

MÁLAGA Y SU RÍO GUADALMEDINA

Un día prologué un libro de Fernando González Mart. Ahora, me ha honrado de nuevo, al invitarme para que aportara mi modesta colaboración en este libro. Desde aquí quiero expresarle al excelente y veterano periodista malagueño, con mi gratitud, una doble felicitación. Una, por el tesón que siempre supo poner en la realización de su trabajo profesional. Un tesón, una tenacidad, que nos permite afirmar que durante toda su vida escribió sin descanso y que, ahora, descansa escribiendo...

Otra, otra felicitación, por el cariño que siempre ha demostrado tener a nuestra tierra, como lo cantan los títulos de sus —hasta ahora— dos últimos libros: Málaga nuestra, Siempre Málaga.

Claudio Sellarolo López

“Ciudad con un río seco en la cintura.”

...

“Málaga; siempre se encuentra en mi camino.”

(Del poema “Estando en Málaga”
de Carlos Rodríguez-Spiteri)

ALGUNAS REFERENCIAS HISTÓRICAS

Málaga, para bien o para mal, se ha mantenido permanentemente vinculada a la suerte de su río, de su río Guadalmedina, durante los tres milenios de su historia.

"Esta famosa ciudad jamás ha mudado el sitio donde la fundaron sus primeros pobladores, que es ese mismo donde estamos." En cuanto al Guadalmedina, es "un río tan propio de Málaga, que pasa lamiendo sus muros." Esto escribía Medina Conde, en 1789, en sus *Conversaciones históricas malagueñas*.

Así, junto a su río, la vieron también geógrafos e historiadores de todos los tiempos. "Málaga con su río de los Confederados", diría Plinio; "Málaga con un río de su mismo nombre", escribe Rufo Festo Avieno, en su obra *Ora marítima*.

Unos versos del malagueño Alfonso Canales, nos proporcionan, en versión poética, una síntesis de estas breves notas históricas:

"Por aquí el Criso entra en el profundo abismo;
cuatro pueblos albergan una y otra ribera.
Junto a ellos, siguiendo está el cabo Barbesio
y está el río de Málaga con la ciudad homónima,
primeramente Menaca llamada en otro siglo.
Antes se levantaron aquí muchas ciudades,
poseyó estos lugares fenicia muchedumbre."

Ora marítima de Avieno

(Periplo marsellés del siglo VI a. de J.)

Como se deduce de los textos de los autores citados, nunca tuvo nuestro río otro nombre que el de "Río de la Ciudad". Y así se ha seguido llamando desde los tiempos de la Málaga musulmana hasta nuestros días. Nos lo dice, en 1919, don Joaquín María Díaz de Escovar: "Los árabes lo siguieron llamando del mismo modo, que no otra cosa significa Guadalmedina, compuesto de las palabras GUAD o GUID, que en el árabe granadino es río y MIDINA o MEDINA, que es el de *ciudad* y que con el artículo "AL" se formó GUAD-AL-MEDINA, o "Río de la Ciudad", con que ha llegado a nosotros."

EL NACIMIENTO DEL RIO

Nace el Guadalmedina en las estribaciones sur del Subbético, en la sierra de Camarolos, aproximadamente en la cota de los 1.300 metros, entre los picos de La Cruz y Rodadero. Más exactamente, el nacimiento está en la falda del Cerro del Codo, junto al que fue cortijo Realengo, que perteneció en un tiempo a los bienes propios de la ciudad de Antequera y que más tarde fue de propiedad particular. Díaz Escovar situaba este lugar, con una expresión muy de la época, "a unas cinco leguas de Málaga, una más arriba del inmediato pueblo de Casabermeja y como media antes de llegar a Colmenar." Allí nace

el escaso caudal del río Guadalmedina, un caudal que sólo se enriquece, en los tiempos de lluvias, con las aguas que le proporcionan los arroyos que le son tributarios.

EL RIO GUADALMEDINA, ANTES Y DESPUES DEL SIGLO XVI

La historia del río Guadalmedina es bien distinta según se contemple antes o después de la primera mitad del siglo XVI.



Claudio Gallardo López

Antes del siglo XVI

Está históricamente demostrado que, desde los tiempos más remotos hasta el final del siglo XV, el Guadalmedina fue un río de aguas limpias y de curso constante.

Decía el ingeniero Alfonso Jiménez, en un informe que redactó en 1786 —al que más adelante tendremos que referirnos de nuevo—, y en el que trataba del río y de los primeros pobladores de nuestra ciudad, que *“el pueblo fenicio siempre situaba sus ciudades en parajes donde hubiese ríos o arroyos suficientes para las necesidades cotidianas: riegos, labores,*

etcétera”, y que *“eligieron este amenísimo suelo por los fecundos auxilios de su río cristalino, comedido por las naturales firmezas de su curso y abundante por la bondad de sus nacimientos.”* Y continúa diciendo que, por esos mismos motivos, Málaga fue *“presa preciosa y con razón”* de cartagineses, romanos, vándalos —en su paso para Africa—, godos, árabes y, últimamente, de *“nuestro heroico conquistador el señor rey don Fernando el Católico.”* Afirma, por último, que el río era *“comedido y puro”* y de *“caudal limpio”*. Se sabe que de las aguas de este río, *“manso y pocas veces caudaloso”*, se abastecían los malagueños de entonces, y está comprobado que así era todavía en las postrimerías del siglo XV, como lo demuestra un acuerdo de los primeros regidores del Cabildo, fechado en 1490, por el que prohibían se diera de beber al ganado, en las aguas del Guadalmedina, *“porque usan de ellas los vecinos y es necesario que se mantengan puras.”*

Pero, aquella Málaga no contaba sólo con el río; gozaba, además, de una gran riqueza forestal en sus montes. A esa riqueza se debía en gran parte el constante y limpio caudal del río Guadalmedina del que nos hablan los historiadores.

Estrabón, en su libro III, 4.2., al describir nuestra costa y el emplazamiento de nuestra ciudad, dice: "*Partiendo de la región de Kalpe, cruza la Bastetania y el país de los oretanoi, una cordillera cubierta de densos bosques y corpulentos árboles que separa la zona costera de la interior.*"

Muchos siglos después, en el informe ya citado de 1786, asegura el ingeniero Alfonso Jiménez, que, hasta el comienzo de la Edad Moderna, había en nuestros montes "*numerosos bosques de encinas, castaños y alcornoques, además del monte bajo*", lo que hacía que abundase la caza mayor a la vez que existían grandes zonas de pastos para los ganados en grandes extensiones del valle del Guadalmedina.

Aquella Málaga, tan lejana en el tiempo, estaba situada entre el verdor de los bosques de sus montes y de sus anchas huertas y frente al azul de su mar. De este modo nos narra parte de su paisaje urbano Medina Conde, en sus ya citadas *Conversaciones históricas malagueñas*: "*No faltan jardines dentro de la ciudad, los que se dejan ver desde las alturas; desde éstas se descubren en los alrededores muchas huertas, viñas, olivares, almendrales, naranjos, limoneros y varias casas de recreación, que unidas pudieran formar un pequeño pueblo, principalmente por la parte occidental en que está su apacible vega...*"

Pero, a partir de las primeras décadas del siglo XVI, fue desapareciendo aquel paisaje bucólico y virgiliano y el río dejaba de ser lo que hasta entonces había sido; "*un cauce de adelfas hasta el nivel de las olas.*" Ya no eran el Guadalmedina y esos otros arroyos que bajaban y bajan de nuestros montes,

*"vida que circula con el resplandor del sol,
con la luz que absorben las plantas.
Regatos desbordados entre guijarros,
aguas limpias y transparentes, que bajan
por los arroyos de Cupil y Fahala,
Pilonés, La Virreina y Jaboneros."*

Aquel Guadalmedina se fue transformando, no sólo en ese cauce polvoriento y seco que todos hemos conocido, sino, en lo que es peor, en un furioso y devastador torrente. A partir de entonces y durante las últimas cinco centurias, empezaron a tener razón otros versos del mismo poeta —el malagueño Carlos Rodríguez-Spiteri—, los de un poema que por algo se llama, precisamente, *Río Guadalmedina*:



Un mercadillo en pleno cauce del río, a la altura del convento de La Aurora y junto a un pequeño puente peatonal. Al fondo, la esbelta y muy trinitaria torre de San Pablo

*“Detrás de los muros te sientes vulnerable,
entre los rostros de una muchedumbre,
que reside debajo de las pardas torronteras.
Terreras en el pico de los montes,
cono y superficie de agua cerrada
semifluida, chorreando, adherida
al espesor del barro. Presión del lodo
viñas viejas y coladas de las eras,
círculos alrededor de los troncos,
cortezas que no terminan de hundirse,
huecas ramas secas que flotan,
y se rompen descarnadas en la playa.
Acumulación incesante, riadas, agua sin costura,
capa de fango que se extiende por el suelo,
artesa y cristal caído en medio de los umbrales.”*

A partir del siglo XVI

El Guadalmedina había dejado de ser un elemento vital y se había convertido en un tenaz y terrible enemigo de nuestra ciudad. Por eso, entre las muchas desgracias que afligieron a los malagueños a

partir del indicado siglo y, especialmente, durante los tres primeros de la Edad Moderna, destaca Guillén Robles *“los días de luto que proporcionaron a la capital las inundaciones de su río”*, lo que atribuye *“a la pereza, más que censurable, de dejar al Guadalmedina correr por medio de la población.”* Estas palabras las escribía Guillén Robles en 1874.

Las primeras señales de alarma aparecieron en el año 1523, por lo que se extendió el miedo entre los vecinos. Un miedo que alcanzó tales proporciones que muchos malagueños intentaron abandonar la ciudad para siempre. El día 30 de mayo del mismo año 1523 despachaba una Real Cédula el emperador Carlos V, firmada en Monzón, por la que ordenaba a las autoridades de Málaga que adoptaran las medidas que resultaran necesarias, en evitación de que se produjera la huida.

Unos años después, concretamente en 1544, se produjo la primera inundación. Desde entonces y hasta la segunda década del siglo XX, Málaga ha sido azotada por las grandes inundaciones del río Guadalmedina en más de treinta ocasiones.

