

EL GUARDALMEJOR

APUNTES HISTÓRICOS

POR

D. Joaquín M.^a Díaz de Escovar

Comisia de la Ciudad de Málaga



25

MÁLAGA
1919



Pertenece este libro
a la

Biblioteca Municipal

DE MÁLAGA

Mod. Ar. 2

Sección

1

Sala

Estante

Tabla

Núm.

26

El Guadalmedina⁸⁴⁷⁹

Apuntes Históricos

POR

D. Joaquín M.^o Díaz de Escovar

Cronista de la Ciudad de Málaga



Hoy que es de palpitarle actualidad para Málaga los peligros con que amenaza el río Guadalmedina de inundar la ciudad, reproduciendo días de luto y desolación que tuvieron lugar en épocas pasadas, nos ha sugerido la idea de recopilar con la brevedad posible en las columnas de este periódico, los datos que, dispersos, hemos podido reunir de la luctuosa historia de este río, que en tantas ocasiones ha sembrado la ruina y la muerte en su parafico vecindario.

EL GUADALMEDINA

Próximamente a unas cinco leguas de Málaga, una más arriba del inmediato pueblo de Casabermeja y como media antes de llegar al Colmenar, a la falda del cerro del Codo o Sierra Prieta, en el cortijo conocido por el Realengo, hoy propiedad particular, y que, perteneció de antiguo al caudal de propios de la ciudad de Arlequeira, nace escaso de caudal el río Guadalmedina, recogiendo en su carrera algunos arroyos que le son tributarios, en una extensión aproximada de treinta y cuatro kilómetros hasta llegar a Málaga, donde desemboca en el mar, separando de la ciudad los arrabales del Perchel y la Trinidad con su cauce, si polvoriento y seco la mayor parte del año, impetuoso y torrencial a veces en la estación de las lluvias.

Causa principal puede considerarse este río de la fundación de Málaga, por ser siempre costumbre entre los Fenicios, sus

primeros pobladores, el instalar sus colonias y factorías en las inmediaciones de los ríos al objeto de aprovechar sus aguas y subvenir con ellas a las necesidades de la vida, por lo que no dudaron de establecerse en este lugar hace próximamente más de tres mil años, complacidos de la templanza del clima y de la riqueza del suelo.

Trascurrieron los tiempos y la nueva colonia creció en opulencia, transformándose de pequeña factoría en ciudad importante, alcanzando el privilegio de ser considerada como confederada del imperio Romano. Cuando algunos años más tarde, a mediados del siglo I, el más sabio naturalista de aquellos tiempos, Cayo Plinio, visitó nuestra España, donde hubo de ejercer el cargo de Intendente, al ocuparse de Málaga en el cap. I, libro III, de su Historia Natural, no omitió nuestro río, diciendo:

«Málaga con su río de los confederados.»

Y nuestro celebre compatriota el poeta español Rufo Festo Avieno, que en el siglo V recorrió nuestras costas del Mediterráneo también hace referencia al río, añadiendo:

«Málaga con un río de su mismo nombre».

No fallaron comentaristas que supusieran no fuese este el Guadalmedina, sino el más caudaloso aunque menos inmediata-

to el Guadalhorce, pero esta afirmación se rebate fácilmente si se tiene en cuenta que del lexico de los autores referidos se deduce que este pasaba muy inmediato a la ciudad de la que tomaba su nombre, mientras que el Guadalhorce no sólo dista de Málaga, en su sitio más próximo, más de una legua, sino que también aparece citado por el atezandrino Claudio Ptolomeo, en sus «Narraciones Geográficas», escritas en e siglo IV, que lo coloca entre el antiguo municipio de Suel (hoy Puen-girold) y Malaga, y le nombre río Suel.

Puede, por tanto, darse por cierto que Málaga, desde su fundación en aquellos remotos tiempos, ocupó el mismo lugar en que hoy existe, hechos que confirman cuantos restos de la población antigua se vienen encontrando en las escavaciones que se han practicado dentro del ámbito de la ciudad. De estos hallazgos también se deduce que su perimetro era mucho más reducido que hoy, ocupando la ladera del Cerro donde estuvo construida la fortaleza, abarcando sólo el espacio comprendido desde la actual plaza de la Constitución hasta la de la Merced; tirando una línea a todo el largo de la calle de Granada.

Algunas observaciones nos permitirán suponer que el mar cubría por completo el espacio que forma la ciudad moderna, nombrando las olas del mar en un lienzo de muralla que debió existir en la actual calle de Santa María, y que nuestro río en su desembocadura, llevaba camino distinto del que hoy tiene, formando su delta por la plaza de San Francisco y calles de Pozos, Dulces, para vaciar sus aguas en el Mediterráneo, en paraje próximo al que hoy ocupa la plaza de la Constitución.

Viene a dar visos de probabilidad a nuestra opinión, las grandes corrientes subterráneas que se filtran a través del subsuelo en esta dirección, todas ellas de aguas potables, distintas de las que se encuentran en los demás puntos de la ciudad, en su mayoría salobres; los restos de lavaderos con grandes recipientes de piedra labrada, destinados a este objeto, que se descubrieron recientemente, al

abrir la caja para la nueva cloaca de la calle de Granada, en su entrada por la plaza, y la configuración casi llana de todo el terreno de esta parte de la población, donde a poco que se profundice se encuentran un suelo formado por arenas y tierras del acarreo muy inferior al actual nivel del río.

Es indudable que la ciudad todo ocupaba un plano mucho más bajo que el que hoy tiene, que no podía ser otro que el mismo nivel del mar, lo que queda demostrado por los vestigios que se han encontrado de la primitiva Malaga, hallándose a una profundidad de cuatro metros como mínimo, como ocurrió en los que aparecieron al sacar los cimientos del edificio de la Aduana.

Al construir la iglesia y convento de San Agustín, los mismos restos de lavaderos de que antes hemos hecho referencia, y hasta los vestigios del antiguo Anfiteatro, hoy enterrados bajo los cimientos de las nauzanas de casas edificadas en la Plaza de la Merced.

La subida progresiva del terreno, por causa de las mismas arenas que paulatinamente iba acumulando el río, o por algún otro motivo que hoy no es por completo desconocido, fué derivando su curso hacia su corriente actual, donde ya debieron encontrarlo los árabes cuando ocuparon la población, pues al edificar el año 914 de nuestra era, hasta la puerta de Granada, lo hicieron siguiendo la corriente del río, si bien tomando la precaución de no permitir se abrieran quebradas ni porillos en el espacio que ocupaba éste, colocando así un fuerte tapial que vaciando las aguas a la ribera opuesta, defendiera a la población de las eventualidades de una inundación y de los daños que pudiera causarle con sus ventidas.

Es de suponer que nunca tuvo el río otro nombre, que el «llo de la Ciudad», como se deduce del lexico de los autores citados y si lo tuvo se ha perdido en el transcurso de tantos años, pero es lo cierto que los árabes lo siguieron llamando del mismo modo, que no otra cosa signifi-

fica Guadalmedina, compuesto de las palabras Gvad o Guld, que en el árabe granadino es Río y Medina o Medina, que es el de Ciudad y que con el artículo «Al» se formó Gvad-al-Medina o río llo de la Ciudad con que ha llegado a nosotros.

Encerradas sus intragenos desde su nacimiento por las abruptas pendientes de los montes que forman nuestra Axarquía, recibiendo en su trayecto fuentes y arroyos que aumentan considerablemente su caudal, viene hacia Málaga, dirigiendo su curso como encajonado por altas barreras de montañas que le impiden rebosar sus aguas; entra por la rotura de una gran Peña horadada conocida por el Agujero a una legua de la ciudad y al llegar próximo a la hacienda de San José, perdiendo su cauce el natural declive embalsa sus aguas en una gran rambla que le hace formar varios brazos, donde deposita las grandes cantidades de arena que en sus torrenciales avenidas arranca a los terrenos por donde pasa.

Hasta aquí la breve descripción de este río que desde los tiempos más remotos hasta pocos años después de nuestra conquista, fué un veneno de riqueza y bienestar para Málaga y de cuyas aguas, por entonces permanentes durante todas las épocas del año, se sirvieron sus vecinos para atender a todas sus necesidades.

Todavía tres años después de la reconquista conservaba el río la permanencia de sus aguas y de ellas se abastecía el pueblo, según se acredita de un acuerdo tomado por los primeros llegadores de su Cabildo, pues en 1490 se manda, que ningún ganado barbe las aguas del Guadalmedina, porque usan de ellas los vecinos y era necesario se mantuviesen puras; acuerdo que posteriormente se ve confirmado por otro, en que se continúa con grandes penas a los que diesen agua en el río al ganado de cerda.

Con la entrada del siglo XVI comenzó en transformación, que de manso y tranquilo hubo de tardar poco en convertirse en torrente devastador, que en más de una ocasión recorrió sobre la ciudad dios

de espanto y luto, y que hasta hoy continúa siendo para Málaga constante amenaza de desolación y ruina.

Tuvo por origen este cambio, que mientras en los pasados tiempos, los montes que nos rodean y de los que toma sus aguas, estaban cubiertos de espesa y poblada arboleda y sus terrenos incultos y de pastoreo, sus aguas se filtraban puras pero al realizarse nuestra reconquista, desecos los Reyes Católicos de premiar a los guerreros que en ella habían tomado parte, y de doloar de bienes suficientes a los primeros pobladores, hubieron de repartirlos como propietarios los montes de nuestra Axarquía.

El deseo de éstos de fomentar sus riquezas y aumentar sus productos, dió por resultado la clara de sus bosques y el desmonte de sus «verientes» para plantar los de viñas, a cuya producción fácilmente se adaptaban aquellos terrenos, lo que los alentaba la aceptación que en todos los mercados encontraba el nuevo fruto y las pingües utilidades que reportaba a sus cultivadores.

Removido el suelo por las continuadas labores, a los primeros aluviones arrastraron las aguas todas aquellas materias que fácilmente podían mezclarse, que cada vez gran mayores, según lo gram también la distancia recorrida, viniendo éstas sin detenerse, debido a la gran pendiente de su canal, hasta llegar a las inmediaciones de nuestra ciudad, donde por ser menor, se estancaban y detentaban; interrumpiendo su cauce, a lo que no dejaban también de contribuir los obstáculos que le oponían en su marcha, los puentes y la barra que se formaba al desmenuar en el mar.

No tardó mucho el vecindario en darse cuenta del aumento del nivel que en su canal iba tomando el río y a preocuparse de las graves contingencias que pudiera sobrevenirle a la población, produciendo tal pánico, que en el año 1525 se separó el río, en son de profecía, de que aquel año sería tan copioso de lluvias y tan crecidas las avenidas del Guadalme-

dina, que Málaga quedaría completamente desolada.

Y tal le se dio a esta sospecha, suponiéndola realidad, que la mayoría de los habitantes se disponían a abandonar la, dejándola desierta, lo que seguramente habría ocurrido, a no haber llegado nobiliarios de la corte, y obligado al Emperador Carlos V a despachar una Real Cédula, firmada en Morzón a 30 de Mayo de 1525, por la que mandaba a las autoridades no diesen lugar a que se propagaran tales voces ni permitiesen la huida y ausencia de sus habitantes, ordenando se encargasen a los predicadores que desde el pulpito desmintiesen tan falsos rumores y condenasen lanpamas supercherías.

Algunos años después, en el de 1544, acaeció la primera avenida de que se tienen noticias, alcanzando la inundación a algunas calles de las más inmediatas a los postillos abiertos en lienzos de muralla, y para intentar evitarlas y que en lo sucesivo no se repitase el daño, mandó el gobernador de Málaga que lo era don Alonso del Aguila, según escribe el Padre Morejón, cuidar que el río corriese sin daños para la ciudad, haciendo que su canal escurriese siempre limpio y abierto para que sus aguas corriesen fácilmente.

