

MANUEL OLMEDO CHECA



Estatua de Cánovas del Castillo. Detalle del dibujo realizado en 1896 por Emilio de la Cerda. Archivo Municipal de Málaga

# LOS ORÍGENES DEL PARQUE DE MÁLAGA

A comienzos del primer tercio del siglo XIX se inició en Málaga un acelerado proceso de prosperidad, basado en la producción agraria y en la implantación de un innovador tejido industrial, que tuvo para su desarrollo un importantísimo apoyo en el Puerto.

La falta de unos muelles que pudieran atender adecuadamente al progresivo incremento del tráfico marítimo se vio además seriamente dificultada por el aterramiento que originaban los acarreos transportados por las frecuentes crecidas del Guadalhorce y del Guadalmedina, que los Ponientes arrastraban hacia el interior de la dársena provocando una seria pérdida de fondo.



En los años 20 del siglo XIX se efectuó una importante limpieza de fondos con una draga de vapor que don Manuel Agustín Heredia adquirió en Inglaterra, con lo que se palió el problema, ya que la solución definitiva no era otra que construir un nuevo Puerto, prolongando los diques de Levante y Poniente. El primer proyecto fue encargado por don Jorge Lóring Oyarzábal, primer marqués de Casa-Loring, al ingeniero de caminos don Antonio Arriete, que lo realizó en el año 1863.

Las circunstancias de la época no hicieron posible acometer dicho proyecto, y hubieron de transcurrir varios años hasta que en 1873, cuando fueron creadas las Juntas de Obras de los puertos españoles, se pudo afrontar el comienzo de la definitiva solución del problema.

La Restauración, decisivamente impulsada por nuestro paisano don Antonio Cánovas del Castillo, permitió abordar la construcción de un nuevo Puerto, cuyo proyecto fue terminado de redactar el 16 de diciembre de 1876 por el ingeniero de caminos don Rafael Yagüe Buil.

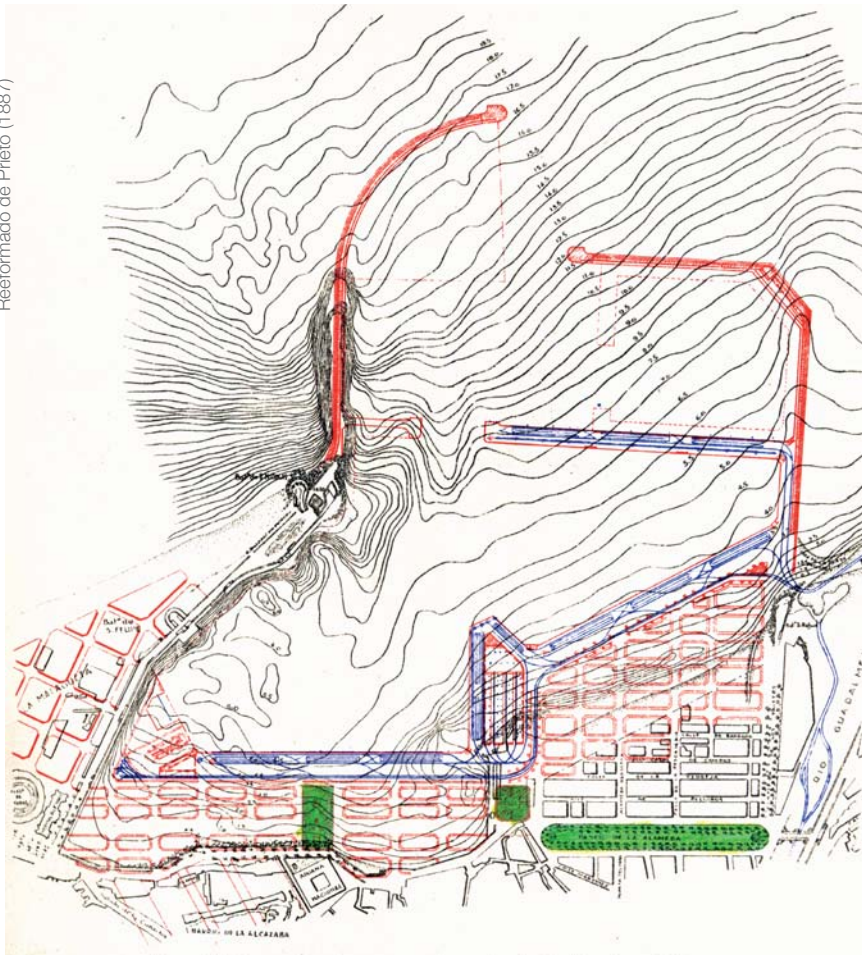
Tanto en el proyecto de Yagüe como en el reformado que Prieto redactó en el año 1887, se planteaba la urbanización de los terrenos ganados al mar con la construcción de los muelles nº 2, marqués de Guadiaro y nº 4, Manuel Agustín Heredia, con objeto de que el producto de la venta de los solares resultantes pudiera contribuir a la financiación de las obras del Puerto.

Ambos proyectos establecían una ordenación previa de los terrenos que se conseguiría ganar al mar con motivo de las citadas obras. En el frente correspondiente a la Cortina del Muelle y la Alcazaba, delante del

Proyecto Yagüe (1876)



Reformado de Prieto (1887)







Dibujo del nuevo puerto de Málaga, publicado en La Ilustración Española y Americana

muelle nº 2, se reservaba un espacio de casi 90 metros de anchura por 150 de longitud, es decir unos 13.500 m<sup>2</sup> de superficie, destinados a crear una amplia plaza y un parque.

