

LA FUENTE Y EL PUENTE DEL REY (CHURRIANA): EL FRACASO DE UNA OBRA.

Carlos Gozalbes Cravioto

RESUMEN

En el primer cuarto del siglo XVIII, surge en Málaga un proyecto de traída de aguas de la denominada Fuente del Rey en Churriana. El proyecto se amplía con las ideas aportadas por el arquitecto Toribio Martínez de la Vega, para la construcción de un puente sobre el Guadalhorce, un acueducto que llevara agua a Málaga, otro para los riegos de la margen derecha del río y otro para la margen izquierda, además de la construcción de molinos de harina en la zona de la Cruz de Humilladero, en el paso de la acequia.

Durante todo el siglo XVIII y XIX, se estuvieron aportando caudales que no llegaron a terminar la obra, construyéndose tan solo el edificio de la fuente, y parte del acueducto y del puente.

Hoy día, la especulación urbana y el mal llamado "progreso", hacen peligrar la supervivencia de estos elementos que forman parte de nuestro patrimonio artístico y cultural.

Palabras clave: Puente del Rey; Fuente del Rey, Acueducto, Churriana, Málaga

No cabe duda de que uno de los mayores problemas que ha tenido el hombre en su historia, ha sido el agua.

Es el agua el elemento que une en torno a ella a los habitantes de una zona ante la necesidad constante de su abastecimiento, pero es también el agua la que divide y separa, cuando los arroyos y ríos crecen e impiden el paso de una a otra orilla.

Siempre teniendo en cuenta sociedades anteriores, en las que ha predominado el sector primario, es el agua la que produce riqueza y desarrollo, haciendo fértiles los campos, limando la geografía y facilitando las vías de penetración por los valles fluviales. Pero es también el agua la que impide el comercio y el transporte y por lo tanto dificulta esa riqueza y desarrollo.

El agua como vida, pero también el agua como muerte, es una filosofía que han tenido que tener muy en cuenta las sociedades pretéritas que no han tenido los medios técnicos actuales.

En la zona malagueña, la orografía creada por el río Guadalhorce, ha sido un elemento indiscutible de desarrollo, civilización y cultura, facilitando enormemente las comunicaciones y también ha sido una barrera, a veces infranqueable para los caminos que tuvieron que atravesarlo. Es decir, un elemento de unión, pero también de separación. Aquí también se da la antítesis. El río ha sido un puente al mismo tiempo que una barrera.

En la primera mitad del siglo XVIII, surge en Málaga un proyecto de gran envergadura, que no cabe duda que hubiera impulsado a la ciudad a un desarrollo imparable. El proyecto de "La Fuente y el Puente del Rey", tenía una quintuple vertiente. Era una fuente con su acueducto que iba a llevar agua a Málaga; era puente sobre el río Guadalhorce y abastecía a su vez a las acequias de riego de las márgenes del río al mismo tiempo que a diversos molinos de harina que se iban a construir desde la zona de la Cruz del Humilladero hasta la zona de la playa malagueña.

Como fuente y acueducto, era esencial y en un principio eso fue lo que motivó el inicio del proyecto.

Málaga había crecido y el abastecimiento de agua era muy insuficiente. Desde principios del siglo XVIII, se habían hecho varios proyectos de traída de agua a la ciudad, pero todos resultaban insuficientes.

El agua de la Fuente del Rey, ya era conocida desde los primeros momentos de la conquista cristiana, siendo citada en los documentos del siglo XVI como las Fuentes del Arrayanal, topónimo que ha perdurado en una zona más próxima a la playa. Incluso tenemos noticias del siglo XVIII (no confirmadas), sobre la existencia de un acueducto romano que llevaba su agua hasta Málaga, lo cual se indica en el propio proyecto original de la Fuente del Rey.

Durante todo el siglo XVII, ya se habían hecho obras diversas para la captación del agua del Almendral del Rey, de la Culebra y del Arroyo del Agua, así como de diversos pozos y manantiales de escaso caudal que no habían llegado a satisfacer las necesidades de agua de la ciudad..

A principios del siglo XVIII, los cinco mil habitantes que poseía Málaga, necesitaban una mayor aportación, por lo cual se hacen diversos proyectos, viéndose la importancia de traer el agua de la Fuente del Rey, por su abundancia.