De donde se infiere que ya el delta del río no estaba limpio como antes y que el mejor de los remedios era lenorio siempre expedito y sin obstáculos.

Pero no debió tenerse siempre el cuidado que recomendaba el buen gobernador, principalmente por su sucesor don Gonzalo Ronquillo, que entró a gobernar la ciudad en 1545, más propicio a perseguir los corsarios Berberiscos que interceder en nuestras costas, que a limpiar y sanear el cauce del río, pues a poco de ser relevado en su cargo por don Rodrigo de Saavedra, no debía ya proporcionar el agua suficiente para el abastecimiento de la población por irse ocultando por bajo de sus arenas cuando fué necesario para proveerla en cantidad bastante a sus necesidades, construir un nuevo acueducto que recogiese las de las manantiales que na-

con en el Alameda del Rey, para surtir con ellas las fuentes públicas y remediar el conflicto.

En el mismo año de 1546 tuvo lugar la segunda inundación, ya con carácter más alarmante que la anterior, pues la fuerza de las aguas destruyeron muchos edificios ocasionando la muerte de veinte personas, repitiéndose otra en 16 de Octubre de 1580 que coincidió con la total desaparición de la epidemia de peste bubónica que diezimaba a este vecindario, arrastrando en sus arrastradas grandes cantidades de arena, que no sólo cubrían su cauce, sino que también dejaron solterado un pequeño puentecillo que había cerca a su desembocadura que facilitaba la más completa comunicación con los percheles.

La primera inundación de que tenemos noticia acaecida en el siglo XVII, ocurrió el 16 de diciembre de 1611, siendo tan considerable su crecida que asegura un autor contemporáneo fué tanta el agua que llegó a acumularse en la Plaza mayor, que con dificultad podía en ella manejarse un caballo, resintiéndose con la impetuosidad del torrente un sólido puente de mampostería que existía inmediato a Puerta Nueva y pereciendo arrastradas por la corriente algunas personas.

No tardó en reedificarse el puente de donde mayor elevación y luz a sus arcos y reforzando sus pilares, pero no le bastó su solidez para nuevamente ser arrastrado por otra formidable avenida ocurrida en 1614, y aunque por segunda vez se reedificó, por ser reconocida su utilidad para poner en comunicación a los vecinos de la ciudad, con los que hablaban el popularo barrio.

Las avenidas posteriores vinieron a demostrar que el espesor de sus pilares era un obstáculo que detenía la corriente en el pequeño recodo que en aquel sitio forma el cauce, haciendo representar las aguas, que al desbordarse amenazaban inundar la población por el postigo de Aranco y Puerta de Anlequero; por lo que decidió el Corregidor que lo era don Martin Arias Giron y Narvaez, se colocara en su lugar otro más

ligero, construido de madera, para que en arrasado por la corriente, evitando los peligros que con las anteriores se habían tenido.

Nueve años más tarde, el sábado 23 de Septiembre de 1628 descaugó sobre esta ciudad, a las once de la noche, una terrible tormenta acompañada de aguas torrenciales que duraron por espacio de cinco horas con lo que tomaron los arroyos del Calvario y los que descienden del Gibraltar tanta cantidad de agua que no pudiendo entrar por un arco que para el desague existía frontero al Hospital de Santa Ana, retrocedieron derribando las tapias del Huerto de San Lazaro, y derramándose por Lagunillas llegaron hasta la Plaza de la Merced, corriendo por la calle de los Alamos hasta reunirse con las de Corchuela con las del Rio Guadalmedina, que en su furiosa ruda, rebosado sus márgenes entraron en la población por las de las Olivarias, convirtiéndose en un verdadero mar las inmediatas calles del Viento, Gigantes, Postigo de Aranco, Molinillo del Aceite y Huerto de las Montañas, y si no invadido el resto de la Ciudad fué debido a la premura con que se atacaron las aguas con fuertes maderos de tierra y piedra, por delante de Puerta Nueva, sirviendo el antiguo foso y muralla de dique que contenía a aquella inmensa masa de agua.

No pudo hacerse lo mismo en el barrio de la Trinidad y calle de Alarnoles llegando las aguas desde la mitad de la calle Ancha del Carmen hasta las inmediaciones del Convento de la Trinidad, dejando todo este inmenso espacio desolado y derruido. Por estar inmediata la hora del día, pudo agudirse en socorro de aquellos alribados vecinos, pero no pudo evitarse que entre los escombros de los edificios arruinados y los arrastrados por la corriente perecieran más de 600 personas, de las que solo en el Convento de Santo Domingo se dió sepultura a 109 y en el de la Trinidad a 445, todos de adultos, sin contarse los niños en esta suma.

Las pérdidas fueron inmensas, pues además de 1.800 cabezas de ganado que se ahogaron y del valor de las fincas arrui-

en nadas, se calculó el valor de los géneros almacenados y completamente perdidos en más de dos millones de reales.

No se había repuesto todavía el vecindario de los desastres de esta pasada avenida cuando el 19 de Septiembre del siguiente año repitió otra riada que si bien sus efectos no fueron de la importancia de la anterior, no dejó de producir grandes daños con la inundación de las calles inmediatas a su alveo.

Aterrorizada la población de la frecuencia con que se repetían estos sucesos y comprendiendo ser cada vez mayor el peligro con la inmensa cantidad de arenas acumuladas en su cauce, el municipio acordó que todos los años se arase su alveo, para que las aguas más fácilmente pudiesen arrastrar hasta el mar, operación que vino puntualmente haciéndose hasta el año de 1648, con lo que se consiguió aligerar tanto rebajarse su lecho, si bien a costa del puerto, cuyo fondeadero iba perdiendo su profundidad.

Pero no todas las inundaciones del Guadalmedina ninguna alcanzó la triste celebridad que la ocurrida el luctuoso día 22 de Septiembre de 1661, día de triste recordación para Málaga que se vio amenazada y arrasada para siempre por la impetuosa agua del desbordado torrente.

Refieren los historiadores contemporáneos que nos han dejado noticias escritas de tan aciagos sucesos que fueron tantas y tan copiosas las lluvias que cayeron sobre Málaga, que solo con los que descubrieron de las vertientes de la Trinidad y del Arroyo de los Angeles, se anegaron completamente las calles de aquel barrio, y fué tanto el volumen de agua que trajo el Guadalmedina que inclinándose su corriente hacia el lado izquierdo de su cauce socobó y arrastro todas las torres y lienzos de murallas que ocupaban toda su extensión, el actual pasillo de Santa Isabel y que servían de contra fuerte para resguardar la ciudad de las grandes avenidas contenidas sus aguas.

Desparecida aquella defensa desbordáronse estas por Puerta Nueva y por los portillos que abrió en la calle de Camas y ca-

He de la Paz Vieja (hoy del Marques) que es laben más bajas que el hecho del río, y extendiéndose por el resto de la población, hubo de convertirse en un inmenso lago, de la magnitud que las aguas alcanzaron hasta las gradas de la Catedral y llegaron a la Plaza de la Merced siendo tanta la altura sobre su nivel ordinario que en la Iglesia de Santo Domingo subieron hasta el Coro Alto, adonde hubo necesidad de trasladar El Santísimo, hecho que todavía recuerda una tabla colocada en el asiento del Prior, que relata el fatídico suceso.

Fue tanta la violencia de la corriente que no solo arrasó el puente de Pradera, recientemente reconstruido frente a Puerta Nueva, sino que igual suerte le cupo al antiquísimo que existía en el mismo lugar en que hoy está emplazado el de Santo Domingo, obra muy sólida que había resistido durante muchos siglos los impulsos del río; de nada sirvió, sin embargo, su fuerte construcción para impedir que fuera arrastrado de cimientos en compañía de los dos castillos que tenía a sus extremos, que tan célebres se hicieron en los anales de nuestra reconquista inmortalizando el nombre del general de Artillería de los Reyes Católicos, don Francisco Ramirez de Madrid, hasta merecer para sus hazanas; pudiese colocarlo por divisa en el escudo de sus armas. Todo fué a parar al mar envuelto entre remolinos de cenagozas aguas.

Casas enteras arrancadas de cimientos, con cuanto tenían dentro incluso sus molinos, eran arrastradas, hasta estrellarse y desmoronarse al chocar contra el primer obstáculo que encontraban en su camino.

A muchas mujeres con sus hijos en los brazos llevó el río, sobre balsas tomadas por los muebles de sus hogares, a bastante distancia de la costa, mar adentro saliendo de una muerte cierta los esquifes de los navios surtos en el puerto; y cuando las aguas descendieron, con los despojos que dejó en su desembocadura se había formado una lengua de más de una milla, por donde se podía andar sin mojarse, pisando sobre los escombros de las edifica-

ciones y restos de los muebles destruidos.

Fueron tantos los estragos y tantos los daños causados que si no estuvieran comprobados por documentos oficiales creírmoslos era producto de la fantasía de los que nos refieren las desdichas de aquel angustioso día en que quedaron por el suelo completamente derruidas 481 casas, otras 400 inhabitables y 1.500 inundadas y con daños de menor importancia, según los datos que arrojan los libros parroquiales, cerca de 400 personas y se graduaron las pérdidas en más de treinta millones de reales cantidad importantísima en aquellos tiempos en que el valor de la moneda apenas si llegaba a la cuarta parte del valor que hoy tiene.

Pero con mayor exactitud que con estos u otros datos que pudieramos aducir resulta comprobada tan grande catástrofe en la memoria que el Consejo de la Ciudad elevó al Rey don Felipe IV, dándole gracias por los primeros recursos que había mandado, pidiéndolos nuevos y más cuantiosos para poder atender en parte a tanta miseria y desdicha y solicitando remedio en evitación de que en adelante el Guadalupe causara la completa desolación de Málaga; como de seguro ocurriría si las cosas habían de seguir como hasta entonces se hallaban.

Dada la importancia que este documento merece no queremos prescindir de él a pesar de su extensión, copiándole íntegro, en corroboración de cuanto llevamos expuesto.

Dice así:

« Señor: V. M. (que Dios guarde) compadecido tan justamente del impensado cuanto lastimoso suceso que esta Ciudad padeció con la inundación del día 22 de Septiembre de este año fué servido mandar por su Real Provisión de 25 de Octubre que nos juntásemos a tratar y conferir lo más convenientemente a su reparo y que sobre ello informásemos a V. M. lo que nos pareciese más útil para su alivio y de sus vecinos y que los 16.000 ducados que V. M. mandó por ahora librar para el desmonte

de las calles y reparo de las cataratas y lo demás que se fuese aplicando para estos gastos, se distribuyeran con nuestras libranzas, cumpliendo con esta orden, damos noticias a V. M. con individualidad y con discursos, los más ajustados que se han podido alcanzar de los daños que ocasionó la referida inundación, los reparos de que necesita esta Ciudad, los que se están ejecutando y lo que será necesario aplicar para su reedificación.

El Guadalmedina, Señor, es un río que divide la ciudad de los barrios de Santo Domingo, de la Trinidad y Perchales, sucesor de numerosa vecindad, comunicándose por unos puentes antiguos y de fábrica forjista, particularmente la que dába paso al Convento de Santo Domingo.

Este río está sin aguas lo más del año y solo la recibe los inviernos, con tan rípidas y crecidas corrientes, que aminorándose a siete leguas de la ciudad, y en su principal madre se recogen las vertientes de muchos y dilatados montes, cortijos, viñas y tierras de uso común. Resultaron de la referida inundación las ruinas de edificios, pérdidas de haciendas y de vidas que se siguen.

