

# INFORME

## SOBRE LA EDIFICACIÓN DE LA PORTADA DEL CAMINO DE VÉLEZ Y OTROS HITOS MONUMENTALES SITUADOS EN EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL DE LA FÁBRICA DE CEMENTOS DE MÁLAGA, EN LUGAR PRÓXIMO AL ARROYO DE TOTALÁN, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MÁLAGA

Rosario Camacho Martínez

Ángel Asenjo Díaz

Pedro Rodríguez Oliva

Tras la visita realizada en octubre de 2018 por los académicos de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Ángel Asenjo, Pedro Rodríguez Oliva y Rosario Camacho<sup>1</sup>, a parte del camino de Vélez, en la zona costera oriental de Málaga, en terrenos de Financiera y Minera S.A., se elabora el siguiente informe.

### EL CAMINO DE MÁLAGA A VÉLEZ, EN LA PARTE ALTA QUE DESCIENDE HASTA EL ARROYO DE TOTALÁN. INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

La existencia de este camino, que data de la época de Carlos III, es antigua, aunque en muchas zonas era impracticable; realmente las comunicaciones en Andalucía se apoyaban en parte en la red de calzadas romanas, que en esta zona recorría el litoral en dirección hacia Almuñécar y ha contado con diferentes intervenciones.

Como antecedente más próximo a la obra que se informa, habría que reseñar la intervención del Corregidor D. Fernando Carrillo Manuel, marqués de Villafiel, quien realizó en los tres años que ocupó el cargo (1672-1675) obras de gran importancia para Málaga, entre ellas el arreglo de parte de este camino de Vélez, que, con base romana, aprovechaba la línea más llana de la costa, interrumpida por los llamados Can-

tales. La obra, que solicitó fuese pagada de los Propios de la Ciudad, tuvo que asumirla en buena parte<sup>2</sup>.

El marqués arregló el sector más próximo a la ciudad y la hermoseó como complemento con algunas zonas ampliadas. Construyó tres puentes y creó un paseo de más de un cuarto de legua que se ensanchaba en cinco puntos creando espacios suficientes para que los carruajes pudieran girar, y algunos los hermoseó conduciendo agua de un pequeño nacimiento del Cerro de Gibralfaro, que encañó e hizo caer a un pilar de piedra, creando a su alrededor una pequeña alameda, operación que repitió en otros ensanches, acabando la obra en septiembre de 1675. Paralelamente continuó otro cuarto de legua, hasta la Torre de San Telmo. Esta costosa obra tuvo que suplirla de su bolsillo porque no alcanzó el dinero de los Propios.

Un siglo después, la necesidad de conectar los diferentes centros, que ya arrancaba de Felipe II, era evidente, y en el programa general de reformas de la dinastía borbónica se in-



LOCALIZACIÓN

cluyó el desarrollo de las vías de comunicación como medio de fomentar la industria y el comercio. Aunque se iniciaron algunos en tiempos de Fernando VI, fue Carlos III quien, por real Decreto de 10 de junio de 1761, dio el impulso definitivo, con el objetivo de dotar al país de una red planificada de caminos de calidad, que superaran las deficiencias existentes.

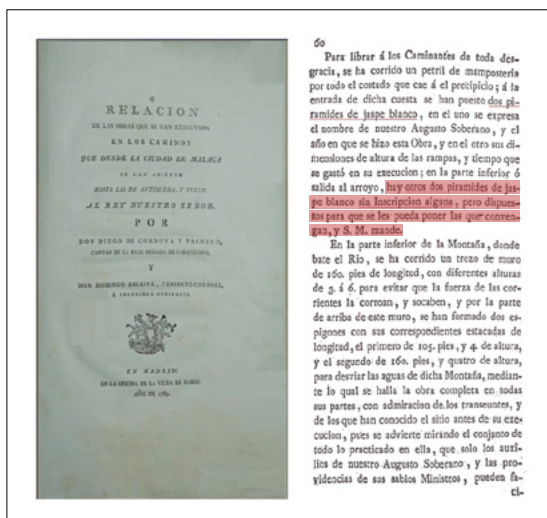
Conectar estos caminos creando vías rápidas era evidente tanto para Vélez-Málaga, centro de la rica comarca de la Axarquía que contaba con una producción agrícola diversa y especializada, así como para Antequera, también comarca agrícola de importancia en la que se creaban asimismo otras industrias, y surtían de numerosos productos a Málaga, y también a Europa, a través de este puerto, cuyas obras de ampliación arrancan de 1717, acometiéndose simultáneamente la rehabilitación y ampliación de la precaria red de las comunicaciones terrestres existentes, haciéndolas practicables para ruedas.