El proyecto del Puerto realizado por Yagüe suponía la apertura de una importante vía de comunicación entre la zona más poblada de la ciudad y el que sería su muelle más próximo, es decir el enlace directo entre el Centro Histórico y el Puerto, creando una amplia avenida ajardinada que, además, dada la cota de la zona aledaña a la Aduana, permitiría obtener una espléndida visual de la dársena con la Farola como punto focal. Lo que hoy se conoce como “integración Puerto-Ciudad” acababa de diseñarse.

La inauguración de la plaza de toros de la Malagueta en el año 1876 vino a suponer un acicate más para lograr la prolongación de la Alameda hasta el Hospital Noble, de acuerdo con la propuesta formulada al efecto por el arquitecto municipal don Joaquín de Rucoba.

Tal propuesta figura en el plano de Málaga realizado por el delineante don Emilio de la Cerda en el año 1892, que incorporaba las más importantes iniciativas urbanísticas por entonces planteadas, la mayoría de las cuales se debieron a la genial visión de futuro del ingeniero de caminos don José María de Sancha, de feliz recordación para nuestra ciudad.

Sin embargo nada pudo avanzarse a causa de la profunda crisis económica que en aquellos años finales del siglo XIX afectó a nuestra ciudad y a la provincia, hasta que cuando ya estaban próximas a finalizar las obras de los nuevos muelles, el 31 de mayo de 1895 el regidor don Nonito Guille propuso al Ayuntamiento que se solicitara a la Junta de Obras del Puerto la cesión de los terrenos necesarios para la prolongación de la Alameda hasta el Hospital Noble, y que a la nueva vía se la denominara “Alameda Cánovas del Castillo”.





**PLANO DE MÁLAGA**  
AÑO DE 1892  
REFORMADO SOBRE EL DE PEREZ DE ROZAS  
POR  
**EMILIO DE LA CERDA GARIOT**  
CON INDICACION DE LOS PROYECTOS DE URBANIZACION  
MAS IMPORTANTES



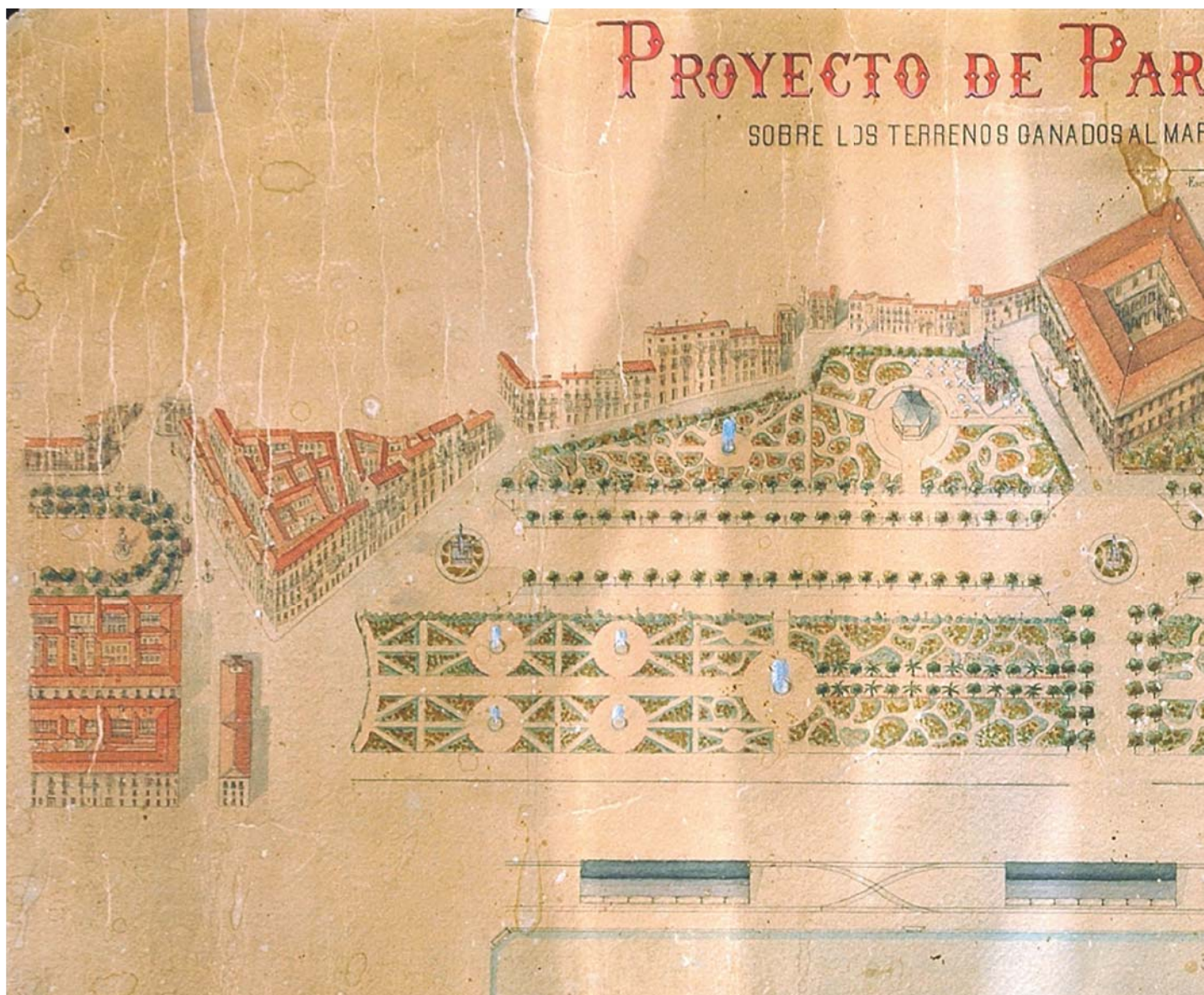
**LEGENDA**  
CALLEJONES...  
PROYECTOS...  
LINDEROS...  
CALLEJONES Y PROYECTOS...

