

# UNA PROPUESTA DE TRANSFORMACIÓN URBANA DE MÁLAGA A FINALES DEL SIGLO XIX : EL PROYECTO DE JULIO NAVALÓN PARA LA URBANIZACIÓN DEL CAUCE DEL GUADALMEDINA

*Eduardo Fabre Escamilla*

## RESUMEN

En las dos últimas décadas del siglo XIX se conciben en Málaga una serie de proyectos de reformas urbanas que, de haber salido adelante, hubieran modificado sustancialmente la imagen de la ciudad. El más importante de todos fue el de desviación del río Guadalmedina y la urbanización de su cauce que hubiera sido el germen de una ciudad completamente distinta, trazada con criterios de moderna ciudad europea.

**Palabras claves:** Julio Navalón, Guadalmedina, Urbanismo, Modernidad, Málaga, siglo XIX.

## **Ciudad paleoindustrial y urbanismo medieval**

Málaga llega al último tercio del siglo XIX con un trazado urbano que no difiere básicamente del intrincado callejero medieval de origen musulmán, modificado muy someramente a partir de la Reconquista por sus nuevos regidores. Exceptuando el periférico paseo de la Alameda, de finales del XVIII, y algunas intervenciones hechas, particularmente fuera de las antiguas murallas de la ciudad, demolidas por orden de Carlos III, y su modesto ensanche hacia la zona norte y noroeste, poco más se había hecho en más de tres siglos y medio<sup>1</sup>.

La tipología de casas con sus huertos o jardines tapiados en calles estrechas para protegerse del calor, propia de la ciudad musulmana, había sido alterada edificando en altura, eliminando sus jardines y aumentando por consiguiente la densidad pero dejando prácticamente el mismo trazado de las calles. Por otra parte, los gobernantes cristianos

fueron otorgando a la órdenes religiosas casas para fundar numerosos conventos, que en muchos casos se limitaron a incorporar y unir fincas, sin construir edificios singulares que dejaran su testimonio al pasado.

Algunos núcleos de población en el arrabal al otro lado del río, y extramuros en la zona norte, se habían formado en torno a los conventos de Capuchinos, Santo Domingo o el Carmen. Estos protobarrrios albergaban a la población obrera que ya seguramente desde finales del XVI o principios del XVII se ocupaban en las tonelerías, las bodegas, las tenerías y las actividades relacionadas con la pesca y la navegación, o bien con labores agrícolas. El entorno del convento de la Victoria y su zona de influencia hasta conectar con el antiguo casco urbano había ido siendo ocupado por una emergente clase media.

Los edificios habían ganado en altura pero la ciudad apenas había ganado en extensión. Una persona tan cualificada como el arquitecto provincial Juan Nepomuceno de Ávila denunciaba, ya tan tardíamente como en 1863, la enorme densidad de la población, que tenía 18 metros cuadrados por habitante, menos de la mitad de lo exigido por los higienistas que fijaban un mínimo de 40 metros por persona, y criticaba el aspecto morisco que todavía tenía la ciudad y la necesidad perentoria de un plan de ensanche. Y se asombraba de que todavía no tuviera unas ordenanzas de ornamentación y policía urbana, que permitiesen mejorar sus condiciones de habitabilidad y salubridad, y al mismo tiempo cortar los intolerables abusos que respecto a las construcciones se cometían en la ciudad<sup>2</sup>.

El Barroco y la Ilustración, periodos de grandes realizaciones urbanísticas, no dejaron apenas huellas en lo que fue el intramuros de la ciudad. La primera desamortización apenas alteró su trazado, y es tan solo a partir de la tardía desamortización del último tercio del XIX cuando sobre los terrenos de los conventos, que ocupaban una muy considerable parte del espacio ciudadano, se van abriendo nuevas vías que le van dando un aspecto más saludable y moderno<sup>3</sup>.

Los efectos de la Revolución Industrial, que se manifiestan en Málaga ya en la primera mitad del XIX con la implantación de ferrerías y otras actividades fabriles que se asientan al oeste de la población<sup>4</sup>, extienden considerablemente el caserío de los barrios del otro lado del Guadalmedina, pero con la característica propia de las antiguas ciudades industriales: aglomeraciones de casas de baja calidad, y mínimos o nulos servicios y equipamientos. La ubicación de la estación del ferrocarril en esa zona contribuiría aún más a su expansión<sup>5</sup>.

Así pues, la ciudad en general llega casi a finales de ese siglo configurada típicamente como lo que Mumford llama una ciudad paleotécnica o *villa carbón*<sup>6</sup>, ayuna de unas directrices municipales que hubieran ordenado su trama urbana con criterios humanos. Era un conglomerado de casas en una red de calles cuya latitud no debiera haber consentido la altura de sus edificaciones, con muy pocas plazas que pudieran ser consideradas como tales, poquísimos paseos y prácticamente sin parques ni jardines públicos, ni lugares de esparcimiento comunes. La inmigración y la falta de unas ordenanzas de edificaciones habían sido un caldo de cultivo ideal para la especulación inmobiliaria.

En el último cuarto del siglo XIX se inicia el ensanche hacia el este de la ciudad, como asentamiento privilegiado de la burguesía que se va desplazando desde las zonas céntricas, ya superpobladas, incómodas e insalubres.

Los extranjeros que la visitaron por esa época registran en sus libros de viaje esta característica. Francis Carter, que estuvo algún tiempo desde el año 1772, dice que su aspecto es totalmente morisco y que las construcciones y los edificios árabes constituyen la primera sorpresa<sup>7</sup>.

Algunos de ellos manifiestan su sorpresa al ver las chimeneas de las industrias y comprobar la actividad fabril a la otra parte del río, donde vive gran parte de la población obrera, que les hace recordar el paisaje de una ciudad industrial inglesa, como es el caso del reverendo Thomas Dubary en 1849<sup>8</sup>. Para Mary Catherine Jackson en 1873, las chimeneas de las fábricas y el humo que echaban desgraciaban la romántica vista de la ciudad desde la Farola<sup>9</sup>.

William Jacob encuentra en 1810 que las calles, como las de las ciudades moras, eran muy estrechas y había solo una plaza que ni era espaciosa ni bella y las iglesias y conventos estaban tan rodeados de casas que era casi imposible apreciar la belleza que pudieran tener<sup>10</sup>.

Henry David Inglis dice, hacia 1830, que la única parte bonita de la ciudad es la Alameda y que el resto es un laberinto de calles intrincadas y estrechas casi totalmente habitadas por comerciantes o por gente de baja condición.

Solo las calles que daban al puerto estaban construidas al estilo europeo, según Basily Petrovich Botkin, que estuvo aquí en 1845<sup>11</sup>. Y Lady Dunbar constata en 1860 que las calles son generalmente estrechas y con mucha gente y que existen todavía muchas de las casas árabes<sup>12</sup>. Y Frances Elliot, ya en fecha tan tardía como 1882, hace una dura crítica de la ciudad, de la que dice que es un lugar sin una sombra o un banco donde sentarse, sin un vestigio de antigüedad o belleza, y ni siquiera una mala hierba donde posar los ojos. Las calles son feas, su estilo bastardo, ni moro ni español, ni africano ni occidental<sup>13</sup>.

Émile Begin, en 1851, relata como se topó con una especie de valle estrecho y polvoriento donde vio una singular mezcla de hombres y de animales. Al examinar esa turba que surgía de los torbellinos de polvo, llegó a un puente de madera que tenía una placa de mármol que decía que don Diego Osorio, jefe político, lo construyó en 1759 para facilitar la comunicación de la ciudad con los arrabales: y esto le condujo a pensar que bien podría tratarse de un río que sin duda en invierno tendría agua<sup>14</sup>.

## **La desviación del río y sus antecedentes**

Esta especie de río, que a veces no lo parecía por su falta de defensas en muchos sitios y por la proliferación de tenderetes, grupos humanos de lo más heterogéneo, traginantes,

montones de basura, y animales de todo tipo, reunidos en su cauce seco, representaba uno de los mayores peligros que desde al menos el siglo XVI amenazaba a la ciudad y la dividía en dos partes diferenciadas física, social y psicológicamente. Su lecho era el protagonista de periódicas desgracias y catástrofes debido a las inundaciones, y foco permanente de miseria y de infecciones.

Reiterados fueron los estudios y proyectos que desde la grave inundación de 22 de septiembre de 1661 se hicieron. En ellos se plantean normalmente dos soluciones: su encauzamiento con distintas modalidades como medida menos costosa, y su desviación por fuera de la ciudad, por detrás del convento de la Trinidad hacia el oeste, o incluso por el arroyo de la Caleta hacia el este<sup>15</sup>. Para nuestro estudio nos vamos a interesar fundamentalmente en el que consideramos antecedente directo del que nos ocupa que fue el que, con algunas variantes, se tomó como base para todo el grandioso proyecto de urbanización de su cauce que hubiera supuesto seguramente la radical transformación urbana de esta Málaga que como hemos visto tenía todavía carácter medieval.

A principios de 1861, por R.O. de 10 de enero, se dio encargo a Pedro A. de Mesa, ingeniero que estaba al frente de las obras de construcción del ferrocarril de Málaga a Córdoba, para que procediese al estudio de los anteriores proyectos del Guadalmedina a fin de proponer una solución a este permanente problema. Con suma actividad dio Mesa comienzo a los trabajos preliminares sobre bases más científicas y exactas que los que hasta entonces se habían efectuado; y basándose en los datos oficiales facilitados por la inspección de la limpia del puerto en un periodo de cinco años y medio y otros. Tomó en consideración la velocidad que tomaban las aguas del torrente y la longitud del cauce, la pendiente media y máxima, el ancho máximo y mínimo del cauce, la duración histórica de las avenidas en su mayor intensidad, la cantidad de fango que depositaban anualmente en el mar y de arena en la desembocadura, así como la cantidad que dejaba a lo largo del cauce y el avance anual de la desembocadura, que era de tres metros, así como la elevación anual del cauce.

Con estos datos llegó a la conclusión de que con el encauzamiento, en circunstancias normales no era de temer la destrucción de los muros por socavación, pero reconoce que, sin embargo, el Guadalmedina era un mal vecino para Málaga y su puerto y que mientras que subsistiera en las condiciones en que se encontraba, ninguna idea de ornato, ninguna mejora radical podría intentarse en la ciudad, ocupando su cauce los terrenos más céntricos de la población e incomunicándose en invierno dos porciones importantes de la misma. Por tanto, Málaga no podía situarse a la altura a que su riqueza y población requerían sin canalizar este torrente si es que no podía evitarlo por completo. A este respecto estudia y propone dos soluciones: o seguir el cauce del río canalizándolo debidamente, o abrir un nuevo cauce sobre la margen derecha que, evitando la ciudad y sus barrios, llevara la desembocadura donde con sus acarreo no fuera tampoco perjudicial al puerto.

