

LA REFORMA INTERIOR EN MALAGA DURANTE EL SIGLO XIX: LA APERTURA DE CALLE LARIOS.

José Ortiz García.

El contexto histórico-urbanístico.

Durante el siglo XIX se va a producir un profundo cambio en las formas de organización económica determinado por la Revolución Industrial, asistiéndose al paso de una economía de base agrícola y comercial a una economía de base industrial y a la consolidación de un régimen de mercado libre, regido por la oferta y la demanda, frente al sistema gremial y corporativista que había predominado durante los siglos anteriores.

Este cambio se reflejará inmediatamente en la base organizativa de las ciudades la cual se va a ver sometida a un proceso de transformación cuyo fin es adecuarla a las nuevas necesidades que comporta el desarrollo capitalista. Como señala P. Sica *valorados en función de sus aspectos más destacados e innovadores, puede decirse que los grandes procesos de transformación urbana y territorial que se producen a lo largo del siglo XIX tienen su causa en la necesidad, que lleva aparejada el desarrollo capitalista, de proceder a una revisión profunda de la base productiva, tecnológica y organizativa de las ciudades*¹. Asimismo, durante el siglo XIX, se va a producir una gran evolución del urbanismo que va a estar determinada, de igual manera, *por la revolución industrial y por las reformas político-jurídicas y económicas con ellas concurrentes*².

Además de la Revolución Industrial, una serie de circunstancias, la mayoría de ellas como consecuencia de aquélla, se aunarán para dar lugar, durante este siglo, a grandes concentraciones urbanas.

¹SICA, P., *Historia del Urbanismo. El siglo XIX*. 1º y 2º, Madrid, I. E. A. L., 1981, pág. 7.

²GARCIA DE ENTERRIA, E. y PAREJO ALFONSO, L., *Lecciones de derecho urbanístico*, Madrid, ed. Civitas, 1981, pág. 42.

Entre ellas se pueden destacar una gran expansión demográfica, un éxodo masivo desde el campo hacia la ciudad debido a la atracción ejercida por las industrias y servicios y a la mejora de las técnicas agrícolas, las nuevas técnicas sanitarias (alcantarillado, lucha contra las epidemias, agua corriente) y constructivas (aplicación del hierro para construcciones de gran altura), nuevos medios de transporte que no necesitan la tracción animal (tranvías, ferrocarriles, etc.), la formación de los servicios públicos colectivos, etc.

El resultado inmediato de estas concentraciones urbanas va a ser la formación de aglomeraciones caóticas con suburbios miserables y nuevos barrios mínimamente dotados de servicios. Es lo que Munford ha denominado *la insensata ciudad industrial* ³. Pero sobre todo, con el desarrollo industrial y la implantación del sistema productivo capitalista, las ciudades se ven sometidas a una gran transformación destinada a adecuarlas a las nuevas necesidades creadas adaptando sus cascos antiguos al funcionalismo que se va imponiendo y dotándolos de servicios urbanos de todas clases. Además, se verán sometidas, en general, a una expansión para poder acoger el excedente de población. Como ha señalado P. Sica *en vísperas de la revolución industrial las ciudades se presentan como entidades compactas, físicamente contrapuestas al campo, caracterizándose por una estructura interna jerárquicamente unitaria -diferenciada morfológicamente, pero con un elevado nivel de integración de funciones y de estratos sociales...* ⁴ mientras que *con la revolución industrial, la separación espacial entre las diversas actividades y entre las clases sociales, se presenta por vez primera como componente estructural de las aglomeraciones urbanas* ⁵. Es decir que a partir de ahora la ciudad adquiere un doble papel como infraestructura de la producción y como infraestructura de la reproducción, dándose una diferenciación, en lugares de residencia y lugares de trabajo, en primer término y, luego, entre residencia y equipamientos.

En resumen, podemos decir que, como consecuencia del libre-cambismo económico, la revolución industrial y la urbanización acelerada, se van a producir grandes cambios en las estructuras urbanas

³Citado por GARCIA DE ENTERRIA, E. Y PAREJO ALFONSO, L., *op. cit.* pág. 44.

⁴SICA, P., *op. cit.* pág. 39.

⁵*Ibidem.*, pág 51.

de las ciudades. Entre estos cambios podemos destacar los cambios de usos internos (asentamientos de fábricas y almacenes, aparición de barrios obreros), el hacinamiento demográfico y constructivo en unos casos y la expansión acelerada de la ciudad en otros (o ambos procesos a la vez), la formación de los servicios públicos colectivos plasmados en un equipamiento higiénico, sanitario, viario, educativo, de abastecimiento etc., una explotación más eficaz del espacio a través de los medios de transporte (horizontales como el tranvía o el ferrocarril y verticales como el ascensor), el control de los factores climáticos (refrigeración, calefacción), la conversión del espacio urbano en *mercancia*, unas transformaciones espaciales que afectan al interior de la ciudad heredada (derribos, ensanches interiores, renovaciones, en definitiva, reformas interiores), etc.

