

ANTEQUERA Y MÁLAGA EN LA ÉPOCA DE ENRIQUE RAMOS MARÍN

Víctor M. Heredia Flores

Académico correspondiente de la Real Academia de Nobles Artes de Antequera

Hace algunos años tuve la oportunidad de conocer la figura de Enrique Ramos Marín y su legado documental. A partir de entonces se me fue desvelando la polifacética personalidad de este abogado que da nombre a una calle del centro de Málaga, la vía en la que se encuentra el principal espacio escénico de la ciudad, el Teatro Cervantes, pero cuya trascendencia para la historia de la ciudad ha permanecido prácticamente desconocida hasta nuestros días (Fig. 1).



Figura 1. Rótulo cerámico con el nombre de la calle Ramos Marín.

La conexión entre Ramos Marín, sus herederos y mi ocupación profesional en el Archivo Histórico Municipal de Antequera en aquellos momentos derivó en el establecimiento de una relación entre familia y centro archivístico que se plasmó en el depósito de su valiosa documentación en el Pósito antequerano.

La necesidad de rescatar la memoria de esta saga de abogados malagueños, más allá del ejercicio de su labor profesional, parece evidente en cuanto se tiene cierta percepción de su presencia en múltiples ámbitos de la vida política, económica y social de la provincia de Málaga en los siglos XIX y XX.

ALGUNOS APUNTES DE UNA HISTORIA FAMILIAR

Enrique Ramos Marín fundó en 1871 un prestigioso bufete de abogados que va a

cumplir 150 años de existencia a través de varias generaciones. El por entonces joven letrado, de afiliación política republicana, comenzó a ejercer profesionalmente en los revueltos años del denominado Sexenio Democrático. Su padre, Antonio Ramos Gallardo, había nacido en Antequera en 1812, hijo del matrimonio formado por Juan Ramos Moreno y Josefa Gallardo del Castillo. Juan Ramos, de profesión relojero, heredó la botica que su suegro poseía en la calle Estepa desde el siglo XVIII.

El asentamiento de la familia en Antequera está documentado desde el siglo XVII. Manuel Ramos Recio contrajo matrimonio en 1647 en la parroquia de Santa María con Francisca de Castilla. Curiosamente, Manuel Ramos Recio era hijo de Juan de Aguilar Montañés y de María Ramos Recio, por lo que adoptó los apellidos maternos. Gracias a los libros sacramentales y a los registros notariales del Archivo Histórico Municipal de Antequera podemos seguir la pista de la familia Ramos hasta principios del siglo XIX. El hijo del citado matrimonio, de igual nombre que su padre, Manuel Ramos Recio, enviudó dos veces antes de fallecer en 1729. Nos interesa uno de sus hijos, Pedro Ramos de la Vega, del que proceden los Ramos que se instalaron en Málaga. Su padre le dio dos telares como dote de boda cuando se casó con María Blanco y Castillo. Su hijo Antonio Gerónimo José Ramos Blanco nació en 1734 y vivió en la calle Lucena hasta su muerte en 1802. Casado con Micaela Moreno, tuvieron cinco hijos, entre ellos el que bautizaron en 1778 con los nombres de Juan María Manuel de la Sangre.

Juan Ramos reunió cierta fortuna y pudo contraer un ventajoso matrimonio con Josefa Gallardo y Castillo en la Colegiata de San Sebastián en 1807. Josefa, nacida en 1770, tenía como padres a José Antonio Gallardo, natural de Priego, y Margarita del Castillo, nacida en Cádiz. Años más tarde instalaron para su hijo Antonio, con el objeto de "ponerlo en carrera", una botica totalmente equipada. En

su testamento otorgado en 1802 el matrimonio declaraba su voluntad de ser enterrado en la iglesia del convento de la Encarnación, en la "capilla y bóveda que allí tenemos". También afirmaban que eran padres de tres hijos: José Antonio, con la botica; Martín, el primer abogado de la familia, y Josefa, de estado honesto. En la epidemia de fiebre amarilla de 1804 fallecieron el hijo boticario y la madre, Margarita del Castillo, de cuyos bienes se realizó la partición al año siguiente. En el extenso inventario de esos bienes destacaba la casa principal en la calle Estepa, con la botica, frente a la iglesia de la Caridad, en la que se había invertido una crecida cantidad en "repararla y ponerla de buen aspecto" en el año 1791 (Fig. 2).



Figura 2. La calle Estepa de Antequera en la década de 1940. A la derecha la botica de Gallardo (Archivo Histórico Municipal de Antequera).