La desviación se haría por medio de una curva muy suave, incluso más suave que la que exigía el trazado directo, y mientras que en éste se necesitaban tres curvas, por la

desviación se llegaba al mar con solo dos suaves cambio de dirección, para así evitar el peligro de la rotura de los diques. Además, siempre se podría tener un canal de descarga para el caso improbable de que se produjese un accidente de esta clase.

Termina Mesa resumiendo que el trazado directo, aunque más corto que la desviación, era de más difícil ejecución, porque desde el principio hasta el fin, había que trabajar bajo la influencia de una crecida posible que obligaría a suspender los trabajos durante algunos meses del año; y aunque más barato, exigía iguales sacrificios del Municipio, ya que no podría utilizar sino una parte de los terrenos del cauce con lo que sus ingresos serían inferiores en caso de enajenarlos. Por otra parte, con esta solución, el problema de liberar a Málaga de las molestias causadas por el torrente no quedaba resuelto por completo. En su opinión, la desviación por detrás del convento de la Trinidad no tenía otro inconveniente que la mala impresión que causaba aún a los ojos de la ciencia, el conducir un torrente de importancia por distinto sitio del que la naturaleza le había trazado<sup>16</sup>.

Hay que señalar, que un proyecto con esta misma solución ya había sido realizado en 1765 por el arquitecto Antonio Ramos, que recogía y modificaba, a su vez, ligeramente, una proposición de Francisco Xavier de Mendoza o Ximénez de Mendoza con motivo de la tremenda inundación ocurrida el 22 de septiembre de 1661<sup>17</sup>.

El proyecto de Juan A. de Mesa dividía los terrenos enajenables en dos secciones con un precio diferente cada una: una desde la playa hasta Martiricos y otra desde este punto hasta el arroyo del Pescador. Los primeros, que eran los más importantes, los clasificaba en dos categorías, una desde el mar a Puerta Nueva y otra desde aquí a la huerta de Natera. De las dos propuestas que presentó Mesa, o sea, la canalización directa y la desviación, el gobierno eligió esta última, que fue aprobada por R.O. de 25 de enero de 1864 y declarada de utilidad pública por otra R.O. de 1866, en la que se concedía al Ayuntamiento autorización para poder ejecutar las obras.

Como la Corporación carecía de fondos para su realización, comunicó al gobierno el 7 de septiembre de 1874 la imposibilidad de llevarlas a cabo, y por R.O. de 25 de diciembre del mismo año se decretó la caducidad de la concesión al Ayuntamiento, otorgándose a los señores Pries y Cia. y a don José Espejo y Guerrero, que anteriormente la habían solicitado. Posteriormente esta compañía cedió los derechos a don Federico Hoppe a quien por dos Reales Ordenes de 1875 y 1876 se le concedieron nuevos aplazamientos.

Pasó el tiempo sin que ni siquiera comenzaran las obras, por lo que el Ayuntamiento pidió que se le transfiriera de nuevo la concesión, y encargó con fecha 19 de julio de 1877 a los ingenieros de caminos José M<sup>a</sup> de Sancha y Luis Moliní el estudio del proyecto en el que introdujeron algunas ligeras modificaciones sobre el de Mesa, y aconsejaban la desviación. El gobierno otorgó de nuevo la concesión al Ayuntamiento por una R.O de 22 de julio de 1879.

Sacó el Ayuntamiento las obras a subasta y el 18 de marzo de 1880 se remataron en la suma de 3.881.300 pesetas a favor de don Joaquín García del Cid, a la vez que se solicitaba al gobierno que acudiese en auxilio de la Corporación, subvencionando las obras, teniendo

en cuenta la índole e importancia de ellas. Pero dos años después, el concesionario transfirió todos sus derechos a D. Francisco Bergamín García- por escritura otorgada el 17 de febrero de 1882- abogado, de apenas treinta años y que por esa época era profesor del Instituto y después lo sería de la Escuela de Comercio en la asignatura de “Nociones de Geografía Económico Industrial y de Economía Política aplicada al Comercio”, y posteriormente destacado político.<sup>18</sup> Es cuando menos curioso que un hombre tan joven y sin una actividad empresarial consolidada se hiciera cargo de la concesión de una obra de tanto riesgo y que requería en principio tanto capital para su ejecución, depositando incluso una fianza, a no ser que fuera la persona visible de un grupo que se mantuviera en la sombra.

Sin que queramos establecer ninguna relación directa con esta conjetura, debemos anotar que el día 14 de enero de 1887, estando Bergamín en poder de la concesión, se presentó un escrito en la reunión del Cabildo municipal en la que aquel exponía que para garantizar los derechos al remate y construcción de las obras del Guadalmedina que en su día adquirió del Sr. García del Cid, constituyó un depósito de veinticinco mil pesetas. Pero que el perjuicio que le irrogaba tener por tanto tiempo paralizado ese dinero sin producir interés alguno, ni tampoco al Ayuntamiento por estar depositado en la Caja de esta provincia, pedía se sustituyera la forma del depósito por igual cantidad del crédito que contra el Ayuntamiento poseía don Jorge Loring Oyarzabal, y que dicho señor le cedía para tal objeto, según certificado que presentaba<sup>19</sup>. El Ayuntamiento accedió a la petición.

### **El proyecto de urbanización del cauce**

Bergamín tampoco hizo nada por darle actividad a la concesión, y en este estado de cosas apareció Julio Navalón García, un activo hombre de negocios, natural de Almansa en la provincia de Albacete, que había sido secretario particular del marqués de Campo, el político y financiero promotor de ferrocarriles y presidente de la Compañía de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona y concesionario de la línea del Grao de Valencia a Játiva, entre otras actividades empresariales. Navalón llegó a Málaga aproximadamente en 1885. Había vivido y trabajado en Cuba varios años donde había contraído matrimonio. Era un hombre de unos cuarenta años y con un gran prestigio por su inteligencia y capacidad empresarial así como por su fiabilidad. Al mismo tiempo practicaba la música con bastante acierto y había compuesto algunas obras de muy buen gusto, entre ellas algunas zarzuelas, que se habían representado<sup>20</sup>.

Ya en octubre de 1887 circuló por la ciudad la noticia de que una conocida casa extranjera, que contaba con sobrados medios, se había puesto en contacto con otra de Málaga para que en su nombre viera de hacer proposiciones para llevar a cabo el antiguo proyecto de desviación del Guadalmedina y urbanizar su cauce, construyendo por su cuenta un magnífico edificio que sirviera de Ayuntamiento y que cedería al Municipio<sup>21</sup>. No sabemos

lo que hay de cierto con esta compañía extranjera pero lo que si es cierto es que en la sesión municipal del 28 de octubre de ese año se dio cuenta de un proyecto presentado por D. Julio Navalón para la desviación del río y urbanización de su cauce y reforma interior de la población. Como existía un concesionario para esa obra, aunque no en tan grande escala, se pasó el asunto a estudio de la Comisión Jurídica<sup>22</sup>.

El mismo día que se daba cuenta en el Cabildo de este proyecto, Navalón lo presentaba para conocimiento de la opinión pública en la redacción del diario *El Avisador Malagueño*, periódico decano de la ciudad, en una reunión con los representantes de toda la prensa local, que al día siguiente divulgó la noticia.

El proyecto de la desviación llevaba consigo al mismo tiempo la urbanización de su cauce, cosa ésta que no se había contemplado anteriormente en los otros estudios que sobre esto se habían hecho, y se construiría, también por el concesionario, una hermosa barriada que desplazaría el centro de Málaga hacia esa zona.

La desviación del río, con arreglo al proyecto de Pedro A. de Mesa, modificado por Sancha y Moliní, empezaría en el lugar conocido por “Las Angosturas” en la huerta de los Granadinos, y continuaba por las huertas de la “Virreina” y “Palma”, siguiendo por detrás del hospital, para ir a desembocar al mar por detrás del barrio de Huelin. Los terrenos que de esta forma quedaban urbanizables formarían seis zona, de las cuales la primera partiría del mar hasta el puente de Tetuán; la segunda desde éste hasta Puerta Nueva; y la tercera desde aquí hasta Martiricos. Estas tres zonas serían edificadas con casas de pisos y edificios públicos. Las zonas cuarta, quinta y sexta, desde Martiricos hasta el límite del terreno en la finca de los Granadinos, quedarían en reserva y estaban previstas para casas-chalets.

Todas estas zonas reunidas formaban una longitud de 4.717 metros de largo. En su primera fase se construiría una avenida de unos 1.900 metros de largo y 40 metros de ancho hasta Martiricos, con un paseo central con arbolado de 16 metros de ancho, -embellecido con fuentes, estatuas, canapés de hierro, etc.- dos zonas de rodaje de nueve metros cada una y dos aceras de tres metros<sup>23</sup>.

Esta avenida estaría cortada por seis plazas. Dos elípticas de 114 metros de eje mayor que irían, una frente a la Alameda y la otra frente a Puerta Nueva con calles de 20 metros de anchas para establecer la más fácil comunicación de las antiguas márgenes del río y comunicar los barrios del Perchel y la Trinidad y su posible dilatado ensanche con la antigua ciudad, y donde era previsible un mayor tráfico de personas y carruajes. La primera sería en sentido transversal y la segunda en sentido longitudinal. En ésta última se colocarían los edificios públicos: Casa Ayuntamiento, edificada por el concesionario y cedida gratuitamente a la ciudad, Diputación y Gobierno Civil, Academia Militar o bien Capitanía General para el Norte de África en caso de que se instalara en Málaga, y la Audiencia; con lo cual el centro de la ciudad se desplazaría a esta zona. No olvidemos que en esa época Málaga no tenía todavía Ayuntamiento propio y ocupaba un edificio alquilado en la calle de San Agustín y antes había ocupado otro edificio, que tampoco era suyo, en la Plaza Mayor o de la Constitución.

Una plaza cuadrada de cincuenta y cinco metros por cincuenta se ubicaría en Martiricos a la altura de la Avenida del Hospital Civil y serviría de unión entre esa parte del barrio de la Trinidad y el Molinillo. Y tres plazas circulares de 80 metros de diámetro distribuidas en el resto de la avenida de chalets.

La ermita de la Aurora así como la iglesia de Santo Domingo desaparecerían por imperativos de las expropiaciones que eran necesarias hacer en la parte occidental. En compensación se construiría un elegante templo en un terreno junto a la gran plaza en la que iban los edificios públicos.

