

EL BARRIO OBRERO AMÉRICA: LA VIVIENDA SOCIAL A COMIENZOS DE SIGLO

Tras la riada del Guadalmedina de 1907, la solidaridad nacional y la de más allá de nuestras fronteras no se hizo esperar. De las numerosas muestras de condolencias y donativos los malagueños recuerdan, entre otras, la visita de S.M. el rey Don Alfonso XIII y la construcción del puente de los Alemanes.

Pero muchos tal vez desconocen que el pequeño Barrio Obrero "América", debe no sólo su nombre, sino su nacimiento y su existencia a la "humanitaria idea de abrir una suscripción pública al gran Diario Argentino La Prensa", cuya recaudación fue destinada a la construcción de casa para obreros.

La dinámica urbana a comienzos de siglo

Para entender la evolución de una ciudad, hay que enmarcarla en el proceso histórico. Málaga es deudora del siglo XIX como las demás ciudades andaluzas, pero lo es de una forma especial. Como señala el profesor Burgos Madroñero, existe un "paralelismo entre las actividades constructora y urbanizadora, con las circunstancias socioeconómicas y políticas del país y de Málaga." (1).

De forma paralela al desarrollo de las clases sociales, se produjo el de la industria, como nueva actividad productiva y los planes urbanos modernos coincidieron con los inicios de la Revolución Industrial malagueña. Con el objetivo de ordenar los comportamientos de una ciudad en plena industrialización, surgió la preocupación por adaptar la ciudad a las nuevas necesidades, se construyeron los barrios

obreros de El Bulto, La Pelusa y Huelin; y se produjo una transformación del centro y el casco antiguo, merced a la burguesía mercantil e industrial: los Heredia, Larios, Loring...

La cuestión clave continuaba siendo el río: como amenaza de inundaciones y como factor de división social. El Plan de Ensanche de Moreno Monroy (1861), había buscado el sentido transversal de la línea de la costa para facilitar la comunicación de la ciudad histórica y el ensanche. Para ello, era precisa la demolición de parte del Perchel. El Plan de Ensanche de Emilio de la Cerda (1892) -proyectado en plena crisis de industrialización- proponía la desviación del Guadalmedina, la prolongación de la Alameda y su unión con el Parque. La concepción de un espacio por y para la burguesía dió lugar a una remodelación del centro. El resto de la ciudad, no tuvo ese proceso de transformación; por lo que la ciudad heredada resultó inadecuada para afrontar las necesidades de la nueva sociedad moderna del siglo XX.

En Málaga, el proceso de construcciones se inició con las ordenanzas municipales de 1884 y 1903; en las que todavía se observaba cierta preocupación por la estética de los conjuntos urbanos, canalizándose la terminación de proyectos iniciados con anterioridad (2).

Hacia mediados del XIX, Málaga se había convertido en el segundo núcleo industrial español, alcanzando el punto álgido del despegue económico a comienzos de la década de los sesenta del pasado siglo. Este auge no duraría mucho pues la transición hacia el siglo XX comenzó con la decadencia de la industria metalúrgica y textil, las guerras carlistas, la filoxera -que desde Julio de 1878 arruinó el cultivo de la vid-, el cierre del Martinete, la muerte de Cánovas, el desastre de Cuba, la sequía de 1905... (3).

Y a esta depresión malagueña de principios de siglo, vino a sumarse la riada del Guadalmedina de 1907; como factor adicional al colapso que la crisis económica había supuesto para la modernización de la ciudad.

La riada.

El 22 de Septiembre de 1907 la lluvia intensa llena el cauce del río, que en la madrugada del 24 se desborda arrastrando los puentes de la Aurora y Santo Domingo. El agua llegó a una altura de dos metros en las iglesias de San Pablo, San

Juan, La Aurora y Santo Domingo. Los daños, se estimaron por un valor entre 1.500 y 2.500 pesetas en cada templo (4).

