

EL CAMINITO DEL REY Y LA ARQUITECTURA DEL PAISAJE

Machuca Casares, Luis^{1*}; Alonso Núñez, Ángeles²

1: Universidad de Málaga, Escuela Técnica Superior de Arquitectura.
e-mail: machuca@uma.es, web: www.arquitectura.uma.es/

2: Universidad de Málaga, Escuela Superior de Ingenierías Industriales
e-mail: angelesalonsonunez@gmail.com, web: www.uma.es/escuela-de-ingenierias-industriales

PALABRAS CLAVE: paisaje, medio ambiente, patrimonio, turismo rural, economía.

RESUMEN

El origen del camino data de principios del s. XX. En sus inicios, lo usaban los trabajadores de la presa del Conde del Guadalhorce, como camino de servicio para mantenimiento del canal; sin embargo, con el tiempo, hicieron uso de él familias que vivían en el entorno del camino y especialmente en la barriada de El Chorro, en Alora, ya que con éste evitaban el largo recorrido de bordear los montes para llegar hasta el pueblo. Así, los niños podían ir a la escuela y las familias podían comprar los productos esenciales, además de tener contacto con otras personas que habitaban en los montes cercanos (casas cueva).

En cuestión de años, llegó a ser conocido mundialmente como el Camino más peligroso del mundo, motivado por el uso al que estaba sometido tan distante del original (exclusivo para senderistas y escaladores de alto nivel), así como por una evidente ausencia de mantenimiento. Tras su clausura ante su mal estado de conservación, en 2015 se acomete la difícil, especial y peculiar intervención de recuperación del Caminito del Rey. Se realiza así un análisis exhaustivo de la Intervención de Recuperación llevada a cabo, potenciando y promocionando, por un lado, su carácter como atracción turística, aspecto funcional que carecía en su origen; así como, por otro lado, poniendo en valor y protegiendo, el patrimonio industrial que es el Caminito del Rey.

Mediante el estudio de la recuperación llevada a efecto, se proponen unas directrices que permitan establecer una línea de actuación, de arquitectura, en el paisaje, y permitan analizar actuaciones similares que han sufrido o puedan sufrir idéntica evolución funcional, no sólo respecto a aspectos tipológicos – constructivos, sino además, a través de datos estadísticos, que permitan evidenciar el impacto turístico-económico-social que una intervención de este tipo en el paisaje conlleva en su entorno.

1. INTRODUCCIÓN

El significado de paisaje ha ido evolucionando con el devenir de los tiempos, llegando un momento, en el que surge la inquietud de averiguar cuál es la verdadera relación del hombre con su entorno, ¿Cómo interviene la mano del hombre en la naturaleza, en el medio ambiente, para que éste sea considerado paisaje?

En ocasiones, la intervención del hombre en la naturaleza se convierte en un medio para contemplar el entorno, para disfrutar el paisaje. Este tipo de casos, en el que la intervención en el paisaje se convierte en hito atrayente para la sociedad de hoy en día, pueden ser analizados y tipificados con patrones de intervención similares. La búsqueda de los mismos, se inicia en base al estudio del Caminito del Rey y su intervención de recuperación, del que concluir un protocolo de actuación.

¿Estamos ante el surgimiento de la arquitectura del paisaje? El Caminito del Rey y su entorno, se convierte en un lugar de especial interés para reflexionar sobre la intervención humana. La cuestión conceptual de cómo intervenir en un lugar de características tan extraordinarias, es reto de esta investigación, teniendo especial interés, de manera ineludible y como objetivo igualmente a abordar, el problema y la particularidad del sistema constructivo que conllevan este tipo de actuaciones.

2. LA ARQUITECTURA DEL PAISAJE

2.1 ¿Qué es el Caminito del Rey?

Este espectacular camino que ha formado parte de la vida diaria de la gente del lugar conocido hoy como Caminito del Rey, se encuentra ubicado en los términos municipales de Ardales, Antequera y Alora, en la provincia de Málaga.

El entorno del desfiladero de los Gaitanes o El Chorro, se identifica como uno de los ambientes naturales de mayor interés biogeográfico de la provincia de Málaga. Los Gaitanes es la denominación que recibe el impresionante tajo labrado por el río Guadalhorce, situado a unos 50 km. al noroeste de la provincia de Málaga. Al bajar el río, su caudal se topa con una alta formación rocosa caliza, cortando sus paredes con formas caprichosas en la entrada norte, el Gaitanejo, y a cuchillo en la salida sur, el Gaitán, separadas ambas por un plácido valle, junto al río, denominado Valle del Hoyo. El lugar es rico en asentamientos arqueológicos, y de especial interés en cuanto a fauna, flora, geología y antropología.

