

## LOS PROYECTOS DE DEMOLICIÓN Y URBANIZACIÓN DE LA ALCAZABA DE MÁLAGA A FINALES DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX

*Eduardo Fabre Escamilla*

### RESUMEN

En un contexto de aspiraciones a buscar en la explotación de las virtudes del clima de Málaga una de las salidas a su decadencia económica producida por la desindustrialización y la crisis de la filoxera, se conciben en la ciudad algunos proyectos urbanísticos para convertirla en una ciudad residencial de invierno. Uno de estos proyectos contempla la demolición y urbanización de la Alcazaba y su cerro, ocupado entonces por infraviviendas, con unas condiciones insostenibles de habitabilidad. Varias son las propuestas que se hacen a lo largo del último tercio del siglo XIX y primero del XX, algunas directamente vinculadas a la ampliación del puerto. Finalmente, ya bien entrado el siglo XX, la restauración del monumento debería servir igualmente como elemento de atracción turística, pero no ya por la demolición y urbanización de su espacio, sino por su restauración y permanencia. Aquí se estudian algunas de esas propuestas.

**Palabras clave:** alcazaba, Málaga, urbanismo, siglo XIX

Desde que la parte al este de la ciudad empezó a tomar importancia con la urbanización de la Malagueta<sup>1</sup> y la creación de la zona residencial de lujo, surgida en el Paseo de Sancha y el valle del Limonar, se vio que esa zona no tenía comunicación directa fácil con el centro de la ciudad y mucho menos con la parte alta de la misma, debido a la barrera que formaba el cerro de la Alcazaba.

Ya antes, en mayo de 1868, el arquitecto provincial Juan N. de Ávila había preparado un anteproyecto para la Junta de Sanidad, a fin de abrir una calle de cuarenta y cinco metros de ancha desde la plaza de Riego (Plaza de la Merced) a la Cortina del Muelle, con el fin, desde el punto de vista higiénico, de crear corrientes de aire húmedo que refrescasen el centro de la población, y sanear toda esa zona llena de casillas miserables con unas condiciones de habitabilidad imposibles y con un índice muy alto de enfermedades y de

epidemias. Los acontecimientos políticos de aquella época paralizaron aquel expediente que al parecer se perdió entre los documentos que por aquel tiempo se inutilizaron en la Aduana<sup>2</sup>.

Años después, con la proclamación de la Primera República en febrero de 1873, y en una situación de fuerte desempleo para las clases obreras y de agitación social, el Ayuntamiento encargó al ingeniero de caminos José María de Sancha Valverde una memoria sobre las obras que debían emprenderse en la ciudad para paliar esta crítica situación. En sesión del Cabildo municipal de 14 de junio de ese año se da cuenta de la presentación de esta Memoria, que proponía una serie de reformas, entre ellas la desviación del Guadalmedina, y la comunicación de la plaza de la Merced con el muelle.

Debido a la diferencia de nivel de los terrenos entre la plaza, la puerta de la Coracha y la rasante del muelle, Sancha veía esta reforma como una combinación de una rasante seguida desde la plaza de la Merced, en pendiente suave y una bajada por la parte del muelle en rampas y rellanos donde se podrían construir jardines o casas de recreo con una situación muy pintoresca y sin tener que demoler para ello nada más que un pequeño número de edificios de muy escaso valor. Y añadía en su Memoria que: “No es posible imaginar lo propio que sería un barrio de esta índole y en situación tan por extremo bella para albergar al número de extranjeros que acuden anualmente a la población en busca de las envidiables condiciones de su clima.”. Los acontecimientos turbulentos de aquella época esterilizaron éste y otros proyectos de Sancha.

El fragmento en el que Sancha expone su plan sobre la Alcazaba dice:

La demolición y desmonte de la Alcazaba y el túnel en que se pensó en otra época para el mismo sitio suponen grandes dificultades y darían por resultado una vía en malas condiciones exigiendo a la vez gastos enormes. En cambio es posible modificar el paso por la puerta de la Coracha reformando la calle de la Zanja y haciendo una bajada por la parte del Muelle en rampas y rellenos donde podrían construirse jardines o casas de recreo en una situación en extremo pintoresca y sin tener que demoler para ello sino un corto número de edificios de muy escaso valor.

El punto de paso en la puerta de la Coracha se halla a 20 metros sobre el nivel de la plaza de Riego y a 30 sobre la Cortina del Muelle. En el espacio disponible entre la Alcazaba, el cuartel de Levante y la ladera del cerro del Castillo puede disponerse de un desarrollo suficiente para ganar parte de esta altura, con lo cual bastaría un desmonte de poca importancia para dejar una rasante seguida desde la plaza de Riego en pendiente suave y una bajada en rampas y rellenos de la otra parte con las mismas condiciones... que por su situación se presta perfectísimamente a la construcción de edificios pintorescos.