En 1729 se vio en el Cabildo malagueño el proyecto de los caminos de Vélez y Antequera, pero no se acometerían las obras hasta finales de siglo. El tramo de Antequera ya aparece en

el que puede ser considerado el primer Plan de Caminos desarrollado en el R. D. de junio de 1761, aunque al no considerarse camino real fue excluida su financiación por la Hacienda Central, afectando a fondos locales y comarcales. Pero la importancia de Málaga como puerto de salida de productos agrícolas y del consumo, como base logística en los intentos de recuperación de Gibraltar, y la apertura al comercio americano, sería fundamental para su realización, para lo que colaboraron los hermanos Gálvez, especialmente D. Miguel de Gálvez, Ministro del Consejo de Guerra.

Por R. D. de 14 de abril de 1778 se inició el estudio de estos caminos, cuyas obras para Antequera se iniciaron a finales de 1780; en marzo de 1784 se iniciaban las del camino de Vélez que terminaron a finales de diciembre de 1787.

Una *Relación* de las obras que escribieron D. Diego de Córdoba Pacheco (Capitán de la Real Brigada de Carabineros) y D. Domingo Belestá (Teniente Coronel e Ingeniero ordinario), de la cual se publicó un facsímil en 1995 por el ingeniero de caminos D. Juan Brotons Pazos, es el mejor guion que tenemos para seguir



RELACION DE LAS OBRAS ESCRITA POR D. DIEGO DE CORDOBA PACHECO Y D. DOMINGO BELESTÁ (1789)



SOBRE EL PROMONTORIO, LAS EDIFICACIONES OBJETO DE INFORME

esta obra, mucho más detallado en el caso de Antequera<sup>3</sup>.

El proyecto inicial de estos caminos se debe al Coronel de Ingenieros D. Carlos Lemaur, quien llevó la dirección y administración de las obras, que se suspendieron en 1781, reanudándose un año más tarde bajo la dirección técnica del teniente de Ingenieros D. Fernando López Mercader y supervisión de D. Diego de Córdoba, como Presidente de la Junta.

### EL CAMINO DE VÉLEZ

El camino de Vélez, difícil al tener que atravesar o sortear tres promontorios montañosos, los Cantales<sup>4</sup>, se acometió a tenor de la Real Orden de 12 de marzo de 1784 con proyecto de López Mercader, quien dirigió las obras hasta su muerte, en mayo de 1785, continuándolas D. Domingo Belestá hasta su finalización. La dirección inicialmente corrió a cargo de la misma Junta que había dirigido el camino de Antequera, cuyo Presidente era D. Diego de Córdoba, continuando como Comisionado el Ministro del Consejo de Guerra D. Miguel de Gálvez. Este camino contó con un ramal perpendicular a la costa que, desde el arroyo de Benagalbón, conducía a la villa de Macharaviaya, localidad natal de los Gálvez y donde estaba instalada una Fábrica de Naipes, que surtía el mercado americano y proporcionaba pingües beneficios a la corona, siendo un claro impulso para

la construcción del camino. Una Junta se haría cargo de la obra desde la salida de Málaga hasta el arroyo de Íberos y Macharaviaya; la otra, establecida en Vélez, cuidaría desde el arroyo hasta Vélez. El nombramiento de dos cuerpos distintos para dirigir una misma empresa debió desembocar en una mala gestión de las obras, de ahí las alusiones a la precariedad de esta vía. De hecho, al realizar en 1868 el proyecto de carretera Málaga-Almería, por Vélez-Málaga, se alude a las deficientes obras realizadas, acusadas pendientes en algunas zonas y ausencia en gran parte de afirmado<sup>5</sup>.

El camino continuaría después de Vélez hacia Alhama y Loja, para cumplir con la R. O. de 3 de junio de 1782. Por esta R. O. se incorporó al Montepío de Cosecheros, para que aportaran su parte, el quartillo de real de vellón que gozaba el Cabildo Eclesiástico para la fábrica de la catedral. Con ello quedó paralizada esta obra.

### RECORRIDO DE LA ZONA INVESTIGADA

Dada la gran dificultad que conllevó el trazado de este camino en la zona cercana a las actuales Cala del Moral y Rincón de la Victoria, fundamentalmente esa espectacular obra de ingeniería que fueron las rampas de la cuesta Bermeja<sup>6</sup>, lo primero que se deduce con claridad es que era este un trazado *ex novo* y que por tal sitio cercano a la desembocadura del arroyo





EL CAMINO VIEJO DE VÉLEZ Y LAS EDIFICACIONES EXISTENTES OBJETO DEL INFORME



ANTONIO M<sup>º</sup> JÁUDENES, PROYECTO DE CARRETERA DE SEGUNDO ORDEN DE MÁLAGA A ALMERÍA, PARTE COMPRENDIDA ENTRE MÁLAGA Y VÉLEZ, PLANO TOPOGRÁFICO DEL TROZO 1<sup>º</sup>, 1861- ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE MÁLAGA, SIG. 24964

