

CARRETERAS DE LA SERRANÍA DE RONDA. VIAJES POR EL PAISAJE DE CARRETERA

SEBASTIÁN GONZÁLEZ SUÁREZ (FOTÓGRAFO DE NATURALEZA Y PAISAJE, MIEMBRO DE AEFONA)

RESUMEN: En los párrafos siguientes se muestra una visión particular sobre la historia y evolución de la Carretera, concretamente, las de la Serranía de Ronda. Una visión particular por el uso que se puede hacer de las mismas, no sólo como infraestructuras para facilitar la movilidad, sino también como elemento de uso y disfrute, tratando sobre la integración de las vías de comunicación con el paisaje como parte de la geografía del territorio. Mostrar las vías de comunicación como algo más que trazos de colores en un mapa o simples caminos asfaltados por donde circular para desplazarse. Deseo con esta publicación rendir honores a aquellas personas anónimas que tras repetir su paso por el mismo lugar hicieron caminos, y a otras esas personas ya conocidas, que hicieron su parte para mejorarlos y contribuir a la evolución de las ahora carreteras que nos rodean, en definitiva es también dar un poco de vida o alma tanto a las carreteras como a todos los que hacen uso de ellas. Transitándolas o conservándolas.

PALABRAS CLAVE: Real Fábrica de San Miguel, Júcar, Ronda, Lieja, industria, hojalata, siglo XVIII.

SUMMARY: The following paragraphs show a personal vision of the history and evolution of the Road, specifically, the roads of the Serranía de Ronda. This is a personal vision of their possible use, not only as infrastructures to facilitate travel, but also as an element of usage and enjoyment, describing the integration of communication channels with the landscape as part of the geography of the territory. Also, showing the communication routes as something more than colourful lines on a map or simple asphalted roads used to move around. With this publication, I wish to pay tribute to those anonymous people who, having travelled repeatedly through the same places, had created roads, and to those, already familiar, who did their part to improve these roads and to contribute to the evolution of the roads which now surround us. I intend to lend a little life and soul to the roads themselves as well as to all those who use them, either by passing through them or by conserving them.

KEY WORDS: Vías de comunicación, veredas, caminos, carreteras, Serranía de Ronda, peones camineros.

Escribir sobre la evolución de las vías de comunicación desde que nace la necesidad de comunicarse entre las distintas poblaciones o asentamientos, necesita de un comienzo imaginario, que estará más o menos acertado según la concepción de cada uno. A mi modo de ver es como sigue.

En un principio existirían **sendas o veredas** que facilitarían el acceso a lugares cercanos, para el abastecimiento de agua o bien para la recolección de los distintos productos

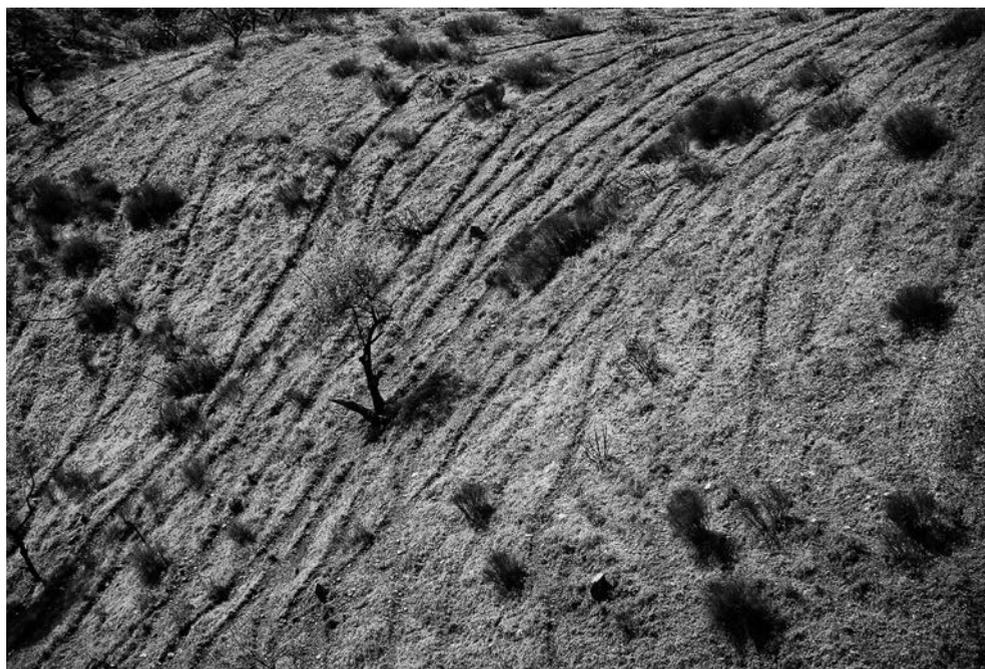


Foto 1. Multitud de veredas formadas por el paso de ganado (cabras) que con el tiempo y debido al uso quedarán sólo las más pronunciadas y evidentes.

que la Tierra ofrecía en las cercanías. Con la frecuencia del paso de la gente, estas veredas se irían concentrando en un solo trazo, cada vez más marcado y notorio. (*Foto 1*).