No es posible imaginar lo propio que sería un barrio de esta índole en situación tan por extremo bella para albergar al número de extranjeros que acuden anualmente a la población en busca de las envidiables condiciones de su clima...<sup>3</sup>.



Conjunto Castillo de Gírfalfaro, Coracha y Alcazaba en el siglo XIX.

Transcurrido algún tiempo, y ya constituida la Junta de Obras del Puerto para llevar a efectos el plan de ampliación de éste, el ya mencionado arquitecto provincial Juan N. de Ávila, que era miembro de la Junta, redactaba en octubre de 1874, volviendo sobre su plan anterior y ampliándolo, un proyecto para desmontar todo el cerro de la Alcazaba y construcción de nuevas vías que presentó a esa entidad y fue aprobado por la misma el 3 de marzo de 1875. En él se proponía el desmonte total del cerro, cuyas tierras se destinarían a las obras y terraplenes del nuevo puerto<sup>4</sup>. En los terrenos explanados se proyectaban grandes vías para dar fácil comunicación con el puerto a la parte alta de la ciudad y a los barrios de la Victoria y Capuchinos. Se mantenía la gran arteria de cuarenta y cinco metros de ancha pero además ampliaba la plaza y reformaba sus inmediaciones y urbanizaba todo el espacio ocupado por la Alcazaba. En esta Memoria planeaba ya la continuación de la Alameda hasta la plaza de toros, que se estaba edificando.

Una vía perpendicular a la de nueva apertura, que sería la ya de antiguo proyectada continuación de la calle Victoria hasta la Aduana, establecería el tránsito fácil con el muelle. Y tres grandes calles de quince metros de ancho, plantadas de árboles, partirían de ésta en dirección al mar.

Para la gran vía que desde la plaza llegaba hasta el mar proponía construir en ambas aceras edificios con soportales para destinar los bajos a tiendas, con lo que se conseguiría además tener un cómodo paseo cubierto tanto en verano como en invierno. A la derecha de este bulevar, o sea en toda la Alcazaba desmontada, establecía dos calles de quince metros de ancho en dirección a la Aduana. En los solares resultantes de este entramado de nuevas calles se edificarían cómodas y espaciosas casas.

La ampliación de la plaza de Riego, lugar habitual de paseo de los malagueños de aquella época, se llevaría hasta llegar a la línea de la calle Victoria, lo que haría de aquel enclave un lugar delicioso desde el que se vería el mar y se respiraría su agradable brisa.

Proponía también la prolongación de la calle de los Frailes hasta la plaza de Santa María, con lo que se creaba prácticamente una vía recta que unía esta calle, la de Refino y la Carrera de Capuchino con el muelle, que atravesaba casi toda la población de sur a norte, y que se convertía en el acceso ideal al puerto de todos los productos de los pueblos del norte de la provincia. Para esto había que destruir gran parte de la subida al castillo de Gibralfaro, pero proyectaba esta subida por la misma plaza de Santa María, con un acceso de menos pendiente que el que existía. Esto establecía además una recta comunicación entre los cuarteles de Capuchinos, la Merced y el castillo.

En cuanto a las instalaciones militares que en aquella zona había, y que podían representar un problema en esta nueva planificación, echaba abajo además el cuartel de Levante, y construía uno más amplio frente a la plaza de toros. Para las dependencias militares que existían aún en la Alcazaba, levantaba un edificio cerca de la Aduana, que serviría de casa palacio para el gobernador militar, comandancia de ingenieros y otras dependencias.

Como se ve, era el replanteamiento de una amplia y céntrica zona de la ciudad en función de la remodelación de su puerto y de la facilidad del tráfico hacia él, dada la enorme importancia que éste tenía para la economía de la población.

El proyecto debía ser declarado de utilidad pública, con lo que se podría expropiar las viviendas de toda la zona con arreglo a la ley. El arquitecto calculaba que el coste de las expropiaciones, el desmonte del cerro, la construcción del edificio para dependencias militares y el del nuevo cuartel, importaría 9.241.645 pesetas. Y el producto, contando la superficie de los solares que quedarían para edificaciones, aprovechamiento de la piedra de desmonte y de los derribos de las diferentes fincas expropiadas, importaría 15.745.056 pesetas; lo que representaría una ganancia de un 70 por ciento sobre los gastos. Además estas obras tendrían empleado a unos 800 o 1000 obreros durante unos once años, lo que aliviaría apreciablemente el gravísimo problema de desempleo que había en la ciudad.