« Por los padrones de las parroquias se ha ajustado que las aguas derrumbaron y arrancaron de cimientos cuatrocientas diez y ocho casas, la mayor parte de ellas de nueva fábrica, que valdrían cada una de ellas de cuatro hasta seis mil ducados, que todas conforme a este ajuste importan ochocientos treinta y seis mil ducados.

Las casas inhabitables por haberlas demolido algunos de sus más principales edificios, son hasta cuatrocientas; en la mayor parte de estas es preciso gastar en cada una para reducirlas al uso y habitación desde seiscientos hasta mil ducados. Moderábase unas con otras estos gastos a cuatrocientos ducados, con que importaría esta pérdida ciento sesenta mil ducados.

« Las casas que se inundaron son más de mil quinientas, estas necesitan de pronto reparos, por la ruina que amenazan. Hácese hecho este cómputo y se considera tendrán de gasto unas con otras cien ducados

cada una, que importan ciento cincuenta mil ducados. Diez y ocho luertias quedaron arruinadas teniendo de daños unas a mil y otras a dos mil ducados, que moderándose a mil importará la deuda diez y ocho mil ducados.»

Los adornos y menajes de las cuatrocientas diez y ocho casas de todo punto de molidas, dinero para labrado, joyas de oro y otros géneros de ropas de valor que se perdieron, que la mayor parte de sus habitantes estaban muy acomodados, por que tenían según la voz común, dentro de sus mismas casas de cuatro a ocho, hasta doce mil ducados se reputan el interés de las pérdidas que en esto tuvieron a dos mil ducados, que todo importa ochocientos treinta y seis mil ducados.

« De aceite que estaba embodegado, así para el abasto de la ciudad, como para la embarcación, se perdieron más de diez mil arrobas; y es constante, pues fueron muchas las bodegas que de este género se derribaron, y solas dos personas perdieron cerca de las ocho mil, graduadas a ducado y medio, que es como corre, importa 27.000 ducados.

« Del vino que se había traído de los lagares a la ciudad para la embarcación, es voz común se perdieron 50.000 arrobas, y aunque han valido desde doce hasta catorce reales, se moderna su valor a doce, con que esta pérdida solo importa 50.000 ducados.

« Las pérdidas de la paja y la almenara que se había recogido y almacenado para la embarcación, se reputa por de uno y otro género a ducado y medio que son 30.000 ducados. Los hombres de negocios que tenían sus ropas y mercaderías en sus almacenes tuvieron de pérdida y daño más de 40.000 ducados.

« Llegóonse las aguas 18.000 fanegas de trigo y harina y aunque valen a 30 reales, se moderna su valor a dos ducados que hacen 36.000 ducados.

« Otra tanta cantidad de cebada se perdieron y aunque corre de 12 a 14 reales se

modera a ducado, hacen 18.000 ducados.

«En el convento de Santo Domingo entró Guadalmedina, y derribó sus cercas, un cuarto de novecientos perdió los mesteres que tenía prevenido para sus obras y algunos ornamentos y otras cosas además de los censos y casas que tenía, importa esta pérdida 12.000 ducados.

También entró por el convento de San Francisco, y les arruinó y destruyó las cercas de la huerta, e hizo otros daños en su edificio, que importará su pérdida en 10.000 ducados.

«Entre los edificios de esta ciudad se consideran hoy 1.500 viñas. Con las crecidas pluviales del referido día 22 de Septiembre y continuada de ellas en los siguientes y falta de medios se alzó la mano de la vendimia.

En cada una de estas viñas desde mil hasta seis mil arrobas de vino. Hase compuesto que en unos con otras se dejarían de arar quinientos arrobas y en todas seiscientas y cincuenta mil arrobas que a ducado cada una, hacen otros tantos ducados. Consideranse estas viñas por pagos que harán hasta treinta en este distrito y en cada uno a cincuenta viñas. Pádanse de todas estas viñas se arrollaron y recibieron otros daños que en muchas de ellas para su remedio se necesita gastar de quinientos a mil ducados que importan mil quinientos ducados.

Los ganados de todas suertes que se ahogaron, fueron muchos; compútese su pérdida en veinte mil ducados. La costa que puda haber tenido a los vecinos el descombro del tarquin que quedó en sus casas, quedó mucho, será de más de dos mil ducados.

Moderadas todas estas pérdidas con la justificación y templanza que damos noticia a V. M. en cada una de estas partidas importará más de tres millones de ducados y aunque en ella se haga la mayor moderación vendrán a quedar en vos millones y medio. La voz común, señor, y señán lo que se afirma y tiene por cierto en esta ciudad, es, que la pérdida de aquel

dia, y que importa mucho más que nuestro campo, porque hubo muchas personas que habiendo amanecido ricos ayochearon tan pobres que andaban pidiendo viélimos a la comnda y el vestido.

Y pudiera poner en este número la pérdida de las torres, murallas y arte murallas que aunque muchas de estas cosas no servían en defensa de la ciudad e invasiones enemigas algunas de ellas la defendían y todas juntas daban mucha autoridad y hermosura y defensa a la ciudad.

De los padrones de las parroquias se han ajustado haberse alogado 192 personas de edad que les obligaba el cumplimiento de los preceptos de la Iglesia sin los niños y forasteros que no se han podido ajustar: según las más probables noticias se tiene por cierto que serán alogados unos cuatrocientos de todos los sexos y edades.

Hasta aquí son los informes más subsanciales que la ciudad envió a S. M., los cuales fueron dados sin la menor exageción: tanto porque el vaho, ruina y destrucción de aquella avenida fué mayor de lo que la pluma puede pintar como porque las personas quienes el Rey encargó le informaron eran las primeras autoridades de la población y los que componían la Tercia creada a ese efecto fueron el Justísimo señor don Antonio de Pinaherno Obispo de esta ciudad, el Excelentísimo señor Conde de Torenó, Gobernador de lo Politico y Militar, Fr. Alonso de San to Tomás, Provincial de los Dominicos de lo Obispo de Osama y después de lo Obispo de Osama y León, Regidor vecano de Málaga.

Solicitó nuevamente el monarca las noticias que se solicitaban en la ciudad que lo permitian el estado ex hausto de las arcas del Estado y para prevenir en lo posible las nuevas contingencias que amenazaban la ciudad se mandó consultar a personas peritas y de orden del Rey vino a Málaga a estudiar sobre el terreno cuáles serían los medios más adecuados para

evitar estos males don Francisco Xavier de Mendoza, maestro mayor de las fortificaciones de Cádiz y Castillos de Yrcoite, Arquitecto militar e ingeniero de la Andalucía.

Esta reconoció personalmente todo el cauce del río desde su nacimiento hasta su desembocadura y después de un escrupuloso estudio formó los diferentes proyectos que a su entender serían suficientes para remediar los terribles estragos que Málaga lamentaba y que extralucidos de la memoria que escribó fueron estos.

En el primero que como a tres leguas de su nacimiento y ya engrasado con gran número de arroyos que a él afluyen, que se presentan como la tercera parte del caudal de sus aguas emboca por un lugar muy estrecho entre dos cerros conocidos por la Ermita de San Sebastián será fácil poderlo atajar en aquel lugar abriendo un canal a través de uno de estos montes por el sitio llamado la Venta Nueva hasta darle salida al arroyo del Coche que corre por allí bastante profundo.

El segundo proyecto consistió en cortar la lambon como a dos leguas y media antes de llegar a esta ciudad, en un lugar inmediato a la venta de la Cruz donde ya sus aguas han aumentado dos tercios de volumen que arrastraba en sus avenidas ordinarias perforando una elevada colina actual; dirigiéndolo hasta el río de Campanillas que pasa a menos de un cuarto de legua de este sitio.

En el tercero proponía atajarlo formando una gran espaldada a todo el ancho de su cauce poco más abajo del lugar conocido por las barrancas y rompiendo por la falda de aquellos montes, en una extensión de más de una legua abrirle un nuevo caudal que dirigiéndolo por el Cañario y Cañero de San Cristóbal huese a dar con el arroyo de Tegucero para ir a desembocar por la Cañera al Levante de nuestro puerto.

Por el cuarto se proyectaba hacer una gran contadura por el lugar conocido por Testinos y por detrás de la Trinidad y el

Campillo darle salida por las huertas inmediatas a las playas de San Andrés con un muro de contención a lo largo de su rambla, para resguardar los arribales del Perchel y la Trinidad que cogía por su espalda.

Y por el quinto estimaba la convenientia de encerrar el Guadalmedina a toda la longitud de su canal actual lo más recto posible en dirección al mar habiendo en sus riveras una muralla fuertemente cimentada y de suficiente altura para contener el volumen de agua que arrebata en las grandes lluvias cuyos pedregones desde la Torre Gorda que estaba donde hoy el Puente de Teluan hasta la puerta de la Goleta donde se abriría en forma de embudo añadiendo como complemento de este proyecto al arroyo de los Angeles, en un lugar inmediato al antiguo convento de frailes dirigiéndolo hacia el arroyo del suero y abandonando la madre del de la Victoria que solía entrase en la ciudad por la puerta de Granada.

Acompañado de los correspondientes planos y de un presupuesto del coste somete estos proyectos al examen y consideración de las personas peritas que formaban la comisión, las que analizaron minuciosamente cada uno de ellos haciendo reparos de gran peso y desechando algunos por considerarlos irrealizables.

Para el primero o sea el de desviación por el arroyo del Coche, había que construir un canal de 1.500 metros de largo, 18 de ancho y otros 18 de profundidad, lo que representaba un movimiento de tierra sde 81.000 metros cúbicos y un gasto aproximado de 2.450.000 reales a lo que había que añadir un muro de contención para cerrar el paso al río.

Disculdo este proyecto se le consideró insuficiente pues si bien aliviaba en una tercera parte el caudal de aguas que arrastra el río las otras dos seguirían su curso ordinario y por lo tanto la ciudad expuesta a sufrir los mismos o parecidos daños que se acuerdan evitar.

Con respecto al segundo si bien abonaba en su favor que en este punto vienen ya

englobados en su mayor parte la gran cantidad de arenas que las lluvias arrastran de los montes y viñas de la parte conocida por Chaperas, con lo que hace su corriente menos flexible y es causa de que al irse depositando se levantan los planos de su alveo, verdadero problema que tanto interesa a Málaga resolver encontraron los peritos para su resolución grandísimas dificultades pues además del inmenso costo nunca podría darsele garantía de completa estabilidad por lo movetizo del terreno que imposibilitaba la construcción de un buncje más de un kilómetro de longitud o la apertura de un canal que había de tener más de 100 metros de profundidad.

La desviación que también se proponía en el tercer proyecto no dejó de tener sus entusiasmas pero cuanto este se analizó con mayor detenimiento hubo que desahuciarlo por considerarlo más fantástico que real dadas las dificultades que ofrecía y lo cuantioso de su costo pues se necesitaba 1,500,000 reales.

A estos inconvencientes financieros había que añadir otros de orden técnico y no menor importancia como el no poder aclararse dentro de este proyecto de desviación los arroyos del Pescador y de las Alfrices que en la época de las lluvias son bastantes caudalosos: la estrechez del arroyo de Toguero para contener la gran masa de agua con que había que recogerlo, lo quebrado de su curso, el estar su lecho mucho más alto que el del Guadalmedina y el temor que se abrigaba de que al desembocar en el mar las arenas que formaban su barra con los temporales etc. levantando hucsen arrastradas al puerto y achuchasen por cercarlo.