Los días 24 y 25 de Septiembre -según consta en las Actas Capitulares- las sesiones ordinarias del Ayuntamiento han de aplazarse, pues los concejales no pueden asistir debido a problemas de incomunicación. Por fin, el día 26 puede convocarse una sesión para "dar cuenta de la catástrofe ocurrida con motivo del desbordamiento del río Guadalmedina." Las campanas de la Catedral redoblan dando la señal de alarma y las peticiones de ayuda son innumerables: a la sociedad de salvamento de naufragos, cuerpo de bomberos, comandancia de Marina, Cruz Roja... y al apoderado de la Casa de los señores Larios, D.José Jiménez Astorga, quien puso en disposición la suma necesaria para las necesidades más apremiantes.

La catástrofe, en opinión de los representantes de la Cámara de Comercio, - Actas Capitulares, 26 de Septiembre de 1907- se produjo porque las calles no estaban limpias y el muro del Guadalmedina no estaba bien reforzado. Ello se había unido a la falta de organización del trabajo y la precipitación con la que se habían subsanado inundaciones anteriores. Como medidas inmediatas se propusieron la limpieza de alcantarillas y la desviación o canalización del río, la solicitud de créditos, empréstitos, suscripciones públicas...

El Ayuntamiento de Málaga propuso elevar al gobierno de S.M. una petición de auxilio y que se declarasen desgracia nacional "los tristes acontecimientos de Málaga y su provincia." Como respuesta, el 18 de Octubre de 1907 llega D.Alfonso XIII acompañado por el Presidente del Consejo de Ministros D.Antonio Maura, el general Echagüe, el Marqués de Viana, el Conde de Grove y el Sr.Elorriaga. Su Majestad visitó las zonas más afectadas -los populares barrios de la Trinidad y el Perchel- , quedando impresionado de tal manera que su comentario a D.Antonio Maura fue: "Esto es muy superior a lo que yo pensaba." (5). Para ayudar a los damnificados, D.Alfonso entregó al Gobernador 8.000 ptas. y D.Antonio, en nombre del Gobierno, 10.000 ptas. La solidaridad nacional y la de más allá de nuestras fronteras no se hizo esperar. A los telegramas de condolencia y donativos de ayuntamientos de toda España, hay que unir la celebración de fiestas taurinas con corridas benéficas y las suscripciones públicas, como la de la Asociación de Dependientes de la Habana -que envió un giro de 10.000 ptas.- o la de la Colonia Alemana en Málaga, por citar algunas.(Actas Capitulares, 30 de Octubre de 1907).



Aspecto actual del Barrio, entre el Callejón de La Pellejera y Monseñor Carrillo Rubio. Sólo se conservan las calles Tampa —en primer término—, La Prensa y Honduras.

El problema del río y el de la vivienda.

La gravedad de la catástrofe situó en un primer plano la necesidad de resolver dos problemas: los desbordamientos del río y el de la vivienda para las clases más modestas.

El caudal se había desbordado porque llevaba cinco o seis veces más agua de la que podía contener. El problema no era nuevo; en el transcurso de tres siglos se habían producido treinta y dos inundaciones, y aunque se estudiaron diferentes soluciones, los proyectos no se materializaban por falta de medios económicos. A lo más que se llegaba era a subir los paredones. El río resultaba ser un problema en dos sentidos. Por un lado, ante las frecuentes riadas, se proponía desarenar el lecho o incluso desviar el cauce. Por otro lado, el río fue una barrera natural que dividió a la ciudad en la zona occidental o “el barrio” y la oriental o “de los señoritos.”

Estableció una discriminación social sin fundamento pues favoreció que, de forma paralela al desarrollo industrial, se produjese la bipolarización entre un espacio obrero al oeste del río y un espacio de calidad, al este. En las barriadas se producía el hacinamiento de la clase trabajadora y en la zona comercial y residencial, se acomodaba la burguesía (6).

Las inundaciones acentuaron este problema pues la zona más afectada fue la de los barrios obreros y solamente quedó transitable el puente de Tetuán; con lo que la clase trabajadora, además de seriamente dañada, quedó prácticamente incomunicada. Los vecinos de la Trinidad y el Perchel, no cesaban en pedir la reconstrucción de los puentes.