También aparecerían las primeras señales indicando el recorrido a base de colocar montones de piedras formando hitos en el margen de la vereda. Imagino que con el aumento de población y la creación de otras necesidades, amén del puro hecho de la exploración de territorios nuevos, estas veredas se iban prolongando sobre el terreno hasta dar con otras poblaciones con la que realizar intercambios culturales y de comercio. Se formaría una red de veredas ocasionadas por la frecuencia del tránsito, ya que además de recorrerlas en ambos sentidos, se irían extendiendo hacia otras poblaciones a la vez que se fueran ampliando las fronteras de lo desconocido. Más tarde, estas veredas serían usadas para llevar y traer mercaderías con lo que aparece el empleo de ganado para aprovechar los “viajes” usándolos como medio de locomoción y transporte de objetos; herramientas, aperos, alimentos, medicinas. Este ganado que por lo general eran caballos, burros y mulas ataviados con talabartes y alforjas donde transportar las mercancías. (*Fotos 2, 3 y 4*).

Con motivo de aumentar el volumen de cosas a transportar y la aparición de la rueda, se inventó un artilugio dispuesto de una plataforma con ejes y ruedas, lo que



Foto 2. Hito de piedras indicando el camino. Cara sur de la Torrecilla. Sierra de las Nieves



Foto 3. Camino o Carril en Sierra Blanquilla. T.M. El Burgo



Foto 4. Cordel de los Pescadores. Este camino conectaba la costa con la ciudad de Ronda atravesando la práctica totalidad de la Sierra de las Nieves

hoy se conoce como carro o carreta y que eran tirados por animales mediante unos enganches. Esto conlleva obligatoriamente a una adaptación de estas estrechas sendas, ya que se deben de realizar obras para que resultara posible la cabida de las carretas cuando se cruzaran, así mismo hubo que acometer remodelaciones en el trazado, ya que ahora con estos artilugios de tracción animal se limitaba el grado de pendiente para facilitar las condiciones de tirar y poder superar los distintos desniveles. Es por tanto cuando aparecen los CAMINOS,¹ que llegaron muchos de ellos a nuestros días con el nombre de carriles. Un gran salto en la movilidad humana, ya no sólo se transportaban mercancías sino también personas apareciendo por los caminos los primeros coches de caballos y diligencias.

A estas alturas ya era necesario denominar estos caminos para poder distinguirlos y poder hacer referencias al respecto. Como curiosidad, si en un principio se llamaban las veredas con nombres dados de la toponimia del lugar por donde transcurría o simplemente por el uso de la que fuera objeto, como ejemplo; Vereda de la Cañada de las Ánimas, Vereda de la Fuente, Senda de los Cazadores, Vereda del Río. Es decir, son

¹ Y distintos tipos de caminos existentes: Cañada Real, Camino Real, Colada...

nombres que identificaban las sendas con el objeto que se formaron –que no construyeron. Ahora tenemos que los caminos o carriles se les bautizan generalmente con el nombre de la población a donde llegan; Camino de Málaga, Camino de Parauta-El Burgo, Camino del Cortijo del Fraile. En estos caminos, generalmente de más longitud y en los que se emplea más tiempo en su recorrido aparecen las primeras instalaciones de servicios al transeúnte como eran los abrevaderos adaptados al ganado, ventas, posadas, fondas... y todo aquello que pudiera serle útil a los personajes que frecuentaban los caminos: viajeros, estudiantes, comerciantes, arrieros, bandidos, camineros.

Cuando en 1900 se contempla con estupefacción la circulación de vehículos que no necesitaban de tracción animal para moverse, es sin duda cuando se podría decir que comienza la historia de la CARRETERA como vía de comunicación propiamente dicho. La gran diferencia entre los caminos y las carreteras puede decirse que estriba en el piso o firme y existen referencias de 1755 del uso del alpechín del aceite mezclado con tierra molida o hecha polvo para aplicar al suelo y así conseguir un piso más homogéneo y *resistente*. Es en el primer cuarto del siglo XX cuando en España se cuenta con una red de carreteras de 36.000 kilómetros, existiendo en 1900 escasos vehículos a motor.