Juan Ramos, que aparece en los padrones como "fiel del Arte" y relojero, y su esposa se asentaron en la casa de la botica junto a su suegro y padre, respectivamente. El 14 de enero de 1812 era bautizado en San Sebastián su hijo menor, Antonio José de San Francisco de Paula Ramos y Gallardo. Habían nacido antes otros tres hijos: Josefa, Antonia y Juan. Juan Ramos heredó la botica de su suegro a la muerte de éste, en 1815, y poco sabemos de su suerte posterior.

El hijo menor, Antonio Ramos Gallardo se trasladó a Málaga hacia 1835 y allí aparece como empleado y propietario, según los datos que aportan los padrones municipales. Casado con la malagueña María Encarnación Marín y Evangelista, el matrimonio tuvo, al menos, tres hijos: Enrique, Antonio y Encarnación. Encarnación Marín aportó al matrimonio un rancio abolengo que se retrotraía a los Vázquez de Loaysa, asentados en Málaga al menos desde mediados del siglo XVI y que habían desempeñado diversos servicios a la Corona.

LA ANTEQUERA QUE DEJÓ ANTONIO RAMOS GALLARDO

La Antequera del siglo XIX era una ciudad que se alejaba de los tópicos habituales de las poblaciones de similar tamaño de Andalucía (Fig. 3). Aunque predominaban las actividades agrarias de carácter extensivo, con un modelo de explotación agrícola consolidado en torno a la gran propiedad y a los cultivos cerealísticos de secano, la ciudad también protagonizó un interesante proceso industrializador que marcaría profundamente las características de la sociedad antequerana de la época. Esta ambivalente situación propició la convivencia de caciques y oligarcas agrarios junto a dinámicos empresarios fabriles, la coexistencia de una amplia población de jornaleros agrícolas con un concienciado proletariado industrial. Una ciudad, en suma, abierta a las innovaciones técnicas y culturales de su tiempo, aunque sin poder escapar de un contexto dominado por unas elevadísimas tasas de analfabetismo propias de la Andalucía interior.

Después de una larga etapa de estancamiento demográfico, a partir de 1830 la población de Antequera inició una etapa de crecimiento que le permitió superar los 27.000 habitantes en el censo de 1857, el primero de la serie de censos oficiales españoles, cuando en el padrón de 1842 se habían registrado algo menos de 17.500. Las tres décadas siguientes, entre 1860 y 1890, van a asistir a una nueva etapa de estancamiento que demuestra un saldo demográfico negativo. La última década del siglo registró un nuevo incremento que permitió alcanzar los 31.600 habitantes en 1900 y subir ligeramente hasta superar los 32.000 en 1910. En resumen, se puede decir que en el espacio de un siglo Antequera casi duplicó su población, pero que el grueso de este crecimiento se concentró en las décadas centrales del siglo, coincidiendo con el desarrollo industrial.

La ley de colonias agrícolas de 1868 dio facilidades para la creación de nuevos núcleos rurales destinados a aumentar la superficie de tierra cultivada. En el término de Antequera surgieron varias de estas colonias, impulsadas por particulares y que disfrutaban de ventajas fiscales: Villanueva de la Concepción (1880), El Romeral (1883), Cerro Moreno (1884), Colonia de Santa Ana (1884) y Colonia del Vado (1886). Hacia 1870 se integraron definitivamente en

el municipio antequerano las localidades de Bobadilla y Villanueva de Cauche.



Figura 3. Plano de Antequera en 1864 (Archivo Díaz de Escovar-Fundación Unicaja).

A lo largo de este periodo se sucedieron varias crisis de mortalidad relacionadas más con brotes epidémicos que con malas cosechas. Aunque se siguieron produciendo crisis de subsistencias a causa de la escasez de cereales, no parece que se tradujeran en aumentos anormales de mortalidad. Lo que sí ocurría era que la subida del precio del trigo agravaba la situación de los jornaleros y de las clases más pobres. En 1833 se produjo un pequeño brote de cólera, aunque mayor gravedad tuvo la epidemia de la misma enfermedad declarada en 1855, que se saldó con más de 5.000 afectados y 929 víctimas mortales. Todavía se produjo un tercer brote colérico en agosto de 1885, que se cerró con un balance de 166 fallecidos y 753 afectados.

Las profundas transformaciones políticas y sociales que ocurrieron en las primeras décadas del siglo se desarrollaron en un periodo intenso en el que el reloj de la Historia pareció acelerarse. Tras la Guerra de la Independencia y la Constitución de 1812, las luchas políticas entre liberales y absolutistas y las tensiones sociales fueron dibujando un mundo nuevo. La extinción del Antiguo Régimen se produjo tras una radicalización de las posturas absolutistas que no pudo impedir el triunfo del liberalismo tras la proclamación de la hija de Fernando VII como reina. En las ciudades como Antequera ese cambio se manifestó en el sistema de gobierno a través de

un nuevo modelo de administración municipal que organizó definitivamente el ayuntamiento en un alcalde elegido por el gobierno y en un número variable de concejales electos por sufragio restringido. Este cambio se vio acompañado de una nueva ubicación del poder municipal, que abandonó definitivamente las Casas Consistoriales de la Plaza Alta y se instaló en el desamortizado convento de Los Remedios, en la calle Estepa.

