

PONENCIA EXPERTA

Título

LOS CAMINOS ENTRE MÁLAGA Y MOTRIL. EVOLUCIÓN Y PATRIMONIO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE A LO LARGO DE LA COSTA

Autores

Antonio Burgos Núñez / Juan Carlos Olmo García

Variante

02 · Territorio red, ciudad infraestructural

Resumen

La comunicación terrestre entre Málaga y Almería (con escala intermedia en Motril) ha experimentado una larga evolución. Desde las primeras rutas naturales hasta la actual Autovía del Mediterráneo, los diversos caminos y carreteras que se desplegaron por la costa fueron articulando el territorio. Su configuración actual es en gran parte debida al desarrollo de estas infraestructuras.

En la ponencia se describe esta evolución, identificando los trazados y analizando los factores que dieron lugar a cada una de las configuraciones del camino entre Málaga y Motril (en cuya penúltima etapa fue conocido como N-340). Se aborda asimismo la influencia que esta infraestructura ha tenido en la actual ordenación territorial.

La segunda parte de la ponencia se orienta al conocimiento del patrimonio vinculado a esta vía de comunicación, el cual de modo espontáneo hoy ya constituye, de hecho, un factor de desarrollo de la zona.

Palabras Clave

Infraestructuras, carreteras, territorio, patrimonio

1. Evolución histórica de las infraestructuras de transporte terrestre en la costa de Andalucía Oriental.

El intenso desarrollo urbano del litoral andaluz no es un fenómeno reciente. Hay testimonios de poblamiento humano al menos desde el Neolítico. Asociada a ellos debió estar desde muy pronto habilitada una ancestral ruta natural de comunicación terrestre, que sería el precedente más antiguo de la N-340. Como todas las demás infraestructuras de transporte que se sucedieron después, tendría que desplegarse inevitablemente por la estrecha faja costera que dejan las estribaciones de las cordilleras penibéticas, abruptas sierras que en ocasiones llegan hasta a introducirse en el mar.

A lo largo de las Edades del Bronce y del Hierro fueron surgiendo poblaciones permanentes, algunas de las cuales fueron aprovechadas por los fenicios para ubicar sus establecimientos comerciales, a partir del siglo IX a.C. No menos de cinco colonias fenicias se han localizado entre Málaga y Motril, el espacio objeto de nuestro estudio: la propia Málaga, Toscanos, Morro de Mezquitilla, Chorreras y Almuñécar. La comunicación entre ellas debió hacerse mayoritariamente mediante navegación, aunque no cabe duda de que tuvo que aprovecharse también la ruta terrestre costera.

Este primitivo camino ibero-púnico, adaptado siempre a la orografía del litoral, sería nuevamente reutilizado después por los romanos para levantar una calzada a lo largo del litoral, siguiendo el trazado por el que posteriormente se desarrollaría la carretera N-340.

Hay varias interpretaciones sobre el recorrido y las poblaciones que enlazaba esta calzada. La interpretación mayoritariamente aceptada es la que determinó el ilustre investigador decimonónico Eduardo Saavedra a partir del estudio del *Itinerario de Antonino*, un documento original del siglo III d.C. en el que se describía el sistema de comunicaciones del Imperio.

De acuerdo con sus conclusiones, la calzada recorría la costa desde Málaga pasando por las poblaciones Maenoba y Caviolum (Torredelmar y Torrox, respectivamente), las importantes ciudades de fundación fenicia Saxetanum (Almuñécar, en la costa de Granada) y Abdera (Adra, en Almería). Según el *Itinerario*, había tres poblaciones más en la costa de Almería, cuya localización todavía hoy es objeto de debate historiográfico. Al llegar a la desembocadura del río Andarax, la vía giraba hacia el interior, encaminándose a Acci (Guadix) y después Cástulo, en las proximidades de Linares¹.

El investigador Carlos Gozalbes Cravioto ha estudiado con profundidad esta calzada en el tramo malagueño. Describió su recorrido e identificó sus principales elementos, como el vado del río Vélez o el puente sobre el arroyo del Barranco de los Cazadores, del que se conservan algunos vestigios. Así mismo, se mantiene un tramo del pavimento original romano en las proximidades de Nerjaⁱⁱ(Gozalbes Cravioto 1986, pp.69-85).