Se colocaron algunas pasarelas provisionales, pero la comunicación logró establecerse, ya en 1909, construyendo un puente metálico que se colocó en el lugar del desaparecido de Santo Domingo. Este es el conocido en Málaga como Puente de los Alemanes, pues fue financiado gracias a una suscripción iniciada por la Colonia Alemana residente en la ciudad y a la que se sumó el Emperador Guillermo II, contribuyendo con 10.000 marcos. El pueblo alemán quiso mostrar así, su agradecimiento a los malagueños por la colaboración prestada cuando, a finales de 1900, la fragata de guerra "Gneiseneau" se hundió frente a nuestras costas (7).

El otro problema que demandaba una solución urgente era el de las viviendas que habían quedado destruidas. El espacio social estaba claramente diferenciado, pues la actividad industrial creciente y la crisis agrícola hicieron que en el siglo XIX, Málaga pasase de una sociedad mercantil a una industrial, lo que tuvo como resultado una subproletarización de sus habitantes (8).

Al ritmo de las circunstancias socioeconómicas se había producido un hacinamiento demográfico y constructivo, con los barrios obreros de El Bulto (1861), La Pelusa (1868-70) y Huelin (1868). Más tarde, la desindustrialización de principios de siglo dió lugar al problema del chabolismo. La imagen que ofrecía el centro histórico estaba marcada por el eje comercial que supuso la apertura de calle Nueva en el siglo XV, opuesto al complejo Alcaicería-zoco islámico. En los barrios populares -situados al otro lado del río- destacaba la estructura planificada de la Trinidad, opuesta a la del Perchel o antiguo Santo Domingo, de estructura urbana árabe, con calles estrechas y tortuosas. Estos fueron los barrios más afectados por la catástrofe y por consiguiente, la cuestión de dar cobijo a los perjudicados se unía al problema urbanístico que suponía tener que adaptar la ciudad a las necesidades del

siglo XX, en un contexto de crisis económica (9).

El deterioro de las finanzas públicas era notorio pero gracias al apoyo recibido, especialmente de la comunidad latinoamericana, la ciudad se fue reconstruyendo poco a poco.

El barrio obrero América

En las Actas Capitulares del Ayuntamiento de Málaga, que recogen la sesión del 8 de Noviembre de 1907, se destacan dos cuestiones: el interés municipal por “demostrar la gratitud a los españoles residentes en Buenos Aires, por su conducta con motivo de la catástrofe” y la intención de la Sociedad Económica de Amigos del País -cuyo Presidente era el también concejal D. Pedro Gómez Chaix- de construir un Barrio Obrero con una escuela pública.

Para demostrar la gratitud a los pueblos de América Latina, el Sr. Alcalde propuso que a “los Paseos del Limonar y otros del hermoso barrio de la Caleta se de el nombre de aquellas Repúblicas.” Pero aún tendrían algo más que agradecer los malagueños: la propuesta de construcción del Barrio Obrero, pudo llevarse a cabo gracias al dinero enviado desde la República Argentina. Por ello, recibió el nombre de “América” un pequeño barrio del que aún se conservan las calles Honduras, La Prensa y Tampa, y que permanece -casi tan escondido como su propia historia- frente a la barriada de Haza de Cuevas, entre las actuales calle Hilera y Martínez Maldonado. (Actas Capitulares, 22 de Noviembre de 1907)

Todo comenzó cuando la inundación de 1907, “catástrofe que llenó de amargura a toda a la nación, inspiró la humanitaria idea de abrir una suscripción pública al gran Diario Argentino La Prensa.” La suscripción, encabezada por el director del diario D. Ezequiel Paz con 1.000 ptas., ascendió a 56.900 ptas. y fue destinada -según lo determinado por una comisión constituida a tal efecto- a la construcción de casas para obreros (10).

