

La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII

José Jurado Sánchez

El comercio interior no es un plato del gusto de los estudiosos de la historia económica. Nos sobran dedos de una mano para contar a los que lo han probado -D. R. Ringrose y S. Madrazo en el ámbito nacional; P. Ponsot, en el regional¹. El tráfico colonial e internacional es, en cambio, la gran estrella del menú historiográfico, y basta una simple mirada a su abundante bibliografía para cerciorarse de ello. Seguramente, las fuentes constituyen uno de los condimentos que han contribuido a que el tráfico colonial sea un manjar al paladar investigador y a que a éste, por contra, el comercio interior se le atragante, pero no acaban de explicar por qué la cocina de la historia de los intercambios produce tanto de un plato y tan poco de otro. El análisis del comercio colonial se ve favorecido por su documentación tanto como las fuentes del comercio interior dificultan el estudio de éste. Es cierta la aridez y dispersión de dichas fuentes. Pero ello no debe significar que la investigación del comercio interior no produzca resultados, sino que quizá serán menos definitivos y brillantes y exigirán un trabajo más duro con las guías itinerarias -que facilitan el conocimiento de la red viaria-; con los legajos numerosos del Archivo Histórico Nacional sobre transporte, abastecimiento, ferias y mercados y derechos de tránsito; con los de las aduanas interiores, recaudación de alcabalas, renta de millones y con los que se hallen en los Archivos Provinciales y, sobre todo, en los Municipales y en los "libros maestros" del Catastro de Ensenada².

Habrà, por tanto otros factores que expliquen por qué los especialistas han abandonado prácticamente el estudio del tráfico interior y se han ocupado

¹ P. PONSOT, "En Andalousie Occidentale: systèmes de transports et développement économique (XVI-XIX siècle)", *Annales ESC*, 1976, 6, pp. 1195-1212. D. R. RINGROSE, *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*, Madrid, 1972. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 1984, 2 vols.

² S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema...*, pp. 675-676. Véase también J. JURADO SANCHEZ, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, 1988, pp. 145-156.

intensamente del colonial. Entre ellos quizá deben contarse que el centro del comercio con América residió durante la época moderna en Sevilla y Cádiz y que Málaga albergó uno de los puertos marítimos más importantes de la España del siglo XVIII. También ha podido influir la concepción que de uno y otro tráfico parecen tener la mayoría de los especialistas. A éstos los ha debido deslumbrar la imagen de las flotas cargadas de mercancías y productos valiosos provenientes de Indias, como si el mito de El Dorado hubiera hecho presa en ellos tanto como en conquistadores y aventureros. Y así sólo se han dedicado a los intercambios a gran distancia. Sin embargo, como ilustra perfectamente el propio caso de Andalucía, los mercados exteriores son intrascendentes para el desarrollo económico si no se procura un destino productivo a los capitales que generan. En nuestra región, el comercio colonial, mientras duró, trajo crecimientos localizados y temporales a las comarcas que lo abastecían y favoreció a la red viaria ligada a él. Pero las inversiones suntuarias y especulativas de los beneficios que cosecheros y comerciantes obtenían del tráfico con América, impidieron el desarrollo a largo plazo³.

Por tanto, las causas de los cambios fundamentales en la economía habrán de buscarse en otros sectores. ¿Dónde sino en las actividades de los campesinos? Como asegura Fontana, no en balde integraban la mayoría de la sociedad y de su trabajo salía casi todo el producto nacional. La industria, por su parte, sólo puede surgir allí donde existen excedentes agrarios para intercambiar por otros productos, excedentes que los aporta una agricultura que tiende a especializarse y, por tanto, a intercambiar. En este proceso radican las bases del crecimiento económico moderno; salen de esos tráficos campesinos modestos, de esos mercaderes que llevan sus productos a lomo de mulas o en carros. De ellos surgirán las transformaciones, una primera fase del mercado interior que hizo posible el ferrocarril. Lo esencial es ese estudio previo a su aparición, el estudio del tránsito del transporte arrieril al efectuado en carros.

Antes es necesario, sin embargo, conocer la historia de los caminos, pues ellos constituyen un requisito previo en la formación del mercado interior,

³ Este hecho se prueba en diversos estudios que se han ocupado de la inversión en Andalucía. Entre ellos; A. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Cádiz, 1976; S. TINOCO RUBIALES, "Capital y crédito en la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen", en J. FONTANA LAZARO, ed., *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*, Madrid, 1982; y J. A. PAREJO BARRANCO, *Antequera en el siglo XVIII (Población, economía, sociedad)*, Málaga, 1985.

desempeña un papel de primer orden en ella. Este trabajo pretende básicamente dar a conocer la estructura viaria malagueña en el siglo XVIII. Pero en él también se abordan las relaciones que existían entre caminos y tráfico y entre ambos y la formación del mercado interior andaluz. En Málaga brilló alguno de los focos del crecimiento económico que fueron articulando, durante la segunda mitad del siglo XVIII, el mercado interior andaluz. Lamentablemente, esta primera fase de la formación del mercado no cuajó por un conjunto de contradicciones e insuficiencias cuya causa esencial radicaba en la naturaleza de las relaciones de producción de la época. Entre dichas insuficiencias había que contar la que constituía la red viaria. Como veremos a continuación, ello se manifestó de forma palpable en la provincia malagueña.

1. LOS CAMINOS DE ANDALUCIA.

La red viaria andaluza de la época moderna refleja un fenómeno de la que ella misma era al tiempo causa y efecto: los desequilibrios de la región. Existían áreas de densidad caminera alrededor de las comarcas y ciudades más desarrolladas, y zonas de escasas vías en los puntos más atrasados de la región. La desigualdad era, por tanto, la característica principal de la estructura viaria andaluza. Frente a los vacíos que se extendían al oeste, norte y este, existía un polígono de mayor densidad delimitado ya en el siglo XVI por el camino de Andalucía entre Linares y Sevilla, por la ruta que de la capital hispalense iba a Granada y por la que conectaba esta ciudad con esta primera vía y con Jaén. En el siglo XVIII, con la expansión del comercio en Cádiz y Málaga, amplió sus vértices a estos dos puertos y, aunque ocupaba un tercio de la superficie regional, absorbía las dos terceras partes del kilometraje viario, los mejores itinerarios y los nudos de comunicación principales.

La naturaleza y desarrollo de la actividad económica explican, sobre todo, tales diferencias. En la Baja Andalucía constituían un caso revelador de este hecho la Sierra, zona de vacío, y el Valle, en el polígono denso. Si la primera vivía pobremente de la ganadería y de algunas explotaciones mineras, la agricultura comercializada de las comarcas del segundo, que abastecía a las grandes ciudades y surtía al comercio colonial, era la base de la economía regional. En tales condiciones, los intercambios en el Valle necesitaban mayor capacidad de transporte, lo que requería más y mejores caminos. De ahí que fuera en él donde se encontraba el polígono viario denso. Por contra, en la

Sierra, una actividad agraria de subsistencia que limitaba el tráfico al área comarcal se arreglaba con rutas peores, o con ninguna si la permanente influencia de la geografía sobre la red viaria daba lugar a imposiciones físicas localizadas. De ahí que fuera en ella donde se hallaban los vacíos camineros.

Además de la desigualdad, otras características del trazado andaluz de la Edad Moderna eran la estabilidad y la interiorización. Era estable, en primer lugar, por la permanencia sin cambios esenciales de los itinerarios principales y de los grandes nudos de comunicación. Al tiempo que Sevilla, Granada, Córdoba, Osuna, Antequera y Ronda mantuvieron su calidad de ejes viarios, conservaron sus direcciones básicas el camino de Andalucía -primera vía de la región, unía Cádiz, Sevilla y Córdoba con Madrid⁴-, la "vía de la plata" -ruta por excelencia del occidente peninsular, comunicaba Andalucía con Extremadura y la Submeseta Norte-, "el camino de las ventas" -enlazaba en línea recta Córdoba con Toledo y Madrid-, la ruta del Aljarafe y del Condado -llegaba a Huelva y Portugal por estas comarcas-, y la carrera a Levante -llevaba a viajeros y transportistas a Cartagena y a otras ciudades de esta región a través de las hoyas de Guadix y Baza. La estabilidad provenía, en segundo lugar, de la persistencia de la distribución de una malla viaria definida por el citado contraste entre el polígono denso y los vacíos.

El trazado andaluz era interiorizado por la ausencia de caminos costeros. Esta era provocada, como en toda España, por la combinación de hechos físicos e históricos. Así, los ataques de los piratas bereberes de toda la Edad Moderna, el contrabando, el bandolerismo y la navegación de cabotaje se sumaron, para dejar al litoral sin red viaria, a la escasa superficie que dejaban el mar y las estribaciones subbéticas, a la dificultad de transitar éstas, a las ramblas, a los numerosos ríos y arroyos perpendiculares a la costa y a las tierras pantanosas.

La extensión de la caminería andaluza era, a mediados del siglo XVIII de unos 6.500 Kms. En torno al 65% de ellos era apto sólo para animales y el resto para vehículos. A lo largo de este siglo la extensión del carro redujo estas diferencias, pero el medio de transporte esencial de Andalucía siguió siendo el lomo de las bestias. Los caminos de ruedas no eran carreteras en el sentido

⁴ Para un análisis del camino de Andalucía en relación con la política ilustrada de las Nuevas Poblaciones, J. JURADO SANCHEZ, "La carretera Madrid-Cádiz y la repoblación itineraria del siglo XVIII", en M. AVILES y G. SENA, eds. *Nuevas Poblaciones en la España Moderna*, Córdoba, 1991, pp. 81-96.

actual del término, sino sólo vías que permitían cruzarse a dos vehículos. Y en no pocas ocasiones ni esto era posible por el mal estado de las rutas, por lo que había que recurrir a mulas y asnos. Tanto los itinerarios importantes citados como la caminería comarcal y local contaban con firmes pésimos, encharcados, embarrados o llenos de polvo, con baches, grandes desniveles, curvas continuas, ausencia de puentes, etc. Estos considerables obstáculos al tráfico no provocaban el estrangulamiento por lo adaptable del lomo de animal, pero penaban al mercado regional y no hacían posible el tránsito de la mula al carro. Veremos más adelante que se hizo en la segunda mitad del siglo XVIII para mejorar esta situación⁵.

2. CENTROS Y COMARCAS DE MALAGA.

Málaga, Antequera y Ronda fueron los núcleos fundamentales de la provincia malagueña en la época moderna. La red viaria y el comercio se articularon en torno a ellos, pero no hay que olvidar centros medios como Vélez-Málaga y otros pequeños, de importancia en comarcas como la Hoya de Málaga o las vegas costeras. Todos ellos configuraban un panorama productivo y comercial que en general se desarrolló durante el siglo XVIII.