En la parte granadina, el elemento más destacado es el puente sobre el barranco de Cotobro. A falta de estudios más exhaustivos que permitan caracterizarlo inequívocamente, todo parece indicar que se trata de un puente romano reutilizado en la Edad Media.

En el periodo medieval esta vía continuó en uso como medio de comunicación entre las poblaciones islámicas del litoral, sin que se le realizaran modificaciones sustanciales. Tras la conquista cristiana, la costa malagueño-granadina, continuamente amenazada por las incursiones berberiscas, pasó a ser un territorio marginal. El camino del litoral, si bien no llegó a desaparecer, fue lógicamente evitado como ruta de transporte. Al respecto, es bastante ilustrativo que no figure en ninguna de las relaciones o itinerarios de caminos hechos en España durante el periodo de los Austrias, desde la de Juan de Villuga de 1546 a la de Pedro Pontón de 1705(Madrazo and Fontana 1984 pp.31-56).

La situación empezó a cambiar en el siglo XVIII, con la llegada de los Borbones. Los gobernantes de la nueva dinastía impulsaron un conjunto de reformas con las que pretendían modernizar el país. Una de las más significativas fue la creación de una red de carreteras que respondiera a un esquema previo de organización territorial. Conforme a esta planificación se levantó el esquema de seis ejes radiales que desde Madrid se dirigían a los extremos de la Península, por todos conocido y que ha estado vigente hasta hace muy poco. En esta época se hicieron las primeras carreteras propiamente dichas de España.

Inicialmente la comunicación por la costa no estaba incluida entre las prioridades de esta planificación. Sin embargo, una conjunción de circunstancias dio lugar a que una de estas primeras carreteras modernas se levantara precisamente en el litoral malagueño. Influyó sin duda la mejora de la seguridad en el litoral conseguida con el formidable programa borbónico de construcción de fortificaciones defensivas (Albarracín and Sáez 2004). Aunque lo más trascendente fue la prosperidad que imprimió a la ciudad de Málaga y su comarca el final del monopolio del comercio ultramarino. En esta coyuntura de dinamismo económico, el influyente ministro José Galvez, malagueño de

nacimiento, promovió la construcción de una carretera que comunicara Málaga con Vélez.

En 1780, el célebre ingeniero Lemaur (que se encontraba en Málaga trabajando en la construcción de la carretera de Antequera) levantó la traza del camino. Inevitablemente este tuvo que ceñirse al recorrido de la antigua vía costera, incorporando la mayoría de sus primitivas alineaciones y reutilizando algunos de sus elementos ancestrales, como el ya mencionado vado del río Vélez.

El camino del XVIII discurre casi en su totalidad pegado al mar, separándose sólo para franquear tres montañas que llegan hasta la misma costa, conocidas como *cantales*. Los ingenieros que se encargaron de su construcción, Fernando López Mercader y Domingo Belestá, tuvieron que emplearse a fondo para superar estas dificultades orográficas, diseñando varios puentes y algunas formidables obras de tierra (Belestá, 1789).

Terminada en 1789, esta moderna infraestructura no pudo contribuir demasiado al progreso de la comarca, pues el país entró seguidamente en una convulsa etapa de guerras e inestabilidad política. No obstante, durante el primer tercio del siglo XIX fue incorporado a los itinerarios de postas. Así mismo, consta que profusamente utilizado en esta época, integrado en el itinerario entre Málaga y Granada.

Hasta bien avanzada la centuria no se retomaría con firmeza la iniciativa para consolidar la red de comunicaciones. En las décadas siguientes se hicieron importantes progresos para la normalización reglamentaria de la construcción y gestión de las carreteras. Se retomó la actividad constructiva, culminándose y reparándose las carreteras hechas en la etapa anterior. Asimismo, se trabajó en la planificación de la red, proyectándose la apertura de nuevas vías que complementarían los primitivos seis itinerarios principales (Montesinos 1856).

En 1860 se publicaba oficialmente el primer «*Plan General de Carreteras para la Península e Islas adyacentes*»ⁱⁱⁱ. En virtud del cual se añadían nuevos itinerarios a los ya existentes y se establecía una jerarquía entre carreteras de la red nacional, distinguiéndose entre las de primero, segundo y tercer orden.