Llegados a este periodo en la historia y a partir de aquí, sí que se hace necesario y obligatorio el denominar con alguna nomenclatura la cantidad de carreteras existentes. La evolución de estos trazados se hace palpable construyendo grandes zonas de servicios y en algunos casos arrastrando un pronunciado cambio en la geografía del terreno por donde se construía, lo que conllevaría un gran impacto ambiental y paisajístico, aparejado a esto el inevitable incremento de contaminación y un gran deterioro del paisaje en algunas localizaciones de forma irreversible.

Pues así llegamos a nuestros días, con una red de carreteras en España de más de 165.000 kilómetros (Ministerio de Fomento, Diciembre de 2013), de las que gracias a la sensibilización modernas se han tenido muy en cuenta estos impactos mencionados haciéndolas más integradas en el medio, con toda una infraestructura de servicios a cargo de la construcción, conservación y explotación.

Hasta aquí y de forma muy breve lo que puede ser un resumen de la historia y evolución sobre los caminos y carreteras. En resumidas cuentas, tenemos una red viaria que en mejor o peor estado nos ayuda a desplazarnos por la geografía de un territorio. Y es aquí donde entra esta infraestructura como bien de uso público, no sólo como una construcción que los usuarios necesitan para desplazamientos para el sustento laboral o mera instalación para ir de un lugar a otro, sin interesar lo que hay en medio y a lo largo de la carretera. En ella se desarrollan historias, anécdotas, vivencias. Fue y es, escenario de acontecimientos tristes y alegres, desde las aventuras de los viajeros románticos allá por el siglo XVIII, el masivo éxodo de la carretera de Almería



Foto 5. Invierno en la Serranía. Nieve y nubes sobre Sierra Cabrilla, desde la carretera A-366 de Ronda a Coín

en el XX o el contemporáneo auge que ha tomado en múltiples formas el Camino de Santiago. La carretera es una arteria de unión entre poblaciones, entre horizontes, debiendo ser un lugar *al que ir* y no sólo *por el que ir*. Me explico con algunos ejemplos de lo que trato de decir.

Es fascinante conducir hasta el Puerto del Viento, en la carretera de Ronda a Coín (A-366) en invierno tras una nevada -evidentemente cuando la carretera haya sido despejada-, donde veremos un paisaje agreste con la ciudad de Ronda al fondo hacia poniente y al lado opuesto la continuación de la carretera hacia el Hueco del Boquerón en las estribaciones de la Sierra Blanquilla, donde aún puede observarse algunos tramos de la Cañada Real de Málaga y afinando la mirada en la parte superior del margen derecho (sentido hacia El

Burgo) se atisba los zigzag existentes en dicha Cañada Real que desembocan en las ruinas de la Venta de los Empedrados, lugar donde se asume que nació Juan Mingolla Gallardo, Pasos Largos. (Fotos 5, 6, 7 y 8).

Otro fantástico escenario paisajístico nos ofrece la carretera de Ronda a San Pedro Alcántara (A-397), que nada más salir de Ronda nos ofrece el incomparable marco de las Sierras Hidalga, de las Nieves y Oreganal, más hacia delante atravesando este macizo calizo nos encontramos con el contacto de las peridotitas de Sierra Bermeja, enclave muy visitado por geógrafos y geólogos dado el interés que tiene el poder observarse con tanta claridad. En este mismo punto debería haber una zona adaptada -que no la hay, aunque habría espacio para crearla- para admirar la majestuosidad de la cabecera del Valle del Genal, salpicado de pequeños pueblos blancos colgados en las laderas (Júzcar no se ve desde aquí) y perdidos entre verdes, ocre o dorados castaños según la época del año. Continuando, ahora entre frondosos pinos resineros, se puede descansar en algunas de las pertrechas áreas de descanso y ver los torrentes que bajan de la Sierra Palmitera, de aguas cristalinas que terminan pasando bajo la carretera a través de antiguos pontones



Foto 6. Carretera A-366. Desde el interior de la desaparecida Casilla de Peones Camineros hacia el Hueco del Boquerón



Foto 7. Puerto del Viento en la carretera A-366. Las ovejas aprovechan para comer la sal vertida en la calzada como fundente para evitar la congelación y formación de placas de hielo.