El origen del camino data de principios del s. XX. En sus inicios, lo usaban los trabajadores de la presa del Conde del Guadalhorce, como camino de servicio para mantenimiento del canal; sin embargo, con el tiempo, tras la reestructuración y adaptación del camino durante la construcción de la presa, hicieron uso de él familias que vivían en el entorno del camino y especialmente en la barriada de El Choro, en Alora, ya que con éste evitaban el largo recorrido de bordear los montes para llegar hasta el pueblo. Así, los niños podían ir así a la escuela y las familias podían comprar los productos esenciales, además de tener contacto con otras personas que habitaban en los montes cercanos (casas cueva).

En septiembre de 1921, el rey Alfonso XIII, asistió a la inauguración de la presa del Conde del Guadalhorce, cruzando para ello el camino previamente construido para acceder a ésta desde la estación de El Chorro. Fue a partir de este momento cuando se le empezó a apodarar como “El Caminito del Rey”, nombre que se mantiene vigente a día de hoy.

El Caminito discurre por la margen derecha del río Guadalhorce. La longitud del mismo es de 7,7 Km., divididos en 4,8 Km. de caminos de tierra y accesos, y 2,9 Km. de pasarelas ancladas en las paredes verticales de las gargantas, parte más famosa del recorrido y por la cual es conocido. Se reconocen así, diferentes tramos, tratándose el acceso al mismo, de un corto camino sobre el propio terreno, que lleva hasta el primer tramo colgado o balconcillo. Algunos de sus tramos se encuentran colgados de

las paredes de las gargantas de los Gaitanes, a veces incluso a 105 m de altura; en otras zonas, el camino se encuentra formando parte del canal de agua o vinculado a éste tanto en recorrido como en su aspecto estructural, igualmente, existen tramos en los que el Caminito discurre sobre el propio terreno, atravesando el Valle del Hoyo, bosque de coníferas, algarrobos y otras plantas que pueblan el sotobosque.

Llegando al final del Desfiladero de los Gaitanes, el camino se interrumpe para cruzar el cañón y pasar a la orilla izquierda. Es en este punto donde se encuentra una de las estructuras más conocidas y representativas del Caminito del Rey. Se trata del puente-acueducto de Eugenio de Ribera, de 37 metros de longitud, construido mediante la novedosa técnica para su época de armaduras rígidas embebidas en el arco del puente. Mediante esta estructura Ribera consiguió atravesar de lado a lado el Desfiladero, uniendo en un único elemento pasarela y canal de agua. Convirtiéndose en un icono estético y patrimonial de todo el Caminito del Rey y del propio entorno del Chorro.

Una vez atravesado el desfiladero de los Gaitanes por el puente-acueducto, el cañón se abre al valle inferior del Guadalhorce, desde donde se aprecia toda la potencia de esta estructura geológica. El camino, de nuevo colgado, desciende suavemente hasta llegar a la embocadura del túnel del ferrocarril, unas veces con pequeños tramos de escalera, otras con partes horizontales que se apoyan en la repetitiva estructura de vigas metálicas empotradas en la montaña. De este modo, finalmente el camino desemboca en un sendero de tierra que comunica directamente con el poblado de El Chorro.

El sistema que emplearon en su construcción en un principio para mantenimiento del canal, fueron escuadras de acero ancladas a la roca sobre las que reposaban tablonces de madera. Más tarde en una cota superior, se construyó el camino con carriles de ferrocarril y bóvedas de ladrillo macizo tomados con mortero de cal y tablero del mismo material. Para una mayor seguridad de los usuarios se construyeron antepechos de 80 cm de alto con ladrillo macizo enfoscado y tubos de acero de diámetro 50.

La mano de obra fueron marineros y pescadores, quienes sabían cómo trabajar colgados de cuerdas, con útiles como machotas y cinceles para anclar a las rocas los carriles del ferrocarril que formarían las correspondientes vigas, ménsulas y jabalcones, esqueleto de la pasarela. Así mismo, dada la dificultad en su acceso, se recurrió a caballerías para el transporte de materiales y herramientas.



Fig. 1-2-3: Imágenes del Caminito del Rey en su origen. Fuente: Diputación de Málaga.