Este plan contemplaba la realización de una carretera, de segundo orden, que enlazara las capitales provinciales de Málaga y Almería pasando por Vélez Málaga y Motril. Se encargó su construcción a las correspondientes direcciones provinciales de Obras Públicas de Málaga, Granada y Almería. Recientemente creados, en estos organismos de la Administración periférica del Estado se integraban los técnicos encargados de su diseño, construcción y posterior gestión.

Los proyectos del tramo perteneciente a la provincia de Málaga se realizaron inmediatamente, a partir de 1861. Obligados por la complicada orografía, los ingenieros decimonónicos tuvieron que volver a ceñirse al trazado costero. Y aunque los progresos de la Ingeniería y de la técnica de la Construcción les permitieron introducir modificaciones notables respecto a la vía romano-medieval y al camino del XVIII, no dejaron de reutilizar largos tramos de estas antiguas infraestructuras. Aunque, efectivamente, los nuevos medios permitieron rodear los cantales pegándose al mar. En 1867 ya estaba completamente diseñado todo el recorrido, incluyendo el proyecto del innovador puente metálico sobre el río Vélez

Pero la materialización de las obras revelaría la insuficiencia de este primitivo diseño, sucediéndose en el último tercio del siglo los proyectos reformados y complementarios en gran número. La última liquidación de obra, correspondiente al complejísimo (por sus infernales relieve y geología) subtramo de Nerja al límite provincial, no se pudo firmar hasta 1908.

Entretanto la carretera, que en el segundo plan nacional (promulgado en 1877^{iv}) había pasado a ser de primer orden, fue entrando irregularmente en servicio. Los viajeros tuvieron que simultanear durante mucho tiempo los tramos terminados de la nueva carretera con los restos de los antiguos caminos.

Además, a partir de 1910 tendría que hacer sitio para que se acomodara la infraestructura de otro nuevo medio de transporte. En los albores del siglo el ferrocarril irrumpió con pujanza en la costa malagueña, con la constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. Su primera línea que, iba de Málaga a Vélez, se desplegó en paralelo a la carretera. Aunque en su construcción se emplearon medios más perfeccionados y soluciones originales (puentes de hormigón armado por primera vez), que posibilitaron que buena parte de su trazado discurriera literalmente por las playas. No obstante, el ferrocarril originó interferencias con la carretera, obligando a introducir algunas modificaciones.

A comienzos de los años 1920 la carretera fue objeto de un amplio programa de renovación, que incluía la renovación de los puentes existentes, edificándose la mayoría ellos con la nueva tipología de vigas rectas de hormigón armado (cuyos primeros prototipos fueron los de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga). Así mismo, se sustituyeron buen número de badenes por obras de paso, se corrigieron rasantes y se rectificaron alineaciones con curvatura excesiva

De esta forma, la carretera se encontraba en buenas condiciones cuando se planteó su inclusión dentro del Circuito Nacional de Firms Especiales. Creado en 1926 por la dictadura de Primo de Rivera, este era un conjunto de itinerarios de especial atractivo con los que explícitamente se pretendía fomentar el turismo. Las carreteras sobre las que se desarrollaba se adecuarían técnicamente, rectificando su trazado y mejorando su firme para que la circulación a través de ellas fuese segura y placentera^v.

La integración en el C.N.F.E. revitalizó todavía más a la carretera de la costa, sobre la que se intensificaron los trabajos de mejora. La actuación más trascendente consistió en la renovación completa del firme utilizando ya riegos asfálticos. Aunque también se siguieron eliminando puntos complicados del trazado incorporando incluso puentes de gran entidad^{vi}. La Guerra Civil pondría fin a esta etapa de intensa actividad.

Inmediatamente después de la contienda, en 1940, entró en vigor un nuevo plan de carreteras, patrocinado por el ministro Peña Boeuf. Se reorganizaban en él muchos de los itinerarios existentes, como la carretera Málaga-Almería, que quedó incluida en una gran ruta del litoral mediterráneo que enlazaba Cádiz con Barcelona. De acuerdo con el nuevo sistema de denominación, esta carretera de casi 1250 km, la más larga del país, pasaría a llamarse N-340.