Málaga no era propiamente un nudo de comunicación, sino una estación término, el puerto de salida de un comercio marítimo en auge constante durante el siglo XVIII. Su despegue se produjo hacia 1730, gracias en buena parte a las primeras compañías comerciales. Desde 1760 un gran desarrollo, favorecido por la liberalización de 1778, fue situando al puerto malagueño entre los de más tráfico de España, tras los de Cádiz, Barcelona y Santander. Las exportaciones de Málaga estaban compuestas por la producción regional, destacadamente por dos artículos: el vino y las pasas. Del primero salieron hacia Estados Unidos y Europa un millón de arrobas entre 1791 y 1793; de las segundas, 900.000. A esos mismos destinos también se llevaron, aunque en cantidades más reducidas, limones, higos secos, zumaque, uvas, barrilla y anchoas. Las importaciones, por su parte, se concentraban en el sector textil: sobre todo, manufacturas de lino, pero también tejidos, lana elaborada y lana en bruto. En

⁵ Para conocer con más detalle la estructura viaria andaluza durante la época moderna y todos los extremos afirmados en estas páginas, véase J. JURADO SANCHEZ, *Los caminos de Andalucía...*

menor medida llegaban asimismo comestibles, licores, granos, especias, drogas y maderas⁶.

El papel de Antequera en el comercio -y, por tanto, en la red viaria malagueña- era muy importante. Siguió desempeñando en la Edad Moderna las funciones de enlace que ya ejerció la Anticaria romana. Se trataba, en síntesis, de un centro urbano secundario a caballo entre el occidente y el oriente andaluz, lo que facilitaba la irradiación de sus productos a una y otra parte de la región. Ejercía papeles económicos, sociales y administrativos del mismo tipo que ciudades de parecidas características -Ecija, Osuna, Jerez de la Frontera... Cabeza de partido y Corregimiento, servía de unión con el interior de la región y de acceso al itinerario que llevaba a Madrid. Esta condición de nudo de comunicación era reforzada por una estructura económica en la que tenían más peso el sector artesanal, comercial y de servicios que el agrícola. Ambos hechos marcaron la celebración de una feria que tenía lugar en la última semana de agosto. Numerosos comerciantes -a destacar las comunidades catalana y maltesa- se establecieron en la ciudad atraídos por las exenciones fiscales, especialmente la de alcabala, y una población arriera de 118 miembros atendía los servicios de transporte. Los tráficos relacionados con Antequera eran diversos. En primer lugar, los que constituían el comercio marítimo y el abastecimiento de Málaga: el de ida, procedente de los reinos de Córdoba, Jaén y Granada, y el de retorno, con productos europeos para varias localidades de estos reinos. En segundo lugar, el tráfico de tránsito de una a otra parte de Andalucía, cuyos géneros eran almacenados y expedidos en la ciudad. Por último, el que servía el abastecimiento de los 15/20.000 habitantes que vivieron en Antequera durante el siglo XVIII⁷.

Ronda, de forma parecida a Antequera, debía su condición de nudo de comunicación a su situación entre el litoral y el interior. El peso económico, político o cultural determinó la confluencias de itinerarios en ciudades como Sevilla, Granada o Córdoba. Otras, por contra, se convirtieron en encrucijadas

⁶ G. RUEDA HERNAN, "Aportación a la historia de la economía malagueña en el periodo de crisis del Antiguo Régimen", *Actas I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (siglo XVIII)*, vol. 2, p. 206. J. J. LOPEZ GONZALEZ, "El comercio y el movimiento portuario de Málaga durante el reinado de Carlos IV", *Actas I Congreso de Historia de Andalucía...*, vol. I, p. 302.

⁷ J. A. PAREJO BARRANCO, *Antequera en el siglo XVIII...*, pp. 57-58 y 127 y ss. A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Barcelona, 1976, p. 257. A. H. N., *Consejos*, leg. 2797, exp., 5.

viarias por ser lugares con condiciones aptas para el descanso -sea por su distancia ideal respecto a los puntos de origen y destino o, como en El Arahal, por la cantidad o calidad de sus albergues. Unas terceras, caso de Ronda, *atraen* a los caminos por su emplazamiento geográfico y estratégico. En esta última ciudad se celebraban dos ferias anuales -una en mayo y la otra en septiembre-, a la que acudían comerciantes de un área de 160 Km. utilizando los caminos de Cádiz y Algeciras⁸. El papel de Ronda se comprende mejor si se tiene en cuenta que era uno de los principales focos de redistribución y comercialización de los alijos introducidos por las playas malagueñas, residencia de algunos de los patrocinadores de este tráfico ilegal y centro de una comarca al que acudían las localidades próximas a comerciar en un mercado que se celebra cada domingo⁹.

Vélez-Málaga era otro centro malagueño digno de destacar. Aunque no llegaba a la importancia de los descritos, su comarca y su vega eran relevantes para el comercio colonial y para el abastecimiento de Málaga. Vélez contaba con unos 14.000 habitantes en el siglo XVIII, con un puerto propio habilitado para el comercio con América y con una producción agrícola especializada en vino y uvas, azúcar y aceite, artículos demandados por Europa y las colonias que, sin embargo, se transportaban en su mayoría a Málaga. El más importante era el aceite, elaborado en 25 almazaras; le seguían el azúcar, con su dos ingenios productores, y las tres fábricas de aguardientes y licores. Todo ello sin olvidar los cultivos tropicales aclimatados, los cítricos y los frutos secos¹⁰.

Al oeste de Málaga se encontraban también comarcas de importancia: la Hoya de Málaga y las vegas costeras de Fuengirola, Marbella y Estepona. La Hoya constituía un partido integrado por las localidades de Alhaurín el Grande,

⁸ Archivo Histórico Nacional (en lo sucesivo, A. H. N.), Consejos leg. 1178, exp. 2, y leg. 273, exp. 6.

⁹ La característica de centro comarcal de Ronda se percibe en la red viaria a su disposición (véase J. JURADO SANCHEZ, ed. *Caminos y pueblos de Andalucía (siglo XVIII)*, Sevilla, 1989. Para el contrabando y el resto de los hechos que influyen en que Ronda sea un nudo de comunicación, E. PEREZ SANCHEZ, *Ronda*, Málaga, 1966, p. 62; J. J. LOPEZ GONZALEZ, "Aspectos del contrabando gibraltareño a finales del siglo XVIII y principios del XIX", *Actas I Congreso...*, vol. I, p. 327; S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, pp. 603-604; J. GARCIA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, 1959, vol. III, p. 1049.

¹⁰ P. y J. DEMERSON, "La Sociedad Económica y Patriótica de Vélez-Málaga (notas para su historia)", *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea de Granada*, 1976-1977, 4-5, pp. 66 y 73.

Alora, Cártama y Coín. El conjunto de condiciones naturales que reunía esta comarca -diversidad morfológica, clima benigno, abundancia de aguas, procedentes del Guadalhorce- permitían casi todo tipo de cultivos. Por ello, por el asentamiento de la población en su entorno -favorecido por una cierta fragmentación de la propiedad desde los tiempos de los repartimientos- y por su cercanía a Málaga era el abastecedor de productos alimenticios a la capital. Parte de estas razones hacían que la Hoya compartiera esta función suministradora con las vegas costeras citadas¹¹.

3. LA RED VIARIA MALAGUEÑA Y EL TRAFICO.

3.1. Los itinerarios.

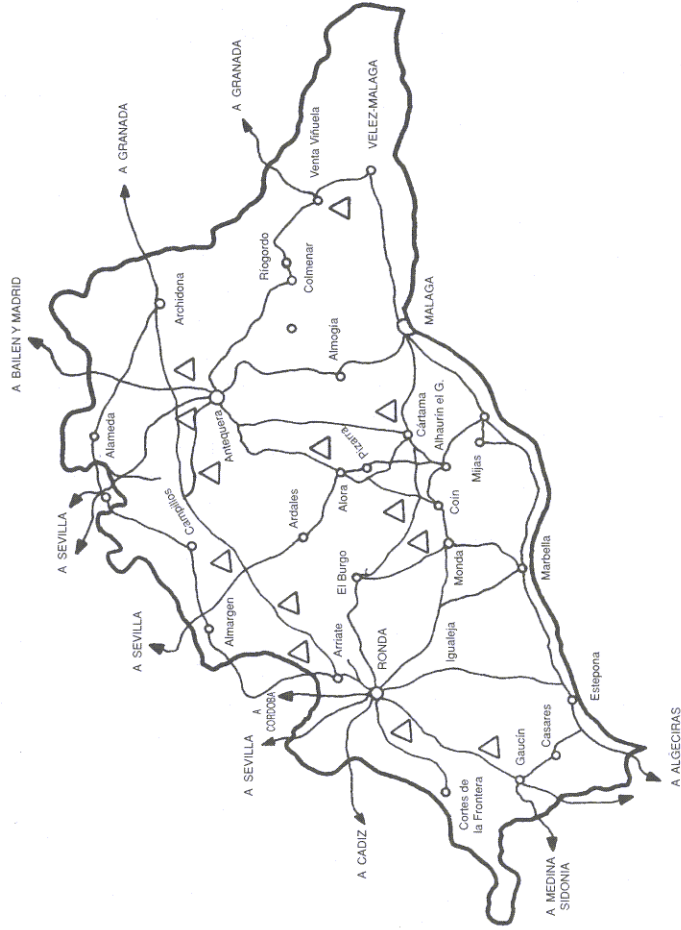
La descripción de los centros y las comarcas más importantes de la provincia de Málaga ha puesto de relieve la diversidad de intercambios que se efectuaban en ella. Desde el tráfico colonial e internacional hasta el abastecimiento de ciudades malagueñas y de otras provincias andaluzas, pasando por el comercio de una parte a otra de Andalucía y por la provisión comarcal. De este inventario de intercambios pueden deducirse claramente cuáles eran las necesidades viarias de Málaga y sus comarcas. Pero veamos primero con que caminería contaba para atenderlas.

En el siglo XVI estaban ya esbozadas las tres direcciones por las que se efectuó la relación de Málaga con su "hinterland" durante la época moderna. La primera se orientaba hacia el norte, en busca de Antequera, y contó en el siglo XVIII con tres rutas alternativas para hacerlo. La más occidental, la llamada de "Puertollano", era apta para vehículos y pasaba por las ventas de Cártama y Tendilla sin tocar población. La más oriental discurría por las cercanía de Villanueva del Cauche y por la venta del mismo nombre. Entre una y otra ruta, la de la "Escaleruela" atravesaba el término de Almogía y las proximidades de Villanueva de la Concepción (**véase mapa 1**)¹².

¹¹ M. A. GAMEZ AMIAN, "La población de las cuatro villas de la Hoya de Málaga en el siglo XVIII", *Actas I Congreso...*, vol. I, p. 179. C. GARCIA DE LA LEÑA, *Conversaciones históricas malagueñas*, Málaga, 1792-1793, vol. IV, p. 307. A. H. N., Consejos, leg. 1362, exp. 7; leg. 1648, exp. 26 y leg. 1930, exp. 9.