**NOTA**  
Este Plan...  
El Ayuntamiento...  
El Sr. D. Emilio de la Cerda Gariot...  
El Sr. D. Emilio de la Cerda Gariot...



Archivo Municipal de Málaga





En su escrito exponía el Sr. Guille que la construcción de esta Alameda contribuiría a paliar la grave situación de paro obrero que por entonces aquejaba a Málaga, y que el establecimiento de un gran Parque supondría un importante impulso para que nuestra ciudad se convirtiera en la mejor estación de invierno de Europa, con los favorables efectos económicos y sociales que tales obras comportarían.

Ante la apurada situación de la hacienda municipal, que hacía imposible acometer la citada iniciativa, la Casa Larios decidió apoyar la idea, es decir la creación del Parque de Málaga, cuyo diseño previo fue plasmado por el maestro de obras don Eduardo Strachan Viana-Cárdenas en un plano que el 19 de junio de 1896 se entregó al Ayuntamiento.

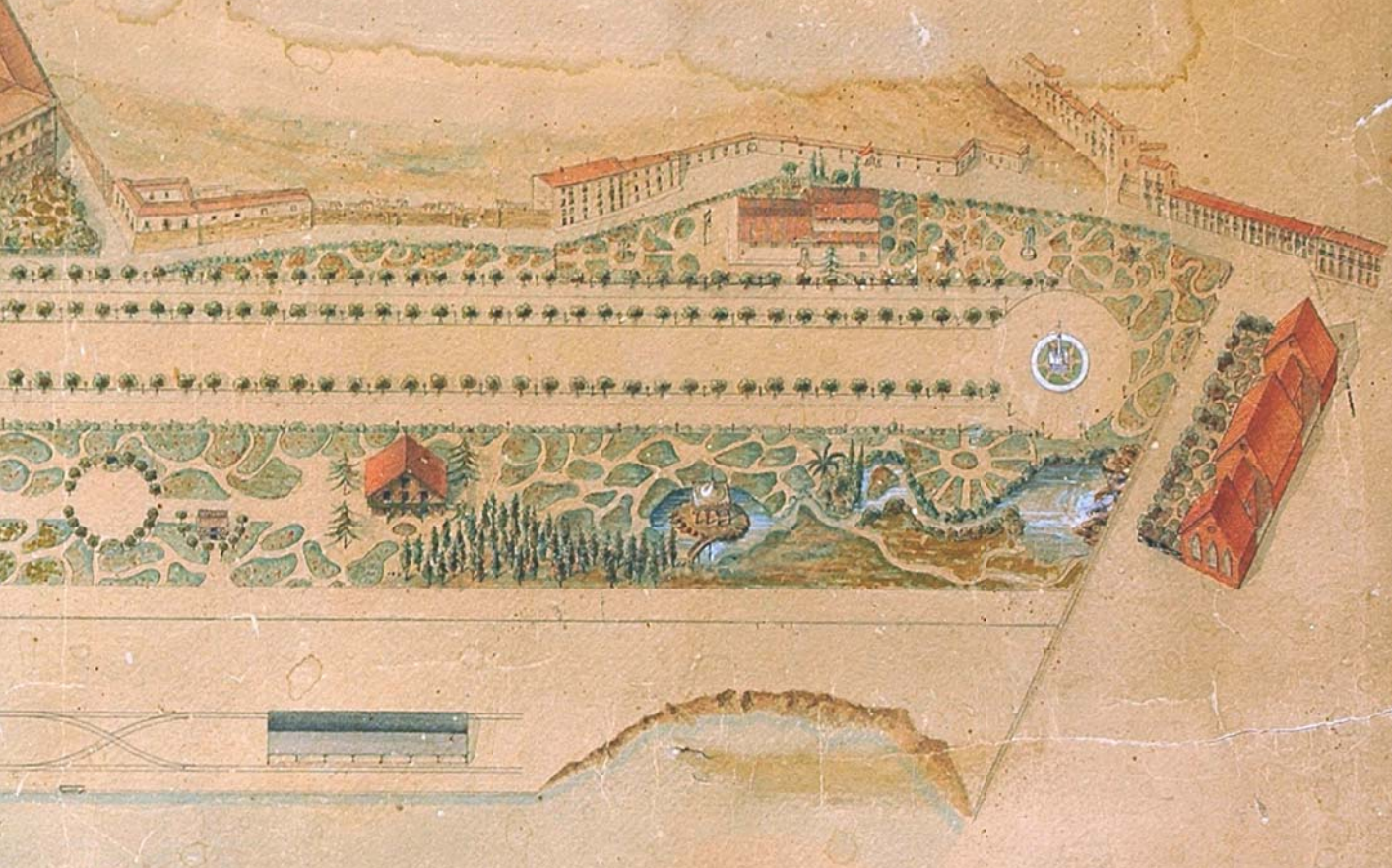
El proyecto de Strachan mantenía el gran espacio central anteriormente descrito, es decir la zona verde y la avenida de comunicación entre la ciudad y el muelle Marqués de Guadiaro, y ello a pesar de que, desde hacía 5 años, la apertura de la calle Larios había supuesto una importantísima mejora para la comu-