Sin embargo en un primer momento, los propietarios de las haciendas que se estaban regando con sus aguas, logran que el proyecto se paralice en el Consejo Real.

Hasta 1725 no se da vía libre al proyecto y es don Juan de la Ferrière, ingeniero del puerto de Málaga, el que propone al arquitecto don Toribio Martínez de la Vega para el desarrollo del proyecto y la dirección de las obras..

Se conservan dos copias del proyecto de este autor, conservadas parcialmente en el Archivo del Ayuntamiento de Málaga y en el Archivo Histórico Nacional de Madrid. En ellas se cita repetidas veces, la existencia de un puente romano o medieval. También se señala en los primeros planos que se conservan, hechos por su hijo Antonio. Lo mismo ocurre con la conducción de agua, señalando vestigios muy antiguos, tanto del acueducto, como de edificios que al parecer eran balsas de decantación.

El proyecto

El arquitecto Toribio Martínez de la Vega, llegó a Málaga en agosto de 1725, contando con 72 años de edad.

Diez meses después, tenía terminado el proyecto con los planos. Estos planos originales no se conocen, puesto que no corresponde la leyenda de los textos con la de los primeros planos conocidos, que son los remitidos al Consejo de Estado por el gobernador de Málaga D. Jerónimo de Solís en 1728 y que se conservan hoy día en el archivo del Servicio Geográfico del Ejército de Madrid.

En los planos, observamos que a partir del edificio de la fuente, salían dos cañerías, una como simple acequia de riego, dirigida a las tierras de Churriana y de cuyo recorrido aún quedan algunos vestigios, como la alcubilla de frenado de La Tosca (en proceso de desaparición) y las alcubillas de limpieza de La Noria, abasteciendo de agua a los molinos Alto y Bajo.

El proyecto está lleno de soluciones técnicas y constantemente se indican las medidas de todos los elementos. Inicialmente el puente se proyectó con 22 arcos.

Una aportación del arquitecto, fue la construcción de otra acequia madre en la orilla izquierda del río una vez atravesado el puente. Con esta agua se regaban las tierras de la otra orilla y posibilitaba la construcción de unos ocho molinos entre la Cruz del Humilladero y el mar. De esta forma, se mitigaba el problema que había tenido la ciudad en cuanto a la molienda del trigo. Por un lado, la humedad de la ciudad no favorecía el almacenamiento de la harina, con lo que el trigo que llegaba a Málaga se tenía que transportar constantemente desde los pueblos cercanos de Torremolinos, Cártama y Alhaurín, todos ellos en la margen derecha del Guadalhorce. Allí se molía y diariamente se transportaba a Málaga. Muchas veces, la ciudad no se podía abastecer, porque no se podía atravesar el río. Este inconveniente se eliminaba casi totalmente con la construcción del Puente del Rey, pero la construcción de estos molinos junto a la ciudad, abarataría y aseguraría totalmente los transportes. Esta conducción y estos molinos no se llegaron a construir nunca.

Queda claro a través de todo el proyecto que la "permanencia" de la obra, es casi una obsesión en el arquitecto, pero ello tenía su lógica: la obra debía soportar numerosas inundaciones, tanto en la parte del puente, como del acueducto y por ello, debía ser suficientemente robusta.

Ya en 1728, se terminó el edificio del arca como nos lo indica la inscripción de su puerta. El edificio sigue con exactitud los planos, salvo en lo que respecta al cerramiento. En el proyecto se muestra abierto y sin embargo se embovedó.

Algunas cosas modificó el arquitecto desde el proyecto inicial. Por ejemplo, según indicó posteriormente su hijo Antonio Martínez de la Vega, pensó pasar la cañería por debajo del puente, adosada a los cimientos y formando parte de ello, en vez de en el pretil, como indica en el proyecto y planos de la obra. También tuvo que modificar el número de arcos del puente, que pasó de 22 a 57, según nos indica en 1732 el gobernador Jerónimo de Solís.

La muerte de Toribio Martínez de la Vega y el pleito por la dirección de las obras.

El día 17 de marzo de 1733 muere el gobernador de Málaga Jerónimo de Solís y el 5 de abril, lo hace el arquitecto Toribio Martínez. Con ellos, desaparecen los dos puntales más firmes y entusiastas que tuvo la obra.

