ESTUDIOS MALAGUEÑOS

Varios autores

R - 26006

La Comisión Organizadora de la Feria del Libro de Málaga agradece a la Biblioteca Pública Cánovas del Castillo de la Diputación Provincial de Málaga, el habernos facilitado el ejemplar para realizar la presente edición.

© UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
D.L.: MA -732-06

Esta edición ha sido encomendada
por la Comisión Organizadora
de la Feria del Libro de Málaga 2006
a esta Universidad.

Impreso en España
Imprime: Imagraf

Málaga, sino también por la mayor facilidad de comunicación entre la ciudad y los vecinos de aquel arrabal, ya entonces bastante poblado. Así alcanzó hasta los comienzos del siglo XIX en que con motivo de haberse construido sobre el foso de la muralla la acera derecha de la calle de Carreterías, y con el principal fin de darle mayor amplitud a este lugar fué mandado demoler quedando solo como recuerdo del sitio que ocupaba el trozo de calle comprendido entre una de las casas de la plaza de San Francisco y otra de la dicha calle de Carretería.

Joaquín M.ª Díaz de Escovar

Estudio número 4

EL GUADALMEDINA

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

Causa principal puede considerarse este río de la fundación de Málaga, por siempre costumbre entre tre los Fenicios, sus primeros pobladores, el instalar sus colonias y factorías en las inmediaciones de los ríos al objeto de aprovechar sus aguas y subvenir con ellas a las necesidades de la vida, por lo que no dudaron de establecerse en este lugar hace próximamente más de tres mil años, complacidos de la templanza del clima y de la riqueza del suelo.

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

«Malaca con su río de los confederados.»

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

«Malaca con un río de su mismo nombre.»

No faltaron comentaristas que supusieran no fuese este el Guadalmedina, sino el más caudaloso, aunque menos inmediato el Guadalhorce, pero esta afirmación se rebate fácilmente si se tiene en cuenta que del texto de los autores referidos se deduce que éste pasaba muy inmediato a la ciudad de la que tomaba su nombre, mientras que el Guadalhorce no sólo dista de Málaga, en su sitio más próximo, más de una legua, sino que también aparece citado por el alejandrino Claudio Tholomeo, en sus «Narraciones Geográficas», escritas en el siglo IV, que lo coloca entre el antiguo municipio de Suel (hoy Fuengirola) y Malaca, y le nombra río Suel.

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

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

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

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

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

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

La subida progresiva del terreno, por causa de las mismas arenas que paulatinamente iba acumulando el río, o por algún otro motivo que hoy no es por completo desconocido, fueron derivando su cauce hacia su corriente actual, donde ya debieron encontrarlo los árabes cuando ocuparon la población, pues al edificar el año 911 de nuestra era, hasta la puerta de Granada lo hizo cieron siguiendo la corriente del río, si bien tomando la precaución de no permitir se abrieran puertas ni portillos en el espacio que ocupaba éste, colocando así un fuerte tapial que vaciando las aguas a la ribera opuesta, defendiera a la población de las eventualidades de una inundación y de los daños que pudiera causarle con sus venidas.

Es de suponer que nunca tuvo el río otro nombre que el «Río de la Ciudad», como se deduce del texto de los autores citados y si lo tuvo se ha perdido en el transcurso de tantos años, pero es lo cierto que los árabes lo siguieron llamando del mismo modo, que no otra cosa significa Guadalmedina, compuesto de las palabras Guad o Guid, que en el árabe granadino es Río y Medina o Medina, que es el de la Ciudad y que con el artículo «Al» se formó Guad-Al-Medina o río de la ciudad con que ha llegado a nosotros.

Encerradas sus márgenes desde su nacimiento por las abruptas pendientes de los montes que formaba nuestra Axarquía, recibiendo en su trayecto fuentes y arroyos que aumentan considerablemente su caudal, viene hacia Málaga, dirigiendo su curso como encajonado por altas barreras de montañas que le impiden rebosen sus aguas; entra por

la rotura de una gran peña horadada conocido por el Agujero a una legua de la ciudad, y al llegar próximo a la hacienda de San José, perdiendo su cauce el natural declive embalsa sus aguas en una gran rambla que le hace formar varios brazos, donde deposita las grandes cantidades de arena que en sus torrenciales avenidas arranca a los terrenos por donde pasa.

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

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

Con la entrada del siglo XVI comenzó su transformación, que de manso y tranquilo hubo de tardar poco en convertirse en torrente devastador, que en más de una ocasión acarreó sobre la ciudad días de espanto y de luto y que hasta hace poco continuó siendo para Málaga constante amenaza de desolación y ruina.

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

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

Removido el suelo por las continuadas labores, a los primeros aluviones arrastraron las aguas to-

das aquellas materias que fácilmente podían mezclárseles, que cada vez eran mayores, según lo eran también la distancia recorrida, viniendo éstas sin detenerse, debido a la gran pendiente de su canal hasta llegar a las inmediaciones de nuestra ciudad, donde por ser menor, se estancaban y detenían, terraplenando su cauce, a lo que no dejaban también de contribuir los obstáculos que le oponían en su marcha, los puentes y la barra que se formaba al desembocar en el mar.

No tardó mucho el vecindario en darse cuenta del aumento del nivel que en su canal iba tomando el río y a preocuparse de las graves contingencias que pudiera sobrevenirle a la población, produciendo tal pánico, que en el año 1523, se esparció el rumor, en son de profecía, de que aquel año sería tan copioso de lluvias y tan crecidas las avenidas del Guadalmedina, que Málaga quedaría completamente desolada.

Y tal fe se dió a esta sospecha, suponiéndola realidad, que la mayoría de los habitantes se disponían a abandonarla, dejándola desierta, lo que seguramente habría ocurrido, al no haber llegado noticias de la corte, y obligado al Emperador Carlos V a despachar una Real Cédula, firmada en Monzón a 30 de mayo de 1523, por la que mandaba a las autoridades no diesen lugar a que se propagaran tales cocos al permitiesen la huida y ausencia de sus habitantes, ordenando se encargase a los predicadores que desde el púlpito desmintiesen tan falsos rumores y condenasen tamañas supercherías.

Algunos años después, en el de 1541, acaeció la primera avenida que se tiene noticias, alcanzando la inundación a algunas calles de las más inmediatas a los pasillos abiertos en lienzos de muralla, y para intentar evitarlas y que en lo sucesivo no se repitiese el daño, mandó el gobernador de Málaga que lo era don Alonso del Aguila, según escribe el Padre Morejón, cuidar que el río corriese sin daños para la ciudad, haciendo que su canal estuviese siempre limpio y abierto para que sus aguas corriesen fácilmente.

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

Pero no debió tenerse siempre el cuidado que recomendaba el buen gobernador, principalmente por su sucesor don Gonzalo Ronquillo, que entró a gobernar la ciudad en 1545, más propicio a perseguir a los corsarios Berberiscos, que infestaban nuestras costas, que a limpiar y sanear el cauce del río, pues a poco de ser relevado en su cargo por don Rodrigo de Saavedra, no debía ya proporcionar el agua suficiente para el abasto de la población por irse ocultando por debajo de sus arenas cuando fué necesario para proveerla en cantidad bastante a sus necesidades, construir un nuevo acueducto que recogiese las de los manantiales que nacen en el Almendral del Rey, para surtir con ellas las fuentes públicas y remediar el conflicto.

En el mismo año de 1546 tuvo lugar la segunda inundación, ya con carácter más alarmante que la anterior, pues la fuerza de las aguas destruyó muchos edificios ocasionando la muerte de veinte personas, repitiéndose otra en 10 de octubre de 1580 que coincidió con la total desaparición de la epidemia de «peste bubónica» que diezmaba a este vecindario, arrastrando en sus arriadas grandes cantidades de arena, que no sólo cubrían su cauce, sino que también dejaron soterrado un pequeño puentecillo que había cerca a su desembocadura que facilitaba la más corta comunicación con los Perchelles.

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

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

Las avenidas posteriores vinieron a demostrar que el espesor de sus pilares era un obstáculo que detenía la corriente en el pequeño recodo que en aquel sitio forma el cauce, haciendo represar las aguas, que al desbordarse amenazaban inundar la población por el postigo de Arance, y Puerta de Antequera; por lo que decidió el Corregidor que lo era don Martín Arias Girón y Narváez, se colocara en su lugar otro más ligero, construido de madera, para que arrastrado por la corriente se evitara los peligros con que las anteriores se habían tocado.

Nueve años más tarde, el sábado 23 de septiembre de 1628 des-

cargó sobre esta ciudad, a las once de la noche, una terrible tormenta acompañada de aguas torrenciales que duraron por espacio de cinco horas con lo que tomaron los arroyos del Calvario y los que descienden del Gibralfaro tanta cantidad de agua que no pudiendo entrar por un arco que para el desagüe existía frontero al Hospital de Santa Ana, retrocedieron derribando las tapias del Huerto de San Lázaro, y derramándose por Lagunillas llegaron hasta la plaza de la Merced, corriendo por la calle de los Alamos hasta reunirse con la de Carretería con la del Río Guadalmedina, que en su furiosa riada, rebosado sus márgenes entraron en la población por las de las Ollerías, convirtiéndose en un verdadero mar las inmediatas calles del Viento, Gigantes, Postigo de Arance, Molinillo del Aceite y Huerto de las Monjas y si no invadió el resto de la ciudad fué debido a la premura con que se atajaron las aguas con fuertes malecones de tierra y piedra por delante de Puerta Nueva, sirviendo el antiguo foso y muralla de dique que contuvo aquella inmensa masa de agua.