# QUE PARA MALAGA

EN EL MUELLE DEL MARQUÉS DE GUADIARO

1900



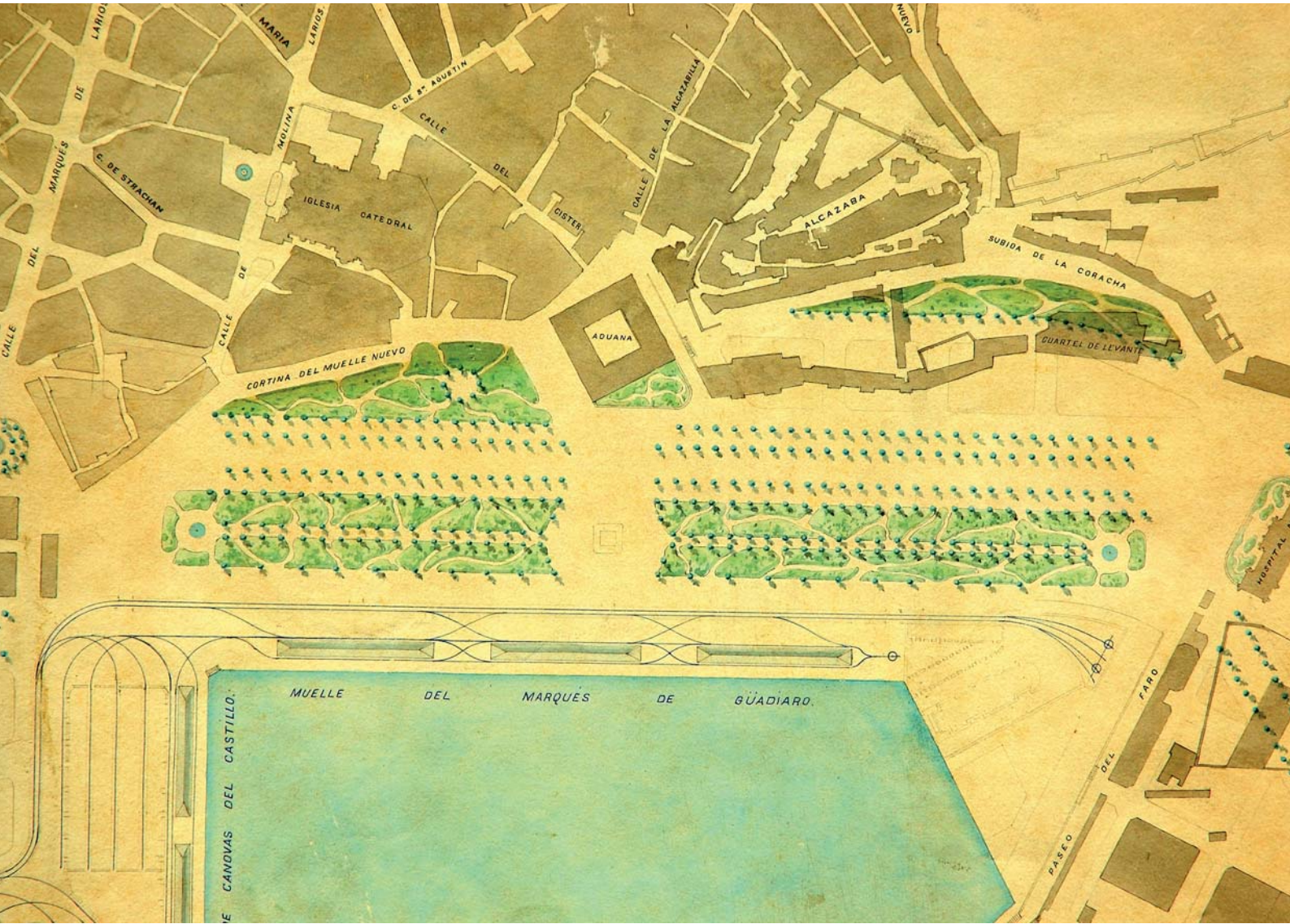
Detalle del proyecto de Emilio de la Cerda (1896). Archivo Municipal de Málaga

nicación entre el centro y el Puerto a través de la plaza de la Marina.

Con toda lógica urbanística Strachan incorporaba en el centro de los 800 metros de longitud del Parque una amplia rotonda, que constituía el punto central en el que confluía el eje que conformaba la nueva avenida entre la Aduana y el muelle. En la rotonda allí prevista se proyectaba erigir una estatua en honor de don Antonio Cánovas del Castillo, que por su extraordinario prestigio como Hombre de Estado, por su extraordinaria cultura y por sus constantes desvelos por Málaga, suponía entonces un orgullo para la ciudad que le había visto nacer.