De todos estos procesos el que nos interesa ahora es el de la transformación de los centros antiguos y, más concretamente, las debidas a intervenciones directas planificadas sobre la ciudad heredada ya que de una de ellas trata este estudio. Para llevar a cabo este tipo de transformaciones urbanas, se pone a punto durante el siglo XIX una técnica urbanística denominada *reforma interior* mientras que para la expansión de las ciudades se utilizará la técnica de los ensanches. Garcia de Enterría y Parejo Alfonso señalan que *la reforma interior consiste en el derribo de barrios antiguos antihigiénicos abriendo en ellos nuevas calles y ordenaciones que permitan edificaciones de calidades superiores* ⁶. A esto habría que añadir que los procesos de reforma interior tienen como verdadera función crear un nuevo modelo de centralidad urbana cuya elaboración vendría motivada a su vez por el deseo de las clases dominantes de controlar la forma de la ciudad a través de una serie de instrumentos adecuados (infraestructuras urbanas basadas en la apertura de calles interiores, establecimiento de equipamientos colectivos y edificios de instituciones públicas, etc.) ⁷.

En España, estos procesos de reforma interior se desarrollarán a partir de la formación *de una cultura urbanística autóctona que cristalizará en las décadas de los 50 y 60 del pasado siglo...* teniendo su hito más destacado en la obra de Ildefonso Cerdá (*Teoría General de la Ur-*

⁶GARCIA DE ENTERRIA, E y PAREJO ALFONSO, L., *op. cit.*, pág 44.

⁷Para comprender mejor la naturaleza de la reforma interior véase: CABALLERO, J. V.,

"El impacto de la reforma interior en el patrimonio urbano de origen musulmán: la demolición de las Atarazanas y la Alhóndiga", en *Jábega*, Málaga, Dip. Prov. de Málaga, nº 56, 1987, págs 72-80, trabajo que hemos seguido para varias notas.

banización) aunque la temática de la reforma interior y de los equipamientos colectivos ... será desarrollada por teóricos no ligados a la esfera científico-técnica de arquitectos o ingenieros, pero por ello más representativos del ideario y del programa de las clases dominantes.. cuya elaboración más acabada la encontramos en el periodista y editor madrileño Angel Fernández de los Ríos cuya obra "el futuro Madrid" fue asumida como programa de reforma urbana por el Ayuntamiento popular surgido de la revolución de septiembre de 1868...⁸.

Fernández de los Ríos proponía, en su obra, una reforma no sólo urbana, sino política, económica y administrativa percibiendo el carácter de la reforma interior *como redefinición de prácticas y funciones urbanas, formalizadas en un sistema de equipamientos colectivos superando el simple programa de higienización y saneamiento y proponiendo dos instrumentos básicos para llevarla a cabo: la expropiación y la demolición* ⁹. Asimismo, intuye muy pronto la importancia de la expropiación y, sobre todo de la demolición, como medio para convertir el suelo en mercancía y fomentar la actividad inmobiliaria *y la construcción.... de un nuevo sistema viario capaz de soportar la implantación de múltiples equipamientos, flujos y actividades ..* ¹⁰

Como veremos más adelante, este discurso urbanístico será plenamente asimilado por la burguesía local malagueña la cual también intervendrá plenamente en los procesos de reforma interior de la ciudad.

Paralelamente la legislación urbanística también experimentará durante este siglo una gran evolución apareciendo sucesivas leyes (Ley de Ensanche de las Poblaciones de 1876, Ley sobre Saneamiento y Reforma Interior de Grandes Poblaciones de 1895, etc.) que van a regular la puesta en práctica de las nuevas técnicas urbanísticas (alimentaciones, ensanches, reformas interiores).

Este proceso tendrá un claro reflejo en Málaga apareciendo en nuestra ciudad sucesivos proyectos de ensanche (Anteproyecto del Plan de Ensanche de José Moreno Monroy aprobado en 1861, Plan de Ensanche de Emilio de la Cerda de 1891), de ordenanzas (Proyecto de Orde-

⁸CABALLERO, J. V., *op. cit.*, pág. 73.

⁹La obra de Angel FERNANDEZ DE LOS RIOS ha sido estudiada por J. V. CABALLERO (*op. cit.*,) al que nosotros hemos seguidos.

¹⁰CABALLERO, J. V., *op. cit.*, pág 74.

La reforma interior en Málaga durante el siglo XIX: La apertura de calle Larios.

nanzas de Construcción de Joaquín de Rucoba de 1877, Ordenanzas Municipales de la ciudad de Málaga de 1884) y de reformas interiores (apertura de calle Alcazabilla, apertura de calle Larios) llevándose a cabo muchos de ellos.

La apertura de la calle de Larios de Málaga.

Una vez analizado el contexto histórico-urbano general vamos a exponer el proceso tras el que se llega a la apertura de calle Larios de Málaga y las características particulares que los procesos de reforma interior tendrán en la ciudad.

Las transformaciones sufridas en la ciudad heredada durante el siglo XIX van a ser consecuencia, esencialmente, de los procesos descritos anteriormente aunque con ciertas variaciones y matizaciones en base a las características particulares que estos procesos tienen en Málaga.