No pudo hacerse lo mismo en el barrio de la Trinidad y calle de Mármoles llegando las aguas desde la mitad de la calle Ancha del Carmen hasta las inmediaciones del Convento de la Trinidad, dejando todo este inmenso espacio desolado y derruido.

Por estar inmediata la hora del día, pudo acudirse en socorro de aquellos atribulados vecinos, pero no pudo evitarse que entre los escombros de los edificios arruinados y los arrastrados por la corriente perecieran unas 400 personas, de las que sólo en el Convento de Santo Domingo se dió sepultura al 109 y en el de la Trinidad a 143, todos de adultos, sin contarse los niños en esta suma.

Las pérdidas fueron inmensas pues además de 1.800 cabezas de ganado que se ahogaron y del valor de las fincas arruinadas, se calculó el valor de los géneros almacenados y completamente perdidos en más de dos millones de reales.

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

Aterrorizada la población de la frecuencia con que se repetirán estos sucesos y comprendiendo ser cada vez mayor el peligro con la inmensa cantidad de arenas acumuladas en su cauce, el municipio

acordó que todos los años se arase su álveo, para que las aguas más fácilmente pudieran arrastrar hasta el mar, operación que vino puntualmente, haciéndose hasta el año de 1648, con lo que se consiguió algún tanto rebajar su lecho, si bien a costa del puerto, cuyo fondeadero iba perdiendo su profundidad.

Pero todas las inundaciones del Guadalmedina ninguna alcanzó la triste celebridad que la ocurrida el lluvioso día 22 de septiembre de 1661, día de triste recordación para Málaga que se vió amenazada y arruinada para siempre por la impetuosa agua del desbordado torrente.

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

Desaparecida aquella defensa desbordáronse éstas por Puerta Nueva y por los portillos que abrió en la calle de Cantas y calle de la Paz Vieja (hoy del Marqués) que estaban más bajas que el lecho del río, y extendiéndose por el resto de la población, hubo de convertirla en un inmenso lago, de tal magnitud que las aguas alcanzaron hasta las gradas de la Catedral y llegaron a la Plaza de la Merced siendo tanta la altura sobre su nivel ordinario que en la Iglesia de Santo Domingo subieron hasta el Coro Alto, adonde hubo necesidad de trasladar El Santísimo, hecho que todavía recuerda una lapida colocada en el asiento del Prior, que relata el fatídico suceso.

Fué tanta la violencia de la corriente que no sólo arrastró el puerte de madera recientemente construido frente a Puerta Nueva, sino que igual suerte le cupo al antiquísimo que existía en el mismo lugar en que hoy está emplazado el de Santo Domingo, obra muy sólida que había resistido durante muchos siglos los impetus del río; de nada sirvió sin embargo, su fuerte construcción para impedir que fuera arrasado de cimientos, en compañía de los dos castillos que tenía a sus extremos que tan célebres se hicieron en los

anales de nuestra reconquista inmortalizando el nombre del general de Artillería de los Reyes Católicos don Francisco Ramírez de Madrid, hasta merecer para sus hazañas; pudiese colocarlo por divisa en el escudo de sus armas. Todo fué a parar al mar envuelto entre remolinos de cenagosas aguas.

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

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

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

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

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

Dice así:

«Señor: V. M. (que Dios guarde) compadecido tan justamente del

impensado cuanto lastimoso suceso que esta ciudad padeció con la inundación del día 22 de septiembre de este año fué servido mandar por su Real Provisión de 25 de octubre que nos juntásemos a tratar y conferir lo más conveniente a su reparo y que sobre ello informásemos a V. M. lo que nos pareciera más útil para su alivio y de sus vecinos y que los 16.000 ducados que V. M. mandó por ahora librar para el desmonte de las calles y reparo de las cañerías y lo demás que se fuese aplicando para estos gastos, se distribuyeran con nuestras libranzas; cumpliendo con esta orden damos noticias a V. M. con individualidad y con discursos, los más ajustados que se han podido alcanzar de los daños que ocasionó la referida inundación, los reparos de que necesita esta ciudad, los que se están ejecutando y lo que será necesario aplicar para su reedificación.

El Guadalmedina, Señor, es un río que divide a la ciudad de los barrios de Santo Domingo, de la Trinidad y Percheles, que son de numerosa vecindad, comunícanse por unos puentes antiguos y de fábrica fortísima, particularmente la que daba paso al Convento de Santo Domingo.

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

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

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

Las casas que se inundaron son más de mil quinientas, estas necesitan de pronto reparo, por la ruina que amenazan. Háse hecho este cómputo y se considera tendrán de gasto mas con otras cien ducados cada una, que importan cien-

to cincuenta mil ducados. Diez y ocho huertas quedaron arruinadas teniendo de daños unas a mil y otras a dos mil ducados, que moderándose a mil importará la deuda diez y ocho mil ducados».

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

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

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

«Las pérdidas de la pasa y la almendra que se había recogido y almacenado para la embarcción, se reputa por de 20.000 arrobas; moderándose el valor de uno y otro género a ducado y medio que son 30.000 ducados. Los hombres de negocios que tenían sus ropas y mercaderías en sus almacenes tuvieron de pérdida y daño más de 40.000 ducados.»

«Lleváronse las aguas 48.000 fanegas de trigo y harina, y aunque valen a treinta reales, se modera su valor a dos ducados que hacen 36.000 ducados.»

«Otra tanta cantidad de cebada se perdió y aunque corre de 12 a 14 reales se modera a ducado, hacen 18.000 ducados.»

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

También entró por el convento de San Francisco y les arruinó y destruyó las cercas de la huerta, e hizo otros daños en su edificio, que importará su pérdida en 10.009 ducados.»

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

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

Los ganados de todas suertes que se ahogaron, fueron muchos; compútase su pérdida en veinte mil ducados. La costa que pudo haber tenido a los vecinos el desescombro del tarquín que quedó en sus casas, que fué mucho, será de dos mil ducados.

Moderadas todas estas pérdidas con la justificación y templanza que damos noticia a V. M. en cada una de estas partidas importará más de tres millones de ducados y aunque en ella se haga la mayor moderación vendrán a quedar en dos millones y medio. La voz común, Señor, y según lo que se afirma y tiene por cierto en esta ciudad, es, que la pérdida de aquel día, y que importa mucho más que nuestro computo, porque hubo muchas personas que habiendo amanecido ricos anochecieron tan pobres que andaban pidiendo de limosna la comida y el vestido.

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

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

Hasta aquí son los informes más substanciales que la ciudad envió a S. M., los cuales fueron dados sin la menor exageración; tanto porque el daño, ruina y destrozo de aquella avenida fué mayor de lo que la pluma puede pintar como porque las personas a quienes el rey encargó le informasen eran

las primeras autoridades de la población y los que componían la Junta creada a ese efecto fueron el ilustrísimo señor don Antonio de Piñahermosa, Obispo de esta ciudad, el excelentísimo señor conde de Toreno, Gobernador de lo político y militar, Fr. Alonso de Santo Tomás, Provincial de los Dominicos, electo obispo de Osuna y que después lo fué de esta ciudad, el señor don Sebastián Infante, deán de esta iglesia Catedral y el capitán don Juan Tristán y León, Regidor decano de Málaga.

Socorrió nuevamente el monarca las necesidades que se solicitaban en la cuantía que lo permitían el estado exhausto de las arcas del Estado y para prever en lo posible las nuevas contingencias que amenazaban la ciudad se mandó consultar a personas peritas y de orden del rey vino a Málaga a estudiar sobre el terreno cuáles serían los medios más adecuados para evitar estos males don Francisco Xavier de Mendoza maestro mayor de las fortificaciones de Cádiz y castillos de la costa, arquitecto militar e ingeniero de la Andalucía.

Este reconoció personalmente todo el cauce del río desde su nacimiento hasta su desembocadura y después de un escrupuloso estudio formuló los diferentes proyectos que a su entender serían suficientes para remediar los terribles estragos que Málaga lamentaba y que extractados de la memoria que escribió fueron éstos:

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

El segundo proyecto consistía en cortarlo también a dos leguas y media antes de llegar a esta ciudad, en un lugar inmediato a la venta de la Cruz donde ya sus aguas han aumentado dos tercios de volumen que arrastraba en sus avenidas ordinarias perforando una elevada colina y cerrando con un fuerte muro su cauce actual; dirigirlo hasta el río de Campanillas que pasa a menos de un cuarto de legua de este sitio.

En el tercero proponía atajarlo formando un gran espaldón a todo el ancho de su cauce poco más abajo del lugar conocido por «las barrancas» y rompiendo por la falda de aquellos montes, en una extensión de más de una legua, abrirle un nuevo canal que dirigiéndolo por el Calvario y Cerro de San Cristóbal fuese a dar con el arroyo de Toquero para ir a desembocar por la Caleta al Levante de nuestro puerto.