La ciudad estuvo controlada políticamente por los herederos de la antigua nobleza y por los miembros más destacados de la burguesía agraria. Las luchas políticas polarizaron a las clases medias y altas de la ciudad en torno a dos grandes bloques que estarían liderados, respectivamente, por la familia Aguilar y por Vicente Robledo y su sobrino Francisco Romero Robledo. El asentamiento del régimen político de la Restauración supuso la consolidación del poder de este último, convertido en el gran cacique de Antequera, mientras que los Aguilares tuvieron serias dificultades para mantener viva la tradición republicana en la ciudad.

Romero Robledo fue un personaje controvertido y polémico, que acumuló casi medio siglo de experiencia en cargos públicos, dilatado periodo en el que cosechó numerosos éxitos, pero en el que también protagonizó sonoros conflictos, muestra de su fuerte y singular personalidad. Además, fue un hombre de negocios, condición que le hizo promover la creación de la colonia agrícola de El Romeral y, más tarde, la fundación de la Azucarera Antequerana. Nunca perdió la relación con su ciudad natal y mantuvo hasta el final de sus días un férreo control sobre el distrito antequerano.

La implantación del régimen liberal tras la muerte de Fernando VII tuvo entre otras consecuencias la aplicación de las desamortizaciones eclesiástica y civil, unidas a la desaparición de los vínculos y mayorazgos. Estas medidas pusieron en el mercado las propiedades urbanas y rústicas que hasta ese momento estaban fuera del mismo, es decir, que no se podían vender ni comprar. En el caso de Antequera, casi tres cuartas partes del término municipal, que superaba las 100.000 hectáreas, estaban en manos de la Iglesia, del municipio o de vínculos ligados a mayorazgos. Los compradores de tierras desamortizadas fueron

generalmente industriales y comerciantes que habían acumulado capitales con sus negocios, o agricultores acomodados que se hicieron con las tierras que antes cultivaban como arrendatarios. Los pequeños campesinos y los jornaleros no pudieron acceder a la propiedad, sin recursos ni crédito ni conocimiento de los mecanismos de subasta. Fueron frecuentes las alianzas matrimoniales entre miembros de la nueva burguesía y de la vieja aristocracia, de forma que unos ponían el dinero y otros el prestigio social.

La tradición lanera de Antequera sirvió de base a un proceso de industrialización desarrollado desde la década de 1830 y basado en la mecanización y en la concentración fabril. Los hermanos Moreno Burgos adquirieron un notable protagonismo en este proceso, ya que fundaron una sociedad pionera en 1833 e incluso contrataron a personal extranjero. La debilidad de la demanda regional y la competencia de otros tejidos como el algodón y de otras zonas productoras como Cataluña, llevaron al sector a una profunda crisis a partir de 1870 aproximadamente.

En la ribera del río de la Villa se fue configurando un distrito fabril basado en la industria lanera, que en Antequera alcanzó tal importancia que a nivel nacional sólo era superada por otros núcleos como Sabadell, Tarrasa, Alcoy y Béjar. Llegó a haber *“más de treinta fábricas de fase y ciclo completo, completamente mecanizadas en las fases de preparado, hilado y acabado, a las que cabría unir centenares de telares manuales dispersos por toda la ciudad. Una actividad que en aquella época daba trabajo, directa o indirectamente, a más de tres mil personas, otorgando a Antequera una dimensión económica y social muy distinta a la que era propia de las restantes ciudades medias andaluzas”* (PAREJO, 1987).

La industria alimentaria tuvo como principales subsectores la producción de harina y aceite. También prosperó la fabricación de mantecados siguiendo recetas artesanales. Pero la mayor empresa agroalimentaria que se constituyó en la ciudad en este periodo fue la ya mencionada Azucarera Antequerana, fundada en 1890 por un grupo de accionistas encabezados por Francisco Romero Robledo, que por su matrimonio con la cubana Josefa Zulueta estaba muy al tanto de la situación y de las posibilidades de negocio del sector azucarero.