Para la financiación de las obras, que serían llevadas a cabo por la Junta de Obras del Puerto, proponía que se interesara a los propietarios y particulares para participar con sus recursos en ella, dividiendo el capital en acciones de 2.000 reales, que se irían haciendo efectivo según las necesidades de los desembolsos. Y terminaba el arquitecto su Memoria diciendo:

Solo diré por conclusión que con la realización de este proyecto variaría completamente la faz de esta población, que ciertamente conociendo su riqueza e importancia, apenas se comprende esté tan estacionaria como lo está, cuando apenas hay población de mucho menos importancia que en estos últimos 15 o 20 años no haya variado completamente de ser, al paso que en esta llamada por la fantasía de los poetas *perla del Mediterráneo* permanece imposible a todas las mejoras y adelantos que la sociedad siempre progresiva exige<sup>5</sup>.

La Junta acordó pedir al Gobierno que le cediera con destino a las obras del puerto las propiedades que el Estado tenía en la Alcazaba, y que autorizara al Ayuntamiento para que igualmente cediera, con el mismo fin, las que pertenecían a la ciudad. Igualmente se le pedía al Gobierno que declarara el proyecto de utilidad pública, para poder proceder a las expropiaciones forzosas de las fincas enclavadas en los terrenos que tenían que ser demolidos. Esa iniciativa no salió adelante por falta de cooperación y por los obstáculos que se le opusieron, sobre todo por el lado militar.

Pasados los años, al tomar posesión de su cargo de alcalde en enero de 1890, D. Miguel Sánchez Pastor y Drago en su discurso de presentación anunció que se proponía realizar la apertura de una gran vía que, partiendo de la plaza de Riego y como continuación de la calle Álamos, terminara en el muelle cerca del cuartel de Levante; siendo necesarios para esto el desmonte de todo, o parte, del cerro de la Alcazaba<sup>6</sup>.

Meses después, en septiembre, y al parecer debido a que el proyectó tropezaba con imprevistos accidentes que lo entorpecían, se presentó una moción de varios concejales para que se nombrara una comisión con el fin de hacer desaparecer esos obstáculos<sup>7</sup>. Esta comisión se formó algunos días después<sup>8</sup>.

Se había encargado del estudio y la redacción de este proyecto al arquitecto municipal D. Manuel Rivera Valentín, que lo terminó el 26 de octubre de 1891.

El proyecto tomaba como base el ya anteriormente realizado por Ávila, pero introduciendo modificaciones. En él, como arterias principales, se abrían dos calles paralelas: una desde el ángulo sureste de la plaza de Riego ( en el proyecto de Ávila partía del mismo centro de la plaza, frente al obelisco) que en línea recta desembocaría, por la zona del cuartel de Levante, en la prevista prolongación de la Alameda sobre los terrenos ganados al mar con las obras del puerto; la otra comunicaría la calle Granada, aproximadamente a la altura de su unión con la calle Beatas, con la misma prolongación de la Alameda y con el puerto.

Estas dos vías, con la ya existente en el costado de la Aduana que se ensancharía lo necesario, constituirían la base del proyecto y cubrirían las necesidades de comunicación de la parte alta y del centro de la ciudad con el este y el puerto, absolutamente necesaria para el tráfico de personas y de mercancías.

La calle Alcazabilla- cuyo proyecto de ensanche estaba ya aprobado por R.O. de 25 de junio de 1861, y autorizada la expropiación de los terrenos colindantes por ley especial de 23 de julio de 1878, aunque todavía no realizado-, establecería la comunicación de la calle

Victoria con la plaza de la Aduana<sup>9</sup>. Calles transversales, partiendo de la fachada posterior de la Aduana y cruzando las dos vías principales, formarían unas manzanas de casas en toda la zona demolida, y una vía al este, a espaldas del cuartel de Levante, enlazaría las grandes arterias proyectadas con la cuesta de subida a la Coracha.