Por el cuarto se proyectaba hacer una gran cortadura por el lugar conocido por Teatinos y por detrás de la Trinidad y el Campillo darle salida por las huertas inmediatas a las playas de San Andrés construyendo un muro de contención a todo lo largo de su rambla, para resguardar los arrabales de Perchel y la Trinidad que cogía por su espalda.

Y por el quinto estimaba la conveniencia de encauzar el Guadalmedina a toda la longitud de su canal actual lo más recto posible en dirección al mar labrando en sus riveras una muralla fuertemente cimentada y de suficiente altura para contener el volumen de agua que arrastra en las grandes lluvias cuyos paredones desde la Torre Gorda que estaba donde hoy está el Puente de Tetuán hasta la puerta de la Goleta donde se abriría en forma de embudo añadiendo como complemento de este proyecto atajar el Arroyo de los Angeles en un lugar inmediato al antiguo convento de frailes dirigiéndolo hacia el arroyo del cuarto y ahondar la madre del de la Victoria que solía entrarse en la ciudad por la puerta de Granada.

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

Para el primero o sea el de desviación por el arroyo del Coche, había que construir un canal de 1.500 metros de largo, 18 de ancho y otros 18 de profundidad, lo que representaba un movimiento de tierras de 81.000 metros cúbicos y un gasto aproximado de 2.430.000 reales a lo que había que añadir un muro de contención para cerrar el paso al río.

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

Con respecto al segundo, si bien abonaba en su favor que en este punto vienen ya englobados en su mayor parte la gran cantidad de arenas que las lluvias arrancan de los montes y viñas de la parte conocida por Choperas, con lo que hace su corriente menos flexible y

es causa de que al irse depositando se levanten los planos de su alveo, verdadero problema que tan lo interesa a Málaga resolver encontraron los peritos para su resolución grandísimas dificultades, pues además del inmenso costo nunca podría dársele garantía de completa estabilidad por lo movedizo del terreno que imposibilitaba la construcción de un túnel de más de un kilómetro de longitud a la apertura de un canal que había de tener más de 100 metros de profundidad.

La desviación que también se proponía en el tercer proyecto no dejó de tener sus entusiastas pero cuando éste se analizó con mayor detenimiento hubo que desecharlo por considerarlo más fantástico que real dadas las dificultades que ofrecía y lo cuantioso de su costo, pues se necesitaban 1.500.000 reales.

A estos inconvenientes financieros había que añadir otros de orden técnico y no menor importancia como el no poder incluirse dentro de este proyecto de desviación los arroyos del Pescador y de los Angeles que en la época de las lluvias son bastante caudalosos: la estrechez del arroyo de Toquer para contener la gran masa de agua con que había que recargarlo, lo quebrado de su curso el estar su lecho mucho más alto que el del Guadalmedina y el temor que se abrigaba de que al desembocar en el mar las arenas que formasen su barra con los temporales de levante fuesen arrastradas al puerto y acabasen por cegarlo.

El de desviación por el Arroyo del Cuarto, que parecía más aceptable que los anteriores costaba en total 10.000.000.

También hubo de desecharse ante el temor que representaba el peligro que amenazaba a Málaga con la rotura o el desbordamiento de la presa, a lo que había que añadir el aterramiento a que quedaría expuesto constantemente dado el pequeño desnivel que podía llevar la corriente.

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

Examinados por la junta todos ellos y aunque el ingeniero Mendoza se inclinaba a la desviación por el Arroyo del Cuarto, sin desaprobar se sangrase el río por la ermita de San Sebastián de Casabermeja, resolvieron los peritos, como lo más conveniente el dejar al Guadalmedina correr por su cauce antiguo, construyendo las defensas propuestas en el último estudio recomendando se limpiase su alveo todos los años por estar

muy cegados de arenas para lo que se estimaba necesario se mandase a todos los labradores de este término concurriesen con sus yuntas de bueyes y sus esclavos para arar lo y remover su lecho antes de la estación de las lluvias.

Dice el señor Morejón en su «Historia de Málaga» que aunque se aplaudió por todos este parecer como el más propio y adecuado medio de preservar a la ciudad de inundaciones, el buen propósito quedó sólo en aplausos y el río siguió su arbitrario curso decorriendo como sin madre por donde quería, porque faltaron los medios para hacerlo, para poner corriente su alveo y levantar los muros a uno y otro lado que fué el remedio convenido procurarse que fuese el río encerrado y lo más derecho posible hasta la mar; que con este reparo de dichos muros se suponía bastante para evitar los daños, haciendo innecesarios los demás intentos».

Y así continuó por muchos años después salvo haberse restablecido la comunicación por el puente conocido hoy por el de Santo Domingo y sin haber sufrido otro contratiempo más que una avenida ocurrida el 12 de octubre de 1723 que inundó parte de los barrios bajos sin que en ella hubiese que lamentar desgracias personales ni pérdidas materiales de gran importancia hasta que otra furiosa avenida que ocurrió en 25 de septiembre de 1764 vino a recordar con sus lamentables consecuencias los sucesos que en anteriores años sembraron la desolación y la muerte en esta ciudad.

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

Socavó también el ímpetu de la corriente las antiguas murallas de la ciudad en las inmediaciones del Puente de Santo Domingo, entrándose las aguas por la calle de Camas, corriendo en dirección a la calle Nueva, donde quiso la fatalidad que, a impulso de ellas, se cerrase una de las hojas de la Puerta de la Mar, atravesándose en la otra media la garita de un centinela las hizo rebasar, alcanzando en aquellos sitios más de tres varas de altura, llegando la laguna que formaron a las inmediaciones de la Iglesia de los Mártires.

La fuerza de las que arrastraba el Arroyo de los Angeles hizo

desviar de su cauce las del río, dirigiéndolas contra las tapias del Huerto de los Claveles, inundando todo el barrio de la Goleta, corriéndose las aguas por Carretería, ocasionando pérdidas de importancia en bodegas y almacenes.

Por la otra banda desbordóse también el río, anegando los barrios de la Trinidad y Perchel, en tales condiciones, que el Convento de Santo Domingo cubrieron las aguas toda la Iglesia y en otro templo que entonces existía en calle de la Puente no dió tiempo a reservar el Santísimo.

Hubo en esta ocasión que lamentar la muerte de algunos desgraciados y las incalculables pérdidas en bodegas, almacenes y de los géneros existentes para su venta en las tiendas de mercadería, que quedaron inutilizados por completo.

Alarmados los vecinos con la frecuente repetición de estos sucesos, no dejaban de censurar a las autoridades, por ser punible abandonar los estudios y proyectos mandados formar por Su Majestad recientes las inundaciones de 1628 y 1661, los que después de pasado aquel peligro dormían olvidados entre el polvo de los archivos.

Convencido de lo legítimo de tan fundada censura el gobernador de Málaga, que lo era el mariscal de campo don Miguel de Salcedo, tomó la iniciativa de convocar a una reunión por él presidida al alcalde mayor, regidores y jurados de esta ciudad, en la que expuso la gravedad del mal y la necesidad de buscar remedio, en la que suscitó laboriosa y larga discusión por ser el principal obstáculo la falta de caudales, acordándose en definitiva recurrir al Rey.

Consecuencia de esta súplica fué el acuerdo del Supremo Consejo de 13 de noviembre, en que se ordenaba que por el alcalde mayor y su Ayuntamiento se ordenase reconocer y estudiar de nuevo toda la cuenca del Guadalmedina e informarle cuáles serían los presupuestos y proyectos más fáciles de realizar, y como anteriormente el ingeniero señor Xavier Mendoza había hecho estos trabajos, se sacaron copias y remitieron a la Corte.

El Gobierno dió entonces comisión al ingeniero-jefe de esta ciudad don José Crane, para que de nuevo reconociese el cauce del Guadalmedina.

Contestó Crane exponiendo la imposibilidad en que se encontraba para cumplir el encargo que se le confiaba por carecer de los medios más necesarios para efectuar los estudios y no tener subalternos que le auxiliasen; pero como el tiempo apremiase, por el Municipio se arbitraron los fondos más precisos y se comisionó a los arquitectos don Antonio Ramos y don Felipe Pérez, que no tardaron en cumplir su cometido.

Dos fueron los proyectos que proponía Ramos a la Superioridad para que fuese puesto en práctica el que pareciese mejor.

Era el primero y el que su autor miraba con mayor predilección dejar correr el Guadalmedina por su antiguo cauce, atravesando la población, ampliándola en los sitios estrechos, encerrándose el río entre dos partes de muros de mampostería completamente paralelos y lo más rectos posible.

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

Como complemento de las obras, proponía se construyese a todo lo largo del Guadalmedina y por una y otra parte de su cauce dos grandes electores completamente independientes del río que sirviesen de recipiente a las aguas que descendían de la ciudad y barrios, recogidas en las grandes lluvias, mas a las que pudiesen rebosar por encima de los paredones.

La cuantía de los gastos los estimaba en 5.700.500 reales la obra de encauzamiento y alcantarillas en la que iban incluídas la suma de 810.000 para la expropiación de 45 casas que consideraba necesarias derruir y 120.000 por el valor de la iglesia Aurora María, que también se creía necesario demoler por estorbar la continuación de los Pasillos, y otra suma de cuatro millones 445.500 reales que supone sería el costo de las obras que proponía.

