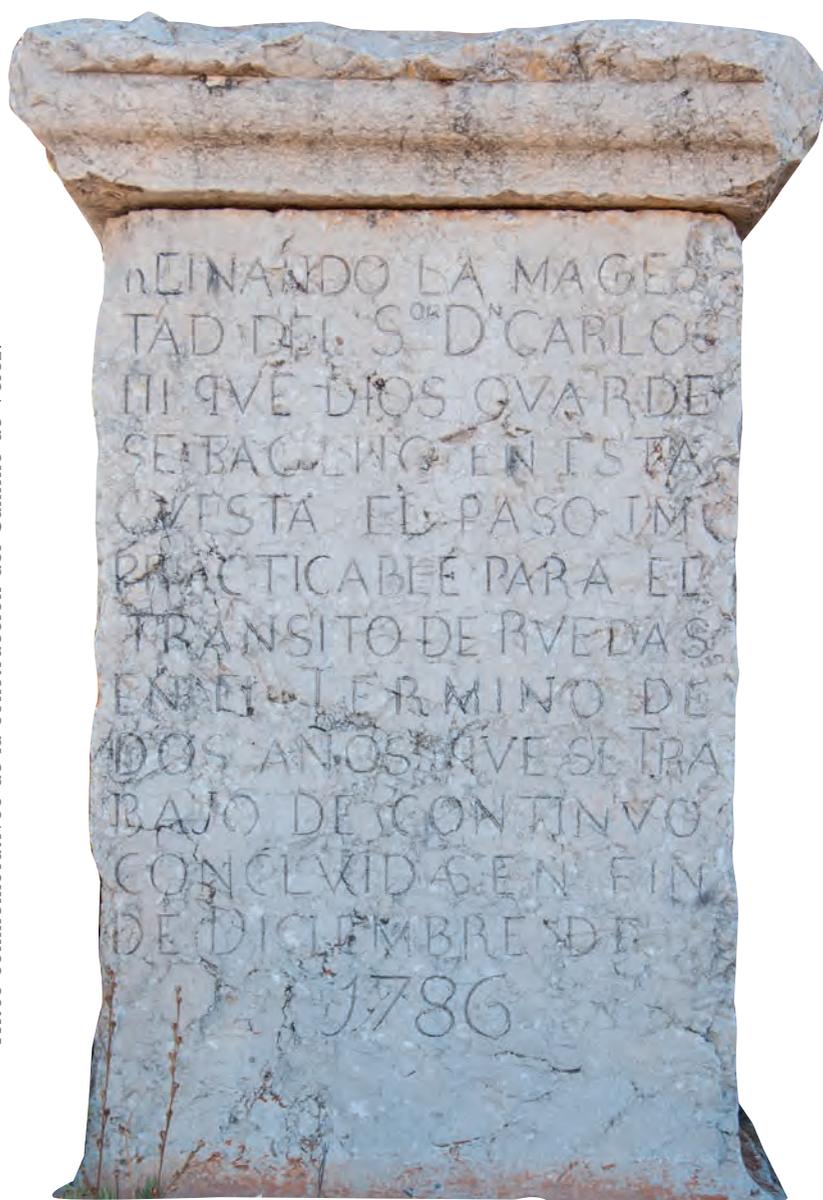
En el transcurso del primer año de los trabajos falleció el ingeniero director Fernando López Mercader, sustituyéndole en el cargo el teniente coronel Domingo Belestá. El comisionado en disponer

6. A.M.M. Actas Capitulares vol. 150 fol. 445v. Sesión Capitular 16 junio 1770.

7. *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 al rey nuestro sr. Por Don Diego de Córdoba y Pacheco, capitán de la Real Brigada de Caravinerio y don Domingo Belesta, teniente coronel e ingeniero ordinario.* Málaga, Imprenta Viuda de Marín, 1789.



Hitos conmemorativos de la construcción del Camino de Vélez.



todo lo necesario para que la empresa llegara a buen término fue don Miguel de Gálvez.

