

GUADALMEDINA, CARTOGRAFÍA E HISTORIA

... *Malachaeque flumen urbe cum cognomine...*

EN LOS ORÍGENES

Cuando seis siglos antes de Cristo un anónimo navegante oriundo al acaso de la Massalia que los foceos fundaron realizó una expedición por las costas mediterráneas, el nombre de Málaga entraba por primera vez en la crónica escrita de la Historia.

A Rufo Festo Avieno, que hacia el 380 de nuestra era inspiraba su **Ora Marítima** en el citado periplo massaliota, debemos el habernos legado en verso latino esta primera aunque breve cita sobre el río de Málaga y la ciudad del mismo nombre.

En la incógnita queda aún si el río que el griego vio era Guadalhorce o Guadalmedina, y si el hexámetro en el que se cita a Málaga era un añadido de Avieno en una estrofa sobre la que, por su discordancia con la actual geografía del antiguo territorio bástulo, se han aventurado diversas hipótesis (1).

En cualquier caso, la añeja identificación entre el asentamiento humano y el accidente geográfico que le dio su nombre era todo un presagio de la profunda huella que dejaría el protagonismo del río en la historia de la ciudad, al menos en los siglos más inmediatos al presente.

Antes, el caudal del Guadalmedina, casi regular y constante, no motivó que sepamos ningún problema a la población asentada en sus márgenes, aunque la construcción de un puente hacia el siglo XIII en donde hoy existe el de Santo Domingo hace suponer que el caudal conducido por el cauce llegase a ser de tal entidad que impidiese atravesar éste durante parte del año.

Parece fuera de toda duda que una cuenca frondosamente cubierta o al menos suficientemente arbolada mantuvo durante siglos el equilibrio hidrológico. Ello no obstante, existió en la época musulmana una preocupación por la posibilidad de avenidas del río, según parece deducirse de lo argumentado en el cabildo celebrado por el Ayuntamiento el 22 de mayo de 1556, en el que se denegó a Bartolomé Ximénez la licencia solicitada para desmontar y plantar de viñas unos terrenos en Casabermeja, aduciéndose para ello que ya los moros tampoco lo permitían para evitar posibles agravamientos de las crecidas de Guadalmedina (2).

Testimonio interesante sobre el régimen del río es el que figura en el folio 232 del primer libro de Repartimientos (3). Dos musulmanes malagueños, Ornar Aben Ornar y Mohamed Mache testificaron ante los repartidores sobre las lindes de unas huertas situadas junto al río

diciendo: "... saben e vyeron e se acuerdan tomarse el agua del dicho Guadalmedina en el tiempo del ynvierno todo quaton tiempo el dicho rio corre..."

De donde se colije que, al menos hasta pocos años antes de la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos, el río solo llevaba agua durante parte del año (4).

La lámina I nos muestra la visión ideal de cómo pudo ser y seguramente fue la Málaga musulmana. Al no conservarse hoy aquellas láminas que dibujaron los artistas que acompañaron a la corte en el sitio de Málaga (5), la obra de Emilio de la Cerda nos ofrece una imagen fidedigna de la ciudad a fines del siglo XV. En ella aparece el cauce de Guadalmedina en estiaje y el puente con sus dos torres que conquistara Ramírez de Orona; las Atarazanas tienen un sólido aspecto, y la Torre del Clamor o Borch Hayta hiende la mar como un espolón. Detrás de ella se aprecia la puerta del Mar en el centro del playazo limitado por la punta del castillo de los Genoveses (6).

EL COMIENZO DEL PROBLEMA

Por más que admiremos la figura y la obra de don Francisco Bejarano, nos permitimos discrepar de él en que la Alameda no nació, como Afrodita, del continuo besar de las olas, sino mucho más prosaicamente, como es bien sabido, de las tierras arrancadas de las vertientes de Guadalmedina por sus furiosas crecidas, vertientes comenzadas a desforestarse en el siglo XVI para la plantación de viñedos y el aprovechamiento de madera. Con ello cambió a torrencial el régimen del río, convirtiéndose



Lámina I. Málaga musulmana según Emilio de la Cerda (1879)



Lámina III. Proyecto de encauzamiento del Guadalmedina. Miguel del Castillo (1786)

desde entonces en un problema casi constante para la ciudad. Las sucesivas riadas provocaban el crecimiento del nivel del álveo con las considerables aportaciones de las tierras arrancadas de las laderas, parte de las cuales, empujadas por los invernales ponientes, crearon la Alameda al depositarse en el arenal de la puerta del Mar.

Los aportes de áridos provocaron así que el cauce se elevase y se alargase, lo que trajo consigo el paralelo crecimiento del plano de la ciudad. Puede estimarse en algo más de 4 metros lo que ha subido el plano medio de Málaga en los casi cinco siglos corridos desde su conquista por los reyes Isabel y Fernando, y en no menos de 16 hectáreas la superficie ganada al mar con las aportaciones de Guadalmedina (7).

En los siglos XVI y XVII Guadalmedina llega a ser una continua amenaza para la ciudad, soportando fundamentalmente las riadas los barrios de Trinidad y Perchel

en la margen derecha y el de San Rafael en la izquierda, por encima de la calle Carreterías. La ciudad murada tiene dos talones de Aquiles en las puertas Nueva y de Granada, únicos huecos por donde las aguas podían entrar. El mal estado de la primera o la falta de precaución de sus guardianes provocó que el 22 de septiembre de 1661 el agua entrase a raudales por ella e inundase todo el centro urbano, agravándose tal inundación al embalsarse las aguas, ya que en la puerta del Mar no pudieron abrirse las puertas, que abrían hacia adentro, por la presión que el agua ejercía sobre ellas. El nivel de la inundación rebasó los dos metros.

Respecto de la puerta de Granada, el otro talón de Aquiles, las aguas de los arroyos del Calvario, Olletas, Barcenillas y la Manía habían de ser conducidas por el foso que bordeaba la muralla entre la dicha puerta y el cauce de Guadalmedina, configurando ello un giro de casi 90 grados en la dirección de las aguas, en cuyo paleocauce se encuentra el centro de la ciudad. Es claro que en época árabe se solucionó así el que las aguas no entrasen en la Medina, pero en la Romanidad pudo quizás existir una presa que contuviese estas aguas dándoles acaso el objeto de abastecer a los ciudadanos o desviándolas por una galería hacia el mar bajo calle Alcazabilla o a Guadalmedina por un trazado que discurriría desde las Lagunillas a la plaza de San Francisco (8).

