



Resumen / Abstract

Sobre el Camino Real de ruedas entre Antequera a Málaga se plantea un ejercicio dentro de la asignatura de Fundamentos de Arquitectura y Patrimonio Histórico de Escuela de Arquitectura de Sevilla. Se explica aquí uno de los trabajos realizados por un grupo de alumnos. En un primer momento, el trabajo identifica cinco grandes bolsas patrimoniales donde se señalan los valores paisajísticos, culturales, naturales, etc. del camino y del territorio que le hace de marco. Se trazan unas estrategias genera, encaminadas a recuperar la unidad del camino, a mantener su condición de transitable y a ponerlo en relación con otros espacios. Finalmente, se concretan varias propuestas de actuación en diversos puntos del camino.

An exercise on the wheels Royal Road between Antequera to Malaga was proposed in the course Foundations of Architecture and Historical Heritage, in the School of Architecture of Sevilla. We explain here one of the projects that a group of students did. At first, the work identified five main groups of heritage elements. Landscape, cultural and natural values were highlighted. The work proposed general strategies to recover the unity of the way, to maintain its status walkable and put it in relation to other spaces. Finally, several proposals for action at some places of the way were identified.

Among the buildings that have taken place in cities throughout history, ports are those that have most influenced the identity of these places.

Not only in every age, through every civilization, port facade has been the most representative of the city, the place where were the most important buildings of every moment, reflecting on it the wealth of the whole city, the image of it, but even today, the transformation of port docks led to the most innovative and flexible spaces for urban and cultural renewal, restoring the prominence of them in the port cities' story. The port maritime facade of these cities have been and remain a symbol of the wealth of every age.

Since those early "waterfront" interventions in the sixties to the present, are hundreds of waterfronts that have been transformed, through various stages, practices and strategies, successes and failures that have occurred in these port areas. It is certainly time for infrastructure.

Reconocimiento e intervención en el Camino Real entre Málaga y Antequera

María de la Luz Baco Castro

Bajamos apresuradamente del autobús. Hicimos una parada y almorzamos de manera imprevista, a un hora no programada. Éste es el recuerdo más anecdótico de la “visita al lugar” que tenemos todos los que, hace una docena de años, cursábamos la asignatura de Fundamentos de Arquitectura y Patrimonio en la Escuela de Arquitectura de Sevilla. El autobús en el que viajábamos no pudo tomar una curva, era demasiado grande o el camino demasiado estrecho. Los responsables del grupo decidieron bajar al alumnado del autobús para que el conductor realizara las maniobras precisas para sacar su vehículo de aquel atolladero, en plena sierra malagueña, y poder reanudar el recorrido por el Camino Real que va de Antequera a Málaga. Fue un día largo, en tránsito, con caminatas, paradas, fotografías, apuntes, etc.

El programa de la asignatura, en aquella ocasión, solicitaba a los alumnos la interpretación, la puesta en valor y la intervención de uno de los proyectos ilustrados ejecutados en la Andalucía del s. XVIII: el Camino Real de ruedas entre Antequera y Málaga.

Bolsas patrimoniales

No era la primera vez que nos enfrentábamos a todo un territorio en nuestras prácticas proyectuales de arquitectura, pero sí lo era en cuanto a

hacerlo en clave patrimonial. Procuramos realizar un acercamiento documentado a aquel vasto lugar, basándonos en los planos y los textos que encontramos en bibliotecas y archivos.

Decidimos dividir el soporte de nuestro proyecto patrimonial en cinco “bolsas patrimoniales”, en las que se aglutinaban paisajes, construcciones, naturaleza, cultura, leyendas, etc.:

En la primera gran bolsa, la localidad de Antequera, señalamos su vega, el cauce de su río y los vestigios de una arquitectura pasada, histórica o prehistórica. Seguidamente, la formación rocosa de El Torcal fue identificada como elemento separador de espacios en el camino, destacando sus valores paisajísticos y naturales.

En la bolsa intermedia, el territorio entre la localidad de Villanueva de la Concepción y Almogía, destacábamos el carácter pecuario que adquiere el camino y la riqueza cultural de la comarca de la Axarquía. A continuación, el espacio de la presa de Casasola también fue señalado como separador, resaltando de nuevo, sus valores paisajísticos. La ciudad de Málaga, la última bolsa patrimonial identificada, quedaba caracterizada por su trazado e impronta urbana.

Antequera, con su tradición histórica de *traza de camino*, es el principal punto de recepción y reconocimiento del sector turístico interesado en una de las más preciadas joyas de la proximidad: El Torcal.