En lo que se refiere al urbanismo, la desamortización eclesiástica de 1836 se tradujo en la enajenación de numerosas propiedades de la Iglesia repartidas por toda la ciudad, la desaparición de algunos conventos y la reutilización de todos los demás con fines residenciales, comerciales e industriales. De esta manera, la ciudad asumió el fuerte crecimiento de las décadas centrales del XIX sin apenas aumentar su extensión. De hecho, Antequera experimentó pocas modificaciones en su trazado urbano. Las principales reformas urbanísticas se produjeron en el largo mandato del alcalde Francisco Guerrero Muñoz, a partir de 1876. Acometió un amplio plan de reformas y arreglos en las vías más importantes: acerado y empedrado de numerosas calles, plantación de árboles, creación de paseos y, sobre todo, la prolongación de la Alameda tras la Puerta de Estepa con el Paseo Real.

Frente a la potente arquitectura barroca del siglo XVIII, el XIX parece una centuria menor en este terreno. Los edificios promovidos por las instituciones públicas fueron escasos, a causa de la inestabilidad política y de la falta de recursos de las arcas municipales. En 1847 se edificó un nuevo matadero junto al Arco de Granada, aunque el único gran inmueble construido antes de la Restauración respondía a unas necesidades más vinculadas con el espectáculo y el entretenimiento: la funcional plaza de toros que se levantó en 1848 muy cerca de la Puerta de Estepa. Otro equipamiento público, éste de carácter muy diferente, materializado durante la primera mitad del siglo XIX fue el cementerio, que se ubicó a la espalda del cerro de la Vera-Cruz, junto al camino de Granada. Fue durante la Restauración, con la influencia de Romero Robledo desde Madrid, cuando se promovieron nuevos edificios públicos, como el de San Luis, en la Alameda, construido inicialmente para escuelas públicas, y el Mercado de Abastos, que vino a ocupar buena parte del espacio que había sido secularmente el Coso de San Francisco. En 1865 se terminó la conexión que enlazaba la ciudad con la línea entre Málaga y Córdoba a través de un ramal desde Bobadilla, lo que permitió la incorporación de Antequera al nuevo medio de transporte, el ferrocarril. Pero para entonces la familia Ramos había echado raíces en la capital de la provincia.

LA MÁLAGA DE ENRIQUE RAMOS MARÍN

Enrique Ramos Marín nació en Málaga en 1847, siendo el hijo mayor del antequerano Antonio Ramos Gallardo (Fig. 4). Estudió el bachillerato en el Instituto Provincial de la calle Gaona y posteriormente se licenció en Derecho. Consolidó en poco tiempo una merecida fama como abogado, actividad que, en un primer momento, alternó con la dedicación a la política, llegando a ser gobernador civil de la provincia de Cáceres durante unos pocos meses en 1873, a la edad de 26 años. Con el fin del breve régimen republicano y la Restauración monárquica, Ramos Marín se apartó de la primera línea política y centró su actividad profesional y social en el Derecho Mercantil y en numerosas sociedades, asociaciones y empresas. Aun así, siempre estuvo incluido en la lista de los denominados “republicanos históricos”.



Figura 4. Retrato de Enrique Ramos Marín en la galería de decanos del Colegio de Abogados (E. Nieto).

Enrique Ramos vivió por tanto en la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX. En esos casi tres cuartos de siglo la ciudad alternó etapas de crecimiento demográfico acelerado con otras de estancamiento e incluso retroceso. A mediados de la centuria se caracterizaba

por una economía que vivía la plenitud de un liberalismo triunfante en una coyuntura positiva determinada por una agricultura en expansión, el esplendor de las modernas experiencias industriales y la apertura de los mercados europeos y americanos, para atravesar a continuación un largo periodo de recesión que dio paso, ya a principios del Novecientos, a una nueva etapa de dinamismo vinculada a una cierta recuperación industrial. Por otra parte, el proceso de crecimiento urbano estuvo sujeto desde mediados del XIX a unas teorías y normas que perseguían, a través de la planificación urbanística, transformar las tramas heredadas y establecer las características de la expansión urbana en función de las nuevas reglas del capitalismo: la ciudad como mercado del suelo y como medio de expresión de la burguesía dominante.

En la política local, después del convulso Sexenio Democrático (1868-1874), en el que se sucedieron la monarquía de Amadeo de Saboya y la Primera República, la larga etapa de la Restauración se caracterizó por la estabilidad institucional, la alternancia en el poder de los partidos dinásticos y el paulatino desarrollo de un movimiento obrero que se escindía en una vertiente anarquista y otra socialista. Las continuas denuncias de caciquismo y corrupción fueron evidenciando las carencias de un sistema político que, aun así, se mantuvo durante cerca de medio siglo. La inicial postración de los republicanos derivó lentamente en una progresiva organización como alternativa política en las primeras décadas del siglo XX.