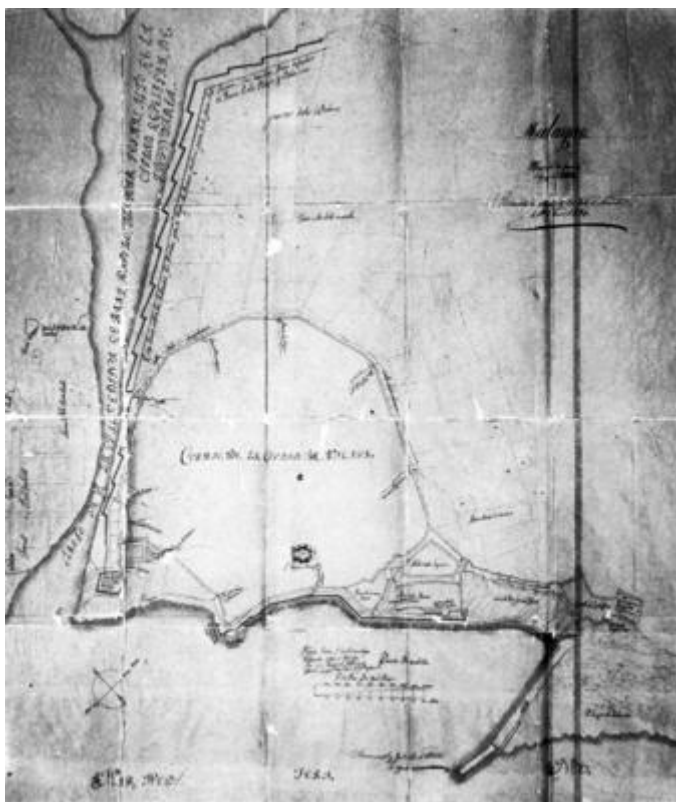
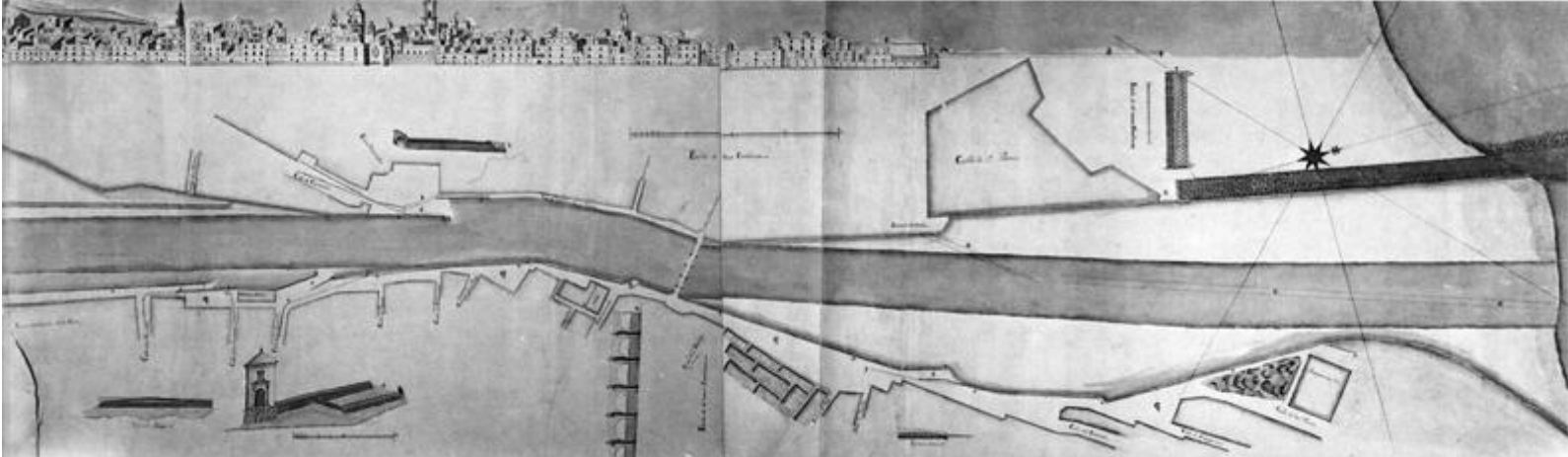


Lámina II. Planta de Málaga. Hércules Toreli (1693)

EL PRIMER PROYECTO

La citada inundación de 1661 originó tan gravísimas pérdidas que Felipe V designó a Ximénez de Mendoza para estudiar una solución al problema. Las alternativas consideradas fueron tres: trasvase de parte del caudal de Guadalmedina al arroyo de Campanillas, bien a la altura de Casabermeja bien por la Venta de la Cruz, para *sangrarle* 2/3 de sus aguas; desvío del cauce antes de entrar en la ciudad, desde la actual zona de La Palmilla, pasando tras el convento de la Trinidad hasta hacer desaguar el cauce por las actuales playas de Huelin o desvío por la margen izquierda hasta alcanzar el arroyo de Toquero primero y luego el Caleta o bien, como tercera solución, construir fuertes paredones que encauzasen las aguas, cuidando siempre de conservar desembarazado el cauce. Otras dos propuestas de este ingeniero completaban la solución definitiva de las inundaciones: desviar el arroyo de los Angeles al cauce del Cuarto y ahondar el foso de Carreterías para garantizar el desagüe de las avenidas del torrente del Calvario y sus contiguos (9).



No sólo no llegó a realizarse nada de lo propuesto por Ximénez de Mendoza sino que, incluso, en siglos posteriores se ejecutaron obras que agravaron aún más el problema, obras proyectadas no ya con un absoluto desconocimiento de la particular historia de Guadalmedina, sino también con la lamentable ausencia del menos común de los sentidos (10). No fue tal el caso del marqués de Villafiel, don Fernando Carrillo y Manuel, corregidor de Málaga entre los años 1672 y 1675 (11), que conocedor de las consecuencias que originó el no poderse abrir las puertas del Mar y de la Espartería durante la inundación de 1661, como antes quedó dicho, tuvo la feliz idea al ordenar repararlas que se dejase en ambas unas rejas de *tres cuartas* en la parte inferior de las hojas para que no volviese a repetirse el problema.

LA DEFENSA DE LA CIUDAD

La Málaga finisecular no vivía olvidada del problema del río, uno más por desgracia en el cúmulo de los que a nivel nacional se cernían sobre el declinante imperio. En este contexto se produce el ataque de la armada francesa contra la ciudad en el mes de julio de 1693. Nueve navíos bombardean Málaga durante más de dos horas, hasta que la indefensa población tuvo que plegarse a las exigencias francesas y entregar cien reses y trescientos carneros para que el enemigo se retirase (12).

La necesidad de defender a la ciudad contra las agresiones armadas y las acometidas de Guadalmedina motivó así un plan de obras de fortificación que se plasmó en el plano que se reproduce en la lámina II y que constituye el más antiguo documento cartográfico de esta ciudad. Fue su autor el arquitecto, ingeniero, matemático y capitán de caballos Hércules Toreli, de origen milanés (13).

El plan de defensa de Málaga comprendía una nueva muralla en la margen izquierda del río para la defensa del Perchel, con cinco reductos.

En la margen derecha la nueva defensa se iniciaba hacia el pequeño cerro de Capuchinos para proteger el barrio de la Goleta y descendía hacia el Mar dejando un adarve entre la puerta Nueva y la torre de los Gigantes, junto a la que proyectaba un fuerte que luego se llamaría de San Lorenzo, al edificarse siete años más tarde.

Para defender el puerto situaba otro baluarte junto al Obispo, así como un parapeto en toda la Cortina del Muelle hasta el arranque del dique de levante. El Plano fue levantado a fines de 1693, siendo remitido por Toreli a sus superiores el 16 de enero del año siguiente (14).

NUEVOS ESTUDIOS

La centuria siguiente es pródiga en estudios sobre el problema del río. Desde el proyecto de desvío de Verbom, fechado en 1722, pasando por los de Alfonso Jiménez, Julián Sánchez Bort, Joaquín de Villanova, etc., nada que no fuera insistir en las soluciones que diera Ximénez de Mendoza se planteaba con novedad, salvo la fundamental idea de Antonio Ramos de las galerías laterales del río, que hasta en el momento presente continúan prestando un soporte básico en la infraestructura hidráulica de Málaga (15).

Es a fines del XVIII cuando se levanta el plano que muestra la lámina III. Fechado el 11 de noviembre de 1786, abarca todo el cauce urbano del río para el que proyecta un nuevo encauzamiento.

Fue su autor el arquitecto Miguel del Castillo y Nieva, académico de San Fernando, quien años más tarde dirigiría las obras de la nueva aduana (16). La fecha del plano casi coincide con la del informe que redactó el teniente coronel de ingenieros Alfonso Jiménez (31 de julio de 1786) y con la anónima **Memoria que presenta a la Real Junta de Obras un vecino interesado en su acierto...** atribuida a Cristóbal Conde; y los tres trabajos, con toda lógica, pudieron venir motivados por las tres importantes crecidas que tuvo ese año el río y que, aunque no llegaron a producir daños, pusieron nuevamente de manifiesto el riesgo latente. Esta inquietud provocó la R. O. de 16 de mayo que propició el comienzo de las obras de encauzamiento según el proyecto de Ramos.

En el plano de Miguel del Castillo, inédito hasta ahora, se proyectaba estrechar el cauce desde el arroyo de los Angeles hasta la desembocadura. Con las surtididas de Carreterías, Mármoles y Trinidad aparecen las antiguas alcantarillas que desaguaban al cauce, creando un grave problema de salubridad, pero que una vez construidos los colectores de ambas márgenes serían ingeridas a ellos.

El puentede Santo Domingo aparece con una longitud de 62 varas castellanas, equivalentes a unos 52 metros, señalándose la máxima altura alcanzada por el nivel de las aguas en la crecida de mayo de 1785. En la desembocadura aparece con trazado de puntos el polémico espigón de Atocha, que tanto dio que hablar al achacársele la responsabilidad de las inundaciones sufridas por el Perchel. En este tema hay que remontarse unos años atrás, cuando Sánchez Bort fue comisionado para estudiar los problemas del río (17). Incluía el marino en su

proyecto un dique o espigón que, arrancando en las proximidades del fuerte de San Lorenzo, había de desviar hacia poniente la dirección de la corriente del río al objeto de evitar que los abundantes acarreoos pudiesen continuar aterrando el puerto. Ello se conseguía, sin embargo, a costa de inundar el Perchel como ocurrió en otoño de 1784 (18). Como era lógico, el espigón fue demolido y construido en su lugar un dique recto sobre el que, años más tarde, nacería la Alameda de los Tristes.