No se le ocultó al perito señor Ramos que si por virtud de estas obras quedaban los habitantes de Málaga a cubierto de los rigores de las inundaciones, continuando las aguas corriendo por sus antiguos y naturales límites, no se conseguía evitar el detrimento que con sus arenas causaba en el puerto con evidente temor de que en día no lejano acabará por inutilizarlo.

La rapidez del Guadalmedina es tanta que arrastra cuanta tierra encuentra movida en la pendiente de

los cerros por donde tiene su tránsito, la que une a sus aguas convertida en fango en tales proporciones, que según cálculos hechos en anteriores avenidas se regula ser de esta materia más de la tercera parte de su corriente, lo cual se halla demostrado con el constante relleno de su álveo y el gran depósito de limazo que forma su barra, que tarda en introducirse en el muelle, lo que un fuerte temporal de Poniente en deshacerlo y esparcirlo.

Teniendo en cuenta estas consideraciones tan dignas de ser apreciadas, formulaba su segundo proyecto que no era otro que el anterior del señor Ximénez de Mendoza de desviar el río por detrás del Convento de la Trinidad, para llevarlo a desaguar por detrás de las playas de San Andrés y en el que introducía solo ligeras variaciones de escasa importancia, proponiendo se le diera al canal un ancho de 44 varas, limitado por dos fuertes muros, uno que resguardase la ciudad de seis varas de alto y el opuesto de cuatro, a fin de que nunca pudiesen rebosar por este lado las aguas que necesariamente se inclinarían al más bajo que correspondía a la parte del campo, al que no sólo no perjudicaría por estar ya sus aguas mansas, sino más bien beneficiaría con el limazo que dejase depositado.

Graduaba que el costo total de la obra alcanzaría la suma de reales 10.500,000, a los que tenía que añadir el importe de un puente que debía construirse en las inmediaciones del Camino de Antequera, para la mayor comodidad de los vecinos y traginantes.

Acompañó el ingeniero Crane a estos estudios carta dirigida a don Diego José de Rojas, gobernador del Supremo Consejo, recomendándole la bondad de estos proyectos y añadiendo que por su parte como complemento de las obras un plan parcial para en el caso de ser aprobado el de desviación del río se transformase el antiguo cauce en un dilatado y hermoso paseo, adornado con dos plazas en sus extremos, con sus respectivmas fuentes monumentales y cuatro hilaras 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: pero de nuevo volvieron a quedar trasnapelados los estudios en las oficinas de la Corte, hasta el año 1781 en que por real orden se comisionó al ingeniero del ejército don Joaquín de Villanova y al capitán de navío don Julián Sánchez director por entonces de las obras de

construcción del puerto, para que reconociesen con detenida atención los proyectos indicados, los que sacaron el convencimiento de que los cortes y las desviaciones que se proponían serían en día no lejano la total ruina de Málaga, resolviéndose en definitiva por el de canalización, aceptando casi íntegro el proyecto del señor Ramos.

Como el perjuicio a los particulares suele preocupar más que el beneficio comunal, sobre todo cuando estos perjuicios son remotos, los hacendados ribereños clamaron unánimemente contra tal proposición que atentaba a su legítima propiedad y muy especialmente se lamentaban los propietarios que no contaban para atender a sus necesidades más que con el producto de aquellas heredades, oponiéndose a que las obras se llevasen a cabo y dificultándolas por todos los medios que estaban a su alcance.

Para obviar estos inconvenientes el ingeniero don Domingo de Belestá, bien conocido en esta población por el acierto con que dirigió y concluyó las obras de los caminos de Antequera y Vélez y el acueducto de San Telmo costeados por el Obispo de feliz memoria don José Molina Lario, el que dotó de aguas a esta ciudad tomándolas del mismo Guadalmedina, conocedor por esta razón de todo el cauce del río, y persuadido de que los daños que causaba en sus avenidas obedecía principalmente a las muchas arenas que arrastraban las que no solo hacían subir su cuenca al remansarse perdiendo su mayor pendiente al pasar por la ciudad, sino porque en absoluto acabaría por inutilizar el puerto donde ya se notaba la falta de profundidad, ideó como remedio el construir diques de trecho en trecho levantando fuertes murallones en los puntos más estrechos de su cauce para cortar las aguas impidiéndoles su curso y a las que daría salida por compuertas: proponiendo también que en todas las viñas fronteras al río dejasen en sus riberas unos lindazos de terreno sin cultivar para que retuviesen entre sus malezas el arrastre de tierras producido en los grandes aluviones, solución con que suponía estarían más propicios los labradores de aquellas heredades, evitándoles así los perjuicios del anterior proyecto que tanto las había alarmado por el daño que se les causaba en sus propiedades.

Pero el tiempo transcurría entre el estudio de los proyectos y la evacuación de consultas, sin venir a un resultado práctico, cuando en la primavera del año 1786 que fué más abundante en lluvias que lo habían sido los años anteriores, se produjeron tres avenidas

del Guadalmedina, que si bien no revistieron la gravedad de las pasadas, fueron lo bastante para sobresaltar a los vecinos, que nuevamente clamaron al Gobierno, para que les amparase contra el peligro que constantemente les amenazaba.

Regía por aquella época la Monarquía española el rey Carlos III, celoso siempre de la prosperidad material de su pueblo, y contaba entre sus ministros al malagueño don José Gálvez, hombre de superior capacidad que, nacido en la más humilde cuna en el inmediato pueblo de Macharaviaya, supo por su impulso elevarse hasta los más encumbrados puestos de la nación, mereciendo por sus excepcionales méritos el título de marqués de la Sorona.

A él como malagueño acudió el Ilustre Ayuntamiento para que sirviese de intermediario con el rey, implorando los auxilios que se deseaban, consiguiendo merced a su celo y poderosa influencia, que a los pocos días S. M. se sirviera mandar por R. O. de 16 de mayo de aquel mismo año, que a Junta de Reales Obras se asociase el conde de Villalcázar, el Prior del Consulado, dos cónsules y don Pedro Ortega Morejón, para que, reunidos, acordasen y ejecutaran las obras que tuviesen a bien para el completo remedio del mal.

Por virtud de esta R. O. y de otras disposiciones del dicho marqués de la Sonora, y del ministro don Pedro de Lerma, se dió orden para que el Consulado de la Mar facilitase los caudales que fueran necesarios para la ejecución de la empresa, y como el único obstáculo que para ello existía era que la ciudad, con sus propios recursos, no podía emprenderla, una vez arbitrados por otro medio los necesarios, las obras empezaron con la mayor actividad por parte de la Junta, en tales términos, que antes de 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.

Y ya fué grande la ventaja que con este desareno tocó la población en beneficio de la higiene y de la salud pública, pues no sólo se aliviaba el riesgo para las siguientes inundaciones, sino que también, según refiere un testigo de la época, estaban tanto la ciudad como los arrabales llenos de surgideros de aguas, lo que hacía sus edificios muy húmedos y malsanos y algunas de sus calles intransitables por los charcos y lodazales que se formaban en ellas, los que desaparecieron al momento que se empezó a profundizar el álveo del río.

Aunque más lentamente, continuáronse las obras, construyéndose los malecones y muros de contención, los grandes colectores de los Pasillos, el Puente de Santo Domingo, para lo que se demolió el antiguo de cinco arcos, ya en peligroso estado de conservación y se labró una resistente escollera que, partiendo del ángulo derecho del reducto de San Lorenzo, se internaba en el mar, formando un fuerte espigón que, resguardando el puerto, impidiera entrasen en él las arenas que arrastrase el río en sus riadas.

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

En este estado se encontraban en el año de 1802, cuando en la noche del 22 al 23 de septiembre descargó sobre Málaga un fuerte chubasco de más de hora y media de duración, que produjo una violenta riada del Guadalmedina, en que milagrosamente se salvó la población de un verdadero desastre, gracias a los nuevos malecones recién construídos; pero a pesar de su altura, las aguas rebosaron por encima de ellos, pasando sobre el nuevo puente, al que destrozó parte de sus pretiles y arrancó toda su barandilla, inundando los barrios del Perchel y de la Trinidad y causando en la ciudad grandísimos estragos, que, según un folleto escrito por persona digna de mayor crédito, y que por razón de su cargo debía estar bien informada, ascendió a dos millones ciento veintiocho mil reales.

Posteriormente, los ánimos tuvieron motivos para aquietarse, pues en toda la primera mitad del siglo XIX las avenidas fueron escasas, excepción de la reunida el 5 de enero de 1814, en que, rebosando el río por algunos puntos, inundó la parte más baja de los barrios y otra acaecida en 8 de enero de 1816, ocasionada por una continuada y copiosa lluvia que duró, con cortos intervalos, todo aquel día, que anegó tanto los arrabales como la ciudad, produciendo destrozos y perjuicios materiales y la muerte de un hombre, que pereció ahogado en las aguas del torrente.