Durante casi la totalidad del s. XX, el Caminito del Rey tuvo labores de mantenimiento que de forma permanente le iban proporcionando sus propietarios (primero Hidroeléctrica del Chorro y más tarde Sevillana de Electricidad), lo que hizo que durante años se mantuviese en perfecto estado, siendo el paso preferido por los habitantes de la comarca para desplazarse de un extremo a otro del desfiladero. Sin embargo, con el funcionamiento de la central hidroeléctrica Nuevo Chorro, se produjo el paulatino abandono de este camino. Dejó de conservarse el sendero de servicio, pasando únicamente a ejecutar trabajos de reparaciones tan solo en aquellos tramos aún transitados por el personal de

Sevillana-Endesa. El resto del caminito, quedó a merced del paso del tiempo, de los desprendimientos de rocas y de la acción vandálica de algunos transeúntes... llegándose a eliminar sus accesos por seguridad, y llevándolo al más completo abandono.



Fig. 4-5-6-7: Imágenes del mal estado de conservación del Caminito del Rey, previo a su recuperación. Fuente: Diputación de Málaga.

2.2 La recuperación del Caminito del Rey. ¿En qué ha consistido este proyecto?

El proyecto que aborda la recuperación del Caminito del Rey, resulta difícil definirlo con un solo nombre: medioambiental, de Ordenación del Territorio, rehabilitación, nueva planta... El proyecto lo forman un conjunto de diferentes proyectos y disciplinas que tienen un mismo fin y una única lectura. Digamos que es un proyecto, en primer lugar, fragmentado incluso en los tiempos; y en segundo lugar, se trata de un proyecto muy complejo, no solo porque haya que resolver técnicamente una estructura colgada de las paredes verticales de las gargantas de Los Gaitanes, no siendo viable encofrar y hormigonar en ellas, sino también porque hay que enfrentarse a un proyecto sin contar con un plano topográfico vertical.

A la hora de afrontar el proyecto de intervención, tras el análisis del lugar, las características del bien patrimonial, y demás aspectos técnicos, medio-ambientales y sociales de interés, se establecen los siguientes objetivos principales:

1. No dañar el medioambiente, tratar el lugar, el paisaje, como patrimonio natural.
2. Mantener el camino original como parte del patrimonio industrial.
3. Redacción de un plan especial que determinara las infraestructuras y equipamientos complementarios, públicos y privados en el área de influencia ante el previsible impacto humano en el entorno del camino cuando este se abriera.
4. Resolver la complejidad del proyecto con un presupuesto moderado, con un diseño sencillo y utilizando el mínimo de materiales necesarios.

El camino permaneció durante dos décadas cerrado al público. A pesar de que los dos accesos se demolieron, los amantes de los deportes de riesgo seguían recorrieron la vieja senda. Es por ello que ha sido considerado como uno de los caminos más peligrosos del mundo, triste gloria para quienes allí murieron.

Lo mejor de todo, la motivación real del proyecto, se encuentra en la belleza del lugar, fuerte y frágil al mismo tiempo. Es por ello, que la solución tenía que ser encontrada con humildad. Hay situaciones en las que es una torpeza intentar competir con el paisaje... y ésta, sería una de esas. El paisaje habla, transmite por sí sólo, lo único que se pretende es no romper ni su armonía ni su carácter.

Por ello, algunos proyectos que se hicieron anteriormente fracasaron. La solución del proyecto estaba en un diseño que pareciera que el objeto siempre ha estado allí, que pertenece al lugar. El camino colgado empieza en la garganta de Gaitanejo, va descendiendo siguiendo el río Guadalhorce y el viejo

canal, sobre el que se continua con las pasarelas colgadas, hasta llegar al Valle del Hoyo. Esta zona se ha preservado en su estado natural, consolidado con cal viva mezclada con el suelo natural. En el interior del valle se ha consolidado el camino mediante un conglomerante de cal, reparado la acequia en algunas zonas y se han creado zonas de descanso con instalación de bancos. Hacia el punto medio del camino en el Valle del Hoyo, se ha limpiado un espacio y creado una pequeña poza, para recrear el hábitat del pequeño sapillo “pintojo”.

Dadas las características y el mal estado de conservación del Caminito original, se optó por mantener el viejo camino, conservándolo como un valor arqueológico, como patrimonio industrial. La decisión de mantener el viejo camino permite apreciar cómo fue construido y poner en valor cómo se pudo hacer esta obra, hace ya cien años, con los recursos humanos, herramientas y materiales que existían y se utilizaron por entonces.