El plano, por último, tiene la singularidad de presentar un alzado de la ciudad visto desde la margen derecha de Guadalmedina. Es una imagen nueva e inédita que nos hace recordar las que figuran con otra perspectiva en la obra de Francis Carter (19).

Empiezo	Termino	Días	Días	Destinos	
Arquitecto Hidraulico p. las obras de la Alameda de los Tristes	1788	21	5	26	En Madrid y en la Junta
Arquitecto Hidraulico p. las obras de la Alameda de los Tristes	1788	35	8	17	En la Junta
Alferez de Navio	1787	5	5	8	Idem
Alferez de Navio	1785	11	4	24	Idem
Teniente de Navio	1780	5	4	23	En Madrid y en la Junta
Quadrado	1778	28	2	8	En Comisaria
Capitan de Fragata	1775	27	2	21	En la Junta y en la Junta

Lámina IV. Hoja de servicios del brigadier Pery

UN ILUSTRE MARINO

Apenas comenzado el siglo XIX tuvo Málaga un gobernador, que se distinguió por su interés en resolver el ya ancestral problema de Guadalmedina (20). Por iniciativa suya la Junta de Reales Obras consiguió que Carlos IV aprobara el 23 de marzo de 1799 la construcción de un túnel que habría de servir para trasvasar al arroyo de la Caleta las aguas de los torrentes del Calvario y la Manía que, como quedó dicho, unidas con las del Olletas y Barcenillas inundaban Málaga al rebasar la puerta de Granada y entrar en la población.

Para dirigir estas obras es designado el teniente de navio Joaquín María Pery por Orden de 3 de enero de 1800, pero la obra es paralizada a los pocos meses y ya nunca fue continuada.

Pery, sin embargo, queda destinado en el puerto de Málaga y en 1803 se le encomienda la dirección de otra obra de trasvase, en este caso del arroyo de los Angeles al del Cuarto, obra de gran importancia para evitar que las aguas del primero inundasen Trinidad y Perchel. La corta se realiza por la zona de la actual Granja de Suárez, quedando aún vestigios de la zanja que se construyó para el desvío (21).

Pero la labor más importante de Pery se centró en Guadalmedina, y para resumirla tomamos de su Hoja de Servicios el siguiente párrafo (22):

"... En 28 de mayo de 1804 se le encargó por Real Orden la dirección de la obra llamada del Puente del Rey, que se construye sobre el río Guadalhorce, le-gua y cuarto distante de Málaga. En 21 de febrero de 1805 se le comisionó en virtud de Real Orden en la construcción de Pontones y Ganguiles para la limpia del puerto de Málaga. A propuesta de este oficial, por conocer los graves daños que ocasionaba un puente que dicha ciudad tenía sobre el Torrente de Guadalmedina, al cual da nombre el convento de Santo Domingo, a cuyas inmediaciones estriva, sirviendo aquel de una verdadera represa a las aguas que impedía su libre curso causando la mayor parte de las inundaciones que padecía aquella población, se mandó de Real Orden su demolición aprobándose su reedificación sobre dos de sus machos de cantería en la forma y con arreglo al plano de su propuesta. Seguidamente emprendió por acuerdo de la Junta de Reales Obras la construcción de dos zanjas o canales cubiertos de rosca de ladrillo a cuatro varas de ancho y tres inferiores al alveo del río Guadalmedina por la parte inferior de los muros de ambas márgenes, las que propuso con el fin de con-

ducir con total independencia de aquel y directamente al mar, no sólo las aguas que confluyen a lo interior de la ciudad y barrios, sino también para llamar a ella las filtraciones que por estar más alto el alveo del río, concurren a la mayor parte de las principales calles, haciéndolas intransitables con grave perjuicio para la salud pública, cuya obra mereció la aprobación de la Junta Central y que por ella le concediese la gracia de 20 reales de pensión para su persona, la de su mujer e hijos, y confirmada por S. M. en virtud de R. O. de 1 de junio de 1816..."

El plano correspondiente a las obras ejecutadas bajo la dirección de Pery se reproduce en la lámina V (23). Al compararlo con el de Miguel del Castillo pueden apreciarse las variaciones habidas entre 1786 y 1808: ha desaparecido el castillo de San Lorenzo y los colectores o galerías de ambas márgenes están prácticamente acabados, restando únicamente en la margen derecha el tramo comprendido entre Santo Domingo y la ermita de la Aurora. Años más tarde, en 1821, el arquitecto Pérez Gil presentaría un proyecto para la terminación de esta galería, según el plano de la lámina VI (24).

El plano de Pery presenta el puente de Santo Domingo con tres de sus pilas y los arcos suprimidos, con lo que se disminuyó sensiblemente el "efecto presa". El tablero es ahora de madera. La lámina VII nos muestra el alzado del puente según figura en un proyecto de reparación redactado por Joaquín Rucoba, arquitecto municipal.

Como puede apreciarse en el plano de Pery, el cauce de Guadalmedina ha sido estrechado al objeto de aumentando la velocidad de la corriente, aumentase también la capacidad de evacuación al tiempo que disminuyese la deposición de los áridos que la corriente arrastraba. La anchura del puente pasó así de 62 varas a poco más de 48, permitiendo ello crear el pasillo de Santa Isabel en el terreno ganado al alveo.

Gracias a este plano pudimos localizar la que fue alcantarilla principal de Málaga en la época árabe, que por las

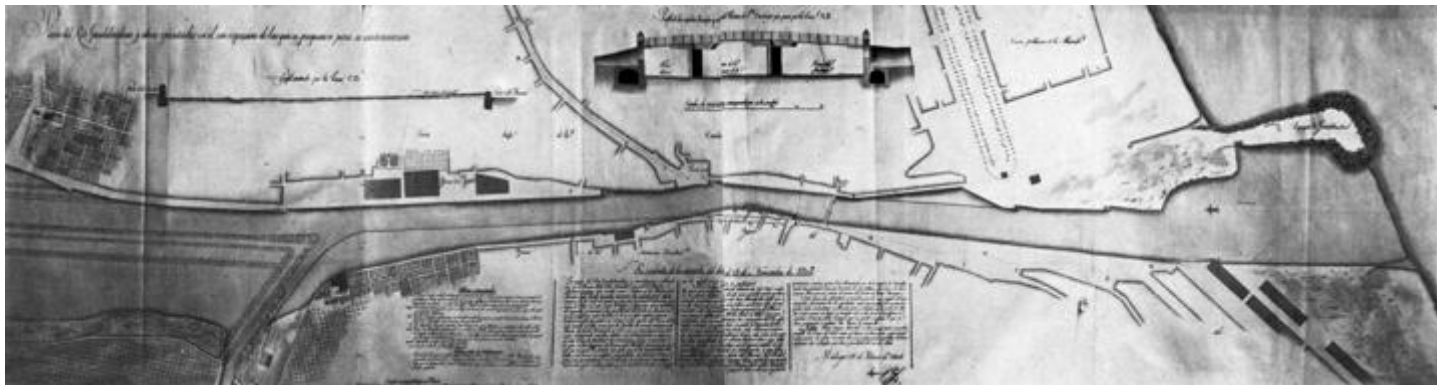


Lámina V. Proyecto de encauzamiento del Guadalmedina. Joaquín María Pery (1808)

obras realizadas hacia 1926 por el Plan de Grandes Reformas quedó casi oculta dentro de la galería de la margen izquierda.

La Junta de Reales Obras, que ejecutaba las correspondientes al río, al Muelle, al puente del Rey, a caminos, Aduana y nueva canal de riego en Torremolinos, fue reformada por R. O. de 6 de mayo de 1816 quedando reducido su personal únicamente al presidente y a un vocal. Sus actividades languidecían por la crónica escasez de recursos que apenas daban para pagar los sueldos de los empleados en las obras. La lámina VIII presenta una relación de lo que percibían estos en 1820.

INICIATIVAS MUNICIPALES

Restablecida la vigencia de la Constitución de 1812 al iniciarse el trienio liberal, el Ayuntamiento inició los trámites para conseguir acelerar las obras de canalización del río, alcanzándose el 20 de enero de 1821 la R. O. comunicada por el Ministerio de Marina al de Gobernación por la que se ordenaba que el Ayuntamiento se hiciera cargo de ellas (26).