Nada notable ocurrió después, ni tenemos noticias se hicieran nuevas obras de defensa en el río, hasta el año 1828, en que por real orden de 24 de noviembre se ordenó que las obras hasta entonces habían estado encomendadas a la Junta de Reales Obras pasasen a ser de la exclusiva com-

petencia del Ayuntamiento, el cual se encontraba en la más absoluta carencia de recursos, pues el impuesto de dos cuartos por libra de aceite que para la conservación de las efectuadas se le había concedido, dejó también de percibirlo por haberse trasladado este arbitrio al Hospicio para la manutención de los asilados, por lo que se vió en la necesidad nuestro Municipio para encontrar algunos recursos con que atender a los reparos más urgentes, a recurrir a vender solares y bienes de propios.

Pero sin duda estas ventas no dieron el apetecido resultado, y todo debió continuar contra lo que era de esperar, en el mismo ser y estado a pesar de las fundadas esperanzas del vecindario, que deseaba ver mayores energías en el desarrollo de unos trabajos que la opinión pública designaba como de la mayor necesidad, cuando en el año de 1845, conocedor el Gobierno del estado de este expediente por una competencia suscitada con el comandante de ingenieros de esta plaza consideró los proyectos anteriores insuficientemente estudiados, mandándolos devolver por real orden de 30 de diciembre para que se procediese de nuevo a examinarlos por personas competentes.

Pareció al Ayuntamiento que sería bastante a satisfacer los deseos del Gobierno el remitirle un proyecto formado por el arquitecto municipal ,en el que se proponía construir unos mil metros más de paredón, cuyo coste evalúaba en 260.000 reales. con los que ganarían terrenos al río por valor de 866.000 ,pero la superioridad no encontrando esta proposición ajustada a lo que se deseaba, ni en consonancia con lo que se había pedido, lo mandó nuevamente devolver para que más detenidamente se estudiara y propusiese. Coincidió esto con una solicitud presentada por el vecino de esta ciudad don Diego Ramírez, que en fecha 14 de mayo de aquel año de 1846, solicitaba del Municipio examinara un proyecto que acompañaba de canalización del Guadalmedina, y el que después de ser largamente discutido, mereció la aceptación del Ayuntamiento, que lo remitió en Madrid a la superior aprobación del Gobierno, que así lo hizo por real orden de 9 de octubre de 1849.

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

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

Se proponía utilizar en la ejecución de las obras la parte derecha del paredón para disminuir los gastos y dejar todos los terrenos rescatados en la orilla izquierda, por ser los de esta parte de mayor valor y más fácil su enagenación para ser edificados, y para los demás efectos del proyecto dividía el cauce del Guadalmedina en dos secciones, la primera desde el arroyo del Pescador a Martiricos, que ningún peligro ofrece a la población ,por lo que podría encauzarse paulatinamente por medio de malecones de tierra y plantaciones de árboles ,y la segunda comprendiendo toda la travesía de la ciudad hasta su desembocadura en el mar, con una longitud de 1.950 metros, que se proponía canalizar con un malecón de arenas sacadas del mismo lecho del río, con lo que se le daría mayor profundidad, revestido con grandes lozas de Algeciras, y calculando el costo de las obras en un millón novecientos veinticuatro mil setecientos reales y en tres millones el producto de los terrenos utilizables que se conseguiría ganar.

Examinado el proyecto primero por una Comisión mixta compuesta de ingenieros civiles y militares y después por la Junta Consultiva de Caminos, fué aprobado por la Real orden antes dicha de octubre de 1846, con algunas pequeñas modificaciones y concediéndole el Ayuntamiento por otra Real orden de 26 de febrero de 1850, la propiedad de todos los terrenos mojados por el Guadalmedina y los Hoyos de Espartero, con la condición de que la tercera parte del producto de la enagenación de los solares ingresase en la hacienda militar para con ellos atender a las obras que habían de ejecutarse en esta plaza.

En el mes de junio de 1852 se

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

Pidió el Gobierno informes de lo ocurrido al ingeniero inspector de las obras, que lo era don Angel Mayo, quien no tardó en evacuarlo haciendo minuciosa relación de lo pasado y deduciendo de las consecuencias del lamentable accidente que las discusiones dadas al canal eran más que suficientes para contener el máximun caudal del agua que en sus mayores avenidas arrastraba el torrente; y que en todos sus detalles quedaba demostrado estar el proyecto bien formado y calculado, pues a la velocidad de 5.4 que debían llevar las aguas en su fondo el día que ocurrió la riada no produjo socavación apreciable de gran importancia, sino a favor del cambio brusco de pendiente que las retiradas de las aguas del mar produjo en la playa y que esto fué lo que ocasionó el desprendimiento y arrastre de las rozas que formaban el revestimiento debido a la poca resistencia que oponía el malecón de tierra a la impetuosidad de la corriente.

Estos hechos no dejaron duda ni a la misma empresa de cuales eran los verdaderos efectos de que adolecía el proyecto, todas de fácil remedio, por lo que propuso el Ayuntamiento en 15 de mayo del siguiente año, modificarlos en aumento del presupuesto, construyendo una presa rasante en la desembocadura de 16 metros de ancho, protegida por dos espigones de escollera, añadiendo cimentaciones de hormigón que impidieran las socavaciones en aquellos puntos donde tuvieran cambio de dirección cortando el canal por algunos trechos por pequeñas presas transversales y sentando las losas del revestimiento sobre lechos de mezcla hidráulica que le dieran más solidez y seguridad.

La opinión pública, de por sí impresionable, que se declaró desde el primer momento enemiga de la canalización lo fué mucho más cuando conoció el lamentable resultado del primer ensayo y no dejó de influir en el ánimo de los concejales que formaban en el Ayuntamiento de aquel año decidiéndolos acordar no haber lugar a deliberar sobre las nuevas proposiciones del señor Ramírez y de su ingeniero don Francisco Téllez y Sotomayor, coincidiendo por rara casualidad esta determinación con la llegada de una Real orden fecha 23 de agosto de 1853, en que el Gobierno aprobaba las enmiendas propuestas al proyecto.

Preciso es convenir que si la Corporación municipal hubiera aceptado estas proposiciones aun a trueque de exigir mayores garantías a la empresa constructora, hoy sería un hecho la canalización del Guadalmedina, con grandes beneficios para la higiene y ornato de Málaga, pero tal era la atmósfera creada contra los contratistas que tras largas y difíciles tramitaciones y de informes en informes viéronse estos en la necesidad de rescindir el contrato, acordándose la devolución de la fianza en 17 de junio de 1856, con lo que quedó el cauce del río en el mismo estado que antes se encontraba.

Uno de los principales inconvenientes que originaba el Guadalmedina cada vez que traía una regular avenida, desde que se construyeron los nuevos paredones y pasillos y se destruyó el antiguo puente de Santo Domingo para edificar el actual, solo para peatones, era el aislamiento en que quedaba la ciudad hasta que decrecían sus aguas con todos los caminos que se dirigían hacia la parte de Levante, sin poder entrar ni salir en la población ninguna clase de vehículos ni caballerías, con graves perjuicios para la industria y el comercio.

Pero como nuestras autoridades tienen siempre que luchar con la consabida escasez de su erario, el mal se prolongaba sin que se buscase el remedio y es casi seguro que así hubiera continuado, por mucho más tiempo si con sus recursos propios la iniciativa particular no hubiese buscado los medios de solucionar el conflicto.

Durante el invierno del año 1850 que había sido muy riguroso y en que la miseria se acentuaba de manera alarmante con la pérdida de la anterior cosecha, los vecinos pudientes de esta ciudad promovieron entre ellos un empréstito voluntario con el fin de acopiar cereales para poner término al conflicto que se dejaba sentir en todos los mercados y aliviar de este modo a las clases necesitadas, con lo que resultó que no sólo consiguieron su propósito de manera satisfactoria sino que llegaron a obtener un beneficio líquido sobre el capital suscrito de 214.324 reales. Como el fin perseguido no había sido el lucro, después de reembolsados de las cantidades adelantadas se pensó

por algunos invertir este sobrante en alguna obra de utilidad pública y todos convinieron en que ninguna sería más práctica que labrar un puente de hierro que uniera las dos orillas del Guadalmedina y que permitiese a carruajes y peatones la comunicación en los días de avenida con lo que se pondría eficaz remedio al inconveniente que tanto se lamentaba.

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

Formaban esta comisión los señores don Manuel Larios, don José Gordon, don Jorge Loring, don Pedro Orueta, don Tomás Heredia, don Joaquín Ferrer, don Santiago Casilari, don Esteban Pérez y don José Freuller.

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

Las comunicaciones mediadas con los constructores ingleses y los trabajos aquí comenzados demostraron no era ya suficiente para la realización de las obras la cantidad reunida, acudiéndose entonces a la junta de comercio en demanda de su apoyo, pues los organismos oficiales no podían ayudar con cantidad alguna por la escasez de fondos en que se encontraban y esta colectividad animada de los mejores deseos en pro de una obra de tanta utilidad para Málaga cedió a este fin 200.000 reales que le era en deber la Diputación provincial por anticipo que le hizo en el año de 1851 para atender a las obras de reparación del camino de Antequera.