¹² La elaboración de los mapas y la redacción del texto sobre la red viaria malagueña se han basado en las guías itinerarias que se comentan en J. Jurado SANCHEZ, *Los caminos de Andalucía...*, pp. 145-149.

Mapa 1
LA RED VIARIA MALAGUEÑA EN LA MITAD DEL SIGLO XVIII
 △ Localización de Ventas

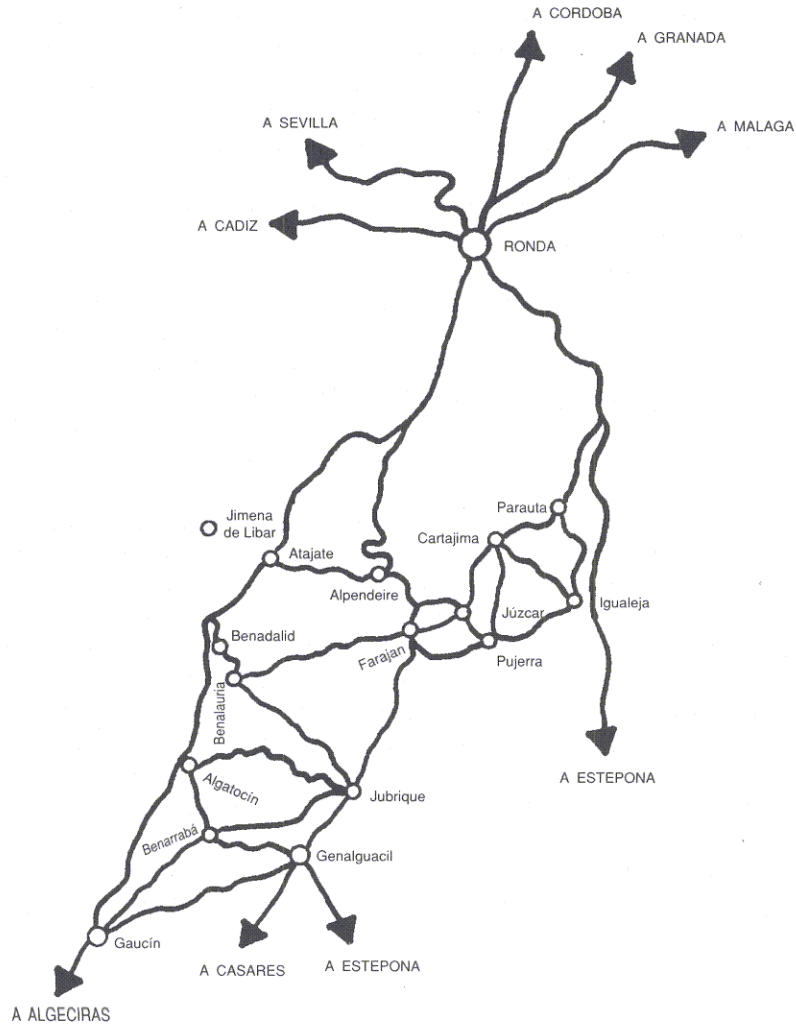


La segunda dirección la constituía un itinerario que iba desde Málaga hasta Granada. Su trazado varió entre los siglos XVI y XVIII. Si en la primera centuria se unía en Loja al camino que iba de Sevilla a Granada, en la segunda transcurría por separado por las vegas de Málaga y Vélez-Málaga y por Alhama. En la última dirección nos encontramos con varios itinerarios a lo largo del siglo XVIII. El primero era un camino que, por el noroeste, transcurría por Alora y Teba antes de enlazar en Osuna con el itinerario Sevilla-Granada. Otro se dirigía a Ronda por la Hoya de Málaga y El Burgo y, en ocasiones, contó con un ramal sur que discurría por las vegas costeras de Fuengirola, Marbella y Estepona.

La red viaria malagueña se completaba con algunos itinerarios interregionales y con las redes comarcales y locales. Entre los primeros estaba el que, a partir de Antequera, servía de conexión con el interior andaluz y de acceso a la carretera de Madrid. Este camino discurría por Encinas Reales, Lucena, Cabra, Baena, Torredonjimeno, Torredelcampo, Mengíbar y Bailén, donde se tomaba el camino de Andalucía. Un segundo itinerario era el que unía Sevilla y Granada a través de Alcalá de Guadaira, El Arahál, Puebla de Cazalla, Osuna, Pedrera, La Roda, Alameda, Loja y Santa Fé. Otros dos tenían a Ronda como punto destacado de paso. Uno era el camino Madrid-Algeciras, que se desviaba en Ecija del camino de Andalucía y seguía por Osuna, El Saucejo, Alcalá del Valle, Ronda, Atajate, Gaucín, San Roque y Algeciras. Esta vía histórica para la comunicación del Valle del Guadalquivir con el Atlántico a través de la Serranía de Ronda, que contaba con otro ramal que iba por Jimena de la Frontera, desempeñaba varias funciones: desde ruta militar y postal e itinerario del contrabando. El segundo era el camino Málaga- Cádiz. Abandonada la costa por los hechos citados, la comunicación entre estas dos ciudades debía efectuarse por navegación de cabotaje o por una ruta terrestre interior que pasaba por Cártama, El Burgo, Ronda, Grazalema, Algar, Medina Sidonia, Chiclana y San Fernando.

Para conocer las redes comarcales, baste el ejemplo de la que sirve a Ronda. Como queda dicho esta ciudad era, entre otras cosas, el centro de una comarca, la Serranía, en el que los domingos se celebraba un mercado que abastecía a sus diversas poblaciones. Para esto, y para otros contactos entre las aldeas, el **mapa 2** muestra una serie de caminos - en muchos casos, veredas-- que unían a Ronda con un conjunto de pueblos -Parauta, Igualeja, Pujerra, Jubrique, Atajate, Jimena de Líbar, Cartajima, Alpandeire, Júzcar, Benadalid, Benalauria, Algatocín, Benarrabá, Genalguacil, Faraján...- y a éstos entre sí.

Mapa 2
RED COMARCAL Y LOCAL DE RONDA EN 1.744
Según descripción de *caminos y pueblos de Andalucía*



3.2. El estado de los caminos y el tráfico

La caminería cuyo trazado se acaba de describir oponía, como en el resto de Andalucía y en toda España, obstáculos numerosos a la circulación. Cualquiera que sea el recorrido que se elija, los impedimentos son parecidos. Así, las tres posibilidades que existían para ir de Málaga a Antequera se encontraban en tan mal estado que no permitían un tránsito regular sin grandes dificultades. El de "Puertollano" no tenía puentes, lo que exigía pasar el río Guadalhorce -primero en barca y después en vado- antes de llegar a la venta de Cártama. Los Diputados del común y el Síndico personero de Antequera se refieren a este itinerario y a los otros dos cuando comunicaron al Consejo de Castilla en diciembre de 1773 que "los destrozados caminos de herradura y ruedas que hay desde esta ciudad a la de Málaga... en el día se hallan absolutamente imposibilitados de poderse transitar por ellos, con notable perjuicio de todos los pueblos vecinos de estas comarcas, con lamento universal de todos los que por milagro por ellos pasan, con oprobio y rubor de la Nación, cuya desidia declaman y vociferan los extranjeros..."¹³. Quizá no estuviera en juego el prestigio nacional, como apuntaban el Síndico y los Diputados, pero sí la existencia y la fluidez de unos intercambios que abastecían a Málaga y al comercio marítimo, a localidades del interior de la región y a la propia Antequera.

En el camino Málaga-Granada los obstáculos y sus consecuencias eran semejantes. En febrero de 1778, el Capitán General de la costa de Málaga aseguraba que el tramo hasta Vélez-Málaga se hallaba "casi impracticable por lo peligroso de los dos sitios, que son la Bajamar y el de la torre de San Telmo... Ambos ofrecen evidente riesgo con motivo de las reiteradas abundantes lluvias que han antecedido y robado enteramente el de la Bajamar, de modo que es preciso caminar por el agua, que oculta peñascos y hace zozobrar a los caballos y ahogarse a alguno...". No terminaban ahí los problemas, pues el Ayuntamiento de Vélez denunció a partir de 1750 los perjuicios que causaban a sus vecinos y a los de la comarca la falta de puentes en los ríos Vélez y Rubite¹⁴.

El área occidental del abastecimiento de Málaga no contaba con mejores caminos. En el que iba a Ronda y Cádiz por la Hoya de Málaga y El Burgo,

¹³ A.H.N., Consejos, leg. 774, exp. 7 (1ª pieza)

¹⁴ A. H. N., Consejos, leg. 774, exp. 7 (2ª pieza), leg. 6024, exp. 154.

uno de los primeros problemas era cruzar de nuevo el río Guadalhorce. Si no hubiera barcas, Málaga se vería aislada y desabastecida, sobre todo cuando el río se desborda por las lluvias¹⁵. Cercano a Casarabonela, el caudaloso arroyo del mismo nombre ha de cruzarse tres veces y no tiene ningún puente. Lo mismo ocurre con una corriente similar próxima a El Burgo, la de las Doncellas. Desde esta localidad a Ronda ha de sufrirse cuevas bastantes arriesgadas y sierras como la de los Empedrados, que son "pedregales ásperos que apenas pueden transitar las bestia"¹⁶.

El itinerario costero en dirección a San Roque por Fuengirola, Torremolinos, Marbella y Estepona, presentaba las dificultades añadidas de los caminos del litoral, lo que lo convertía en poco más que un paso playero. Primero estaban los ataques bereberes. El general Antonio Bucarelli se los describió a Wall en 1761. El partido de Marbella, que acogía los mandos de Estepona, Marbella y Mijas y se extendía desde Torre Chullera a Torreblanca, era de los más expuestos, pues en él "desembarcan frecuentemente los corsarios con el objeto de cautivar a los labradores". Torremolinos, continúa el general, era un "puesto sumamente importante donde con frecuencia se dejan ver los moros al cebo de las muchas cosas de campo que hay en su fértil terreno". Otro punto objeto de desembarcos estaba cerca de Málaga. Este partido tenía 26 torres, 19 puestos de infantería y caballería y 3 castillos en una extensión total de 93,5 Km., pero, como en el resto de la costa, eran insuficientes o estaban mal dotados para acabar con la piratería¹⁷. En este itinerario, además de los ataques bereberes, pujaban para conseguir el abandono viario de la costa el contrabando y el bandolerismo, intensos en este sector gaditano-malagueño, la navegación de cabotaje y los obstáculos físicos. La proximidad al mar de sierras como las de Mijas, Alpujata, Blanca y Bermeja no permitían la existencia de llanuras litorales para la habilitación de caminos. Y la multitud de arroyos perpendiculares a la costa, especialmente abundantes entre Marbella y Estepona, constituían un elemento de deterioro constante del firme, periódicamente inundado por ellos o por el mar.