El arquitecto municipal en su memoria abogaba por borrar del plano de la ciudad esa zona de ruina que se oponía al desarrollo y progreso de la población, y que al mismo tiempo constituía un extenso foco de insalubridad. Y decía que desde hacía muchos años la opinión pública y las autoridades venían preocupándose por esas obras:

deteniéndose solo ante la crecida suma que representan los movimientos de tierra necesarios para la realización del proyecto, pero desde el momento que la Junta de Obras del Puerto inició el pensamiento el año 1875 como medio de hacer en corto tiempo y con la mayor economía el relleno de los terrenos ganados al mar con las obras de ampliación del puerto, las circunstancias variaron por completo toda vez que los productos del desmonte que tan gravosos resultan para la obra municipal, son convenientes y hasta indispensables para las obras del puerto y por ello con la explanación de la Alcazaba la ciudad obtiene un doble beneficio, urbaniza esta importante zona en condiciones económicas aceptables y resuelve el problema de terminar los terraplenes del nuevo puerto en pocos años, que de otro modo tardarían muchos años en realizarse con perjuicio cierto para los intereses comerciales de la población.

Igualmente señalaba el arquitecto las ventajas que habrían de producir a los intereses de la ciudad, y se declaraba convencido de que de no realizarse en ese momento, habría que perder toda esperanza para el porvenir, ya que el alcance de esa reforma era por igual necesaria y beneficiosa a los intereses de la Junta de Obras del Puerto y a los de la Administración Municipal; y para la población en general representaba un paso gigante en el camino a hacer de Málaga la primera estación de invierno de las costas del Mediterráneo.

Como se ve, este proyecto iba íntimamente unido a las obras de ampliación del puerto y a la prolongación de la Alameda sobre los terrenos ganados al mar.

Las obras de demolición y explanación se realizarían en un plazo de cuatro años y la urbanización de las calles dejándolas abiertas al servicio público requerirían dos años más.

El presupuesto de gastos, incluyendo expropiaciones, explanación y arrastre de tierra a los terraplenes del Puerto, obras de urbanización de las nuevas calles y su enlace con las antiguas, etc., importaba 3.841.441 pesetas.

El Ayuntamiento pediría al Estado:

- 1) Que se declarara este proyecto de utilidad pública a efectos de la Ley de Expropiación forzosa.
- 2) La autorización para su ejecución mediante concesión en subasta pública; que se aprobaran las alineaciones proyectadas en los terrenos ganados al mar con las obras

- de ampliación del puerto, para que la Junta de Obras del mismo pudiera disponer de los solares que resultaran edificables en dichos terrenos y el Ayuntamiento pudiera realizar las expropiaciones de las fincas necesarias para prolongar la Alameda.
- 3) La aprobación del concierto celebrado entre las autoridades civiles y militares de la ciudad para la permuta de los edificios y terrenos perteneciente al Ministerio de la Guerra en la zona de la Alcazaba
  - 4) Que se cedieran al Ayuntamiento los terrenos de la Haza Baja de la Alcazaba que fueron entregados para su enajenación a la Hacienda por el ramo de guerra, en los que se encontraban edificadas treinta y dos casas matas.
  - 5) Y por último, que se autorizara al Ayuntamiento para percibir, y en su caso para ceder al concesionario de las obras de explanación y urbanización, los beneficios que concedía a los Ayuntamientos la ley de ensanche de poblaciones<sup>10</sup>.

En el Cabildo municipal de 11 de noviembre de 1891 se presentó el proyecto, memoria, pliego de condiciones facultativas, particulares y económicas, presupuesto y convenio provisional para la permuta de edificios militares por terrenos de los que habrán de resultar del desmonte del cerro. De nuevo se argumentaba como primordial necesidad el paliar la crisis por la que pasaba la clase obrera. Según el presupuesto las obras solo costarían a la ciudad la suma de quinientas mil pesetas escasas, cantidad relativamente exigua, dijo el alcalde, Sebastián Souvirón y Torres, si se tenía en cuenta que ése era aproximadamente el costo de los servicios urbanos de las nuevas calles, cuya ejecución se le imponía al que resultase concesionario de las obras en la licitación pública en que debían contratarse. En un ambiente de general satisfacción y de euforia fue aprobado por aclamación unánime de todos los concejales, y se acordó solicitar del Gobierno los puntos, arriba indicados, que señalaba el arquitecto en su Memoria. También se acordó dirigirse a la empresa constructora del Puerto para que dijera oficialmente las condiciones y tipos con que subvencionaría el proyecto por cada metro cúbico de terraplén consolidado que se le formaran, en los terrenos ganados al mar, con los productos del desmonte<sup>11</sup>.

En esta reunión se evocó el recuerdo de D. Manuel Loring Heredia, que fue elegido concejal el pasado 10 de mayo y que estaba previsto, en las combinaciones de los mandatarios de su partido, como próximo alcalde de la ciudad, del que se esperaba mucho, y que había trabajado intensamente por realizar ese proyecto del que era un decidido entusiasta<sup>12</sup>. El Sr. Loring Heredia había sido muerto recientemente de un tiro de pistola por razones a las que no era del todo ajena la política.