Tiene razón Dámaso Alonso: *“Un río es agua, lágrimas; mas no sé quien las llora.”* Pero el verso puede admitir alguna excepción. En Málaga sí se sabe de donde procedía el llanto. En nuestra tierra sí sabemos —sin dudas—, que aquellas lágrimas que tantas veces bajaron a la mar, confundidas con las aguas turbias del río, eran lágrimas del pueblo malagueño. Un pueblo siempre sufrido y resignado que, cuando pasaba la tempestad y renacía la calma, cantaba aquella copla que decía:

*“Es río Guadalmedina
que parece muy tranquilo
y cuando dice: ¡Agua va!
hay que tomar el olivo.”*

Y así, entre lágrimas y cantes, un año y otro año; un siglo y otro siglo...

CAUSAS QUE PROVOCARON AQUEL CAMBIO TAN BRUSCO DEL RÍO

*“Un hacha que cae siempre,
siempre,
siempre,
implacable y sin descanso
sobre cualquier humilde ligazón.”*

(Del poema “El hacha”, de León Felipe)

¿Cuáles fueron las causas que rompieron el equilibrio y el secular y apacible hermanamiento de nuestra Málaga con su río? Hemos procurado que sean técnicos de prestigio los que faciliten las respuestas.

La profesora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez, en un estudio publicado, en 1982, en la revista *Baetica*, de la facultad de Filosofía y Letras de Málaga, reduce a tres las causas.

La *primera* se debe a las lluvias torrenciales ocasionadas por las elevadas temperaturas de las capas de aire mediterráneo, las cuales originan un frente de inestabilidad al encontrarse con masas provenientes de la península y que han comenzado a enfriarse, dando lugar a las típicas tempestades otoñales.

La *segunda* es la situación geográfica de Málaga, rodeada de montes que vierten sus aguas a la ciudad.

En la *tercera*, nos encontramos con el elemento humano. Reconoce la autora de este importante estudio, que el mal comenzó en el siglo XVI, cuando fue arrancado el monte bajo y las encinas que mantenían la firmeza del terreno en las montañas que flanquean el Guadalmedina, sobre todo, en la zona de la Chaperera. Por este motivo el suelo quedó removido, lo que hace que las tierras sean fácilmente arrastradas por las lluvias, elevando el lecho del río desde su nacimiento.

Pensamos que los fenómenos climatológicos y atmosféricos y la configuración orográfica —las dos causas primeras—, ya existían en aquellos siglos en los que no se registraban inundaciones. Por el contrario, todos los informes técnicos centran preferentemente la atención en el *factor humano*. Para corroborarlo, hemos elegido tres dictámenes. Dos son del siglo XVIII, uno de nuestros días.

El primero está recogido de un informe del ingeniero militar Jorge Próspero Verbom, enviado al rey Felipe V el día 22 de diciembre de 1722, en el que, entre otros datos de gran interés, dice: "... y como antes de esto las referidas montañas, que tienen sus vertientes en Guadalmedina, se hallaban cubiertas de árboles, hierbas y matas, venían las aguas del río muy claras...", "...lo que era bien diferente de lo de ahora, que arrastrando toda la superficie de la tierra movida que se labra todos los años, vienen bajando sus aguas tan sumamente espesas y cargadas que, con la violencia que las despide en el mar, las extiende por todo, poniéndola tan turbia como el propio río..." En otro apartado decía: el río, "en las crecidas recias suele salir de madre, inundando todo el barrio bajo de dicha ciudad y sus arrabales, trayendo consigo un diluvio de tierra, arena, cascajo y broza, que la mayor parte va a parar a la mar, de forma que es propiamente un torrente, y

es tan grande enemigo de la ciudad, como del puerto..." Y afirmaba, por último: "El río Guadalmedina es el mayor enemigo de todos."

Por su parte, el teniente coronel y comandante de ingenieros con plaza en Málaga Alfonso Jiménez, en el repetido informe de 1786, al estudiar las causas del brusco cambio, sostiene que "*realmente las avenidas e inundaciones no comenzaron hasta el siglo XVI, cuando se talaron los montes, se quemaron las malezas, se devoraron los pastos...*"

En nuestros días, siguen siendo válidas aquellas tesis, como lo demuestra lo que escribía, en el mes de marzo de 1973, el ingeniero de montes malagueño Miguel Álvarez Calvente: "*... la ciudad —sus gentes— agredió al río, lo despojó de sus defensas y lo dejó inerme. El río, por leyes implacables, se hace agresivo y arrasa cuanto toca.*" Y sigue: "*Se talan los montes y se roturan las tierras, haciendo caso omiso de sus pendientes. Las vides sustituyen a los robles y el sotobosque desaparece, año a año, cosecha a cosecha, dando paso a una tierra removida, suelta que se ofrece indefensa a las tormentas, siempre intensas en tierras malagueñas. Ya no hay copas de árboles que frenen el golpear del goterón ni el granizo. Ni matorral o hierba que alfombrase el bosque y proteja la tierra. Las aguas la golpean directamente y literalmente la arrancan. Las pendientes hacen lo demás. Lo que en principio son canales minúsculos se van acrecentando con la velocidad de la corriente y a medida que aquellos confluyen. Nada los frena y lo que acaba bajando es una auténtica corriente de fango y piedra que arrastra cuanto encuentra a su paso.*" Están presente los dos fenómenos tan tristemente conocidos de los malagueños. La marcha de nuestras tierras "*por los sagrados ríos hacia los anchos mares*" que lamentara Machado y la aparición —a flor de piel en nuestras montañas—, de la roca estéril y agresiva. Y al no haber tierras no hay retención de aguas al carecer de material y tiempo de ello y las fuentes se secan. Los caudales se hacen intermitentes y el río degenera en torrente."

No quedan dudas sobre cuales fueron las causas que rompieron el equilibrio, la armonía, entre Málaga y el río. Al llegar aquí, se nos viene a la memoria lo que recientemente escribía la veleña María Zambrano, con ese pensar poético tan suyo: "*Ahora a las aguas, visibles o invisibles, a las del mar también y a las de los ríos, no se les deja un segundo, para que el espíritu que las alienta, que las vivifica, que las hace aguas vivientes y no un elemento simplemente amenazador, extienda su armonía.*" Lamentablemente, tenemos que reconocer que, en esta clase de desequilibrios, fuimos precursores. Y lo fuimos, cuando, con ligereza e imprevisión, arrasamos las centenarias



Una parada de carretas, con sus bueyes, en el cauce del río. A la izquierda, la entonces frondosa arboleda del Pasillo de Santo Domingo y, al fondo, el antiguo puente, el que unos años después destruyó la riada de 1907

arboledas de nuestros montes. Fue entonces —así lo afirman los que saben— cuando dio comienzo la larga y triste historia de las interminables luchas de Málaga con su río.

LAS MAS IMPORTANTES INUNDACIONES DEL RIO GUADALMEDINA

En el siglo XVI. 1544

Es la primera inundación de las que tenemos noticias. El gobernador de Málaga, don Alonso del Aguila, dio órdenes para que el cauce del río se mantuviese siempre limpio y abierto, con el fin de que las aguas corriesen fácilmente.

28 de diciembre de 1548

En esta segunda inundación quedaron destruidos muchos edificios y murieron veinte personas.

16 de diciembre de 1558

Se producen daños en la ciudad y algunas desgracias personales.

18 de enero de 1561

Fueron tan fuertes las crecidas del río, que la ciudad quedó incomunicada, por lo que al escasear los víveres tuvo que ser abastecida por el mar.

10 de octubre de 1580

Hubo fuertes lluvias y el agua arrastró grandes cantidades de arena, que no sólo elevaron el nivel del cauce, sino que dejaron soterrado un pequeño puentecillo que estaba situado cerca de la desembocadura del río. Esta inundación coincidió con la total desaparición de una epidemia de "peste bubónica" que, durante algún tiempo, había ocasionado más de cien muertes cada día. Refiere Díaz de Escovar que *"para desaguar la plaza, fue preciso romper una casa en la acera de la calleja de los Toros (Toril)"* y que *"el agua se llevó muchos muebles, vino, aceite, carretas y maderas."*

22 de noviembre de 1597

Es también Díaz de Escovar el que nos proporciona información de esta nueva riada, que es la última del siglo XVI. Y nos narra una curiosa anécdota: *"Con la furia de las aguas, encayó junto a la torre del río una tortuga tan grande que, sobre el pavés de su concha, se sentaban cómodamente cuatro hombres. Su cuello tenía una vara de largo; su cabeza, muy parecida a la de un limón real; sus pies, media vara de longitud. Así lo relatan los escritores de aquella época."*

En el siglo XVII. 2 de febrero de 1608

Esta importante inundación anegó todo el barrio del Perchel, llevándose el agua la ribera de Curtidores, que estaba en dicho barrio.

16 de diciembre de 1611

Perecieron algunas personas y la impetuosidad de las aguas ocasionó grandes daños a un sólido puente de mampostería que estaba situado cerca de Puerta Nueva. Y nos cuenta Díaz de Escovar que *"fue tanta el agua que se acumuló en la plaza Mayor, que con dificultad podía en ella manejarse un caballo."*

1614

Una formidable avenida arrastró de nuevo el puente de Puerta Nueva, a pesar de que al reconstruirlo se le había dado más elevación, habían sido reforzados sus pilares y se le había proporcionado más luz a sus arcos.

18 de noviembre de 1616

Dice Medina Conde: "Hubo una fuerte avenida del Guadalmedina y arroyo del Calvario, que inundó la mitad de la ciudad." (C.H.M., tomo IV, pág. 97.)

1 de febrero de 1626

"De nuevo se desbordó el río Guadalmedina, inundando la ciudad." (*Efemérides históricas malagueñas*. Díaz de Escovar. Ed. 1915.)

23 de septiembre de 1628

Fue una inundación memorable en la que perecieron más de seiscientas personas, arrastradas por la corriente. Se perdieron 1.800 cabezas de ganado y fueron muchas las huertas que quedaron arrasadas. Todo el espacio comprendido entre la calle Ancha del Carmen y las inmediaciones del convento de la Trinidad, quedó desolado y derruido. Se calculó que el valor de los géneros almacenados y perdidos sobrepasaba los dos millones de reales. Las autoridades locales dieron cuenta de la catástrofe a su majestad el rey y a su real consejo. Por su parte, las aguas del arroyo del Calvario destruyeron las tapias del hospital de San Lázaro.

19 de septiembre de 1635

Esta fuerte avenida ocasionó también bastantes daños. Las autoridades tomaron la determinación de arar el cauce del río, operación que se continuó ejecutando durante algunos años.