¹⁵ Como contrapartida estaban las tarifas del barcaje, que encarecían las mercancías. En uno de ellos, que databa de 1578 y era propiedad de la viuda de un regidor del Ayuntamiento de Málaga, se cobraba 1 real por persona y carga si el tiempo era bueno; si era malo, 2 rs., y 5 ó 6 por cabeza de ganado (A. H. N., Consejos, leg. 1646, exp. 16).

¹⁶ A. H. N., Consejos, leg. 1648, exp. 26. J. JURADO SANCHEZ, ed. *Caminos y pueblos de Andalucía...*, pp. 138-139.

¹⁷ J. L. BAREA FERRER, "La defensa de la costa del reino de Granada a mediados del siglo XVIII", *Anuario de Historia Moderna y contemporánea*, Granada, 1975-1976, 2-3, pp. 11-14.

Las autoridades municipales de Málaga atestiguaban el mal estado de la red viaria y narraban sus consecuencias. En enero de 1787 los Diputados del común y el Síndico personero de esta ciudad aseguraron que "... está el pueblo perfectamente aislado con cualesquiera lluvias..., (siendo) preciso acudir a la marina para transportar el pan cocido, harinas, tocándose muchas veces aún no poderse valer de este medio por impedirlo la mar...". Algunos años después, el Síndico Enrique Grevignée insistió en los mismos hechos al afirmar que el "lastimoso y ruinoso estado en que se halla el camino real" Málaga-Churriana-Torremolinos origina la falta de productos básicos y el retraso del servicio de vigilancia costera¹⁸.

La naturaleza de los caminos comarcales y locales era parecida a la de los citados anteriormente. Un botón de muestra era la caminería de Ronda. Al atravesar el país rondeño, el camino Algeciras-Madrid servía de unión de localidades que estaban en la misma ruta o muy cerca: Atajate, Benadalid, Benalauria y Algatocín. En 1744 los primeros kilómetros se caracterizaban por cuestas de gran desnivel, firme muy estrecho y pedregoso, curvas continuas, etc., antes de que pasado Gaucín los viajeros encontraran el problema de cruzar los ríos Genal y Guadiaro. Se trata de obstáculos que se mantenían o se multiplicaban, según los itinerarios, en la comunicación de Ronda con las poblaciones de la comarca y en la de estos pueblos entre sí. Los impedimentos de la montaña eran menores al desplazarse al suroeste y seguir los itinerarios de Yunquera, Alozaina, Tolox, Istán, Ojén y Monda, aunque aquí el terreno ocasionaba encharcamiento y barrizales en los que iban de esta última población a Coín, Alhaurín el Grande, Mijas y Cártama¹⁹.

Estos pésimos caminos también frenaban el progreso de ferias y mercados. En la provincia malagueña se celebraban, al menos en la capital, en Antequera, Ronda, Coín y Arriate. Las autoridades locales de estas poblaciones y de las del resto de Andalucía argumentaban que la mala red viaria limitaba el número de asistentes a las ferias, por lo que se reducía el volumen de los intercambios²⁰.

Los caminos coadyuvaron igualmente al fracaso de los pocos proyectos de desarrollo de la provincia. Por ejemplo, la fábrica de hojalata de la Serranía

¹⁸ A. H. N., Consejos, leg. 1362, exp. 7; leg. 1930, exp. 9.

¹⁹ J. JURADO SANCHEZ, ed. *Caminos y pueblos de Andalucía...* (véanse las extensas y detalladas descripciones de este manuscrito sobre la caminería rondeña y la de otras áreas malagueñas y andaluzas).

²⁰ A. H. N., Consejos, leg. 1178, exp. 2; leg. 2797, exp. 5; y leg. 273, exp. 6.

de Ronda, situada a 14 Km. al sur de esta localidad, cerca del centro del cuadrilátero formado por las poblaciones de Júzcar, Pujerra, Igualeja y Cartajima. La idea del alto horno surgió en 1725, y seis años después produjo la primera lámina de chapa. Se mantuvo hasta la Guerra de la Independencia pasando de manos privadas a la Corona en 1744 y de la Corona a manos privadas posteriormente. Además de por los problemas derivados de un aparato productivo anticuado, la fábrica no salió a flote por las dificultades que encontró el transporte de sus productos, efectuado en camellos, en la red viaria²¹.

La industria azucarera andaluza se vio asimismo perjudicada por unos itinerarios en mal estado. Desde Casares a Adra, un clima propicio para el cultivo de la caña azúcar hacía posible el establecimiento de una serie de ingenios que rendía 4.000 toneladas anuales, un gran porcentaje del exiguo consumo español de entonces. La zona más fecunda era la de Motril-Almuñécar, aunque una técnica atrasada proporcionaba generalmente muy bajos rendimientos. Otro problema importante lo constituía el transporte del azúcar de las zonas productoras a las consumidoras y el de la materia prima -leña o carbón- necesarias para obtener las altas temperaturas que exigía el proceso productivo. Por caminos impracticables, los mulos la transportaban con grandes dificultades desde las sierras próximas hasta las factorías de Motril, Salobreña, Pataura, Lobres, Almuñécar, Adra, Frigiliana, Torrox, Nerja, Vélez-Málaga, Manilva, etc.²².

Una red viaria en mal estado tenía una repercusión directa en el precio de los artículos. Este se incrementaba considerablemente por mor de una serie de factores -tipo y volumen del producto, medio de transporte, profesionalidad o no del transportista, accidentes, derechos de tránsito...- entre los que se encontraba el estado de los caminos. Algunos ejemplos ilustrarán este hecho. En la década de 1770, llevar una arroba de mercancías en recua desde El Puerto de Santa María a Málaga costaba 8 rs. Si el artículo era aceite y se vendía a 22 rs. cada una, como ocurría en Carmona por las mismas fechas, ello suponía un aumento de más de la tercera parte en ese precio. Sin embargo, el aceite

²¹ J. ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, "Progresos tecnológicos y limitaciones productivas en la nueva siderurgia andaluza del siglo XVIII", *Actas I Congreso...*, vol. III, pp. 13-39.

²² A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Sociedad y Estado...*, p. 122. B. VICENT, "Economía y sociedad en el reino de Granada", en A. DOMINGUEZ ORTIZ, dir., *Historia de Andalucía. Los inicios del capitalismo*, vol. VI, pp. 366-368. P. y J. DEMERSON, "La Sociedad Económica...", pp. 67-74. G. GORTAZAR ECHEVARRIA, "Frigiliana en el siglo XVIII: un estudio demográfico", *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1983, vol. I, pp. 84-85.

no era de los productos más caros de transportar; los cereales soportaban una incidencia mayor de los costes del transporte, hasta el punto de que sus precios se veían doblados cuando la distancia entre el punto de origen y destino de la carga superaba los 250 Km.²³.

En resumen, el estado de la red viaria suponía una merma para el desarrollo de la economía malagueña. Pero ello no quiere decir que haya que achacar a ella la culpa principal de la falta o la ampliación de crecimiento. El factor esencial lo constituyeron las relaciones de producción. Para que existieran intercambios en calidad y cantidad estimables era preciso que antes hubiera un volumen considerable de excedentes. Y este era impedido, como sugiere Fontana²⁴ en toda España por el dominio del mercado y el control de una gran masa de campesinos que ejercía la oligarquía de grandes propietarios. Sólo cuando se aflojaban estos mecanismos de explotación y había crecimiento demográfico, la red viaria suponía para la comercialización de excedentes un problema tan importante como la falta de excedentes. Esta pudo ser la situación de la segunda mitad del siglo XVIII. Y por ello las autoridades centrales y locales atribuyeron la responsabilidad del exiguo tráfico a los caminos. De aquí a un planteamiento de mejora no había más que un paso. Este fue dado por los gobernantes, pero de una manera vacilante. Veámoslo.

4. LAS REALIZACIONES VIARIAS DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII.

4.1. El programa radial y las iniciativas locales

El mal estado de los caminos malagueños formaba parte de una realidad andaluza y española común que ponía de relieve las necesidades regionales y locales. ¿Qué iniciativas se tomaron para atenderlas? Comenzando por el gobierno central, su oferta fue insuficiente e inadecuada para Andalucía. Guiándose por los principios uniformadores y centralizadores del Despotismo Ilustrado, efectuó una planificación de la red viaria y creó una organización para el desarrollo

²³ A. H. N., Consejos, leg. 747, exp. 5. D. CORDOBA Y PACHECO y D. BELESTA, *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*, Madrid, 1789, p. 11.

²⁴ J. FONTANA LAZARO, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, 1983, pp. 31-37.

de las obras con el exclusivo objeto de mejorar la comunicación de la capital del Estado con la periferia peninsular.

El plan lo inició el R. D. de 10-6-1761. Siguiendo el modelo radial instaurado por el Reglamento Postal de 1720, perseguía la construcción de carreteras entre Madrid y Cádiz, Barcelona, La Coruña y Valencia con los ingresos de un impuesto -2 rs. por fanega- sobre el consumo de la sal. Las normas decretadas y los organismos creados durante el resto del siglo para la ejecución del plan atendieron a los más variados aspectos: práctica de las obras y su conservación, elaboración y aprobación de proyectos, organización del ramo, dirección técnica y facultativa, financiación y control de los fondos, etc.²⁵. Pero el progreso experimentado en el ordenamiento y la gestión camineras, uno de los factores de importancia en la mejora de la red viaria, no fue suficiente. A primeros del siglo XIX, las obras en las carreteras radiales aún se resentían por la falta de recursos, buenos técnicos y personal. La labor de Betancourt solucionó parte de estos problemas, pero en 1807 abandonó España desilusionado por no contar con los medios necesarios para resolverlos totalmente. Todos estos hechos se reflejaron en la carretera radial andaluza, que unía Madrid y Cádiz. Esta fue objeto de mejoras notables, caso de la apertura de Despeñaperros, pero al comienzo de la Guerra de la Independencia aún presentaba deficiencias de consideración.

Las rutas interregionales, comarcales y locales no fueron atendidas por la Superintendencia de Caminos y demás organismos viarios centrales. Instituciones como la Junta de Caminos de Granada pudieron cubrir este vacío, pero no se crearon otras y ella misma no contó con los recursos y competencias suficientes para hacerse cargo del desarrollo vial que le delegó Floridablanca en los reinos de Córdoba, Jaén y Granada. No obstante, lo que hizo la Junta tuvo la virtud de evitar el cierre de rutas al tráfico. Su mano se notó en el balance de realizaciones provincial, aunque olvidó itinerarios de interés para la región. Así, dedicó mayor atención a la comunicación de Granada con Jaén y acceso a la carretera de Madrid y al camino Málaga-Granada. En un segundo plano de sus prioridades se encontraban la carrera a Levante, las rutas Granada-Sevilla

²⁵ El "corpus" legislativo viario se encuentra en la *Novísima Recopilación de las leyes de España*, Madrid, 1805-1807, 6 vols., en la *Colección de Instrucciones y órdenes generales expedidas desde el año de 1778 hasta el de 1790 por la Superintendencia General de Caminos y posadas*, Madrid, 1790, y en un buen número de legajos y libros de la sección de Consejos del A. H. N.

y Granada-Córdoba, sin que apenas le distrajera la conexión con Almería. En general, las obras practicadas en estos itinerarios no fueron transformadoras. Aunque a veces se pavimentara, tuvieron por objeto en la mayoría de la ocasiones levantar puentes y alcantarillas, habilitar o ensanchar tramos, eliminar curvas y estrecheces, reparar desperfectos, etc.²⁶.