de Totalán no debía haber discurrido ningún camino heredero de la vía romana<sup>7</sup> descrita en el último tramo del *Item a Castulone Malacam* en el *Itinerarium Antoninianum* (404, 2-405-6) y en otros textos antiguos en que se menciona la ruta terrestre que en época romana, a través de nuestra costa oriental, comunicaba a *Malaca* con la zona levantina (*Anónimo de Rávena*, 305, 2-6) y con el centro de la Península. Y en los períodos medieval<sup>8</sup> y moderno, aunque hubiera bastantes coincidencias en ese camino de unión de Málaga con Vélez, se debe considerar que la vía anterior a esta reforma del siglo XVIII iba prácticamente por el borde marítimo en este trozo de «costa (*que es*) la mayor parte playa descubierta y difícil de arrimarse embarcaciones (y) desemboca en ella un arroyo llamado Totalán»<sup>9</sup>. Ese trazado casi a pie de playa en determinadas épocas del año era impracticable en varios luga-

res en los que resultaba «preciso caminar por el agua, que oculta peñascos y hace zozobrar a los caballos y ahogarse a alguno», según se deduce de alguna documentación escrita como un informe oficial de 1778<sup>10</sup>.

Por todo lo que, en fin, deberemos suponer que, si en época antigua en este punto ese trazado hubiera sido el mismo, qué duda cabe que la ingeniería romana habría dado soluciones y, quizá, no demasiado alejadas de las que aquí los ingenieros de Carlos III hubieron de aplicar. Cuando bien avanzada la segunda mitad del XVIII Antonio Ponz viajó desde Málaga a Vélez, se quejaba de «lo incómodo que también es el camino, y en algunas partes perverso», aunque, cuando posteriormente publicó esas notas de viaje, ya se hacía eco del «nuevo y muy cómodo camino desde Málaga hasta Vélez-Málaga, cuya importante obra ha dirigido el Ingeniero Don Domingo Belestá»<sup>11</sup>. En el nuevo trazado de esta singular obra pública, inicialmente ordenada por el conde de Floridablanca y por la que tanto interés mostró Miguel de Gálvez, como antes hemos dicho, en la parte alta del Peñón del Cuervo y para salvar el arroyo del Judío hubo que construir un puente bastante similar a los que por aquellos mismos años se habían trazado en el camino que unió a Antequera con Málaga<sup>12</sup>. Esta interesante obra pública que aún se conserva en relativo buen estado, es de un solo ojo con arco de medio punto de ladrillo cuya fábrica alterna hiladas de ladrillo con tongadas de cantos unidos con mortero de cal y arena.

Pasado ese Puente del Judío y el arroyo de Gálica, se fue regularizando la montaña hasta la parte opuesta, que descende al arroyo de Totalán y, trabajando, según indica la *Relación*, sobre terreno durísimo, bajo el cual se encuentra un interesante conjunto de cuevas usadas desde el periodo Auriñacense, se construyó un muro para asegurar el paso de la cañada y se corrió un pretil de mampostería por el costado que cae al precipicio. Debido a la abrupta topografía del lugar, los encargados de esta obra se encontraron con una de las mayores dificul-

tades en el primero de los llamados «cantaes», esas moles de naturaleza calcárea que llegan hasta el mar formando verdaderos acantilados y cuyos dos primeros se sitúan entre las actuales Cala del Moral y Rincón de la Victoria. Ese primer Cantal, que se localiza inmediato a la desembocadura del arroyo de Totalán en su margen derecha, es una zona caliza elevada sobre el mar de singular belleza natural y paisajística con vistas a toda la Bahía de Málaga, y es allí donde López Mercader (+1785) y posteriormente Diego de Córdoba y Domingo Belestá se encontraron, como acabamos de decir, con muy serias dificultades para rebajar la montaña, lo que obligó al usual empleo de explosivos. Las obras se prolongaron por espacio de dos años y se realizaron con una brigada de presidiarios. A la entrada de la cuesta se colocaron dos pilares o pirámides de jaspe blanco, uno con el nombre del monarca Carlos III y señalando el año final de la obra, y la otra indicando las dimensiones.

### REFLEXIONES SOBRE LOS HITOS MONUMENTALES Y OTROS ELEMENTOS DE SU ENTORNO

Efectivamente, cuando acabaron aquellas obras que permitieron el adecuado tráfico de carros sobre el arroyo de Totalán, en la ya citada *Relación* publicada en Madrid en 1789 se indicaba que «a la entrada de dicha cuesta se han puesto dos pirámides de jaspe blanco, en el uno se expresa el nombre de nuestro Augusto Soberano, y el año en que se hizo esta Obra, y en el otro sus dimensiones de altura de las rampas, y tiempo que se gastó en su ejecución» (p. 60). Esos dos textos escritos se conservan en el mismo lugar en que fueron en su tiempo erigidos, uno frente a otro, a ambos lados de la vía y evidenciando la anchura original que aquél camino tuvo. Se trata de sendos cipos pétreos, ambos paralelepípedos y de igual formato y altura, en relativo buen estado de conservación, con un pie en forma de basa moldurada y cuyas molduras se repiten en el ci-

macio de coronamiento sobre el que va un cuerpo en forma piramidal que en su parte superior lleva un agujero donde probablemente, mediante un perno metálico, encajaba un motivo decorativo en forma de esfera. En ambos hitos se sitúan las inscripciones en letras capitales a las que se refiere el texto del capitán de la real brigada de carabineros Diego de Córdoba y Pacheco (+) y del teniente coronel de ingenieros Domingo Belestá; tales textos ocupan al completo las caras frontales y, de modo similar, ofrecen un campo sin enmarques y ocupado en la totalidad de la superficie por los epígrafes que conmemoran la finalización de las obras. Estos dicen:

Texto 1º:

REINANDO LA MAGES / TAD DEL  
Sor. Dn. CARLOS / III QUE DIOS  
GUARDE / SE FACILITO EN ESTA /  
CUESTA EL PASO IM / PRACTICABLE  
PARA EL / TRANSITO DE RUEDAS  
/ EN EL TERMINO DE / DOS AÑOS  
QUE SE TRA / BAJO DE CONTINUO  
/ CONCLUIDAS EN FIN / DE  
DICIEMBRE DE / 1786.

Texto 2º:

[la]S DOS RAMPAS DE / [c]  
AHIDA AL ARROYO /  
TOTALAN PRACTICA /  
DAS EN ESTE PRIMER /  
CANTAL DE VELEZ LLA / [m]  
ADA LA CUESTA BE[r] / [m]  
EJA CONTIENEN D[e] / ALTA  
265 VARAS DE / LONGITUD Y LA BAXA  
/ 225, CUYO DESNIVEL  
/ DESDE ESTE PUNTO  
/ HASTA EL FINAL SE /  
HALLA DE 44 VARAS.

Los datos que se dan en ambas inscripciones son de gran interés ya que indican el largo tiempo empleado en la construcción de esta singular obra de ingeniería, la fecha de la misma y, con toda precisión, la altura «de 44 varas» que había de desnivel



INSCRIPCIONES EN LOS CIPOS PÉTREOS A AMBOS LADOS DEL CAMINO VIEJO DE VÉLEZ

desde la parte alta de esta «llamada Cuesta Bermeja» al cauce por el que discurre el arroyo; es decir, que para poder ascender y descender con carruajes en esta mole caliza de 37 m. de alt., fue necesario tallar en la roca un camino en dos tramos, el más alto de «265 varas de longitud» al que, tras una curva de bien calculado peralte, se unía otro algo menor de «225» varas, lo que en total equivalía a un trazado de nada menos que casi 400 m. En el reinado de Isabel II se proyectó una carretera de segundo orden de Málaga a Almería que en este primer Cantal mantuvo el trazado del antiguo Camino de Vélez. En un plano topográfico de Antonio M<sup>a</sup> Jáudenes (1861) se muestra con exactitud el trazado de esas rampas de la Cuesta Bermeja<sup>13</sup>. También en el mismo texto de Córdoba y Belestá se indicaba que a la bajada de esa cuesta del Cantal, en la «parte inferior ó salida al arroyo» (de Totalán) donde finalizaba la obra de desmonte —zona también protegida con espigones y otras obras para el desvío de las aguas (p. 61)— se co-

locaron «otras dos pirámides de jaspe blanco sin Inscripción alguna, pero dispuestas para que se les pueda poner las que convengan, y S. M. mande» (p. 60), hitos que en la actualidad parece que han desaparecido.

Cuando en este tramo costero se trazó la posterior carretera de Almería que abandonó las alturas y ocupó el borde marítimo<sup>14</sup>, toda esta obra del siglo XVIII permaneció intacta aunque sin uso, hasta que hace muy pocos años las obras destinadas en la salida de la Cala del Moral a unir la antigua nacional 340 con la nueva autopista condujeron a un desmonte que ha dado lugar al actual frente rocoso sobre el arroyo de Totalán que destruyó las rampas del primer Cantal a las que nos estamos refiriendo. Desde un punto de vista patrimonial, se trata ésta sin duda de una gran pérdida solo compensada por lo que queda en la parte superior del inicio de esta excepcional obra pública de la Ilustración y por la existencia de las dos inscripciones que son, qué duda cabe, documentos de un más que notable valor por su antigüedad, por permanecer *in situ* en el lugar original de su colocación y por tratarse de la mejor referencia material de las obras públicas allí realizadas entre 1784 y 1786.

Los pedestales inscritos, situados a uno y otro lado del camino, que dignifican este espacio, son hitos que constituyen ya en sí un paso, una puerta; pero con el discurrir del tiempo puede que quisiera enfatizarse su sentido construyéndose, apoyado en una de ellas, una puerta o pórtico con cierta intención monumental formada por un hueco adintelado coronado por un sencillo entablamento rematado por tres pequeños pilares de ladrillo.