16 de septiembre de 1649

A las nueve de la noche, fuertes lluvias inundaron la ciudad y causaron daños en varios edificios.

31 de octubre de 1649

De nuevo se produjeron grandes inundaciones y las aguas llegaron hasta la plaza Mayor. El convento de Agustinas sufrió importantes daños y hubo que poner a salvo a las monjas.

22 de septiembre de 1661

Esta inundación superó a todas las conocidas hasta entonces. Según Díaz de Escovar, *"de todas las inundaciones del Guadalmedina ninguna alcanzó la triste celebridad que la ocurrida en este luctuoso día, día de triste recordación para Málaga que se vio amenazada y arrasada para siempre por la impetuosa agua del desbordado torrente."* Perdieron la vida más de 600 personas. 481 casas quedaron totalmente destruidas; 400 inhabitables y más de 1.500 inundadas y con cuantiosos daños. Las pérdidas se calcularon en más de treinta millones de reales. El Concejo de la ciudad elevó un amplio informe al rey don Felipe IV, en el que le agradecía las primeras ayudas, solicitaba otras más importantes y demandaba soluciones para evitar que se repitieran nuevas catástrofes. Guillén Robles, al referirse a esta inundación, dice que *"fue tal el terror que produjo aquella gran desdicha, que muchas familias abandonaron Málaga y se establecieron en otras poblaciones de Andalucía."*

Siglo XVIII. 12 de diciembre de 1723

Los daños más importantes fueron causados en las riberas del río, pereciendo un considerable número de cabezas de ganado. No hubo desgracias personales.

11, 25 y 26 de septiembre de 1764

Se registraron en estos tres días fuertes tormentas que de nuevo provocaron grandes daños. La inundación afectó principalmente a la huerta del convento de San Francisco y derribó todas las casas contiguas. Díaz de Escovar, dice: *"En la calle Nueva, los mercaderes de vara, perdieron sus géneros."* En algunas calles del barrio de la Trinidad las aguas alcanzaron tres metros de altura.

26 de septiembre de 1784

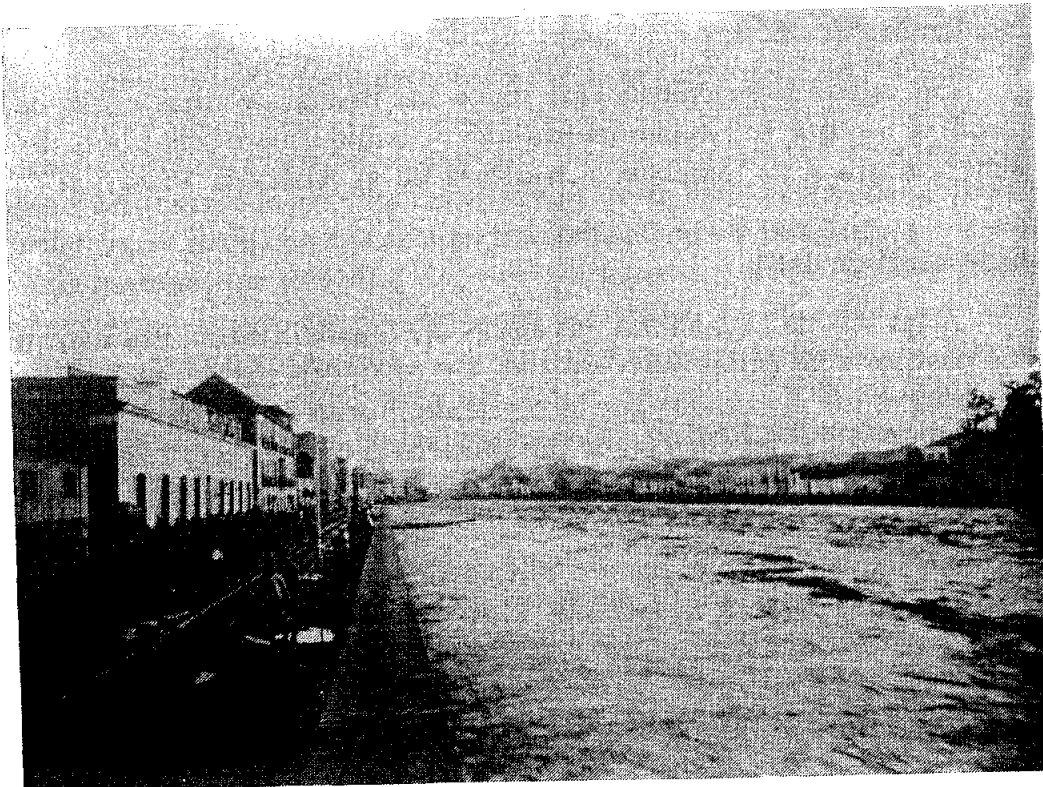
Causó bastantes daños, principalmente en el barrio del Perchel.

1786

Se produjeron tres riadas entre los meses de abril y mayo, pero no alcanzaron la importancia de las anteriores.

1789

Se registra otra inundación.



La inundación del mes de noviembre de 1918 no creó otro día de ruina y de luto en Málaga porque, un año antes, habían sido construidos los actuales paredones del río. En esta fotografía se aprecia que las aguas llegaron casi a los bordes.

En el siglo XIX. 22-23 de septiembre de 1802

Se produjo una lluvia torrencial que, aunque sólo duró hora y media, provocó otra gran inundación. Los daños ascendieron a 2.128.346 reales, sin contar los ocasionados en las viñas, ganados o en las huertas cercanas a la ciudad.

23 de septiembre de 1803

Otra inundación.

30 de septiembre de 1803

Hubo una gran tempestad. El río Guadalmedina inundó los barrios y parte del centro de la ciudad. Esta inundación coincidió con el comienzo de una epidemia de fiebre amarilla.

8 de enero de 1821

Otra fuerte avenida. Por iniciativa del general Abadía, el Ayuntamiento acordó que se tomaran medidas urgentes para evitar nuevas inundaciones del río.

Noviembre de 1852

Las aguas destruyeron casi todos los muros de unas obras de canalización que se estaban realizando. Se había comenzado por la desembocadura y ya llegaban a la altura de la Alameda Principal.

6 de abril de 1881

A las seis de la mañana, las aguas del Guadalmedina inundaron los pasillos y las calles más cercanas. Un carro que iba por el Postigo de Arance, fue arrastrado por la corriente. Fuerzas del Ejército, de la Guardia Civil y del Cuerpo de Carabineros prestaron servicios en los lugares de mayor peligro. En algunas calles alcanzaron tanta altura las aguas que, en el Pasillo de Santo Domingo y en la calle del Carmen fue necesario el uso de barcas. La fábrica de los señores Trigueros perdió parte de la fachada. El Ayuntamiento, presidido por su alcalde señor Dávila, se reunió en sesión permanente. Perecieron ahogadas un total de once personas, entre ellas el alcalde de barrio don José Huet, un guardacalle y su hijo y varios soldados. Málaga, sobre todo las calles de los barrios de la Trinidad y el Perchel, ofreció durante algún tiempo señales evidentes de la ruina que había provocado esta inundación.

Abril de 1887

Otra inundación. Fue la última del siglo XIX.

A partir de este momento, se produjo en nuestra ciudad un período de calma, en lo que a inundaciones se refiere. En parte por una sequía que duró algunos años y, además, porque se habían extraído del cauce del río considerables cantidades de arena para el relleno del nuevo parque, que se hizo sobre terrenos ganados al mar. Se puede decir que Málaga se olvidó un poco de las frecuentes y temibles riadas, al menos durante los últimos años del siglo XIX. Así se llegó al nuevo siglo.

En el siglo XX. 24 de septiembre de 1907

En los comienzos del siglo XX se producen inundaciones en los años 1901, 1902 y 1905.

Todo empezó en la inundación de 1907, en la madrugada del 23 al 24 de septiembre, en la parte más remota de la cuenca del Guadalmedina. A las doce de la noche cayó sobre Colmenar la primera gran tormenta. A las diez de la mañana del día 24 una segunda aumentó el pánico y a la una de la tarde una tercera, acompañada de fuerte granizada, acabó de destrozar lo que las anteriores todavía habían respetado. Dice el in-

geniero José María Garnica Navarro que *“si la segunda tromba de agua se hubiese desplazado ligeramente hacia la sierra del Codo (Morrón de la Grajea), nacimiento del Guadalmedina, es muy probable que Málaga hubiera desaparecido”*, porque *“fue tal la cantidad de agua caída que estimaciones muy fiables la cifran en un metro y treinta y seis milímetros, es decir, que se recogieron ¡mil treinta y seis litros por metro cuadrado en un solo día! Algo absolutamente increíble. Lo que normalmente llueve en dos años, se concentró en el espacio de unas horas.”* Según el cronista de la ciudad Joaquín María Díaz de Escovar *“perecieron ahogadas más de veinte personas.”* Por su parte don Narciso Díaz Escovar, como testigo presencial que fue, decía: *“El puente de madera existente entre la subida de Puerta Nueva y calle Mármoles se vio arrancado, chocando con el puente de Santo Domingo, que obstruido por todos lados y cuarteándose, quedó bajo el monstruoso caudal de agua que después golpeaba. Al cabo el de Santo Domingo cedió también y sus materiales obstruyeron los arcos del de Tetuán.”* En los barrios del Perchel y de la Trinidad se comprobó que, en algunas calles, las aguas habían sobrepasado los tres metros de altura. Los daños también llegaron a la calle Larios. Así lo cuenta don Narciso: *“La impetuosidad de la corriente elevó en calle Larios las puertas de correderas, arrastrando las mesas de café que había en el Inglés, Imperial, Cosmopolita y en el del señor Pérez Aranda. En calle Nueva, las puertas empotradas en la pared eran sacadas de quicio. La corriente que entró por la calle Liborio García destruyó la cerca del conventico y causó grandes daños en el comercio del señor Temboursy y penetró en los salones del Círculo Mercantil, donde agua y fango alcanzaron una altura de medio metro.”*

Los periódicos de Málaga de aquel año 1907, *El Popular*, *El Cronista* y *La Unión Mercantil*, también sufrieron en sus talleres los daños de la inundación, por lo que no pudieron conectar con sus lectores durante algunos días. Sin embargo, las publicaciones nacionales sí dedicaron grandes espacios a la noticia. Veamos algo de lo que escribió en aquellos días un cronista llamado Juan Moreno: *“Las torrenceras aumentaban tumultuosamente enfilando vaguadas, entre breñas y zarzales, afluyendo al cauce del Guadalmedina sin regulación. En su irrefrenable avenida el torrente destruye cuanto encuentra a su paso. Las aguas, al topar con los viejos paredones de contención, los desbordan con un aparato sonoro estremecedor, buscando las zonas bajas de la ciudad que quedan rápidamente invadidas.”* Días después de la catástrofe visitó nuestra ciudad su majestad el rey Alfonso XIII, acompañado del presidente del Gobierno, don Antonio Maura. Recorrieron con todo detenimiento los barrios más afectados, entraron en corralones y se interesaron por las víctimas. El rey

manifestó que los daños ocasionados por la inundación eran mucho más elevados de los que en principio supuso.