Los municipios desarrollaron también una labor necesaria, pero igualmente limitada. La pérdida de competencias y capacidad de decisión que experimentaron durante la Edad Moderna por el dominio de la nobleza local y por la expansión del poder central afectaron a sus prerrogativas en el sector viario. La asunción progresiva de atribuciones por parte de Intendentes y Corregidores y la estrecha dependencia de la superintendencia de Caminos que fijó el Consejo de Castilla a través de un conjunto de normas, dejó a los Ayuntamientos prácticamente sin campo de actuación. En el último cuarto del siglo XVIII éste fue aún más restringido por la potenciación de la Academia de Bellas Artes San Fernando, que alejó a los técnicos locales de la dirección de las obras, por el control estricto de las haciendas locales por el Estado, que impidió a los cargos concejiles manejar los fondos viarios, y por la dedicación de la Junta de Caminos de Granada a los itinerarios orientales de la región.

A los municipios no les quedaba mucho más que denunciar el estado de los caminos, solicitar su arreglo... y apechugar con el coste. Efectivamente, la iniciativa de alcaldes, regidores, diputados del común y síndicos personeros originó buena parte de las demandas de mejora viaria. Aunque en menor medida, también cursaron solicitudes Corregidores, Intendentes, Sociedades Económicas, Consulados de comercio, particulares, mandos militares, etc. Estos últimos cuando el estado de las rutas afectaba a la movilización de las trapas -lo veremos en el camino de Málaga a Vélez-; los particulares cuando están en juego sus propios intereses -por ejemplo, los directores de la fábrica de paños de Grazalema- o por dejación de las autoridades locales.

Estas solicitudes de mejora viaria no se resolvieron con rapidez por los trámites numerosos que originaba una administración tan compleja y centra-

²⁶ Las obras viarias en las que participó La Junta de Caminos de Granada pueden conocerse consultando los siguientes legajos y expedientes de la sección de Consejos del A. H. N.: 1551, 14; 1071, 17; 1856, 21 (2ª pieza); 1551, 16; 1423, 23; 722, 5; 6010, 66; 372, 4; 1507, 7; 831, 2; 1360, 13 y 18; 771, 12; 1771, 16; y 1552, 25; también mediante la lectura de las Gacetas de Madrid de 16-1-1781, de 15-3-1782 y de 15-4-1783.

lizada como la dieciochesca, por los defectos de la organización viaria y, ante todo, por la carencia de recursos²⁷. El Consejo de Castilla, que demoraba meses e incluso años la respuesta, comprobada primero la autenticidad de la demanda a través de Intendentes y Corregidores. A continuación extremaba las precauciones con el proyecto y presupuesto mediante la intervención de estos cargos, de los técnicos de la Academia de San Fernando, del comisario de Guerra, de altos cargos militares, del Regente de la Audiencia de Sevilla, del Presidente de la Chancillería de Granada, de prohombres locales etc. Nada, o muy poco, dejaba en manos de los Ayuntamientos; a veces, con razón, por la incapacidad de sus albañiles o por la gestión de sus haciendas, pero también porque los intereses del Estado y los de los municipios no coincidían al fijar el trazado o al decidir que mejora era prioritaria. Eso sí, a la hora de pagar concejos y vecinos eran los primeros. La mayoría de las obras practicadas en Andalucía durante la segunda mitad del siglo XVIII fueron financiadas por los propios y arbitrios municipales - fuera mediante repartimientos o mediante aportaciones individuales-, por impuestos sobre el consumo y por aportaciones de los vecinos. Dado el estado crítico de las haciendas municipales y la escasez de recursos de los vecinos, las obras limitaron su eficacia a reparaciones urgentes o a la fábrica de puentes y alcantarillas. Como la hacienda real aportó poco, y aún menos los privilegiados con sus portazgos, el obstáculo fundamental para la transformación de la red viaria andaluza fue la financiación.

4.2. Las mejoras en la caminería malagueña.

Conocidos los diversos tipos de intercambios que se efectuaban en tierras malagueñas y los caminos por los que discurrían dichos tráficos, parece claro que la provincia malagueña necesitaba francas mejoras en la red viaria para potenciar uno de los focos de crecimiento andaluz de la época. En primer lugar, para facilitar el comercio colonial e internacional y el abastecimiento de Málaga, Antequera, Granada y otras ciudades, se necesitaba perfeccionar las líneas Málaga-Antequera y Málaga Granada. En segundo término, Málaga precisaba, para agilizar su abastecimiento, mejorar sus comunicaciones con las comarcas

²⁷ Frente a este retraso en atender las demandas de mejora viaria efectuadas por los pueblos para eliminar obstáculos al tráfico, estaba la rapidez con que se arreglaban los caminos en las ocasiones en que el rey y la corte viajaban (J. JURADO SANCHEZ, "Los viajes reales en la Edad Moderna. La visita de Felipe V y su corte a Badajoz y Andalucía (1729-1733)" *Actas II Congreso de Historia de Andalucía* (en prensa).

que la aprovisionaban. Por último, el arreglo de las redes comarcales y locales lo exigía el desarrollo de áreas como la Serranía de Ronda. De ello eran conscientes, de una u otra forma, buena parte de aquellos que tenían alguna relación con los caminos. Veamos lo que se hizo.

A. La construcción de la carretera Málaga-Antequera.

En la década de 1770, los comerciantes, los viajeros y los transportistas, las autoridades locales y el poder central tuvieron oportunidad de opinar sobre la comunicación entre Málaga y Antequera y sus efectos sobre el tráfico. Todos llegaron a conclusiones similares: las malas condiciones de los tres itinerarios existentes penaban a la circulación y exigían la pavimentación de uno de ellos o la apertura de uno nuevo.

En 1763, el Ayuntamiento de Antequera atribuyó la escasez de grano de que disponía la población a los "caminos impracticables" que habían dejado las lluvias torrenciales de enero. Once años después fueron los Diputados del común y el Síndico personero de esta misma ciudad los que expusieron los efectos negativos que causaban en el comercio marítimo el mal estado de los caminos, proponiendo para eliminarlos la construcción de una nueva carretera mediante la aportación de los pueblos de los alrededores. A pesar de que en 1776 el Gobernador de Málaga exigió el inicio de los trabajos, los años siguientes transcurrieron en trámites sin fin sobre los detalles técnicos, facultativos y financieros. En agosto de 1778 se efectuaron los primeros reconocimientos y presupuestos. Dos maestros de obras, designados por el Corregidor de Antequera y por el Gobernador, gastaron 9.500 rs. en señalar el camino y evaluaron en 6.879.000 rs. el coste total de la ejecución del proyecto.

La liberalización comercial de 1778 fue a acelerar la marcha de los trámites. La entrada en escena de los intereses nacionales sumó presiones a favor de la realización del proyecto. Así, Floridablanca, conocedor de las deficiencias de los enlaces viarios de los centros del comercio colonial, y de los perjuicios que ello causaba a la internación de los productos americanos, pidió en ese año que "los puertos habilitados para el libre comercio con América propusiesen el camino o caminos que respectivamente juzgasen preferibles y más conducentes a aquel importante fin". La respuesta de todos los actores viarios fue unánime: la ruta a Antequera.

En diciembre de 1779, tras los imprescindibles trámites técnicos y financieros, Floridablanca tomó dos medidas esenciales para poner en marcha los

trabajos. Primero encargó la ejecución de la obras a Carlos Lemaury, un ingeniero francés que en esos momentos dirigía la apertura de Despeñaperros al tráfico rodado. En segundo lugar nombró a un equipo de gestión integrado por dos Juntas, una en Málaga y la otra en Antequera. La de la capital la componían el Gobernador, el marqués del Vado, el conde de Villalcázar Francisco Tello de Craso y Francisco Monsalve y Moxicar. La de Antequera, el Corregidor, el conde de Bobadilla y Antonio Gálvez y Segura²⁸.

Los trabajos de dirección de Lemaury comenzaron con el cambio del trazado y con la rebaja del presupuesto que habían fijado los técnicos locales. Confirmando la sospecha del Consejo de Castilla de que éstos habían inflado la estimación del coste de las obras, el ingeniero francés lo rebajó en 3 millones de reales. En cuanto al trazado dispuso que la carretera saliera de Málaga por la calle de Mármoles y que siguiera por la ermita del Santo Cristo de Zamarrilla, río Campanillas, arroyo del Cauche, arroyo Hondo, cortijo del Obispo, alcornocal de Antequera y, antes de llegar a esta ciudad, puerto del Asna.

Las obras comenzaron en octubre de 1780; 17 meses después, cuando apenas se habían construído unos 10 Km., Lemaury es destinado a otro proyecto y sustituido por dos peritos militares: Diego de Córdoba, capitán de la Brigada de Carabineros, y Domingo Belestá, teniente coronel de Ingenieros. Córdoba y Belestá modificaron también la ruta, lo que supuso abandonar 1.337,4 m. ya terminados y cifrar en 53,4 Km. la longitud de la carretera. Para su construcción dividieron esta distancia en siete tramos delimitados por estos puntos: ventorrillo de Manuel Pino, cortijo Cuétor, molino de Almogía, Mosempedro, puente sobre el río Campanillas, loma del Palmar, pilas de Cobos, puntal de la Sierra de Antequera y Antequera. A los cinco primeros, que totalizaban unos 41 Km., les dieron una anchura de 10m., y 7,5 a los dos restantes. Los desniveles máximos que permitieron fueron los propios de un camino llano -el 5%-, ya aplicados en Despeñaperros por Lemaury. Abrir la carretera les supuso practicar cortes en la montaña que oscilaron entre los 1,6 y los 15 m. de altura y, en algunos casos, 100 m. de longitud. También ordenaron construir 16 puentes y 26 alcantarillas. Los puentes, todos de un ojo eran de medidas variables: las alturas oscilaron entre los 1,8 y los 10,9 m. y las longitudes de 19,2 a 75,2 m.