Y como se calculase que esta suma tampoco sería bastante, convocó a junta general a las clases mercantiles que con el mayor entusiasmo hicieron suyas las obras comenzadas, a cuyo efecto abrióse una suscripción que en pocos días alcanzó la suma de 280.000 reales, solicitándose del Gobierno la condonación de derechos de Aduana para los materiales importados del extranjero, que de real orden fué concedida y con la suma de 71.000 reales que faltaban para la conclusión de las obras y que

facilitó el señor don Tomás Heredia, éstas pudieron verse terminadas invirtiéndose en ellas la suma total de 771.302 reales.

Hechas las pruebas correspondientes de solidez y resistencia fueron entregadas las obras al Ayuntamiento que se encargó de su conservación y el día 26 de febrero del siguiente año de 1860 un repique de campanas anunciaba al vecindario que por el Ilustrísimo señor Obispo de esta diócesis, don Juan Nepomuceno Cascallana acompañado del general Pavía, marqués de Novaliches, de todas las autoridades locales y de un numeroso público que presenciaba el solemne acto, era bendecido el nuevo puente, que, por autorización expresa del Gobierno se confirmaba en el nombre de «Tetuán», en conmemoración de la ocupación de aquella ciudad por nuestro ejército de Africa, hecho glorioso que había tenido lugar algunos días antes.

Al año siguiente, por real orden de 10 de Enero de 1861, se ordenó se procediese de nuevo al estudio de los anteriores proyectos, para lo que dió encargo al señor don Pedro A. de Mesa, ingeniero que se encontraba al frente de las obras del ferrocarril en construcción de Córdoba a Málaga, el que con suma actividad dió comienzo a los trabajos preliminares sobre bases más científicas y exactas que los que hasta entonces se habían efectuado.

Principió aquellos por apreciar la cantidad de arenas que arrastra el torrente en sus grandes avenidas y bajo la base de ser estas una masa de agua de doce millones de metros, empezó para deducir los distritos, por comparar los estados de dragado durante los cinco últimos años, los que daban una cantidad de arena que no bajaba de unos 180.000 metros y como las arenas gruesas que deposita en su cauce no pueden apreciarse sino por el lento avanzar de su desembocadura en el mar, que puede ser el de tres metros por año, esto representaba una suma de sedimentos superior a 50.000 metros cúbicos.

Y por último para apreciar con alguna exactitud el levantamiento del cauce, tomó como punto de partida dos datos ciertos además de las referencias históricas de que anteriormente hemos hecho mención, de haber sido en pasados tiempos el Guadalmedina de curso constante y permanente; es el uno el haberse encontrado al sacar los cimientos de la iglesia de la Aurora a tres metros de profundidad, proyectiles gruesos de Artillería de los que sirvieron en el asedio de esta ciudad en el año 1487, y el otro un reconocimiento mandado practicar por acuerdo del Ayuntamiento en febrero de 1851 en que resultó que, a una profundidad

de dos metros y medio a que pudo llegarse con las calas que se hicieron se encontraron grandes peñascos rodados que indicaban como si los antiguos muros hubiesido protegidos por escolleras.

De estos datos deducía no estimar exagerado el calcular que sobre el millón y medio de metros de arena que hoy tiene el río, deposita anualmente de 20 a 24.000 más calculando la velocidad de la corriente que toman las aguas en las grandes avenidas medidas en el punto más estrecho de su cauce en unos cuatro o cinco metros por segundo.

En vista de estas observaciones analizadas con el mayor detenimiento las resumía en el siguiente cuadro que por lo muy curioso que es no podemos sustraernos al deseo de copiarlo.

Longitud del cauce del Guadalmedina expuestos a los desbordamientos y que deben canalizarse, 5.130 metros.

Pendiente media que tiene el río. 000,8 metros.

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

Ancho máximun del cauce frente a la Virreina, 450 metros.

Anchura mínima, frente a Puerta Nueva, 41 metros.

Tiempo medio dentro del cual debe suponerse que ocurra una avenida, 10 años.

Duración de la avenida, en su mayor intensidad, 12 horas.

Velocidad media que no produce socavación, 41,2 metros.

Velocidad máxima que produce aterramiento. 2 metros.

Cantidad de fango que deposita anualmente en el mar, 250.000 metros.

Cantidad de arena que deposita en la desembocadura, 50.000 metros.

Cantidad que deja a lo largo del cauce, 20.000 metros.

Avance anual de la desembocadura, 3 metros.

Elevación anual del cauce, 0.132 metros.

Por lo manifestado suponía que si bien el peligro para Málaga dMesde la construcción de los padones había desaparceido salvo el caso de ocurrir un accidente imprevisto, de todos modo el Guadalmedina era un mal vecino para la ciudad y su puerto, ocupando la parte más céntrica de la población a la que siempre impediría su mayor desarrollo lor que estimaba necesario que, por todos los medios posibles, debía hacérsele desaparecer en evitación de los daños que causaba.

Para ello proponía, en cumplimiento del mandato que se le había confiado, se adoptase uno de los dos proyectos que él estimaba más prácticos y fáciles de realizar de entre todos los anteriormente presentadois, y estos eran, el

de canalización directa o el de desviación por detrás del convento de la Trinidad.

En el primero tomaba como base los estudios del señor Téllez y Solomayor, planteados en el proyecto de canalización de la anterior empresa Ramírez, dándole un ancho en todo el espacio que atraviesa la población de veinte metros; sustituyendo el muro en talud por dos paredones perpendiculares y para ellos construidos de mampostería, de tres cincuenta metros de altura, con envergaduras de ladrillo y protegidos por una base de cimiento de hormigón ordinario, de dos metros, para que resguardase los pilotes y estacas de las posibles socavaciones del terreno, y proponiendo además que para la mejor comunicación de la ciudad con los arrabales se construyeron dos puentes más en un todo igual al reciente inaugurado de Tetuán, el uno entre Puerta Nueva y la calle de Mármoles, y el otro que lo suponía el más necesario; enfrente de la actual cárcel.

Para el segundo proyecto, o sea el de desviación, aceptaba casi íntegro el de los señores Granji y Ramos con muy ligeras variaciones en su trazado y adaptando para los muros de contención el mismo sistema propuesto para el de canalización con la diferencia de aumentar la anchura del cauce a la de 25 metros.

El costo de la obra lo calculaba en 10.119.500 reales en el trazado directo, y para el segundo en 12.842.400 reales, compensando este gasto en parte con el valor de los terrenos edificables que se ganaban al río y se suponía de no difícil enajenación, representando una superficie de 1.038.696 metros.

Para su precio y venta los dividía en dos porciones: una desde la playa a Martiricos, de 162.400 metros de superficie, y otro desde este punto al Arroyo del Pescador, de 866.000 metros. Los primeros, que eran los más importantes, los clasificaba en otras dos categorías; una desde el mar a Puerta Nueva, y otra desde aquí hasta la huerta de Natera y deduciendo los que habían de utilizarse para el canal y buyos adyacentes, hacía subir el valor de todos los disponibles para la venta, a la cantidad de 10.112.200 reales, valor aproximado del costo de la obra.

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

Transcurridos algunos años, como la Corporación carecíese de fondos para su realización, acudió la municipalidad al Gobierno por conducto de su alcalde presidente, *en 7 de septiembre de 1874*, comunicándole la imposibilidad en que se encontraba de efectuarlas, y en su virtud, por real orden de 25 de diciembre de aquel mismo año decretó la caducidad de la concesión, otorgándolo a los señores Pries y Compañía y a don José Espejo y Guerrero que anteriormente la tenían solicitada.

Posteriormente la casa de Pries y Compañía cedió el privilegio al *señor don Federico Oppe, a quien* por dos reales órdenes de los años 1875 y 1876 se le concedió otro nuevo aplazamiento por el que quedaban obligados los concesionarios a ejecutar los trabajos sin interrupción alguna y a invertir en ellos semestralmente la cantidad de cuatrocientas u mil trescientas veintiséis pesetas, comunicándoles que si dejan de transcurrir un solo plazo sin cumplir lo ofrecido se *declararía de hecho caducada la* concesión.

Pasó el tiempo fijado sin que nada se ejecutase, ni indicase propósito de comenzar las obras, por lo que el Ayuntamiento pidió que de nuevo se le transfiriese la concesión *y se le autorizase para* introducir algunas variaciones en el proyecto, a propuesta de los ingenieros del Municipio señores Sancha y Molini, dando encargo al alcalde don José Alarcón Luján y al teniente don José Serrano y León para que pasasen a Madrid *y gestionasen del Gobierno la pron*ta y favorable resolución del asunto, lo que consiguieron ver realizado en todas sus partes por otra real orden de 22 de junio de 1879.

Sacáronse las obras a subasta y en 18 de marzo de 1880 se remataron en la suma de 3.481.700 pesetas, a favor de don Joaquín García del Cid, a la vez que se solicitaba del Gobierno acudiese en auxilio del Ayuntamiento subven*cionando los trabajos, teniendo en* cuenta la índole e importancia de éstos; y todo parecía marchar por el mejor camino, cuando ocurrió una nueva e importante riada el día 8 de abril de 1881.