Los estragos de esta impresionante riada aún perduran en la memoria de nuestros más viejos paisanos.

7 de mayo de 1917

Descargó sobre Málaga un temporal de lluvias en proporciones verdaderamente extraordinarias, lo que produjo una gran crecida del río. La ciudad llegó a temer que esta inundación llegara a ser tan importante como la ocurrida diez años antes. Así lo contaba, en 1919, el cronista de la ciudad.

16 de noviembre de 1918

Otras copiosas lluvias produjeron una nueva avenida del río, pero gracias a que un año antes se habían elevado las alturas de los paredones, se pudo evitar un nuevo día de luto para Málaga. La única parte castigada fue el barrio de la Goleta, donde rebosaron las aguas. Se produjeron grandes destrozos en el Huerto de los Claveles y en la Cruz del Molinillo.

LOS MAS IMPORTANTES PROYECTOS DE DESVIACION O DE CANALIZACION DEL RIO GUADALMEDINA

Málaga —con mayor o menor acierto o fortuna— ha sostenido una larga y dura lucha con su río. Una lucha que ha sido, en la mayoría de los casos, más defensiva que atacante y, casi siempre, excesivamente dubitativa. Las ideas de desviar o canalizar el viejo cauce del río se han ido barajando siglo tras siglo y han ido pasando de mano en mano, de generación en generación, sin acertar nunca con la solución definitiva. Un año se inauguraba un puente, entre repiques de campanas, como ocurrió en 1860 con el de Tetuán. Al siguiente, se ponía en marcha un nuevo proyecto para desviar el cauce del río. Así ocurrió una y otra vez, según veremos en las líneas que siguen.

Existe un proyecto de una fecha muy cercana a la toma de Málaga por los Reyes Católicos, en el que ya se contemplaba la posible desviación del río Guadalmedina. Pero nos vamos a referir preferentemente a los más importantes de los siglos XVII, XVIII, XIX y XX.



Dos aspectos de la muy comercial y malagueña calle de Carretería. En la primera, el que ofrecía unos días después de la inundación, al retirarse las aguas. En la segunda, una impresionante manifestación, celebrada en el mes de octubre de 1919 —doce años después de la gran inundación—, pidiendo la desviación del río Guadalmedina. Dos años antes —en 1917— se habían construido los actuales muros. Desde 1911 —ocho años atrás— se estaba construyendo el pantano del Agujero

En el siglo XVII

Iniciaremos el relato tal y como nos lo cuenta Guillén Robles. *“La repetición de aquellas inundaciones, el temor de que se despoblara una de las más productoras ciudades de España, la dolorosa impresión que había producido en la península el relato de tantas desdichas, obligaron a Felipe IV a socorrer a Málaga con diez y seis mil ducados, y a nombrar una junta para que le propusiera medios con que evitar en lo sucesivo nuevas ruinas.”*

Este es el motivo por el que el día 20 de octubre de 1661 —un mes después de la mayor inundación que Málaga ha sufrido en toda su historia—, firmara el rey Felipe IV una Real Cédula en la que proponía vinieran a Málaga técnicos que estudiaran sobre el terreno, cuáles serían los medios más adecuados para evitar tan grandes males.

Para realizar tales estudios fue nombrado el arquitecto militar e ingeniero de Andalucía don Francisco Xavier Ximénez de Mendoza, quien examinó todos los diferentes proyectos que le fueron presentados y recorrió personalmente todo el cauce del río. Así nos lo cuenta Guillén Robles: *“Unos sostenían que se echara el río por el arroyo de Coche, cerrando antes una especie de estrecho por la ermita de San Sebastián de Casabermeja; mostraban otros las dificultades que ofrecía el anterior proyecto y arbitraban el medio de hacer un corte en el terreno donde se hallaba la venta de la Cruz a dos leguas y media de Málaga, y convertir al Guadalmedina en confluente del Campanillas; hubo quien emitió la idea de llevar el río por el arroyo Toquero para que desembocara en la Caleta, y no faltó quien mostró la conveniencia de hacer un corte por detrás de la Trinidad y dejar correr las aguas a las playas de San Andrés. Este último proyecto mereció la aprobación de todas las personas entendidas, pero su realización se quedó en buenos deseos y el río por medio de la ciudad, amenazándola todos los inviernos con sus furores.”*

Fueron cinco los proyectos estudiados por don Francisco Ximénez de Mendoza. El primero, el de desviación por el arroyo de Coche, se presupuestó en 2.430.000 reales, a lo que había que añadir el coste de un muro de contención. Discutido este proyecto se consideró que no se evitaban los peligros de posibles inundaciones y que, por lo tanto, la ciudad quedaba expuesta a los mismos o parecidos daños que en ocasiones anteriores.

En el segundo, se encontraron grandes dificultades, por su costo y porque resultaba necesario construir un túnel con más de un kilómetro de longitud o, en su defecto, un canal con más de cien metros de profundidad.

La desviación que también se proponía en el tercer proyecto estudiado estaba presupuestada en 1.500.000 reales. Se calificó como *"más fantástico que real"*, dadas las dificultades que ofrecía su realización.

El cuarto, orientaba la desviación del río hacia el arroyo del Cuarto. Desde un punto de vista técnico parecía más aceptable que los anteriores. Su coste se cifró en diez millones de reales.

Optaron por la quinta solución que consistía, lisa y llanamente, en dejar que el Guadalmedina corriera por su cauce antiguo, si bien —así lo comenta don Joaquín María Díaz de Escovar—, *"construyendo unas defensas propuestas en el último estudio"* y *"recomendando que se limpiase su álveo todos los años por estar muy cegados de arenas para lo que se estimaba necesario se mandase a todos los labradores de este término concurriesen con sus yuntas de bueyes y sus esclavos para ararlo y remover su lecho antes de la estación de las lluvias."* Lo cierto es que tal y como lo recoge en su *Historia de Málaga* Morejón, el río *"siguió corriendo como sin madre por donde quería, porque faltaron los medios para poner corriente su álveo y levantar los muros a uno y otro lado que fue el remedio convenido."*

Como acabamos de ver, en el siglo XVII ya se malogró la primera oportunidad de desviar el cauce del río Guadalmedina.

Proyectos del siglo XVIII

En este siglo se le prestó gran atención a las obras públicas en toda España. Por otra parte, como ya hemos visto en páginas anteriores, en Málaga continuaban las inundaciones. Volvemos de nuevo a una cita oportuna de Díaz de Escovar: *"Alarmados los vecinos con la permanente repetición de estos sucesos, no dejaban de censurar a las autoridades"*, ya que los proyectos que mandó estudiar el rey Felipe IV, cuando ocurrieron las inundaciones de 1628 y 1661, una vez pasaron aquellos peligros, *"dormían olvidados entre el polvo de los archivos"*.

En 1722, el ingeniero militar Jorge Próspero Verbom —como ya hiciera anteriormente el ingeniero Ximénez de Mendoza— estudia y analiza uno por uno los proyectos del pasado siglo y recorre también el cauce del río. Llega a una conclusión: la solución más conveniente consiste en desviar el cauce del río. Lo explica así: *"El remedio para este tan grave daño, aunque sea dificultoso, no es imposible de practicarse, pero no es obra de una ciudad si no es de un rey, pues habiendo largamente especulado sobre este asunto, he encontrado que el curso de este río, al salir de las montañas en el llano, se puede*

desviar de la ciudad por encima del arrabal de la Trinidad, llevándose por los campos a desaguar en el mar a cosa de un cuarto de legua de la desembocadura del río Guadajoz.”

En definitiva, el ingeniero Verbom se decide por la desviación del cauce y entiende que, por la envergadura del proyecto, sus costes no podría soportarlo la ciudad, por lo que considera que se trata de una obra que debe ser financiada con fondos del Estado.

Cuarenta y dos años después, o sea en 1764, y con ocasión de haberse producido otras furiosas avenidas —concretamente las de los días 11, 25 y 26 de septiembre de aquel mismo año—, el gobernador de Málaga y mariscal de campo, don Miguel Salcedo, convocó una reunión con el alcalde mayor, regidores y jurados de la ciudad. Acordaron que se enviaran a la Corte copias de los proyectos que en su momento estudiaron los ingenieros Ximénez de Mendoza y Verbom. Algún tiempo después, el Gobierno dio órdenes al ingeniero jefe de la ciudad, don José Crane, para que de nuevo se reconociese el cauce del río Guadalmedina. Contestó el señor Crane que le resultaba imposible cumplir el encargo que se le confiaba, por no contar con medios para realizar el estudio ni con los subalternos necesarios. Por este motivo, el municipio destinó los fondos precisos, pero confió el encargo a otro arquitecto, concretamente a don Antonio Ramos.

Dos proyectos presentó don Antonio Ramos a la consideración de la Corporación municipal. El primero mantenía al Guadalmedina en su antiguo cauce, si bien aconsejaba la construcción de unos muros de mampostería *“completamente paralelos y lo más rectos posibles”*. Como complemento de estas obras proponía la construcción de dos grandes colectores, completamente independientes del río. El presupuesto lo cifraba en 5.700.500 reales, por las obras de encauzamiento y alcantarillado, en cuya suma estaban incluidos 810.000 reales para la expropiación de 45 casas que consideraba necesario destruir.

En el segundo proyecto, que volvía a ser el de desviar el río por detrás del barrio de la Trinidad, para que desembocara en las playas de San Andrés, calculaba que el coste total de las obras alcanzaría la cifra de 10.500.000 reales, a lo que había que añadir el importe de la construcción de un puente, que resultaría necesario en las inmediaciones del Camino de Antequera.