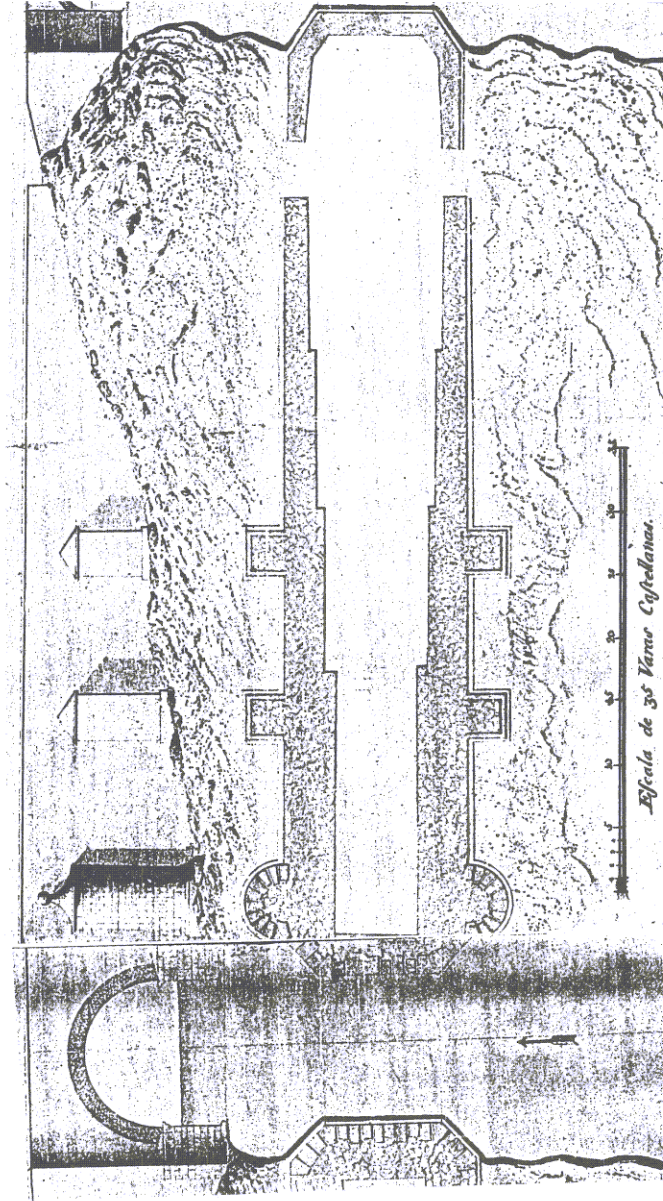
²⁸ A. H. N., Consejos, leg. 774, exp. 7 (1ª pieza); leg. 6012, exp. 76; y leg. 6013, exp. 8.

De los 16 puentes destacaban dos. El primero, situado en el tramo Almogía-Mosempedro, se levantó para pasar el arroyo del Cauche en su desembocadura en el río Campanillas (**véase plano 1**). Sus dimensiones eran: 9,3 m. el ancho de su vano, 11.7 su altura y 70,2 su longitud. Fue hecho sobre todo de mampostería y, en menor medida, de ladrillo y "piedra dura de sillería". El segundo puente era el del Horcajo -aún hoy en uso con el nombre del Ahorcado-. Concebido para salvar el río Campanillas, fue una de las obras más costosas y de más dificultad y tenía el mismo ancho de vano que el del anterior, 27,3 m. de largo y 6,2 de altura (**véase plano 2**). La diversidad de medidas que se advierte en los puentes se dió también en las alcantarillas fabricadas y en los 572,4 m. de muro y paredones levantados para evitar los derrumbes de las montañas y los efecto de las aguas. Con este último mismo fin también se afirmaron, con varias capas de piedras y cascajos, tramos como los 5 Km. que había entre Mosempedro y el puente del Horcajo y los 5 Km. anteriores a Antequera²⁹. También se hicieron, para terminar, trabajos de embellecimiento y de jalonamiento. Cerca de Antequera se adornó el camino con asientos, placetas y fuentes, y en cada media legua se pusieron indicadores en los que se anunciaba el kilometraje de la carretera y la distancia a la localidad más próxima³⁰.

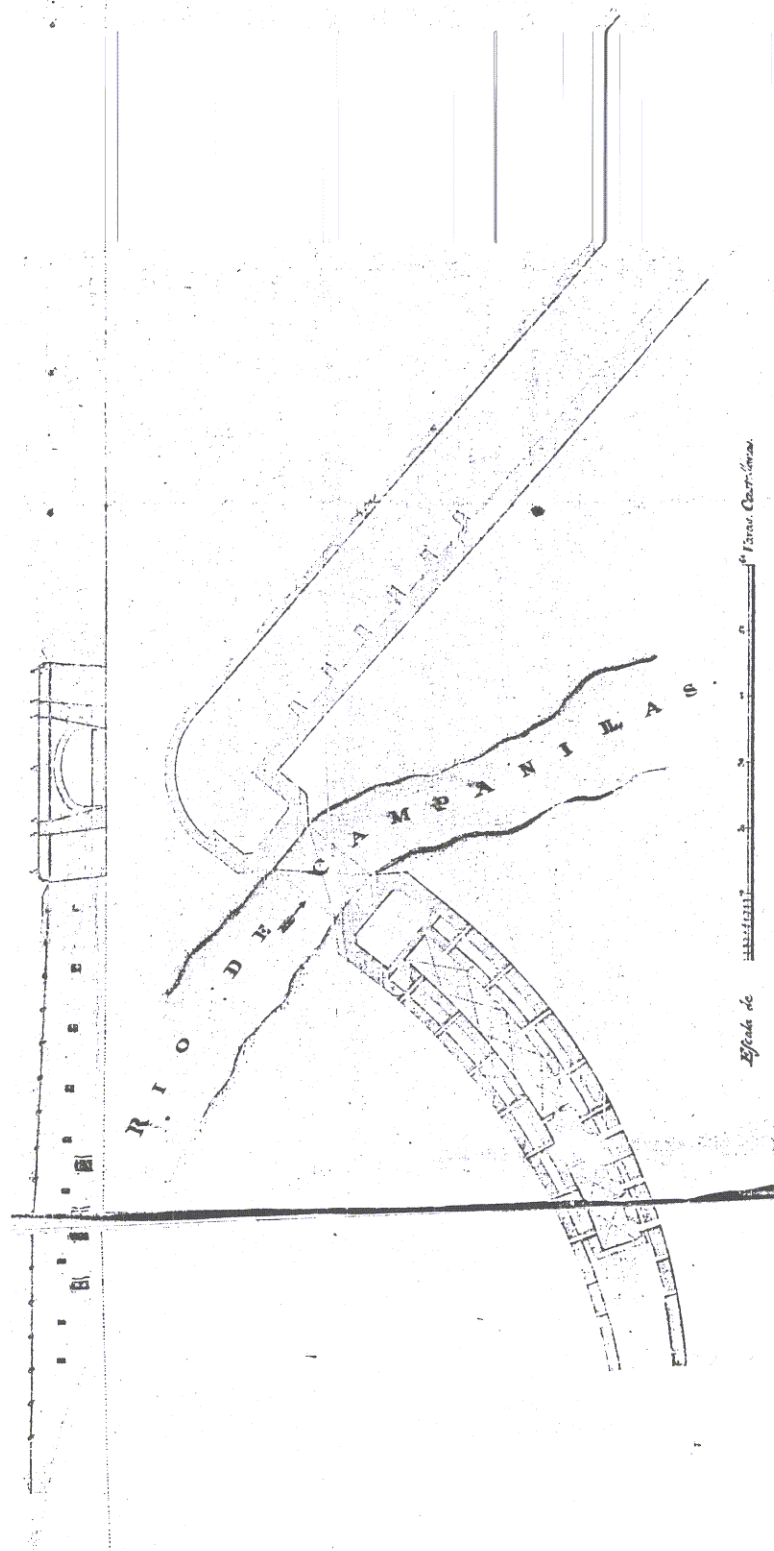
²⁹ Los planos de las 42 obras de fábrica levantadas en la carretera Málaga-Antequera están depositadas en la *Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del ejército* (plano nº 371).

³⁰ Los propios directores técnicos del proyecto contaron en un libro todo el desarrollo de las obras (véase D. CORDOBA Y D. BELESTA, *Relación de las obras que se han executado...*). De él hemos extraído todos los datos sobre la marcha de las obras.

Plano 1
PUENTE ARROYO DEL CAUCHE CARRETERA MALAGA-ANTEQUERA



Puerto 2
PUENTE DEL HORCAJO CARRETERA MALAGA-ANTEQUERA



La carretera estaba terminada a primeros de junio de 1789. Habían transcurrido más de 15 años desde que los Diputados del común y el Síndico personero solicitaran su construcción, y 8 años largos desde que Lemaur iniciara las obras. Gracias a los gastos que anualmente se hicieron, sabemos que hubo años en que la carretera avanzó más que en otros. Exceptuando el período en que el ingeniero francés dirigió los trabajos -octubre de 1780/mayo de 1782, en el que se hicieron 10 Km.-, los años más activos fueron 1787 y 1788, cuando se terminaron respectivamente 11,6 y 8 Km., 1784 y 1785, con 6 Km. en cada uno, y los 5 meses de 1789, con 1 km. (**véase cuadro I**). Los factores que dilataron la conclusión de la carretera fueron la financiación, la ausencia de Lemaur y sus ayudantes, la muerte de personal técnico y facultativo, las lluvias de los inviernos de 1786, 1787 y 1788, las enfermedades de empleados y obreros y el "retiro de los trabajadores a la siega".

Este último hecho refleja la importancia que tenían los jornaleros en el conjunto de la mano de obra; esta fue concebida como elemento de ahorro al destinarse también a presidiarios, a los que se pagó con una reducción de tres meses en su pena por cada 835 m. que acabaran.

Sin embargo, fue la financiación lo que más contribuyó a los retrasos en las obras. Desechados el repartimiento entre las localidades situadas en un radio de 165 a 220 Km. y la utilización del impuesto sobre la sal, que el propio Floridablanca reconoce que es corto incluso para las carreteras radiales, las fuentes del dinero necesario se diversificaron para cubrir los 4.822.697 rs. y 29 mrs. que costó la carretera. Esta suma suponía una inversión por Km. de 90.312 rs., intermedia entre la que preveía Lemaur -56.000 rs.- y los 128.536 rs. que calculó el municipio antequerano. Al inicio de los trabajos éste puso 66.000 rs., 30.000 el de Málaga y 100.000 la Hermandad de Viñeros. Más adelante se cultivaron 70.000 fanegas de tierra para, con su producto, allegar fondos a las obras. Y desde 1782 se pensó aplicar los 100.000 rs. anuales que, destinados durante 28 años a la construcción de la catedral de Málaga, producía un impuesto sobre el tráfico de pasas, vino y aceite a través del puerto de la capital, del de Vélez-Málaga y del de Marbella. Ni aún así hubo siempre dinero disponible. Córdoba y Belestá confesaron que éste fue insuficiente y que, a veces, no se percibieron las cantidades previstas, lo que indica que se utilizaron otros fondos: aportaciones personales e institucionales como la del obispo de Málaga, José Molina Lario y Navarro, que dio 45.000 rs., etc.