Sobre este arco de obra que aparece adosado a uno de esos hitos también se debe hacer notar que no se trata de una construcción pertinente con aquellas obras, como se deduce de su situación fuera del camino, de la estrechez de su vano que no permite siquiera el cruce bajo él de dos caballerías, el que no fuera citado (como sí lo son las inscripciones y los otros dos hitos anepigráficos) en el libro de Diego de Córdoba y Domingo Belestá



y su propia arquitectura que es un tipo de puerta muy alejado de los tradicionales arcos y puertas conmemorativos. La fantasía y la erudición popular han creado con esta puerta un falso monumento al que se le quiere ver (nada más alejado de la realidad) como un indicador del límite oriental de la ciudad de Málaga, habiéndosele dado también un origen y destino que con seguridad nunca hubo de tener como se deduce de la inexistencia de fuente documental alguna que a ella se refiera.

Por el otro lado la puerta se apoya en una construcción rectangular con tejado a dos aguas que se ha considerado sin fundamento y de modo atrevido una Casa de Postas, lugar que se sabe que se ubicaba en ese camino mucho más adelante en el «Castillo del Marqués», un pequeño hornabeque que marcaba el final del camino llano<sup>15</sup>. Elemento paralelo a los caminos fueron las casas de postas, que estaban destinadas a la atención del camino, de los viajeros, recaudación de derechos de paso si era necesario, etc., pero en la *Relación* de Córdoba y Belestá, no se cita casa ni en la parte alta ni en la costa, y tanto la puerta como la construcción lateral son posteriores a la datación de los pilares.

Además, las casas de postas, como elementos auxiliares en los caminos, abrían a éstos y la construcción que aquí vemos está de espaldas al mismo, abriéndose hacia el mar. Esa antigua casa ruïnosa, que se conserva en el más lamentable de los estados y que algunos dan el nombre de Venta de la Cruz, nada permite relacionarla tampoco —como algunos han querido— con un lugar de control sanitario y cobro de arbitrios recaudación tipo fielato que se trataba de una actividad municipal controladora del tráfico de mercancías propia de épocas posteriores en que ya ese antiguo Camino de Vélez había perdido toda función al haberle sustituido la carretera de Málaga a Almería.

### VALORACIÓN URBANÍSTICA DEL CAMINO DE VÉLEZ

En el documento de la Revisión del PGOU de Málaga vigente, que fue objeto de Aprobación

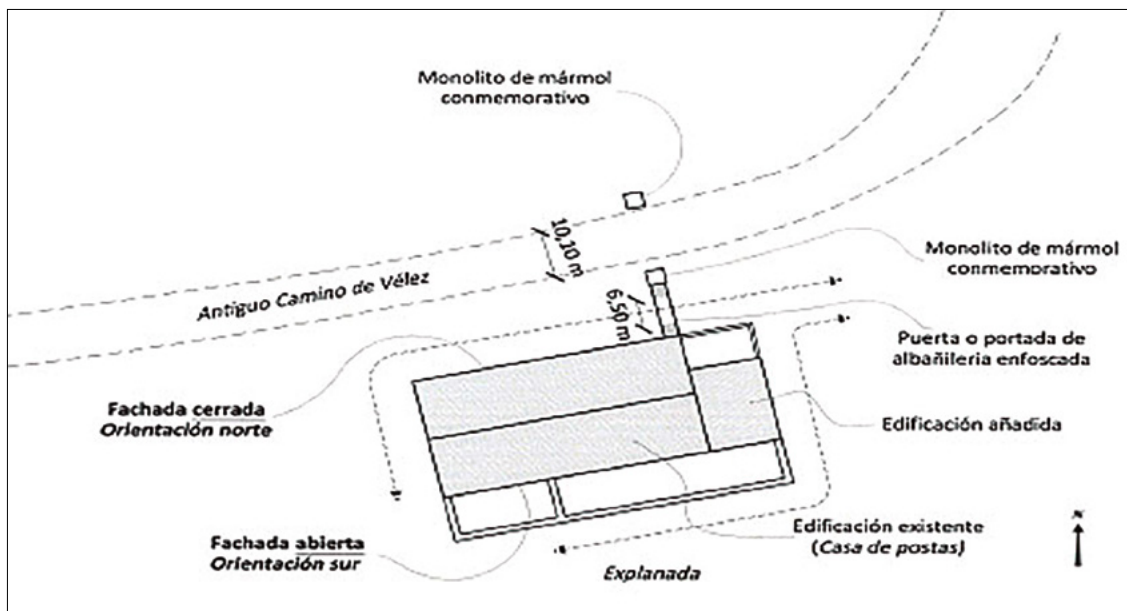


EDIFICACIONES EN EL CAMINO VIEJO DE VÉLEZ. PUERTA MONUMENTAL. ESTADO ACTUAL



EDIFICACIONES EN EL CAMINO VIEJO DE VÉLEZ. LA QUE ALGUNOS HAN CONSIDERADO POSIBLE CASA DE POSTAS. ESTADO ACTUAL

Definitiva por el Ayuntamiento Pleno de Málaga con fecha 16.07.2010, en el apartado de la Memoria, donde se relacionan los Elementos de Protección Histórico-Artística como parte de la Memoria Arqueológica de este documento. En concreto, es en la Ficha C-10 de la indicada Memoria de este Plan General, donde se califica la edificación denominada «Portada del Camino de Vélez», con el Grado de Protección Arqui-