Tras el primer tercio del siglo XIX, caracterizado por una serie de acontecimientos nefastos para la ciudad (derrumbamiento general de los precios, epidemias, inundaciones, malas cosechas, ocupación francesa de la ciudad, dificultad en la definición del modelo político con una alternancia del absolutismo y el liberalismo), Málaga entrará en un período de gran auge económico caracterizado por un gran desarrollo agrícola y comercial pero sobre todo industrial.

No entraremos aquí en el análisis pormenorizado de este proceso pues ya ha sido - o está siendo- estudiado por varios investigadores¹¹. De este proceso industrializador nos interesa ahora las consecuencias que tuvo sobre la ciudad heredada y de ellas sobre todo las que se producirán a raíz de la crisis que afectará a la economía malagueña en general y a la industria local en particular desatada a partir de los años 60 del pasado siglo.

Efectivamente, la naturaleza de la reforma interior en Málaga¹² se va a caracterizar básicamente por dos procesos. Uno, común a

¹¹Sobre este tema pueden consultarse fundamentalmente los estudios de J. A. LACOMBA, J. MORILLA CRITZ, D. LOPEZ CANO, J. NADAL, J. AGUADO SANTOS, F. J. PALOMO DIAZ, J. A. JIMENEZ QUINTERO Y C. GARCIA MONTORO.

¹²Nos estamos refiriendo a la reforma interior sin considerar las intervenciones de este tipo en las que operó también otra circunstancia, la desamortización.

otras ciudades, es la asimilación del discurso urbanístico de las clases dominantes (la burguesía liberal) ya comentado. En este sentido, la apertura de la calle Larios es un caso paradigmático por lo que respecta a la *formación de un sistema de viario funcional a las necesidades de las clases dominantes y capaz de transformar la imagen de la centralidad urbana, en conexión con los equipamientos públicos*¹³ convirtiéndose la propia calle en servicio público colectivo con sus múltiples funciones de circulación peatonal, circulación rodada, higiénica (red de alcantarillado, red de conducción de aguas) etc.

El otro elemento de explicación de la apertura de la calle es consecuencia de la estrategia de la burguesía local, de sus intereses especulativos en un momento en que se agudiza la crisis del sector industrial. Efectivamente, en el momento de decadencia económica de la ciudad, la burguesía local va a desviar sus capitales hacia procesos de especulación urbana, como la apertura de calle de Larios, desinteresándose de las inversiones industriales que ya no serán rentables. Como ha apuntado J. González Cuín, en este momento *la reforma interior supondría la revalorización de sus rentas, así como la creación de toda una industria donde invertir, con la seguridad que ofrecía un mercado de viviendas en auge, que pertenecía a la segunda ciudad más densificada de España y una de las primeras de Europa*¹⁴. En definitiva, lo que hace la burguesía local es utilizar la reforma interior como reactivador económico para sus inversiones.

Morilla Critz ha señalado que este desvío de capitales hacia actividades de carácter especulativo, con la consiguiente descapitalización de empresas, fue un proceso común a toda la periferia andaluza caracterizado, en general, por un *enquistamiento de los capitales en sectores improductivos o sin efectos difusores. Los grandes en los ferrocarriles, en explotaciones mineras o en acciones bancarias. Los pequeños que se salvaron en la construcción urbana*¹⁵. En el caso malagueño que nos ocupa no fueron precisamente los pequeños sino los grandes capitales, los de la Casa Larios, los que además de invertir en los sectores a los

¹³CABALLERO, J. V., *op. cit.*, pág 76

¹⁴GONZALEZ CUIN, J., *La emergencia del problema urbano y la génesis de una ciencia de lo urbano. El caso de Málaga (1842-1892)*, memoria de licenciatura inédita, Universidad de Málaga, Málaga, 1986, pág. 129. Citado por CABALLERO, J. V., *op. cit.*, pág. 76.

¹⁵MORILLA CRITZ, J., "Andalucía a fines del siglo XIX: Del capitalismo regional al capitalismo dependiente", en *Gibraltar*. Málaga, nº 28, 1976, pág 34.

que alude Morilla Critz llevaron a cabo la mayor reforma interior realizada en Málaga durante el siglo XIX.

Así fue cómo se desarrolló la naturaleza particular de la reforma interior en Málaga la cual fue, junto a la elevación de alturas que aquella supuso en el centro histórico, la causa fundamental que impediría la formación de un ensanche real de la ciudad a pesar de proponerse en varias ocasiones como hemos visto.

Antecedentes.

Los proyectos para la apertura de una calle que uniese la plaza principal de la ciudad con la zona de la Alameda-Cortina del Muelle se fueron sucediendo a lo largo del siglo XIX hasta realizar los que se seguirán para la apertura definitiva de la calle del Marqués de Larios.

La primera noticia de lo que sería un esbozo de los posteriores proyectos para la apertura de la calle de Larios nos la da F. Bejarano ¹⁶ y se refiere al proyecto de D. Juan Oliver, síndico municipal, que en cabildo de 5 de Junio de 1821 propuso abrir una calle en la zona situada entre la Plaza y la Alameda. Según se recoge en las Actas Capitulares de ese día se proyecta *formar una calle que atraviere desde la Plaza por Siete Revueltas a nivelarse con la de San Juan de los Reyes, proponiéndose las ventajas tan conocidas que de ello deberían seguirse; y el Ayuntamiento la adoptó igualmente y acuerda se dirija con el mismo fin a S. E. la Diputación provincial* ¹⁷. Según Bejarano, la Diputación provincial intervenía entonces en estos asuntos. Por eso, una vez aprobada la propuesta, se le comunicó a la Diputación Provincial aunque el proyecto se olvidaría finalmente.