En la margen occidental, cerca de la desembocadura, en el solar que ocupó la fábrica del Sr. Trigueros que también sería expropiada, se levantaría un hotel internacional de seis pisos y gran capacidad de alojamientos y servicios. Y también estaba previsto construir un teatro en una de las manzanas inmediata a la plaza central. La calle transversal que cortaba la plaza a la altura de Puerta Nueva estaba previsto que en su día se pudiera continuar en línea recta hasta la Aduana.

Al oeste, una calle lateral de diez metros de ancho y paralela a la gran avenida partiría desde Martiricos hasta terminar a la altura del puente de Tetuán, que también desaparecería con él. A su vez en el lado oriental otra calle de la misma latitud desde el Llano del Mariscal hasta el Pasillo de Atocha serviría de conexión con las calles antiguas de esta zona.

A uno y otro lado de esta ancha avenida, se proyectaban manzanas de 30 metros de fondo con fachadas posteriores a calles laterales de 10 metros de ancho. En total se edificarían unas 400 casas y estaba previsto que los porteros fueran adiestrados para constituir un Cuerpo de Bomberos en caso necesario. Los planos del proyecto habían sido trazados por el arquitecto de Málaga Francisco de P. Berrocal.

Repasando este magno proyecto no puede uno evitar pensar, aunque de una forma relativa, en las reformas que el Prefecto Haussmann proyectó para París,<sup>24</sup> ya que representaba, por la dinámica de su propia evolución ulterior, una transformación total de la Málaga antigua que hubiera presentado con el tiempo una imagen urbana completamente distinta.

La gran vía proyectada en eje de la ciudad serviría de punto de arranque a diversas vías públicas destinadas a extenderse por la Trinidad y el Perchel, para el natural enlace con el ferrocarril y las afueras.

Por la parte alta iría un barrio de elegantes villas hasta las fincas de “La Concepción” y de “San José”. Esta avenida de chalets continuación de la principal, según el promotor, reunía los requisitos apetecibles para la ubicación de una “Casa de Salud”: llanos y lomas de orientación adecuada; aires salutíferos, perspectivas risueñas, o sea, “los elementos que obran sobre el ánimo y fortifican el cuerpo, y difunden la placidez y el contento operando armónica y rápidamente la acción que los higienistas demandaban a las casas de referencia.” Y también se ubicaría un colegio modelo.



Este barrio de elegantes mansiones estaría formado por edificios aislados de variada arquitectura con jardines y constituiría uno de los más bellos componentes del plan de mejoras. Un tranvía rápido recorrería de una punta a otra toda la gran avenida<sup>25</sup>.

Para todo este amplio programa se hacía imprescindible expropiar una amplia zona a ambos lados del río por la parte de su paso por la ciudad. Las expropiaciones más amplias había que hacerlas en el lado occidental ya que al trazar la vía prácticamente recta desde el mar hasta Martiricos gran parte del lado oriental quedaba en terrenos del cauce.

El promotor se comprometía a realizar por su cuenta la desviación del río, con estricta sujeción al proyecto formado por Sancha y Moliní que estaba ya aprobado por el Gobierno. Asimismo, a la urbanización de los terrenos y a costear todas las expropiaciones que tanto para la desviación como para la ulterior urbanización, de acuerdo con su plan, fueran necesarias como consecuencia del trazado de la avenida, calles laterales y manzanas. Y a costear todo el alcantarillado con un gran colector en el paseo principal a partir de Martiricos hasta el mar.

A cambio de ello, las concesiones por parte del Estado y del Municipio serían:

Declaración de utilidad pública de la desviación del río, urbanización de su cauce y reforma interior de la población, con arreglo al proyecto presentado, subrogando el Municipio sus derechos a favor del solicitante y dejando sin efecto cualquier otra concesión anterior.

Todos los beneficios y derechos anexos a la declaración de utilidad pública a los ensanches y reformas interiores de las grandes poblaciones.

Cesión a perpetuidad de todos los terrenos que resultaran edificables del cauce, además de los que procedieran de las calles que desaparecieran por efecto de las expropiaciones.

Exención del pago de derechos de transmisión de dominio en todas las fincas a expropiar, así como de todas las transmisiones que durante el periodo de 25 años puedan efectuarse con las fincas del proyecto.

Exención de contribución por ensanche durante 30 años a todas las edificaciones que se construyeran.

Exención de arbitrios municipales por huecos, atirantados, vallas, etc.

Franquicia arancelaria para todos los materiales, artefactos y maquinarias que se emplearan en las obras con derecho a desembarcarlos por el punto más conveniente y económico para el concesionario.

El usufructo por 99 años de las redes de tranvías, sillas de paseos públicos y demás utilidades de la nueva barriada.

Y la obligación de obtener del Obispado de la Diócesis antes del comienzo de las obras, la cesión a favor del concesionario de los terrenos y materiales de las iglesias de Santo Domingo y la Aurora en compensación del templo católico que iba a construir.

## **El Ayuntamiento y la tramitación del expediente**

Navalón inició gestiones para hacerse con la concesión de la obra y en la sesión municipal de 13 de abril de 1888 comunicaba al Ayuntamiento que D. Francisco Bergamín le había cedido la que detentaba para la realización de la desviación del Guadalmedina, “colocándole sin restricción ni reserva de ningún género en su lugar y grado para la realización y ejecución de las indicadas obras”. El Ayuntamiento reconoció la cesión y se constituyó una comisión especial para que entendiese del asunto compuesta por dos individuos de cada una de las comisiones de Hacienda, Jurídica, Ornato, Obras Públicas, Ensanche y Desviación del Guadalmedina, que había sido constituida anteriormente. El proyecto mientras tanto estaba siendo estudiado por el arquitecto municipal<sup>26</sup>.

En la exposición que Navalón presentó al Ayuntamiento le hacía un planteamiento muy realista de cual era la situación del Municipio con relación a ese tan anhelado como necesario proyecto de desviación del río, de la que nos vamos a permitir transcribir unos párrafos por lo que tienen de elocuentes de cual había sido la razón de tan prolongado retraso en solucionar un problema de tanta urgencia. Y vamos a tratar este aspecto con cierto detenimiento porque nos orienta para entender los obstáculos que encontró el proyecto en su tramitación y que lo hicieron abortar.

Decía el nuevo concesionario que estaba dispuesto a realizar las obras con las reglas que sirvieron de base para la adjudicación en público concurso y con sujeción estricta a las condiciones facultativas, pero:

que a esto se opone no su voluntad sino la situación poco desahogada de la Hacienda Municipal. El Ayuntamiento no tiene ni dinero para hacer la primera acción que es la expropiación de los terrenos que han de ocupar el nuevo canal [valorada en 138.061 pesetas] y mucho menos para pagar el importe de las obras que asciende a 3.481.700 pesetas, siendo preciso para ello que consigne anualmente en su presupuesto aproximadamente 500.000 pesetas durante el tiempo que debe invertirse en la construcción. Y el Ayuntamiento por su situación económica está totalmente imposibilitado de hacer eso.

En tal concepto cree que entre las obras proyectadas para mejorar y embellecer la ciudad, ninguna reviste mayor importancia desde el punto de vista de la higiene, del ornato y de la seguridad del vecindario, que la proyectada desviación, y propone los medios para que, cuanto antes, se realicen esas mejoras, sin alterar en nada la ejecución de las obras y sí solo en los elementos y recursos con que debe reintegrarse de su costo, y argumenta que:

Va enlazado al proyecto de desviación del río la urbanización de su cauce actual aunque ello no fuera objeto del contrato que hoy representa pero que es ciertamente esto consecuencia necesaria de lo primero, puesto que nada se había conseguido desviando el Guadalmedina si su cauce quedara en las condiciones que hoy tiene

o si su urbanización se realizara por partes y sin obedecer a un gran pensamiento que diera por resultado el embellecimiento de aquella parte tan importante de la población.

Y propone a la aprobación del Ayuntamiento los puntos y las condiciones que más arriba hemos señalado para realizar por su cuenta y en un tiempo previsto las obras de desviación

en la forma y manera a que viene obligado por concesión que le fue transferida por D. Francisco Bergamín García, anterior concesionario, siendo de su cuenta el pago de las expropiaciones de los terrenos para el nuevo canal y el coste total de las obras, quedando por tanto relevado el Exmo. Ayuntamiento de esta obligación<sup>27</sup>.

Dice que constituirá un depósito definitivo de 100.000 pesetas a responder de la efectividad de sus obligaciones en el acto de otorgársele por el Ayuntamiento la escritura definitiva de concesión; y se compromete a dar comienzo a las obras de desviación en los seis meses posteriores a dicho otorgamiento y concluir las en los cuatro años siguientes, construyendo trimestralmente la parte proporcional de obra en relación con el total de ella y de tiempo.

En la memoria que presenta Navalón vincula esta gran reforma al porvenir turístico de Málaga, ya que la predilección de que gozaba entre los extranjeros su clima se veía considerablemente mermada, porque desgraciadamente no encontraban en la ciudad los atractivos que le brindaban otras capitales en orden a bienestar. Pero cuando la ciudad reuniera esos componentes y ofreciera garantías de cómodas residencias, animada con variados recreos, la colonia cosmopolita tendría a Málaga como centro que irradiaría y beneficiaría también a otras capitales vecinas<sup>28</sup>.

El arquitecto municipal, Manuel Rivera Valentín, estudió muy detenidamente el proyecto y emitió un informe muy favorable, con algunas puntualizaciones, que se leyó en el Cabildo de 18 de mayo. En él hacía previamente un detenido estudio y una historia de todas las vicisitudes por las que había pasado la idea de desviar el río a lo largo del tiempo desde el siglo XVI y cómo el Ayuntamiento no pudo nunca llevarlo a cabo por falta de iniciativas y de recursos.

Destaca el Sr. Rivera un hecho importantísimo, y es que nunca se le había prestado atención suficiente a la urbanización del cauce cuando se había hablado de desviación, y era ésa quizá una de las razones de que tan gran reforma no estuviera realizada hacía mucho tiempo. Tanto Pedro. A de Mesa como Sancha y Moliní dicen que con el valor de los terrenos se podría pagar parte del costo de las obras o su amortización sería a muy largo plazo por el precio bajo que tendrían los terrenos al salir tal cantidad al mercado. Con el nuevo proyecto las cosas cambiaban. La gran vía que quedaría en el centro sería la arteria más importante de la población, y allí Navalón, con un criterio muy práctico, ubicaba la

Casa Consistorial y otros edificios públicos, que habían de contribuir a hacerla el centro de la ciudad y de la actividad y el tráfico de la misma, aumentando de esta manera el valor de los solares edificables, y llegando a convertir un negocio ruinoso en una empresa posible y quizás de grandes resultados.