ESQUEMA DE LAS EDIFICACIONES EXISTENTES JUNTO AL CAMINO VIEJO DE VÉLEZ

tectónica i. En esta ficha se recoge, entre otras cosas, que se trata de una portada conmemorativa, cuya arquitectura es considerada como un «valioso testimonio» de las obras públicas ejecutadas bajo el reinado de Carlos III, con valor histórico y estético, que debe ser objeto de una protección integral y un mantenimiento de carácter aislado, de forma que para no menoscabar su imagen se debe conservar libre de cualquier elemento su perímetro.

En esta ficha del PGOU de Málaga, se recoge que falta un pináculo de la portada y los dos en los pilares o monolitos existentes junto a esta portada, ya comentados. De igual forma se indica, que su ubicación se encuentra en un lugar apartado y poco transitado lo que hace que esta construcción sea vulnerable, a la vez que se afirma que su desconocimiento es su mejor aliado.

Y, por último, queremos hacer hincapié en que esta ficha está referida exclusivamente a la «Portada del Camino de Vélez» y no lo está de forma concreta a los «Monolitos» (pirámides) situados junto a ella, que tienen un indudable valor histórico, omitiendo cualquier referencia a la

denominada «Casa de Postas», de cuestionable valor histórico o arquitectónico, que al encontrarse situada junto a la Portada indicada, puede llegar a interpretarse que esta ficha aconseja la demolición de esta casa para la mejor percepción de la misma.

El Plan Especial de la Cantera de la Fábrica de Cementos Goliath de Málaga, se redacta como instrumento de planeamiento de desarrollo del PGOU de Málaga vigente, promovido por la sociedad Financiera y Minera, S.A., propietaria de estos terrenos que está de acuerdo con la Ley de Minas que le es de aplicación. Este proyecto de planeamiento tiene por objeto excluir del ámbito de la cantera determinados terrenos de acuerdo con los criterios de los Servicios Técnicos de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Málaga y los que la explotadora de la misma por razones diversas considere innecesarios, para que de esta forma se delimiten definitivamente los terrenos de la Cantera que han de ser objeto de explotación de acuerdo con el Plan de Explotación y Extracción de los mismos.





PLAN DE ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE LA CANTERA (SITUACIÓN DE LAS EDIFICACIONES EN ROJO)

En este Plan Especial de la Cantera las edificaciones objeto del presente Informe casualmente se encuentran dentro de la zona calificada de protección arqueológica por el mismo, lo que no se ha hecho en forma alguna para proteger a esta Portada, sino para preservar el entorno de las Cuevas Prehistóricas de la Araña, en las que abundan restos paleolíticos.

No obstante, este Plan Especial podrá recoger la protección de esta edificación y delimitar su adecuado entorno e integrarlo en la ordenación del Parque Periurbano objeto de su ordenación para su mejor contemplación, ampliando esta protección a parte del antiguo Camino de Vélez.

En evitación de equívocos queremos dejar claro, que los terrenos donde se encuentra la «Portada del Camino de Vélez» están delimitados e inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bien de Interés Cultural, con la tipología de Zona Arqueológica, denominada Complejo Turístico de la Cueva Navarro IV en Málaga, de acuerdo con lo que se recoge en el Decreto 40/2013, de 19 de Marzo, que

recoge un conjunto de yacimientos, que son fundamentales para la comprensión de los episodios históricos desarrollados desde el final del Pleistoceno Medio (hace alrededor de 150.000 años) hasta los inicios del Holoceno (hasta hace alrededor de 4.000 años), en el que no se hace referencia alguna a la «Portada del Camino de Vélez».

En este sentido, no deben producirse equívocos, pues si bien la «Portada del Camino de Vélez» está recogido en el PGOU de Málaga vigente como un Elemento de Protección Arquitectónica 1, en forma alguna, esta edificación es un Bien de Interés Cultural y menos aún la edificación de la denominada «Casa de Postas», que no está afectado por protección alguna.

La edificación más interesante del conjunto de las edificaciones existentes en el lugar objeto del presente informe es la «Portada del Camino de Vélez», también denominada «Puerta de la Axarquía» o «Puerta de Vélez», junto a la que se encuentran los Monolitos descritos anteriormente, la edificación denominada «Casa de Postas», cuya autenticidad consideramos más que cuestionable por razones diversas.