El de desviación por el arroyo del cuartito que parecía más aceptable que los anteriores estaba en total 10,000,000.

También hubo de desecharse ante el temor que representaba el peligro que amenazaba a Málaga con la ruina o el desbordamiento de la presa a lo que había que añadir el serramiento a que quedaría expuesto constantemente dado el peque-

ño desahuciable que podía llevar la corriente.

Y como el último de sus estudios proponía murar los dos lados del alveo actual del Guadalmedina entendiéndose ser tal proyecto el más hacedero y menos costoso.

Examinados por la junta todos ellos aunque el ingeniero Mendoza se inclinaba a la desviación por el arroyo del cuartito sin desaprobar se sangrase el río por la ermita de San Sebastián de Casabermaja resolvieron los peritos, como lo más conveniente el dejar al Guadalmedina corriente por su cauce antiguo, construyendo las defensas propuestas en el último estudio rescomendado se limpiase su alveo todos los años por estar muy cegados de arenas para lo que se estimaba necesario se mandase a todos los labradores de este término concurriren con sus yuntas de bueyes y sus esclavos para ararlo y remover su lecho.

Dice el señor Morelón en su «Historia de Málaga» que aunque se aplaudió por todos este parecer como el más propio y adecuado medio de preservar a la ciudad de inundaciones, el buen propósito quedó solo en aplausos y el río siguió su arbitrio en sus correrías como sin madre por donde quería, porque faltaron los medios para levantar los muros a uno y a otro lado que fuere el remedio conveniente procurarse que fuese el río encerrado y lo más derecho posible hacia la mar, que con este reparo de dichos muros se suponía bastante para evitar los daños, haciendo innecesarios los demás intentos.

Y así continuó por muchos años después salvo habérsele restablecido la comunicación por el puente conocido hoy por el Santo Domingo y sin haber sufrido otra contratiempo más que una avenida ocurrida el 12 de Octubre de 1725 que inundó parte de los barrios bajos sin que en ella hubiese que lamentar destrucción personal sin pérdidas materiales de gran importancia hasta que otra furiosa avenida que ocurrió el 25 de Septiembre de 1766 vino a recordar con sus lamentables consecuencias los lucuosos sucesos que en

años anteriores sembraron la desolación y la muerte en esta ciudad.

Motivola una gran tormenta que descargó sobre Málaga desde las 6 a las 7 de la tarde, arrojando tan copiosas lluvias que por sí solas fueron bastantes para anegar la población originando una tan grande avenida que según refiere un testigo presencial se derramaron sus aguas por Puerta Nueva, bajando por calle de Compañía llegaron a inundar la Plaza.

Socorrió también el impetu de la corriente las antiguas murallas de la ciudad en las inmediaciones del Puente de Santo Domingo, entrandose las aguas por la calle de las Camas corriendo en dirección a calle Nueva donde quito la fatalidad que a impulso de ellas se cerrase una de las hojas de la Puerta de la Mar avanzándose en la otra media la gaceta de un centinela las hizo rebasar avanzando en aquellos sitios más de tres varas, de altura llegando la fuerza de las que arrasaba el Arroyo de los Angeles hizo desviar de su cauce las del río dirigiéndolas contra las tapias del barrio de los Claveros inundando totalmente el barrio de la Goleta corriendo las aguas por Carretería ocasionando pérdidas de importancia en bodegas y almaceñas.

Por la otra banda desbordase también el arroyo anegando los barrios de la Trinidad y de Santo Domingo cubrieron las aguas toda la Iglesia y en otro templo que entonces existía en calle de la Puente no dió tiempo a preservar al Santísimo.

Hubo en esta ocasión que lamentar la muerte de algunos desgraciados y las innumerables pérdidas en bodegas, almacenes y de los géneros existentes para su venta en las tiendas de mercadería que inundaron inutilizados por completo. Alarmados los vecinos con la frecuencia de estos sucesos no dejaban de repetir a las autoridades por ser punible censurar a las autoridades por ser punible abandonar los estudios y proyectos manidos, formar por S. M. recienles las

decisiones de 1628 y 1661, los que después de pasado aquel peligro dormían olvidados entre el polvo de los archivos. Convenido de lo legítimo de tan fundada censura el gobernador de Málaga que lo era el mariscal de campo don Miguel de Salcedo tomó la iniciativa de convocar a una reunión por el presidida al alcalde mayor, regidores y jurados de esta ciudad en la que expuso la gravedad del mal y la necesidad de buscar remedio en la que sus principales obstáculos la falta de caudales acordándose en definitiva recurrir al Rey. Consecuencia de esta suplica fué el acuerdo del Supremo Consejo de 13 de noviembre en que se ordenaba que por el alcalde mayor y su ayuntamiento se ordenase reconocer y estudiar de nuevo toda la cuecha del Guadalmedina e informarle cuales serian los presupuestos y proyectos más fáciles de realizar y como anteriormente el ingeniero señor Xavier Mendoza había hecho estos trabajos, se sacaron copias y remitieron a la Corte.

El Gobierno dió entonces comisión al ingeniero jefe de esta ciudad don José Grane para que de nuevo reconociese el cauce del Guadalmedina. Constató Grane exponiendo la imposibilidad en que se encontraba para cumplir el encargo que se le confiaba por carecer de los medios más necesarios para efectuar los estudios y no tener subaltes que le auxiliasen, pero como del tiempo que le quedaba, por el municipio se archiveron los fondos más precisos y se comisionó a los arquitectos don Antonio Ramos y don Felipe Pérez, que no tardaron en cumplir su cometido.

Dos fueron los proyectos que proponía Ramos a la Superioridad para que fuese puesto en práctica el que pareciese mejor. Era el primero y el que su autor miraba con mayor predilección dejar correr el Guadalmedina por su antiguo cauce, aprovechando la población ampliándolo en los sitios estrechos, encerrándose el río entre dos partes de muros de mampostería com-

plianente paralelos y lo más rectos posible: 4

Esima también de necesidad se mandase demoler la fuente que existía por estar contenida en el punto más estrecho de su álveo, convirtiéndose dicha fuente en obstruccion que impedía a las aguas su natural corriente, proponiendo que en sustitucion se labrasen dos con un solo pilar central, de elevada altura y que opusieran poca resistencia al torrente, el uno desde el Postigo de Arance a la calle de la Trinidad y el otro donde está hoy el de la Trinidad, entre el castillo de San Lorenzo y el barrio del Perchel, con lo que quedarían aseguradas las comunicaciones entre la ciudad y los arrabales.

Como complemento de las obras, proponia se construyese a todo lo largo del Guadalmedina y por una y otra parte de su cauce dos grandes colectores completamente independientes del rio que sirven de receptacle a las aguas que descienden de la ciudad y barrios, recogidas en las grandes lluyas, más a las que podría ser rebosar por encima de los muros. La cuantia de los gastos los estimaba en 5.700,500 reales la obra de encaramiento y aleantarrillas en la que iban incluidas la suma de 810.000 para la expropiacion de 45 casas que consideraba necesarias demurrir y 120.000 por el valor de la iglesia Aurora Maria, que también se creia necesario demoler por estorbar la continuacion de los Pasillos, y otra suma de cuatro millones 445,500 reales que se pone sobre el costo de las obras que proponia.

No se le ocultó al perito señor Ramos que si por virtud de estas obras quedaban los habitantes de Málaga a cubierto de los rigores de las inundaciones, continuando las aguas corriendo por sus antiguos y naturales límites, no se conseguia evitar el detrimento que con sus arenas causaban en el Puerto con evidente temor de que en dia no lejano acabaria por inutilizarse.

La rapidez del Guadalmedina es tanta que arrastrava cuantia lieve encuentra modo de una fuerte avenida, pudiese ser

vida en la pendiente de los cerros por donde tiene su tránsito, la que une a sus aguas convertida en fango en tales proporciones, que segun calculos hechos en anteriores avenidas se regula ser de esta materia más de la tercera parte de su contenido, lo cual se halla demostrado con el constante relleno de su álveo y el gran depósito de limazo que forma su barra, que tarda en introducirse en el Muelle, lo que un fuerte temporal de Poniente en desahando y esparciendo.

Teniendo en cuenta estas consideraciones tan dignas de ser apreciadas, formólabra su segundo proyecto que no era otro que el anterior del señor Ximénez de Mendoza de desviar el rio por detrás del Convento de la Trinidad, para llevarlo a desaguarse por detrás de las playas de San Andrés y en el que introducía solo ligeras variaciones de escasa importancia, proponiendo se le diera al canal un ancho de 44 varas, limitado por dos fuertes murallas que resguardase la ciudad se seis varas de alto y el opuesto de cuatro, con el propósito de que nunca pudiesen rebosar por este lado las aguas que necesitarian ser inclinarian al mas bajo que corriesse en la parte del campo, al que no sólo no perjudicaria por estar ya sus aguas manas, sino más bien beneficiaria con el limazo que dejase depositado.

Grabadaba que el costo total de la obra alcanzaria la suma de 10.500,000 reales a los que tenia que añadir el importe de un puente que debía construirse en las inmediaciones del Gamino de Antequera, para la mayor comodidad de los vecinos y trasquilantes.

Acompañó el ingeniero Crane a estos estudios carta dirigida a don Diego José de Rojas, gobernador del Supremo Consejo recomendándole la bondad de estos proyectos y añadiendo que por su parte como complemento de las obras un plan parcial para en el caso de ser aprobado el desviacion del rio se transformase en un paseo, adornado con dos plazas y hermosos terrenos, con sus respectivas fuentes in-

numerarias y cuatro hiladas de árboles a todo lo largo, con lo que ganaria mucho el ornato e higiene de esta parte de la poblacion, 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; pero de nuevo volvieron a quedar iraspirpeitados los estudios en las oficinas de la Corte, hasta el año 1781 en que por Real Orden se comisionó al ingeniero del ejército don Joaquín de Villanova y al capitán de Navio don Julián Sánchez, director por entonces de las obras de construcción del Puerto, para que reconociesen con detenida atencion los proyectos indicados, los que sacaron el conveniente de que los cortes y las desviaciones que se proponian serian en dia no lejano, la obra una de Málaga, resolviéndose en definitiva por el de canalizacion, acopiando casi integro el proyecto del señor Ramos.

Como el perjuicio a los particulares se le preocupar más que el beneficio comun, sobre todo cuando estos perjuicios son remotos, los hacendados ribereños clamaron unánimemente contra tal proposicion que atentaba a su legitima propiedad y muy especialmente se lamentaban los propietarios que no contaban para atender a sus necesidades más que el producido de aquellas heredades, oponiéndose a que las obras se llevaran a cabo y dificultándose por todos los medios que estaban a su alcance.

Para obviar estos inconvenientes el ingeniero don Domingo de Valasta, bien conocido en esta poblacion por el acuerdo con que dirigió y concluyó las obras de los caminos de Antequera y Vélez y el obispo de feliz memoria don José Molina Lario, el que dotó de aguas a esta ciudad, tomándose del mismo Guadalmedina, como necesario por esta razon de todo el cauce del rio y no persuadido de que los daños que causaba en sus avenidas obedecia principalmente a las muchas arenas que arrastraban las que no solo hacian subir su cuantia al remansarse perdiendo su mayor

pendiente al pasar por la ciudad, sino porque en absoluto acabaría por inutilizar el puerto donde ya se notaba la falta de profundidad, ideó como remedio el construir diques de lrecho en frecho levantado fuertes murallones en los puntos más estrechos, de su cauce para cortar las aguas impidiéndoles su curso y a las que daría salida por compuertas; proponiendo también que en todas las viñas fronterras al rio dejasen en sus riberas unos linderos de terreno sin cultivar para que hubiesen entre sus maderas el arrastre de tierras producido en los grandes aluviones, solucion con que suponia estarían más propios los labradores de aquellas heredades, evitándose así los perjuicios del anterior proyecto que tanto les habia alarmado por el daño que se les causaba en sus propiedades.