Con tres brigadas de presidarios trabajando junto con oficiales de albañilería, un plazo de ejecución de tres años y cinco meses, y un presupuesto de 536.439,9 reales de vellón, se llevó a cabo el proyecto que supuso un importante adelanto en las comunicaciones y vino a consolidar la red viaria entre Málaga y Vélez a fines del siglo XVIII. De aquella importantísima obra quedan dos testimonios: los dos hitos que reproducimos, situados en la zona

superior de los terrenos de la fábrica de cemento en la barriada de La Araña.

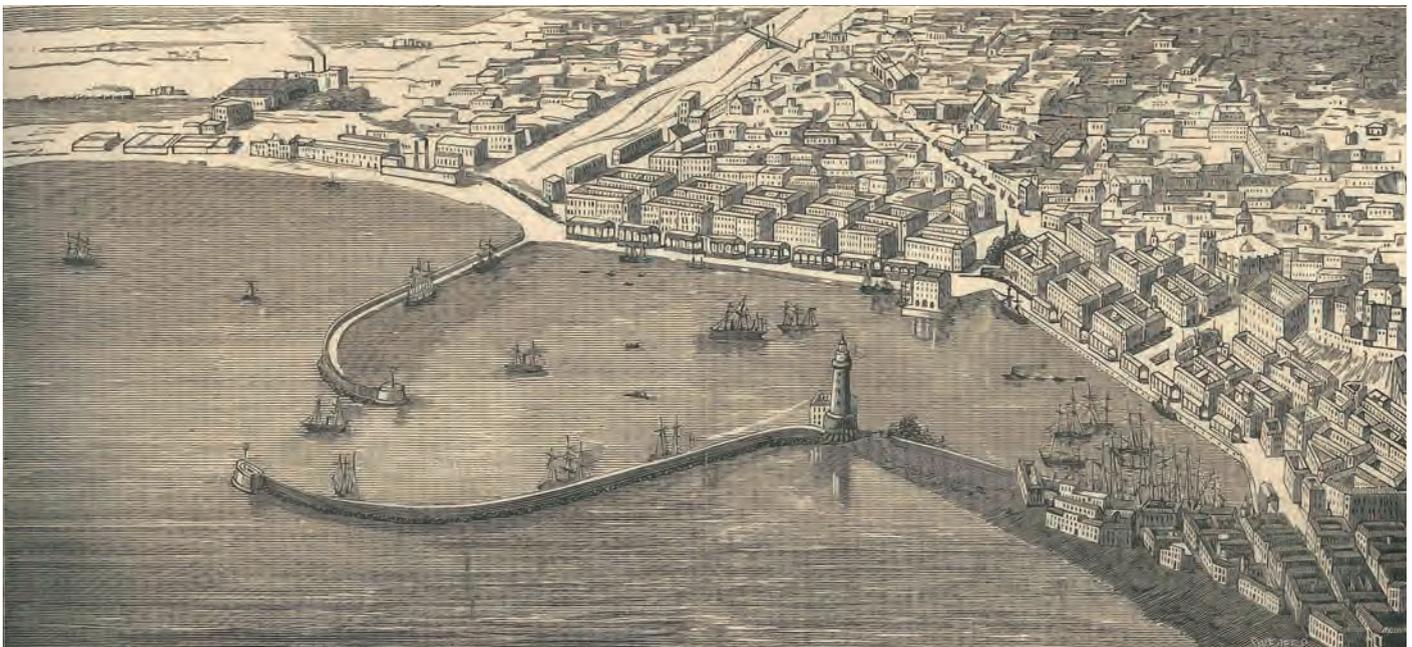
Aunque el siglo XIX comienza en Málaga con factores muy negativos, como la epidemia de fiebre amarilla y la guerra de la Independencia, a partir del segundo tercio de la centuria se inicia un período de prosperidad. Las ferrerías ponen a Málaga en cabeza de la producción nacional de hierro traduciéndose en un importante incremento de las actividades mercantiles y la Desamortización y el posterior derribo de edificios eclesiásticos, harán

que se ganen nuevos espacios para el crecimiento urbano. Estos factores, junto a un notable aumento demográfico, establecerán las bases de una ciudad en desarrollo favoreciendo el nacimiento de nuevos medios de transporte, como el ferrocarril y el tranvía, así como la mejora de las infraestructuras tanto de carreteras⁸ como del Puerto de Málaga, en cuyo desarrollo va a tener un papel relevante el monte de San Telmo.