La nueva etapa supondría todo un calvario administrativo, fruto de la nueva concepción centralista del Estado, al que se uniría el hecho de privar al cabildo municipal de los impuestos que en la época anterior habían servido para financiar las obras. No quedó otro camino que recurrir a la venta de terrenos como forma de allegar los recursos necesarios, ya que el Estado no aportaba caudal alguno.

Estas circunstancias ocasionaron que hasta 1843 no se plantease nuevamente el problema. En cabildo celebrado el 9 de mayo fue presentado un estudio para la canalización del río redactado por Manuel Mesa, José Trigueros y Cirilo Salinas (27). Comenzadas las obras al siguiente año, cuando se llevaban construidas más de 300 varas de muro de encauzamiento en la zona de Santo Domingo, el Ministerio de la Guerra consiguió se paralizaran alegando la propiedad de los terrenos que se ganaban al río en la zona del antiguo fuerte de San Lorenzo y la consiguiente prohibición de enajenarlos, con lo que las obras se quedaban sin la prevista fuente de financiación. Por si ello fuera poco, el Ministerio de Fomento anuló el 13 de noviembre de 1845 el permiso para realizar las obras debido a defectos técnicos del proyecto.

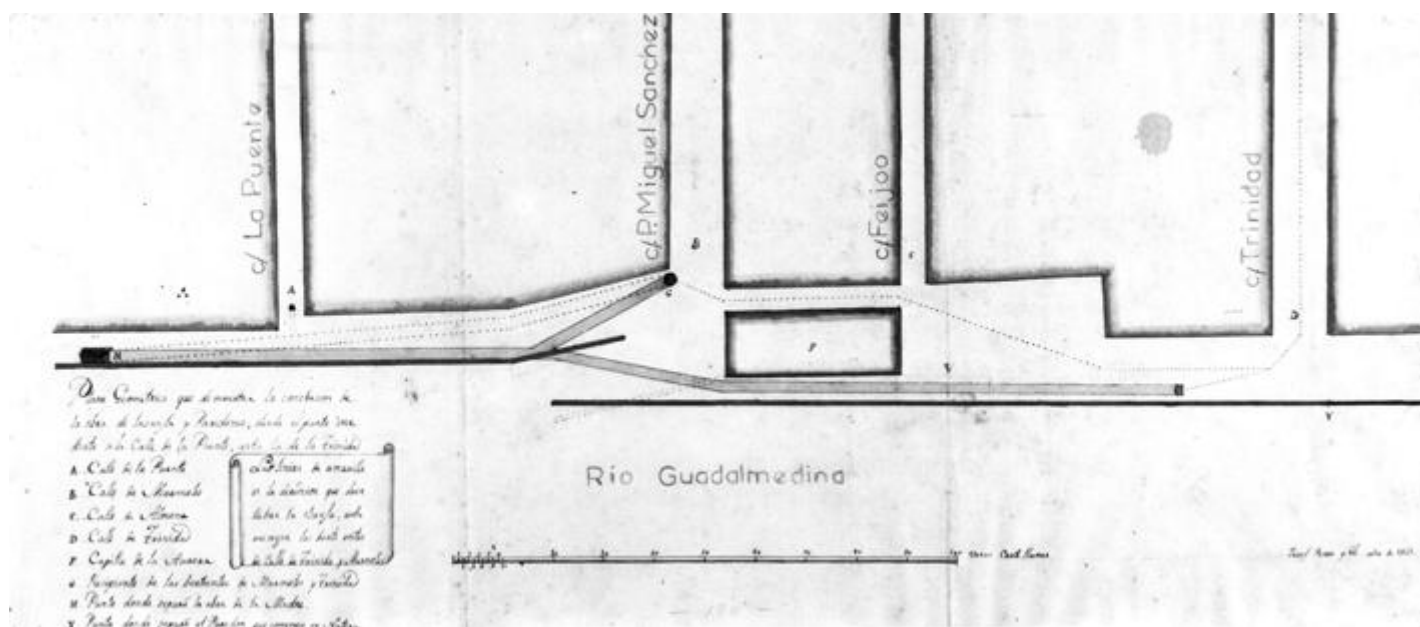


Lámina VI. Proyecto de prolongación de la galería de la margen derecha. Josef Pérez Gil (1821)

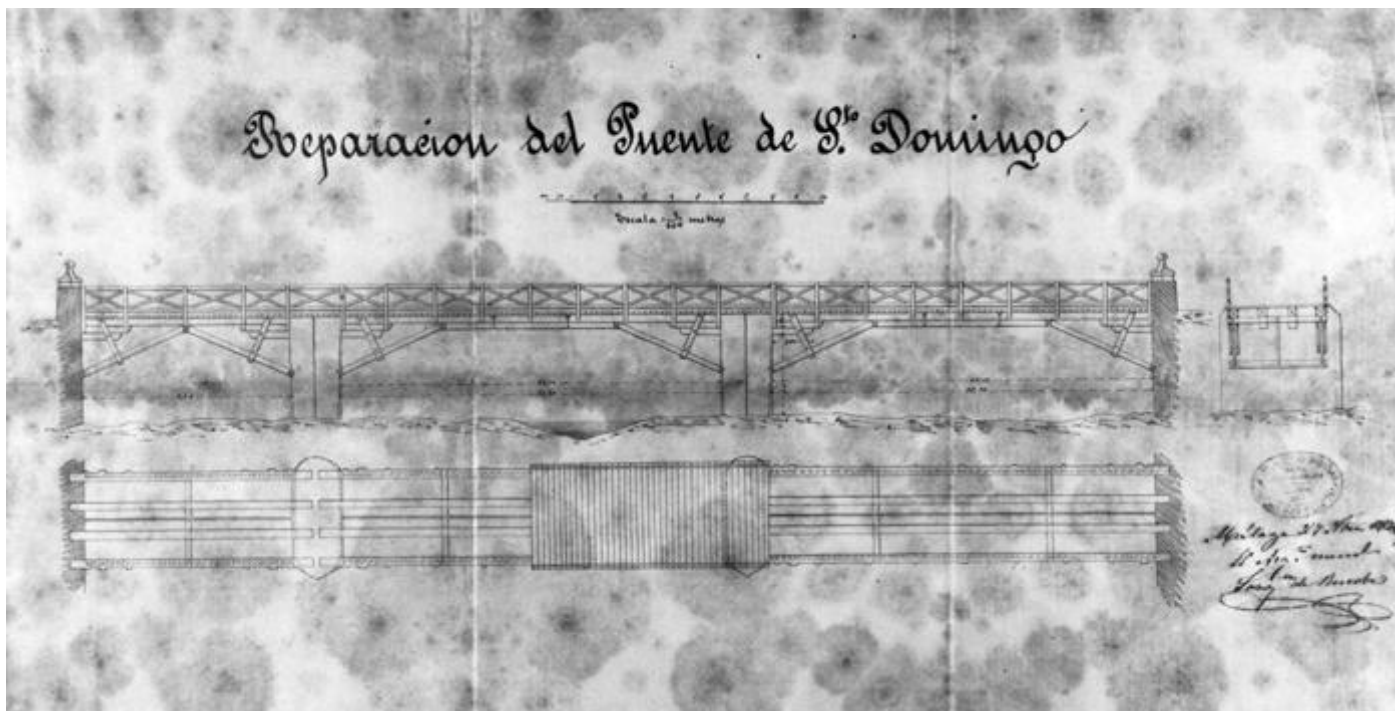


Lámina VII. Proyecto de reparación del puente de Santo Domingo. Joaquín de Rucoba (1871)

En estas circunstancias se formuló una nueva propuesta para la canalización por parte de Diego Ramírez, que tras cuatro años de trámite fue aprobada el 16 de agosto de 1850.

Como puede apreciarse en el plano de este proyecto, lámina IX, a la altura de Huerta Nueva se conformaba un embudo receptor para encajonar el cauce entre dos muros, apoyándose la alineación en el paredón existente en la margen derecha para dejar en la izquierda los terrenos urbanizables ganados al río con la venta de los cuales se financiaban las obras de canalización. El cauce de Guadalmedina pasaba de algo más de 41 metros de anchura en su parte más estrecha a menos de 18 metros, exactamente 64 pies.

La canalización se cerraba por la margen izquierda con un dique de tierras protegido por su parte interna con losas de piedra. Se prolongaba la zarpa de escollera hasta dentro del mar con objeto de disminuir en lo posible la formación de la típica barra de desembocadura, con lo que se pretendía evitar también la pérdida de velocidad y, por tanto, la sedimentación de los acarreo en el tramo urbano del nuevo canal.