Cinco días después, el cabildo malagueño, hace la propuesta al Consejo Real, para que las obras las continúe el trinitario fray Miguel de los Santos, a pesar de que los hijos de Toribio —Antonio y Andrés—, elevan un memorial, pidiendo la dirección de la obra, puesto que habían ayudado estrechamente a su padre incluso siendo ellos los que hicieron la delineación y planos.

El día 13 de abril lo solicitan al Consejo Real, al igual que la viuda, que se declara “pobre de solemnidad” y que necesitaba que sus hijos “continúen en la dicha obra para que por este medio lograr algún socorro en su necesidad”.

Sin embargo, el cabildo ratifica en su nombramiento a fray Miguel de los Santos y nombra como ayudante a Antonio Martínez.

Antonio Martínez en septiembre de 1733, presenta un pliego al cabildo en el que se muestran los “yerros y perjuicios que se reconocen tener la dicha obra desde el tiempo que la prosigue y continua dicho Miguel de los Santos” y también el arquitecto de las obras de los muelles del puerto Felipe Pérez pone objeciones al trabajo de fray Miguel. El cabildo tiene opiniones encontradas y tras tener que someterse a votación, salió ganando la propuesta de continuar con el padre Miguel de los Santos como director de la obra, pero la alegación se envía al dictamen del Consejo de Castilla.

A principios de octubre, aparece un dictamen del Consejo de Estado, indicando que debía ser Antonio Martínez el director de las obras, hasta que se nombrase a otro. Esto ocasiona un gran tumulto en el cabildo del día 9 de octubre. Algunos regidores, proponen obedecer totalmente al Consejo real, otros indican que se deben parar las obras, aunque se sigan pagando los salarios, otros votan para que se suspenda la obra y los salarios y que se indique que ello es porque se han acabado los caudales —lo que no era cierto—. Dado que, a pesar de que todos indican expresamente que “obedecen al Consejo Real”, es evidente que hay una posición de enfrentamiento y una defensa bastante ciega, no de la obra realizada por fray Miguel de los Santos, ya que en ningún momento nadie la defiende técnicamente, sino de los intereses personales de dicho arquitecto o de los que éste defendía.

Miguel de los Santos solo trabajó en la obra cinco meses, desde abril a Septiembre de 1733m haciendo 100 varas de cadena y 4 pilares y desbaratando tres pilares que había hecho Toribio.

Una obra sólida y consistente para contener las fuertes avenidas del río, tenía que estar bien hecha. Evidentemente los machos construidos por Miguel de los Santos en el lecho del río, tenían una cimentación muy poco adecuada, tal como señalaron todos los arquitectos que inspeccionaron la obra en aquel momento, e incluso después.

Tal como indica después el propio Consejo Real, la suspensión de la obra y de los salarios fue sin duda por "venganza" contra la decisión de dicho Consejo hacía Antonio Martínez, en contra de Miguel de los Santos. Por ello, el Consejo ordena al Cabildo, el 10 de mayo de 1735, que se le pagasen a "dicho Antonio", 100 ducados a cuenta de sus salarios y que se clarifiquen las "verdaderas causas" del cese de la obra, "con apercibimiento de que no hacerlo así se tomarán las mas severas resoluciones y que serían de cuenta los daños que se sigan de la suspensión de dicha obra".

Los regidores se defienden indicando que no fue su intención oponerse a la decisión del Consejo, pero que "en el tiempo de los cinco meses que expresado Miguel de los Santos prosiguió la referida obra se experimentaron mas beneficios afines de ella que en todo el tiempo que prosiguió el maestro Toribio".

A finales de octubre de 1735, el Consejo Real y por estos motivos, ordena el cese de la Junta de Obras de la Fuente del Rey y establece una nueva Junta, con lo cual, al parecer, da por terminado el pleito.

Las irregularidades financieras

Los arbitrios que se recogían para la construcción del puente y acueducto, a partir de 1741, empiezan a utilizarse en otros fines, como en el mantenimiento del barco de la salud que protegía el puerto haciendo cumplir la cuarentena, el vestuario de soldados, la compra de trigo, hospitales, colegios de huérfanos, etc. Cubría prácticamente todas las necesidades que iba teniendo el cabildo malagueño.