Málaga experimentó un notable crecimiento de la población durante la etapa vital de Ramos Marín, pasando de algo más de 68.000 habitantes empadronados en 1842 a unos 133.000 en 1887. La crisis de fin de siglo interrumpió bruscamente ese incremento, provocando un estancamiento que demostraba una pérdida neta de pobladores. La ciudad también se vio afectada por los sucesivos brotes de cólera, siendo grave especialmente la epidemia de 1855, en la que se superaron 3.800 defunciones. A partir de 1910 se retomó el crecimiento, lo que permitió alcanzar 150.000 habitantes en el año del fallecimiento de Enrique Ramos, justo después de haberse superado la extendida epidemia de gripe de 1918.

Uno de los signos demográficos de atraso en esa época era el mantenimiento de una elevadísima mortalidad infantil, que se mantenía por encima de 100 por mil. Un nuevo fenómeno apareció en las últimas décadas del siglo XIX: la emigración masiva. Por un lado, la ciudad absorbió a una gran cantidad de emigrantes procedentes de las comarcas rurales colindantes, desplazados desde un mundo agrario duramente golpeado por la crisis agraria finisecular y muy especialmente por la incidencia de la plaga de la filoxera en el viñedo malagueño; por otro, el puerto de Málaga fue una importante vía de salida de emigrantes hacia el exterior, que desde el interior de la región y desde la propia ciudad viajaron al Nuevo Continente a la busca de nuevas oportunidades.

El impacto del fenómeno migratorio contrasta con el dinamismo que ofrecía la economía malagueña en el segundo tercio del siglo XIX, en los años de infancia y juventud de Ramos Marín. La riqueza provincial creció a mayor ritmo que la media española hasta 1860, gracias al desarrollo del comercio a través de un puerto que gozaba de una larga tradición mercantil y a la presencia de un empresariado autóctono (aunque de origen foráneo) muy comprometido con proyectos vinculados a los rasgos más modernos de la primera revolución tecnológica.

El protagonismo industrial malagueño hay que entenderlo en el contexto del análisis de las industrias líderes de la primera industrialización –textil algodónero y siderurgia–, en las que Málaga, ciertamente, llegó a ocupar una posición muy destacada en las décadas centrales del siglo XIX, pero sin olvidar el mayor peso de las actividades agroalimentarias (elaboración de vino, aceite, azúcar, destilados y harinas representaban casi la mitad de la actividad industrial) ni, como ya señaló Antonio Parejo, el elevado nivel de concentración de las actividades fabriles, pertenecientes en un alto porcentaje a las dos familias más conocidas de la burguesía malagueña: los Larios y los Heredia. Sus numerosas actividades económicas afectaron al conjunto de la ciudad, indujeron profundas transformaciones urbanísticas, e influyeron decisivamente sobre los mercados de trabajo y de capital. Sin embargo, su condición de negocios elitistas acabó por lastrar su rentabilidad cuando las circunstancias que

rodearon su nacimiento se modificaron, tanto por el fin de las guerras carlistas como por la progresiva articulación del mercado interior debida, especialmente, al ferrocarril. El resultado fue que esas grandes experiencias industriales mostraron a la larga una profunda incapacidad para consolidar a su alrededor un denso tejido industrial formado por el establecimiento de industrias complementarias ligadas a pequeños o medianos inversores, capacitadas para sobrevivir cuando las grandes factorías comenzaron a tener problemas.

En lo que respecta a la siderurgia, la iniciativa de Manuel Agustín Heredia, quien contó en un principio con un seguidor en Juan Giró, disfrutó de forma casi exclusiva de la demanda interior debido a la paralización de las ferrerías norteñas por las guerras carlistas, aunque siempre estuvo lastrada por la dependencia de la importación del carbón mineral, que condicionaba unos elevados costes de producción. Sus propietarios diversificaron el catálogo de productos que fabricaban, lo que les permitió prolongar el funcionamiento de la ferrería, que todavía a principios de la década de 1870 representaba el 12% de la producción de lingote y hierro dulce del país. La apuesta de los Heredia por el mantenimiento de su negocio más emblemático extendió su vida hasta casi el último decenio del siglo, cuando hacía tiempo que su viabilidad estaba en cuestión.

El algodón acogió el otro gran proyecto industrializador malagueño, que fue protagonizado por la familia Larios, aunque Heredia llegó a intervenir en su creación. En 1847, año del nacimiento de Enrique Ramos, se crearon unas modernas instalaciones textiles inspiradas en los modelos fabriles británicos, “Industria Malagueña”, a la que siguió una década más tarde “La Aurora”. La evolución de estas fábricas textiles siempre estuvo condicionada por su orientación a un mercado regional de bajo poder adquisitivo y por la creciente competencia interior de la potente industria textil catalana.