En 1876 se redactó el proyecto de nuevo Puerto por el ingeniero Rafael Yagüe y Buil, nombrado director facultativo por el



Voladura San Telmo Emilio de la Cerda, Ilustración Española y Americana (1880)



Dibujo del futuro puerto de Málaga. Ilustración Española y Americana (1880)

ministerio de Fomento a propuesta de la Junta de obras del Puerto. La ejecución de este proyecto requería la utilización de rocas de gran tamaño y dureza para la construcción de escolleras y diques, determinando las autoridades explotar la cantera del cerro de San Telmo que por su cercanía y composición geológica era muy apropiada.

La noticia de la voladura del cerro motivó un gran revuelo en la población, hecho que obligó al Cabildo malagueño a tratar el asunto en la sesión

plenaria del día 19 de febrero de 1880, y acordar informar detalladamente de los trabajos a realizar así como del día y hora de las explosiones. Los vecinos de los alrededores fueron desalojados, estableciéndose un radio de seguridad marítima de 1000 metros. La primera detonación tuvo lugar el 24 de febrero, siendo advertido el vecindario con un cañonazo al inicio y otros tres a la finalización. Unos días después, los vecinos de la torre de San Telmo, Morlaco, Perro y Arroyo de la Caleta, presentaron una reclamación ante el Consistorio que-

8. En 1863 Antonio G. Moliní redactó el Proyecto de carretera de segundo orden de Málaga a Almería, por Vélez Málaga y Motril. Sección segunda entre el Tajo del Jaral y Nerja.



Farol San Telmo y Pedregalejo (1878). Archivo Municipal de Málaga.



San Telmo 1880-1. Biblioteca Cánovas del Castillo. Diputación de Málaga.

jándose de que se habían quedado sin comunicación con la zona de Pedregalejo a consecuencia de la voladura del cerro, decidiéndose pasar la petición a la Comisión Inspector de la Guardia Municipal para su pronta resolución. Este proyecto también contemplaba la construcción de un embarcadero cerca de la cantera para poder trasladar la escollera hasta el Puerto, el denominado puerto de la Cantera.

Otra cantera utilizada fue la de Almellones, en el Palo, que requirió la construcción de una línea férrea para transportar las piedras desde allí al puerto de San Telmo, continuando luego el transporte por mar hasta el de Málaga; esta línea dio origen al ferrocarril de Vélez. Emilio de la Cerda Gariot, colaborador de la revista *La Ilustración Española y Americana*, describe e ilustra lo sucedido en el número IX correspondiente al año 1880.



Anuario-Guía Málaga en la mano (1932-1933). Archivo Municipal de Málaga.

En los inicios del siglo XX el puerto de la cantera de San Telmo había perdido ya su motivación, iniciándose un período de decadencia y abandono de toda la zona hasta que se establecieron en ella los Baños del Carmen.

El incendio de los baños de La Estrella en 1917 motivó que los de Apolo fueran insuficientes para cubrir la demanda de los bañistas, cuyo número iba en aumento al ponerse de moda las sesiones de sol y los baños de mar en aguas abiertas, a imitación de las exitosas instalaciones de San Sebastián y Santander. Estas circunstancias favorecieron la apertura el día 16 de julio de 1918 del Balneario en las playas de San Telmo, siendo muy bien acogida entre la clase burguesa⁹. Distintos arquitectos e ingenieros participaron en mejo-