Proyectaba también Diego Ramírez mantener el puente de Santo Domingo, en el que desaparecían las pilas al disminuir su longitud, y construir otros dos puentes nuevos, colgantes, uno frente a la Alameda y otro a la altura de la calle Mármoles, hoy Padre Miguel Sánchez, cuyos dibujos se reproducen en la lámina X. Después de presentado el proyecto el puente colgante previsto en la Alameda fue sustituido por otro de tipo tubular cuyo presupuesto alcanzaba la cifra de 275.916 reales.

Efímeras fueron las ilusiones que la población puso en estas obras, que apenas fueron iniciadas en junio de 1852, cuando una avenida de Guadalmedina, ocurrida el 15 de noviembre siguiente, destruyó el dique hasta entonces construido entre la Alameda y el mar. La polémica desatada fue muy virulenta, aunque los infor-

Relacion de los sueldos de los empleados de la Junta de Reales Obras en 1820

Categoría	Empleados	Sueldos anuales reales
Dama de Honor	1. Dama de Honor	20000
	2. Dama de Honor	15000
	3. Dama de Honor	10000
	4. Dama de Honor	8000
	5. Dama de Honor	6000
	6. Dama de Honor	4000
	7. Dama de Honor	3000
	8. Dama de Honor	2000
	9. Dama de Honor	1500
	10. Dama de Honor	1000
Halle	1. Halle	90000
	2. Halle	80000
	3. Halle	70000
	4. Halle	60000
	5. Halle	50000
	6. Halle	40000
	7. Halle	30000
	8. Halle	20000
	9. Halle	15000
	10. Halle	10000
Camines	1. Camines	30000
	2. Camines	25000
	3. Camines	20000
	4. Camines	15000
	5. Camines	10000
	6. Camines	8000
	7. Camines	6000
	8. Camines	4000
	9. Camines	3000
	10. Camines	2000
Santidad	1. Santidad	25000
	2. Santidad	20000
	3. Santidad	15000
	4. Santidad	10000
	5. Santidad	8000
	6. Santidad	6000
	7. Santidad	4000
	8. Santidad	3000
	9. Santidad	2000
	10. Santidad	1500
Carrero de Arz.	1. Carrero de Arz.	20000
	2. Carrero de Arz.	15000
	3. Carrero de Arz.	10000
	4. Carrero de Arz.	8000
	5. Carrero de Arz.	6000
	6. Carrero de Arz.	4000
	7. Carrero de Arz.	3000
	8. Carrero de Arz.	2000
	9. Carrero de Arz.	1500
	10. Carrero de Arz.	1000
Total		275.916

Relacion de los sueldos de los empleados de la Junta de Reales Obras en 1820

Málaga 22 de Setiembre de 1820

Antonio de Rucoba

Lámina VIII. Relacion de sueldos del personal de la Junta de Reales Obras en 1820

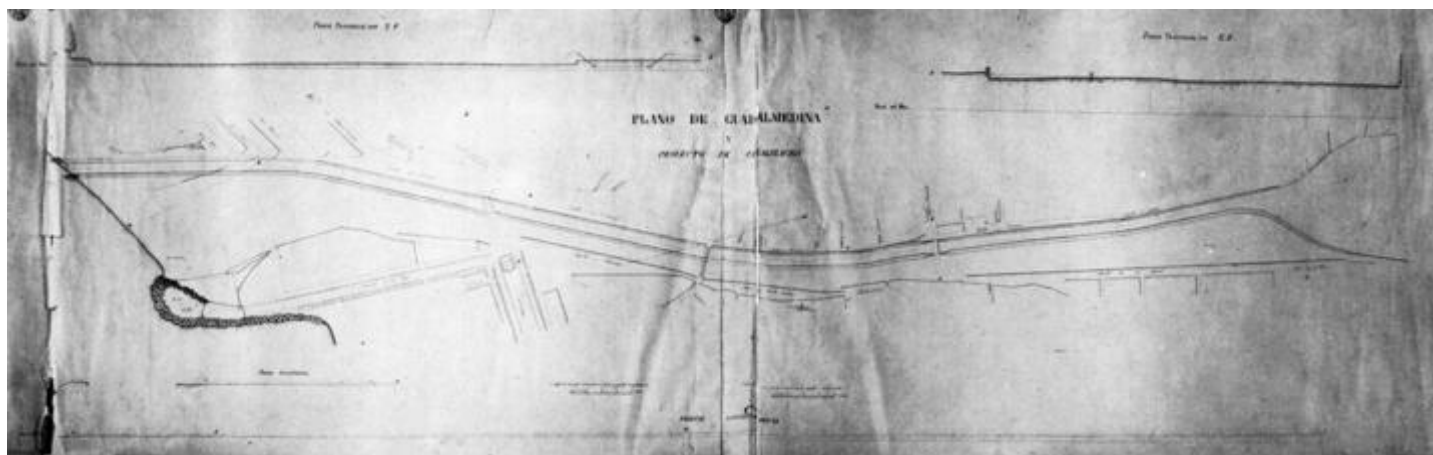


Lámina IX. Proyecto de canalización del Guadalmedina. Diego Ramírez (1846)

mes técnicos emitidos por el inspector facultativo de las obras, el ingeniero Ángel Mayo, calificaron de accidente lo ocurrido. La polémica se acentuó al conocerse que el verdadero autor del proyecto de canalización había sido Miguel Téllez de Sotomayor, que había utilizado a su amigo Diego Ramírez como testafarro.

Anulada la concesión al citado Ramírez, un nuevo período de pausa se produce hasta que en 1861 el gobernador Antonio Guerola volvió a plantear la solución del problema encargándose al ingeniero Pedro Antonio de Mesa, que a la sazón dirigía las obras del ferrocarril Córdoba-Málaga, la redacción del proyecto correspondiente, que fue terminado el 21 de octubre de 1861 (28).

Estudió Mesa dos soluciones para el río: desvío hacia poniente y canalización directa, figurando ambas en el plano que reproduce la lámina XI. El presupuesto de la primera se evaluaba en 12.842.448,74 reales de vellón, mientras que el de la segunda era de 10.109.585,15 r.v.

El plano del proyecto nos da una imagen completa de la ciudad de entonces en la que, a título de curiosidad aparece la Plaza de Toros en calle Alvarez y se acotan los terrenos destinados a estación de ferrocarril. El canal de desviación del río tenía una longitud de casi 8 kilómetros, y partiendo de un azud de desviación situado inmediatamente aguas abajo del arroyo del Pescador desembocaba en el mar en los terrenos próximos al actual Hogar de la Misericordia.

En la lámina XII figura el detalle del puente de Tetuán, abierto al tráfico en 1860, que Pedro Antonio de Mesa proyectaba aprovechar dejando un tramo en el mismo emplazamiento y llevándose el otro tramo para la zona de Puerta Nueva, en el caso de optarse por la canalización urbana, ya que el cauce quedaba reducido a unos 25 metros de anchura (29).

Una R. O. de 25 de enero de 1864 aprobó la alternativa de desviar el cauce hacia poniente, pero al cabo de trece años no se había resuelto aún definitivamente la financiación de las obras, que llegaron a estar adjudicadas por concesión municipal a la firma Príes y Compañía. Rescatada por el Ayuntamiento la concesión, se encargó a los ingenieros José María de Sancha y Luis Molini la reforma del proyecto de Mesa, ya que quedaban por resolver algunos extremos tales como la canalización de los arroyos que el desvío no recogía por encontrarse aguas abajo de la corta, la disminución de la longitud del canal para conseguir más pendiente, con lo que se le hacía desaguar por la actual calle Princesa y la urbanización de los terrenos que la obra dejaba libres en el antiguo cauce de Guadalmedina, enlazando la trama urbana de la margen izquierda con el previsto desarrollo urbanístico de la otra margen, con lo que desaparecía la discontinuidad que suponía nuestro Guadalmedina (30).