Puede decirse que Antequera y el Torcal, en conjunto, constituyen el núcleo de la actividad turística que se dirige a ella, para desde allí, pasar hacia la zona de El Torcal, la actividad turística que efectúan los visitantes que visitan el Torcal.

Este acceso de manto de casas mediterráneas goza de identidad propia para poder autocalorarse, centrándose la intervención en la puesta en valor del camino.

El Barrio de San Juan, sus casas cristianas y el casco mediterráneo, y sobre todo su tradición y cultura, son los que le hacen ser también un punto de escape.

Este es el trazado de un camino anterior que posiblemente la saleta a Málaga en época romana.

Las rutas hasta el Torcal salen desde la Plaza de Toros, antequera, siguiendo dirección sur, hasta embalsarse en la subida de la Sierra.

Desde Antequera se desplaza una carretera, Camino Real, que representa como tal, desde el principio, como punto de un eje continuo hasta Málaga, o como un momento hasta esta de un eje que sería el Camino Real. El Camino Real, en su origen, es una prolongación del camino que, de la comunidad, empuja al principio a visitantes de Antequera, para que sus recorridos en esta zona concluyan en el Camino Real, de Antequera a Málaga, que es la ruta que hoy se sigue, y no solo eso, para que se pueda haber un momento de descanso en el Torcal.

El Camino Real, en su origen, es una prolongación del camino que, de la comunidad, empuja al principio a visitantes de Antequera, para que sus recorridos en esta zona concluyan en el Camino Real, de Antequera a Málaga, que es la ruta que hoy se sigue, y no solo eso, para que se pueda haber un momento de descanso en el Torcal.

Del mismo modo que se marcan las vías de senderismo y ciclismo, y el que las transita sabe su nombre, reconocimiento, de inmediato, su convergencia, sus recorridos, sus ambientes, la intervención en estas parajes se trataría de marcar un hito en el CAMINO REAL, sus hitos, sus elementos, no tanto desde el panel, la imagen y la letra, sino más bien desde un insinuación más sutil.

Dolmen del Romeral

Situado a dos Km, aproximadamente, del dolmen de Menga. Data de 4000 años de antigüedad, considerado el más antiguo en utilizar la falsa cúpula, de tipo dolos. Está formado por varias cámaras, la primera de ellas es de forma circular y está cerrada por una gran losa, en el otro lado, se abre la entrada a la segunda cámara, también de planta circular pero de dimensiones menores y cubierta por otra gran losa. El corredor es de forma trapezoidal. Todo el conjunto está cubierto por un gigantesco túmulo, cuyo punto más alto coincide con la mayor de las cámaras. Tiene una longitud total de 28,5 metros. Con respecto a sus aspectos astronómicos, resultaron varios puntos: su óvula y perpetua alineación con la Estrella Polar, su exacta coincidencia en verano con el paso por el horizonte de la principal estrella de la constelación de la Osa Mayor, y por último su perfecta orientación hacia el conjunto dolménico de Menga y Viera. Este último punto fomenta aún más, si cabe, la importancia de los conjuntos monumentales anteriormente señalados e indica una fuerte relación con la más antigua, colonial y a la vez desconcertante de las construcciones, la "cueva" de Menga.

Dolmen de Menga

LOS CONJUNTOS DOLMÉNICOS ANTEQUERANOS

Los conjuntos dolménicos de Antequera, responden a un mapa estelar que nos indica algún acontecimiento inesperado que marcó la historia de varias tribus situadas en muy distantes puntos. Entre ellos hay una cierta relación: están en una zona concreta de la geografía peninsular, donde no se han encontrado asentamientos humanos de aquellos tiempos, pertenecen a una cultura que se ha desplazado exclusivamente, durante decenas de años, para construir una obra colosal, que perdura con esplendor casi como en los primeros días y además, presentan algunas coincidencias astronómicas. Recientes investigaciones concluyen en que, en estos casos, deja de tener sentido el presunto "culto a las cuevas", porque se pudo haber mantenido sin necesidad de construir simulacros artificiales, ya que a varios kilómetros están la de Pileta (Benaoján), la de Nerja, la de Doña Trinidad (Ardale) o Cueva Navarro (Gala del Moral). Existe una extraña coincidencia de simetría entre la principal construcción efectuada a escala y la zona aérea del conjunto. Nuevas evidencias apuntan por la existencia de dos dolmenes aún por descubrir situados a varios cientos de metros de los principales. Se han efectuado hipótesis de su ubicación, situándolos sobre dos colinas en los lugares que se ven en la foto. Llama la atención, que dichas culturas, que prácticamente acaban de salir de sus abrigos naturales, se molestan en trasladar toneladas de piedra para construir "templos" que no son útiles para la vida cotidiana. Lo cual nos lleva a proponer estos dolmenes como ejemplo a seguir por su capacidad de hacer concurrir a los hombres, trasladándose, de forma precaria, desde sus asentamientos, para desarrollar actividades no diarias. Esto, a modo de conclusión es lo que pretendíamos lograr con la intervención en el Camino Real: LOGRAR DOTARLO DE TAL FUERZA QUE RESULTE DIFÍCIL NO DESCUBRIRLO.