En relación a la primera de estas edificaciones hemos de decir, que no se encuentra situada en el ámbito del Antiguo Camino de acceso a la Axarquía, de forma paralela al mismo, lo que nos hace dudar del hecho de que fuera parte de esta infraestructura y nos invita a pensar que se trata de una puerta de entrada y la edificación realizada de forma colindante al camino, el acceso controlado a una propiedad privada, a un cortijo o a una venta ubicada en este lugar. La edificación la podemos considerar como una obra del barroco tardío, que no es importante, pero encierra una cierta belleza, razón por la que su permanencia debería ser respetada y también debería realizarse su rehabilitación y posterior conservación.

En relación a los Monolitos de mármol, situados junto a la «Portada del Camino de Vélez» tienen valor histórico indiscutible y fueron implantados en el inicio del tramo del Camino de Vélez reparado, localizándose otros dos sin inscripciones al final de la misma, que han desaparecido al igual que gran parte de la obra realizada al ejecutar las obras del nudo de conexión de la Antigua Carretera Nacional CN-340 con la Autovía A-7 del Mediterráneo.

Y, por último, y en relación a la última de estas edificaciones, la denominada «Casa de Postas», puede observarse que es la fachada de la edificación alineada en el Camino Viejo de Vélez, y no muestra apariencia alguna de que en su día hubiera tenido huecos abiertos a este camino, lo que consideramos obligado para el uso que le está dando nombre a la misma, sin apreciarse hendidura alguna de que originariamente hubiera estado abierta al mismo, encontrándose los huecos de esta edificación abiertos al sur, que es la orientación que posibilita el mejor disfrute de las vistas a las personas que la hubieran podido ocupar. Estas características determinantes de esta edificación nos hacen pensar, de acuerdo con lo comentado en relación a la Portada del Camino de Vélez, que debió ser una construcción de carácter residencial de una explotación agrícola, o en su caso una venta, situada de forma adyacente a este camino,

ubicada en un lugar estratégico del mismo. La arquitectura de esta edificación es de tipo rural, sin interés especial alguno. Actualmente se encuentra en estado ruinoso, con los huecos de sus paramentos frontales tapados con fábrica de ladrillos para evitar la instalación de okupas en la misma, encontrándose en su conjunto estos paramentos totalmente grafitados. Esta edificación fue parte de un poblado de obreros de la fábrica de cementos propiedad de la sociedad Financiera y Minera, S.A., que, por razones jurídicas, en su día no fue demolida con el conjunto de las viviendas de este poblado, careciendo como hemos indicado de valor histórico o artístico alguno.

## VALORACIÓN FINAL

De las tres piezas que hay en este conjunto, los pilares con inscripciones tienen un indudable valor histórico, conmemorativo, intencionado.

La «puerta», aunque no corresponde a la misma época, tiene interés como un valor paisajístico, señorea ese espacio, es visible incluso desde la entrada a La Cala, ha creado una imagen y puede considerarse un valor artístico relativo.

Pero la llamada «casa de postas», en un estado lamentable, no muestra valor alguno. Tal vez pudo construirse una casa de postas, que sería también posterior a la obra del camino, y sus cimientos pudieron aprovecharse para la construcción actual, que no responde a la tipología de estas casas. De hecho, el estudio del camino que han hecho Burgos, Olmo y Sáez, señalan el valor patrimonial que tiene el conjunto formado por el pórtico y los monolitos conmemorativos, sin aludir a esta edificación<sup>16</sup>.

## CONCLUSIONES DEL INFORME

Como conclusiones del presente Informe Académico los redactores del mismo, Académicos de Número de esta Real Academia de Bellas Artes de San Telmo de Málaga exponen lo siguiente:

Recomendamos que la Protección Arquitectónica I recogida en el PGOU de Málaga en

la Ficha C-10 del apartado de la Memoria Arqueológica del mismo, referida a los Elementos de Protección Histórico-Artística, se amplíe a los Monolitos existentes junto a la misma, que contienen inscripción de importante valor histórico y, en la medida de lo razonable, al Antiguo Camino de Vélez en un tramo adyacente a estas edificaciones y a cualquier resto que pueda existir de la importante obra civil realizada al amparo de la Real Orden de 12 de Marzo de 1784, de acuerdo con el proyecto del ingeniero López Mercader, en tiempos del reinado de Carlos III.

No apreciamos valor histórico ni artístico en la edificación de la denominada Casa de Postas, razón por la que si se considera adecuado por los responsables de la Consejería de

Cultura y de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga puede ser objeto de demolición para ampliar el ámbito de los elementos protegidos y susceptibles de protección de la Portada del Camino de Vélez y de los Monolitos así como de una parte adyacente de este Antiguo Camino, y permita una mejor percepción de estos elementos.

Estas conclusiones fueron ratificadas por unanimidad de todos los miembros de esta Real Academia de Bellas Artes de San Telmo de Málaga, asistentes a la Junta General Ordinaria celebrada el día 27 de febrero de 2019 en la Sala de Conferencias del Museo de Málaga, Antiguo Edificio de la Aduana.