Pero el tiempo transcurria entre el estudio de los proyectos y la evolucion de ellos, cuando en la primavera del año 1786 que fué más abundante en lluvias que lo habian sido los años anteriores, se produjeron tres avenidas del Guadalmedina, que si bien no resistieron la gravedad de las pasadas, fueron lo bastante para sobresallar a los vecinos, que nuevamente clamaron al Gobierno, para que les amparase contra el peligro que constantemente les amenazaba.

hegía por aquella época la Monarquía española el rey Carlos III, celoso siempre de la prosperidad material de su pueblo, y contaba entre sus ministros al malagueño don José Galvez, hombre de superior capacidad que nacido en la más humilde cuna en el humilde pueblo de Macharaviña supo por su propio impulso elevarse hasta los más encumbrados puestos de la fraccion, mereciendo por sus excepcionales meritos el título de marqués de la Sonora.

A él como malagueño acudió el Ilustre Ayuntamiento para que sirviese de intermediario con el rey, implorándole los auxilios que se deseaban, consiguiendo mereced a su celo y poderosa influencia, que a

Los pocos dias S. M. se sirviera mandar por R. O. de 16 de mayo de aquel mismo año, que a Junta de Reales Obras se asociase el Conde de Villacazar, el Prior del Consulado, dos Consules y don Pedro Ortega Morc6n, para que reunidos acordasen y ejecutaran las obras que tuviesen a bien para el completo remedio del mal.

Por virtud de esta R. O. y de otras disposiciones del dicho marqués de la Sonora, y del ministro don Pedro de Lerma, se dió orden para que el Consulado de la Mar facilitase los caudales que fueran necesarios para la ejecucion de la empresa y como el unico obstaculo que para ello existia era, que la ciudad con sus propios recursos no podia emprenderla, una vez arbitrados por otro medio los necesarios, las obras empezaron con la mayor actividad por parte de la Junta, en tales terminos, que antes de cuatro meses habian sacado del Alveo del Guadalmedina 168,670 varas cúbicas de arena, con lo que se consiguió bajar su lecho tres varas más abajo que el emplazamiento de los edificios de la poblacion.

Y ya fué grande la ventaja que con este desarenó locó la poblacion en beneficio de la higiene y de la salud pública, pues no solo se aliviaba el riesgo para las siguientes inundaciones, sino que también, según refiere un testigo de la época, estaban tanto la ciudad como los arrabales llenos de surtideros de aguas lo que hacia sus edificios muy húmedos y malsanos y alguna de sus calles intranquilas por los charcos y lodazales que se formaban en ellas, los que desaparecieron al momento que se empezó a profundizar el Alveo del río.

Aunque más lentamente, continuáronse las obras construyéndose los maldones y muros de contención, los grandes colectores de los Pasillos, el actual Puente de San to Domingo, para lo que se demolió el antiguo de cinco arcos, ya en peligroso estado de conservación y se labró una resistente escollera que partiendo del ángulo derecho del reduto de San Lorenzo se internaba en el mar, formando un fuerte aspi-

gón que resguardando el puerto impediera entrasen en él las arenas que arrastrase en sus riadas.

Con la escasez de Obras para continuar las obras, estas quedaron paralizadas a los pocos años, si bien felizmente estaban ya concluidas en la parte más esencial del proyecto, pero como también cesaron los desarenos, el cauce en poco tiempo alcanzó una altura alarmante, que contenían nuestras autoridades con su proverbial apatía.

En este estado se encontraban en el año de 1802, cuando en la noche del 22 al 23 de septiembre descaugó sobre Málaga una fuerte chubasco de mas de hora y media de duracion que produjo una violenta riada del Guadalmedina, en que milagrosamente se salvó la poblacion de un verdadero desastre, gracias a los nuevos maldones recientemente construidos, pero a pesar de su altura, las aguas rebosaron por encima de ellos pasando sobre el nuevo puente al que desbrozó parte de sus preñiles y arrancó toda la bermadilla, inundando los barrios de Perchel y de la Trinidad y causando en la ciudad grandisimos estragos, que según un folleto escrito por persona digna del mayor crédito, y que por razón de su cargo debía estar bien informada, ascendió a dos millones ciento veintiocho mil reales.

Posteriormente los ánimos turieron inclinados para aquietarse, pues en toda la primera mitad del siglo XIX las avenidas fueron escasas, excepto en la ramada del río de enero de 1814 en que rebosando el río baja de los barrios y otra acaecida en 8 de enero de 1816, ocasionada por una confluencia y copiosa lluvia que duró, con cortos intervalos, todo aquel día, que anegó tanto los arrabales como la ciudad, produciendo desastrosos y perjuicios materiales y la muerte de un hombre que pereció ahogado en las aguas del torrente.

Nada notable ocurrió después, ni tan malos noticias se hicieron nuevas obras de defensa en el río, hasta el año 1838 en que por Real orden de 24 de noviembre se ordenó que las obras hasta entonces habian

estado encomendadas a la Junta de Reales Obras pasasen a ser de la exclusiva competencia del Ayuntamiento, el cual se encontraba en la más absoluta carencia de recursos, pues el impuesto de dos cuartos por libra de aceite que para la conservación de las flechadas se le habia concedido dejó también de percibirlo por haberse trasladado este arbitrio al Hospicio para la manutencion de los asilados, por lo que se vió en la necesidad nuestro municipio para enfrentar algunos recursos con que atender a los reparos más urgentes, a recurrir a vender solares y bienes de propios.

Pero sin duda estas ventas no dieron el apeloado resultado y todo debió continuarse y estado a pesar de las fundadas esperanzas del vecindario que descaía vez a vez en las energías en el desarrollo de unos trabajos que la opinion pública designaba como de la mayor necesidad, cuando en el año de 1845, conecedor el Gobierno del estado de este expediente por una competencia suscitada con el comandante de ingenieros de esta plaza consideró los proyectos anteriores insuficientemente estudiados, mandándolos devolver por Real orden de 30 de diciembre para que se procediese de nuevo a examinarlos por personas competentes.

Parcisé al Ayuntamiento que sería bastante a satisfacer los deseos del Gobierno el remitirle un proyecto formado por el arquitecto municipal en el que se proponia construir unos mil metros más de paredón, cuyo coste evaluaba en 200,000 reales con los que ganarían terrenos al río por valor de 866,000, pero la superioridad no encontrando esta proposición ajustada a lo que se deseaba, ni en consonancia con lo que se habia pedido, lo mandó nuevamente devolver para que más detenidamente se estudiara y propusiese. Coincidió esto con una solicitud presentada por el vecino de esta ciudad don Diego Ramirez que en fecha 14 de mayo de aquel año de 1846 solicitaba del municipio examinar un proyecto que acompañaba de canalización del Guadalmedina y el que después de ser largamente

discutido, mereció la aceptación del ayuntamiento, que lo remitió a Madrid a la superior aprobación del Gobierno, que así lo hizo por Real orden de 9 de octubre de 1849.

La importancia que este documento tiene por ser el primero que se ha seguido por todos los trámites que hoy exigen las leyes a esta clase de trabajos y la triste realidad que alcanzó, por ser arrolladas y deslindadas parte de las obras apenas comenzadas, en la primera avenida que trajo el río, nos impone el deber de examinarlo con algún más detenimiento que los anteriores.

Tomó el autor por base de este proyecto las condiciones especiales del Guadalmedina y siemta como principio en que funda su trabajo el considerar que el sistema seguido hasta hoy de conservar un cauce irregular y extremadamente aneado en algunos puntos sólo sirve para favorecer su deterioramiento y elevar su lecho, lo que obligaría a ir subiendo los muros que defienden su margen con aumento cada vez mayor de una inundación, por lo que estima debió adoptarse el sistema opuesto o sea el de regularizar y estrechar el cauce con lo cual si no se conseguía evitar por completo los aterramientos, éstos se trasladarían casi íntegros al mar, donde el principal daño que podrían causar sería ahogar el mismo cauce, perdiendo por tanto algo de su pendiente, lo que no podría hacerse sensible sino al cabo de mucho tiempo.

Se proponía utilizar en la ejecucion de las obras la parte derecha del paredón para disminuir los gastos y dejar todos los terrenos rescalados en la orilla izquierda, por ser los de esta parte de mayor valor y más fácil su enajenación para ser edificados, y para los demás efectos del proyecto dividía el cauce del Guadalmedina en dos secciones: la primera desde el arroyo del Pescador a Matriceros, que ningún peligro ofrece a la poblacion, por lo que podría encauzarse paulatinamente por medio de maldones de tierra y plantaciones de árboles, y la segunda comprendiendo toda la travesía de la ciudad hasta su desembocadura en el mar, con una longitud de 1,950

matos, que se proponía canalizar con un malecón de arenas sacadas del mismo lecho del río con lo que se le daría mayor profundidad, revestido con grandes lozas de Algeciras, y calculando el costo de las obras en un millón novecientos veinte y cuatro mil selecciones reales y en tres millones el producto de los terrenos utilidades que se conseguiría ganar.

Examinado el proyecto primero por una comisión mixta compuesta de ingenieros civiles y militares y después por la Junta Consultiva de Caminos, fué aprobado por la Real orden antes dicha de octubre de 1856, con algunas pequeñas modificaciones y corrigiéndole el Ayuntamiento por otra Real orden de 26 de febrero de 1850, la propiedad de todos los terrenos mojados por el Guadalmedina y los Hoyos de Espartero, con la condición de que la tercera parte del producto de la enagenación de los solares ingresase en la hacienda militar para con ellos atender a las obras que habían de ejecutarse en esta plaza.

En el mes de Junio de 1852 se inauguraron con gran solemnidad los trabajos y cuando llegaba lo canalizado por frente a la Alameda, sobrevino una riada no pequeña en las primeras horas de la mañana del día 15 de noviembre de aquel mismo año, y ya fuese por efecto de no estar las obras ejecutadas con bastante solidez o por efectos de construcción, esto es lo cierto que el impetu de las aguas destruyó la parte inferior del canal dejándolo socavado y malhecho en otros puntos, por lo que las obras se mandaron suspender y quedó sujeta la empresa constructora a una serie de reformas y modificaciones que contra ellas se promovieron.

Pidió el Gobierno informes de lo ocurrido al ingeniero inspector de las obras, que lo era don Angel Mayo, quien no tardó en evacuarlo haciendo minuciosa relación de lo pasado y deduciendo de las consecuencias del lamentable accidente que las diserciones dadas al canal eran más que suficientes para contener el máximo caudal del agua que en sus mayores avenidas arrastraba e torrente; y que en todos sus

detalles quedaba demostrado estar el proyecto bien formado y calculado, pues a la velocidad de 3/4 que debían llevar las aguas en su fondo el día que ocurrió la riada no produjo socavacion apreciable de gran importancia, sino a favor del cambio brusco de pendiente que las retirada de las aguas del mar produjo en la playa y que esto fué lo que ocasionó el desprendimiento y arrastre de las lozas que formaban el revestimiento debido a la poca resistencia que opone el malecón de tierra a la impetuosidad de la corriente.