Desde este momento, aunque seguiría sintiéndose seguramente la necesidad de la apertura de una calle en esta zona, parece ser que no habrá más proyectos hasta que se realizó el Anteproyecto de Ensanche de Málaga por el arquitecto provincial D. José Moreno Monroy. Este anteproyecto, formado por dicho arquitecto en 1859 ¹⁸, expuesto por el

¹⁶BEJARANO ROBLES, F., *Las calles de Málaga*, Málaga, ed. Arguval, 1984, 2 vol., pág. 34.

¹⁷Archivo Histórico Municipal de Málaga (en los sucesivos A. H. M. M). AA. CC., 5 de Junio de 1821, fol. 252.

¹⁸Este dato aparece recogido en el "Dictamen de la Comisión respectiva a la apertura de la nueva calle desde la Plaza de la Constitución a la Alameda del 26 de

Ayuntamiento en fecha de 23 de Noviembre de 1860 y aprobado por R. O. de 25 de Junio de 1861 ¹⁹, contiene el proyecto de apertura de una calle desde la Plaza de la Constitución hasta el muelle (lámina I). En 28 de Febrero de 1861 fue presentado, por el teniente de alcalde, en el Ayuntamiento, el plano proyecto de rompimiento de una calle desde el Boquete del Muelle a la Plaza de la Constitución, formado por el arquitecto provincial José Moreno Monroy. El Ayuntamiento acordó que el plano, que formaba parte del plano general de alineaciones, se tuviese expuesto al público durante un mes, conforme a la R. O. de 25 de Julio de 1846 ²⁰.

Igualmente, durante 1861 aparecen en el "Avisador Malagueño" varios comentarios acerca del proyecto:

*Tenemos entendido que el Ayuntamiento ha aprobado el plano de rompimiento de una calle que de la Plaza de la Constitución, por el ángulo del Toril vaya recta a la Cortina del muelle por el boquete del mismo nombre, atravesando la Plaza del Toril, calle de Salinas, Desengaño y San Juan de Dios. Como se ve el número de edificios que hay que espropiar es grande, y entre ellos debe comprenderse el hospital de San Juan de Dios que pronto quedará desocupado aunque no precisament por la indicada causa.*²¹

*Tenemos entendido que ha sido remitido ya al Ayuntamiento para que informe el anteproyecto de ensanche de la población. Figuran en el plano la apertura de una calle desde la Plaza de la Constitución a la Cortina del Muelle...*²².

Noviembre de 1886". A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fols. 246 v. 247.

¹⁹A. H. M. M. AA. CC., 4 de Julio de 1861, fols. 268-269. Estas fechas aparecen también en el plano original del anteproyecto el cual hemos podido consultar en los Servicios Técnicos de la Excma. Diputación de Málaga. En él puede observarse el trazado de la calle proyectada desde la Plaza a la Cortina del Muelle.

²⁰*Ibidem.*, , 28 de Febrero de 1861, fols. 93v-94.

²¹Archivo Diaz de Escovar, *El Avisador Malagueño*, 2 de Marzo de 1861.

²²*Ibidem.*, 12 de Julio de 1861.

La reforma interior en Málaga durante el siglo XIX: La apertura de calle Larios.

Efectivamente, el trazado que presenta la calle en el plano del anteproyecto es el descrito por el "Avisador Malagueño". Por lo demás, se trataba de una vía de primer orden, de 15 metros de ancho ²³.

El proyecto no llegaría a realizarse porque, al parecer, el Gobierno negó al Ayuntamiento la autorización, pedida por entonces, para expropiar dos zonas paralelas considerándose que el Ayuntamiento no disponía de medios suficientes para realizarla ²⁴.

En el anteproyecto de ensanche, además del proyecto mencionado, se incluían otras propuestas de reforma interior tendentes a una remodelación del núcleo histórico aunque tampoco llegarían a realizarse.

La apertura de la calle.

Desde que se formara el anteproyecto de ensanche, aprobado en 1861, no se volvería a formular otro proyecto de apertura de una vía desde la Plaza a la zona del puerto hasta el año 1878.

En ese año, el ingeniero Jose M^a de Sancha, al que el Ayuntamiento había encargado el 19 de Julio de 1877 el estudio del Plan General de Alcantarillado de Málaga ²⁵, presentaba los resultados de dicho estudio en los que proponía la realización de varias mejoras urbanas entre las que destacaban la prolongación de la calle de Molina Lario hasta la Plaza de Capuchinos, la prolongación de la calle Victoria hasta la Plaza de la Aduana y la apertura de una nueva calle desde la Plaza de la Constitución hasta la Alamedda. Sancha hacía hincapié en la necesidad de realizar estas reformas urbanas ante la imposibilidad de llevar a cabo el Plan de Alcantarillado con la estructura urbana existente entonces, caracterizada por una falta de vías importantes en las que poder instalar las alcantarillas principales ²⁶.