Dolmen de Viera

Situado a setenta metros de distancia de Menga, es una tumba de corredor, con una antigüedad de 4500 años. Está formado por un pasillo con puertas horadadas en su principio y final, dando una última acceso a lo que se supone fue una cámara funeraria, su terminación es perfecta. Entaba, y aún hoy lo está, cubierto por un túmulo de arcilla. La longitud total es de 12 metros y tiene una altura de 1,70 metros aproximadamente. Se halla orientado al Oeste y la constelación de Orión desaparece exactamente por ese punto en el solsticio de verano. Si como suponen se trata de una tumba, ésta fue individual y la importancia del "ser" que allí fue enterrado debió ser sobresaliente.

Dolmen de Mera

Situado a un Km de Antequera por la carretera que lleva a Archidona. Data de unos 5000-6000 años de antigüedad. La longitud de este monumento es difícil de calcular dada la desaparición de la entrada original. Toda ella se encuentra en la actualidad cubierta por un cúmulo de tierra y piedras de un diámetro de 50 metros con una altura total de 30 metros aproximadamente. Sus piedras son descomunales e increíblemente desproporcionadas para ser trasladada, en aquel remoto tiempo, teniendo una terminación exquisita que llegan prácticamente a encjar las unas con las otras. Está orientado al Este, aún en nuestros días los rayos del solsticio penetran hasta el fondo de la "cueva", iluminándola hasta en sus más recónditos espacios: al amanecer, el Sol señalará un lugar especial, la entrada, posiblemente camuflada. Alguien que otro año, unos extraños visitantes, tras un complicado ritual, se acercaban y, tras una manipulación de artefactos, abrían aquel vestigio, accediendo a su brillante interior, entonces concebible la ceremonia.

Caracterización de bolsas patrimoniales en el Camino Real. Antequera.

Los planos, si podemos llamar así a aquellas representaciones del territorio en estudio, fueron una herramienta de trabajo desde el principio. En ellos incorporábamos textos, fotografías, referencias, trazados, etc., que bien podrían formar parte de un collage. Y es que habíamos descubierto que no podíamos hablar de patrimonio de una forma unilateral, sino que si incorporábamos varias lecturas del territorio, si entendíamos "el territorio como palimpsesto"¹, más próximos estaríamos de identificar sus valores patrimoniales.

1. CORBOZ, André, "El territorio como palimpsesto", *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, 2004, págs. 25-34.

Catálogo de estrategias

Sin dejar de entender el camino como una entidad unitaria, optamos por no tener una estrategia común para todo el camino, sino una serie de estrategias, a modo de catálogo de acciones, que iban repitiéndose sin solución de continuidad en cada una de las bolsas patrimoniales identificadas. Las acciones habrían de adaptarse a las especificidades propias de cada espacio. La propia repetición de la acción en diferentes puntos formaría en sí una estrategia, al permitir una lectura, aunque fraccionada, de todo el camino.

Las estrategias que diseñamos para intervenir en el camino fueron los siguientes:

- a. El uso de texturas. Se incorporarían al camino tramos arbolados o puntuales intervenciones de empedrado y tratamiento del suelo.

b. Asaltos. Fueron concebidos como pequeños remansos en el camino y puntos de escape del tránsito continuado. Trataban de llamar la atención al visitante, provocarle la mirada al paisaje y ofrecerle explicaciones, relatos o leyendas locales.

c. Habitaciones. El patrimonio arquitectónico asociado al camino lo constituyen fundamentalmente ventas y cortijos, algunos de ellos abandonados y muy próximos a su desaparición. Proponíamos rehabilitarlos para volver a ser habitados por el ocasional visitante, que quedaría impregnado de relación de la construcción con el camino.

d. Permeabilidad. El camino nunca se entendió como una realidad lineal. Con la estrategia de la permeabilidad lo que se pretendía era hacer patente la relación del camino con el territorio, con las poblaciones y las comarcas próximas. Incluso se planteaba la posibilidad de ponerlo en red con otros caminos.