En la población se cogió este plan con interés y entusiasmo, tanto más cuanto que para estas fechas se habían perdido las esperanzas de que se acometieran las importantes obras de la desviación y urbanización del Guadalmedina, y el problema del paro y la emigración seguía con toda su gravedad.

El proyecto con todo su expediente fue remitido por el Gobierno Civil al Ministro de Fomento el 30 de noviembre, y en sesión del Ayuntamiento de 4 de diciembre se autorizó al



alcalde para que designara una comisión de concejales que fuera a Madrid a gestionar el pronto despacho del mismo<sup>13</sup>. La comisión marchó a Madrid el 12 de diciembre, visitando a los ministros de Gobernación, Fomento y Ultramar, y al presidente del Gobierno, Canovas del Castillo, así como a los políticos malagueños en Madrid y a D. Francisco Silvela, siempre un contacto eficaz e imprescindible en todo lo que se refería a Málaga. De Madrid se trajo la comisión la promesa de que tan pronto como se reunieran las Cortes se presentaría la oportuna proposición de ley para su aprobación, como único medio de obviar la larga tramitación que de otro modo tendría que seguir el expediente<sup>14</sup>.

El plan de aquellas obras se había formado de acuerdo con la empresa constructora del puerto, la cual había contraído el compromiso de subvencionarlo a cambio de utilizar los productos del desmante, y se comprometió además a concurrir a la subasta en la que habría de adjudicarse la concesión, haciendo proposición por el tipo de los presupuestos. Pero a finales de enero o principio de febrero de 1892, la empresa comunicó al Ayuntamiento que si bien mantenía el compromiso de utilización de los desmontes como estaba convenido, no acudiría a la subasta para la concesión por no convenirle ya<sup>15</sup>.

Esta falta de formalidad de la empresa, que no mantuvo los compromisos contraídos con el Ayuntamiento, causaba un serio problema al Municipio y trastocaba los planes de pronta realización de las obras. En esa misma reunión se trató de dirigirse al comercio y a las clases acomodadas para que contribuyeran con su participación a que pudieran llevarse a cabo las obras. Pero si se hizo la respuesta no debió ser muy positiva.

A la vista de todo esto, volvió de nuevo una comisión a Madrid y se entrevistó con el presidente del Gobierno, Cánovas, que les informó que había dispuesto la inmediata presentación del proyecto, cuyo expediente había sido ya favorablemente informado por la Junta Consultiva para que se le concedieran los beneficios de la Ley de Ensanche y los de expropiación forzosa por ser de utilidad pública<sup>16</sup>.

Aprobado el expediente por los respectivos organismos, empezaban las complicaciones de las negociaciones entre el Ministerio de la Guerra y el Ayuntamiento para la permuta de fincas, que fueron largas y sin resultados positivos en un horizonte viable para la ejecución del proyecto como estaba planteado. El proyecto de convenio relativo a la permuta de unos solares propiedad del Ayuntamiento por edificios pertenecientes al Ministerio de la Guerra, fue aprobado en agosto de 1892<sup>17</sup>. Pero desde que se aprobó este convenio hasta que se llegó a un acuerdo y al pago de la cantidad exigida por el estamento militar transcurrió casi una década. Y ya era inviable la demolición por su altísimo costo, puesto que el puerto no necesitaba ya los productos del desmante.

De esta forma perdió la Málaga del finales del siglo XIX la oportunidad de la demolición y urbanización de la Alcazaba, idea que rondaba en la mentalidad de aquel tiempo como un paso importante en la modernización de la ciudad y de su conversión en estación residencial y turística.

En una entrevista celebrada algunos años después, en 1902, con el jefe del partido liberal en Málaga y diputado a Cortes, Adolfo Suárez de Figueroa, éste opinaba que en tiempos



de Cánovas habían de ser completamente infructuosas las gestiones que se realizaran para derruir la Alcazaba, porque éste no ocultaba su cariño a esos viejos muros, en los cuales veía honrosas tradiciones y hermosos recuerdos de la historia malagueña. Y por ello dificultó las gestiones entabladas entonces por algunos diputados malagueños, y al amparo de esta opinión de Cánovas crecieron las exigencias del Ministerio de la Guerra, a punto de hacer imposible por entonces y muy difícil para luego las aspiraciones de Málaga<sup>18</sup>.