Estos hechos no dejaron duda ni a la misma Empresa de cuales eran los verdaderos efectos de que adolecía el proyecto, toda de fácil remedio, por lo que propuso el Ayuntamiento en 15 de Mayo del siguiente año, modificartos en aumento del presupuesto, construyendo una presa rasante que desembocadura de 16 metros de ancho protegida por dos espigones de escollera añadiedo cimentaciones de homigón que impidieran las socavaciones en aquellos puntos donde tuvieran cambio de dirección corriendo el canal por algunos trechos pozos de pequeñas presas transversales y sentando las lasas del revestimiento sobre techos de nueva hidráulica que le dieran más solidez y seguridad.

La opinion pública, de por sí impresionada desde el primer momento, que se declaró desde el primer momento en contra de la canalización lo fué más cuando conoció el lamentable resultado del primer ensayo y no dejó de ir saliendo en el ánimo de los concejales que formaban en el Ayuntamiento de aquel año de acordar no haber lugar a deliberación sobre las nuevas proposiciones del Sr. Frío con el fin de acopiar cereales para socorrer a la necesidad de aquel año de escasez. Los señores Tallés y Solomayor, coincidiendo con el Sr. Frío en todos los mercados y aliviar de esta casualidad esta determinación con lo que llegada de una R. O. fecha 23 de Agosto de 1853, en que el Gobierno aprobaba las minutas propuestas al proyecto.

Preciso es convenir que si la Corporación municipal hubiera aceptado estas proposiciones aun a trueque de exigir mayores garantías a la empresa constructora, seguramente un hecho la canalización del

Guadalquivir, con grandes beneficios para la higiene y ornato de Málaga, pero tal era la atmósfera creada contra los contratistas de obras y dificultades tramitaciones en que frías largas y difíciles viéronse estos en de necesidad de rescindir el contrato, acordándose la devolución de la fianza en 17 de Junio de 1856, con lo que quedó el cauce del río en el mismo estado que antes se encontraba.

Uno de los principales inconvenientes que originaba el Guadalmedina cada vez que traía una regular avenida, desde que se construyeron los nuevos puentes y para Santo Domingo para edificar el actual, solo para peatonales, era el aislamiento en que quedaba la ciudad hasta que decrecían sus aguas con todos los caminos que se dirigen hacia la parte de Levante, sin poder entrar ni salir en la población ninguna clase de vehículos ni caballerías, con graves perjuicios para la industria y el comercio. Pero como nuestras autoridades tienen siempre que luchar con la consabida parsimonia de su erario, el mal se prolonga sin que se buscase el remedio y es casi seguro que así hubiera continuado, por mucho tiempo si con sus recursos propios la iniciaba particular no hubiese buscado los medios de solucionar el mal.

Durante el invierno del año 1850, que muy riguroso y en que la miseria se acentuaba de manera alarmante, se acordó el primer intento de canalización de la ciudad por el lado de la izquierda de la anterior cosecha. Los señores Frío y Frío con el fin de acopiar cereales para socorrer a la necesidad de aquel año de escasez. Los señores Tallés y Solomayor, coincidiendo con el Sr. Frío en todos los mercados y aliviar de esta casualidad esta determinación con lo que llegada de una R. O. fecha 23 de Agosto de 1853, en que el Gobierno aprobaba las minutas propuestas al proyecto.

Preciso es convenir que si la Corporación municipal hubiera aceptado estas proposiciones aun a trueque de exigir mayores garantías a la empresa constructora, seguramente un hecho la canalización del

de utilidad pública y todos conviniere en que ninguna sería más práctica que labrar un puente de hierro que uniera las dos orillas del Guadalmedina y que permitiese a carruajes y peatonales la comunicación en los días de avenida con lo que se pondría eficaz remedio al inconveniente que tanto se lamentaba.

Aceptado con satisfacción este pensamiento por los accionistas en junta general celebrada en 4 de Noviembre de 1857, se encomendó la ejecución del proyecto, a los mismos señores que formaron la comisión encargada de la compra de cereales, los que dieron inmediato comienzo a los trabajos preliminares con la mayor actividad posible.

Formaban esta comisión los señores don Manuel Larios, don José Gordon, don Jorge Loring, don Pedro Oruela, don Tomás Heredia, don Joaquin Ferrer, don Santiago Castañer, don José Maria Garcia, don Esteban Perez y don José Freiller.

Encargóse de la formación de los planos el ingeniero de la provincia, el malagueño don Luis Granca que desinteresadamente se encargó de hacerlos y como la construcción se convino fuese de hierro y toda vía en las fábricas de España no se abaluchaban a esta clase de trabajos se encargó a Inglaterra, dándose principio simultáneamente a la fundición y pilotaje de la cimentación y a labrar la piedra de los tres estribos en que había de apoyarse.

Los comunicaciones mediadas con los consejeros ingleses y los trabajos aquí conculcados demostraron no era ya suficiente para la realización de las obras la cantidad reunida, acudióse entonces a la junta de comercio en demanda de su apoyo, pues los organismos oficiales no podían ayudar con cantidad alguna por la escasez de fondos en que se encontraban y esta colectividad animada de los mejores deseos en pro de una obra de tanta utilidad para Málaga cedió a este fin 200.000 reales que le era en dár la Diputación Provincial por anticipo que le hizo en el año de 1851 para atender a las

obras de reparacion del camino de Ante-
yerta.

Y como se calculase que esta suma tam-
poco seria bastante, convocó a junta ge-
neral a las clases mercantiles que con el
mayor apuñamiento hicieron suyas las
obras comenzadas, a cuyo efecto abriose
una subscripcion que en pocos dias alcanzo
la suma de 280,000 reales solicitose del
Gobierno la condonacion de derechos de
Aduana para los materiales importados
del Extranjero, que de Real orden fue
concedida y con la suma de 71,000 reales
que faltaban para la conclusion de las
obras y que facilitó el señor don Tomás
Heredia, ~~que~~ pudieron verse terminadas
inviertiéndose en ellas la suma total de
771,502 reales.

Hechas las correspondientes puebas de
solidez y resistencia fueron entregadas las
obras al Ayuntamiento que se encargó de
su conservacion y el dia 26 de febrero del
siguiente año de 1860 un repique de cam-
panas anunciaba al vecindario que por el
Ilustrisimo señor Obispo de esta diocesis
don Juan Nepomuceno Cascallana acom-
pañado del general Pavia Marques de Xi-
valches, de todas las autoridades locales
y de un numeroso público que presenciaba
el solemne acto, era bendecido el nuevo
puente, que, por autorizacion expresa del
Gobierno se confirmaba en el nombre de
Teluan, en conmemoracion de la ocupa-
cion de aquella ciudad por nuestro ejer-
cito de Africa, hecho glorioso que habia
tenido lugar algunos dias antes.

Al año siguiente, por Real orden de 10
de Enero de 1861, se ordenó se pudiese
de nuevo al estudio de los anteriores pro-
yectos, pero lo que dio encargo al señor
don Pedro A. de Mesa, ingeniero que se
encontraba al frente de las obras del
ferrocarril en construccion de Córdoba a
Málaga, el que con suma actividad dio co-
mienzo a los trabajos preliminares sobre
bases mas científicas y exactas que los que
hasta entonces se habian efectuado.

Principio aquellos por apreciar la can-
tidad de arenas que arrastrara el torrente
en sus grandes avenidas y bajo la base de

ser estas una masa de agua de doce millo-
nes de metros, empezó para deducir los
distritos, por comparar los estados de dra-
gado durante los cinco últimos años los
que deban una cantidad de arena que no
habia de unos 180,000 metros y como la
arena gruesa que deposita en su barrera
pueden apreciarse sino por el lento avan-
ce de su desembocadura en el mar que
puede ser el de tres metros por año este
representaba una suma de sedimentos su-
perior a 50,000 metros cúbicos.

Y por última para apreciar con alguna
exactitud el levantamiento del cauce, lo
hizo como punto de partida los datos que
los ademas de las referencias historicas
de que anteriormente hemos hecho men-
cion, de haber sido en pasados tiempos
Gradalmedina de curso constante y perma-
nente; es el uno el haberse encontrado a
veces los cimientos de la Iglesia de la An-
torra a tres metros de profundidad pro-
prios gruesos de arilleria de los que sir-
vieron en el asedio de esta ciudad en el
año 1487 y el otro un reconocimiento ma-
dado practicar por acuerdo del Ayunta-
miento en febrero de 1854 en que resultó
que a una profundidad de dos metros
medio a que pudo llegarse con las calas
que se hicieron se encontraron grandes
peñascos rotados que indicaban como
los antiguos muros hubiesen sido prodi-
cidos por escolleras.

De estos datos deducia no estimar exa-
gerado el calcular que sobre el millon
metro de metros de arena que hoy tiene
rio deposita anualmente de 20 a 24,000
que toman las aguas en las grandes
avenidas medidas en el punto mas estre-
cho de su cauce en unos cuatro a cinco
metros por segundo.

En vista de estas observaciones aneja-
das con el mayor detenimiento las resuma-
el siguiente cuadro que por lo muy curio-
so que es no podemos suscribirnos al de-
seo de copiarlo.

Pendiente media que tiene el rio, 0,00,8
metros.

Pendiente máxima que resultaria de ser
encauzado, 0,121 metros.

Ancho maximum del cauce frente a la
Irrrena, 450 metros.

Archura máxima frente a Puerta Nueva,
11 metros.

Tiempo medio dentro del cual debe su-
ponerse que ocurre una avenida, 10 años.

Duracion de la avenida en su mayor in-
tensidad, 12 horas.

Velocidad media que no produce soca-
nion, 41,2 metros.

Velocidad máxima que produce alorra-
miento, 2 metros.

Cantidad de fango que deposita anual-
mente en el mar, 250,000 metros.

Cantidad de arena que deposita en la
embocadura, 50,000 metros.

Cantidad que deja a 10 largo del cauce,
10,000 metros.

Avance anual de la desembocadura, 5
metros.

Elevacion anual del cauce, 0,152 metros

Por lo manifestado suponía que si bien
peligro para Málaga desde la construc-
cion de los paredones habia desaparecido
alvo el caso de ocurrir un accidente im-
previsto, de todos modos el Guadalmel-
to era un mal vecino para la ciudad y su
quarto ocupado la parte mas estrecha de
la poblacion a la que siempre impediria
su mayor desarrollo por que estina nece-
sario que por todos los medios posibles
se le hiciera desaparecer en evitacion
de los daños que causaba.

Para ello proponia en cumplimiento del
mandato que se habia confiado se adopta-
ra uno de los dos proyectos que el estima
a mas prácticos y fáciles de realizar de
entre todos los anteriormente presentados
estos eran el de canalizacion directa o
de desviacion por deltas del conve-
nio de la Trinidad.

En el primero tomaba como base los
estudios del señor Tallez y Sotomayor plan-
tados en el proyecto de canalizacion de
anterior empresa Ramirez, dándole un
meho en todo el espacio en que atravesara

la poblacion de veinte metros sustituyendo
el muro en talud por dos paredones per-
pendiculares y para ellos construidos de
mamposteria de tres, cincuenta metros de
altura con verdugadas de ladrillo y prote-
gidos por una base de cimiento de hormi-
gon ordinario de dos metros para que res-
guardase los pilotes y talde estaos de las
posibles socavaciones del terreno y propo-
nido ademas que para la mejor comu-
nicacion de la ciudad con los arrabales
se construyeron dos puentes mas en un
todo igual al reciente inaugurado de Te-
luan, el uno entre puerta Nueva y la calle
de Mirnolles y el otro que lo suponía el
mns necesario enfrente de la actual cárcel.