El arquitecto propone que se fije en el contrato que, aparte de los cuatro años en que han de terminarse las obras de desviación del río para entrar el concesionario en posesión de los terrenos ganados a él, se señalen tres años más para llevar a cabo la de urbanización y edificación de toda la zona desde Martiricos al mar, revertiendo a la ciudad la propiedad de todos los solares que dentro de la misma no se hubieran edificado en ese tiempo. Y termina diciendo que, pasado algunos años, los terrenos restantes por urbanizar pasado Martiricos constituirían otro paseo en una extensión de dos kilómetros, a cuyo lado se emplazarían jardines y fincas de recreo más higiénicas que las situadas en las playas de levante, y el asunto, considerado por tantos años como ruinoso, posiblemente “resulte un negocio tan ventajoso para la empresa que lo realice como no alcanzamos a comprender”. Y llama la atención para que cada uno coopere en la medida de sus fuerzas a la realización de una transformación tan radical para la población, “de la cual han de resultar beneficios ciertos para la contrata, renombre y gloria para las autoridades que lo lleven a término y ventaja incalculable para la ciudad, a la que ha de darle movimiento y vida , abriendo nuevos horizontes a su porvenir y a su riqueza”<sup>29</sup>.

La comisión municipal, que había sido nombrada para dictaminar sobre este proyecto, también se mostró muy favorable y reconocía que con estas obras se colocaba a Málaga a la altura de las grandes ciudades, creando las condiciones para que fuera “en un porvenir muy próximo la Estación invernal de Europa, adquiriendo por este medio el debido desarrollo nuestro principal elemento natural de riqueza que debemos a nuestra situación geográfica, a la topografía de esta zona y a lo privilegiado y benigno de este clima”<sup>30</sup>. Al mismo tiempo solucionaba sus problemas de inundaciones y salubridad pública.

En la reunión municipal en la que se presentó este dictamen se planteó un problema al que el Ayuntamiento no le prestó atención, quizá por darle más agilidad a la tramitación del expediente, pero que luego habría de representar el principal escollo con el que tropezaría y que en gran parte sería el culpable de que el proyecto fracasara.

Un concejal, que al mismo tiempo había sido miembro de la comisión especial, apuntó que una vez aceptadas por el autor del proyecto las modificaciones introducidas por el Consistorio, se volviera a instruir un expediente nuevo de acuerdo con la Ley General de Obras Públicas, ya que al tratarse también de urbanización consideraba que había variación con el proyecto originalmente aprobado por el Gobierno, y así lo estimaba necesario. Esto dio lugar a un duro debate en el que se le reprochó al concejal una actitud obstruccionista porque esto retardaría mucho la resolución, y el Ayuntamiento estimaba que esos preceptos no eran aplicables en este caso. Todos los concejales se opusieron al nuevo expediente y el proyecto siguió su trámite como estaba previsto<sup>31</sup>.

Con todos los dictámenes positivos, correspondía ahora al Ayuntamiento llevar a cabo las diligencias para conseguir del Gobierno su autorización y para que el concesionario

obtuviese todos los beneficios que la legislación concedía a los que ejecutaban proyectos de esta índole, y a los efectos de la Ley de expropiación forzosa<sup>32</sup>.

El preceptivo informe del arquitecto provincial, Juan Nepomuceno de Ávila, emitido el 9 de junio, se declara en todo conforme con el proyecto y con lo acordado por el Ayuntamiento, aunque rectifica, a favor del concesionario, algunas limitaciones impuestas por el arquitecto municipal en cuanto a la amplitud de las expropiaciones de casas, y señalaba que debía exigirse que al ancho de las dos calles paralelas a la avenida, que en el proyecto tenían una latitud de 10 metros, debían dárseles 15, e incluso 20 a la del lado oeste, Pasillo de Santo Domingo a Martiricos, pues encontraba raquítrico el ancho de 10 metros para una calle de más de un kilómetro de larga dada la altura de las casas. Igualmente señala que la avenida central debería prepararse para que en un fortuito caso de rotura de dique, pudiera servir sin peligro alguno como canal de alivio o desagüe del río, operación que el consideraba sencilla de efectuar, sin gran gasto para el concesionario<sup>33</sup>.

Con todos estos antecedentes, la Comisión Provincial informó el 15 de junio al gobernador civil que podía elevar el expediente al ministro de la Gobernación, informándole que era de gran conveniencia y de sumo interés para la ciudad que diera su aprobación al acuerdo del Ayuntamiento, por el que se aceptaban las bases presentada por D. Julio Navalón para novar el contrato de las obras de desviación del río<sup>34</sup>.

Teniendo encaminado todo el proceso, Navalón encargó al pintor escenógrafo Antonio Matarredona un cuadro con una vista panorámica de lo que sería el cauce una vez urbanizado, que se expuso a partir de mediados de junio en el escaparate del establecimiento que la Compañía de Máquinas Singer tenía en el centro de la ciudad, en la calle Ángel n° 1. Y el salió para París para gestionar la financiación del proyecto<sup>35</sup>.

Teniendo en cuenta que Navalón, como indicaba la reseña necrológica publicada por la prensa al día siguiente de su muerte<sup>36</sup>, había sido secretario particular de unos de los financieros más importantes de la época, el marqués de Campo, estaría bien habituado a moverse en el mundo de las finanzas e incluso de las finanzas internacionales y tendría buenas relaciones en esos medios, y conexiones ya establecidas con relación a este proyecto, ya que con fecha 23 de julio la prensa local comunicaba que había conseguido dos millones de libras esterlinas, lo que debía equivaler a cincuenta millones de pesetas si los datos del periódico son correctos<sup>37</sup>.

## **El proyecto y sus cifras**

Como ya hemos visto, el proyecto de aprovechamiento y urbanización del cauce dejado por el río se dividía en dos partes: una primera que sería la urbanización y edificación desde el mar hasta Martiricos, que se llevaría a cabo inmediatamente después que se hubiera culminado la desviación, cuando el Ayuntamiento hubiera entregado todos los terrenos del antiguo cauce al concesionario; y la otra parte, desde Martiricos hasta la huerta de

Granadinos aledaña a la de San José, se quedaría en reserva para urbanizarla posteriormente cuando el mercado lo requiriera, y estaba prevista como zona de villas y chalets de lujo con amplios jardines.

El total de los terrenos edificables del cauce del río sería de 548.507 metros cuadrados, y los que procedían de las calles que desaparecían y de las fincas a expropiar 65.673, formando un total de 614.180 metros cuadrados.

En la primera zona, relativamente encauzada, había que hacer una serie de expropiaciones en las edificaciones ribereñas al río. En el lado este éstas serían en la parte del Paseo de los Tristes, próxima ya a la desembocadura, edificios seguramente de almacenes o incluso solares sin edificar que colindaban ya con el cauce en el delta, seguramente sin muro de encauzamiento; y algunos edificios hasta el puente de Santo Domingo. Por el lado occidental éstas se realizarían a todo lo largo de la ribera, e incluía la iglesia de Santo Domingo y la ermita de la Aurora. Esto debido a que el río por esta zona hacía un amplio arco, de forma que el eje central de la gran avenida quedaba en algunos sitios incluso fuera del cauce, así que los solares edificables al este quedaban dentro de éste. El total de fincas expropiables era de 210 por un valor de 4.658.091 pesetas<sup>38</sup>.

En la segunda zona, los terrenos mojados por el río, y por tanto objetos de la cesión, ocupaban una amplia rambla, por lo que no eran precisas las expropiaciones.

El total de gastos, incluyendo estas expropiaciones, la de los terrenos para el nuevo cauce, que importaban 138.061 pesetas, la desviación de éste, el establecimiento de los servicios públicos, la construcción del Ayuntamiento, las utilidades y los intereses devengados por el capital durante las obras, importaban 13.726.670 pesetas.

El valor de los ingresos estaba representado por el valor de los terrenos ganados al río, más los de las fincas a expropiar, valorados según las zonas, más el aprovechamiento de los materiales y la exención del pago de atirantado, huecos, vallas, etc., e importaban 15.972.580 pesetas.

Había por tanto una diferencia a favor del concesionario de 2.245.910; a cuya cantidad deberían sumarse los ingresos que representaban la exención del pago de Derechos Reales y de la contribución territorial durante el tiempo que el Estado concediera ese beneficio a los Ayuntamientos, para las edificaciones que se construyeran en las zonas del ensanche, que el Municipio los cedía al concesionario<sup>39</sup>.

Las edificaciones previstas en estas zonas eran una serie de manzanas de casas de vivienda compuestas por: planta baja, dedicada a comercios, planta entresuelo, previstas teóricamente para oficinas o desahogos del comercio, y tres plantas de pisos, todas con balcones. Las viviendas tenían: despacho, salón, gabinete, baño, cocina, comedor, despensa y 3 o 4 dormitorios. Por planta había una vivienda de tres dormitorios y otra de cuatro.

El Ayuntamiento estaba ubicado en la plaza elíptica situada en Puerta Nueva y comprendía una superficie de 2.033 metros cuadrados y quedaría aislado por sus cuatro fachadas, dando la principal a la plaza y la posterior al Pasillo de Santa Isabel.

La iglesia parroquial, que se construiría en sustitución de la de Santo Domingo, se hallaba emplazada en una calle paralela a la avenida central muy cerca de la plaza principal, exenta, con su casa parroquial separada del edificio de la iglesia, en un solar de los mismos terrenos que ocupara el Asilo de Santo Domingo. Tenía una superficie de 2.445 metros cuadrados e iba cerrada por una verja en todo su perímetro. Estaba rematada por una alta torre central. El concesionario cedía el edificio, con inclusión del terreno, que excedía en valoración a los antiguos, tan solo por los terrenos de estos y los materiales que contenía. La diócesis podía retirar como de su exclusiva pertenencia todos los adornos, retablos y demás efectos muebles que contenían las expropiadas iglesias de Santo Domingo y la Aurora, obligándose el concesionario a colocarlos y restaurarlos por su cuenta en el nuevo templo. La diócesis podía nombrar una comisión inspectora para que vigilara y procurara el exacto cumplimiento de lo acordado<sup>40</sup>.

Las calles transversales formarían ángulo recto con la avenida principal y las esquinas de los edificios serían ochavadas. En el lado oeste del cauce se construirían quince manzanas y en el lado este trece, de diferentes dimensiones, en la zona desde el mar hasta Martiricos.