Intervención

A la hora de concretar las acciones de intervención en el camino, fue imposible no tener presente la frescura de un trabajo de estudiantes. En ningún caso se plantearon operaciones ambiciosas ni grandilocuentes, sino más bien pequeñas intervenciones, a veces ingenuas, que permitieran la lectura y comprensión de la totalidad del camino.

A nivel espacial, las acciones fueron englobadas atendiendo a la división en bolsas patrimoniales que habíamos realizado al inicio del trabajo.

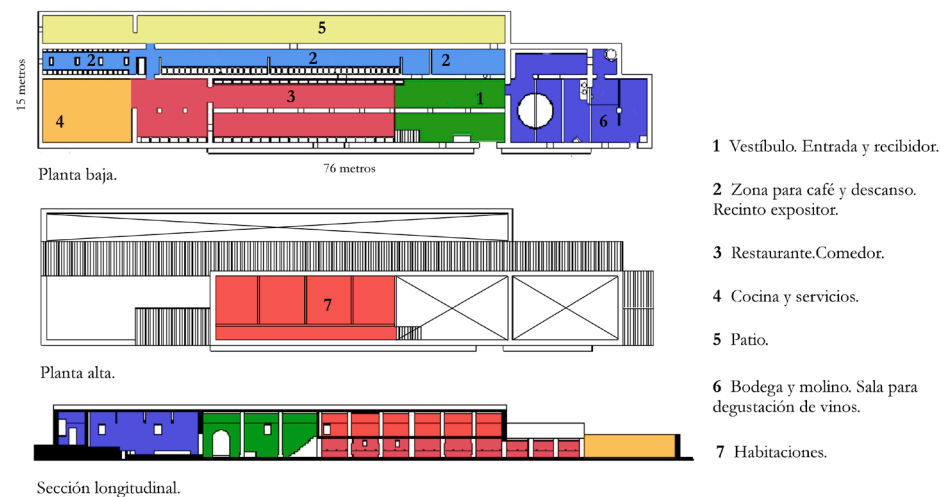
En Antequera, planteábamos intervenir en el entorno del río Villas, para vincular su trazado al del Camino Real; además de recuperar la salida original del camino desde el castillo árabe. Buscábamos la permeabilidad del camino con la parte norte de la población, planteando espacios libres que potenciaban el valor paisajístico de la vega y los lugares prehistóricos de los dólmenes.

En el ámbito del Torcal no proponíamos ninguna acción, sin embargo, en la bolsa patrimonial que abarcaba el espacio entre Villanueva de la Concepción y Almogía, propusimos variadas acciones, empleando todas las



Intervención en Antequera

estrategias (texturas, asaltos, habitación y permeabilidad). Los dos primeros recursos se emplearon en algunos puentes y abrevaderos para el ganado a pie de camino. El tercer recurso llevó a plantear la rehabilitación y recuperación de algunas ventas y cortijos. Quedaron documentadas con planimetría y fotografías existentes un gran número de construcciones. La permeabilidad en este espacio fue más bien una realidad que una estrategia, ya que era evidente la influencia del camino hasta espacios relativamente distantes del mismo. La actitud propositiva que caracterizó nuestro trabajo llegó al punto de plantear, a modo de anteproyecto, la posible intervención de rehabilitación en una de las ventas seleccionadas.