La carretera de la costa experimentaría pocas modificaciones en los lustros posteriores, pero cuando el país entró en la senda del desarrollo, recobró todo el protagonismo. El objetivo perseguido desde los tiempos de Primo Rivera fue finalmente alcanzado y el turismo se consolidó como la más vigorosa industria nacional. La N-340 se convirtió en el eje sobre el que bascularía la nueva organización territorial de la costa, asociada inequívocamente al desarrollo del turismo.

Sin embargo, la infraestructura de la N-340 en las provincias de Málaga y Granada no estaba en condiciones de soportar el intenso volumen de tráfico que a partir de entonces se concentró sobre ella. Desde 1965 fue objeto de intervenciones de gran calado, encaminados a la supresión de tramos sinuosos mediante puentes, túneles o variaciones del trazado. Todo ello a costa de dejar gran número de tramos inservibles, algunos de ellos de decenas de kilómetros de longitud, que hoy se conservan como fósiles. Por otro lado, las rectificaciones del trazado incrementaron la amplitud de los desmontes y terraplenes. Dada la complejidad geológica del terreno, los deslizamientos se hicieron endémicos y por consiguiente las obras de reparación continuas.

Finalmente, ya en el periodo democrático y dentro del esfuerzo modernizador de la red viaria que ha tenido lugar en las últimas décadas, la N-340 ha sido desdoblada por una

infraestructura moderna, la A-7 o autovía del Mediterráneo. Para la construcción de la nueva autovía, que se retranquea algunos kilómetros hacia el interior han sido necesarias formidables (y costosísimas) obras: túneles de varios kilómetros de longitud, viaductos de gran altura, desmontes y terraplenes de decenas de metros de altura.... Han sido necesarios casi quince años para su finalización. De hecho, el tramo entre Málaga y Motril sólo está completamente operativo desde hace apenas un mes.

El desdoblamiento ha modificado sustancialmente a la N-340, que sigue en uso pero con en unas características singulares. Su principal objetivo ahora es la comunicación de las localidades de la costa y de las numerosas urbanizaciones que se suceden prácticamente sin solución de continuidad a lo largo de su recorrido. Aparte de las antiguas travesías, incorporadas al viario de las poblaciones, casi todo su recorrido se ha remodelado como vía urbana, incorporando pasos de peatones, rotondas y otros mecanismos para calmar el tráfico

Precisamente esta peculiar ocupación del territorio y sobre todo la inmediata cercanía de la playa están haciendo que en ella se vaya imponiendo, espontáneamente, el uso recreativo de la antigua carretera. Actualmente una parte nada desdeñable del tráfico que discurre sobre ella es ciclista y constantemente se ven circulando peatones por sus arceles. Este uso alternativo se ve favorecido por la presencia de valiosos elementos de patrimonio natural y arquitectura vernácula (pese a la intensa presión urbanizadora de las últimas décadas). Además, los restos de las antiguas infraestructuras (camino de Vélez, línea de ferrocarril Málaga-Torredelmar) han sido incorporados, siempre por iniciativas surgidas al margen de la Administración, como rutas complementarias a la N-340, ampliando las posibilidades de utilización lúdica de la antigua carretera. Sería conveniente que las autoridades fueran tomando conciencia de este potencial y empezaran a intervenir con imaginación para protegerlo y consolidarlo como factor de desarrollo de la zona.

Figura 1. Imagen reciente de la N-340 en la costa de la Axarquía



2. El patrimonio de las infraestructuras de transporte entre Málaga y Almería

2.1. El entorno. Valores naturales y de la arquitectura vernácula

En 1931 Le Corbusier recorrió íntegramente la futura carretera N-340, en un recorrido en dirección al Magreb. De sus impresiones^{vii} destacamos ahora el siguiente párrafo: *«Entre Almería y Málaga se encuentra la línea de separación de las aguas: Mediterráneo-Atlántico. Una vez más todo es circulación: régimen de pendientes de las aguas; los hilillos de agua están en los más ínfimos repliegues de un monte; el valle se forma, se extiende, se desenrolla, se ensancha; he aquí el estuario abriéndose al mar. Aquí está el espolón de una sierra que marca la línea de separación de las aguas. Cultivos, regímenes sociales, arquitecturas, costumbres, siguen un encadenamiento fatal. Es la VIDA que continúa, es la circulación que proporciona el vehículo rápido, eficaz, económico; arroyo, río, camino, túnel bajo la montaña.... Tal la fatalidad del árbol: raíces, tronco, rama, hojas».*

Más de ochenta años después las palabras de Le Corbusier no han dejado de tener vigencia. Pese a las intensas transformaciones del territorio que han tenido lugar

después, un recorrido por la N-340 nos mostrará muchas de las cosas que reflejó el genial arquitecto.