Para el segundo proyecto o sea el de des-
viacion, aceptaba casi indistinto el de los se-
ñores Crani y Ramirez con muy ligeras va-
riantes en su trazado y adaptando para
los muros de contencion el mismo sistema
propuesto para el de canalizacion con la
diferencia de aumentar la anchura del
cauce a la de 25 metros.

El costo de la obra lo calculaba en diez
millones ciento nueve mil quinientos ven-
tes en el trazado directo, y para el segun-
do en doce millones ochocientos cuarenta
y dos mil cuatrocientos reales compensan-
do este gasto en parte con el valor de los
terrenos edificables que se ganaban al rio
y se suponio de no difícil engenacion ne-
presentando una superficie de un millon
treinta y ocho mil seis cientos noventa y
seis metros.

Para su aprecio y venta los dividia en
dos porciones una desde la Playa a Maritir-
cas de 162,400 metros de superficie y otro
desde este punto al arroyo del Pescador
de 866,000 metros. Los primeros, que eran
los mas importantes, los clasificaba en
otras dos categorias una desde el mar a
Puerta Nueva y otra desde aqui hasta la
huerta de Natera y deduciendo los que
habian de utilizarse para el canal y cuyos
adyacentes, hacia subir el valor de todos
los disponibles para la venta, a la canti-
dad de diez millones ciento doce mil dos-
cientos reales valor aproximado del costo
de las obras.

De los dos propuestos el Gobierno eligió el de desviación, por entender que el más costoso era en cambio de menores inconvenientes, siendo aprobado por Real orden de 25 de Enero de 1846 y después declarado de utilidad pública por otra Real orden de 1866 en la que se concedía al Ayuntamiento de Málaga autorización para poder ejecutar las obras.

Transcurridos algunos años, como la Corporación carecía de fondos para su realización acordó la municipalidad al gobierno por conducto de su alcalde presidente en 7 de Septiembre de 1874, comuniquele la imposibilidad en que se encontraba de ejecutarlas y en su virtud por Real orden de 25 de Diciembre de aquel mismo año decretó la caducidad de la concesión, otorgándola a los señores Pries y Compañía y a don José Espino y Guerrero que anteriormente la tenían solicitada.

Posteriormente la casa de Pries y Compañía cedió el privilegio al señor don Federico Oppe a quien por dos Reales Ordenes de los años de 1875 y 1876 se le concedió otro nuevo aplazamiento por el que quedaban obligados los concesionarios a ejecutar los trabajos sin interrupción alguna y a invertir en ellos semestralmente la cantidad de cuatrocientos un mil trescientos veinte y seis pesetas comunicándose que si deján de trascurrir un solo plazo sin cumplir lo ofrecido se declararía de hecho caducada la concesión.

Paso el tiempo fijado sin que nada se ejecutase, ni indicase propósito de comenzar las obras por lo que el Ayuntamiento pidió que de nuevo se le transcribiese la concesión y se le autorizase para introducir algunas variaciones en el proyecto a propuestas de los ingenieros del municipio señores Sancho y Molini dando encargo al alcalde don José Alarcón Luján y al teniente don José Serrano y León para que pasasen a Madrid y gestionasen del Gobierno la pronta y favorable resolución del asunto lo que consiguieron ver realizado en todas sus partes por otra Real orden de 22 de Junio de 1879.

Sacáronse las obras a subasta y en 18

de Marzo de 1880 se remataron en la subasta de los Martiricos, y el anuncio pública de tres millones cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos pesetas a favor de don Joaquín García del Cid, a la vez que se solicitaba del Gobierno acordase en auxilio del Ayuntamiento, subvencionando los trabajos, teniendo en cuenta la indole e importancia de estos, y todo parecía marchar por el mejor camino, cuando ocurrió una nueva e importante riada el día 8 de Abril de 1881.

Motivada por una abundante lluvia que cayó sobre la ciudad en toda la noche anterior produjo tan fuerte avenida en la mar dragada que rebosando las aguas por encima de los paredones, inundó el barrio de la Trinidad y muy especialmente el de los Percheles, en alguna de cuyas calles alcanzó el agua una altura de más de dos metros viéndose las autoridades en la necesidad de hacer algunas embarcaciones de las del tráfico del muelle para navegando en ellas por la calle del Carmen e inmediatas prestar auxilio a los vecinos que lo demandaban.

Pero lo más lamentable de este día fue que impulsada la corriente hacia la capilla de los Martiricos y engrosada con las aguas del Arroyo de los Angeles, que también venía muy crecido, derrumbó el muro que lo contenía y desbordando las aguas en gran cantidad por el pasillo de Kalera, invadió todo aquel espacio queriendo la fatalidad que cuando algunos se ocupaban en quitar obstáculos de la boca del gran colector, situado frente a la Iglesia de la Aurora para facilitar la salida de las aguas socavando el muro por el impetu de la corriente se hundiera la bóveda en un gran trozo, sepultando entre sus escombros a trece personas que perecieron ahogadas.

Preocupada la opinión pública con este accidente y temerosa de que pudieran otros de mayor importancia, clamó como siempre acontecía, pidiendo eficaz remedio y como por otra parte el nuevo gobierno no daba señales de comparecer las obras de desviación a que se había comprometido, ni ejecutaba otras que la consiguiesen un gran alivio en la antigua

comunidad de los Martiricos, y el anuncio pública de la enagenación en subasta pública de 17 solares en las márgenes del río, la que indudablemente se hubiera efectuado con grave perjuicio para los intereses de la ciudad al no haberse opuesto el gobernador civil, que la pretendió suspender en vista del recurso de alzada interpuesto por algunos concejales, el Ayuntamiento acordó pedir informes al arquitecto municipal para que sin pérdida de tiempo propusiese las reformas que estimase más necesarias.

Así lo efectuó el señor don Joaquín Buenafina, que en aquella fecha desempeñaba dicho cargo, manifestando que a su contentamiento la principal causa del siniestro era el haberse formado el nuevo río en el punto más de los que pasaron a ocupar un terreno ganados al mismo río y la construcción de la surtida de Kalera, que con facilidad pudo ser socavada, permitiendo que por aquel sitio se entrasen las aguas, principal de los daños originados en esta inundación de tan reciente recuerdo.

Como remedio apremiante y temido en esta última riada fue tanta la cantidad de arenas arrastradas por el río, que se le dio un nivel de 60 a 80 centímetros de su anterior nivel lo que hacía temer un peligro inminente para otras avenidas posteriores, por cuanto cada vez iba siendo menor la capacidad de su cauce, propuso que se interrumpiese momentáneamente la surtida de Kalera, para dar lugar a la salida de las aguas por el Puerto Nuevo y la calle de Guimbará y Santa Isabel y se reanudara el río por el camino de las Miraflores, con lo que por el pronto quedaría con menos premura pudo formular el señor Rucocha otra memoria más circunstanciada, en evitación de los males que se producan las inundaciones de cada una de las avenidas que se producan en sesión de 10 de Junio del mismo año de 1881.

En este estudio, separándose por completo de la opinión de los que estimaban conveniente la desviación del río, según el parecer del ilustré marino don Jorge Juan, del ingeniero don Julián Sánchez y de todos los demás técnicos que con conocimiento práctico de lo que es este terreno lo han estudiado de cerca, decidiéndose por la canalización directa, por entender era la única solución posible, solicitando que así lo solicitara el Ayuntamiento de la Superioridad.

De igual opinión fué también el ingeniero don José María Sancho, de grata recordación para Málaga, que en un trabajo que para el mismo asunto se le confió por esta época, decía entre otras consideraciones: «Positivamente una vez realizada la canalización del Guadalmédina se facilitarían las comunicaciones entre las dos partes en que se divide la ciudad y llamada la población a las nuevas construcciones que habían de originarse en sus orillas adquirirían una importancia inmensa los barrios del otro lado del río, perdiendo su carácter de Arrabales que tienen hoy, para venir a ser parte del centro activo de la ciudad, con lo que se facilitaría el ensanche y engrandecimiento de Málaga en la parte por donde está más llamado a verificarse.»

Así lo estimó también la corporación municipal, que convencida de la necesidad y urgencia de obra tan importante, se decidió a su realización, ocupándose con gran actividad en dar comienzo a las operaciones preliminares para llevarlas a feliz término, pero la fatalidad, que en este punto siempre ha perseguido a Málaga quiso que una vez más tan buenos propósitos no pudieron tampoco llevarse a cabo, a consecuencia de un cambio de personas de las que formaban el Ayuntamiento que por sucesión en los cargos que desempeñaban fueron sustituidos por otras a quienes ya no animaban los mismos deseos y de aquí resultó que este proyecto siguiera la suerte de todos los anteriores, de los que solo quedaban su recuerdo entre los legajos de nuestro rico archivo municipal.

El conecionario don Joaquín García del

Entonces, todos sus derechos a las obras de desviación a don Francisco Bergamín García por escritura otorgada en 17 de Febrero de 1889, y en este estado de la concesión, compareció don Julio Navalon García, como nuevo contratista del proyecto en virtud de otra cesión hecha a su favor por el señor Bergamín en 20 de Abril de 1888, manifestando su propósito de realizar las obras sin modificar en nada la parte material del proyecto, y que teniendo en cuenta el estado precario de la hacienda municipal estaba dispuesto a relevar a la Corporación de toda subvención siempre que se le hicieran determinadas concesiones.

Fran estas, ejecutar las obras en el preciso término de cuatro años; conceder al remanente el pleno dominio de los terrenos del cauce, menos los destinados para via pública, con excepción del pago de derechos reales por traspaso de dominio en las fincas que fuera necesario expropiar; libertad del pago de contribuciones al fisco durante diez años con arreglo a la ley de ensanche de poblaciones; y del pago de impuestos municipales y de los derechos de huecos y alcantarados, obligándose en cambio el concesionario a la construcción del alcantarillado y a edificar a sus expensas unas nuevas Casas Consistoriales.

Esta proposición a la que acompañaba la correspondiente memoria y los planos de reforma y urbanización de esta parte de la ciudad, firmados por el arquitecto don Francisco Berrocal, pasó a informe del Arquitecto del Municipio, que lo era entonces don Manuel Rivera Valentin, quien escuchó las obras con espíritu, emitiendo un entusiasmo y razonado informe con fecha de 17 de Mayo del mismo año.

Y previas algunas ligeras modificaciones que en nada alteraban lo esencial del estudio pasado, a la aprobación del Excmo. Ayuntamiento que por unanimidad lo aceptó en cabildo de 25 de Mayo, ordenando que con la documentación correspondiente se remitiera a la Superioridad por conducto del señor Gobernador de la Pro-

vincia, como así tuvo efecto en 5 del mes de Junio.

El interés que para Málaga representaban estas obras y lo fantástico de los planes presentados para la construcción de las vías proyectadas, en los territorios que se ganaban al río, dió lugar a que se desbordara el entusiasmo de los malagueños que acudieron al Gobierno de S. M. en sendas exposiciones suscribas por todas las entidades de la localidad, interesando la pronta aprobación del expediente y la autorización para comenzar las obras.

Con muchos y buenos ofrecimientos y mejores palabras contestó el Gobierno a las corporaciones que a él se habían dirigido, pero alido el expediente en las redes de nuestros procedimientos oficiales, todo resultaban trabas y dificultades, nacidas algunas de la misma importancia de las obras, dando lugar a que se retardara algunos años la resolución Ministerial, hasta que vencido los obstáculos que se oponían, pudo conseguirse del Ministro de Fomento un proyecto de ley subterráneo dando los trabajos que fué aprobado por el Congreso de los Diputados.