Con este segundo proyecto acompañaba el arquitecto don Antonio Ramos unos planos complementarios a los de las obras y unas memorias, en los que exponía que, *“en caso de efectuarse la desviación del río, su cauce se transformaría en un dilatado y hermoso paseo, adornado con dos plazas en sus extremos, con sus respectivas*



El puentecillo peatonal que hubo frente al convento de La Aurora, quedó arrasado por la impetuosa avenida del río

fuentes monumentales y cuatro hiladas de árboles a todo lo largo, con lo que ganaría mucho el ornato e higiene de esta parte de la población, produciendo a la vez no escasa utilidad el valor de los solares que a uno y otro lado del paseo se enajenasen para la construcción de edificios”.

Desgraciadamente, aquellos proyectos también quedaron traspapelados. Esta vez en oficinas de Madrid. Pero creo que el arquitecto don Antonio Ramos y la Corporación municipal de 1764 bien se merecen nuestro respeto y nuestra admiración porque, aunque no pudieron llevarlo a la realidad, al menos, soñaron y proyectaron algo parecido a lo que, doscientos años después, sí ha realizado la ciudad de Valencia: el desvío y urbanización del cauce del río Turia a su paso por la ciudad. Unas obras impresionantes, faraónicas, a las que más adelante tendremos que referirnos de nuevo.

Así llegamos a 1781. Habían transcurrido, exactamente ciento veinte años de la trágica inundación de 1661. Una Real Orden comisionó al ingeniero del Ejército don Joaquín de Villanova y al capitán de navío don Julián Sánchez, director de las obras que por aquel entonces se estaban efectuando en nuestro puerto, para que estudiaran con atención los antiguos proyectos de desviación o encau-

zamiento del Guadalmedina. Estos técnicos optaron por la canalización del cauce, pero los propietarios de los terrenos ribereños se opusieron enérgicamente y, haciendo uso de todas las fuerzas que tenían a su alcance, impidieron que las obras se llevaran a cabo.

Casi el mismo criterio mantuvo el ingeniero Domingo Valesta, al que, en el mismo año 1781, se le encomendó la misión de que informara sobre la posible solución del gran problema del río. También se inclinó por la fórmula de canalización, aconsejando además que se construyeran unos fuertes murallones y unos diques. Era el ingeniero Domingo Valesta hombre de bien ganado prestigio, por haber dirigido con gran acierto las obras del Camino de Antequera, las del Camino de Vélez y el acueducto de San Telmo, unas obras que habían sido financiadas por el obispo don José Molina Lario, quien, con el indicado acueducto, dotó de aguas a nuestra ciudad, tomándolas, precisamente, del caudal del río Guadalmedina. Esta era la razón por la que el ingeniero Valesta tenía un profundo conocimiento de todo el cauce del río.

Se llegó a la primavera de 1786, que fue muy abundante en lluvias y en la que se produjeron tres grandes avenidas del río.

Regía por aquel entonces Carlos III, un rey muy preocupado por la prosperidad material de su pueblo. Era ministro suyo un paisano nuestro, don José Gálvez, marqués de la Sonora, nacido en Macharaviaya. A él acudió nuestro Ayuntamiento en demanda de ayuda. Se puede decir que, en principio, resultaron fructíferas las gestiones del ministro malagueño. Una Real Orden de 16 de mayo de aquel mismo año 1786, facultaba a la Junta de Reales Obras para que, en colaboración con el conde de Villalcázar, el prior del Consulado, dos cónsules y don Pedro Ortega Morejón, *“acordaran y ejecutaran las obras que tuviesen a bien para el completo remedio del mal”*. Se iniciaron con urgencia las obras y se realizaron con un buen ritmo, hasta el punto de que en solo cuatro meses, habían sacado del álveo 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 población”*. También se construyeron malecones y muros, los colectores de los pasillos, un nuevo puente a la altura de Santo Domingo y una escollera que partía del ángulo derecho del reducto de San Lorenzo y se internaba en el mar, con lo que se formó un fuerte espigón que impedía que entrasen en el puerto las arenas que el río arrastraba en sus grandes avenidas.

Como hemos visto, una vez más, se había optado por la canalización del río y por la limpieza y desareno del cauce, aunque en esta

ocasión el proyecto se ejecutó con agilidad y con eficacia. Es justo que así se reconozca.

En el mismo año 1786 nos encontramos con otro interesante estudio, el que redactó el teniente coronel y comandante de ingenieros en Málaga, Alfonso Jiménez, quien envió un documentado informe a la Junta que se formó por orden de su majestad el rey. Este informe o proyecto —que se conserva íntegro en el Archivo de la Catedral de Málaga, leg. 646, núm. 27 s. f.—, se compone, según su autor, “*de diez pensamientos*”, que quedan refundidos en los siguientes puntos:

“El primero es que busquemos la madre del río, desenterrándola para dejarla expuesta sobre un limpio canal, desde un poco más arriba de los Granadinos hasta la mar...”

El segundo, “*construir dos malecones paralelos al río*”, desde los Granadinos hasta Martiricos.

Tercero, levantar dos antemurales o andenes, revestidos de mampostería, que protejan la ciudad y los dos barrios bajos.

Cuarto, “*demoler toda oposición a las corrientes. Estas son el puente de Santo Domingo y el arrecife nuevo*”.

Quinto, *sembrar desde los Granadinos hasta Venta Nueva, encinas y alcornoques, para que se forme “dehesa alta y baja”, que retendrán el arrastre ocasionado por las aguas.*

Sexto, *hacer lo mismo en todos los eriales de alrededor.*

Séptimo, “*sembrar álamos, castaños, guindos y cerezos por todos los torrentes y arroyos, con el fin de que se filtren las aguas antes de que lleguen al río*”.

Octavo, “*desviar un tercio del caudal del Guadalmedina*”, a la altura de Venta Nueva y hacia el arroyo de Coche (el primer proyecto de los que revisó y estudió el ingeniero Ximénez de Mendoza, en el siglo XVII).

Noveno, levantar una escollera desde el baluarte derecho de San Lorenzo hasta introducirlo en el mar.

Y décimo, “*libertar a Málaga del perpetuo terror de su bloqueo en todos los casos de lluvias*”.

Proyectos del siglo XIX

En la primera mitad de este siglo se ponen en marcha varios proyectos de canalización. Empezaremos refiriéndonos a dos de ellos.

Uno es de 1842. Estaba previsto que los trabajos se llevaran a cabo por el propio Ayuntamiento y en esos términos fue aprobado el expediente por la Diputación Provincial el día 21 de noviembre de aquel mismo año. Pero ni tan siquiera dieron comienzo las obras, no sólo porque se produjeron cambios de personas en la Corporación, sino porque surgieron dificultades en las subastas de unos terrenos.

En 1844, la nueva Corporación, reduce el proyecto anterior, pero surge un problema de competencia con el Cuerpo de Ingenieros, en relación con los terrenos que ocupaba el antiguo fuerte de San Lorenzo, y nuevamente quedan suspendidas las obras.

Cuatro años más tarde, el 12 de mayo de 1846, presenta en el Ayuntamiento un nuevo proyecto de canalización el vecino don Diego Ramírez, proyecto que, una vez remitido al Gobierno, fue aprobado por Real Orden de 9 de octubre de 1849. Esta vez se realizaron las obras, se construyeron unos muros, pero bien poco duraron. Los recién construidos paredones quedaron totalmente destruidos en la primera avenida del río. Se produjo una gran polémica en torno a este asunto en toda la ciudad, de la que algo contó el periódico de entonces *El Avisador Malagueño*. Lo cierto es que el Ayuntamiento, en sesión del día 26 de mayo de 1856, acordó rescindir el contrato que tenía suscrito con don Diego Ramírez.

Transcurrieron algunos años sin que se proyectaran obras relacionadas con el Guadalmedina. Tanto el Ayuntamiento como el Gobierno mantuvieron un silencio que se prolongó durante cinco años. Así, de salto en salto —porque resulta imposible detenerse en los muchos datos de interés que en esta larga y curiosa historia se encierran— llegamos al año 1861. Un año antes, el 26 de febrero de 1860, había sido inaugurado el puente de Tetuán. Algo hemos dicho ya sobre este particular. Lo cierto es que, en el Cabildo del día 21 de enero de 1861, se dio lectura a un escrito del gobernador civil de la provincia, don Antonio Guerola, en el que decía que se había dirigido, el día tres de aquel mismo mes, al director general de Obras Públicas, para poner en su conocimiento que *“de todas las obras públicas que se proyectan para Málaga, no hay, si se exceptúa el ferrocarril, ninguna más importante, más urgente, ni más popular que la canalización del río Guadalmedina”*. Decía también el gobernador en el mismo escrito que dirigía al Ayuntamiento, que, siete días después, el diez de enero, le había respondido el director general, autorizándole para que pusiera en marcha la búsqueda de soluciones.

El Ayuntamiento malagueño acogió con gran interés la propuesta del gobernador civil, y nombró al ingeniero don Pedro A. de Mesa —que era quien dirigía las obras del ferrocarril de Málaga a Córdo-



Su majestad el rey Alfonso XIII, en el cauce del río Guadalmedina

ba—, para que estudiara el futuro del río. De nuevo surgió la duda de siempre: *desviación o canalización del cauce*.

El día 21 de octubre del mismo año 1861, presentó don Pedro A. Mesa dos proyectos al Ayuntamiento. Uno de canalización directa. Otro, de desviación, por detrás de la Trinidad.

El presupuesto de las obras se calculaba en 10.109.500 reales, en el trazado directo, y en 12.842.400 reales, si se optaba por la desviación. Este segundo presupuesto se veía compensado con el valor de los terrenos que se le ganaban al río, lo que representaba una superficie de 1.038.600 metros cuadrados. A la hora de valorar estos terrenos, los dividía en dos porciones: 162.400 m², desde el mar hasta Martiricos y 866.400 m², desde Martiricos hasta el arroyo del Pescador. Pensaban que el valor de aquellos terrenos rescatados al cauce del río, podrían tener un valor en venta no inferior a los diez millones ciento doce mil doscientos reales, que era, aproximadamente, el coste que se le calculaban a las obras.

De los dos proyectos propuestos, el Gobierno eligió el de desviación, que quedó aprobado por una Real Orden de 25 de enero de 1864. Otra Real Orden de 1866, lo declaraba de utilidad pública y autorizaba al Ayuntamiento de Málaga para que pudiera iniciar las obras.