Incluso existieron préstamos a personas particulares familiares de los corregidores. La situación llegó a ser escandalosa y llegaron noticias de ella al Consejo Real. En 1744, el cardenal Molina, presidente del Consejo Real, "previene al municipio... que dentro de quince días se haga reintegración de la cantidad de maravedís que se esta debiendo por esta ciudad a las reales arcas de conducción de agua de la fuente del Rey con apresevimiento de que no hacerlo dentro del referido tiempo pasara a hazer la cobranza a su costa el realengo mas sercano...que se especifiquen todas las deudas...".

No se debieron reintegrar las deudas en el tiempo previsto, pues en el mes de agosto se indica que "... en cuia virtud se han practicado y practican diferentes embargos y apremios, así en los Propios y Rentas de Vs. Como contra diferentes particulares deudores de dichas Arcas". En octubre se indica que se habían embargado bienes de "Propios" (del ayuntamiento), con lo que la cuenta con la ciudad parecía estar saldada, pero aún quedaban "apremios contra los particulares deudores".

En realidad, las arcas de la obra de la Fuente del Rey, desde 1733 hasta 1744, constituyeron una hacienda municipal paralela, que suplía todas las faltas y necesidades del cabildo, además de favorecer muchas irregularidades, como el préstamo a particulares. El Cabildo, a través de sus representantes en la Junta de obras, manejaba esos fondos a

capricho, siendo tal el volumen de la deuda que daba la impresión de que eran préstamos a fondo perdido, sin necesidad de devolverlos. Todo ello en deterioro de la financiación de la obra que se encontraba prácticamente paralizada

Nuevos proyectos del siglo XVIII

En 1738 se convocan varios arquitectos, para que hicieran un memorial sobre el coste y proyecto de continuación de la obra.

Felipe Pérez técnico municipal, hace un proyecto previo muy minucioso en el que critica duramente la obra realizada por Miguel de los Santos, indicando la poca profundidad de los cimientos hechos por el trinitario.

Entre los cuatro arquitectos que presentaron proyecto, se le aprobó a José de Bada quien dirigió las obras ayudado por Felipe Pérez desde 1740 hasta 1756 en que muere. Realmente se puede decir que a partir de 1740, José de Bada se convierte en arquitecto municipal, actuando continuamente junto a Felipe Pérez.

Felipe Pérez es el que aparece en la documentación más ligado a la obra, en la que se trabaja muy poco e intermitentemente.

Hacia 1757 y ante la necesidad acuciante de agua que tiene la ciudad, en estas fechas con unos 33.000 habitantes, el arquitecto Felipe Pérez, hace un nuevo proyecto, cuyo plano se conserva. En el se aprecia que se proyecta el puente con 4 arcos pequeños y 22 grandes, pero al parecer no se construye nada nuevo.

En 1781, con la presentación del proyecto de traída de agua del Guadalmedina, el llamado acueducto de San Telmo, se abandonó definitivamente la obra de acueducto, aunque no se abandonó la idea del puente. Por si fuera poco, en 1900, la Fuente del Rey dejó de proporcionar agua, al absorber toda ella las captaciones de los manantiales de Torremolinos, que constituyen el mismo venero.

Fue precisamente el Real Consulado, el que impulsa la construcción del puente. Una preocupación no totalmente desinteresada, pues el prior del Consulado, el conde de Villalcázar, era propietario de la famosa finca El Retiro, cerca de Churriana y le interesaba tener un acceso seguro y constante a ella.

En 1786, el Consulado solicita al arquitecto José Martín de Aldehuela que estudiase la posibilidad de construir un puente sobre el río Guadalhorce. Martín de Aldehuela redacta un proyecto con tres variantes: hacerlo en ladrillo, o en madera o de cantería.

El plano en el que se incluyen los tres proyectos, se envió al conde de Floridablanca, presidente del Consejo Real, que a su vez lo envió a la Real Academia de San Fernando, pidiendo que la Academia propusiera "un arquitecto hábil de las inmediaciones" para que pasase a nuevo reconocimiento. La Junta eligió al académico Domingo Tomás, director en la escuela de Granada.

Se presenta un proyecto de abandonar la parte de puente hecha y construir otro más cerca del mar. Domingo Tomás, contradice a Aldehuela, que cree que se debe continuar el puente viejo.