Esta fué motivada por una abun*dante lluvia que cayó sobre la* ciudad en toda la noche anterior y produjo tan fuerte avenida en la madrugada, que, rebosando las aguas por encima de los paredones, inundó el barrio de la Trinidad, y muy especialmente el de los Porcheles, en alguna de cuyas calles alcanzó el agua una altura de más de dos metros, viéndose las autoridades en la necesidad de traer algunas embarcaciones de las del *tráfico del muelle, para, navegan*do en ellas por la calle del Carmen e inmediatas, prestar auxilio

a los vecinos que lo demandaban.

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

Preocupada la opinión pública con este accidente y temerosa de que pudieran *acaecer otros de ma*yor importancia, clamó, como siempre sucedía, pidiendo eficaz remedio y como por otra parte el nuevo concesionario no daba señales de empezar las obras de desviación a que se había comprometido, *ni ejecutaba otras que la* construcción de un gran almacén en la antigua ermita de los Martiricos, y el anuncio para la enajenación en subasta pública de 17 solares en las márgenes del río, la que indudablemente se hubiera llevado a efecto con *grave perjuicio* para los intereses de la ciudad al no haberse opuesto el gobernador *civil*, que la mandó suspender en vista del recurso de alzada interpuesto por algunos concejales, el Ayuntamiento acordó pedir informes al arquitecto municipal para que sin pérdida de tiempo propusiese las reformas que estimase *más necesarias.*

Así lo efectuó el señor don Joaquín Ruenba, que *desempeñaba en* aquella fecha dicho cargo, manifestando que a su entender la principal causa del siniestro era la defectuosa construcción de la surtida *de Nateras*, que con facilidad pudo ser socavada, permitiendo que por aquel sitio se entrasen las aguas, con lo que se originó la inundación, de tan tristes recuerdos.

Como remedio apremiante y tenido en cuenta que en esta última riada fué tanta la cantidad de arenas arrastrada por el Guadalmedina que su lecho se había elevado de 60 a 80 centímetros de su anterior nivel lo que hacía temer un peligro inminente para otras avenidas posteriores, por cuanto *cada vez iba siendo menor la ca*pacidad de su cauce, propuso que se labrase nuevamente la surtida de Natera, dándole mayor solidez, que se mandase cerrar la del Postigo de Arance, se elevasen los paredones de los pasillos de la *Cárcel, Guimbarda* y Santa Isabel

y se reparase el de Puerta Nueva y la calle de los Mármoles, con lo que por el pronto quedó conjurado el peligro que amenazaba y ya con menos premura pudo formular el señor Rucoba otra memoria más circunstanciada, en evitación de los tristes efectos que producían las inundaciones del Guadalmedina, el que presentó a la consideración del Ayuntamiento en sesión de 20 de junio del mismo año de 1881.

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

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

Así lo estimó también la corporación municipal, que, convencida de la necesidad y urgencia de tan importante obra, se decidió a su realización, ocupándose con gran actividad en dar comienzo a las operaciones preliminares para llevarlas a feliz término, pero la Fatalidad, que en este punto siempre ha perseguido a Málaga, quiso que una vez más tan buenos propósitos no pudieron tampoco llevarse a cabo, a consecuencia de un cambio de personas de las que formaban el Ayuntamiento que por cesación en los cargos que desempeñaban fueron sustituídos por otras a quienes no animaban ya los mismos deseos 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.

El concesionario don Joaquín García del Cid transfirió todos sus derechos a las obras de desviación a don Francisco Bergamín García por escritura otorgada en 17 de febrero de 1882, y en este estado de la concesión, compareció don Julio Navalón García como nuevo contratista del proyecto en virtud de otra cesión hecha a su favor por el señor Bergamín en 20 de abril de 1888, manifestando su propósito de realizar las obras sin modificar en nada la parte material del proyecto, y que teniendo en cuenta el estado precario de la hacienda municipal estaba dispuesto a relevar a la Corporación de toda subvención si se le hacían determinadas concesiones.

Eran éstas, ejecutar las obras en el preciso término de cuatro años, conceder al rematante pleno no dominio de los terrenos del cauce, menos los destinados para vía pública, con excepción del pago de derechos reales por traslación del dominio en las fincas que fuera necesario expropiar; libertad del pago de contribuciones al Estado durante diez años con arreglo a la Ley de ensanche de poblaciones; y del pago de impuestos municipales y de los derechos de huecos y alineamientos, obligándose en cambio el concesionario a la construcción del alcantarillado y a edificar a sus expensas unas nuevas Casas Consistoriales.

Esta proposición a la que acompañaba la correspondiente memoria y los planos de reforma y urbanización de esta parte de la ciudad, firmados por el arquitecto don Francisco Berrocal, pasó a informe del arquitecto del Municipio, que lo era entonces don Manuel Rivera Valentín, quien estudió los proyectos de obras con cariño, emitiendo un entusiasta y razonado informe con fecha de 17 de mayo del mismo año.

Y previas algunas ligeras modificaciones que en nada alteraban lo esencial del estudio pasó a la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, que por unanimidad lo aceptó en cabildo de 23 de mayo, ordenando que con la documentación correspondiente se remitiera a la Superidad por conducto del señor gobernador de la provincia, como así tuvo efecto en 5 del mes de junio.

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

Con muchos y buenos ofreci-

mientos y mejores palabras contestó el Gobierno a las corporaciones que a él se habían dirigido, pero caído el expediente en las redes de nuestros procedimientos oficiosos todo resultaban trabas y dificultades, nacidas algunas de la misma importancia de las obras, dando lugar a que se retardara algunos años la resolución ministerial, hasta que vencidos los obstáculos que se oponían, pudo conseguirse del ministro de Fomento un proyecto de ley subvencionando los trabajos, que fué aprobado por el Congreso de los Diputados.

Pero como si se complaciera la fatalidad en que la amenaza del Guadalmedina no desapareciera nunca para Málaga, antes que el proyecto fuese aprobado por el Senado, ocurrió el cambio político de marzo de 1901 que ocasionó la salida del poder del partido de la Unión Conservadora, y otra vez quedaron fallidas las esperanzas de los malagueños siendo este proyecto el impedimento que oponía a la corriente rincón de nuestro Archivo Municipal.

En este estado se encontraba el alveo del río Guadalmedina al comenzar el siglo XX, que era casi el mismo en que quedó al finalizar el XVIII, después que el arquitecto don Antonio Ramos terminó la obra de los malecones que encauzaban su corriente y construyó los dos grandes colectores, uno a cada lado de su rivera a partir desde Puerta Nueva hasta el mar, sin otra alteración digna de anotarse que los importantes desarenos llevados a cabo para terraplenar los terrenos ganados al mar en la construcción del nuevo puerto.

Olvidada del más grave peligro que la amenazaba estaba Málaga en la noche del 23 al 24 de septiembre de 1907, a pesar de la tempestad que la rodeó durante toda la tarde, porque ésta parecía alejarse desde Poniente con dirección a los montes, sin haber dejado sentir sus efectos en la ciudad donde apenas cayeron algunos goterones.

A la una próximamente las campanas de la Catedral tocando a alarma despertaban al vecindario, motivada por una copiosa riada que de improviso trajo el Guadalmedina, en tan inusitadas proporciones, que rebosando el nivel de los paredones empezaba a inundar los puntos más bajos de la ciudad y los barrios de la Trinidad y el Perchel.

A pesar de la importancia de la avenida, ésta no hubiera alcanzado las trágicas proporciones a que llegó, si un puente provisional de Puerta Nueva y la calle de Mármoles, no pudiendo resistir el empuje de las aguas por el estado ruinoso en que se encontraba, no fuera arrastrado por la corriente, yendo a chocar con todos sus materiales contra el otro puente inmediato de Santo Domingo que, obstruído también hizo rebasar al torrente aguas arriba, rebosando por todas partes los paredones, que cuarteó y destruyó en algunos puntos; y entrando las aguas torrencialmente por ambas riberas, convirtiendo así la mitad de la ciudad en una verdadera laguna cenagosa.

No pudiendo tampoco resistir el Puente de Santo Domingo el empuje de tan colosal masa de agua, cedió también, yendo a estrellarse los acarreos de los dos puentes derruídos contra el de Tetuán, obstruyendo la luz de sus arcos, con lo que resultó otro nuevo impedimento que se oponía a la corriente cada vez más impetuosa, pero más fuerte y resistente que los anteriores, formándose un nuevo dique que obligó al río a desbordarse por encima de sus muros, especialmente en la parte que da a la Alameda Principal, desde donde las aguas con más facilidad encontraron salida al mar por los muelles del desembarcadero del nuevo puerto.

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

De gran parte de esta dolorosa catástrofe hay que inculpar a la apatía que desgraciadamente ha caracterizado a nuestras autoridades, que no desconociendo el riesgo que para la población representa el Guadalmedina, no impedían sirviese su lecho para vaciadero de escombros y tenían abandonada las surtidas y nadie hacían por afirmar la puertezuela de Puerta Nueva, y en distintas ocasiones denunciada como ruinosa por los técnicos, y que como al actual que la ha sustituído, sigue siendo un peligro para Málaga.