La operación completa comprendía la edificación, en la primera fase, de 173 nuevos edificios en la 1ª, 2ª y 3ª zona sobre 115.000 metros cuadrados, cuyo costo total, incluyendo gastos de proyecto, fianzas, intereses del capital durante los cuatro años de las obras, dirección, administración, etc, estimaba el concesionario en 23.733.330 pesetas. Lo que subía el capital invertido para la total realización de esa primera fase a 37.500.000 pesetas.

El valor de los 173 edificios, incluido el terreno, al precio de 500 pesetas metro cuadrado representaba 57.500.000 pesetas. A lo que había que añadir el valor de los terrenos sin edificar en las otras tres zonas dejadas en reserva que se calculaba en 5.895.200 pesetas; lo que hace un total de 63.395.200 pesetas. Por tanto el beneficio de la operación al terminar las obras sería de 25.895.200 pesetas. La renta de los nuevos edificios, calculada a módicos alquileres, ascenderían a 3.350.525 pesetas, lo que representaría un 9 por ciento del capital invertido<sup>41</sup>.

Asombra la magnitud de la operación, y lo que ella representaría hoy en día, si se tiene en cuenta que el precio de venta del metro cuadrado edificado, en lo que sería el centro moderno de la ciudad en edificios de gran calidad, resultaba a 500 pesetas.

### **Las dificultades administrativas**

Probablemente nunca antes, en la desidiosa vida municipal de Málaga, el Ayuntamiento se había tomado un asunto de reforma de la ciudad con tanto interés como en esta ocasión. El proyecto que transformaría a la ciudad no le costaría nada más que las molestias de las gestiones, para conseguir que fuera aprobado por el gobierno en los términos que

concesionario y consistorio habían convenido, y lo que dejaría de percibir por contribuciones. La tesorería municipal, tradicionalmente en estado de agobio perpetuo, se encontraba en esa época en estado de ruina total, con una deuda de más de catorce millones de pesetas con acreedores de todo tipo, y los principales arbitrios que representaban los más saneados ingresos para el Municipio, como los de matadero, mercados, puestos públicos y cementerios, embargados; lo que le impedía realizar ninguna operación de crédito para haber iniciado la más mínima reforma de la que tan necesitada estaba Málaga<sup>42</sup>.

Por otra parte la situación laboral de la clase obrera era espantosa. Inmersa la población en la profunda crisis que desató la filoxera, el paro y el hambre corroían a las clases más modestas y los problemas económicos afectaban incluso seriamente a las clases medias y a muchos propietarios. Ni siquiera las obras de apertura de la calle Larios, que se estaban realizando por esa época, bastaban a paliar esa dramática situación. Semanal o quincenalmente salían por el puerto centenares de hombres hábiles que emigraban a Argentina, Chile y otros países sudamericanos, enfrentándose a un destino incierto que solía ser bastante duro. La prensa local informaba muy frecuentemente de las escenas que se producían en el puerto a la salida de los emigrantes y la situación de desamparo en que quedaban sus familias<sup>43</sup>. La realización de estas obras representaría la ocupación de varios miles de obreros durante varios años con lo cual se conjuraría esa crisis y se evitarían las posibles consecuencias sociales que ella podría acarrear.

Con estos condicionantes y las perspectivas de poder encontrarse en pocos años con una ciudad moderna, que pudiera mirar a su porvenir con esperanza porque se le abrían nuevas perspectivas para su desarrollo económico, el Ayuntamiento fusionista presidido por Liborio García Bartolomé se entregó con interés al asunto, desplazando comisiones a Madrid para interesarse por la gestión del expediente y recurriendo a las influencias de los senadores y diputados a Cortes, así como a los políticos malagueños en Madrid.

Hacia mediados de agosto de 1888, la cuestión del crédito para la financiación entró en un momento difícil. El contrato previo que Julio Navalón había suscrito con los capitalistas ingleses tenía por condición que la Real Orden aprobatoria de la concesión habría de publicarse en la *Gaceta de Madrid* antes del día 8 de Agosto, y como se acercara esa fecha sin que el expediente hubiera salido adelante, estancado en el aparato burocrático central, la prensa y las corporaciones locales: Ayuntamiento, Diputación, Obispo, Gobernador Civil, etc. enviaron telegramas al gobierno y a los políticos, e incluso a la reina regente María Cristina, suplicándoles se interesaran por la positiva solución del proyecto; así como a la prensa de Madrid para que se hiciera eco del hecho y de su importancia para Málaga y ejerciera algún tipo de presión<sup>44</sup>.

El expediente, en su tramitación en el Consejo de Estado, había topado con la objeción de la sección de Gobernación de este organismo, que debía considerar necesario el proceder a un nuevo contrato, lo que implicaría una nueva subasta, ya que el proyecto llevaba consigo la urbanización, lo que lo haría distinto del subrogado.



El Cabildo, en sesión extraordinaria de 25 de septiembre, seriamente preocupado por estas dificultades surgidas, acordó enviar una exposición al ministro de la Gobernación, manifestando las causas que impedían una nueva subasta, y solicitando su intervención y ayuda para la aprobación del proyecto<sup>45</sup>. Entendía el Ayuntamiento que esencialmente lo que venía a pedir no era nada más que variar la forma de pago de la contrata de desviación del río, cediendo terrenos sobrantes de la vía pública en pago de las cantidades que tenía que satisfacer, cosa totalmente lícita y que se le concedía a todos los municipios de España. Y que como esos terrenos sin edificar carecían en absoluto de valor, que el Gobierno le autorizara para atender a su urbanización y subrogar en sus derechos y obligaciones al concesionario de la desviación.

Le significaba al ministro que si ya se hallaran realizadas las obras de desviación, y por lo tanto libre los terrenos del cauce, no necesitaría la Corporación otro trámite que el de aprobar los planos de alineación realizados por el arquitecto municipal para poder entregar solares a la edificación, dando las líneas a que los planos debían sujetarse. Por tanto, si existía la necesidad de autorización previa para la realización de esa importante mejora urbana para la ciudad, era por el motivo fundamental de ir ésta envuelta con la desviación del río proyectada, que no podía variarse en lo más mínimo con relación al proyecto aprobado. Por tanto entendía que no había término posible de nueva licitación.

De no concedérsele al Municipio lo que solicitaba y aprobar la subrogación, se daría el caso de que la reforma no se llevaría a cabo para perjuicio de Málaga, ya que no solo este municipio, sino el más próspero de España carecía de los fondos necesarios para empresa del tal magnitud<sup>46</sup>.

El ambiente en la ciudad era de gran expectación e inquietud. Millares de obreros habían visto la solución a sus graves problemas, y quizá a la emigración, en la realización de este proyecto. El diario *La Unión Mercantil*, muy sensible a todos los problemas de la población, y seguramente también otros diarios locales, se dirigió por carta directamente al ministro de la Gobernación, Segismundo Moret, rogándole que no se suscitaran dificultades al expediente, a la que el ministro contestó expresando su buena disposición, aunque consideraba que no era fácil. Igualmente se dirigió también a varios de los senadores y diputados por la provincia, rogándoles insistieran en sus gestiones para conseguir su aprobación.

### **La presión social y la intervención de los políticos**

A partir de aquí se inició una campaña de presión, muy seguida por la prensa, en la que desempeñó un papel muy importante una comisión obrera que se creó para reivindicar la aprobación de este proyecto, como solución a su problema de paro. Esta comisión convocó, como primer acto, una numerosa manifestación autorizada por el gobernador civil que el 28 de octubre recorrió las calles céntricas de Málaga, portando banderas con el

lema “Trabajo” y “Desviación del Guadalmedina”, y que pasó a entregar a la primera autoridad de la provincia un manifiesto dirigido al ministro de la Gobernación. Igualmente enviaron un telegrama circular a todos los periódicos de Madrid informándoles del desarrollo de ésta marcha y telegramas a los políticos malagueños en la Corte<sup>47</sup>.

Esta iniciativa dio muy buenos resultados y los políticos, incluidos el ministro, se apresuraron a contestar a los obreros prometiéndoles todo su esfuerzo y poniéndose a su disposición. Es de destacar el telegrama que Canovas del Castillo envió a Antonio Rocha, presidente de la comisión obrera, en el que le decía: “Diga V. a los obreros de esa que cuenten conmigo para todo lo que yo pueda hacer en su obsequio”<sup>48</sup>.

Como paso siguiente, la comisión decidió ir a Madrid, para hacer directamente gestiones y visitar a los políticos, y con tal objeto abrieron una suscripción pública para costear el desplazamiento<sup>49</sup>. A finales de noviembre los comisionados, acompañados por Navalón y por el alcalde, visitaron al presidente del Gobierno, ministros de Gobernación y Fomento, presidente del Consejo de Estado, y a los políticos malagueños Andrés Mellado, López Domínguez, Cañamaque, Hoppe, Dávila, Romero Robledo, y otros. Y visitaron también la redacción de los periódicos madrileños que se hicieron eco de la llegada de los obreros malagueños a Madrid y sus aspiraciones<sup>50</sup>. Para completar esas gestiones se presentaron incluso en Palacio para solicitar la recomendación de la reina.

Esta iniciativa popular, muy bien organizada, y el respaldo que le dio la prensa, representó un acicate para el Ayuntamiento y para los representantes malagueños en las Cortes que se vieron empujados por la dinámica de su insistencia a hacer gestiones y recurrir a influencias para dar respuesta a sus reivindicaciones, abandonando su habitual desinterés por los problemas de la ciudad.

A pesar de todo, el Consejo de Estado no informó en sentido favorable el expediente por entender que la concesión debía ser obra del poder legislativo. Para allanar esa dificultad, los senadores y diputados por Málaga pensaron presentar una proposición de carácter urgente para que no sufriera dilaciones el proyecto<sup>51</sup>. Y por iniciativa de Andrés Mellado y Francisco Silvela, muy vinculado a Málaga por matrimonio con una Loring, y teniendo como mentor a Cánovas se presentó el 13 de mayo de 1889 en el Congreso de los Diputados esta proposición de ley, para la desviación del Guadalmedina y urbanización de su cauce<sup>52</sup>. Llama la atención el espíritu de solidaridad con la ciudad con el que actuaron en esta ocasión políticos de distintas tendencias. De los firmantes del documento, Canovas, Silvela, y Cañamaque eran conservadores; Mellado, Román Laá y Bernabé Dávila, fusionistas, y Romero Robledo, reformista escindido del partido conservador. Hecho casi excepcional en la política malagueña de esa época en la que los adversarios políticos mantenían feroces enfrentamientos y se bloqueaban sus iniciativas mutuamente.