Foto 8. Invierno, cerca del Puerto del Viento. A la derecha el Cancho de la Pepa



Foto 9. Cascada del Arroyo de los Muertos en el trazado antiguo de la carretera A-397 de Ronda a San Pedro de Alcántara

construidos de cantería. Estos pontones se encuentran sobre todo en el margen izquierdo, en las curvas del trazado antiguo de la carretera y que por desgracia se encuentran abandonados no siendo posible acceder a casi ninguno de ellos, ¡que buenos sitios serían para hacer una breve parada al frescor del arroyo y del bosque! (Foto 9).

Si proseguimos nuestra ruta desde Gaucín hacia la gaditana población de San Pablo de Buceite (A-405) unos pocos kilómetros, se llega a alcanzar en días claros las montañas del norte de África, ese continente tan cercano geográfica y culturalmente de nuestras tierras y a la vez tan lejano, separados por un estrecho mar.

Con el espíritu, al menos en parte, de hacer una carretera para uso y disfrute del viajero



Foto 10. Valle del Genal desde la carretera A-369 de Ronda a Gaucín

se construyó la carretera Ronda a Gaucín (A-369), disponiendo de nueve miradores con vistas hacia un paisaje amplio de las Sierras Blanca, Oreganal, Palo, Líbar, Alcornocales, Crestellina, ... incluso durante un tramo se trazó por la misma cuerda que separan los valles del Genal y Guadiaro, a izquierda y derecha de la carretera, ofreciendo una vertiginosa panorámica a varios cientos de metros desde los valles. Los miradores en la actualidad se encuentran muy deteriorados con aspecto de abandono debido al vandalismo por un lado y poco o ningún presupuesto para el mantenimiento de estos, que en un principio contaban con papeleras, mesas y bancos y unos murales realizados con azulejos para la interpretación del paisaje. (*Fotos 10, 11 y 12*).

Ya vemos, aunque brevemente, lo que puede dar de sí una simple parada en la carretera, un ejercicio de visión, mirando y reflexionando. Disfrutemos pues, de una comida o merienda en la carretera, en aquél lugar donde poder acercarnos con el vehículo y disfrutar del entorno, bien para contemplar un paisaje alejando la vista, bien para dar un paseo por alguna vereda, senda, camino o cañada cercana a la carretera.

Disfrutemos la carretera y cuidémosla (*Foto 13*).



Foto 11. Amanecer divino sobre el Valle del Genal. A la izquierda se aprecia los muros de contención de la carretera de Ronda a Gaucín



Foto 12. Pequeños pueblos “embarrancados” en la carretera de Ronda a Gaucín. De derecha a izquierda: Benalauría, Faraján y Alpandeire



Foto 13. Ruínas del Cortijo del Pollo en la carretera A-377 de San Luis de Sabinillas a Gaucín. En la actualidad esta carretera se encuentra a punto de culminar su rehabilitación del firme

BIBLIOGRAFÍA

- GOZALBES CRAVIOTO, CARLOS, “La vía romana Iluro-Arunda. La conexión del Valle del Guadalhorce con la Meseta de Ronda en época romana”. *Estudios de Ronda y su Serranía*. Granada, Universidad, 1988.
- HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, MARÍA, “El paisaje como seña de identidad territorial: valorización social y factor de desarrollo, ¿utopía o realidad?”. *Boletín de la A.G.E.* núm. 49, 2009, pp. 169-183.
- MAJADA NEILA, JESÚS, *Viajeros románticos en Málaga*. Salamanca, Edita Librería Cervantes, 1986.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, EDUARDO. *Miradas sobre el paisaje*. Madrid, Biblioteca Nueva, 2009.
- MORETI, JUAN JOSÉ. *Historia de Ronda*. Ronda, Fundación Unicaja, 1993 (edición facsimil del original, 1867).
- MORALES FOLGUERA, JOSE MIGUEL, “Historia de las Obras Públicas en Málaga en el siglo XVIII”, *Jábega*, núm. 50, 1985, pp. 59-80.

- ORTEGA CANTERO, NICOLÁS. *Imágenes del paisaje*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, Fundación Duques de Soria, 2006.
- URIOL SALCEDO, JOSE I. “Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI”, *Revista de Obras Públicas*, 1985, pp. 553-563.
- VVAA. *Jornadas sobre Paisajes Culturales*. Ronda, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2003.
- ZORIO BLANCO, V. “Breve historia de las Carreteras”, *Revista de Obras Públicas*, 1987, pp. 27-38.

CARTOGRAFÍA

Colección Topográfica de la Serranía de Ronda. Escala 1:20.000. CEDER Serranía de Ronda. 2013.