Pero como si se complaciera la fatalidad en que la amenaza del Guadalmadrina desapareciera nunca para Málaga, antes que el proyecto fuese aprobado por el Senado, ocurrió el cambio político de poder del partido de la Unión Conservadora, y una vez quedaron fallidas las esperanzas de los malagueños, siendo este proyecto el impedimento que oponía a la corriente rincón de nuestro Archivo Municipal.

En este estado se encontraba el alcantarillado del Río Guadalmedina al comenzar el siglo XX, que era casi el mismo en que quedó al finalizar el XVIII, después que el arquitecto don Antonio Ramos terminó la obra de los maticones que encanzaban su corriente y construyó los dos grandes colectores, uno a cada lado de su rivera a partir desde Puerta Nueva hasta el mar, sin otra alteración digna de anotarse, que los importantes desarros llevados a cabo para tierra planar los terrenos ganados al mar en la

construcción del nuevo puerto. Otrizada del grave peligro que la amenaza, estaba Málaga en la noche del 25 al 26 de Septiembre de 1907, apesar de la tempestad que la rodeó durante toda la tarde, porque esta parecía alejarse desde Puente con dirección a los montes, sin haber dejado sentir sus efectos en la ciudad donde apenas cayeron algunos gotones.

A la una proximamente las campanas de la Catedral tocando a alarma despertaban al vecindario, motivada por una copiosa rizada que de improviso trajo al Guadalmadrina, en tan injustas proporciones, que rebasando el nivel de los paredones de la ciudad a inundar los puntos más altos de la ciudad y los barrios de la Trinidad y el Perchel.

A pesar de la importancia de la avería esta no hubiera alcanzado las trágicas proporciones a que llegó, si un puente provisional de madera existente entre la salida de Puerta Nueva y la calle de Marmoles, no pudiendo resistir el empuje de las aguas por el estado ruinoso en que se encontraba, no fuera arrastrado por la corriente, yendo a chocar con todos sus maticones contra el otro puente inmediato que en Santa Domingo que obstruido también se rebasó al torrente aguas arriba, restando por todas partes los paredones, y entrando las aguas torrencialmente por ambas riveras, convirtiéndose así la mitad de la ciudad en una verdadera laguna cragosa.

No pudiendo tampoco resistir el empuje de las aguas de San Domingo el empuje de tan colosal masa de agua, cedió también, yendo a asirse los acarreos de los dos puentes destruidos contra el de Tetuan, obstruyéndolo en su luz de sus arcos, con lo que resultó otro nuevo impedimento que se oponía a la corriente cada vez más impetuosa, pero más resistente que los anteriores, formando un nuevo dique que obligó al río a desbordarse por encima de sus maticones, especialmente en la parte que da a la Alameda Principal, desde donde las aguas con

más facilidad encontraron salida al mar por los muelles del desembarcadero del nuevo puerto.

Son tan recientes los sucesos acaecidos en aquella luctuosa noche en que perecieron algunas más de veinte personas, y de que casi todos los de la generación presente fuimos testigos, que para nada tenemos necesidad de reproducir el doloroso aspecto que presentaba la mayor parte de la ciudad cubierta con el lodo y los derribos depositados por las aguas que en algunos puntos alcanzó una altura inverosímil, ni de las enormes pérdidas sufridas en la propiedad urbana y por el comercio.

De gran parte de esta dolorosa catástrofe hay que inculpar a la apatía que desgraciadamente ha caracterizado a nuestras autoridades, que no desconociendo el riesgo que para la población representaba el Guadalmadrina, no impedían sirviese su lecho para vacadero de escombros, y tenían abandonada las surtidas y nada hacían por afinar la porteruela de Puerta Nueva, y en distintas ocasiones denunciada como ruinoso por los técnicos, y que como al actual que la ha sustituido, sigue siendo un peligro para Málaga.

Pasados los primeros momentos, dieron comienzo las lamentaciones y el deseo de poner pronto término a un mal por tanto tiempo previsto y nunca eficazmente remedado. Iniciáronse suscripciones particulares que remediadas las más apremiantes necesidades; muchos ciudadanos de España acudieron con cuantiosos donativos en auxilio de los damnificados y el Gobierno aprontó algunas sumas para las obras más perentorias, mandando algunos delegados que propusieron un plan completo de defensa contra las avenidas del Río.

Después de prolijos estudios y largas deliberaciones optaron por la canalización y entubamiento del alcantarillado, con preferencia a la desviación, como obra más práctica y menos costosa, reeditando el curso de la corriente y subterráneo sus paredones por una y otra margen desde el puente de Tetuan hasta el de Mar

irricos, donde posteriormente se ha cons-
truido el hermoso Puente al que se dió el
nombre de Arminih, en agradecimiento a
las gestiones de este señor Diputado a
quien en muy principal parte se debió su
realización.

Desde este punto hasta la desembocadu-
ra de los arroyos «llondos» y del «Pescad-
dor», tambien se acordó encunzar el Rio
estrechando sus riberas, entre dos muros
de contención que tendrian una altura so-
bre su margen de un metro setenta y cinco
centímetros, en una longitud de cinco mil
metros, cuyo costo se gradueba en tres-
cientas sesenta y nueve mil setecientas
cuerrenta y cinco pesetas.

Como complemento de este estudio tam-
bien se proyectaba la construcción de un
gran pantano que corria el finadalmédica
con una presa entre dos cerros proximos
al sitio copocido por «el Aguayo», al fin
de retener las aguas de las grandes aveni-
das embalsándolas en una cantidad apro-
ximada de cuatro millones quinientos mil
metros cúbicos, a los que paulatinamente
se les iria dando salida por un canal, en
proporción determinada para que nunca
pudiera ser un riesgo para la ciudad.

Importaba el presupuesto calculado, dos
millones trescientas noventa y seis mil
trecientas cincuenta pesetas.

Aprobado por la Superioridad este estu-
diado hecho por los competentes Ingenie-
ros don Manuel Gimenez Lombardo, bajo
la dirección del jefe de la Sección hidro-
gráfica don Ramón Diaz Petersen, se nece-
sitó proceder a su inmediata ejecución, us-
tando tan solo que el Estado girase las
cantidades necesarias para dar comienzo
a las obras.

Pasaba el tiempo sin que esto hubiese
efecto, cuando el día 4 de Enero de 1910
el ministro de Fomento don Rafael Cassel
acompañado del Director General de Obras
públicas don Luis Arminian llegaban a Má-
laga de paso para Melilla y aprovechando
su estancia en nuestra ciudad se interesó
de ellos viéran sobre el terreno la necesi-
dad de las obras proyectadas y muy espe-
cialmente el lugar en donde se habia de

emplazar el pantano a lo que accedieron
quedando altamente complacidos y obli-
gando al ministro su gestión personal
para que fuese una realidad el inmedia-
comienzo de los trabajos.

Y así fué en efecto, pues el 20 de Febrer-
ro del siguiente año de 1911 volvía de Ma-
laga el señor Cassel para inaugu-
rar las obras, a cuyo fin se habian marca-
do con banderolas de colores la línea que
habia de seguir el nuevo cauce, y se habi-
envisado un camino especial desde la
carretera hasta el punto del Rio donde
habia de celebrarse el acto de la inaugu-
ración.

Por mano del ministro se hicieron exp-
lar seis barrenos que estaban preparad-
os en el lugar escogido para elevar el muro de
contención del Pantano, con lo que
considero como dado comienzo a las obras
que con mayor o menor actividad se viene
realizando, según la importancia de las
consignaciones que envia el Gobierno
siendo de lamentar que consiguientemente
parte de las obras, la que más ha de garan-
tizar la tranquilidad y seguridad de los
malagueños, se lleve con tanta lentitud
desde hace más de nueve años.

No así los muros de encauzamiento y la
de rectificación de la corriente, que ha
chocó con alguna más premura, hemos po-
dido ver terminados en corto espacio
tiempo.

En temporal de lluvias en proporción
verdaderamente extraordinarias que des-
cargó sobre Málaga el día 7 de Mayo de
1917, produjo una grande crecida del Gar-
dalmedina que preocupó grandemente a
ciudad temerosa de una nueva inundación
más importante que la sufrida diez años
antes.

Serian las nueve de la noche cuando
ya empezé a salir por las surtidas de
Aurora, no siendo bastante a contener
los sacos de arena que al efecto se colo-
ron para evitarlo, inundándose una gra-
parte de la calle de Miramoles y de otras
inmediatas más bajas todas que el Teatr-
del rio; ocurriendo lo mismo en la óf-
surtida de Puerta Nueva por la que la

aguas penetraron hasta la mediación
de la calle de la Compañía, convirtién-
dola en un verdadero lozalal.

Al siguiente año en 16 de Noviembre,
nuevas copiosas lluvias produjeron una
nueva avenida del Rio, en mayores
proporciones que las dos anteriores,
pero que gracias a las obras de rectifi-
cación de su corriente se pudo evitar
un nuevo día de luto para Málaga.

La única parte castigada lo fué el ha-
rrio de la Coleta donde rebosaron las
aguas por encima de los paredones re-
tención construidos para la canalización;
se desbordaron por el fluero de los
platales y el Molinillo causando gran-
des destrozos y perjuicios.

Cuando bajaron las aguas pudo ob-
servarse con sorpresa para todos que
en el nuevo cauce durante las horas de
la avenida se habia depositado una ca-
da de arena en toda su longitud, apro-
ximadamente de un metro de altura
sobre su antiguo nivel.

Debe suponerse fuera la causa que
la originara, que antes de la construc-
ción de estos malecones, el torrente al
de desembocar en la gran planicie que
primaba su delta pasado el arroyo del
«escador», entre la Hacienda de la Vi-
veña y las Barrancas, se extendía y
debía de entrar en la pobla-
ción, dejando en ellas depositadas una
gran parte de las jamas y detritus que
arrastraba su corriente.

Forzado hoy a entrar sus aguas en
un canal sin tener su curso ni dismi-
nuir su velocidad, todos sus sedimen-
tos vienen a quedar en el lecho del nue-
vo cauce en las proporciones alarman-
tes que hemos podido apreciar en estas
dos anteriores avenidas.

Alarmada la opinión pública ante la
ca de que al repetirse las periódicas

avenidas del Guadalmedina no fuese
este cauce suficiente para contener el
caudal de sus aguas, y haciéndose es-
tas por el populoso barrio del Molinillo
invasora la ciudad causando perjui-
cios incalculables, se clamó por todos
al Gobierno pidiendo pronto y eficaz
remedio al terrible mal que amenaza
a Málaga.

Segun opinión de los técnicos a los
que con grande urgencia se ha man-
dado estudiar el asunto, estiman que
aunque solo con el carácter de proy-
sional debe subirse el paredón del canal
por es aparte en evitación de su des-
bordamiento interior se llevan a térmi-
no las nuevas obras del Puerto, en las
que se dará al Rio una ríptida y direc-
ta desembocadura en el mar.

Inmediatamente se ha ordenado gi-
rar sesenta mil pesetas para su reali-
zación y es posible que cuando escribi-
mos estas líneas se haya dado comien-
zo a las obras.

¿Pero si los paredones siguen subien-
do y el lecho del torrente sigue acumu-
lando cada vez mayor cantidad de are-
na, no podía llegar un día en que sean
insuficientes para dar paso a las aguas
la luz de los arcos del Puente de Armi-
nán?

Quiere la fortuna que para época
próxima se vean desvanecidos mis te-
mores pesimistas y pueda transfor-
marse el desolador torrente, que tantas
desgracias hehe causadas, en fuente de
prosperidad y de vida como en tiem-
pos pasados lo fué para Málaga, su
«Río GUADALMEDINA».

JOAQUIN M. DIAZ DE ESCOVAR.

Cronista de la Ciudad.