El Ayuntamiento nombró una comisión de cinco concejales, para que se desplazara a Madrid para gestionar que la proposición quedara aprobada antes del periodo de vacaciones de las Cortes<sup>53</sup>, y el 27 de junio quedaba aprobada en el Congreso y pasaría seguidamente al Senado. En todo este tiempo Navalón había permanecido en Madrid

interviniendo activamente en las negociaciones para que no decayese la atención en la solución del problema<sup>54</sup>.

La noticia de la aprobación del proyecto de ley fue festejada en Málaga con una manifestación que organizó la comisión obrera por las calles del centro con las bandas de música militares.

En su tramitación por el Senado la proposición encontró de nuevo dificultades por parte de la Comisión de Hacienda, que se oponía a que se aprobasen las franquicias de derechos arancelarios para el material y maquinaria que se importaran del extranjero para esas obras. Esto produjo una gran alarma en la población y la comisión obrera volvió a organizar otra manifestación, lo que dio lugar a que el Ayuntamiento convocara una sesión extraordinaria para tratar con urgencia el tema, en la que se planteó incluso la dimisión del Consistorio por solidaridad con el pueblo y como medio de presión, cosa que por supuesto no se realizó, y enviar telegramas al Gobierno y a los políticos malagueños.

En un telegrama que Navalón enviaba a su oficina de Málaga el 6 de julio, dejaba entrever que podía haber intereses que se opusieran a la aprobación del proyecto<sup>55</sup>. En vista de este telegrama, incluso el obispo mandaba, conjuntamente con la comisión obrera, un telegrama al Mayordomo de Palacio para que solicitara a la reina que interpusiera su influencia con el Consejo de Ministros para que el Senado apoyara en esa legislatura el proyecto de ley para conjurar la emigración producida por la miseria que oprimía a la clase obrera<sup>56</sup>.

El día 12 de julio, el Senado aprobó por fin el proyecto de ley de desviación y urbanización del río Guadalmedina, con la excepción de la franquicia arancelaria para los materiales y maquinarias que fueran necesarios importar para las obras, que ya había sido previamente aceptada por Navalón ante el peligro de que se cerrasen las Cortes sin que se hubiese aprobado la ley.

La comisión mixta del Congreso revisó el proyecto con las enmiendas para su definitiva aprobación, y el día 15 quedaba sancionada definitivamente por ambas Cámaras la ley que lo aprobaba. Una nueva manifestación con música de bandas militares y de bomberos recorrió las calles de la ciudad, organizada de nuevo por la comisión obrera, que previamente había visitado al obispo, al alcalde y a los gobernadores civil y militar<sup>57</sup>. Hay que destacar la labor que en todo este trámite tuvo el obispo, Marcelo Spínola, que se involucró directamente en el tema, dirigiéndose particularmente a la reina y a Cánovas.

En cuanto el Ayuntamiento tuvo noticias de la aprobación por las Cortes publicó un bando en la prensa dándola a conocer a la población<sup>58</sup>.

### **La aprobación del proyecto convertida en ley**

El 28 de julio de 1889, la *Gaceta de Madrid* publicaba la Ley del Ministerio de Fomento de 23 del mismo mes, autorizando al Gobierno para que se aprobara la novación de

contrato acordada por el Ayuntamiento de Málaga, respecto a las obras de desviación del río Guadalmedina. Era ministro de Fomento J. José Álvarez de Toledo y Acuña.

En su articulado se reconocía cesionario a D. Julio Navalón García y se declaraban las obras de utilidad pública a los efectos de la Ley de Expropiación forzosa de 10 de enero de 1879. Para el comienzo de las obras era preciso consignar como fianza en la Caja General de Depósitos 174.085 pesetas, equivalentes al 5 por ciento del importe de la desviación. Esta consignación había que hacerla en el término de dos meses, a partir del día en que se publicara en la *Gaceta* el Real Decreto de autorización. Se daría comienzo a las obras dentro de los seis meses siguientes a su publicación, y se terminarían en el plazo de cuatro años. Una vez terminada la desviación pasarían a poder del concesionario a perpetuidad todos los terrenos que resultaran sobrantes en el cauce desde el mar hasta el inicio de la desviación.

Los terrenos se urbanizarían con arreglo al proyecto aceptado por el Ayuntamiento, recogiendo la ley las modificaciones que había sugerido el arquitecto provincial, y que ya hemos visto más arriba en cuanto a la amplitud de la zona de expropiación desde las calles laterales y al ancho de la calle del Pasillo de Santo Domingo que lo fijaba en 15 metros.

La ley le reconocía al concesionario todo lo que había pedido en cuanto a exención de arbitrios e impuestos que ya hemos visto anteriormente, salvo la exención de derechos arancelarios por la importación de maquinaria y materiales para las obras. Igualmente le reconocía todos los beneficios concedidos a las empresas de ferrocarriles para la instalación del tranvía en la avenida central y la concesión de este servicio por noventa y nueve años. Y por el de veinte el número de sillas y kioscos que tuviera por conveniente instalar en los paseos, sin tributación alguna.

En caso de no consignar la fianza fijada en el plazo indicado, se consideraría caducada la concesión. Así como se consideraría igualmente caducada si no se cumplían los plazos señalados en cuanto a iniciación y terminación<sup>59</sup>.

Esto representó un verdadero triunfo para Navalón, que inmediatamente marchó a Londres para ocuparse de allegar los capitales para las obras. Y un motivo de alegría y esperanza para Málaga.

A partir de ese momento la prensa, tan prolija en noticias en los momentos más críticos de la tramitación del expediente para conseguir la aprobación del proyecto, es muy escasa en noticias. Tampoco las actas capitulares aportan información. Las negociaciones con los banqueros ingleses pasaron por fases de esperanzas y de desencanto. Unas veces parecía que estaba a punto de alcanzarse el acuerdo para disponer del capital, y otras la ciudad se sumía en el pesimismo ante la falta de noticias positivas. Al parecer se sabía ya incluso la importante compañía extranjera, que no era inglesa, que había de encargarse de realizar el proyecto<sup>60</sup>.

El tiempo transcurría y Navalón seguía en el extranjero negociando tenazmente la financiación y la ejecución del proyecto. En marzo de 1890 se habló de que se encontraban en Málaga tres ingenieros franceses, comisionados por una riquísima banca de París, para estudiar el proyecto *in situ*<sup>61</sup>.

En abril se habla de que el proyecto ha logrado al fin interesar seriamente a una importante sociedad financiera, y en breve quedaría constituida la empresa que llevaría a feliz término las obras y quedarían firmado los contratos en Madrid<sup>62</sup>.

El 19 de noviembre de 1890 se publicó en la *Gaceta de Madrid* el Real Decreto del Ministerio de la Gobernación de 18 del mismo mes, aprobando la novación del contrato acordada por el Ayuntamiento de Málaga con respecto a las obras de desviación del Guadalmedina. Era ministro de la Gobernación Francisco Silvela, ya con el Gobierno conservador de Canovas, que había tomado el relevo del poder el 5 de julio de ese año.

En su articulado se recogía lo estipulado ya en la ley del Ministerio de Fomento de 23 de julio del año anterior, que ya hemos reflejado, y se aprobaba la novación de contrato acordada por el Ayuntamiento de Málaga el 28 de mayo de 1888, respecto a las obras de desviación del Guadalmedina de cuya subasta resultaba concesionario D. Julio Navalón y García. Se declaraba de utilidad pública las referidas obras y todas las que comprendían el proyecto de urbanización que había servido de base al nuevo contrato<sup>63</sup>.

Para la consignación del depósito tenía el concesionario dos meses a partir de la fecha de esta publicación. Navalón no llegó a depositar la fianza exigida. Para entonces ya se había arruinado en su esfuerzo por sacar adelante el proyecto que hubiera transformado a Málaga. Y había enfermado.

El día 1 de abril de 1891 murió en un piso de la plaza de la Merced nº 28 a la edad de cuarenta y tres años, y con él se extinguió la posibilidad de llevar a cabo el proyecto de transformación urbana más importante que se había planteado en la historia de Málaga. Su situación económica había llegado a tal estado de precariedad que el Ayuntamiento, en sesión de 3 de abril, acordó que era un deber de justicia satisfacer los modestos gastos que había ocasionado su entierro, que no por ser modestos dejaban de constituir un penosísimo gravamen para su familia. Y se acordó también entregar a su familia la cantidad que se considerara prudencialmente necesaria para ayudar a sufragar los gastos de su enfermedad. Se reconoció con respeto los enormes esfuerzos que hizo por el desarrollo de los intereses materiales de la ciudad<sup>64</sup>.

En la nota necrológica que publicó al día siguiente *La Unión Mercantil*, decía de él que fue activo, inteligente, trabajador, y que su voluntad de hierro no se doblegaba jamás ante las realidades de la vida. Sus desvelos para ver convertido en realidad lo que algunos espíritus juzgaron un sueño, sus sacrificios pecuniarios, y los desengaños y contrariedades que amargaron su vida acortaron su existencia. Y señalaba que Navalón pertenecía a la raza de genios emprendedores, que no desmayaban nunca en la pelea, y que si hubiera dispuesto de medios, con que desenvolver su genio industrial, hubiera sido un marqués de Salamanca. Terminaba diciendo que Málaga tenía contraída una deuda de gratitud con el hombre que tanto trabajó por el bien de la ciudad, y el Ayuntamiento debía honrar su memoria dando su nombre a una de las calles de Málaga<sup>65</sup>.

Por Real Orden de 28 de abril de 1891 se declaró caducada la concesión otorgada a D. Julio Navalón García por no haber constituido el depósito de garantía y se declararon extinguidos todos los derechos administrativos que pudieran derivarse de la concesión.

## **Epílogo**

Inserto en ese periodo del final del siglo XIX en el que Málaga busca desesperadamente alternativas económicas que alivien su hundimiento comercial e industrial, acelerado por la crisis de la filoxera y su repercusión social, el proyecto de Navalón creó unas grandísimas expectativas en la población.

Entusiasmado porque una reforma tan radical de la ciudad, que al mismo tiempo solucionaba el grave peligro que representaba el río, pudiera hacerse con tan poco costo para el municipio, el Ayuntamiento, dejando a un lado los enfrentamientos políticos que tan frecuente y estérilmente se producían en su seno, se entregó en hacer todo lo posible por sacarlo adelante.

Las clases obreras, acertadamente movilizadas en los momentos en los que parecía decaer el entusiasmo, sirvieron de aguijón a la clase política, que se vio empujada a romper su inercia y buscar soluciones en las esferas del poder cuando su tramitación parecía estancarse. Para ellas representaba una posible salida al estado de miseria en que se encontraba, y cuyo desenlace era con frecuencia la emigración masiva a América latina. Esta emigración estaba produciendo en la ciudad y en la provincia una crisis demográfica que agravaba aún más el problema.