Entre ellas, muchos de los tramos abandonados de la antigua carretera, que hoy sirven para acceder y ordenar la utilización de los diferentes espacios naturales (playa y montaña) y explotaciones agrícolas que se suceden a lo largo de su trazado.

Figura 2. Relieve y paisaje de la antigua N-340 en Cerro Gordo (Granada)



Por otro lado, empleando la terminología del ICOMOS^{viii}, en el entorno inmediato de la carretera se acumulan valiosas manifestaciones patrimoniales tangibles relacionadas con su funcionalidad como ruta histórica, que sin lugar a dudas la hacen merecedora de su consideración como Itinerario Cultural.

Aparte de los relacionados con la propia infraestructura, junto a la N-340 y sólo en el recorrido entre Málaga y Motril, podemos encontrar necrópolis fenicias, villas romanas, fortalezas y construcciones defensivas del siglo XVIII, acequias e infraestructuras de cultivo, faros e instalaciones portuarias, edificios de arquitectura industrial de los siglos XVIII y XIX.... Y por supuesto, abundantes ejemplos de arquitectura vernácula en peligro de desaparición.

Figura 3. Junto a la antigua carretera de la costa, restos de arquitectura industrial (Molino de Papel, en Nerja). En segundo término rectificación del trazado con puente de los años 1970 y al final la moderna autovía A-7



2.2. Patrimonio construido.

Dentro de la arbitraria clasificación que hemos establecido, toca ahora hablar de los elementos patrimoniales constituyentes de las infraestructuras de transporte terrestre que se han venido sucediendo por la costa y que fueron descritas en el capítulo anterior. En la actualidad subsisten con desigual fortuna.

De la calzada romana, fuera de los tramos continuamente reutilizados a lo largo del tiempo, se conservan unos metros de calzada original en Nerja y el puente de Cotobro (de base romana, modificado durante la Edad Media).

El camino del XVIII conserva en cambio prácticamente íntegro su trazado, aunque muy alterado e integrado en gran parte en el viario de las poblaciones del litoral. De sus elementos principales sólo han desaparecido las monumentales rampas de ascenso al primer Cantal, junto a la Cala del Moral. Se mantienen en pie los magníficos puentes del Arroyo Judío y del Arroyo del Jaral.

Figura 4. Puente del arroyo del Jaral y tramo intacto del camino del siglo XVIII junto a Almayate (Málaga)



En similares condiciones se encuentra la carretera del XIX, si bien su trazado ha sufrido más alteraciones. No obstante, las rectificaciones han dejado muchos tramos abandonados. Aunque algunos de los cuales siguen utilizándose como vías marginales, la mayoría están abandonados e incluso físicamente aislados. Con ellos permanecen en el olvido numerosas construcciones, algunas de sorprendente entidad.

Figura 5. Uno de los viaductos gemelos de Maro, en un tramo aislado de la antigua carretera de la costa junto a Nerja



La pervivencia de los tramos fósiles ha permitido que lleguen hasta nuestros días gran número de las instalaciones auxiliares originales de la carretera (señalización, protecciones, fuentes y aljibes, alcantarillas e intersecciones con otras infraestructuras). Los testimonios de este tipo se remontan desde el siglo XVIII hasta la actualidad. Junto a las construcciones que podríamos llamar de la Ingeniería, subsisten gran número de edificaciones vinculadas a la carretera: edificios de usos varios y casillas de peones camineros. Algunas, prácticamente inalteradas, se siguen usando como viviendas privadas. Otras se han incorporado felizmente al patrimonio público como instalaciones municipales de usos diversos.