La idea del nuevo proyecto es, en cierto modo, similar a la del origen, pero con una gran diferencia. Se ha contado con especialistas en trabajos verticales, espeleólogos y escaladores, utillaje como taladros, resinas especiales, y con el helicóptero como principal transporte de materiales.



Fig. 8-9-10: Imágenes tomadas durante la ejecución de las obras.

Se buscó una solución en el proyecto para que fuera viable la puesta en obra de los materiales de construcción, consistiendo así el sistema en utilizar piezas que pudieran ser transportadas en las mochilas de los escaladores, desde el punto donde el helicóptero dejaba el material con gran precisión hasta el lugar de ejecución.

Los materiales utilizados han sido: acero inoxidable mate para mallas, anclajes, articulaciones y jabalcones; además, de en las vigas de borde y ménsulas. El piso del camino ha sido ejecutado en madera de pino tratada contra xilófagos. Las tablas de madera se replantean y se adaptan a la roca y a los pies de las pletinas. De tal manera, el nuevo camino conforma un conjunto de piezas articuladas que se amoldan según el capricho de la naturaleza. Los antepechos, como todos los demás elementos, se han pensado para que el posible impacto en el entorno sea mínimo: las mallas se sujetan mediante cable de acero a unas pletinas separadas 6 mm entre sí por medio de un tubo de 12 mm de diámetro. Un cable de acero inoxidable une todo el conjunto sirviendo de baranda.

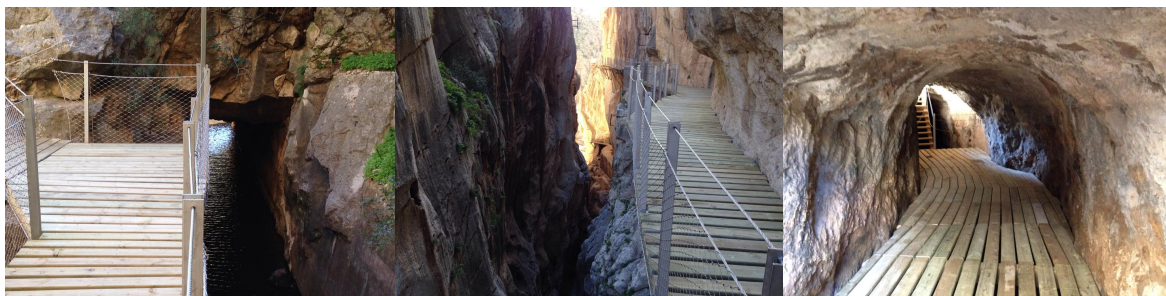


Fig. 11-12-13: Imágenes tomadas durante la ejecución de las obras.

Como resultado, se obtiene que el diseño es un cuerpo orgánico, realmente un mecano, que se adapta al escarpe de las paredes. Nos puede parecer un ciempiés que avanza por las paredes que llegado a un punto salta a la pared de enfrente de la garganta del gran Gaitán. Es allí donde encontramos el magnífico puente acueducto que Eugenio Rivera realizó en 1904. Este puente está en la memoria de la gente que ha vivido en el Chorro, así como de los visitantes. Aunque el puente parece a primera vista estable, lo cierto es que el hormigón está completamente carbonatado y su armadura oxidada (la armadura es una falsa cimbra). Por lo tanto, aunque al principio la posible rehabilitación podría haber parecido una buena idea, existen dos graves inconvenientes haciendo imposible llevarla a efecto: en primer lugar, hubiera sido necesaria su demolición total y posterior reconstrucción, lo que difícilmente evitaría una fuerte contaminación ambiental; y en segundo lugar: el alto coste del nuevo puente, excedería bastante el coste de la recuperación del Caminito del Rey.

Siguiendo el mismo guion de las pasarelas, y ante la imposibilidad de volver a dotar de uso el puente-acueducto existente, el salto a la orilla izquierda del río, se ha realizado mediante un puente muy ligero, suspendido de dos cables catenarias con vientos que evitan el movimiento horizontal. El piso es metálico tipo trámex que, además de evitar el efecto vela, nos permite observar el fondo de la garganta. Cuando los visitantes cruzan este puente, a poco más de 50 m de distancia, tienen la sensación de que van flotando, desapareciendo el nuevo puente de nuestra vista.

Llegados a este punto del recorrido, se podría afirmar que han quedado resueltos todos y cada uno de los problemas que se habían planteado a la hora de afrontar este proyecto; no obstante, aún queda un aspecto no menos importante: la salida por el T. M de Alora. En el camino original la salida se producía en la confluencia con el ferrocarril a la salida del túnel por el puente, algo imposible hoy en día con la reglamentación ferroviaria vigente. Es por ello, que se decidió extender los balcones sobre el túnel mediante un largo tramo de escaleras envuelto con una malla flexible, garantizando así la seguridad de los usuarios y el cumplimiento de la normativa vigente.

