



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.

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.

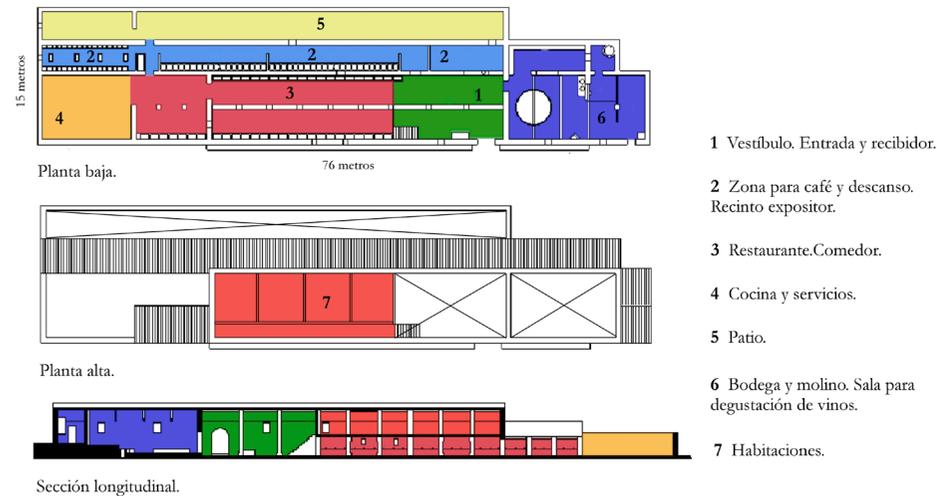
En Antequera, planteábamos intervenir en el entorno del río Villas, para vincular su trazado al del Camino Real; además de recuperar la salida original del camino desde el castillo árabe. Buscábamos la permeabilidad del camino con la parte norte de la población, planteando espacios libres que potenciaban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



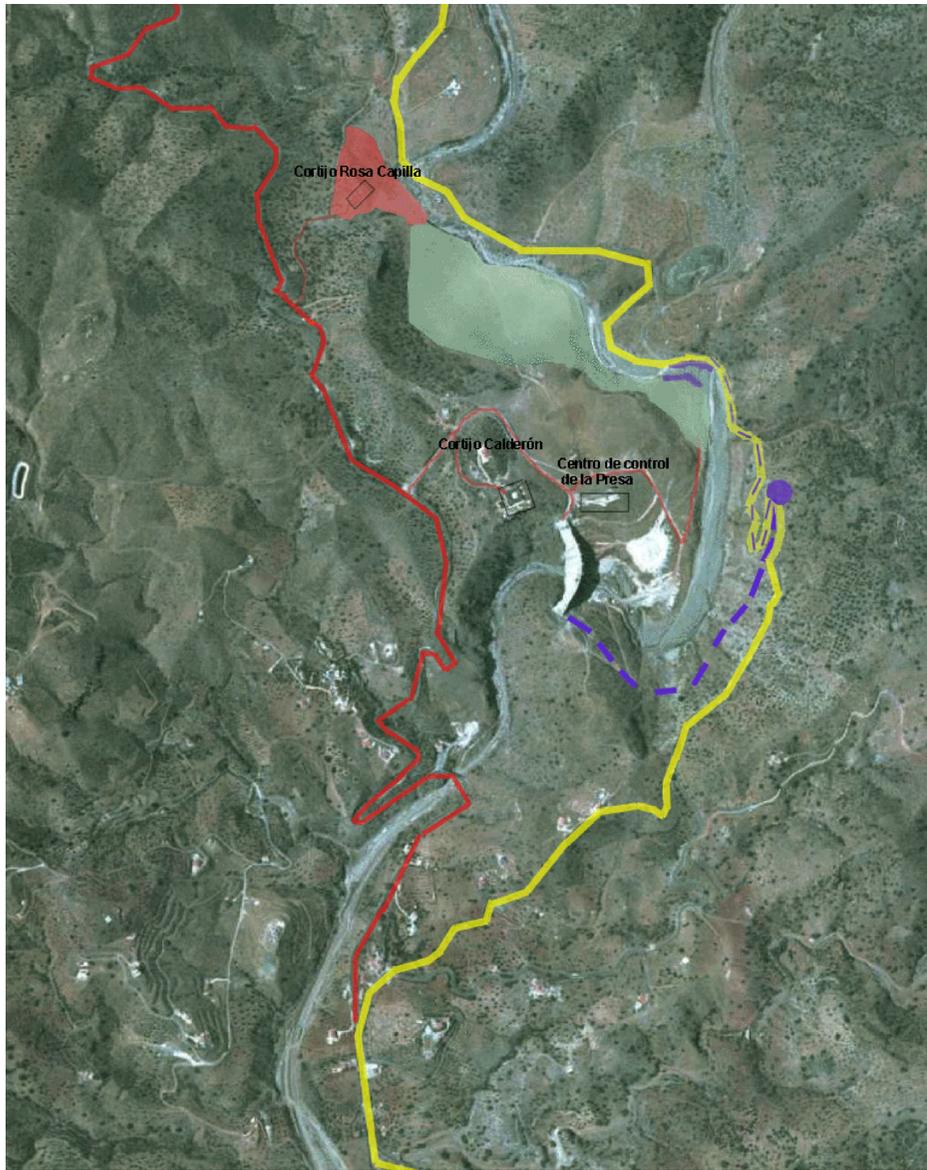
Propuesta de intervención en la venta de Cantarraján

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.