En un informe del director facultativo de la Junta del Puerto, Sr. Valcárcel, referente a las obras de la Alcazaba y prolongación del Parque, presentado a esa Junta en marzo de 1894, decía referente al empleo de los productos del desmonte en los terraplenes del Parque, que:

Dado el tiempo transcurrido desde que se trató el proyecto y las vicisitudes que por razones que no son del caso, pero de todos conocidas y apreciadas, han ido motivando insensiblemente las suspensiones o dilaciones de aquel, creo es ya difícil que el aprovechamiento de los materiales de desmontes pudiera tener lugar a causa del poquísimo plazo que resta para la ejecución de esos terraplenes, por lo mismo que hay que continuar la construcción de ellos, cosa que hace naturalmente muy difícil el que cuando el proyecto de la Alcazaba se pusiera en vías de ejecución, existiera alguna en los terraplenes del puerto para el empleo de los citados desmontes<sup>19</sup>.

Transcurrido los años, en tiempos de la Dictadura de Primo de Rivera, y dentro de la dinámica de reformas y mejoras de la ciudad iniciada por el alcalde Gálvez Ginachero, vuelve a plantearse la urbanización de la Alcazaba. En este caso no parece ya que se trate de la total explanación del cerro. No desaparecerían todos los restos arquitectónicos, ya que se respetaba íntegramente lo que mereciera conservarse por su valor artístico e histórico, como el Arco del Cristo y la Torre del Homenaje. Asimismo se mantenían los restos de murallas que, combinadas con plantaciones y terrazas con jardines, se aprovecharían para obtener el mejor efecto artístico, conservando su fisonomía

Se encargó del proyecto el arquitecto municipal Daniel Rubio, y el día 28 de octubre de 1926, el diario local *La Unión Mercantil* publicaba en primera página un artículo dando información sobre el proyecto en cuestión..

La primera preocupación del arquitecto era hacer accesible la parte alta de la Alcazaba, o sea la correspondiente al recinto amurallado. Para ello este acceso se haría por una vía para carruajes por la rampa que partía de la plaza de la Aduana, siguiendo por la Haza de la Alcazaba, para penetrar por la misma puerta dentro del recinto por una pasarela que desembocaba en los Cuartos de Granada. Habría otro acceso por la calle de la Victoria, siguiendo por el Mundo Nuevo, para penetrar por la misma puerta dentro del recinto amurallado. Para peatones habría otra vía, con entrada por el paseo de carruajes, que seguiría la dirección de la calle del Tiro, a la que se llegaría desde la de Guillén Sotelo por una escalinata.

Además de estas vías se proyectaba un ascensor doble, con entrada por la calle de Guillén Sotelo en las inmediaciones del Parque. A este ascensor se llegaría por un túnel de 44 metros.

Con estas reformas desaparecerían varias calles y bastante más de un centenar de casas, de las cuales la mayoría eran de una planta y carecían de pavimento, agua y alcantarillado. En los solares resultantes, se construirían un número considerable de viviendas y otros edificios.

El proyecto de Daniel Rubio contemplaba que se construyeran en la vertiente meridional casas para la clase media, dejando una faja de jardines con fuentes, cascadas y otros elementos decorativos en la faja contigua a la calle Guillén Sotelo. Así, la zona hasta entonces totalmente desurbanizada, quedaría convertida en una bella perspectiva, dejando ver por los huecos, convertidos en jardines bajos, la parte del recinto amurallado y jardines entre las torres que quedarían al descubierto. No desaparecerían y se respetarían íntegramente, por su valor histórico y artístico, el Arco del Cristo y la Torre del Homenaje, así como los restos de murallas que, combinadas con plantaciones y terrazas con jardines, se aprovecharían para obtener el mejor efecto artístico, conservando su fisonomía.

En la parte alta, o sea en el interior del recinto, el arquitecto proyectaba la construcción de edificios destinados a recreos, restaurante y café popular, y en el montículo de Mundo Nuevo, al este de todo este complejo, se construiría un edificio destinado a viviendas de lujo.

También se proyectaba un acceso para peatones, formado por rampas y escalinatas, formando en sus encuentros placitas con bancos, que a la vez de proporcionar acceso fácil por la calle Mundo Nuevo, contribuiría notablemente al embellecimiento de la falda del monte, combinado con plantaciones de árboles y jardines, que rodearían el edificio y sus terrazas.

Finalmente, en otra manzana en la nueva alineación de la calle Mundo Nuevo y en la Plaza del Callao, se construirían casas económicas, capaces para albergar a mayor número de familias de las que se alojaban en las casas que habrían de expropiarse.