Aprobado el 22 de julio de 1879 el proyecto de Sancha y Molini, ninguno de los tres sucesivos concesionarios de las obras, García del Cid, Bergamín y Navalón llegó a

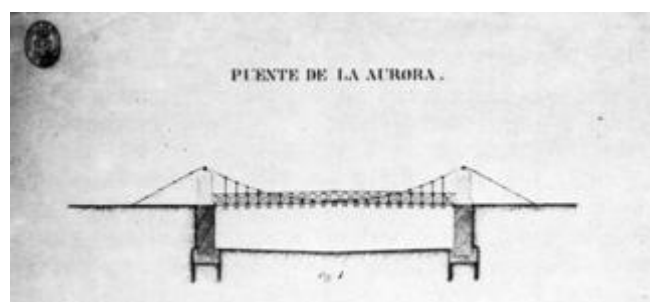
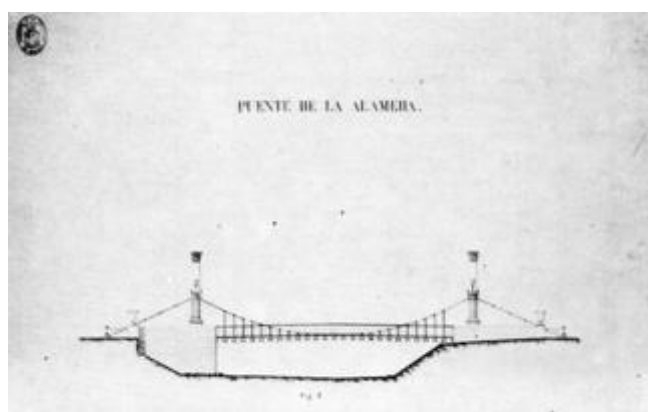


Lámina X. Puentes de la Alameda y de la Aurora. Diego Ramírez (1848)

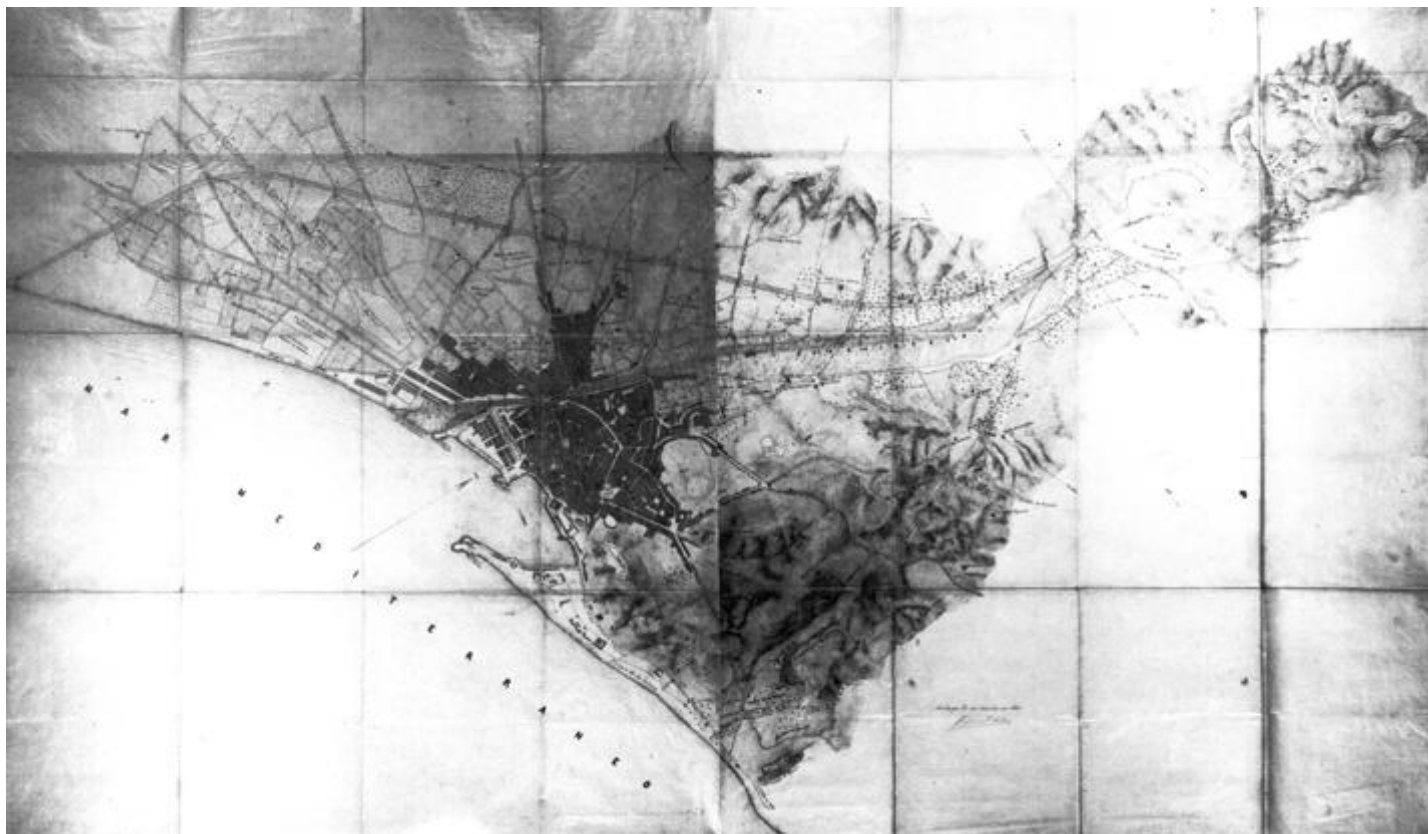


Lámina XI. Proyecto de canalización y desvío del Guadalmedina. Pedro A. de Mesa (1861)

comenzarlas, y aún se produjo un viciode procedimiento en la transmisión entre los dos últimos concesionarios, que tuvo que resolverse por la Ley de 28 de julio de 1889 que aprobaba la renovación del contrato suscrito entre el Ayuntamiento y Navalón. Fue recogida la proposición de esta Ley en el *Diario de las Cortes*, proposición que formularon entre otros Cánovas, Romero Robledo y Silvela.

Tampoco después de este paso pudo conseguirse nada. Los trámites burocráticos, la muerte de Cánovas y la crisis nacional de fines de siglo abortaron cualquier actuación, entre las que quizás sólo merezca reseñarse la redacción de otro proyecto de desvío, suscrito por José Guiguelmo, que consistía en un canal y un túnel que volcarían las aguas al arroyo de Toquero hasta conducir las al mar por el Caleta. La escasa calidad del plano de este desvío impide hoy su publicación. Dicho proyecto está fechado el 25 de mayo de 1899.

1960 (31). Lástima que esta labor no haya sido continuada en los últimos años, lo que amén de los beneficiosos efectos en el ecosistema del valle de Guadalmedina hubiera conseguido también mejorar la seguridad de Málaga (32).

Es claro que, si el cambio de régimen del río hace cinco siglos pudo deberse a la deforestación de su cuenca, uno de los obligados remedios para, si no evitar, al menos paliar sus crecidas hubiera sido una completa reforestación de sus vertientes.

UNA FACETA FUNDAMENTAL

Lo ocurrido después apenas es historia todavía. Los casi ochenta años corridos desde la inundación de 1907, última hasta ahora, han supuesto el mayor período en los últimos cinco siglos en el que Guadalmedina apenas ha motivado inquietud. Entre las causas que han hecho posible este dilatado período de paz merecen destacarse, de un lado, la importantísima labor llevada a cabo por Giménez Lombardo con la construcción de la presa del Agujero y el encauzamiento del río, y del otro, que pensamos no ha sido suficientemente valorado, la trascendental corrección hidrológico-forestal de más de 4.000 hectáreas de la cuenca llevada a cabo entre 1930 y

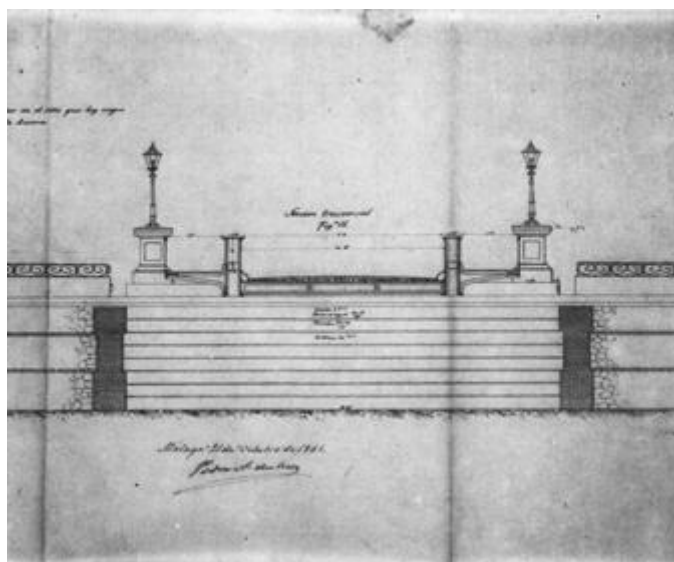


Lámina XII. Puente de la Alameda (Luis Gracián, 1859) que Pedro A. Mesa mantenía en su proyecto

Hoy, en los umbrales de un nuevo milenio, cuando la ciudad se apresta a conmemorar dos singulares efemérides, cuales son el XIX centenario de la promulgación de la **Lex Flavia Malacitana**, su primer estatuto municipal, y el V centenario de su conquista por los Reyes Católicos, el problema de Guadalmedina puede y debe ser definitivamente afrontado (33). La técnica de hoy permite acometer soluciones que antaño hubieran supuesto unos costes desmesurados, soluciones que hubiesen impedido días de tragedia y ruina que constituyeron todo un capítulo de la historia de Málaga.