El proyecto de Domingo Tomás, señala que el puente de Aldehuela obligaría a hacer un puente más largo de lo pensado inicialmente. La continuación de los 10 arcos ya cerrados (en realidad solo eran 8), cerrando los otros diez que tenían ya los machones y otros 35 ojos mas, podrían concluir el puente. En realidad en el plano del proyecto solo refleja 52 arcos de los 55 que indica en una carta que dirige al Consejo Real.

En 1792, se relanza de nuevo la construcción, pensando además que la construcción de un dique que encauzase el río podía abaratar la obra, lo que aprueban los arquitectos Aldehuela y Miguel del Castillo, haciendo nuevos planos hoy día perdidos. También interviene Domingo Tomás. Se determina encauzar el río sobre malecones que darían paso a 20 arcos solamente.

Siglo XIX

A partir de 1800, se acentúa la crisis económica ya iniciada en la anterior centuria y las penurias del Consulado hacen que en 1804 se expida una Real Orden liberando a la institución de los derechos a pagar por el comercio con América. También se solicita (en principio sin éxito) que se le libere de la décima con que se contribuía en la construcción de la Aduana y de los 100.000 reales que se debían destinar a la obra del Puente del Rey.

En 1820 ya se habían construido 9 arcos de los 42 que debía tener (tres construidos por Toribio Martínez; otros tres entre 1792 y 1799 y los tres últimos entre 1799 y 1820), quedando paralizada la obra "por haber cesado la donación con que se contaba". Paralización momentánea pues en septiembre hay un nuevo reconocimiento de las obras por el arquitecto Pedro de Ortega Monroy.

En este momento, el paso está habilitado a base de travesaños de madera. Este paso, se tiene que habilitar todos los años, pues las inundaciones lo arrastraban continuamente. En estas obras, intervienen los presidiarios a los que se les instala en un "cuartel de presidiarios", junto a uno de los malecones del puente.

En la documentación del ayuntamiento malagueño, continuamente se indican los constantes destrozos y arreglos.

En 1840, el arquitecto municipal Rafael Mitjana hace un informe resaltando el estado de ruina del puente. En 1845, Cirilo Salinas es nombrado para estudiar el cauce del río, del cual realiza un sencillo plano en el que señala principalmente el mal estado de las orillas del río, que al carecer de vegetación, sería fácil que el río modificase su trayectoria en un momento dado. El plano que presenta, según un informe de Mitjana, "está tan lejos de la realidad del terreno, como el río de llevar el curso que se desea; nada hay exacto..." .

Duras palabras las de Mitjana que parece acusar al proyecto de Cirilo de poco objetivo e influenciado por alguno de los propietarios de las tierras de la orilla del río.

El puente continúa durante muchos años sin que se proyectase su terminación, dedicándose tan solo los fondos para sustituir los travesaños de madera.

Al llegar los primeros meses de 1855, los temporales de lluvias arreciaron y rompieron parte del puente. Ello dio lugar a un expediente de "Diligencias practicadas con motivo de la escasez de pan e interrupción del paso del Puente del Rey a causa del temporal de lluvias". Por primera vez, se considera la posibilidad de transportar la harina en barco desde Torremolinos ya que no se podía atravesar el río. Para ello se emplea el buque de vapor de la limpia del puerto, al mismo tiempo que se ordenaba trabajar sin descanso en los molinos del acueducto de San Telmo.

Hacia 1864 el arquitecto Pablo Alzola, y ya sin la intervención del ayuntamiento, sino del ministerio de Fomento, inicia la construcción de otro puente mucho más cerca de la costa, inaugurándose en 1869. Era el puente de la azucarera y con su construcción, no se abandonaron todavía los proyectos del Puente del Rey, existiendo otro de 1871 de Joaquín Rucoba, que no llegó a concretarse.

A pesar de la existencia del puente del Guadalhorce, intermitentemente se habilitaba al paso el Puente del Rey.

Solo las acequias de riego de la orilla derecha del río, estuvieron en funcionamiento hasta la primera mitad del siglo pasado.

Por tanto, por un lado el acueducto de San Telmo y por otro, el puente de la Azucarera, hicieron inútil el esfuerzo de una obra tan ingente como era el Puente del Rey.