El coste final de esta obra, del Camino y alguno de los elementos arquitectónicos de servicios ha sido de 2.692.000 € durante un periodo de 11 meses de construcción. Cabe hacer mención, a que el proyecto del Caminito del Rey se ha considerado como la primera etapa de una serie de actuaciones en todo el área de influencia. Al tiempo que se ha ejecutado la recuperación del caminito, se ha tramitado un planeamiento especial para la zona, abarcando los municipios de Ardales, Antequera y Álora. El proyecto global, comprende un centro de recepción de visitantes en estos momentos en ejecución, un intercambiador de transporte y aparcamiento disuasorio, así como nuevas casetas de vigilancia y control de acceso.

El viejo camino murió cuando dejó de ser útil para la gente que vivía en la zona. Ahora se ha recuperado para los visitantes que están viniendo de todo el mundo y pueden disfrutar de un fantástico paisaje, sintiendo tanto la emoción de pasear dentro de las grandes gargantas, en ocasiones a más de 100 m de altura, así como adentrarse al interior de un frondoso bosque.

En el diseño de esta solución cada pieza trabaja, tiene utilidad, no existe ningún ornamento... no hay nada superfluo.



Fig. 14-15: Imágenes tomadas tras la finalización de las obras.

3. CONCLUSIONES

Es un hecho indiscutible que la apertura del Caminito del Rey está suponiendo una mejora económica en su área de influencia. Por un lado, se ha puesto en valor un patrimonio industrial hasta entonces desconocido y/o, lo que es peor, abandonado al olvido durante décadas en la provincia de Málaga; mientras que por otro lado, el Caminito del Rey, se ha convertido en hito atrayente para visitantes y amantes de la naturaleza, a nivel nacional e internacional.

Es por ello, que a través del análisis de la intervención de recuperación del Caminito del Rey llevada a cabo en 2015, se establece un más que posible criterio que exponga determinadas directrices sobre la intervención en el paisaje: cuáles han de ser la base previa a la intervención, así como cuáles han de ser las medidas que den respuesta a la arquitectura del paisaje.

En relación al protocolo de actuación, previa a toda actuación habrá que considerar:

- Primero: Respeto al medioambiente con un proyecto adecuado con materiales reciclables.
- Segundo: Mantenimiento de un bien patrimonial.
- Tercero: Valoración del lugar por los usuarios.
- Cuarto: Sostenibilidad, facilidad y bajo coste de mantenimiento.
- Quinto: Proyecto retornable, no se corre el riesgo de estropear o perder el bien patrimonial.

En lo referente al proyecto llevado a cabo en el Caminito del Rey, dicho protocolo se materializa de la siguiente manera:

- Primero: la solución es reversible. Si una mala gestión supusiera un impacto humano que perjudicase el lugar, se puede desmontar y no dejaría huella.
- Segundo: su mantenimiento es muy asequible, el piso formado por tablas de madera, que están cortadas a la medida de cada punto, son rápidas y fácilmente reemplazables. El sistema por tanto podemos decir que es sostenible.
- Tercero: todos los materiales empleados son reciclables.

4. BIBLIOGRAFÍA

Machuca Santa-Cruz, L. *La recuperación del Caminito del Rey. La singularidad de un proyecto*, Editorial Construcciones Sánchez Domínguez SANDO S. A., Málaga, 2017.

González Suárez, C. *El desfiladero de los Gaitanes*, Ediciones del Genal, 2013.

Lara Centella, S. *El Chorro: 100 años de historia*, CEDMA Diputación de Málaga, Málaga, 2002.

Martín Gaité, C. *El conde de Guadalhorce, su época y su labor*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y puertos, Madrid, 1983.

Olmedo Checa, M. *El primer camino de hierro*. Revista Péndulo, del Colegio oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, monográfico de Diciembre de 1992, núm.3-4. 1992.

Fernández Ordóñez, L. *Midiendo la Montaña: El Caminito del Rey*. 1997.

Heredía Campos, MC. *El Caminito del Rey, un paseo por la cuenca del Guadalhorce y una mirada retrospectiva al regeneracionismo español*.

Loren Méndez, M. *Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea. Provincia de Málaga. Conjunto Hidroeléctrico El Chorro*, Archivo del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2007.