El 15 de Julio de 1910 el Alcalde de Málaga, Sr. Albert Pomata, leyó una carta recibida de Buenos Aires en la que se le informaba sobre el proyecto “La Prensa”. La comisión comunicaba que: “Hemos acordado que la cantidad a que asciende el producto de la suscripción será entregada a Vd. como genuino representante del pueblo, para destinarla a la construcción de casas para obreros”. Una de las ideas para el proyecto era además la de “constituir un Patronato, para que a su nombre

sean inscriptas las casas que se construyan... ...a fin de no ponerlas a nombre de los que han de ser sus verdaderos poseedores, para evitarles el peligro de perder su propiedad cuando las necesidades de la vida les colocaran en situación de ponerse en manos de usureros.”

Para garantizar la gestión adecuada del proyecto, el dinero permaneció en Buenos Aires hasta que se constituyó el Patronato. A propuesta de Gómez Chaix la Junta estuvo formada por dos concejales, un representante de la Sociedad Económica, uno del colegio de Médicos, uno del colegio de Abogados, uno de la Asociación Local de la Prensa, dos representantes de sociedades obreras, el Sr. Cónsul de la República Argentina y un arquitecto, siendo elegido D.Fernando Guerrero Strachan.

En el diario “El Popular” de Málaga, con fecha 22 de Marzo de 1909, ya había aparecido publicada la “Memoria acerca del proyecto del Barrio Obrero” de Guerrero Strachan, arquitecto municipal, diocesano y provincial. Su estilo, que respondía a una arquitectura regionalista, de sabor andaluz y acento mediterráneo, no es fácilmente reconocible en el Barrio Obrero. Viviendas uniformes con puertas y ventanas pequeñas, calles estrechas... aunque la estructura resultaba más espaciosa que en el Perchel, al ser las edificaciones de una sola planta, favoreciendo la ventilación y entrada de luz. Parece evidente la intención de paliar el hacinamiento, pero la precaria situación económica y la urgencia del asunto, demandaba en esta ocasión un proyecto funcional (11).

El escrito recibido de Buenos Aires en Julio de 1910, sin duda debió ser acogido con entusiasmo. Por la documentación conservada (Actas capitulares. Sesión del 18 de Marzo de 1910) sabemos que entonces ya se conocía la intención de los bonaerenses de financiar la construcción del barrio. Y que era notable, el interés municipal por conocer el resultado de las gestiones realizadas por el Sr. Gómez Chaix.

El 13 de Octubre de 1911, de conformidad con lo propuesto por la Comisión de Ornato fue autorizado el Sr. Presidente de la Junta de Patronato de casas para obreros para “construir cuatro grupos de fincas en terrenos propios de dicho patronato situados en el Lagar conocido por Haza del Alcaide, Partido Primero de la Vega con arreglo al proyecto que se acompaña y bajo la dirección del autor del mismo, D.Fernando Guerrero Strachan acordando que la comisión de Hacienda informe en orden a si deben o no pagarse las deudas de atirantado, huecos y vallas,



La calle Tampa, esquina Monseñor Carrillo Rubio.

tratándose como se trata de una edificación en terrenos no urbanizados.”(Actas Capitulares, 13 de Octubre de 1911)

La construcción del Barrio Obrero, respondía a la política social de favorecer a las clases más modestas. Para ello, Gómez Chaix pidió que se cumpliese el acuerdo de solicitar los beneficios de la Ley de “casas baratas” -en lo concerniente a no pagar arbitrios- y que se recabase del Gobierno la concesión, con destino al mencionado barrio de una parte del crédito de 500 ptas., cuya consignación habían de votar las Cortes, según proyecto del Ministro de Hacienda.

Por fin, el 22 de Diciembre de 1911, según consta en las Actas Capitulares, se propone la urbanización del Barrio Obrero, en base a la adopción de los siguientes acuerdos:

“Primero. Se procederá a formar y ejecutar un proyecto de urbanización de las calles del Barrio Obrero en construcción, dotándolo del servicio de aceras, empedrado, aguas y alumbrado.

Segundo. El Barrio se denominará América y se dará el nombre de Buenos Aires a la Plaza que ha de existir entre los grupos de casas y la Escuela del Barrio: el nombre de "La Prensa" Diario Bonaerense, iniciador de la suscripción a la calle central y las de Tampa y Honduras a las calles laterales."