²³Este dato aparece recogido en el "Dictamen de la Comisión respectiva...". A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fols. 246v-247.

²⁴*Ibidem.*

²⁵A. H. M. M., leg. 1249, carpeta 86, Sección de Obras Públicas, año 1877 y AA. CC., 19 de Julio de 1877, fol. 158v.

²⁶RUBIO DIAZ, A., *Estudio del desarrollo histórico de la estructura urbana*, monografía para la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga de 1983, Gerencia de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, capítulo 4º, pág. 53. En este estudio se hace referencia a un informe de Jose M^a de Sancha pero actualmente esta documentación no está localizable.

Ya, el 25 de Abril de 1878, Sancha proponía al Ayuntamiento la conveniencia de abrir una calle desde la Plaza de la Constitución hasta la Alameda considerándola como indispensable para el desarrollo del proyecto que le estaba encomendado ²⁷.

Poco después, el 2 de Mayo, se exponía en el Ayuntamiento un oficio del ingeniero Sancha en el que pide que no se reedificasen las casas señaladas con los números 16, 18, 20 y 22 de la Plaza de la Constitución porque ello supondría un obstáculo para realizar la gran mejora que constituía la apertura de la calle que, pasando por el emplazamiento de las mencionadas fincas, se prolongase como parte del Plan de Alcantarillado ²⁸. De esta forma, Sancha proponía que la calle se trazase partiendo del centro del lado sur de la Plaza de la Constitución, donde se encontraban tales casas, y llegase hasta la Alameda. Este trazado sería recogido después en el plano que el arquitecto municipal, Joaquín de Rucoba, presentaría conteniendo además su propio proyecto de la calle (lámina II).

El 23 de Mayo de 1878 se dió cuenta en el Ayuntamiento del proyecto formado por José M^a de Sancha de apertura de las calles para el emplazamiento de las alcantarillas acordándose que se pasase a la comisión encargada de estudiarlo ²⁹. La comisión determinó, según consta en las AA. CC. del 6 de Junio, que la cuestión previa a realizar era la apertura de la vía que debe empezar en la Plaza de la Constitución y acabar en la plazuela de Espartería. Además, se acordó en la sesión que se solicitase a las Cortes una autorización legislativa para poder expropiar dos zonas paralelas a derecha e izquierda de las calles trazadas por Sancha, con un ancho de 20 metros cada una ³⁰. Para ello, el Ayuntamiento ya había redactado un documento para las Cortes, con fecha del 29 de Mayo, en el que se pide una medida legislativa que facilitase la apertura de la calle que iría desde la Plaza hasta la Alameda y la expropiación de los terrenos necesarios. En el documento se hace una exposición de los fines perseguidos con este proyecto destacando el deseo de establecer unas buenas condiciones higiénicas en la zona, facilitar la realización del Plan General de Alcantarillado

²⁷"Dictamen de la Comisión respectiva.." A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fol. 247.

²⁸A. H. M. M. AA. CC., 2 de Mayo de 1878, fol. 105.

²⁹*Ibidem.*, 23 de Mayo de 1878, fol. 127-127v.

³⁰*Ibidem.*, 6 de Junio de 1878, fol. 146v.

que estaba en estudio, y sobre todo mejorar las comunicaciones de aquel sector que constituía el centro de la ciudad. También se exponían en dicho documento las disposiciones legales que se habían tenido en cuenta a la hora de realizar tal petición (Ley sobre expropiaciones del 17 de Julio de 1836 y la Ley de Ensanche de la Población de 22 de Diciembre de 1876)³¹.

Tras la petición del Ayuntamiento, el proyecto de apertura de la calle sería aprobado, finalmente, por R. D. -Ley de 23 de Julio de 1878³² por el que se autorizaba al Ayuntamiento a expropiar los terrenos necesarios para la apertura de las tres calles que había propuesto José M^º de Sancha.

En 30 de Julio de 1878, la Comisión de Ensanche acuerda que se realicen los trabajos necesarios para el estudio del proyecto (información, planos parcelarios, etc.) que se encargarán al arquitecto municipal Joaquín de Rucoba quien emitió un informe³³ en el que se propone un trazado para la calle distinto al de Sancha. Según Rucoba la calle debía partir del ángulo SE de la plaza ya que el de Sancha ocasionaría más problemas de tráfico y distorsionaría la Plaza además de proponer la instalación de las Casas Capitulares en el lado sur de aquella. Rucoba propone dos trazados tal como se puede observar en el plano correspondiente (lámina II)³⁴. Uno de ellos, trazado con puntos discontinuos está basado en el del anteproyecto de 1861 y otro, el realizado con líneas continuas, presenta un trazado de la calle en línea recta desde el ángulo SE de la Plaza hasta la Alameda,

³¹*Ibidem.*, leg. 1243, carpeta 149, Sección de Ornato, año 1878.

³²Boletín de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia, n^º872, T. LVI, 1878, pág. 282.