Pero la situación económica de la Junta de obras del Puerto era igual de apurada que la municipal: se aproximaba el vencimiento de una subvención de 2.500.000 pesetas concedida por el Estado para financiar las obras portuarias, que unida a otras subvenciones anteriores aún no amortizadas, constituían una deuda total de 5 millones a la que la Junta del Puerto no tenía posibilidad de hacer frente.

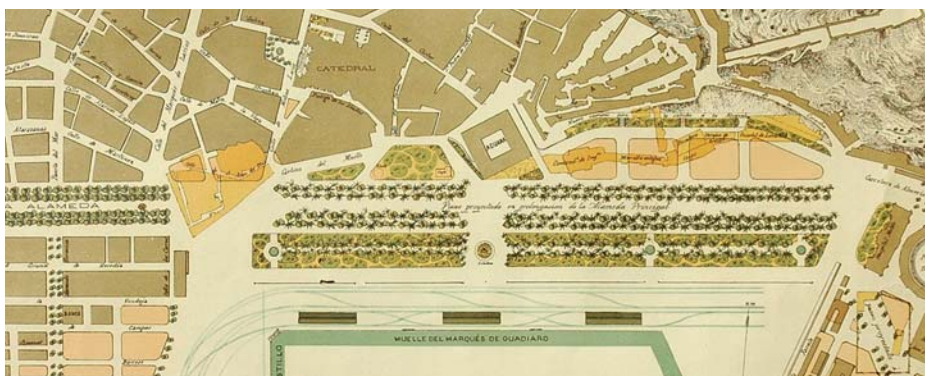




Plano de Strachan Viana-Cárdenas. Archivo Municipal de Málaga







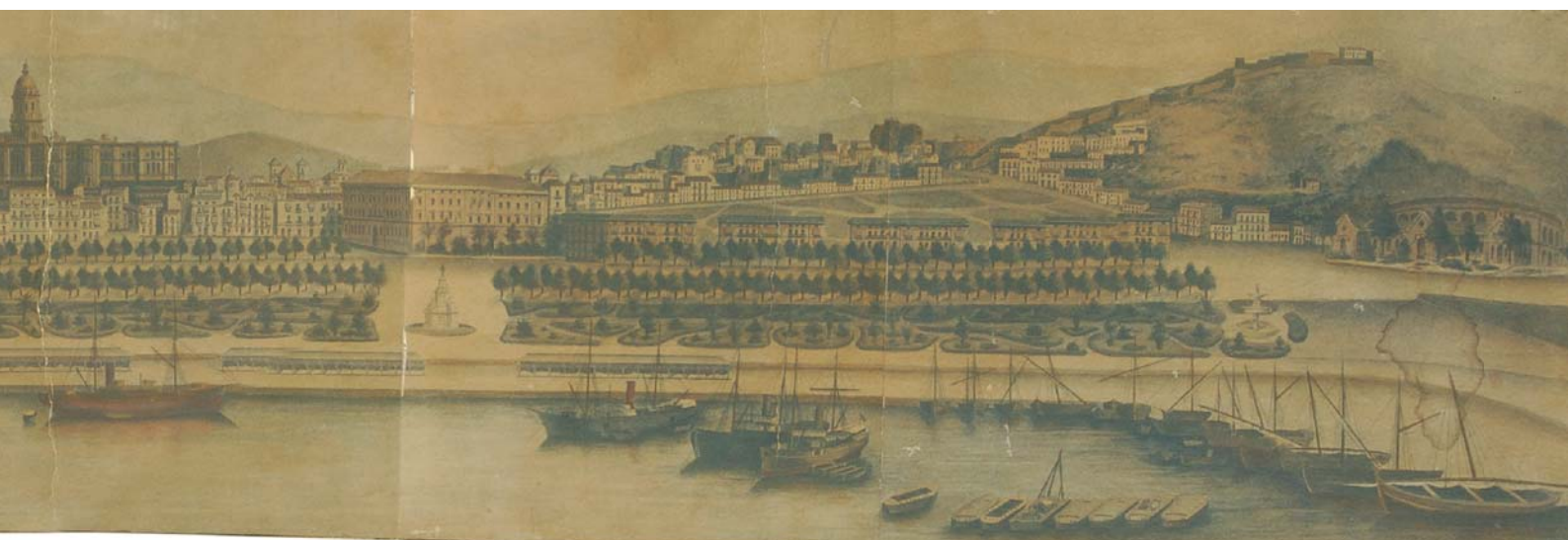
Detalle del plano realizado por Emilio de la Cerda (1897). Archivo Municipal de Málaga

La profunda crisis que Málaga comenzó a padecer hacia el año 1880 no permitía al Puerto conseguir los previstos ingresos por explotación ni tampoco propiciaba, por falta de compradores solventes, sacar a subasta los terrenos ganados al mar.

Ante esta difícil coyuntura, don Antonio Cánovas del Castillo, a la sazón Presidente del Consejo de Ministros, al igual que había intervenido anteriormente en otras dos ocasiones para resolver los graves problemas de financiación de las obras del nuevo muelle, autorizó el aplazamiento de la citada deuda con la condición de que la Junta de Obras del Puerto cediera a la ciudad los terrenos necesarios para la prolongación de la Alameda y para el establecimiento del Parque.