El capitalismo malagueño, aunque afectado también por la crisis, pero con recursos suficientes, no demostró interés ninguno por el proyecto. Más bien debió verlo como un enemigo para sus intereses. La salida al mercado de un importante número de viviendas modernas y el desplazamiento del centro de la ciudad afectaban seriamente a sus ganancias ya que ponía en peligro las rentas de los alquileres de sus inmuebles, dado que el desarrollo económico de la ciudad no hacía posible el crecimiento de su población sino más bien lo contrario, como consecuencia de la emigración.

Por otra parte, contemporáneamente la casa Larios estaba llevando a cabo la apertura de una nueva calle que uniría la plaza de la Constitución con la Alameda, y que estaba llamada a convertirse en el centro comercial de la antigua ciudad.

Todos estos factores influyeron en que el proyecto no tuviera ningún respaldo financiero local. Las entidades rectoras, como la Cámara de Comercio, la Liga de Contribuyentes, etc. no le prestaron el más mínimo apoyo y si alguna vez se unieron a las peticiones lo hicieron de una manera puramente protocolaria o forzadas por las circunstancias.

La prensa, al menos el diario más independiente en aquella época, *La Unión Mercantil*, que es el que mayormente hemos utilizado como documentación, defendió decididamente el proyecto, convencido de su bondad y de sus beneficios para Málaga.

## Otros intentos posteriores

Frustrada ya, con la desaparición de su promotor, esta oportunidad de reforma tan trascendental para Málaga, y también tan importante para la vida de su puerto, el Ayuntamiento trata de que la desviación del río forme parte íntegramente de las de mejora y ampliación de aquel para que se lleven a cabo por cuenta del Estado<sup>66</sup>.

Pero todavía antes hubo un intento de retomar esas obras. En marzo de 1891, D. Luis Ruiz Blazer, concesionario de los Ferrocarriles Suburbanos, se dirigió al Director General de Obras Públicas, pidiendo se declarara la caducidad de la concesión y le fuera conferida a él bajo nuevas bases y condiciones<sup>67</sup>. Esta iniciativa no salió adelante y el río siguió representando un grave peligro para la ciudad.

Hacia finales de 1898 se volvió a hablar de la desviación. En esta ocasión se trataba de un nuevo proyecto, esta vez desviando el río hacia el este de la ciudad por el arroyo de la Caleta, y se debía a la iniciativa de D. Enrique Herrera Moll, que había sido anteriormente alcalde de la ciudad. Comprendía el plan también la urbanización de su cauce. Y de nuevo la prensa emprendió una campaña en pro de este proyecto desde el mes de octubre.

En Cabildo municipal de 28 de diciembre de 1900 se informó que por el diputado a Cortes por la ciudad D. Enrique Herrera Moll se había tenido conocimiento de haberse aprobado en el Congreso el proyecto de la desviación del río y se acordó felicitar a todos los diputados y senadores por esta provincia, y muy especialmente al Sr. Herrera Moll, a cuya iniciativa se debía el expresado proyecto. Y también que se felicitara a D. Francisco Silvela que había tomado con gran interés ese asunto<sup>68</sup>.

Pero ya se hablaba cada vez menos de la desviación. En una entrevista con el diputado a Cortes Adolfo Suarez de Figueroa, jefe del partido liberal en Málaga, celebrada en septiembre de 1902, éste se mostraba más decidido partidario del encauzamiento del río que de su desviación y anunciaba que se le iba a presentar al Ayuntamiento un proyecto de encauzamiento, que no le representaba a la corporación ningún gasto<sup>69</sup>.

Pero un decreto del Ministerio de Fomento de 27 de enero de 1911 ponía fin a todas las posibles especulaciones sobre la desviación del Guadalmedina. Por él se autorizaba al ministro de Fomento para realizar las obras de encauzamiento del río que fueran parte de las defensas de Málaga, a cuya financiación debía contribuir el Ayuntamiento con el 50% de sus importe. Los terrenos sobrantes se entregarían al Ayuntamiento<sup>70</sup>.

De nuevo en 1919 se volvió a plantear la cuestión de la desviación del río, como consecuencia de una grave crisis laboral y de subsistencia. Movilizada especialmente por la Federación Gremial Malagueña hubo en octubre de ese año una manifestación multitudinaria, reclamando al gobierno la desviación. A esta manifestación se vieron, seguramente, arrastradas las autoridades, los políticos locales y algunas entidades que no creían verdaderamente en la viabilidad del proyecto, ni querían los sacrificios que se le impondría al comercio con esta obra.

La Federación Gremial era partidaria de la desviación como solución definitiva y la Cámara de Comercio estimaba mas racional el encauzamiento. En reunión extraordinaria

de ésta celebrada el 14 de octubre de 1919, para fijar su actitud con relación a este asunto se leyó un informe del ingeniero Manuel Jiménez Lombardo en el que decía que la desviación del río, tanto por levante como por poniente era una obra factible técnicamente, aunque siempre se había desistido de ella por la penuria de fondos de las entidades que estaban encargadas de la resolución del problema. Más fácil aún lo era en esos momentos, próxima ya la terminación del pantano del Agujero, pues regularizado el caudal de las avenidas, solamente precisaba dar cabida al que se diera por los desagües. Consideraba prácticamente imposible que el Estado se encargara de la totalidad de las obras, pero la dificultad se vencería si Málaga, y en particular los propietarios y comerciantes, contribuían con un porcentaje superior al 25 por ciento que marcaba la ley de Obras Hidráulicas.

La Federación Gremial había propuesto la creación de un sello especial, que recaería principalmente sobre las actividades económicas para financiar la operación. El mismo Jiménez Lombardo había observado en su informe que “en tanta o mayor proporción debía contribuir la propiedad urbana que con la obra ha de beneficiarse directamente, como lo reconoce la citada ley que admite el recargo de la contribución en estos casos”.

Después de un largo debate de la Cámara se acordó por unanimidad encaminar todos los esfuerzos a que se terminara lo más pronto posible las obras de defensa en ejecución, consistente en la alineación de la desembocadura del río y terminación del pantano. También se acordó ofrecer la aquiescencia de las clases mercantiles a un tanto por ciento de recargo en la contribución, “siempre que la propiedad urbana acepte un recargo igual destinado a cubrir el 25% fijado por la ley”. Esta era la proposición que la Cámara debía llevar a la Asamblea de Corporaciones<sup>71</sup>. Esta Asamblea aceptó las propuestas de la Cámara sobre mantenimiento y aceleración de las obras del pantano, alineación de la desembocadura y repoblación forestal de la cuenca.

Y con esto quedó condenado el proyecto de desviación del Guadalmedina y aprovechamiento de su cauce para el embellecimiento de la ciudad y prepararla para una mayor calidad de habitabilidad, de higiene y de seguridad.

## NOTAS

- <sup>1</sup> BURGOS MADROÑERO, M., *Evolución urbana de Málaga. Gibralfaro* n° 24. Málaga 1972, pp. 34 a 52.
- <sup>2</sup> OLMEDO CHECA, M. (Rec.), *Miscelánea de documentos históricos urbanísticos malacitanos*, Ed. Ayuntamiento de Málaga, Gerencia Municipal de Urbanismo, Málaga, 1989. pp. 227 a 229. Da como referencia A.M.M. Leg. 1264.
- <sup>3</sup> RODRÍGUEZ MARÍN, F. J., *Málaga conventual*, Ed. Arguval, Málaga, 2001.
- <sup>4</sup> Para los inicios del desarrollo industrial de Málaga, véase GARCÍA MONTORO, C., *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Universidad de Córdoba, 1978. Y LACOMBA, J. A., *Crecimiento y crisis de la economía malagueña*, Diputación Provincial de Málaga, 1987.



- <sup>5</sup> Sobre la estación del ferrocarril puede consultarse RODRÍGUEZ MARÍN, F. J., “Patrimonio y ciudad. La estación de ferrocarril de Málaga ¿Rehabilitada?”, En *Isla de Arriarán* n° 21. Málaga, Junio 2003. Pp. 7 a 17.
- <sup>6</sup> MUMFORD, L., *La ciudad en la historia*, vol. II, Ediciones Infinito, Buenos Aires, 1979.
- <sup>7</sup> CARTER, F., *Viaje de Gibraltar a Málaga*, Diputación Provincial de Málaga, 1981.
- <sup>8</sup> CANALES. A., “La Málaga de 1849 vista por un clérigo inglés”, *Giralfaro* n° 21, Málaga, 1969, pp. 7 a 19.
- <sup>9</sup> JACKSON. M. C., *World –sketches in The Sweet South*, Richard Bentley and Son, London, 1873.
- <sup>10</sup> CANALES. A., La “Málaga de William Jacob”, *Jábega* n° 52, Málaga, 1986, pp. 64 a 73.
- <sup>11</sup> MAJADA NEILA, J., *Viajeros románticos en Málaga*, Librería Cervantes, Salamanca, 1986, pp. 117 a 126.
- <sup>12</sup> LADY DUNBAR OF NORFIELD, *A family Tour round the coasts of Spain and Portugal during the winter of 1860 –1861*, William Blackwood and Sons, Edinburgh and London. 1863.
- <sup>13</sup> MAJADA NEILA, J., *op. cit.*, pp. 179 a 186.
- <sup>14</sup> BÉGIN, E., *Voyage pittoresque en Espagne et en Portugal*, Belin –Leprieur et Morizot, Editeurs. Paris, 1852.
- <sup>15</sup> Sobre el río Guadalmedina véase OLMEDO CHECA, M., “Guadalmedina, cartografía e historia”. *Jábega* n° 51, Málaga, 1986, pp. 71 a 80. Y del mismo autor, *José María de Sancha*. Benedito Editores. Málaga. 1998. Pp. 79 a 103.
- <sup>16</sup> A.M.M. Leg. 1, carp. 16. Estante C. Aparece también publicado en *Misceláneas de documentos históricos urbanísticos malacitanos*. Recopilados por OLMEDO CHECA, M., Ed. Ayuntamiento de Málaga, Gerencia Municipal de Urbanismo, pp. 213 a 226 “Extracto de la memoria del proyecto del ingeniero Pedro Antonio de Mesa para la canalización o desvío del río Guadalmedina entre el arroyo del Pescador y su desembocadura al mar.”
- <sup>17</sup> DÍAZ DE ESCOVAR., J..M., *El Guadalmedina. Apuntes históricos por...* Málaga, 1919. A.D.E. Caja 61, leg. 4.11.
- <sup>18</sup> ESTRADA SEGALERVA, J. L., *Efemérides malagueñas*, vol. I. 2 de febrero de 1880. p. 171. Málaga, 1970. Y Almanaque de *Las Noticias* para 1888. (Esta guía puede localizarse en la Biblioteca Juan Tembourry de la Diputación Provincial de Málaga).
- <sup>19</sup> (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga. Actas Capitulares. Sesión de 14 de enero de 1887, f° 14 v.
- <sup>20</sup> Estos datos biográficos proceden del artículo necrológico que a su muerte publicó *La Unión Mercantil* el 2 de abril de 1891, p. 2 y de unas sucintas notas manuscritas de Narciso Díaz de Escovar que se encuentran en A.D.E. Caja 61, leg. 4 / 12. Y de los Libros de Padrones de esos años en A. M. M.
- <sup>21</sup> *La Unión Mercantil*, 26 de octubre de 1887, p. 1.
- <sup>22</sup> A.M.M., AA.CC., Sesión de 28 de octubre de 1887, f° 290.
- <sup>23</sup> La idea de que el cauce se transformara en “un dilatado y hermosos paseo, adornado con dos plazas en sus extremos, con sus respectivas fuentes monumentales y cuatro hileras de árboles a todo lo largo, con lo que ganaría mucho el ornato e higiene de esa parte de la población, produciendo a la vez no escasa utilidad el valor de los solares que a uno y otro lado del paseo se enajenasen para la construcción de edificios”, había sido, al parecer, ya apuntada por el ingeniero jefe de la ciudad José Crane en 1765, en carta dirigida a D. Diego José de Rojas, Gobernador del Supremo Consejo, enviándole y recomendándole la bondad de los proyectos hechos por el arquitecto Antonio Ramos, en caso de que se aprobara el de desviación, añadiendo por su parte, como complemento de las obras, un plano parcial para que se transformase su antiguo cauce en este paseo. ( DÍAZ DE ESCOVAR. J . Mª, “ El Guadalmedina. Apuntes Históricos”. Málaga 1919, p. 12. A.D.E. Caja 61. leg. 4. 11.)
- <sup>24</sup> BENEVOLO. L., *Historia de la arquitectura moderna*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1980, pp. 97 a 134.