³³RUBIO DIAZ, A., *op. cit.*, 1983, pág. 53.

³⁴Tanto este plano como el de la lámina III son copias fotográficas encontradas en un archivo particular puesto que no hemos podido localizar los originales que debían estar en el A. H. M. M. Tampoco hemos encontrado los planos originales del proyecto de 1886 de M. Rivera que estaban en el Archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga. El que aquí presentamos (lámina IV) es una copia del presentado por L. MACHUCA en su libro *Málaga, ciudad abierta, origen, cambio y permanencia de una estructura urnaba*, en libros del Espacio n^º1, Málaga, Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, 1987, pág. 202. La ausencia de estos y otros documentos se debe a su extravío en los archivos o a la apropiación que hacen de ellos ciertas personas consiguiendo con ello, únicamente, impedir que puedan ser consultados por cualquier interesado en ellos y paralizar, con su acaparamiento, posibles vías de investigación a los demás.

desembocando entre la Acera de la Marina y la Calle de Martínez. En este plano se recoge, además, la propuesta de Sancha en la que la calle parte del centro del lado sur de la Plaza.

El proyecto que presentará definitivamente Rucoba contiene la propuesta de la calle recta desde el ángulo SE hasta el final de la Alameda fijándole un ancho de 12 metros diseñando doce nuevas manzanas terminadas en chaflanes. Este proyecto fue aprobado por el Ayuntamiento en sesión del 22 de Agosto de 1878 ³⁵ (lámina III). Posteriormente, el 17 de Octubre, Rucoba presentó el proyecto de apertura de la calle junto con el estudio de las rasantes, de las superficies expropiables, los nombres de los propietarios de los edificios y otros trabajos preparatorios ³⁶. Así mismo se propuso en Octubre un proyecto de mejora de la Plaza de la Constitución para que estuviese en armonía con la amplia calle que se proyectaba ³⁷.

No obstante, a pesar de todas estas propuestas y de haberse aprobado el proyecto de Rucoba, la apertura de la calle no se pondría en marcha y el expediente quedaría paralizado por lo que en 1880 se creó una sociedad anónima con la intención de gestionar, de forma particular, la apertura de la calle ejecutándola con la mayor brevedad posible ³⁸. En la declaración de la constitución de la sociedad se especifica claramente cuales son los fines perseguidos. Se pretendía llevar a cabo el proyecto lo más pronto posible ante las expectativas de inversión que se estaban creando *deseando ... que las clases industriales de la localidad encuentren aplicación para sus capitales de manera que al obtener el justo interés de los mismos consiga su seguridad contribuyendo a la vez a todo cuanto represente el progreso y el mejoramiento de la colectividad* ³⁹. Aquí se muestra claramente el cambio de actitud de la burguesía local que tras desatarse la crisis industrial van a desviar sus capitales hacia inversiones especulativas en el proceso urbano.

La Sociedad Anónima formuló una serie de bases, aprobadas por el Ayuntamiento el 20 de Mayo de 1880 ⁴⁰, por las que se llegaba a una

³⁵A. H. M. M. AA. CC., 22 de Agosto de 1878, fols. 217v-218.

³⁶*Ibidem.*, 17 de Octubre de 1878, fol. 281.

³⁷*Ibidem.*, 3 de Octubre de 1878, fol. 266-266v.

³⁸*Ibidem.*, Leg. 1243, carpeta 149, Sección de Ornato, año 1878.

³⁹*Ibidem.*

⁴⁰*Ibidem.*

serie de acuerdos con el Ayuntamiento en cuanto a los arbitrios, obras de infraestructura, expropiaciones concernientes a la apertura de la calle, etc., a la vez que se acordaba la fijación del capital de la sociedad, el carácter y el pago de las acciones y otros aspectos del mismo carácter. En un principio la Sociedad estuvo formada por miembros destacados de la burguesía local (Hijos de Larios, Hijos de M. Heredia, Simón Castel, Jorge Loring, Antonio Campos) que aportan dos acciones cada uno.

A pesar de crease la citada Sociedad, con la intención de impulsar el proyecto, pasarán los años y nada se verá realizado. Por esta razón, en 1884, de nuevo se agitó el expediente pidiéndose al Ayuntamiento que se realicen las obras de apertura de la calle en vistas de la mala situación que atravesaba la ciudad. Lo que se pide ahora es que se inste el expediente de expropiación hasta llegar finalmente a su ejecución encomendándola a quien hiciese las mejores proposiciones. El Ayuntamiento acordó en 11 de Septiembre de 1884 nombrar una comisión especial con el encargo de impulsar la realización del proyecto ⁴¹. No obstante, el proyecto quedaría de nuevo paralizado a pesar de que el Gobernador Civil aprobó el expediente el 10 de Octubre de 1884 ⁴².

El proyecto definitivo.

Pasarían dos años hasta que de nuevo, y ya definitivamente, se volviese a impulsar el proyecto siendo ahora la Sociedad Mercantil *Hijos de M. Larios* quien pide permiso al Ayuntamiento para poder edificar en la zona de la nueva calle desde la Plaza de la Constitución hasta la Alameda.