Gracias a la documentación conservada en el Archivo Municipal de Málaga, (legajo nº 1.415, año 1912) sabemos que con fecha 24 de Noviembre de 1912 el entonces ingeniero municipal, D.Luís M. Arango, firma el "Proyecto de alcantarillado del Barrio Obrero América situado cerca de la calle de Antequera" para "...dotar de los servicios de alcantarillado a la calle del barrio obrero actualmente construído... ..(que) enlazando en el camino de Antequera, vaya por el camino que une la calle citada con el arroyo del Cuarto hasta la calle transversal del barrio obrero de donde partirá la que ha de servir la calle construída de dicha barriada. Actualmente no hay más que veinticuatro casas construídas, por tanto el desagüe de las aguas caseras de este barrio no tiene influencia con la elevación de secciones para alcantarillado. Sólo se atenderá, pues a las consideraciones de previsión en atención al progreso que puede tener en el porvenir la barriada." (12).

Como vemos, no se descartaba la posibilidad de ampliación del barrio. De hecho, llegó a tener dos calles más, la de América y Buenos Aires, aunque en la actualidad sólo se conservan las iniciales. Pero tal y como se recoge en el proyecto, el presupuesto municipal estaba muy ajustado, por lo que para economizar se colocarían "...290 metros de tubería de 35 cm. de diámetro desde la calle de Antequera al Arroyo del Cuarto y calle transversal del barrio obrero, destinada a recoger en su día no sólo las aguas de la calle que se va a servir sino también las otras que se construyan paralelamente. (En) La calle principal del barrio obrero se colocará tubería de gres de 30 cm. de diámetro interior en una longitud de 20 metros..."

Los planos del alcantarillado se firmaron el 27 de Noviembre de 1912 y la financiación de las obras, tras la subasta de las mismas, se propuso en dos plazos: el primero, una vez construídos 145 metros de alcantarilla y el resto, cuando se recibieran provisionalmente las obras. No parece haber datos que confirmen el calendario de ejecuciones. Las condiciones para construir la alcantarilla fueron las recogidas en el R.D. del 13 de Marzo de 1913 y, con fecha 24 de Diciembre de 1913, las Actas Capitulares recogen que "De conformidad con lo propuesto por la Comisión Especial de Aguas se acordó dotar la Fuente provisional del

barrio obrero, denominado "América", con toda el agua que puede conducir la actual tubería, siempre que la cantidad no exceda de dos metros cúbicos diarios.

La construcción fue reflejo de la escasez de recursos: una arquitectura funcional y austera, en la línea de la típica "casa-mata" malagueña, de una sola planta. El barrio iba tomando forma muy lentamente. Las inundaciones se habían producido a finales de 1907, pero la construcción no se inició hasta 1912, el agua llega en 1913, en Noviembre de 1915 los vecinos solicitaron el alumbrado al Ayuntamiento y en Febrero de 1918 el concejal Baeza pidió que se construyera el alcantarillado que desembocaría en el general de calle Mármoles. Casi diez años tuvieron que transcurrir para que el proyecto "La Prensa" fuese una realidad.

Las dificultades económicas de la época y el celo de la Junta de Patronato para evitar la usura y especulación del suelo, retrasaban las actuaciones. A pesar del paso del tiempo el espíritu de fomento de la vivienda social no se perdió. Los vocales del Patronato se renovaban periódicamente y de acuerdo con la Junta de Fomento y Mejora de Casas Baratas de Málaga, se prestó conformidad a la resolución de la Sociedad Económica de Amigos del País, que con fecha 30 de Diciembre de 1925, acordaba que tras 25 años de vigencia de los contratos de inquilinato de dicho barrio, los inquilinos adquirirían la propiedad de la casa objeto de arrendamiento y el Patronato dejaba de cobrar los recibos de alquiler (13).