Figura 6. Casilla de peones camineros sin alterar en las proximidades de Torredelmar

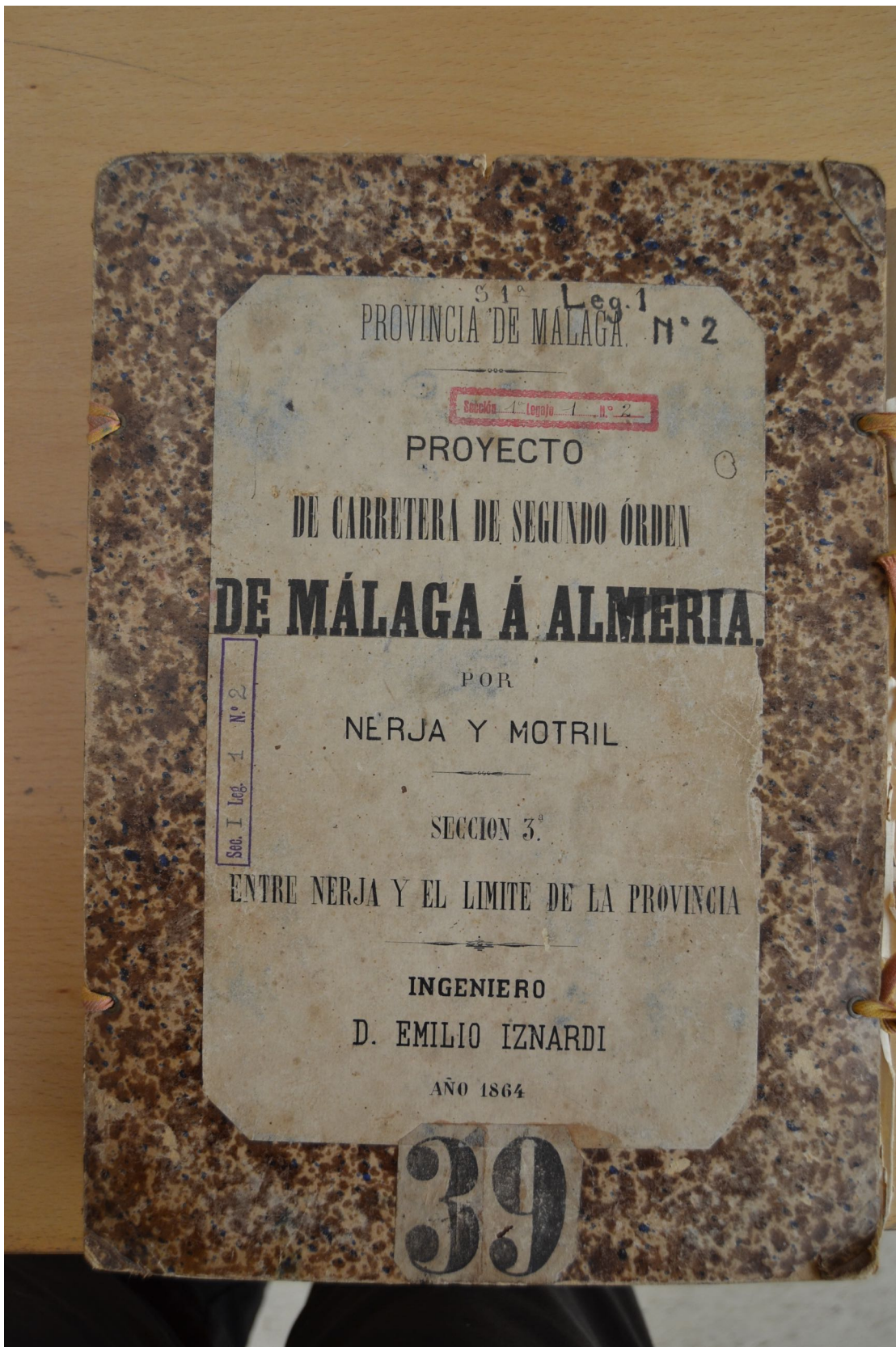


Por otro lado, aunque en su origen no formaron parte de la carretera, existen importantes vestigios de otras infraestructuras que actualmente forman parte indistintamente del conjunto cultural asociado a la N-340: nos referimos concretamente a las construcciones de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

2.3. Patrimonio de la Ingeniería.

Si bien todo lo descrito hasta ahora constituye ciertamente un patrimonio de la Ingeniería, en este apartado queremos describir un patrimonio de otra naturaleza, el de los documentos técnicos originados durante su diseño y construcción. Patrimonio no intangible pero físicamente desvinculado de la carretera, es esencial para comprender su evolución y al mismo tiempo constituye una inestimable fuente de conocimiento de la técnica de la Construcción en general y la Ingeniería en particular.