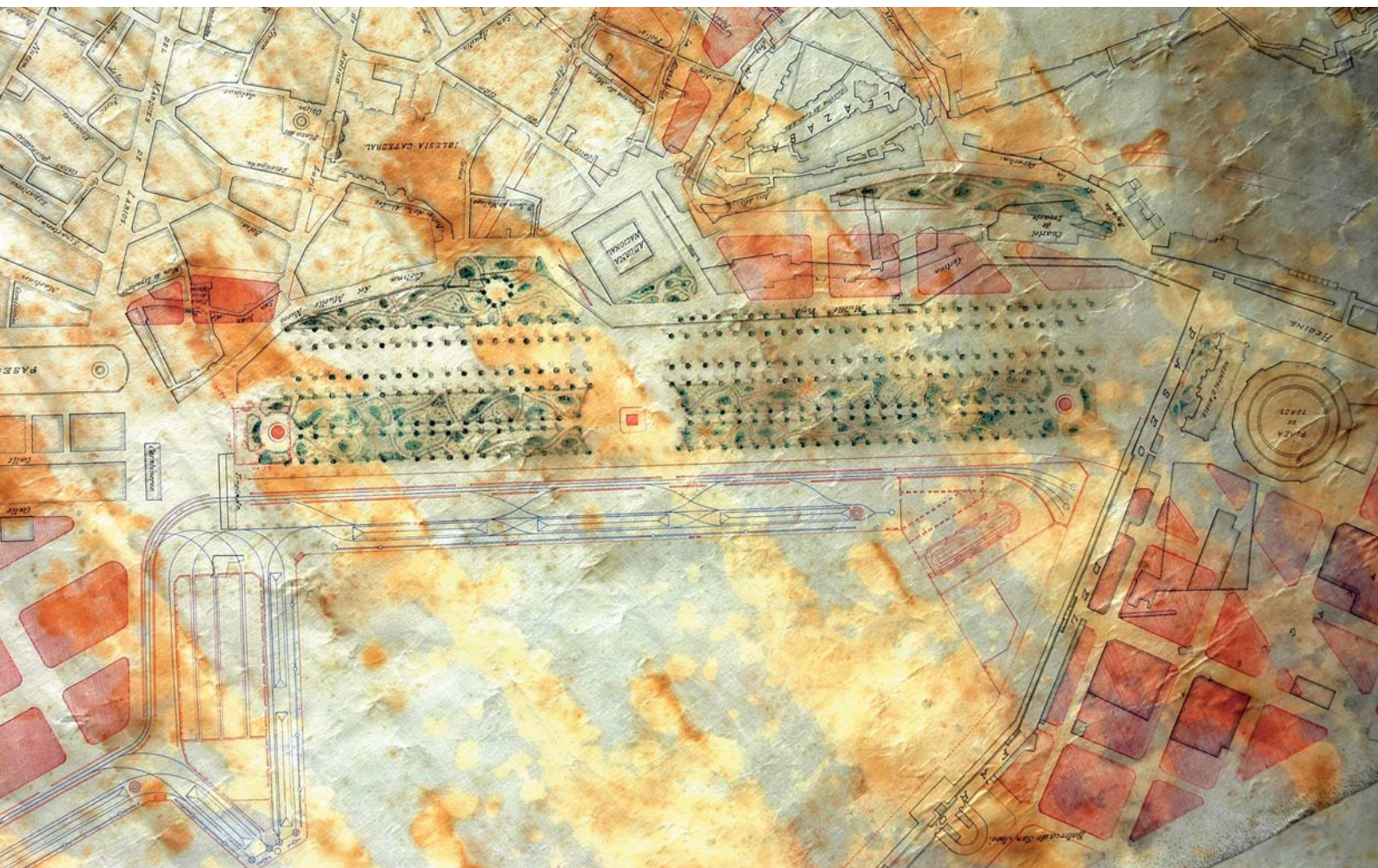
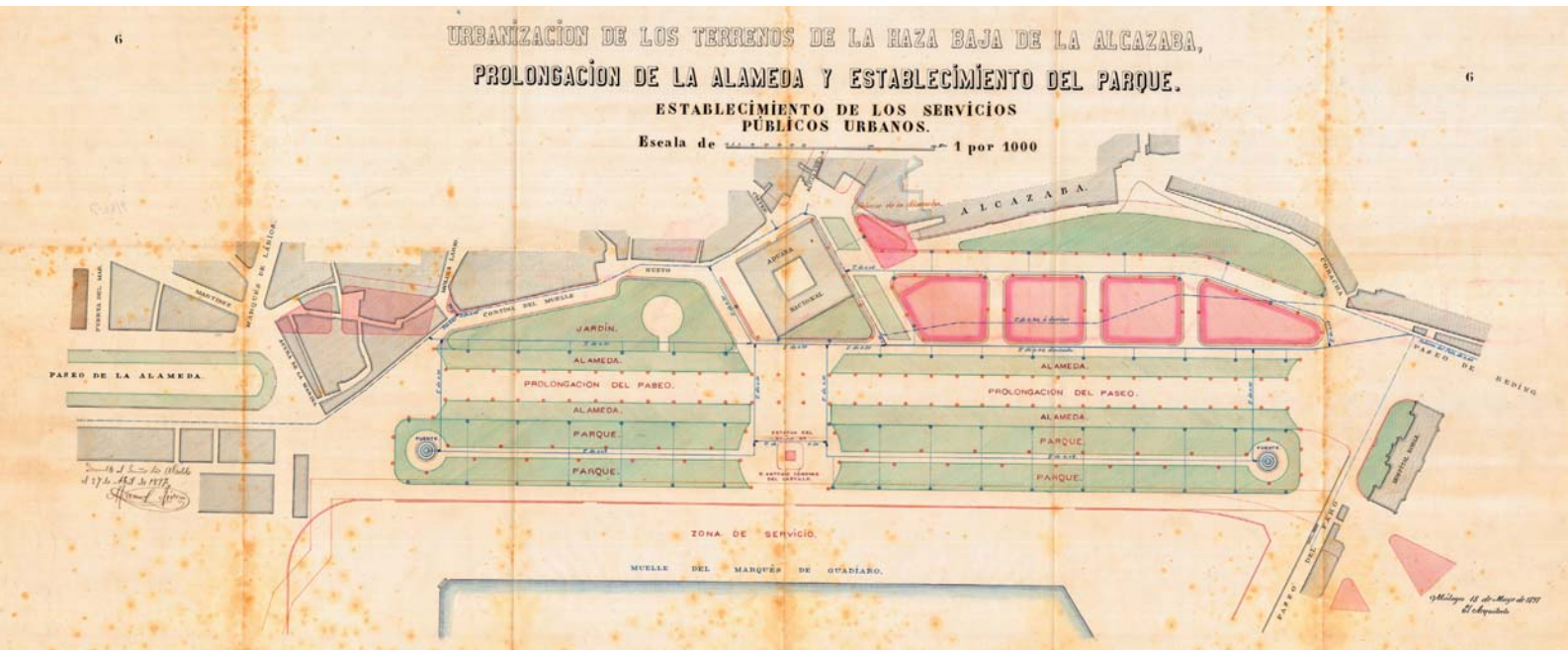
A tal fin, y a propuesta de Cánovas, fue promulgada la ley de 5 de septiembre de 1896 que autorizaba tan trascendental operación urbanística. En el citado texto legal se concedía al Ayuntamiento un plazo de dos meses para actualizar el proyecto de Strachan, por lo que se encomendó al arquitecto municipal don Manuel Rivera Valentín que realizara las modificaciones necesarias, que fueron muy escasas ya que se mantuvieron los parámetros básicos del diseño original.