El presupuesto de gastos, comprendiendo las expropiaciones, explanaciones de terrenos, consolidación y reparación de las murallas, muros de contención, instalaciones de agua, luz y alcantarillado, afirmado y pavimentación de la plaza resultante en la parte alta y vías de acceso, portadas de acceso al recinto amurallado, pasarela sobre la calle de Mundo Nuevo, farola monumental en el centro de la plaza, escalinatas, bancos y jardines, ascendía a 1.014.193,84 pesetas, y al parecer a igual cantidad el presupuesto de ingresos, consistente en el valor de los solares resultantes de la urbanización y de los materiales aprovechables de los derribos<sup>20</sup>. Dejando para una segunda etapa la construcción del túnel y paso para el ascensor, la ejecución del proyecto se esperaba que pudiera empezar pronto.

Seguramente estaría también previsto la construcción de un hotel y una línea de tranvías porque encabezando el artículo se publica un dibujo de la fachada de un edificio y dice al pie: "El proyecto del Hotel de la Alcazaba"; aunque en el texto no se habla en ningún momento de la construcción de un hotel. También se reproduce la puerta de acceso al túnel con líneas de tranvía. Es posible que el hotel estuviera previsto en el edificio sobre

el montículo del Mundo Nuevo, del que se dice que estaría destinado a viviendas de lujo. Desgraciadamente no hemos podido localizar este proyecto que creaba junto al Parque una zona residencial, manteniendo el cerro con viviendas escalonadas en su vertiente meridional, entre jardines y restos arqueológicos.

Como se ve eran dos conceptos distintos de urbanización, seguramente condicionados por la utilización o no de las tierras del desmonte. El de Rivera Valentín aplanaba todo el cerro y construía manzanas de casas y calles transversales que facilitarían la comunicación<sup>21</sup>. El de Daniel Rubio prestaba más atención al paisajismo y combinaba los conjuntos de casas con jardines y otros adornos, prestándole gran atención a los restos de los vestigios árabes, procurando resaltarlos convirtiéndolos en hitos ornamentales de un escenario urbano singular. Éste no desmontaba el cerro sino que de forma escalonada construía los conjuntos de viviendas en la vertiente sur, jugado en todo él con el efecto de la perspectiva de forma que todo el complejo formaría un espacio privilegiado sobre el nivel del Parque y frente al mar. Al mismo tiempo creaba un lugar de ocio y recreo en el interior del recinto, con restaurante, café, etc.

Desde el punto de vista que aquí nos interesa, que es el de la adecuación de la ciudad para el turismo de acuerdo con los parámetros de aquella época, el proyecto de Rubio resultaría más atractivo, y convertía en jardín el entorno de las ruinas, al mismo tiempo que saneaba una zona altamente malsana.

En la reunión del Pleno Municipal de 14 de septiembre de 1927, se dio cuenta del proyecto de urbanización de la Alcazaba del que eran autores los Srs. Rubio y Menard. Por medio de una certificación, el secretario hacía constar que no se habían formulado contra el mismo reclamación alguna durante el plazo de exposición al público. El proyecto mereció los elogios de los concejales, que lo consideraron beneficioso para Málaga, “caso de que haya empresa que lo lleve a cabo, máxime cuando el Ayuntamiento nada tiene que gastar”.

El alcalde dijo que, de realizarse, como esperaba, este hermoso proyecto se convertiría quizá en lo mejor de Málaga, “lo que hoy representa una nota desagradable para la ciudad y propuso que al aprobarse se comunicara de oficio la satisfacción del Ayuntamiento por tan brillante trabajo a sus autores señores Rubio y Menard”. El Ayuntamiento por unanimidad aprobó el proyecto, al que se le daría la tramitación correspondiente<sup>22</sup>.

En una reseña que de este pleno daba al día siguiente la prensa local se ampliaba la información, y se decía que los autores del proyecto aseguraban que su ejecución no habría de costar al Ayuntamiento más que el importe de las expropiaciones que se hicieran, puesto que ellos se obligaban a buscar la empresa que hubiera de realizar la construcción<sup>23</sup>. Lo que nos hace pensar que quizá pudo tratarse de una promoción particular.