La posición costera y estratégica de Málaga convertía a su puerto en punto de referencia del comercio marítimo basado en los intercambios nacionales e internacionales con origen y destino en la región andaluza. La construcción del ferrocarril, que comenzó a funcionar en 1865, incrementó de forma exponencial las posibilidades de comercialización de cereales

y de otras mercancías agrarias e industriales. El nuevo eje ferroviario entre Málaga y Córdoba permitió orientar hacia el puerto malagueño la producción agraria del interior. Poco después, en 1877, se produjo la creación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, dirigida por Jorge Loring.

La llegada del ferrocarril potenció los intercambios por vía marítima e intensificó las actividades portuarias. Este hecho también supuso el principio del final de muchas actividades productivas, que dejaron de ser viables cuando los núcleos urbanos mejor comunicados se abastecieron con los productos procedentes de otras zonas que ofrecían precios más competitivos. Por otra parte, las nuevas necesidades de la navegación marítima obligaron a acometer la modernización del puerto malagueño a partir de 1876. Un efecto secundario de estas obras, pero de gran importancia para la ciudad, fueron las notables transformaciones urbanísticas que se produjeron gracias a los terrenos ganados al mar: la definición de una nueva fachada marítima y la creación del Parque.

La crisis de las últimas décadas del siglo XIX se tradujo en una profunda reestructuración del sistema productivo malagueño, que vio cómo los sectores líderes de la primera industrialización (siderurgia y textil) quedaban especialmente afectados. Con la globalización de aquella época los productos malagueños fueron perdiendo mercados internacionales y el comercio con el exterior se redujo. La aportación malagueña al conjunto del comercio exterior español se fue reduciendo desde porcentajes que oscilaban entre el 8 y el 10% entre 1850 y 1870 a cifras que rondaban el 3% en los años del cambio de siglo.

Pero los signos de modernidad seguían implantándose. En 1884 se estableció una refinería de petróleo llamada "La Concepción" y en esos años se fue introduciendo el alumbrado eléctrico gracias a la instalación de las primeras centrales térmicas en La Goleta y La Malagueta. Desde mediados de siglo ya se había implantado la iluminación por gas y la ciudad disponía de un servicio moderno de abastecimiento de agua potable a partir de los manantiales de Torremolinos que había sido inaugurado en 1876.

La crisis generalizada de finales del XIX, expresada en la ruina de multitud de

agricultores y artesanos que optaron por la emigración a tierras americanas, dio paso a una etapa en la que el sector secundario diversificó ampliamente sus actividades por efecto de la segunda revolución tecnológica. El renovado dinamismo industrial de las primeras décadas del siglo XX no consiguió, sin embargo, promover un cambio estructural, como evidencia el hecho de que un gran número de las industrias existentes estaban directamente vinculadas a la producción agroalimentaria, tanto a actividades tradicionales (conservas, vinos, harinas, aceites) como a otras más novedosas (café, chocolates, cervezas, tabaco). Las pautas de esta modernización vinieron marcadas, a diferencia de la decimonónica, por empresas de tamaño pequeño y mediano, que aprovecharon las amplias perspectivas que la electricidad abrió como fuerza energética y motriz, y que desarrollaron sus actividades en los sectores químico, metalúrgico y alimentario.

El proceso de urbanización y la incipiente modernización del campo abrieron nuevas posibilidades a las industrias de bienes intermedios, que encontraron nichos de negocio en la maquinaria agrícola, los fertilizantes, los servicios públicos y las actividades vinculadas a la construcción (madera, cemento, elementos metálicos, ladrillos, mosaicos hidráulicos). En los años iniciales del siglo XX también se produjeron las dos breves reaperturas de los altos hornos, primero con la participación de una sociedad belga y después aprovechando la coyuntura favorable presentada por la Guerra Mundial. En ambas iniciativas participó Enrique Ramos Marín, quien también estuvo en negociaciones para implantar una fábrica de automóviles en las instalaciones de la desaparecida fábrica textil de La Aurora, proyecto que no llegó a buen puerto. La muerte de Ramos Marín coincidió con el cierre definitivo de los altos hornos y poco después se implantaron nuevas industrias como Los Guindos, Vers o Tabacalera. Por entonces Málaga se consolidó como primer puerto exportador del aceite del interior y como ubicación preferente de las refinerías, controladas por empresas de origen italiano (Minerva, Moro, Maestroni) y por comerciantes locales, como Van Dulken. El sector vinícola experimentó un resurgimiento con la consolidación de antiguas y nuevas bodegas, que ya se abastecían de caldos obtenidos en viñedos de otras zonas del país (especialmente en La Mancha y Córdoba).