A principios de siglo, los terrenos en los que se construyó el Barrio Obrero eran una huerta a las afueras del casco urbano. La extensión de la ciudad, a lo largo de los años, acabó escondiendo este pequeño barrio. En 1975 aún se conservaban con nombres originarios las calles de Tampa, Prensa, Honduras, Buenos Aires, además de la calle América. En este último cuarto de siglo, en el que el barrio ha quedado reducido a las calles Tampa, Prensa y Honduras; el Ayuntamiento de Málaga - a la vista de su archivo histórico- ha ido certificando el cumplimiento de las condiciones requeridas para obtener la propiedad de las viviendas, a aquellos vecinos del Barrio Obrero que así lo han solicitado (14). Gracias a esto, ha podido reconstruirse la historia de lo que podía pensarse que era un conjunto de viviendas de protección oficial como otras de la época -las casas baratas- o las que se construyeron después, ampliando el casco urbano.

El Barrio Obrero América, es algo más que eso. En principio respondía a la necesidad de socorrer a los damnificados por la riada. Pero el espíritu que levantó sus casas fue el de promover la construcción de viviendas de carácter social y favo-

recer así a las clases más modestas. El hermanamiento de los pueblos hispanos tuvo en esta, una ocasión de materializarse realmente y el proyecto se llevó a cabo, en los albores de un desarrollo urbanístico que, a pesar de la crisis económica, transformó la ciudad de Málaga al ritmo que marcaban los acontecimientos. Pero la crisis que se arrastraba desde finales del siglo pasado, se mantuvo a lo largo de la primera mitad del nuevo siglo. Esta situación, agravada por la influencia negativa de la Primera Guerra Mundial, provocará un colapso por el que el desarrollo de la ciudad se verá frenado sin preparar el orden futuro.

Las viviendas para obreros y las “Casas Baratas”

La transformación de la imagen de Málaga, claramente marcada por las peculiares circunstancias socioeconómicas, puso de manifiesto la conexión entre la actividad urbanizadora y el desarrollo económico. En este sentido, la política de viviendas para obreros y “casas baratas” -continuada en décadas posteriores- fue un elemento decisivo en la extensión de la ciudad.

El “fomento y mejora” de las denominadas “casas baratas”; fue una cuestión que constantemente suscitó el interés de la corporación municipal, en orden a paliar el problema de la vivienda de las clases más modestas. El siglo XX arrancó con este proyecto de construcción, que evolucionó de forma paralela al del Barrio Obrero América; desde la génesis de éste, hasta acabar compartiendo con él algunas de las medidas acordadas para la ejecución del plan.

Desde el 2 de Agosto de 1912 -según consta en las Actas Capitulares- permanecía constituida una “Junta de Fomento y Mejora de las habitaciones baratas”. En los años 20, se diseñaron y aprobaron dos planes con sentidos diferentes: “El Plan General de grandes reformas y mejoras de Málaga”, para solucionar problemas de infraestructura y equipamiento de la ciudad, y “El Plan de Ensanche” para ordenar el hacinamiento de los barrios periféricos y las chabolas. Se estudiaron los proyectos de los barrios obreros del Carmen y la Misericordia. Se amplió el de la Trinidad y se inició la construcción del nuevo barrio de “Ciudad Jardín”, que enlazaba con la teoría de la ciudad jardín inglesa (15).

El 15 de Enero de 1925 en el “Informe de la Comisión especial de Reformas y mejoras sobre casas baratas”(Actas Capitulares), se recoge el propósito de “...des-

tinar un millón de pesetas para la edificación de casas baratas, 500 viviendas del carácter más económico dentro de la clasificación legal y cuyo valor se compensará con cargo a la sección cuarta del Plan General, o sea, la destinada a auxiliar urbanizaciones." Y el 28 de Marzo del mismo año se aprueba la construcción y cesión de terrenos para construir casas baratas, en la margen izquierda del Guadalmedina. Como novedad del proyecto, en lo que a política social se refiere, destacó la oferta de la sociedad "Casas baratas de Málaga". Mediante ella, se incluían como beneficiarios de viviendas de Ciudad Jardín a los funcionarios municipales que lo desearan, a condición de que adquiriesen obligaciones de dicha sociedad por un valor de 126 ptas., finalmente rebajado a 120 ptas. De esta forma, la política de vivienda también tenía en cuenta a una incipiente clase media que, años más tarde, acabaría constituyendo el grueso de la población. (Actas Capitulares, 11 de Noviembre de 1926)