Sin embargo los políticos municipales manifestaron su disconformidad con el trabajo que Rivera había realizado, y en el mes de abril de 1897, tras la fuerte discusión que un grupo de concejales mantuvo con el arquitecto, éste presentó su dimisión.

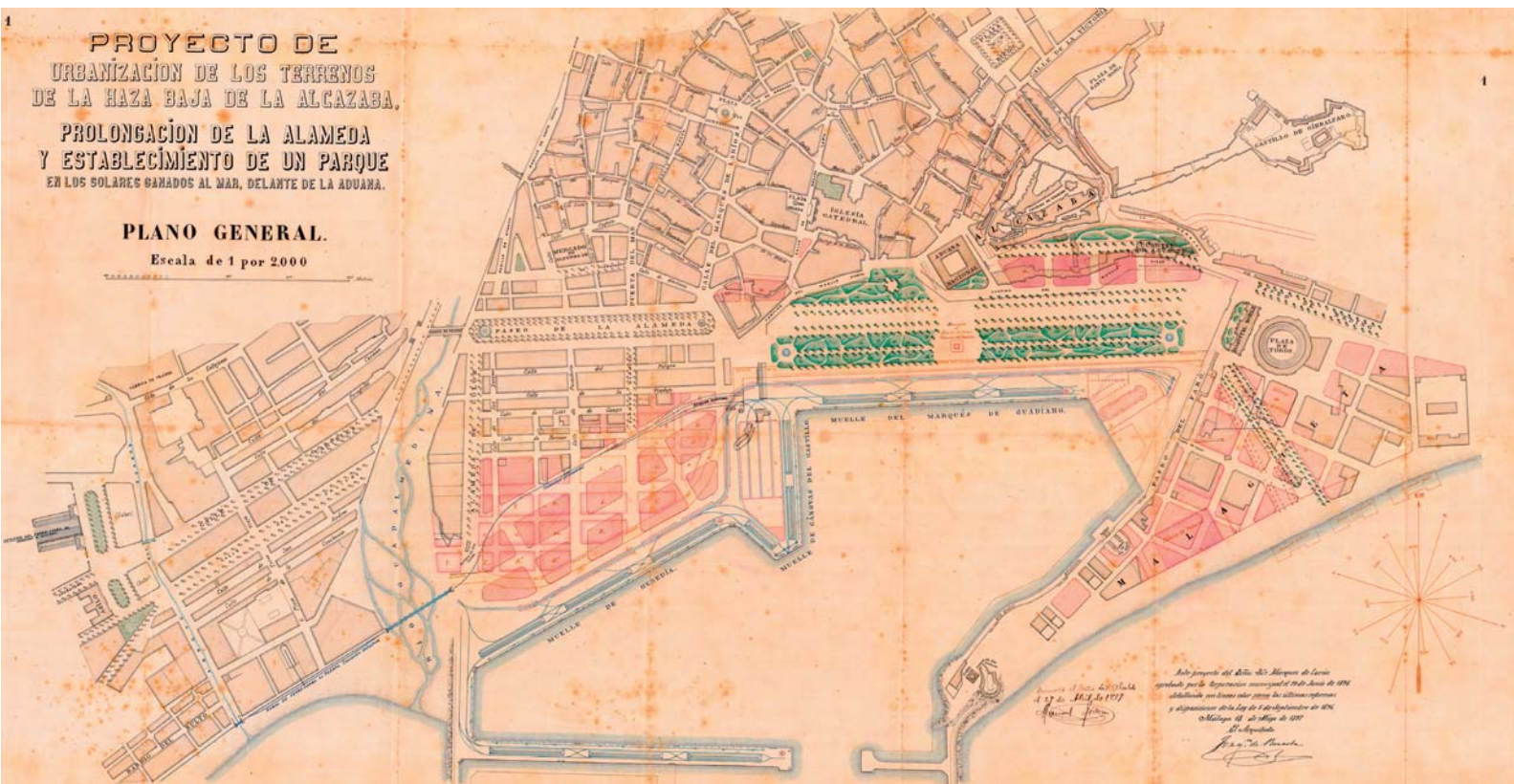


Detalle del proyecto de Strachan Viana-Cárdenas (1896). Archivo Municipal de Málaga









Plano firmado por Manuel Rivera y Joaquín Rucoba (1897). Archivo Municipal de Málaga

Planteada en aquella misma sesión municipal su sustitución, se encomendó completar los trabajos del proyecto al arquitecto don Tomás Brioso Mapelli, aunque fue sin embargo su colega don Joaquín de Rucoba y Octavio de Toledo el que poco después los concluyó.

La apertura de calle Larios en 1891 y la prevista desaparición del espolón que separaba la Alameda de la Cortina del Muelle –los edificios que allí existían persistieron hasta su derribo en el comedio del siglo XX– no fueron óbice para que en todos los planos que desarrollaron la primitiva propuesta de Yagüe se mantuviera la prevista avenida Aduana-Puerto, incorporada al proyectado Parque, y por supuesto, con la estatua de Cánovas del Castillo en su centro.

Pero la ultimación del proyecto del Parque vino a coincidir con el aleroso asesinato de don Antonio Cánovas del Castillo, acontecido el día 8 de agosto de 1897. Desaparecía así el más importante Hombre de Estado que ha habido en España desde el cardenal Cisneros.

El Ayuntamiento de entonces, consciente de cuanto Cánovas se había preocupado por el progreso de nuestra ciudad, aprobó entre otras propuestas en homenaje a Cánovas que su estatua presidiera la rotonda que el proyecto del Parque contemplaba.

Por razones que no hemos llegado a averiguar ni a comprender en fecha indeterminada el Ayuntamiento descartó la construcción de la citada rotonda. Tan sólo hemos podido comprobar que años después, en el cabildo celebrado el 25 de julio de 1902, el concejal Sr. Bustos preguntó al entonces alcalde “ en virtud de qué acuerdo se había suprimido la plaza trazada frente a la Aduana en el proyecto del Parque que fue aprobado por Real Orden”. El alcalde, don Eduardo España, no supo dar explicación alguna del hecho.