Esta petición se efectúa el 15 de Agosto de 1886 por medio de los representantes de dicha sociedad solicitándose al Ayuntamiento la autorización para edificar de nueva planta 76 casas comprendidas entre las 107 fincas que habían de expropiarse para la apertura de la nueva calle así como la señalización de las alineaciones de las edificaciones y de las vías ⁴³.

⁴¹*Ibidem.*

⁴²"Dictamen de la Comisión respectiva..." A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fol. 247.

⁴³*Ibidem.*

El Ayuntamiento en sesión del 20 de Agosto acuerda que la Comisión Especial encargada de la nueva calle proponga lo necesario oyendo al arquitecto, acordando la Comisión que la anchura de la calle se ampliase de 12 a 16 metros (8 para el rodaje y 4 para cada acera)⁴⁴

Según el dictamen de la Comisión, presentado en sesión del 26 de Noviembre de 1886 ⁴⁵, los representantes de la Sociedad "Hijos de M. Larios" habían convenido, como solución para realizar la apertura de la calle, adquirir todas las fincas, abrir la calle de 16 metros sin pedir recompensa por el terreno que ocupase la misma mientras que el Ayuntamiento debía ceder el precio de la casa nº 28 de la Plaza de la Constitución, la parte de las vías públicas que se ocuparían con las nuevas alineaciones y costear las obras de urbanización de la calle que incluso podría quedar obligada a realizarlas la constructora que se contratase. El Ayuntamiento, por su parte, buscaría los fondos necesarios que habría de aportar para la urbanización de la calle en la venta de los solares resultantes en las calles proyectadas en Martiricos y laterales a la calle Sagasta prolongada hasta la Plaza de la Alhóndiga.

Para que la Comisión pudiera tomar sus decisiones se había encargado al arquitecto municipal, Manuel Rivera, un estudio del proyecto cuyos resultados se presentaron junto al dictamen de dicha Comisión ⁴⁶. Manuel Rivera realizará su estudio partiendo del proyecto de 1878 de Joaquín Rucoba que modificará en algunos aspectos aunque sin alterar la zona de expropiación.

En el proyecto de M. Rivera el eje de la calle se varía de posición aunque conservando su salida en el extremo de la Alameda. Lo que se hace es trasladarlo 3 metros hacia el Oeste desde la posición que ocupaba en la Plaza ya que, al ampliarse la anchura de la calle de 12 a 16 metros, si se seguía conservando el antiguo eje había que expropiar algunas casas de la plaza y de la calle del Toril que antes no se habían

⁴⁴A. H. M. M. AA. CC., 20 de Agosto de 1886, fol. 173-173v.

⁴⁵"Dictamen de la Comisión respectiva..." A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fols. 244-261 v.

⁴⁶Estos resultados se recogen en la "Memoria descriptiva del arquitecto municipal, Manuel Rivera, acerca del proyecto de apertura de la calle de la Plaza de la Constitución a la Alameda del 30 de Octubre de 1886, contenida en el "Dictamen de la Comisión respectiva... del 26 de Noviembre de 1886", A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fols. 246v-254.

incluido. De esta forma se seguía conservando el mismo número de fincas que había que expropiar (106 de forma total y 1 de forma parcial). A pesar de ello, ahora, al aumentar el ancho de la calle, se perdía parte de la superficie edificable que quedaría en la zona de 20 metros fijada a ambos lados señalando M. Rivera que eso sería más conveniente que ampliar la zona de expropiación por lo costoso y por la demora que sufriría el proyecto.

En los planos (Lámina IV) ⁴⁷ que se acompañan con el informe, en los que se establecen las parcelaciones, alineaciones de las calles laterales, pendiente de la calle, etc., podemos ver que el proyecto no se ha modificado sustancialmente respecto al de Rucoba. Sin embargo, hay un aspecto innovador. Se trata del cierre de las doce manzanas que se proyecta construir a ambos lados de la calle. En el proyecto de 1878 se hacía mediante chaflanes y ahora, M. Rivera, proyecta la unión de las calles secundarias y la principal por medio de cubillos de distinto radio según las inclinaciones por lo que el cierre de las manzanas se hace mediante chaflanes curvos.

El informe del arquitecto municipal incluía además los presupuestos del proyecto ⁴⁸ así como una serie de indicaciones para que se llegase a un acuerdo con la Sociedad Mercantil "Hijos de M. Larios" a fin de que ésta se comprometiese a abrir la totalidad de la calle y a hacer las reformas de las secundarias cediendo la totalidad que las 107 fincas perdían con la apertura de la nueva calle. Indicaba así mismo que el plazo máximo para realizar la obra debía ser de cuatro años en los que, según él, se pondría remedio a la crisis obrera teniendo en cuenta el mal estado de la hacienda municipal.

En el dictamen de la comisión encargada del proyecto se incluía, a continuación del informe del arquitecto, el Pliego de Condiciones Facultativas para la apertura de la calle ⁴⁹. Entre ellas se incluían las referentes al plazo de tiempo para finalizar todas las obras que sería de cuatro años, la altura que deberían tener los edificios, los materiales a emplear en la construcción, los derribos, tamaño de los solares,

⁴⁷Ver nota 34

⁴⁸El presupuesto era el siguiente según M. Rivera si se contrataban las obras: Presupuesto de ingresos: 2.273.483,50 pts; presupuesto de gastos: 3.039.810,53 pts; déficit: 766.327,03 pts. Si no se contrataban las obras: presupuesto de ingresos: 2.273.483,50 pts; presupuesto de gastos: 2.643.313,51 pts; déficit: 369.830.01 pts.