No tenemos noticias posteriores de lo que fue de la tramitación del expediente, lo cierto es que no se hizo nada en el tiempo que transcurrió hasta el advenimiento de la Segunda República. Por Decreto de 3 de junio de 1931 del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes se declaraba a la Alcazaba de Málaga, entre otros monumentos españoles, como Monumento Histórico Artístico, perteneciente al Tesoro Nacional. Toda su trayectoria

hasta convertirse en el monumento que es hoy, y que se ha erigido en uno de los principales puntos de atracción turística de la ciudad, pertenece a otro periodo del que limita este estudio y ha sido ya anteriormente detenidamente estudiado<sup>24</sup>.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Para la urbanización de la Caleta véase: RODRÍGUEZ MARÍN, F. J. “Los orígenes urbanísticos del barrio de la Malagueta”. *Boletín de la Cofradía del Descendimiento*, Málaga, pp. 15-18.
- <sup>2</sup> *El Avisador Malagueño*, 23 de diciembre de 1874, pag. 1.
- <sup>3</sup> OLMEDO CHECA, M. *José María de Sancha*. Bendito Editores S.L. Málaga, 1998, pp. 59-61.
- <sup>4</sup> Para la historia del puerto de Málaga y su construcción puede consultarse: CABRERA PABLOS, F. y OLMEDO CHECA, M. *El puerto de Málaga*. Junta del Puerto de Málaga, 1988. Y también, BRÍOSO, T. *Puerto de Málaga. Memoria sobre su historia y desarrollo*. Gráficas Alcalá. Málaga, 1945.
- <sup>5</sup> La Memoria de este proyecto se publicó en el diario local *El Avisador Malagueño* los días 23, 24 y 25 de diciembre de 1874, de donde hemos sacado todos estos datos.
- <sup>6</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 1 de enero de 1890, f.º 4.
- <sup>7</sup> A.M.M. – AA.CC. Sesión de 19 de septiembre de 1890, f.º 215 y v.
- <sup>8</sup> A.M.M. – AA.CC. Sesión de 26 de septiembre de 1890, f.º 220 v.
- <sup>9</sup> Para la apertura de la calle Alcazabilla véase: DAVO DÍAZ, P.J. “Proyectos del siglo XIX sobre la calle Alcazabilla”, *Jábega*, n.º 32, Málaga, 1980, pp. 28 a 34.
- <sup>10</sup> OLMEDO CHECA, M. (Rec.) *Miscelánea de documentos históricos malacitanos*. Recopilados por..., Exmo. Ayuntamiento de Málaga, Gerencia Municipal de Urbanismo, Málaga, 1989, pp. 357-372.
- <sup>11</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 11 de noviembre de 1891, f.º 266-268 v.
- <sup>12</sup> Sobre la trágica muerte de Manuel Loring Heredia, acaecida el 7 de junio de 1891, puede verse “La opinión pública y el indulto al periodista D. Francisco de Asís García Peláez”. Madrid, 1896. En A.D.E. 332 / 2.
- <sup>13</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 4 de diciembre de 1891, f.º 284 y 285 v.
- <sup>14</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 8 de enero de 1892, f.º 9 y v.
- <sup>15</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 5 de febrero de 1892, f.º 35 v. y 36.
- <sup>16</sup> A.M.M.- AA.CC. Sesión de 4 de marzo de 1892, f.º 65 y v.
- <sup>17</sup> A.M.M. – AA.CC. Sesión de 19 de agosto de 1892, f.º 232 v.
- <sup>18</sup> *La Unión Mercantil*, 18 de septiembre de 1902. “Cuestiones de interés. Una interview con Don Adolfo Suárez de Figueroa”.
- <sup>19</sup> *La Unión Mercantil*, 10 de marzo de 1894, pág. 2.
- <sup>20</sup> *La Unión Mercantil*, 28 de octubre de 1926, pág. 1.
- <sup>21</sup> En la revista *La semana ilustrada* de 7 de junio de 1891, aparece, junto con un artículo de EMILIO DE LA CERDA, titulado “Progresos materiales de Málaga. La demolición y urbanización de la Alcazaba”, dos dibujos del proyecto; uno tal como estaba la zona en aquel tiempo y otro como quedaría una vez realizada la urbanización. Y dos planos de planta de la zona antes y después de las reformas.
- <sup>22</sup> A.M.M. – AA.CC. Sesión del Pleno de 14 de septiembre de 1927, f.º 22 v.
- <sup>23</sup> *El Cronista*, 15 de septiembre de 1927, pág. 12.
- <sup>24</sup> Véase la obra de ORDÓÑEZ VERGARA, J. *La Alcazaba de Málaga. Historia y restauración arquitectónica*. Servicio de Publicaciones. Universidad de Málaga. 2000. También sobre este particular: MORALES FOLGUERA, J. M. *La Alcazaba de Málaga en el siglo XIX: entre la utopía y la realidad*. *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, n.º 16, 1984, pp. 427-445.