Ocho años después, el día 7 de septiembre de 1874, el municipio malagueño comunicaba al Gobierno la imposibilidad de ejecutar el proyecto, por carecer de fondos suficientes.

Fue aceptada la renuncia. *La Gaceta* del día 31 de diciembre del mismo año 1874, publicaba un Real Decreto por el que se declaraba caducada la concesión hecha al municipio, a la vez que se autorizaba a los señores Pries y Compañía y a don José González Espejo, para que pudieran llevar a cabo las obras de desviación, ajustándose al proyecto, ya aprobado, del ingeniero Pedro A. de Mesa, bajo determinadas condiciones que en el mismo decreto se detallaban.

Por tres Reales Ordenes de 2 de junio, y 24 de noviembre de 1875 y 26 de junio de 1876, les fueron concedidas otras tantas prórrogas a los nuevos concesionarios. En vista de que los años transcurrían y las obras no daban comienzo —a pesar de que la autorización administrativa había sido transferida a terceras personas—, la concesión pasó de nuevo a favor del Ayuntamiento, para lo que se firmó la correspondiente escritura pública el día 10 de septiembre de 1877. Esta transferencia fue aprobada por el Gobierno con una Real Orden de 22 de julio de 1879.

El proyecto fue ligeramente reformado por los ingenieros don José María de Sancha y don Luis Moliní.

Varias empresas acudieron al Ayuntamiento proponiendo la realización de las obras, entre ellas D. E. Cólibert, de Londres, don José Martínez y otros. Todo hacía pensar que, en esta ocasión, las obras se pondrían en marcha y la desviación, tantas veces deseada, llegaría a efectuarse. Una vez anunciado el concurso, las obras quedaron adjudicadas al mejor postor, que resultó ser don Joaquín García del Cid, en la cantidad de 3.481.700 pesetas, cuya adjudicación aprobó el Ayuntamiento en sesión del día 18 de marzo de 1880.

Se construyó un almacén, para almacenar herramientas y materiales, pero las obras no dieron comienzo. Por el contrario, siete años después, Málaga sufrió los efectos de otra terrible inundación, la de abril de 1887. En un informe que redacta el ingeniero don José María Sancha, en el mes de junio de aquel mismo año, analiza las causas que han impedido la realización de éste y de tantos otros proyectos y, entre ellas, cita una que parece congénita: la penuria del erario municipal.

Mientras, el contrato de ejecución de las obras fue varias veces transferido. Así, don Joaquín García del Cid, transfería todos sus derechos a don Francisco Bergamín García, por escritura pública otorgada el 17 de febrero de 1883, ante el notario don Miguel Cano de la

Casa. A su vez, don Francisco Bergamín hizo otro tanto a favor de don Julio Navalón y García, por escritura pública de 20 de abril de 1888, ante el notario don Basiliso García de Alcaraz. De este modo se reanuda una nueva etapa de ilusiones.

Se dirigió al Ayuntamiento el nuevo titular de la contrata de las obras y —en vista de que por la precaria situación de la Hacienda Municipal, no se podía realizar la expropiación de los terrenos necesarios, ni mucho menos, efectuar las obras— hacía la siguiente propuesta:

- a) Ejecutar las obras en un plazo de cuatro años.
- b) Pagar por su cuenta y cargo el importe total de las expropiaciones de terrenos que resultasen necesarias para el trazado del nuevo cauce del río.
- c) Asumir el costo total de la ejecución de las obras, liberando al Ayuntamiento de toda obligación económica.
- d) Realizar, también a su cargo, todas las obras de infraestructura (alcantarillado, adoquinado de calles, aceras, instalaciones de alumbrado y “*cuanto se considerara preciso para una buena urbanización*”).
- e) Construir —en terrenos de la nueva gran vía—, y ceder a perpetuidad al municipio, una nueva Casa Consistorial, para lo que aportaba proyecto y presupuesto.
- f) Por el contrario, y como contrapartida, el Ayuntamiento tendría que ceder al concesionario el pleno dominio de los terrenos del antiguo cauce del río, una vez deducidos los de la gran vía de cuarenta metros de ancho, que quedaría en el centro, y los de las calles laterales y transversales previstas en el proyecto.
- g) Solicitaba también, algunas exenciones fiscales y de arbitrios municipales.
- h) Por último, solicitaba la concesión de una línea de tranvías, por un término de noventa y nueve años; y la explotación de las sillas que se colocaran en los nuevos paseos públicos, por veinte años.

La gran envergadura de este importante proyecto queda recogida en un informe que emitió el día 17 de mayo de aquel mismo año 1888 el arquitecto municipal don Manuel Rivera. Estas eran algunas de las conclusiones de aquel informe técnico:

“La gran vía de cuarenta metros de ancho que vendrá a ocupar el cauce del río, ha de ser la arteria más importante de esta población.” Calificaba de “*gran criterio práctico*” el llevar a esa nueva gran vía “*la Casa Consistorial y otros edificios públicos, que con sus dos grandes*

plazas circulares y las dos elípticas, una frente a Puerta Nueva y otra frente a la Alameda, han de contribuir de forma muy eficaz a hacer de ella el centro de la actividad y del tráfico de la población, aumentando de este modo el valor de los solares edificables y llegando a convertir un negocio ruinoso, en una empresa posible y quizá de grandes y positivos resultados." Hace atinadas consideraciones y propone algunas ligeras modificaciones al proyecto que le había sido presentado, en cuanto a la alineación y rasante de "esta nueva gran vía que, desde la zona marítima hasta la huerta de Granadinos ha de tener cuarenta metros de ancho y cuatro mil cuatrocientos diecisiete metros de longitud". Recuerda "el largo período de tiempo en que este asunto viene siendo el tema obligado de todas las Administraciones", lo que le resulta extraño porque "todos han reconocido que el valor de los terrenos ganados por la desviación del río, en la parte que corresponde a la población actual, representa siempre una cantidad muy superior al presupuesto de las obras..." Lo que hace que "la lógica inflexible de los números esté del lado viable del proyecto". Termina el informe diciendo que "cada uno en la medida de sus fuerzas, coopere a la realización de una tan radical transformación de la ciudad, de lo que han de resultar beneficios ciertos para la contrata, renombre y gloria para las autoridades que lo lleven a término y ventajas incalculables para la población, a la que ha de darle movimiento y vida, abriendo horizontes a su porvenir y a su riqueza, de la que tan necesitada se encuentra en los actuales momentos."

Pronto se cumplirá un siglo de este informe detallado y sensato del arquitecto municipal don Manuel Rivera Valentín.

En vista de que el informe técnico era favorable, el Excmo. Ayuntamiento aprobó por unanimidad el proyecto, en sesión del 23 de mayo del mismo año 1888 y, a los pocos días, lo envió al Gobierno, por conducto del Gobierno Civil.

El interés que para Málaga representaban estas importantes obras, tantas veces soñada; la grandiosidad de la gran vía proyectada en los terrenos que, al fin, se le ganaban al río y las muchas obras complementarias que se contemplaban en el proyecto, dio lugar a que se desbordara el entusiasmo de los malagueños. Fueron muchas las personas y entidades que se dirigieron al Gobierno en demanda de que el proyecto fuera aprobado con urgencia. Desgraciadamente los trámites no alcanzaron la agilidad deseada. Aun así, unos años después, fueron vencidos los primeros obstáculos y se logró un proyecto de ley del Ministerio de Fomento por el que se autorizaba la ejecución de las obras, proyecto de ley que más tarde aprobó el Congreso de los Diputados. Sin duda fue esta la ocasión histórica en la que más cerca estuvo nuestra ciudad de alcanzar su secular anhelo: *desviar el río y*

lograr la urbanización de su cauce, pero, un cambio político que se produjo en el mes de marzo de 1901, impidió que aquel proyecto de ley fuera aprobado por el Senado. Una vez más se malograban las esperanzas de los malagueños y, tristemente, volvían a tener vigencia las palabras de Díaz de Escovar, al hablar de Málaga y de su lucha con el río: "La fatalidad, que en este punto siempre ha perseguido a Málaga, quiso que una vez más tan buenos propósitos no pudieran tampoco llevarse a cabo" y "de aquí resultó que este proyecto siguiera la suerte de todos los anteriores, de los que sólo quedan su recuerdo, entre los legajos de nuestro rico archivo municipal."

En este estado se encontraba el río Guadalmedina al comenzar el siglo XX, que era, más o menos, como quedó en los finales del XVIII, cuando el arquitecto don Antonio Ramos —el que soñó con el ambicioso proyecto de urbanización del cauce—, se tuvo que conformar con construir malecones y colectores en una y otra ribera.

Málaga continuaba amenazada. Las grandes riadas de los primeros años del nuevo siglo vinieron a demostrarlo.

DOS GRANDES OBRAS DEL SIGLO XX Y ALGUNOS PROYECTOS MAS

El pantano del Agujero y la presa del Limonero

En este siglo, Málaga ha alcanzado un objetivo que, desde todos los puntos de vista, resultaba prioritario: erradicar la permanente amenaza de las grandes inundaciones del río Guadalmedina. Lo ha logrado en dos tiempos: con la construcción del pantano del Agujero y, más tarde, con la presa del Limonero.

Comenzaron las obras del pantano del Agujero el día 19 de febrero de 1911 y finalizaron en 1924. Tuvieron muchas paralizaciones y, para alcanzar el final, fue necesario que pusiera a tope su mucho talento y su gran tesón el que fue autor material del proyecto y director de las obras, el ilustre malagueño y eminente ingeniero de Caminos don Manuel Giménez Lombardo. Recientemente nos lo recordaba, con esa agudeza que siempre pone en sus reportajes sobre temas locales, el buen periodista del diario malagueño *Sur*, Julián Sesmero.

Se iniciaron los trabajos de replanteo de la presa del Limonero el día 21 de septiembre de 1979, en el mismo mes y casi en los mismos días, en los que se cumplían 72 y 318 años de las más grandes inundaciones que se recuerdan en la historia del río Guadalmedina: la del 24 de septiembre de 1907 y la del 22 del mismo mes de 1661. Las obras

finalizaron en 1984 y fueron realizadas a un gran ritmo, hasta el punto de que, en algunas etapas, se trabajó los sábados y días festivos. El presupuesto se calculó en 986.790.000 pesetas, pero, al final, alcanzó los mil quinientos millones.