Figura 7. Uno de los proyectos de la carretera conservados en el Archivo Histórico Provincial de Málaga



La referencia más antigua es la relación de las obras del camino de Vélez hecha por el ingeniero Domingo Belestá en 1789^{ix}.

Esta documentación fue elaborada por los técnicos de las Delegaciones Provinciales de Obras Públicas, varias veces reorganizada, de la Administración Periférica del Estado. Se conserva preferentemente en los Archivos Históricos Provinciales de Málaga y Almería (la relativa a Granada todavía no ha sido transferida desde la correspondiente Demarcación de Carreteras del Estado). También se conservan muchos de estos documentos en el Archivo General de la Administración, que se ha hecho cargo de las copias del Archivo Central del ministerio de Fomento.

Junto a los planos del territorio, que nos aportan valiosos datos sobre el desarrollo urbano en los siglos XIX y XX, están los diseños de los puentes (metálicos, de fábrica y de hormigón armado) y un variado conjunto de soluciones técnicas a los problemas de la carretera, básicamente deslizamientos y cimentaciones de obras singulares. Todos ellos constituyen una información de gran utilidad práctica para el desempeño de la profesión de ingeniero.

Figura 8. Plano de la carretera de la costa integrante de uno de los proyectos originales de su construcción



Archivo Histórico Provincial de Málaga

3. La memoria de la carretera N-340

Nuestra visión de la carretera quedaría incompleta si no contempláramos en nuestro estudio la memoria de los acontecimientos que tuvieron lugar en ella a lo largo del tiempo. Se trata mayoritariamente de hechos relacionados con el desplazamiento por esta parte de la costa. Impresiones de los viajeros que a lo largo de su dilatada existencia la recorrieron, dando testimonio de cómo era la vida en este parte del mundo. Pero al margen de estas visiones de cotidianidad o experiencias de revelación sensitiva, la carretera fue también escenario de episodios de otra naturaleza, algunos especialmente tristes.

Pese a las dificultades del camino, la singularidad del territorio dejó huella en los ilustres viajeros que desde la recorrieron, desde Ibn Battuta en la Edad Media hasta Le Corbusier en la contemporaneidad.

Uno de los testimonios más antiguos es el del viajero alemán Jerónimo Munzer, que entre 1494 y 1495 recorrió España y Portugal. Visitó la Granada recién conquistada y desde allí se desplazó por el interior hasta Vélez, recorriendo seguidamente el camino

de la costa en dirección a Málaga, del cual reflejó que era *«sumamente peligroso por causa de los moros piratas de Berbería, que cuando tienen viento favorable desembarcan durante la noche en estos parajes, que conocen palmo a palmo, roban cuanto pueden y huyen antes de la salida del sol»* y que junto a la ribera del mar vio muchas plantaciones de aloe^x.

Para encontrar referencias posteriores tenemos que saltar hasta principios del siglo XIX. La costa de Málaga fue recorrida con frecuencia por viajeros británicos, como Robert Semple que en 1809 pasó por el vado del río Vélez: *«after some time we crossed the gravelly bed of the Vélez, bordered on each side with lofty white poplars»*. O William Jacob, quien un año después dejaba constancia de las bondades del camino: *«the first part of the road, which runs along the sea side, was good and well constructed, and was adorned on the left hand with the next cottages of the peasantry»*.

A mediados de siglo Pascual Madoz describió el estado de las comunicaciones entre Málaga y Motril antes de la construcción de la carretera. Así, constata que entre Málaga y Vélez había un *«camino muy frecuentado y útil»*, pero el resto del recorrido no era transitable para carruajes e incómodo para caballerías, llegando incluso a ser peligroso entre Nerja y Salobreña.

A comienzos de la década de 1930 la ya carretera de la costa, tuvo dos visitantes especialmente significativos, Le Corbusier (cuyas impresiones ya se han recogido previamente) y Edward Freeston. Este último, escritor de guías de viaje en automóvil, apreció intensamente, aunque en un sentido distinto al arquitecto franco-suizo, las excelencias de la carretera, el paisaje y el goce de la conducción sobre ella^{xi}.