Pasados los primeros momentos, dieron comienzo las lamentaciones y el deseo de poner pronto término a un mal tanto tiempo previsto y nunca eficazmente remediado. Iniciáronse suscripciones particulares que remediasen las más apremiantes necesidades; muchas ciudades de España acudieron con cuantiosos donativos en auxilio de los damnificados y el Gobierno aprontó algunas sumas para las obras más perentorias, mandando Ingenieros delegados que propusieron un plan

completo de defensa contra las avenidas del río.

Después de prolijos estudios y largas deliberaciones optaron por la canalización y encauzamiento del alveo del torrente, con preferencia a la desviación, como obra más práctica y menos costosa, rectificando el curso de la corriente y subiendo sus paredones por una y otra márgen desde el puente de Tetuán al de Martiricos, donde posteriormente se ha construído el hermoso Puente al que se dió el nombre de Armiñán, en agradecimiento a las gestiones de este señor diputado a quien en muy principal parte se debió su realización.

Desde este punto a la desembocadura de los arroyos «Hondo» y del «Pescador», también se acordó encauzar el río estrechando sus riberas, entre dos muros de contención que tendrían una altura sobre su márgen de un metro setenta y cinco centímetros, en una longitud de cinco mil metros, cuyo costo se graduaba en trescientas cincuenta y nueve mil setecientas cuarenta y cuatro pesetas.

Como complemento de este estudio también se proyectaba la construcción de un gran pantano que cortaba el Guadalmedina con una presa entre dos cerros próximos al sitio conocido por «El Agujero» al fin de retener las aguas de las grandes avenidas embalsándolas en una cantidad aproximada de cuatro millones quinientos mil metros cúbicos, a los que paulatinamente se les iría dando salida por un túnel, en proporción determinada para que nunca pudiera ser un riesgo para la ciudad.

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

Aprobado por la Superioridad este estudiado hecho por los competentes ingenieros don Manuel Giménez Lombardo, bajo la dirección del jefe de la Sección hidrográfica don Ramón Díaz Petersen, se acordó proceder a su inmediata ejecución, esperando tan solo que el Estado girase las cantidades necesarias para dar comienzo a las obras.

Pasaba el tiempo sin que esto tuviese efecto, cuando el día 4 de enero de 1910 el ministro de Fomento don Rafael Gasset acompañado del director general de Obras Públicas don Luis Armiñan llegaban a Málaga de paso para Melilla y aprovechando su estancia en nuestra ciudad se interesó de ellos viesen sobre el terreno la necesidad de las obras proyectadas y muy especialmente el lugar en donde se había de emplazar el pantano a lo que accedieron quedando altamente complacidos y ofreciendo el ministro su gestión personal para que fuese una realidad el inmediato comienzo de los trabajos.

Y así fué en efecto, pues el 20 de febrero del siguiente año 1911 volvía de nuevo a Málaga el señor Gasset para inaugurar las obras a cuyo fin se habían marcado con banderolas de colores la línea que había de seguir el nuevo cauce, y se había improvisado un camino especial desde la carretera hasta el punto del río donde había de celebrarse el acto de la inauguración.

Por mano del ministro se hicieron explotar seis barrenos que estaban preparados en el lugar escogido para elevar el muro de contención del Pantano, con lo que se consideró como dado comienzo a las obras que con mayor o menor actividad se vienen realizando, según la importancia de las consignaciones que envía el Gobierno, siendo de lamentar que constituyendo esta parte de las obras, la que más ha de garantizar la tranquilidad y seguridad de los malagueños, se lleve con tanta lentitud desde hace más de nueve años.

No así los muros de encauzamiento y los de rectificación de la corriente, que hechos con alguna más premura, hemos podido ver terminados en corto espacio de tiempo.

Un temporal de lluvias en proporciones verdaderamente extraordinarias que descargó sobre Málaga el día 7 de mayo de 1917, produjo una grande crecida del Guadalmedina que preocupó grandemente a la ciudad temerosa de una nueva inundación más importante que la sufrida diez años antes.

Serían las nueve de la noche, cuando el agua empezó a salir por las surtidas de la Aurora, no siendo bastante a contenerle los sacos de arena que al efecto se colocaron para evitarlo, inundándose una gran parte de la calle de Mármoles y de otras inmediatas más bajas todas que el lecho del río; ocurriendo lo mismo en la otra salida de Puerta Nueva por la que las aguas penetraron hasta la mediación de la calle de Compañía, convirtiéndola en un verdadero lodazal.

Al siguiente año en 16 de noviembre, otras copiosas lluvias produjeron una nueva avenida del río, en mayores proporciones que las dos anteriores, pero que gracias a las obras de rectificación de su corriente se pudo evitar un nuevo día de luto para Málaga.

La única parte castigada lo fué el barrio de la Goleta donde rebosaron las aguas por encima de los paredones recién construídos para la canalización; se desbordaron por el Huerto de los Claveles y el Molinillo, causando grandes destrozos y perjuicios.

Cuando bajaron las aguas pudo observarse con sorpresa para todos que en el nuevo cauce, durante las horas de la avenida se había depositado una capa de arena en toda su longitud, aproximadamen

te de un metro de altura sobre su antiguo nivel.

Debo suponerse fuera la causa que la originara, que antes de la construcción de estos malecones, el torrente al desembocar en la gran planicie que formaba su delta pasado el arroyo del Pescador, entre la Hacienda de la Virreina y las Barranceas, se extendía y embalsaba antes de entrar en la población, dejando en ellas depositadas una gran parte de las lamas y detritus que arrastraba su corriente.

Forzado hoy a entrar sus aguas en el canal sin detener su curso ni disminuir su velocidad, todos sus sedimentos vienen a quedar en el lecho del nuevo cauce en las proporciones alarmantes que hemos podido apreciar en estas dos anteriores avenidas.

Alarmada la opinión pública ante la idea de que al repetirse las periódicas avenidas del Guadalmedina no fuese este cauce suficiente para contener el caudal de sus aguas, y haciéndose estas por el populoso barrio del Molinillo invadiera la ciudad causando perjuicios incalculables, se clamó por todos al Gobierno pidiendo pronto y eficaz remedio al terrible mal que amenazaba a Málaga.

Según opinión de los técnicos a los que con grandes urgencia se mandó estudiar el asunto, estimaron que aunque solo con el carácter de provisional debía subirse el paredón del canal por esta parte en evitación de su desbordamiento interior se llevan a término las nuevas obras del Puerto, en las que se dará al río una rápida y directa desembocadora en el mar.

Inmediatamente se ha ordenado girar sesenta mil pesetas para su realización y es posible que cuando escribimos estas líneas se haya dado comienzo a las obras.

¿Pero si los paredones siguen subiendo y el lecho del torrente sigue acumulando cada vez mayor cantidad de arena, no podía llegar un día en que sean insuficientes para dar paso a las aguas la luz de los arcos del Puente de Armiñán?

Quiera la fortuna que para época próxima se vean desvanecidos mis temores pesimistas y pueda transformarse el desolador torrente, que tantas desgracias tiene causadas, en fuente de prosperidad y de vida, como en tiempos pasados lo fué para Málaga, su «Río Guadalmedina»

Joaquín M. Díaz de Escovar
Cronista de la Ciudad

Documento núm. 1 (*)

Unas órdenes para la defensa de Málaga en 1609

Entre los documentos que se guardan en el Archivo municipal, existen muchos relativos a las medidas que se mandaban adoptar para la defensa de nuestra capital y sus costas contra los piratas moros y las escuadras de las distintas naciones de Europa con quien estuvo en guerra España durante varios siglos.

Alternando con los «Estudios» iremos dando transcripciones de algunos documentos curiosos que por sí solos constituirán aportaciones interesantes a la Historia de Málaga.

De esta serie son bastante conocidos los antecedentes de la época inmediata a la reconquista, pero no tanto los posteriores, y entre ellos figura la carta que a continuación transcribimos, dirigida a a Don Diego de Agreda, Corregidor de Málaga en 1609, la cual contiene curiosos datos. Se aprecia en dicho documento la prevención que existía contra los moriscos y los extranjeros, el estado en que se encontraban las murallas y la negligencia y descuido en salir a los rebatos, y como son más elocuentes que ningún comentario la copiamos a continuación, conservando en todo lo posible la ortografía del original:

«El rey.—Don Diego de Agreda mi Corregidor y Capitán a guerra de la Ciudad de Málaga. Haviéndose considerado lo que respondistis a un papel que os escrivió por mi mandado el secretario Bartolomé de Aguilar y Anaya sobre el estado en que se hallan las fortalezas y murallas de esa Ciudad y algunas otras cossas que miran a la seguridad guardia y defensa della he tomado la resulisión siguiente:

Que se guarde y observe puntualmente la orden que está dada para que en tocando la oración no esté ningún moro fuera de cassa de su dueño o de su aloxamiento so pena de diez ducados al dueño que lo consintiere y al moro cient açoles por la primera vez que fuere hallado y por la segunda que sea condenado a galeras; y para que en esto aya puntualidad tengo por bien que a las personas que denunciaren de los moros que estuvieren segunda ves fuera de la cassa de sus dueñ s o de sus possadas tocada la oración, se le den diez ducados

En [illegible] los [illegible] uleres es

(*) *Alternando con los «Estudios», iremos dando transcripciones de algunos documentos curiosos que por sí solos constituirán aportaciones interesantes a la Historia de Málaga*