Esta presa, según el autor del proyecto y director de las obras don Luis de Cossío Blanco, fue proyectada, preferentemente, para que cumpliera dos objetivos muy concretos:

— Evitar las inundaciones de la capital al frenar las avenidas torrenciales procedentes de la cuenca del Guadalmedina y

— El posible incremento del suministro de agua de la ciudad, ya que parte de su almacenamiento está previsto que pueda entrar en la red hacia la depuradora.

La presa del Limonero, según el mismo señor De Cossío Blanco, ha sido construida de forma que pueda defender a Málaga contra riadas para un período de recurrencia de diez mil años. Los períodos mínimos que impone la instrucción española de grandes presas son de quinientos años.

Entendía el señor De Cossío Blanco, antes de que se construyera esta presa del Limonero, que Málaga se encontraba gravemente amenazada por el río Guadalmedina, ya que el pantano del Agujero y los paredones del encauzamiento —construidos sesenta años atrás— hubieran sido insuficientes para soportar una avenida del orden de quinientos años de período de retorno. Así lo entendía también el ingeniero malagueño don José María Garnica Navarro, quien afirmaba que por el “encauzamiento del río Guadalmedina —antes de construirse la presa del Limonero— sólo podía discurrir, como mucho, un caudal de seiscientos metros cúbicos por segundo y que, sin embargo, las máximas avenidas probables en períodos de retornos de doscientos, quinientos y diez mil años se estiman, respectivamente, en mil doscientos, mil quinientos y dos mil metros cúbicos por segundo. Lo que demostraba palpablemente el gravísimo peligro a que nuestra ciudad ha estado expuesta hasta la construcción del Limonero, ya que el pantano del Agujero, ante tales avenidas, sólo hubiera podido ejercer una función retardadora y de aviso para la población. Hubiese bastado que la tromba caída a finales de 1969 en el triángulo Peñarubia-Teba-Gobantes se hubiera desplazado a la cuenca del Guadalmedina para que Málaga hubiera tenido que añadir a su historia otro luctuoso suceso.”

Todos los técnicos coinciden en afirmar que, con la construcción de esta presa del Limonero Málaga ha vencido a su río Guadalmedina, en lo que a inundaciones se refiere, después de tantos

siglos de hostilidades. Se ha dado el primer gran paso, eliminando los grandes riesgos. Logrado este objetivo, se puede decir que han quedado abiertos nuevos caminos. A partir de ahora, sin echar las campanas al vuelo, se puede contemplar la realidad con una visión más optimista y esperanzadora.

Los nuevos objetivos

¿Cuáles son esos nuevos caminos?

a) La repoblación o restauración hidrológico-forestal de la cuenca. Prácticamente, todos los técnicos coinciden en la necesidad de una repoblación forestal que complemente la obra civil. Entienden que es la única forma eficaz de regular el caudal del río. Convencidos de esta gran necesidad, presentaron los ingenieros de Icona, en el año 1978, un completísimo proyecto que fue declarado de "Utilidad pública". La parte fundamental de este proyecto se basaba en la repoblación de unas 6.500 hectáreas; pero, al parecer, surgieron dificultades para poder adquirir los terrenos, por razones económicas.

b) Otro objetivo es la posible desviación, parcial o total, del río y, además, de los afluentes que existen aguas abajo del Limonero. Uno de ellos, el arroyo de los Angeles, que en su último tramo ha sido embovedado. Posiblemente esas obras resulten imprescindibles para alcanzar lo que podríamos llamar el tercer y definitivo objetivo.

c) El uso de la cuenca para fines sociales y ecológicos y la posibilidad de urbanizar el cauce a su paso por la ciudad. Para alcanzar estos objetivos —así lo ha dicho el ingeniero don Luis de Cossío Blanco—, no basta con la presa del Limonero, se requiere la ejecución de otra serie de obras nuevas.

Algunos proyectos del siglo XX

También se han realizado importantes estudios y proyectos en el presente siglo. Unos meses antes de acometerse las importantes obras del Limonero, todavía se cuestionaba por algunos técnicos si era preferible construir la presa o, por el contrario, decidirse por el desvío.

Existe un importante proyecto de desviación, redactado en el año 1945 por el ingeniero de Caminos don Julián Dorao, que fue director de lo que más tarde se llamó Confederación Hidrográfica del Sur de España. En este proyecto se desvía el cauce del río hacia el arroyo de Toquero y al arroyo de la Caleta. Con esta desviación, como con otras proyectadas anteriormente, se generan grandes espacios de suelo urbano y de zonas verdes, a la vez que se contempla la creación de una gran avenida. Este proyecto ha sido actualizado recientemente,

considerándolo como una de las alternativas a tener en cuenta en la posible desviación del río. En la revisión se pudo observar que los noventa y tres millones presupuestados cuarenta años atrás, se habían convertido en una cifra que bien podría oscilar entre los cinco y los ocho mil millones de pesetas.

PRESENTE Y FUTURO DEL RIO GUADALMEDINA

Escribía recientemente el catedrático de Sociología de la Universidad de Málaga, don Juan del Pino Artacho, que toda *“actividad humana tiene una doble dimensión temporal. Está proyectada hacia el futuro, hacia un después que se hace presente como anhelo e inquietud, como deseo e intención, y reposa a la vez en el pasado, en un antes que no es sólo recuerdo actual y gozo o dolor de haberlo vivido, sino también (...) legado de las generaciones pasadas”*.

En el momento presente, el río Guadalmedina es —sigue siendo todavía— una vieja y honda herida en el paisaje urbano de Málaga.

De momento, las previsiones sobre el río Guadalmedina quedan enmarcadas en lo que, con bastante laconismo, se recoge en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, aprobado en 1983. Quedó atrás aquella pretendida *autovía del Guadalmedina* y aquel intento de *embovedado* que se contemplaba en el plan anterior, el extinguido Plan General de Ordenación al Este del Río Guadalhorce, aprobado por Orden Ministerial de 26 de abril de 1971.

El nuevo plan general, con el que *“nuestra ciudad inicia su reequipamiento, y dispone de un modelo para su futuro”* como escribía el alcalde Pedro Aparicio en diciembre de 1984, prevé la redacción de un *Plan Especial del Cauce del Guadalmedina en Zona Urbana*, con el que se pretende *“una imagen alternativa del río y sus márgenes que, sin tener necesariamente que perder su condición de cauce, sí facilite su utilización más intensiva y la recuperación de sus fachadas”*.

“Este plan especial estudiará de forma particular cada tramo del cauce, dando respuestas a las demandas que sobre ellos efectúa la ciudad. Así el tramo norte contribuirá a la mejora paisajística, con paseos, arbolados en sus márgenes y estudiará la reordenación de las traseras del estadio de La Rosaleda, dejando incluso la posibilidad de la cobertura parcial del río para este fin.”

“En sus últimos tramos, sin embargo, este cauce contribuirá mediante coberturas parciales y remodelación de sus márgenes a la transformación de este espacio urbano de vital importancia para la rehabilitación del centro de la ciudad.”

Hasta aquí, lo que se dice en el plan general. Como vemos el futuro depende del *plan especial* que en su día se redactará.

Se ha hablado de la posibilidad de elaborar un *Libro Blanco* sobre el río Guadalmedina. Así lo decía, en el mes de agosto de 1985, el *Diario de la Costa del Sol*. Al parecer, se han mantenido contactos entre técnicos de las distintas administraciones local, estatal y autonómica. La idea surgió ante la posibilidad de que los proyectos de desviación o de embovedado pudieran quedar incluidos en la gran obra que el Ayuntamiento de Málaga deberá realizar cara al V centenario del Descubrimiento.

Ya en el mes de marzo de 1985, había declarado el alcalde de la ciudad: "*Se han mantenido conversaciones previas con la Comisaría de Aguas, que ha mostrado su mejor disposición, para empezar a utilizar el cauce del río donde se plantarán árboles y se instalarán bancos, adecuándolo de forma que la apertura de las compuertas en determinados momentos no afecte a lo que se haga ahora. El tratamiento del cauce del Guadalmedina complementaría la gran obra que es la presa del Limonero y serviría para hacer realidad una vieja ilusión, diríamos que centenaria, de los malagueños.*" A su vez, en un artículo publicado en el diario *Sur* el pasado 29 de diciembre, incluía, junto a los grandes parques diseñados en el plan general, "*el parque del Guadalmedina, que hemos deseado para el año 1992*".

Sin duda se trata de uno de los temas urbanísticos más importantes de la historia y del futuro de nuestra ciudad. ¿Quedará definitivamente resuelto para el año 1992?, ¿continuará siendo un desafío para las generaciones del siglo venidero? He ahí la cuestión. Todo dependerá del cuándo y del cómo se proyecte el Plan Especial del Cauce del Guadalmedina en Zona Urbana del que se habla en el plan general actualmente en vigor.

Desde este presente se tiene que engendrar el futuro. Se puede decir que sigue en pie el reto secular, un reto que reclama la presencia —junto a los que administran la cosa pública—, de urbanistas, ingenieros, sociólogos, arquitectos, economistas, hombres de leyes y de las finanzas y, con ellos, algún que otro soñador. Entre el clamor de los grandes números quizás no deba faltar la voz de un poeta. Un poeta, como nuestro Manuel Alcántara, capaz de hablarle a Málaga a fondo y de verdad, que por algo es uno de sus hijos predilectos; un poeta malagueño que le diga:

*"Si yo no te dijera todo esto,
andando el tiempo alguien te lo diría.
No te puedo mentir a ti, hija mía.
Mira mi corazón. Lo llevas puesto."*

OTRAS EXPERIENCIAS. ALGUNOS EJEMPLOS

Hemos recorrido una larga historia. Una historia que nos hace recordar otros versos del malagueño Manuel Alcántara: "y el tiempo en Málaga no ignora nunca / que tiene mucho tiempo por delante." Pero, desde este presente en el que nuestra ciudad tiene que proyectar de nuevo su futuro, bueno será que nos preguntemos... ¿Qué han hecho, cómo han resuelto en otras ciudades problemas más o menos parecidos a los que Málaga ha tenido y tiene con su río?