Conclusiones

A lo largo de los años, fueron muchos los ingenieros que aportaron intentos de soluciones técnicas para su construcción. En ocasiones, no se ponía el necesario celo en la recogida de impuestos para la obra. Otras veces no se contaban con los caudales necesarios en el momento adecuado, aunque en otros momentos sobraba dinero. Otras veces el caudal que se conseguía con los arbitrios destinados a la obra, se utilizaba en otros destinos, como el de pagar impuestos o bien en prestar dinero incluso a particulares, como regidores y familiares, o bien, se utilizaba la obra simplemente para justificar sueldos a familiares o amigos de los regidores o para pagar los muy costosos paseos del gobernador que iba a inspeccionar una obra que llevaba años paralizada.

El pleito por la dirección de la obra a la muerte de Martínez de la Vega, por una parte entre su hijo Antonio, defendido por el propio rey y el Consejo Real, en base a los informes técnicos recibidos y por otro lado fray Miguel de los Santos, criticado por todos los ingenieros y arquitectos que inspeccionaron la obra, pero protegido a capa y espada, incluso en contra del propio rey, por una mayoría de los regidores del Ayuntamiento, es sintomático y

refleja los niveles de amiguismo y nepotismo a los que había llegado la administración municipal.

De esta forma, una obra de tanta envergadura estaba condenada al fracaso. La obra quedó casi tal y como la dejó Toribio Martínez de la Vega al morir en 1733, a pesar de los inmensos caudales en ella invertidos.

Todavía hoy, a pesar del abandono sufrido, es posible poner en funcionamiento algunos de los tramos de la cañería construida por dicho arquitecto y podemos asombrarnos ante la grandeza y fortaleza de los arcos de puente que él construyó y que son los únicos que aún perduran.

Una obra emblemática de nuestro patrimonio artístico y monumental, que como tantas y tantas otras, está terriblemente amenazada por la especulación desenfrenada camuflada en un progreso mal entendido.

El edificio—arca de la fuente, ya se le ha urbanizado por la zona Este, entorpeciendo parcialmente la visión del monumento. Queda un espacio mínimo y justo para que la conservación del edificio pueda ponerse en valor.

Las cañerías de conducción, están en peligro acelerado de desaparición. Hace poco tiempo, delante de mi persona, se destrozó un respiradero para ampliar la carretera (cosa que no se hizo). Su situación en el campo las hace aún más vulnerables a cualquier acción descontrolada con vistas sobre todo a futuras urbanizaciones, a pesar de que indudablemente forman parte de nuestro patrimonio cultural.

En cuanto al puente, varios proyectos de carretera amenazan con su destrucción.

Si podemos decir que el fracaso de la obra de Toribio Martínez de la Vega no fue suyo, sino de los que no supieron continuarla después de su muerte, ni en su gestión económica ni en su resolución técnica, creo que podremos decir en un futuro no muy lejano que la desaparición de los últimos vestigios de su obra, será una muestra del fracaso e inutilidad de nuestros dirigentes y responsables culturales.

Nunca me sentiría más feliz si me equivocara.

Bibliografía específica

- CABRERA PABLOS, Francisco. "La Fuente del Rey: documentos para su estudio". *Jábega* 57. Málaga 1987, págs. 38–47.
- CAMACHO MARTINEZ, Rosario. "Viaje de agua, camino de pan. La Fuente y Puente del Rey en Churriana (Málaga)". *Boletín de Arte* 8. Málaga 1987, págs. 61–82.
- FERNANDEZ ORDÓÑEZ, J.A; MARTINEZ VAZQUEZ DE PARGA, R; SÁNCHEZ LÁZARO, T; CARRERA GONZÁLEZ, L; CARRO PÉREZ, A. *Catálogo de 30 canales españoles anteriores a 1900*. Madrid 1990.

- GOZALBES CRAVIOTO, Carlos. *La Fuente y el Puente del Rey*. Málaga 1995.
- GOZALBES CRAVIOTO, Carlos. "Los planos del Puente y Acueducto del Rey de Málaga en el archivo del Servicio Geográfico del Ejército". *Isla de Arriarán*. IX. Málaga 1997, págs. 43-52.
- MIRO DOMÍNGUEZ, Aurora; CAMACHO MARTINEZ, Rosario. "El léxico en la construcción de un acueducto del siglo XVIII en Málaga". *Boletín de Arte* 11. Málaga 1990, págs. 137-152.
- SARRIÁ MUÑOZ, A. "La fuente del Rey: un proyecto para la traída de aguas a Málaga". *Jábega* 46. Málaga 1984, págs. 52-59.