Las infraestructuras de transportes mejoraron con las líneas de ferrocarriles suburbanos que se dirigían hacia Fuengirola y Zafarraya, y en 1919 se estrenó un aeropuerto que tendría una trascendental importancia en el futuro. Los tranvías urbanos, que a finales del XIX eran movidos por caballerías, se electrificaron en los primeros años del XX, generando la primera red de transporte público.

El crecimiento demográfico de la ciudad, que demostró una mayor vitalidad en las décadas centrales del siglo XIX y en el primer tercio del XX, se tradujo en una más intensa presión sobre el núcleo urbano, que primero creció en altura y más tarde se expandió a través de barrios periféricos, y de una mayor concentración en las zonas de vivienda popular, que empezaron a presentar muy elevados índices de densificación, superiores incluso a 650 personas por hectárea en la década de 1920.

La nueva realidad introducida por la industrialización se impuso de forma lenta a través de la transformación de la ciudad existente y su extensión mediante la ocupación de las tierras agrícolas que la circundaban. El primer proceso fue posible gracias a la liberación de grandes superficies de suelo urbano que estaban en manos de la Iglesia y de las instituciones públicas, lo que hizo posible renovar el caserío y esponjar la trama urbana mediante la apertura de nuevas vías. La consecuencia principal fue que se produjo una intensa renovación urbana que consolidó el centro como el espacio representativo de la burguesía decimonónica. La construcción de la calle Larios en 1891 y la dotación de servicios públicos como el Mercado de Atarazanas (1879) muestran los resultados de esos profundos cambios urbanos que adaptaban la ciudad heredada a las nuevas necesidades de la época, orientadas a un nuevo tipo de actividad inmobiliaria y comercial. Los últimos restos visibles de la muralla medieval, las Puertas de Granada y Buenaventura, fueron demolidas en 1878 y 1879, respectivamente.

La extensión de la ciudad se realizó a través de la creación de nuevos espacios industriales y residenciales en sus contornos, que fue determinando la ampliación de los barrios tradicionales (Perchel, Trinidad, Capuchinos, Victoria) y la aparición de otros totalmente nuevos con características

extremadamente diferentes, desde los barrios obreros del oeste (Huelin) hasta los nuevos núcleos burgueses del litoral oriental (La Caleta o El Limonar).

Las actuaciones urbanísticas más importantes desarrolladas en la ciudad a finales del siglo XIX fueron la apertura de la calle Larios y la creación del Parque sobre los terrenos ganados al mar con motivo de las obras de construcción del nuevo puerto (Fig. 5). El Ayuntamiento logró, gracias a la intervención de Cánovas del Castillo, la cesión de esos terrenos en 1896. El primer proyecto fue el de Strachan, presentado por la Casa Larios, que ya concebía un parque público y la continuación del eje viario de la Alameda de la Marina. Basándose en éste, hubo dos proyectos más, uno de Rivera Valentín y otro definitivo de Rucoba (1897), aunque las obras de planteamiento de los terrenos, diseño de las zonas ajardinadas y plantación de árboles fueron dirigidas por Tomás Brioso en los años siguientes.



Figura 5. Imagen del Parque en los años iniciales del siglo XX (colección particular).

La dotación de equipamientos higiénicos y asistenciales se completó con la construcción de los Cementerios de San Miguel y San Rafael y de los Hospitales Civil y Noble, el primero perteneciente a la Diputación Provincial y el segundo de iniciativa privada pero gestionado por el Ayuntamiento. Además, se crearon numerosas instituciones caritativas de promoción particular. En cuanto a los equipamientos lúdicos los más importantes fueron la Plaza de Toros (1876) y el Teatro Cervantes (1870), que supuso la existencia de un espacio escénico a la altura de la burguesía malagueña.

En muchas de estas iniciativas y proyectos participó Enrique Ramos Marín, uno de los agentes más activos y menos conocidos de la modernización de la ciudad. Pero fue, sin duda, en el Parque donde llevó a cabo su labor más trascendente y duradera. En un periódico madrileño de 1912 podemos leer lo siguiente: “El Parque de Málaga es una de las cosas que más honran a la bella ciudad, y sería injusto no mencionar el nombre del Sr. Ramos Marín, a cuya iniciativa y perseverancia se debe este paseo, digno de compararse con los más importantes de Europa”. Según declaraba Alfonso Cruz, jardinero municipal, muchos años después de su muerte, “Ramos Marín se traía todos los años, de vuelta de sus viajes, nuevas especies para el Parque”. Moreno Villa dejó otro testimonio en el mismo sentido: “Es justo que cite aquí el nombre de D. Enrique Ramos Marín que, sin ser arquitecto ni jardinero, sino abogado, fue su impulsor. Yo lo recuerdo como coleccionista. Más que experto en jardinería fue un buscador de ejemplares variados y raros. ‘Hoy ha conseguido tal planta D. Enrique’, se decía a cada paso. Y de este modo, sin pretensiones ni planes siquiera, llegó a conseguir un conjunto rico y entretenido, que para los fines de un parque público es de indudable eficacia”.