9. LARA GARCÍA, M.P. La Cultura del agua: los baños públicos en Málaga. Málaga, 1997 pp. 117-127.



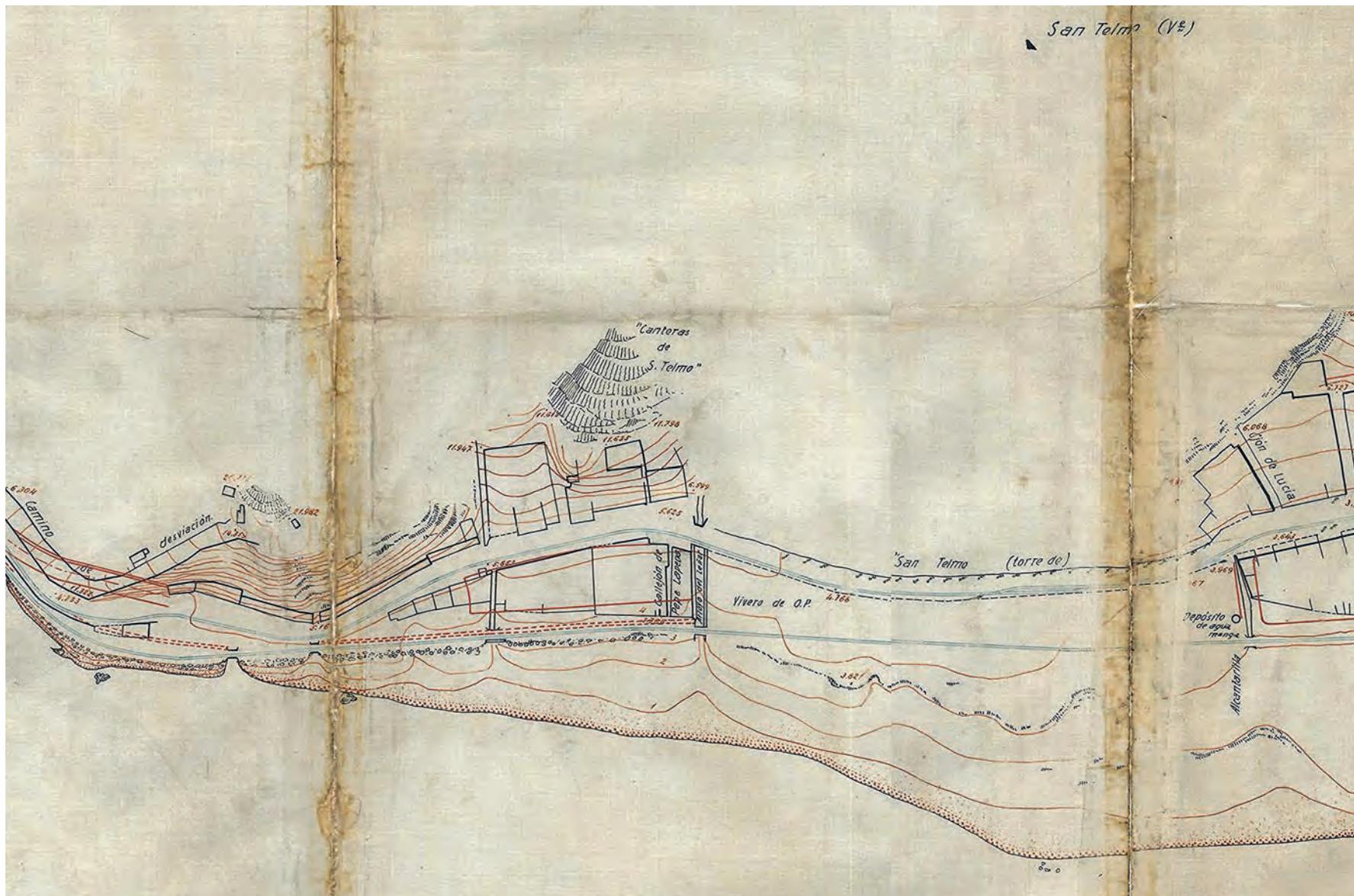
Detalle Plano Emilio de la Cerda San Telmo 1894. Archivo Municipal de Málaga.

rar las instalaciones de los Baños del Carmen como: Enrique García de Toledo, Carlos Loring, Fernando Guerrero Strachan, José Rodríguez Spiteri, Daniel Rubio, etc., convirtiendo al Balneario en el lugar de moda de la época, a tenor de su protagonismo en la prensa local. Incluso se construyó un embarcadero, una pista de tenis y, en un lugar muy cercano, el primer campo de fútbol de Málaga.