Cuadro I
GASTOS ANUALES EN LA CARRETERA MALAGA-ANTEQUERA (1780-1789)

<i>Años</i>	<i>Cantidades</i>
10-1780/5-1782 (periodo Lemaur)	965.307 rs.
Resto de 1782	210.687 rs. 28 mrs.
1783	294.775 rs. 12 mrs.
1784	558.603 rs. 9 mrs.
1785	544.087 rs. 24 mrs.
1786	380.045 rs. 32 mrs.
1787	1.049.666 rs. 25 mrs.
1788	730.285 rs. 16 mrs.
1789 (5 meses)	89.238 rs. 19 mrs.
TOTAL..	4.822.697 Rs. 29 mrs.

FUENTE: D. DE CORDOBA y D. BELESTA, *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*, Madrid, 1789, anexo II.

La construcción de la carretera Málaga-Antequera fue uno de los dos proyectos viarios transformadores que se ejecutaron en la Andalucía de la segunda mitad del siglo XVIII. No obstante, hubo diferencias con el otro -la apertura de Despeñaperros- que reflejan la actitud del poder central ante las redes regionales. Si bien la calidad de los trabajos también se garantizó, sobre todo en puentes y alcantarillas, algunos aún hoy en uso en la carretera comarcal Málaga-Almogía³¹, el Consejo de Castilla no puso en juego en la ruta a Antequera los recursos humanos y financieros que empleó en Despeñaperros. Lemaur fue retirado de la dirección técnica al año y medio de asumirla; no se arbitró una financiación rápida y efectiva... El resultado fue que mientras en Despeñaperros las obras se acabaron en menos de dos años, en la carretera Málaga-Antequera se terminaron en ocho.

³¹ C. GONZALEZ CRAVIOTO, "El camino real de Málaga a Antequera en el siglo XVIII", *Jábega*, 1981, 35, pp. 55-56. Las opiniones de los viajeros sobre la construcción de la carretera fueron generalmente favorables. Véanse las de A. PONZ, *Viage de España*, Madrid, 1776-1794, XVIII, pp. 166-169, A. LABORDE, *Itinerario descriptivo de las provincias de España*, Valencia, 1816, p. 433, y las de otros como Bourgoing en J. GARCIA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, p. 1049

B. Las obras en el camino Málaga-Granada.

En febrero de 1778 el Capitán General de la costa denunció al Consejo de Castilla que el estado del camino Málaga- Granada hacía intransitable al menos el tramo hasta Vélez. Esta denuncia tuvo el efecto de que se repararan los desperfectos más urgentes mediante la inversión de 81.000 rs. aportados por el pósito de Vélez y por el obispo de Málaga. Pero el abastecimiento que Granada efectuaba en el puerto malagueño a través de esta ruta, y la conducción a éste de las producciones de las comarcas orientales de la provincia, sobre todo de la vega de Vélez, requerían obras más sólidas y duraderas. Estas fueron concebidas en el mismo plan y fechas que la construcción de la carretera Málaga-Antequera. Floridablanca aplicó en 1784 la misma organización; dos Juntas, una en Málaga y otra en Vélez, asumirían la autoridad administrativa, y de la técnica se harían cargo de nuevo Córdoba y Belestá. Floridablanca también ordenó que éstos habilitasen un ramal de herradura que enlazara la fábrica de naipes de Macharaviaya con la ruta a construir, con lo que el transporte de las cartas se ahorraría la mitad del trayecto³².

El reconocimiento de la ruta que hicieron estos peritos militares no arrojó un balance de su estado mejor que el que vertió en 1778 el Capitán General. En su informe destacaron que los carros no podían utilizarlo y que en ciertos puntos, caso de los Cantales, ni los mulos encontraban paso cómodo. Lo que hicieron a continuación fue fijar la dirección del nuevo camino, que quedó delimitado por los siguientes puntos de paso: Torre de San Telmo, Cruz de la Legua, arroyo de Totalán, cantal de la Victoria, castillo del Marqués, montaña de Bajamar y playas de Cargas y Vélez. Tras dividir la longitud del camino en 11 tramos, ordenaron el comienzo de las obras el 1 de agosto de 1784. Para que pudieran circular vehículos, la tarea fundamental en muchos de ellos fue ensancharlos hasta los 10 m. Esto hizo necesarios cortes y desmontes de diversa magnitud. Suavizar algunas cuestas, especialmente en los alrededores del arroyo Totalán, exigió la construcción de dos rampas, de 213 y 175 m. Respectivamente; y guarnecerlas y proteger el firme de las aguas supuso levantar lienzos de muro de 423,4 m. de largo por 0,8 a 5 m. de alto. Esta función fue reforzada en ese arroyo mediante la fábrica de dos espigones de 44,5 y 29,2 m. de longitud por 1,1 de altura³³.

³² A. H. N., Consejos, leg. 774, exp. 7 (1ª pieza).

³³ Para el camino Málaga-Granada también nos hemos basado en d. DE CORDOBA Y D. BELESTA, *Relación de las obras que se han executado...*, pp. 57 y ss. y 169 y ss.

También se levantaron dos alcantarillas y dos puentes de un ojo, con sus calzadas, sus pretilos y los "usillos" para el desagüe; el puente del arroyo del Judío medía 50 m., y el del Jaral 104. Aunque en tres de los once tramos no se trabajó, se hicieron otras obras. A destacar, algunos empedrados donde la humedad del terreno era mayor, un pilotaje con estacas de dos metros para afianzar los cimientos del muro de la cuesta de Totalán y rellenos de piedra y cascajos, elevados en ciertas partes para eludir las aguas y reforzados con bombeos, cunetas y engujado. El ramal de Macharaviaya, "todo cortado en la montaña", tenía una longitud de unos 7 Km. y una anchura de 7,5 m. Los trabajos concluyeron en 1787; fueron llevados a cabo por tres brigadas de presidiarios y los correspondientes oficiales de albañilería y barreneros, y se destinaron a su conservación ocho peones camineros.

El coste, que ascendió a 572.457 rs. 13 mrs., indica que se trató de una realización inferior a la de la ruta a Antequera, si bien ha de considerarse la extensión en que no se trabajó y el menor número de obras de fábrica. Sumados los kilómetros del camino a Macharaviaya, cada uno de ellos salió a 14.135 rs. La financiación también debió diversificarse para que el proyecto pudiera ejecutarse. Y así se emplearon fondos de propios y arbitrios de Málaga y de Vélez, aportaciones del obispo, de los hacendados, el impuesto sobre el comercio de pasas, vino y aceite propuesto para la carretera de Antequera, 6.000 rs. de la consignación de ésta, etc. Los años en que más se gastó, y por tanto habrá que pensar que los más activos, fueron los de 1786, 1785 y 1787, en los que se invirtió lo equivalente a 16, 12 y 7 km. respectivamente (véase cuadro II).

Cuadro II
GASTOS ANUALES EN EL CAMINO MALAGA/VELEZ-MALAGA (1784-1787)

Años	Cantidades
1784 (5 meses)	23.190 rs. 15 mrs.
1785	176.344 rs. 14 mrs.
1786	226.792 rs. 10 mrs.
1787	103.815 rs. 14 mrs.
Viveres para la mano de obra	6.296 rs. 24 mrs.
Fondos de la Tesorería de Vélez	36.018 rs. 4 mrs.
TOTAL...	572.457 rs. 13 mrs.

FUENTE: D. DE CORDOBA y D. BELESTA, *Relación de las obras que se han executado...*, anexo I.

Los esfuerzos por extender las mejoras globales de la ruta entre Vélez-Málaga y Granada fueron inviables hasta, al menos, 1795. La guerra contra la Francia revolucionaria y la extinción de los vales reales absorbieron los recursos que se pensaban utilizar en perfeccionar esa *segunda parte* del camino: los bienes de los propios y arbitrios municipales y de los pósitos. Además, otros medios propuestos, como las corridas de toros, prohibidas desde 1785, eran inviables y escasos. Mientras duró tal situación, las obras practicadas entre Vélez y Granada atendieron a los desperfectos más urgentes. Es el caso de la reparación de dos puentes, uno sobre el río Vélez y otro sobre el río Rubite, para la que se emplearon los fondos de la Junta de Caminos de Granada -un par de impuestos sobre el consumo y el tráfico-, los de la Renta de Correos disponibles y parte del gravamen utilizado en la carretera de Antequera y en la de Vélez. Los intentos de la propia Junta de practicar mejoras globales en 1793-1794 no tuvieron efecto, en buen parte por el problema financiero, y no parece que la evolución de la Hacienda real hasta 1808 permitiera encontrar los fondos necesarios para practicar obras de ese calibre³⁴.

C. Los trabajos en la red comarcal y local.

Un repaso provincia por provincia a las obras practicadas en la caminería comarcal y local andaluza durante la segunda mitad del siglo XVIII revela características comunes. Primero, que los trabajos fueron generalmente precarios y buscaron remediar los problemas más urgentes -piedras, baches, estrecheces, encharcamiento o embarramiento del firme...-. Entre ellos destacaban, desde luego, la ausencia o deterioro de los puentes, pues cruzar un río o un arroyo, sobre todo en época de lluvias, suponía la interrupción del tráfico y el riesgo de accidentes. Por una parte, la explicación a las limitaciones de las mejoras efectuadas en la red comarcal y local reside en la despreocupación que ante ellas mostró siempre el gobierno central. Por otro lado, se basa en las carencias de los Ayuntamientos para hacerse cargo de ellas. Estos no podían hacer gran cosa si se considera cuál era el estado de sus haciendas y la estructura de su gasto -buena parte del cual se iba en las remuneraciones de sus dirigentes-; con qué equipos técnicos contaban -en su mayoría albañiles con escasos conocimientos viarios-; y de qué competencias disponía -muy escasas tras el

³⁴ A. H. N., Consejos, leg. 1551, exp. 16; leg. 6024, exp. 154; y leg. 6038, exp. 79. J. SANZ SAMPELAYO, *Granada en el siglo XVIII*, Granada, 1980, p. 102, quizá se refiera a esa iniciativa frustrada de la Junta de Caminos, y a las obras entre Málaga y Vélez, cuando afirma que en 1793 se construyó el camino entre Málaga y Granada.

crecimiento del Estado. No obstante, hay que otorgar a los esfuerzos locales el valor que tuvieron: evitar el cierre al tráfico de no pocos itinerarios.