Pero el crecimiento espacial no fue suficiente. Las construcciones se extendieron en la superficie de terreno al oeste del Guadalmedina y terminaron generando una trama muy distorsionada. El auge demográfico de los años veinte condujo al hacinamiento en los barrios populares (Trinidad, Perchel, Capuchinos...), a la aparición de núcleos periféricos (El Palo y Torremolinos) y al desarrollo de la vivienda marginal (chabolas de la Playa del Perro, Misericordia, Arenal de la Malagueta, Arroyo del Cuarto, El Ejido, Mangas Verdes...) (16).

El periodo posterior a la Guerra Civil, se caracterizó por un déficit de viviendas, debido al trasvase campo-ciudad de la población rural que sufría los efectos de los salarios de la política agraria autárquica y la modesta terciarización de la economía, que concentraba en la capital a un mayor número de habitantes. Para erradicar la infravivienda, se construyen barriadas situadas en la periferia de los barrios populares históricos y sus ensanches. Los objetivos urbanísticos, estaban subordinados al de reconstrucción nacional en un marco de crisis económica. El crecimiento de la ciudad intentaba mantener la morfología tradicional: barrios populares con características comunes de horizontalidad, densidad del tejido urbano... y expansión mediante viviendas unifamiliares (las casas-mata).

Hoy en día, la periferia urbana presenta problemas de excentricidad y la conciencia de los barrios históricos está poco arraigada. Las viviendas de protección oficial construidas a lo largo del siglo, han ido pasando a ser propiedad de sus inquilinos, ya que el mantenimiento de las mismas supone una carga demasiado

gravosa para el Estado. Lo que en sus comienzos fue parte de una política de viviendas para obreros acabó constituyéndose como elemento dinamizador del desarrollo de la ciudad, de su fisonomía, de su estructura social y por supuesto, de su historia (17).

NOTAS

- (1) BURGOS MADROÑERO, MANUEL. "Un siglo de planificación urbana en Málaga", en JABEGA nº 21, págs. 11-21.
- (2) URBANISMO EN MÁLAGA. Gran Enciclopedia de Andalucía. Tomo V. Promociones culturales andaluzas.
- (3) LACOMBA ABELLÁN, JUAN ANTONIO. Capítulo 8, tomo II. MÁLAGA. Colección Nuestra Andalucía.
- (4) GARCÍA-HERRERA, GUSTAVO. "Cosas de Málaga". Recuerdos del Perchel. Ed. Arguval. Málaga, 1986.
- (5) vid. nota (4).
- (6) vid. nota (4).
- (7) PAEZ GALIÁN, EZEQUIEL. "El naufragio de la Fragata alemana "Geiseneau" y el Puente de Santo Domingo", en JABEGA nº 29, págs. 3-12.
- (8) I y II JORNADAS SOBRE EL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE URBANISMO DE MÁLAGA. (Notas). Facultad de Derecho. Diciembre 1994 y Marzo-Abril 1995. Universidad de Málaga.
- (9) RUBIO DÍAZ, ALFREDO. "La Ciudad y el Medio". Capítulo 5, tomo I. MÁLAGA. Colección Nuestra Andalucía.
- (10) "El Popular" de Málaga. 16 de Julio de 1910. Sociedad Económica de Amigos del País. Málaga.
- (11) "El Popular" de Málaga. 22 de Marzo de 1909. Sociedad Económica de Amigos del País. Málaga.
- (12) A.M.M. Legajo nº 1.415/17.
- (13) A.M.M. Oficio del Juzgado de 1ª Instancia solicitando la certificación de pruebas. 1986. El acceso a toda la documentación conservada en el A.M.M., ha sido posible gracias a la inestimable ayuda de Mª Pepa Lara.
- (14) vid. nota (11).
- (15) vid. nota (1).
- (16) OCAÑA OCAÑA, CARMEN. "Sociedad y urbanización en Málaga durante el franquismo", en JABEGA Nº 61, págs. 59-63.
- (17) vid. nota (8).