- <sup>25</sup> A.M.M. Leg. 43-C. y *La Unión Mercantil*, 28 de mayo de 1888.
- <sup>26</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 13 de abril de 1888. F. 77 v. Y 78. La cesión de los derechos y deberes de Bergamín se hizo por escritura pública ante el notario D. Basiliso García de Alcaraz Carrillo el 20 de abril de 1888. En el documento notarial se dice: “Que en atención a la nueva e importante mejora que el Sr. Navalón proyecta hacer para la desviación del Guadalmedina y urbanización de su cauce, pudiendo el remate que el Sr. Bergamín tiene hecho de la subasta realizada por el Ayuntamiento para la desviación del río ser obstáculo o dificultar aquel proyecto, han convenido en hacer la cesión de dicho remate y al efecto cumpliendo lo pactado otorgan [...] etc. Bergamín decía tener 31 años, estaba casado y era abogado de profesión y Navalón tenía 40 años, casado y comerciante. A.M.M. Leg. 43- C. vol. I.
- <sup>27</sup> A.M.M. Leg. 43-C. vol. I. Carp. N° 1.
- <sup>28</sup> No hemos podido encontrar la Memoria en la documentación de este expediente, pero en el periódico local *El Popular* se publicó el 18 de septiembre de 1919 con motivo de otro intento de desviación del Guadalmedina.
- <sup>29</sup> A.M.M., Leg. 43-C. Vol. 1. Carp. N° 1.
- <sup>30</sup> A.M.M., Leg. 43-C. Vol. 1. Carp. N° 1. El documento tiene fecha 22 de mayo de 1888 y se presentó en la sesión del Cabildo del día 23.
- <sup>31</sup> A.M.M., AA.CC. Sesión de 23 de mayo de 1888. Ff. 109 y v. Y 110.
- <sup>32</sup> A.M.M., AA.CC. Sesión de 8 de junio de 1888. F. 121 v.
- <sup>33</sup> A.M.M., Leg. 43- C. Vol. 1. Carp. N° 2. Informe del arquitecto provincial al Gobernador Civil.
- <sup>34</sup> Idem.
- <sup>35</sup> *La Unión Mercantil*, 14 de junio de 1888. p.1.
- <sup>36</sup> *La Unión Mercantil*, 2 de abril de 1891. p.1.
- <sup>37</sup> *La Unión Mercantil*, 23 de julio de 1888. p.3.
- <sup>38</sup> A.M.M., Leg. 43-C. vol. 2. carp. n° 6.
- <sup>39</sup> A.M.M., Leg. 43- C. vol. 1. carp. N° 1.
- <sup>40</sup> A.M.M., *Idem*. vol. 2. carp. N° 5.
- <sup>41</sup> Estos últimos datos relativos al aspecto económico de los rendimientos del proyecto una vez urbanizado no lo hemos localizado en el expediente, pero fueron reproducidos el 18 de septiembre de 1919 por el diario *El Popular*, en las páginas 1 y 2, con motivo de otra tentativa de desviación del río. Formaban parte, al parecer, de una Memoria en la que se hacía una oferta para suscribir cédulas hipotecarias para la financiación del proyecto.
- <sup>42</sup> La situación económica se deduce del informe que el concejal Antonio Gómez de la Riva presentó en el Cabildo de 8 de enero de 1890. AA.CC. 1890, ff. 14 a 17v.
- <sup>43</sup> Para el tema de la emigración malagueña véase MÁTEO AVILÉS, E. de., *La emigración andaluza a América. (1850- 1936)*, Ed. Arguval. Málaga, 1993. Y del mismo autor, ‘El viaje de los emigrantes andaluces a América a finales del siglo XIX, *Jábega* n° 76, Málaga, 1996, pp. 62 a 71.
- <sup>44</sup> *La Posdata*, 4 de agosto de 1888. p. 3. Y *La Unión Mercantil*, 5 de agosto, p.2.
- <sup>45</sup> A.M.M. AA.CC., Sesión extraordinaria de 25 de septiembre de 1888, f° .227 y v.
- <sup>46</sup> A.M.M., Leg. 43- C. vol. 1. carp. n° 1.
- <sup>47</sup> *La Unión Mercantil*, 26, 28y 29 de octubre de 1888.
- <sup>48</sup> *La Unión Mercantil*, 1 de noviembre de 1888. P. 2.
- <sup>49</sup> *La Unión Mercantil*, 15 de noviembre de 1888. P. 2.
- <sup>50</sup> *La Unión Mercantil*, 1 de diciembre de 1888. Pp. 2 y 3.
- <sup>51</sup> *La Unión Mercantil*, 16 de diciembre de 1888. P. 3. 6 de enero, y 3 y 5 de febrero de 1889, p. 3.
- <sup>52</sup> *La Unión Mercantil*, 13 de mayo de 1889. Firmaban la proposición: Canovas, Romero Robledo, Francisco Silvela, Andrés Mellado, Román Laá, Bernabé Dávila y Francisco Cañamaque. En sesión del Cabildo municipal de 24 de mayo de 1889, el concejal Antonio Gómez de la Riva, que había participado en Madrid en estas gestiones, informa con cierto detalle sobre todo este proceso hasta la presentación de la proposición de ley. A.M.M. AA.CC., 1889, ff. 138 v. a 140.

- <sup>53</sup> A.M.M. AA.CC. Sesión de 7 de junio de 1889, f. 148.
- <sup>54</sup> En el anteriormente mencionado informe que el 24 de mayo dio al Cabildo el concejal Gómez de la Riva elogia, el tesón de Navalón y dice que las graves dificultades causaron cierto desaliento en general “del que nunca participó el Sr. Navalón García, hombre cuya voluntad inquebrantable y excepcionales dotes, le hacen digno de toda consideración, no desmayaba, pero se agitaba en el vacío”.
- <sup>55</sup> El telegrama, publicado por el diario *El Avisador Malagueño* el día 9 de julio en su página 2 decía: “Ministro de Hacienda, Fomento sugestionados quizá elementos interesados fracase proyecto Guadalmedina obstruccionismo aprobación Senado, opónese rotundamente franquicias aprobadas Congreso. Presidente Consejo Ministros indiferente asunto no resuelve conflicto: Comuníquelo Autoridades, prensa, pueblo de Málaga; sepan todos causa impide regeneración esa comarca dar pan miles familias obligándoles emigrar. Entregada Severino Arias para mostrar Sagasta carta recibida hoy Londres llamándome ultimar contrato cvapital total dispuesto; publique esto también; necesario sepa Málaga entera Gobierno consiente su ruina.-Navalon”
- <sup>56</sup> *El Avisador Malagueño*, 9 de julio de 1889, p. 2.
- <sup>57</sup> *La Unión Mercantil*, 16 de julio de 1889. P. 3.
- <sup>58</sup> A.M.M. Leg. 1385. Exp. 81.
- <sup>59</sup> *Colección legislativa de España*. Tomo CXLIII. Segundo semestre de 1889. Madrid, 1890, pp. 129 a 131. Está colección legislativa se puede consultar en A.M.M.
- <sup>60</sup> *La Unión Mercantil*, 26 de octubre de 1889, p. 2.
- <sup>61</sup> *La Unión Mercantil*, 19 de marzo de 1890, p. 2.
- <sup>62</sup> *La Unión Mercantil*, 24 de abril de 1890, p. 2.
- <sup>63</sup> *Colección legislativa de España*, IV. 1890. Tomo CXLV. Madrid, 1893, p. 976.
- <sup>64</sup> A.M.M. AA.CC. Sesión de 3 de abril de 1891. F. 58.
- <sup>65</sup> *La Unión Mercantil*, 2 de abril de 1891. P.2.
- <sup>66</sup> A.M.M. AA.CC. Sesión de 14 de octubre de 1891, f. 243 v.
- <sup>67</sup> A.M.M. AA.CC. Sesión de 20 de marzo de 1891, f. 49 v. Y sesión de 4 de diciembre del mismo año. Ff. 287 a 288 v.
- <sup>68</sup> A.M.M. AA.CC. Sesión de 28 de diciembre de 1900, f. 273.
- <sup>69</sup> *La Unión Mercantil*, 18 de septiembre de 1902.
- <sup>70</sup> *El Popular*, 30 de enero de 1911.
- <sup>71</sup> (A)rchivo (C)ámara de (C)omercio de (M)álaga. Libro de actas de sesiones. Sesión de 14 de octubre de 1919.