UN EJEMPLO HISTÓRICO

En este capítulo de inundaciones apenas ha ocupado espacio la ocurrida el 6 de abril de 1881, que merece ser hoy recordada por la singularidad de lo sucedido y por el ejemplo de solidaridad que supuso.

Hacia las 5 de la madrugada de aquel día, después de estar lloviendo toda la noche, comenzó el río a desbordarse y a inundar los barrios de Trinidad y Perchel. A las aguas de Guadalmedina se unieron esta vez también las del arroyo de los Angeles, al arrastrar las aguas del primero el muro existente en la confluencia de ambos cerca de la capilla de los Martiricos.

Dada la alarma en los barrios, un grupo de vecinos al frente de los cuales estaba el alcalde de barrio de la Trinidad, José Huguet Llopis, se dirigió a la plazuela de la Aurora María con objeto de levantar la tapadera de un registro allí situado y conseguir que las aguas fuesen evacuadas por la gran galería de la margen derecha del río. José Huguet era natural de Tarragona, y contaba entonces 46 años de edad. La tarea era ardua, tanto por el peso de la piedra como por la dificultad de levantarla con cerca de un metro de altura de agua (34).

En la tarea estaban cuando, de improviso, la bóveda del colector cedió y, al derrumbarse, la enorme fuerza de succión provocada por el instantáneo comienzo del desagüe de tan considerable volumen de agua arrastró a Huguet y a nueve hombres más.

Pasados algunos días de la desgracia, cuando el 23 del mismo mes se procedía a limpiar de escombros y barro la galería que se hundió, los operarios que se ocupaban de la tarea encontraron un bastón con empuñadura de plata, comprobándose que era el que José Huguet llevaba la madrugada del 6 de abril, que hoy se encuentra en el Archivo Municipal (35).

El 26 de abril el mar arrojaba a la playa del Castillo de Guardias Viejas, en el término municipal de Dalías, provincia de Almería, el cadáver de un hombre que, hechas las averiguaciones oportunas, resultó ser el de Huguet, que conducido al mar a través de la alcantarilla fue arrastrado por las corrientes marinas hasta allí recorriendo así el cadáver más de 160 kilómetros. El cuerpo fue enterrado en la misma playa, constando el acta de defunción en el folio 235 del tomo 14 del registro del Juzgado de Dalías.

El entonces arquitecto municipal, Joaquín de Rucoba, realizó el boceto de un mausoleo para las víctimas de esta inundación, y del que, pasada la desgracia, nunca más volvió a hablarse.

El pasado día 30 de agosto de 1985, en la citada playa almeriense, tuvimos un recuerdo para Huguet en el lugar donde, junto al mar, reposan sus restos.

Acaso el recuerdo de Huguet y sus compañeros mereciera ser perpetuado en alguna de las calles del entorno trinitario, como cálido y merecido homenaje a quienes nos dieron un ejemplo de cumplimiento del deber, una muestra de solidaridad humana.

Manuel OLMEDO CHECA

NOTAS

- (1) Sobre la interpretación de esta estrofa de Avieno puede verse RODRÍGUEZ OLIVA, P., **Sobre el culto de dea Ivna en Málaga**, "Jábega", núm. 21; GOZALBES CRAVIOTO, C., **La isla de la luna malacitana**, "Jábega", núm. 25; GOZALBES CRAVIOTO, E., **Málaga, ciudad púnica. Las fuentes literarias**, "Jábega", núm. 41; GRAN AYMERICH, J.M.J., **Málaga, fenicia y púnica**, "Aula Orientalis", núm. 3, 1985.
Hace casi un siglo, el eximio Manuel Rodríguez de Berlanga dio en **Menace** una posible motivación del pretendido error de Avieno, al suponer que el copista de la obra griega o el de la latina pudo omitir un verso inadvertidamente. En cursiva se indica la restitución del hexámetro propuesta por el doctor Berlanga: "Después de la cordillera barbesia está el río de Malaca con la ciudad del mismo nombre, *cerca de la cual fundaron los griegos otra ciudad*, que en el siglo anterior se llamó Menace. Allí hay una isla, de la jurisdicción de los tartesios, que está delante de la ciudad de Menace".
- (2) DÍAZ DE ESCOVAR, N., **Décadas malagueñas**. Ejemplar existente en el Archivo del Ayuntamiento de Málaga.
- (3) BEJARANO ROBLES, F., **Los repartimientos de Málaga**, tomo I, Málaga, 1985.
- (4) En el citado libro de Repartimientos, folios 106 v y 128, se reseña la donación a Cristóbal de Mosquera del molino árabe que existió en la zona actualmente llamada del Molinillo. No se conoce el origen o procedencia del agua que lo movía, y que después de mover la piedra era conducida por una alcantarilla, aunque el hecho de estar seco el cauce de Guadalmedina durante parte del año hace suponer que el agua se trajese de algún manantial cercano, quizás dimanante del manto que atraviesa la ciudad. Sobre éste, ver nuestro trabajo **Las aguas de la Trinidad. Manantiales de la Culebra y Almendral del Rey**, "Jábega", núm. 48.
- (5) PULGAR, Hernán del, **Crónica de los Reyes Católicos**, pág. 289 de la edición de J. Mata Carriazo, Madrid, 1943.
- (6) Esta lámina fue publicada por vez primera en el número 50 de "Jábega", dentro de nuestro trabajo **Cartografía antigua malagueña. Joseph Carrión de Mula y su obra**. Posteriormente hemos logrado averiguar que fue realizada en 1879 y que el Ayuntamiento la adquirió en 500 pesetas por acuerdo de 22 de enero de 1880, según figura en el folio 45 del tomo 278 de la colección de Actas Capitulares.
- (7) TORRES BALBAS, L., **Málaga como escenario histórico**, "Boletín de Información Municipal", núm. 9, Málaga, 1970. Cita este notable investigador que los restos de la Málaga romana hay que buscarlos a una profundidad media de unos 5 metros.
- (8) OLMEDO CHECA, M., **Una hipótesis sobre el abastecimiento de aguas a Málaga**, actas del 2º Congreso Andaluz de Estudios Clásicos, Antequera-Málaga, 1984 (en prensa).
- (9) El dictamen de Ximénez de Mendoza está contenido en el *Informe que se hizo a Su Magestad por la Junta que fue servido formar en Málaga por Real Cédula de 25 de octubre de 1661*, impreso en Málaga, en la *Oficina del Impresor de la Dignidad Episcopal, de la Santa Iglesia y de esta M. I. Ciudad, en la Plaza*, Archivo Díaz de Escovar. Contiene además este informe el evacuado por Antonio Ramos en 3 de septiembre de 1765.