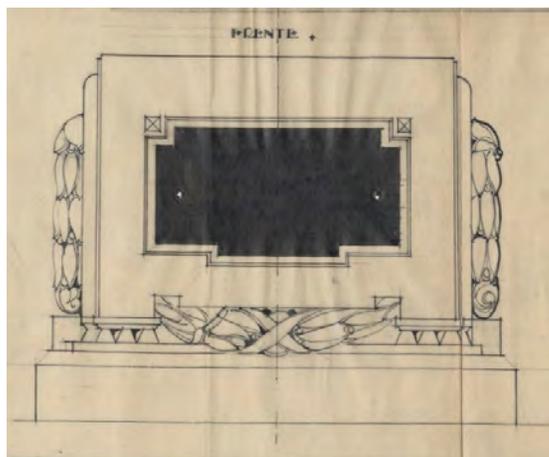


Figura 6. Boceto de lápida dedicada a Ramos Marín en el Parque, 1929 (Archivo Municipal de Málaga).

En diciembre de 1928 el Ayuntamiento aprobó en sesión plenaria la instalación de una lápida conmemorativa dedicada a Enrique Ramos por su colaboración en la creación del Parque. El arquitecto municipal preparó un boceto, se pidieron presupuestos y se redactó un texto para la inscripción, pero nunca se hizo (Fig. 6). Hoy en día Ramos Marín sigue mereciendo ese homenaje.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ARCAS CUBERO, F. 1985. *El republicanismo malagueño durante la Restauración (1875-1923)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba.
- BURGOS MADROÑERO, M. 1979. *Málaga, estudio de geografía urbana*. Universidad de Málaga, Málaga.
- DE MATEO AVILÉS, E. 1987. *Piedades e impiedades de los malagueños en el siglo XIX. Una aproximación a la religiosidad española contemporánea*. Málaga.
- FERNÁNDEZ PARADAS, M. 2004. *Propios, arbitrios y comunales: El patrimonio territorial del Concejo de Antequera (siglos XV-XIX)*. Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, Málaga.
- GARCÍA GÓMEZ, F. 2000. *La vivienda malagueña del siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Cajamar-Universidad de Málaga, Málaga.
- GARCÍA MONTORO, C. 1978. *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*. Universidad de Córdoba, Córdoba.
- GARCÍA MONTORO, C. 2007. *Historia de Málaga. La Málaga del siglo XIX*. Prensa Malagueña S.A., Málaga.
- HEREDIA FLORES, V.M. 2011. La Antequera del Quinto Centenario (1810-1910). Desarrollo y crisis de una ciudad burguesa. En Escalante Jiménez, J. (coord.): *600 años de Historia. Ciclo de conferencias: 123-191*. Ayuntamiento de Antequera, Antequera.
- LACOMBA, J.A. 1987. *Crecimiento y crisis de la economía malagueña*. Diputación Provincial de Málaga, Málaga.
- OLMEDO CHECA, M. 1998. *José María de Sancha*. Benedito Editores, Málaga.
- OLMEDO CHECA, M. 2010. *Historia del transporte público urbano en Málaga*. Ayuntamiento de Málaga, Málaga.
- PAREJO BARRANCO, A. 1987. *Historia de Antequera*. Caja de Ahorros de Antequera, Antequera.
- PAREJO BARRANCO, A. 1987. *Industria dispersa e industrialización en Andalucía: El textil antequerano (1750-1900)*. Universidad de Málaga, Málaga.

- PAREJO BARRANCO, A. 2006. *Francisco Romero Robledo. Último político romántico. Ingenio de la Restauración (Antequera, 1838-Madrid, 1906)*. Ayuntamiento de Antequera, Antequera.
- PAREJO BARRANCO, A. 2009. *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*. CEDMA, Málaga.
- PAREJO BARRANCO A. y ROMERO, J. (eds.). 1992. *Antequera, memorias de una época. Cincuenta años de la vida de una ciudad a través de la fotografía (1885-1935)*. Biblioteca Antequerana, Antequera.
- RAMOS PALOMO, M. D. 1991. *Burgueses y proletarios malagueños. Lucha de clases en la crisis de la Restauración (1914-1923)*. Ayuntamiento de Córdoba, Córdoba.