Figura 9. Proximidades de Almuñécar hacia 1930. Vista desde la carretera tomada por Charles Freeston e incluida en su libro *The roads of Spain*



Universidad de Granada. Biblioteca del Hospital Real

En contraste con estas agradables experiencias, muy poco después tendría lugar el episodio más triste de la historia de la N-340: la trágica «desbandá», o huida de miles de personas (adultos y menores), en febrero de 1937, que tras la ocupación de la ciudad de Málaga por el ejército franquista escaparon hacia Almería por la carretera de la costa.

Aunque hay una horquilla muy amplia en torno a las cifras de desplazados, entre 50.000 y 150.000, sí es cierto que un número ingente de ciudadanos abandonaron la ciudad de Málaga siguiendo la ruta de la carretera litoral hacia el municipio de Almería, controlado por la República. El miedo a la entrada de las tropas sublevadas hizo que personas significadas políticamente o de la escena sindical, así como simplemente por miedo, abandonaran la ciudad por el único camino que les quedaba abierto. Gamel Woolsey, esposa del escritor Gerald Brenan, escribió: «*Un siniestro rumor que nos hizo olvidar a todos la quema de casas se propagó por el pueblo: ¡El tercio, que viene el tercio! Por el tono de las voces que oímos en la calle, era como si hubieran dicho: «Se ha abierto el infierno, Lucifer y su legión están sobre nosotros». Esta legión, digna de Lucifer, era lo que esperaban y la expectativa corría como una ola fría de horror sobre*

el campo. Nadie se acostó, todos estaban fuera en la carretera, viendo la llamarada roja de Málaga e intentando escuchar a lo lejos los pasos del enemigo que se acercaba»^{xii}.

El éxodo hacia Almería estuvo cargado de sucesos trágicos, como los bombardeos en Torredelmar y el cruce del río Guadalfeo en Motril. En nuestros días este triste episodio de nuestra historia es objeto de efemérides.

Después vinieron los años del desarrollo y el turismo de masas, que en la costa oriental de Málaga y Granada tendría una incidencia importante y del que la carretera fue uno de los ejes dinamizadores. Se configuró entonces la imagen positiva que ahora predomina sobre la naturaleza de la N-340.

ⁱ Saavedra, Eduardo: *Discurso leído ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del día 28 de diciembre de 1862*. Madrid, imprenta de Manuel Galiano, 1862.

ⁱⁱ Gozalbes Cravioto, Carlos, *Las Vías Romanas de Málaga*. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. Madrid, 1986. pp. 69-85.

ⁱⁱⁱ “Real Decreto de 7 de septiembre de 1860, aprobando el Plan general carreteras del Estado”, en *Gaceta de Madrid*, 11 de septiembre de 1860.

^{iv} “Real Decreto de 11 de julio de 1877, aprobando el Plan general carreteras del Estado”, en *Gaceta de Madrid* de 23 de julio de 1877.

^v “Real Decreto-Ley de 9 de febrero de 1926”, en *Gaceta de Madrid* de 10 de febrero de 1926.

^{vi} La secuencia de estos trabajos puede seguirse a través de la documentación técnica de la demarcación de carreteras de Málaga, que se custodia actualmente en el Archivo Histórico Provincial.

^{vii} Publicadas inmediatamente después en la revista *Plans* y posteriormente transcritas en el artículo “Le Corbusier y los caminos de España”, *Revista de Obras Públicas*, nº 2594, 1 de abril de 1932.

^{viii} Carta de Itinerarios culturales, realizada por el Comité científico internacional de Itinerarios culturales del ICOMOS y ratificada en su 16ª Asamblea General (Quebec, 4 de octubre de 2008).

^{ix} Belestá, Domingo y Córdoba, Diego, *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*. Oficina de la viuda de Marín, Madrid, 1789. Edición de 1995 comentada por E. BROTONS. Imprenta Montes, Málaga.

^x Munzer, Jerónimo, *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*, versión del latín por J. Puyol. Boletín de la Real Academia de la Historia, tomo 84, año 1924.

^{xi} Freeston, Charles, *The roads of Spain: a 5000 miles journey in the new touring Paradise*, Londres, Stanley Nott, 1936, pp. 165-168.

^{xii} Woolsey, Gamel, *El otro reino de la muerte: los primeros días de la guerra civil en Málaga*. Ágora, Granada. 2005