Las obras viarias en la red comarcal y local de Málaga también fueron marcadas por estos hechos. Comenzando con las comunicaciones de la capital, no se saldaron con resultados satisfactorios algunos intentos para facilitar su abastecimiento y el surtimiento del comercio marítimo en las comarcas occidentales. Así, la construcción del puente del Rey, a 8 Km. de Málaga, fue famosa por la burla que le dedicaron los ingenieros de caminos decimonónicos, que no acababan de comprender un proyecto que pretendía hacer, a la vez, una presa, un acueducto y un puente. Iniciado en 1724, es interrumpido en 1736 por falta de dinero, cuando ya se habían concluido 3 de sus 42 arcos. Medio siglo después, piden su continuación el Consulado de Comercio y los Diputados del común y Síndico personero, "turbados" porque la falta de abastos hacía "correr abandonada a la gente del pueblo en busca del pan". La imposibilidad de conseguir cantidades por repartimiento para la continuación del proyecto obligó al Consulado de Comercio, al Ayuntamiento, al Montepío de Consecheros y a los propietarios que se iban beneficiar por el riego a comprometerse en su ejecución. Pero sus aportaciones no solucionaron el problema de la financiación, lo que unido a irregularidades y malversaciones en la administración de los recursos, y a la propia desfachatez del proyecto, desembocó en que este no estuviera aún concluido a mediados del siglo XIX³⁵.

Durante el último cuarto del siglo XVIII, algunos viajeros criticaron las deficiencias de los caminos en dirección a la costa y a comarcas occidentales como la Hoya de Málaga. Tales deficiencias retrasaban el Correo y las expediciones militares; impedían el suministro de pan de Churriana, Torremolinos y Algarinejo, y el de verduras, aves, caza, etc. de Benalmádena, Mijas, Marbella, Estepona, Istar, Monda, Guaro, Coín, Alhaurín el Grande y Cártama. El Síndico personero Enrique Grevigné había intentado en 1792 eliminar los obstáculos más graves a la salida de Málaga. Pretendía afirmar y ensanchar los primeros 15 Km. con 80.000 rs. procedentes de los propios de Málaga y de aportaciones de los labradores, vecinos y panaderos de la capital, de Churriana y de Torremolinos. Pero, aparte de que esa suma era insuficiente para ejecutar tal

³⁵ A. H. N. Consejos, leg. 1362, exp. 7. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema*, p. 219. R. FORD, *Manual para viajeros por Andalucía y lectores en casa. Reino de Granada*, Madrid, 1981, p. 78. F. BEJARANO, *Historia del Consulado y de la Junta de comercio de Málaga*, Madrid, 1947, p. 283 y ss.

obra, la dilación en los trámites, causada por la oposición del Ayuntamiento de Málaga, dio como resultado que se llegara a 1796 sin resultado práctico algunos³⁶.

Animado por el éxito del proyecto Málaga-Antequera, el Ayuntamiento de esta última ciudad se propuso en 1788 arreglar el resto de los caminos de su término. Después de reparar algo el de Lucena, se evalúan en 533.364 rs. los gastos necesarios para mejorar los demás. Pero de nuevo apareció el problema de la financiación. De los recursos propuestos, el impuesto sobre el tráfico marítimo era practicable, pero no así el gravamen de 2 rs. en fanega de sal ni los exhaustos fondos de propios. Dos años después, el municipio de Casabermeja, seguramente estimulado por el ejemplo antequerano, aspiró a tener su propio camino de acceso al puerto malagueño. De ello se mostraron encantados el Consejo de Castilla y la Superintendencia de Caminos. Ambos organismos nombraron enseguida a Diego de Córdoba nuevamente para dirigir las obras y fijaron su financiación: 2 rs. por obrada de viña y por fanega de tierra, 4 rs. por caballería mayor, 3 por caballería menor y fondos de propios de Priego de Córdoba, Archidona y Entredicho de Tapia. Las protestas de los afectados no se hicieron esperar; los viñeros y arrieros de Málaga pidieron su exención, pues creían que esta ruta ni era principal ni les interesaba; el Ayuntamiento de Priego arguyó que necesitaba más de un cuarto de millón de reales para componer sus propios caminos y que había participado en muchos repartimientos. El rechazo del Consejo de Castilla a estos reparos no quiere decir forzosamente que se ejecutaran las obras, pues las dificultades prácticas, a la hora de recaudar repartimiento e impuesto era, a veces, más fuertes que las decisiones del poder central³⁷.

Una iniciativa de resultado dudoso sería la del conde de Teba. En 1804, con el pretexto de construir un camino de 55 Km. entre Campillos y Málaga consiguió el cobro de un portazo en Ardales o en los baños de Carratraca. Si observamos la conducta del resto de los propietarios nobles de derechos de tránsito -quienes contrariamente a su obligación no aportaban cantidades al mantenimiento de los caminos en que los percibían- no se llegaría a nada más

³⁶ A. H. N., Consejos, leg. 1646, exp. 16; leg. 1648, exp. 26; y leg. 1930, exp. 9. C. GARCIA DE LA LEÑA, *Conversaciones históricas...*, vol. IV, p. 283 y ss. A. PONZ, *Viage...*, XVIII, pp. 90 y ss. A. LABORDE, *Itinerario...*, pp. 435-436.

³⁷ A. H. N., Consejos, leg. 1044, exp. 19; y leg. 1293, exp. 7.

que añadir un obstáculo más al tráfico que gravaría 4 cuartos de real a cada caballería mayor, 2 a cada caballería menor, 2 rs. por cada carruaje de dos ruedas y 4 rs. por cada vehículo de más de dos ruedas. Confirmando una actuación favorable a los privilegiados en la regulación de los potazgos, el Consejo de Castilla concedió al conde su petición, olvidándose de sus propias disposiciones de las dos últimas décadas del siglo XVIII, que pretendían controlar el abuso de los perceptores de estos derechos de tránsito³⁸.

En Ojén, el bajo coste previsto de un puente -3.000 rs.- obviaba el problema de la financiación, lo que suponía que buena parte del proyecto estaba hecho. El Síndico personero de esa localidad pretendía, en junio de 1795, que el tráfico no se viera impedido por las considerables avenidas que originaba un arroyo caudaloso en época de lluvias. Por las mismas fechas, otra solicitud del mismo cargo de Igualeja esperaba el informe técnico de la Academia de Bellas Artes de San Fernando y hallar la manera de pagar los 20.000 rs. a que ascendía la construcción de un puente importante, pues estaba situado en el camino a Gibraltar y Estepona, a través del cual se abastecía de pescado Ronda, Olvera, Osuna, Morón de la Frontera, Marchena, El Arahál y Utrera. Peor suerte le cupo al puente de Benaolán. El Ayuntamiento de esta población perseguía solucionar en parte la lastimosa situación de sus caminos levantando un puente sobre el río Guadiaro. Calculó su coste en un cuarto de millón de reales y propuso que lo pagaran los pueblos de 55 Km. a la redonda, pero el Consejo de Castilla desautorizó el proyecto y sugirió que siguieran utilizando el puente de *Los Alamos*, a pesar del rodeo que ello suponía, y que en invierno utilizaran barcas³⁹.

La construcción del puente sobre el tajo de Ronda fue la estrella de las obras de fábrica levantadas durante el siglo XVIII en la provincia de Málaga. Y ello tanto por su envergadura como por los problemas que resolvió. El Tajo, de unos 80 m., acarrea graves problemas pues la dividía en dos partes, la *vieja*, situada al sur, y la *nueva* o barrio del *Mercadillo*. En primer lugar, entorpecía las labores agrícolas y el abastecimiento de agua; también arruinaba una fábrica de paños, debido al incremento del coste del transporte que suponía el empleo

³⁸ Para conocer la actuación del Consejo de Castilla respecto a los derechos de tránsito andaluces en el periodo 1780-1797, y el significado y los efectos sobre el tráfico, J. JURADO SANCHEZ, *Los caminos de Andalucía...*, pp. 127-131.

³⁹ A. H. N., Consejos, leg. 6060, exp. 132; leg. 1786, exp. 8; leg. 1479, exp. 42; y leg. 1113, exp. 34.

de media hora en subir la cuesta; por último, aislaba a los 400 vecinos de la parte *nueva*. No es extraño, por tanto, que surgieran proyectos de construcción de puentes. Así, en 1735, Francisco Arias, el Corregidor, mandó construir un puente para unir la ciudad. Se encargaron del proyecto los *arquitectos* Juan Camacho y José García, que los terminaron en 8 meses, pero a los 6 años se hundió. En 1758 se inició la construcción de un nuevo puente dirigido por Martín de Adehuela y su ayudante, el Maestro de Obras rondeño Díaz Machuca. Los 35 años que se tardó en concluirlo se explican por factores como los que intervinieron en 1788 y 1790. En la primera fecha los municipios de San Roque, Algeciras y Dos Barrios intentaron eximirse del pago de los 45.650 rs. que les correspondía pagar, según el repartimiento organizado para cubrir los 1,2 millones de reales que costaba el puente. Ronda debió tomar un censo al 3% de interés, con la hipoteca de los propios y arbitrios, para poder aportar los 800.000 rs. que le correspondían. En 1790, el Corregidos de Ronda, marqués de Rejas, algunos capitulares del Ayuntamiento y el director de las obras, vizconde de las Torres de Luzón, se acusan mutuamente de malversación de caudales y de mala administración. Esta disputa obligó a intervenir al rey manteniendo al vizconde al frente de los trabajos⁴⁰.

Conclusión

La insuficiencia es quizá el término con el que mejor se puede calificar a las mejoras viarias malagueñas que acabamos de exponer. Junto a una realización importante, aunque lenta, como la de la carretera de Antequera, hay que anotar otras escasas. En este caso se encuentran las obras practicadas en el camino a Granada y, con más razón, en la red comarcal y local. Teniendo en cuenta el carácter de factor de producción de la red viaria, ello supuso un freno al crecimiento que se experimentó durante el siglo XVIII en la provincia de Málaga y en otras áreas de Andalucía. Pero los caminos no fueron los protagonistas principales de las carencias que presentó la primera fase de la formación del mercado andaluz. Este papel hay que atribuírselo a las insuficiencias y contradicciones generadas por las relaciones de producción. Estas se definían por el control del mercado y por la explotación de una gran masa de campesino ejercidos por la oligarquía de propietarios. Cuando tales relaciones

⁴⁰ A. H. N., Consejos, leg. 2695, exp. 6; leg. 2844, exp. 37. E. PEREZ SANCHEZ, Ronda, pp. 59-60 y 71-75.

de producción se aflojaban y crecía la población -lo que ocurrió en el siglo XVIII- el aumento de la producción y del tráfico hacía aflorar otras carencias: red viaria, medios de transporte... Los gobernantes ilustrados, conscientes de este hecho, se dedicaron a mejorar los caminos como si en éstos radicaran todos los problemas del desarrollo económicos. Sus propias limitaciones y contradicciones les impidieron abordar los cambios globales necesarios que hubieran hecho posible tal desarrollo, efectuando, entre otras tareas, la mejora sustancial de la red viaria. En el caso de Andalucía, ello hubiera supuesto consolidar el crecimiento del siglo XVIII y desvanecer los negros nubarrones que cubrieron el cielo de la región en la siguiente centuria.