Acudiremos a algunos ejemplos. En el primero, hemos tenido que vencer algunas dudas para incorporarlo, porque, por su magnitud, hasta el hecho de citarlo aquí, podría parecer un despropósito. Se trata de un ejemplo digno de admirar; pero difícilmente imitable. Por más de un motivo nos queda muy lejano. Nos lo trae de la mano Torcuato Luca de Tena, con un artículo magistral publicado en la prestigiosa *tercera página* de *ABC*, el pasado 15 de agosto. Decía el académico de la Española: "Acabo de regresar de Houston, que no es ni siquiera la capital del Estado de Texas, y estas líneas, que reconozco apasionadas, están, con harta probabilidad, inspiradas en la euforia, que producen, de consuno, la admiración y la sorpresa." Y seguía: "El *Diccionario Hispano-Americano* que dirigió Menéndez y Pelayo, y que editó Montaner y Simón en Barcelona en el año 1897, dice que Houston es un pueblo de 16.513 habitantes, cuya principal industria es la fabricación de sombreros. Hoy día supera los cuatro millones." "*Situada a ochenta kilómetros del mar, y en el centro mismo de una de las zonas productoras de petróleo más fuertes de la Unión americana, pronto se convirtió en la primera potencia industrial de la Federación...*" *Pero la gran visión de los engrandecedores de esta ciudad fue la construcción de un canal artificial de ochenta kilómetros, navegable para buques de gran calado y que une la ciudad de Houston con el mar. Y este canal, que fue construido en la segunda década del siglo por unos soñadores, ahora, al ser debidamente ampliado, ha convertido a Houston en el tercer puerto de la Unión americana y, por ende, de todo el continente, con tráfico que se aproxima a los cien millones de toneladas. Y me pregunto: ¿no es digno de admiración que el tercer puerto marítimo de América esté situado nada menos que a ochenta kilómetros, tierra adentro, de la costa que da sobre el golfo de México?" "... La vocación marítima de Houston (de la que ya no sé si sigue fabricando sombreros) consiguió el milagro de llevar el mar al interior; de modificar la naturaleza al servicio del hombre y de sus intereses; de ser, en consecuencia, una causa legítima de asombro para quienes no hayan perdido la adecuada sensibilidad. Bien merece por ello ser pintada en el litoral simbólico de los mapas de la superación".* Pero existen otros ejemplos más

cercanos. Barcelona transformó las torrenteras de sus ramblas en paseos, plazas, avenidas y bulevares que son famosos en todo el mundo. Otro tanto hizo Granada con el cauce del río Darro en la zona más céntrica de la ciudad.

Más similitud guarda con Málaga el ejemplo que ofrece Valencia con la desviación del río Turia. Una Ley de la Jefatura de Estado del 23 de diciembre de 1961, puso en marcha el llamado Plan Sur. Decía la mencionada Ley, en su parte expositiva, entre otros datos, que las grandes inundaciones de octubre de 1957 causaron a Valencia y su comarca daños materiales cuantiosos, *pero a la vez dejaron el temor de que el fenómeno que las motivara pudiera repetirse en cualquier momento*. Hace ya un buen número de años que se finalizaron las obras de la desviación del río. Para ello fue construido un nuevo canal de 12.692 metros de longitud, 200 metros de ancho y una capacidad de desagüe de 5.000 metros cúbicos por segundo. *Desde hace también varios años, Valencia cuenta con el cauce del río, o lo que es igual: un nuevo espacio urbano con 1.500.000 metros cuadrados de extensión y siete kilómetros de longitud, lo que ya se empieza a llamar el Jardín del Turia*. El proyecto de este inmenso jardín fue redactado por Ricardo Bofill y están presupuestadas las obras en diez mil millones de pesetas. Ya se están construyendo importantes edificios públicos en las áreas más cercanas, entre otros, el Palacio de la Música y el Museo de Arte Moderno. Faraónicas se consideraron las obras de ingeniería que hicieron posible el desvío del cauce y faraónicas se empiezan a llamar también las de urbanismo e infraestructura que se están llevando a cabo, en lo que fue el viejo cauce del Turia y pronto será la mayor zona verde de una ciudad de Europa.

Más cercana nos queda todavía, en el espacio y en el tiempo, la apasionante experiencia que ha empezado a vivir Sevilla, al programar los actos conmemorativos del V centenario del Descubrimiento y, con ello, la Exposición Universal de 1992. Se puede afirmar que el río Guadalquivir es el principal protagonista de todos los proyectos que se están poniendo en marcha con ocasión de los grandes acontecimientos. A su vez, el Avance del Plan General de Ordenación Urbana contempla al río Guadalquivir como un elemento sustantivo para el diseño de la ciudad y como columna vertebral de la Sevilla del futuro. "Sevilla volverá en sí, cuando se mire en el río", proclama a los cuatro vientos la Cámara de Comercio sevillana cuando anuncia algunas de las muchas obras que ya se están poniendo en marcha para 1992. El gasto total previsto suma unos cuatrocientos mil millones de pesetas, según declaraba recientemente don Javier Benjumea, presidente del Club-92, y confirmaba don Francisco Arance, secretario de la Oficina del Comisario. Se calcula que estas inversiones generarán unos ochenta mil puestos de trabajo.

Córdoba, tan unida a Sevilla precisamente por su río, también ha programado ambiciosos objetivos cara a 1992. Para esa fecha, Córdoba aspira a recuperar la navegabilidad del río Guadalquivir.

Estas y otras aspiraciones eran expuestas recientemente ante el comisario de la Expo-92, por el presidente de la Asociación Cordobesa V Centenario, quien afirmaba además: *“Los cordobeses contemplamos el V centenario del Descubrimiento y la Expo-92 con una visión universal, y por tanto como la proyección de España y de Andalucía ante el mundo.”*

Con esa noble ambición tendrá que preparar Málaga los grandes proyectos con los que nuestra ciudad participará en los actos de la magna conmemoración. Es lógico que sea así. Málaga, por muchos motivos, pero, concretamente por su prestigio turístico y por su infraestructura hotelera, será el más amplio ventanal por el que millones de visitantes querrán conocer la faz de España y de ese trozo de España que es Andalucía. Para entonces, Málaga tendrá que presentarse ante el mundo, tan luminosa y alegre como siempre y sin la sucia cicatriz del viejo cauce del río.

HACIA LA META FINAL

Aunque a salto de mata, hemos hecho un largo recorrido histórico. En algunos tramos, casi de puntillas, como quien camina por calles y plazas de una ciudad inundada. Aun así, es muy posible que hayamos dejado por el aire alguna que otra salpicadura, si no de tristeza, sí de desaliento. Es lo que suele ocurrir cuando se intenta analizar con sinceridad una realidad no siempre grata. De cualquier modo, no debemos adoptar la actitud del que se lamenta o resigna con la contemplación de un pasado. Sería estéril. Ya es hora de mirar hacia adelante, con el ánimo de los que tienen esperanzas, de los que, a pesar de los pesares, confían todavía en que nuestra Málaga —en su larga lucha con el río—, alcanzará un día lo que podemos llamar su meta final. Para alcanzarla, tendrá que recorrer antes el último trecho del camino. El camino que señalan todos los informes técnicos, de antes y de ahora: Málaga necesita una urgente y definitiva reconciliación con sus montes. Tiene que devolverles el verdor y la sombra que cinco siglos atrás se les arrebató. Para ello, se impone la puesta en marcha de una ambiciosa repoblación hidrológico-forestal. Una repoblación, que no sea inferior a la que proyectaron en 1978 los ingenieros de Montes de Icona, declarada de “Utilidad pública”; una repoblación que sea, como mínimo, como aquella que soñó en el siglo XVIII el ingeniero militar Alfonso Jiménez, cuando consideraba

imprescindible llevar de nuevo los bosques a una y otra ribera del río y de sus arroyos. “Los bosques —decía—, son como unas mangas tejidas con sus propias ramas y raíces que filtran las aguas sin perjudicar las viñas, para que lleguen puras y cristalinas al río”. El día que se desempolva por última vez ese u otro proyecto, el día que se logre una completa repoblación forestal, los montes le devolverán con creces a nuestra ciudad todo el bien que se haga con ellos. En ese día tomarán vida de nuevo los versos de José Carlos de Luna:

*“Por la cuesta de la Reina
baja un tropel de aguas claras
a la vega malagueña.”*

Por ese camino y por el del sempiterno proyecto de la desviación parcial o total del río, tendrá que alcanzar nuestra ciudad su meta final, o lo que es igual: el equilibrio ecológico de los montes y el río, desde el nacimiento hasta donde se inicia la zona urbana, y la total y definitiva urbanización del cauce a todo lo largo de lo que es ciudad. Será entonces y solamente entonces, cuando habrán hecho las paces —cuando podrán vivir para siempre en paz—, nuestra ciudad, sus montes y el río. Y será también entonces cuando Málaga perfeccionará su imagen con un urbanismo que igual puede arrancar de aquellos viejos proyectos de arquitectos injustamente olvidados —Antonio Ramos, Pedro A. de Mesa, Julián Dorao...—, como de otros que estén inspirados en las ideas modernas de urbanistas de ahora; pero que, en cualquier caso, tendrán que ser enormemente ambiciosos. Tan ambiciosos como los del gran ejemplo de Valencia o como los que ahora se ponen en marcha en Sevilla. Así tendrán que ser, porque si Valencia “es la tierra de las flores” y el Guadalquivir “es el puerto de la gran Sevilla”, Málaga es y tiene que seguir siendo, por los siglos de los siglos, el “puente que Dios tendió a su paraíso”.

Esos serán los caminos que Málaga recorrerá algún día. Ese será —lo dice la esperanza— uno de esos sugestivos proyectos de tarea en común que Málaga tendrá que ofrecer a todos los malagueños de buena voluntad. Un proyecto —ya definitivo— que, como un río, como un caudaloso torrente, debe inundar el alma de Málaga con la fuerza de una limpia y gran ilusión.

Enero 1986.

CLAUDIO GALLARDO LOPEZ

* * *

Este trabajo cuidadoso, estudiado y sentido de un malagueño que ama a su tierra, como es Claudio Gallardo López, representa un acierto que evidencia uno de los grandes problemas de Málaga, aún sin resolver plenamente: el río Guadalmedina.

A mi demanda como paisano, y sabedor de las cualidades y sentimientos de Claudio Gallardo, me complazco en dar cabida en este libro sobre Málaga a un completo estudio de quien ha puesto en la obra toda su gran dedicación a un tema que tanto interesa. Gracias y enhorabuena.

FERNANDO GONZALEZ MART.