Málaga, 1 de marzo de 2019

#### NOTAS

- 1 Queremos indicar que la Academia ya se interesó por el deterioro de varios restos del antiguo camino de Vélez en su reunión ordinaria del 26 de septiembre de 2013, transmitiendo a las autoridades municipales la conveniencia de su restauración, como consta en el *Anuario de la Real Academia de San Telmo*, 13, 2013, p. 212.
- 2 AMATE DE LA BORDA, Cristóbal (1695): *Compendiosa Noticia de lo que ha obrado en esta Ciudad*, 1695, (1988).
- 3 *Relación de las obras que se han executado en los caminos*, 1789, (1995).
- 4 El primer cantal ha venido siendo conocido como de la «Cruz de la Legua», el segundo es el de la «Victoria» y el tercero el de «Baja Mar».
- 5 LUQUE RAMÍREZ, R. (2005-2006): pp. 353-380.
- 6 BURGOS, A., OLMO J.C. y SÁEZ PÉREZ, M<sup>a</sup>. P. (2015): pp. 44-47, figs. 4-6.
- 7 GOZALBES CRAVIOTO, C. (1986): pp. 70-85.
- 8 GARCÍA MALDONADO, A. (2013): pp. 88-96.
- 9 FALCÓN MÁRQUEZ, T. (1989): p. 43.
- 10 JURADO SÁNCHEZ, J. (1992): p. 84.
- 11 PONZ, A. (1794): pp. 240-241.

- 12 LUQUE RAMÍREZ, R. (2005-2006): pp. 355-367.
- 13 BURGOS, A., OLMO J.C. y SÁEZ PÉREZ, M<sup>a</sup>. P. (2015): p. 44, figs. 2 y 6 (Antonio M<sup>a</sup> Jáudenes, *Proyecto de carretera de 2º orden de Málaga a Almería, parte comprendida entre Málaga y Vélez, plano topográfico del trozo 1º*, 1861. Archivo Histórico Provincial de Málaga, sig. 24964).
- 14 MAYORGA GONZÁLEZ, A. (2015-2016): 360
- 15 BURGOS, A., OLMO J.C. y SÁEZ PÉREZ, M<sup>a</sup>. P. (2015): p. 50.
- 16 BURGOS, A., OLMO J.C. y SÁEZ PÉREZ, M<sup>a</sup>. P. (2015): p. 47.

#### BIBLIOGRAFÍA

- AMATE DE LA BORDA, Cristóbal (1695): *Compendiosa Noticia de lo que ha obrado en esta Ciudad de Málaga el Excelentísimo Señor Don Fernando Carrillo Manuel, Marqués de Villafiel*, Málaga 1695 (Edición facsímil con introducción de M. Olmedo Checa) Málaga, ed. Arguval, 1988.
- ANUARIO de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo*, 13, Málaga, 2013.
- BURGOS NÚÑEZ, Antonio, OLMO GARCÍA, Juan Carlos y SAEZ PÉREZ, M<sup>a</sup> Paz (2015): «El Camino de Vélez, pervivencia de una carretera de la España de la Ilustración», *TST* n<sup>o</sup> 29, pp. 36-63.



FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro (1989): *Torres de almenara del Reino de Granada en tiempos de Carlos III*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes.

GARCÍA MALDONADO, Andrés (2013): «El camino real nazari: Alhama, puente entre Granada y Málaga», *Anuario Real Academia de Bellas Artes de San Telmo*, 13, pp. 88-96.

GOZALBES CRAVIOTO, Carlos, *Las vías romanas de Málaga*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, (colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería 25), 1986.

JAÚDENES, Antonio M<sup>a</sup>, *Proyecto de carretera de 2º orden de Málaga a Almería, parte comprendida entre Málaga y Vélez, plano topográfico del trozo 1º*, 1861. Archivo Histórico Provincial de Málaga, sig. 24964.

JURADO SÁNCHEZ, José (1992): «La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII», *Estudios Regionales*, 32, pp. 73-106.

LUQUE RAMÍREZ, Raúl (2005-2006): «Estudio de la red viaria malagueña: las vías de comunicación hacia Antequera y Vélez-Málaga en los siglos XVIII y XIX», *Boletín de Arte*, 26-27, pp. 353-379.

MAYORGA GONZÁLEZ, Antonio (2015-2016): «El camino de Málaga a Vélez», *Isla de Arriarán*, 42-43, pp. 343-369.

PONZ, Antonio (1794): *Viaje de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables y dignas de saberse, que hay en ella*, tomo XVIII, Madrid.

*Relación de las obras que se han executado en los caminos en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*, al rey Nuestro señor, por D. Diego de Córdoba y Pacheco, capitán de la Real Brigada de Carabineros y Don Domingo Belestá, teniente coronel e ingeniero ordinario, Madrid, 1789 (Edición facsímil con introducción de Juan Brotons Pazos), Madrid, Ministerio de Obras Públicas, 1995.