Con la II República y la Guerra Civil la utilización de los Baños fue cayendo en un progresivo

deterioro que se incrementó en la década de los 70. Finalmente en 1982, una resolución de la Dirección General de Costas determinó la gratuidad de acceso a todas las playas.

En la actualidad la playa de San Telmo o de los Baños del Carmen, continúa pendiente de un plan de rehabilitación que recupere para la ciudad una parte esencial del litoral malagueño y de su patrimonio histórico.



LOS ORÍGENES DE PEDREGALEJO.-

El 23 de abril 1777, como motivo del proyecto de demolición y reparo de la Torre de San Telmo, el maestro de obras del Cabildo Municipal cita en su informe el mal estado en que se encontraba el paso de la playa de *Pedregalejo* y, un año después, en un oficio de los maestros de obras Francisco de Rojas, Francisco Moreno y Miguel del Castillo, al hablar de la inspección que habían realizado en este lugar con objeto de acometer unas obras de reparación, señalan la necesidad de dejar el camino con su-

ficiente amplitud hasta la salida *al Pedregalejo*¹⁰. Ambas referencias documentales, evidencian que el topónimo era utilizado y conocido por los malagueños desde el segundo tercio del siglo XVIII.

El proceso de asentamiento de la población en las playas de El Palo y Pedregalejo se va a incrementar notablemente entre fines del siglo XIX y comienzos del XX, edificándose numerosas viviendas —de escasa calidad de edificación— en ambos márgenes de la carretera que paulatinamente

fueron aumentando el número de habitantes —principalmente dedicados a la pesca— en la franja litoral comprendida entre El Morlaco y El Palo.

El Padrón de 1844 Distrito-Cuartel nº 27 del Palo, nos revela la población de la barriada del Palo durante ese año y su tipología doméstica, incluyendo la calle Pedregalejo con 14 familias empadronadas. Las mejoras de la carretera y la implantación del tranvía contribuirán a la expansión urbana de esta zona de Málaga.

10. A.M.M. Caja 417 Expediente 8 fol. 17v.



Archivo Municipal de Málaga. Detalle de la zona de San Telmo. Pedregalejo (194-) R.652.

En agosto de 1878, los vecinos de la Torre de San Telmo y Pedregalejo solicitaron al Ayuntamiento el establecimiento del alumbrado público del lugar, justificando la necesidad de la prestación ante

el aumento de construcciones, establecimientos industriales y residencias de verano que estaban edificando *distinguidas familias* malagueñas. La zona se encontraba aceptablemente dotada de servicios, pues disponía de alcalde de barrio, sereno y un guardia municipal, pero faltaba un elemento muy importante para el vecindario: el alumbrado. Finalmente el Ayuntamiento acordó concederles 12 faroles de petróleo al cuidado del sereno para el alumbrado público de la Torre de San Telmo y Pedregalejo¹¹.

Mientras que la costa occidental se convertía en el motor industrial económico malagueño, la de levante se configuraría como el lugar predilecto de veraneo de la burguesía malagueña, en lo que se refiere a las zonas de la Caleta y el Limonar, gracias a las importantes iniciativas del ingeniero José María de Sancha a partir del año 1880.

La progresiva antropización del territorio y la actividad pesquera desarrollada en esta franja marítima, junto a la progresiva dotación de infraestructuras, hizo que se alternaran dos tipos de asentamiento urbano; de un lado, las humildes casas de pescadores de la ribera, que configuraron un tipo de barrio con características de pueblo pesquero. De otro las residencias de la burguesía malagueña, con un alto nivel de calidad arquitectónica. La asociación de ambos tipos de edificación sentará las bases de lo que hoy es el barrio malagueño de Pedregalejo.

Padrón de Habitantes del Palo en 1844	
Vecinos o cabezas de familia	305
Almas	1.415
Casas	165
Casas-cuevas	5
Cuevas	74
Chozas	6
Huertas	7
Cortijos	1
Haciendas	1
A.M.M. Libros de Padrones Vol. 159	

11. A.M.M. Caja 99 Expediente 36.