- (10) En la segunda década del presente siglo se comenzaron los estudios para el desvío del arroyo del Cuarto al de los Angeles, realizándose las correspondientes obras hacia 1955-60. Justamente lo contrario de lo previsto por Ximénez de Mendoza tres siglos antes.
- (11) MORENO GUERRA, J., **Los corregidores de Málaga**, publicado en el "Diario de Málaga" entre fines de 1932 y comienzos de 1933. Recopilación proporcionada por don Francisco Bejarano. Es muy interesante la Memoria: AMATE DE LA BORDA, C, **Compendiosa noticia de lo que a obrado en esta ciudad el excelentísimo señor don Fernando Carrillo y Manuel, marqués de Villafiel**, impreso en casa de Pedro Cabrera, Málaga, 1675.
- (12) GUILLEN ROBLES, F., **Historia de Málaga y su provincia**, pág. 485, Málaga, 1874.
- (13) En el tomo I del Catálogo de Mapas, Planos y Dibujos del Archivo de Simancas figura con la signatura XVI-107 un proyecto de mortero móvil fundido y probado en Barcelona el año 1685, apareciendo Toreli como su autor.
- (14) Este plano fue localizado en el Servicio Histórico Militar, dentro de la colección de documentos recopilados por el coronel José Aparici en el Archivo de Simancas mediado el siglo pasado. Posteriormente ha sido localizado también en dicho Archivo de Simancas, en el legajo Guerra Antigua 2.994. En RODRÍGUEZ ALEMÁN, María I., **El puerto de Málaga bajo los Austrias**, pág. 314, se cita el levantamiento del plano. En **MORALES FOLGUERA, J. M., Historia de las obras públicas en Málaga en el siglo XVIII**, pág. 60, "Jábega", núm. 50, se cita a Turili (sic), fechándose el plano en 1702.
- (15) Sobre este tema ver nuestro apunte biográfico sobre Antonio Ramos en el artículo **Legal lo que es real. Un ejemplo histórico**, publicado en DINTEL, revista del Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Málaga, núm. 10, junio de 1986.
- (16) LLORDEN, A., **Arquitectos y canteros malagueños**, págs. 216 y 217, Avila, 1962. Miguel del Castillo, junto con Francisco de Roxas, realizó en 1777 otro estudio sobre el río siguiendo casi exactamente las líneas marcadas por Ximénez de Mendoza. Tal estudio, titulado **Informes y cálculos hechos para el remedio del río de Guadalmedina en beneficio de sus cercanos avitadores** se ha catalogado en DAVO DÍAZ, P. J., **El acueducto de San Telmo a través de sus fondos documentales. Inventario**, leg. 39, pza 1, núm. 2.445
- (17) OLMEDO CHECA, M., **Cartografía antigua malagueña. Joseph Carrión de Mula y su obra, Jábega**", núm. 50
- (18) Sobre este tema hemos obtenido en el Servicio Histórico Militar la siguiente documentación: **Discurso sobre la prolongación de los muelles del puerto de la plaza de Málaga y livertarla de las inundaciones del torrente de Guadalmedina**, 31 de octubre de 1783, Joaquín de VILLANOVA. **Examen de los varios proyectos formados para poner a cubierto la ciudad de Málaga de las inundaciones del torrente de Guadalmedina**, 2 de mayo de 1784, Julián SÁNCHEZ BORT **Reparos a la memoria de don Julián Sánchez Borch sobre el puerto de Málaga y el torrente de Guadalmedina**, 8 de junio de 1784, Joaquín de VILLANOVA. **Discurso sobre el espigón y arrecife de Málaga contiguo a Nuestra Señora de Atocha en el río de Guadalmedina**. 1786 (sin mes ni día), Joaquín de VILLANOVA. Sig. 4-5-5-1 y 4-5-4-7. En el mismo legajo se encuentra: **Informe sobre la propuesta efectuada por Felipe Pérez el menor**. 3 de agosto de 1773, Francisco de GOZAR.
- (19) El plano de Miguel del Castillo ha sido localizado en el Archivo Histórico del Ministerio de Obras Públicas. Agradecemos a la señorita Ana Fernández y a don Eugenio Sánchez Giménez la ayuda prestada para localizar éste y los demás documentos de dicho archivo, que hemos utilizado en el presente trabajo.
- (20) TRUXILLO Y TACON, P., **Memoria presentada a la Junta de Reales Obras de la ciudad de Málaga sobre los estragos que causa el río Guadalmedina a Málaga y arbitrio para su remedio**, Imp. Luis Carreras, Málaga, 1802.
- (21) Ver la nota 10. El plano de Pery con la traza de este desvío fue publicado en nuestro ya citado trabajo **Cartografía antigua malagueña**.
- (22) Tomado de la Hoja de Servicios del brigadier Pery, facilitada por el Museo Naval. Nuestro reconocimiento también a doña María Luisa M. Meras por las facilidades dadas para conseguir esta documentación y la cartografía de Málaga que se reproduce.
- (23) Museo Naval, sig. XLI-21.
- (24) Pérez Gil fue también el firmante de la patética instancia que reprodujimos en **Las aguas de la Trinidad**.
- (25) En "Jábega", núm. 50, pág. 71, se publica una fotografía del puente de Santo Domingo, tomada antes de la riada de 1907 que se lo llevó, en la que se aprecian las dos pilas que Pery dejó un siglo antes.
- (26) Estos datos y los que siguen están tomados en su mayor parte del voluminoso legajo conservado en el Archivo del M.O.P.U. en Madrid. Tal legajo contiene documentación comprendida entre los años 1838 y 1891.
- (27) Actas del Cabildo Municipal, folios 172 y 172v del tomo 242. En MADDOZ, P., **Diccionario Geográfico-estadístico de España...**, Madrid, 1848, tomo VII, pág. 69, epígrafe Málaga, se cita que el plano de los tres arquitectos estuvo colocado en la antesala capitular del Ayuntamiento cuando éste se ubicaba en la plaza de la Constitución.
- (28) En la memoria del proyecto se demostraba que el volumen de aportes sólidos alcanzaba la tercera parte del caudal de cada riada. Este caudal, en los proyectos de los que tenemos datos, se evaluó como máximo en los siguientes volúmenes: 1764, Antonio Ramos: 300 m³/s.; 1783, Joaquín de Villanova: 300 m³/s.; 1784, Julián Sánchez Bort: 200 m³/s.; 1802, Joaquín María Pery: 250 m³/s.; 1846, Diego Ramírez: 250 m³/s.; 1861, Pedro A. de Mesa: 300 m³/s.; 1879, José María de Sancha: 300 m³/s.; 1899, José Guiguelmo: 400 m³/s.; 1945, Julián Dorao: 300 m³/s.
- (29) Sobre los puentes de la Alameda y la Aurora ver los trabajos de MOLINA COBOS, A., en los números 28 y 29 de "Jábega". Este mismo autor tiene actualmente en prensa una obra sobre todos los puentes de Guadalmedina.
- (30) En 1892 Emilio de la Cerda editó un plano de Málaga que reflejaba fielmente la sutura de las dos partes de la ciudad al desaparecer el cauce del río. Este plano fue publicado en el trabajo de MORENO PERALTA, S., **El plan Rubio en la historia del urbanismo malagueño**, "Jábega", núm. 42.
- (31) Estos trabajos de repoblación fueron difundidos por la revista de "Montes" en el estudio realizado por MARTÍNEZ FALERO, J., **Trabajos hidrológico-forestales realizados en Málaga para su defensa contra las inundaciones**. Es asimismo muy interesante la monografía de CALVO, J. M., ESTEBAN, P. y FRANQUELO, E., que con el título **Estudio de drenaje del término municipal de Málaga y su incidencia urbana** fue realizado con motivo de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga en 1982.
- (32) DOMÍNGUEZ, R., **El valle del Guadalmedina**, "Jábega", núm. 18. En la página 69 dice textualmente: "Para que ICONA continuase la labor de repoblación de la zona habría que esperar a una nueva inundación de Málaga que volviera a plantear seriamente la necesidad de continuar la repoblación."
- (33) CABRERA PABLOS, F.; DAVO DÍAZ, P.; GOZALBES CRAVIOTO, C.; MOLINA COBOS, A.; OLMEDO CHECA, M.; PORTILLO FRANQUELO, P.; **Manifiesto apasionado ante el V centenario**, diario "Sur", 23 de febrero de 1986. **Málaga por sus tres centenarios**, diario "Sur", 16 de junio de 1986.
- (34) Sobre inundaciones de Guadalmedina pueden consultarse: GUZMAN MUÑOZ, A., **El Guadalmedina**, Málaga, 1907; DÍAZ DE ESCOVAR, J. M., **El Guadalmedina. Apuntes históricos**, Málaga, 1919; OLMEDO CHECA, M., **Duerme, Guadalmedina**, diario "Sur", 21 de septiembre de 1983. Aún hoy se vienen repitiendo las inundaciones en los barrios bajos de la ciudad con ocasión de aguaceros de mediana intensidad. Personalmente hemos llegado a medir 1,15 m. de altura de agua en el Perchel y en la Trinidad. Sobre este tema ver nuestro trabajo periodístico **Treinta kilómetros bajo el asfalto**, diario "Sur", 23 de enero de 1986
- (35) El documento dando cuenta del hallazgo del bastón de José Huguet se encuentra en el legajo 1.296 del Archivo Municipal de Málaga.

NOTA: Para la realización del presente trabajo ha sido decisivo el apoyo recibido de don Pedro García Bárcena y don Carlos Miró Domínguez, de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga. Agradecemos también a doña Ascensión de la Plaza, directora del Archivo de Simancas, y al señor Soriano, del S. Histórico Militar, la colaboración prestada.