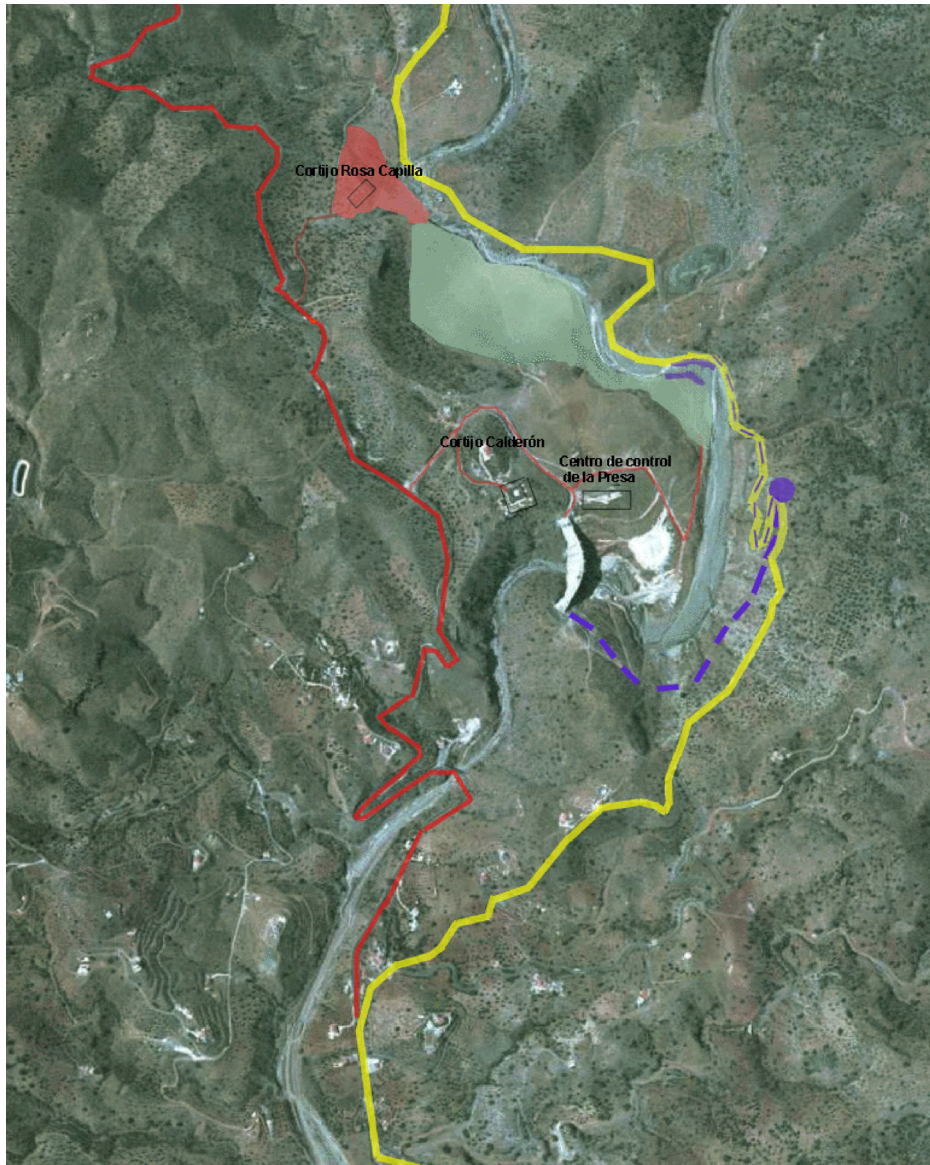
Propuesta de intervención en la venta de Cantarraján

La presa de Casasola supone una ruptura de la integridad del Camino Real, dejando un tramo del mismo inaccesible. La principal acción que propusimos para este espacio fue la creación de un camino que bordeara la presa, parte del cual permitía la recuperación de un tramo del camino actualmente inaccesible. Además, se planteaban embarcaderos para pequeños paseos fluviales que pusieran en relación el camino con el río, así como asaltos e intervenciones de rehabilitación de los cortijos existentes.

En Málaga, donde el camino ya quedaba oculto en la trama urbana, las propuestas se orientaban más en la capacidad de hacer permeable el camino hacia otros espacios y en la generación de asaltos. La Alameda, la ermita de Zamarillo y la puerta de Antequera serían los espacios elegidos para los asaltos, donde proponer la puesta en red del camino con otras rutas turísticas ya existentes (la del vino, por ejemplo) y con otros caminos, como el camino de Vélez a Málaga, perteneciente al mismo proyecto del S. XVIII por el que se construyó el Camino Real de Antequera a Málaga.

Todas éstas fueron las propuestas que presentamos en la entrega final del trabajo. Aquel camino, que un inicio se nos presentó disfuncional, que no permitió el paso del vehículo que nos llevaba, había sido capaz, con el paso del tiempo, de generar una serie de relaciones con el territorio, con los habitantes y con otras infraestructuras coetáneas o no, que hoy le permitían ser soporte de innumerables acciones propositivas sobre él. Se trata de una infraestructura en la que importa más su relación con la idea de tiempo que la referencia a un determinado tiempo —pasado—. Subyace aquí la visión del tiempo que permite a Iñaki Ábalos² poner en el mismo plano de trabajo a variados espacios muy marcados por un acontecimiento histórico concreto, eliminando su referencia a éste.

2. ÁBALOS, Iñaki, *Campos de Batalla*, Barcelona, COAC Publicacions, 2005.



Propuesta de intervención en la presa de Casasola.