Y así, sin que haya quedado huella documental de los motivos que justificaron tan desafortunada decisión, quedó suprimida la rotonda en la que la estatua de Cánovas habría de colocarse, en obligado homenaje de agradecimiento a quien tanto hizo por Málaga, como también quedó suprimida la que estaba llamada a ser la principal avenida de comunicación entre el Centro Histórico y el Puerto.





Detalle del proyecto del Parque realizado en 1897 por Emilio de la Cerda

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA:

- Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares.  
 Archivo Autoridad Portuaria de Málaga.  
 Archivo Municipal de Málaga.  
 Archivo Cámara de Comercio de Málaga.  
 ASENSI MARFIL, A. y DÍAZ GARRETAS, B., *El Parque de Málaga*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga, 1987.  
 BEJARANO PÉREZ, R., CAÑIZO PERATE, J.A., y SESMERO RUIZ, J., *Cien años del Parque de Málaga*, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Ayuntamiento de Málaga y Centro de ediciones de la Diputación Provincial, Málaga, 1998.  
 BRIOSO RAGGIO, T., *Puerto de Málaga. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo*. Junta de obras del Puerto, Málaga, 1944.  
 CABRERA PABLOS, F. y OLMEDO CHECA, M., *Puerto de Málaga, 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Junta de obras del Puerto, Málaga, 1988.  
 CASADO SÁNCHEZ DE CASTILLA, M., *Cánovas. Su familia, su carácter privado, sus actos públicos. Apuntes biográficos*, Málaga, 1887.  
 LASSO DE LA VEGA WESTENDORP, B., "El Parque de Málaga", *Péndolo*, nº XVI, Málaga, 2004.  
 OLMEDO CHECA, M., *José María de Sancha, precursor del urbanismo moderno malagueño*, Benedicto Editores, Málaga, 1998.  
 ORDIERES DIEZ, I., *Joaquín Rucoba*, Santander, 1986.  
 RODRIGUEZ MARIN, F.J., La etapa malagueña de Joaquín de Rucoba, *Boletín de Arte*, nº 11, Universidad de Málaga, 1990.

Plano de Daniel Rubio (1927). Archivo Municipal de Málaga