⁴⁹Contenido en el "Dictamen de la comisión respectiva.." A. H. M. M. AA. CC., 30 de Noviembre de 1886, fols. 254v-260v.

tamaño de los patios, etc. se especificaba también que se seguirían para la realización de las edificaciones las ordenanzas Municipales aprobadas por el Gobernador Civil el 4 de Abril de 1884⁵⁰. Por último, se exponían también en el dictamen las condiciones para las obras de establecimiento de los servicios públicos urbanos en la nueva calle: adoquinado, alumbrado, aceras, bocas de riego, alcantarillado etc..

El dictamen de la comisión, incluidos el proyecto formado por M. Rivera y el Pliego de Condiciones Facultativas, fue aprobado el día 30 de Noviembre de 1886, en la misma sesión en la que se expuso. Aunque se trate de algo más bien anecdótico dentro del proceso de reforma interior que estamos comentando, hay que señalar que la proyectada calle comenzó a denominarse "Marqués de Larios" desde el día 3 de Diciembre de 1886 en el que el Ayuntamiento así lo acordó⁵¹.

El proyecto de M. Rivera sería aprobado por el Gobierno Civil de la provincia el 20 de Enero de 1887 mientras que la concesión de las obras a la Sociedad Mercantil " Hijos de M. Larios" se hizo mediante escritura pública el 11 de Mayo de 1887 ante el notario D. Miguel Cano de la Casa⁵².

Este proyecto será el que definitivamente se lleve a cabo. A partir del año 1887 la actividad de demolición-reconstrucción en la zona será muy intensa llegándose a construir todas las manzanas proyectadas (12 en total) en sólo cuatro años. A lo largo de estos años se van aprobando las alineaciones de las distintas manzanas, realizadas por M. Rivera, a la vez que se van autorizando las construcciones de ellas según los planos realizados por el arquitecto Eduardo Strachan Viana-Cárdenas que además fue el director de las obras de todos los edificios levantados en la calle Larios y en sus afluentes.

La calle se terminaría, definitivamente, en 1891. Tras su terminación el representante de los Sres. Hijos de Larios pidió al Ayuntamiento que se verificase la recepción definitiva de los servicios urbanos de la calle solicitando que éstos no se pudieran sustituir nunca por otros de calidad inferior y que se prohibiera la parada de carruajes

⁵⁰A. H. M. M. *Ordenanzas municipales de la ciudad de Málaga*, Málaga, tip. del Correo de Andalucía, 1884.

⁵¹A. H. M. M. AA. CC., 3 de Diciembre de 1886, fol. 263v.

⁵²*Ibidem.*, 26 de Agosto de 1886, fol. 193v.

de alquiler en la calle ⁵³. Poco después, el Ayuntamiento encargó un reconocimiento pericial de las obras al arquitecto provincial Juan Nepomuceno de Avila y al arquitecto municipal Manuel Rivera quienes determinaron que todo se había realizado según lo convenido excepto la variación del enlace de calle Pescadores con la de Larios, aprobada en 30 de Septiembre de 1887 y la construcción de un entarugado de madera en la zona de rodaje en vez de adoquines de grandito como se especificaba en el pliego de condiciones y que también fue aprobado por el Ayuntamiento el 20 de Septiembre de 1889 ⁵⁴.

El Ayuntamiento aprobó en la sesión del 26 de Agosto de 1891 el acta pericial y el informe de la Comisión Jurídica en el que se establece que si el informe pericial era favorable no había inconveniente en que se elevase a escritura pública el acta de recepción de la nueva calle tal como había solicitado el representante de la Casa Larios. Igualmente entendía la Comisión Jurídica que el Ayuntamiento debía acceder a lo solicitado en cuanto a la conservación de los servicios urbanos y a la supresión del establecimiento de carruajes ⁵⁵.

Por fin, el día 27 de Agosto de 1891, se realizó, en una casa de la nueva vía, el acta definitiva por la que el Ayuntamiento recibió las obras de urbanización de la calle Marqués de Larios realizadas por la Sociedad Mercantil "Hijos de M. Larios" ⁵⁶. Se llegaba así al final de un largo proceso con el que se había conseguido realizar la reforma urbana más trascendental realizada hasta entonces en Málaga.

Como conclusión podemos decir que se trató de una reforma urbana producto de un proceso especulativo llevado a cabo por la clase dominante, la burguesía local (en este caso concreto por los Sres. Hijos de Larios claros representantes de ella), que durante este siglo invertirá en estos procesos con el objeto de asegurar sus intereses y de transformar la vieja estructura urbana para adaptarla a las nuevas funciones imperantes y, en definitiva, a sus necesidades acelerándose

⁵³*Ibidem.*, 19 de Agosto de 1891, fol. 183.

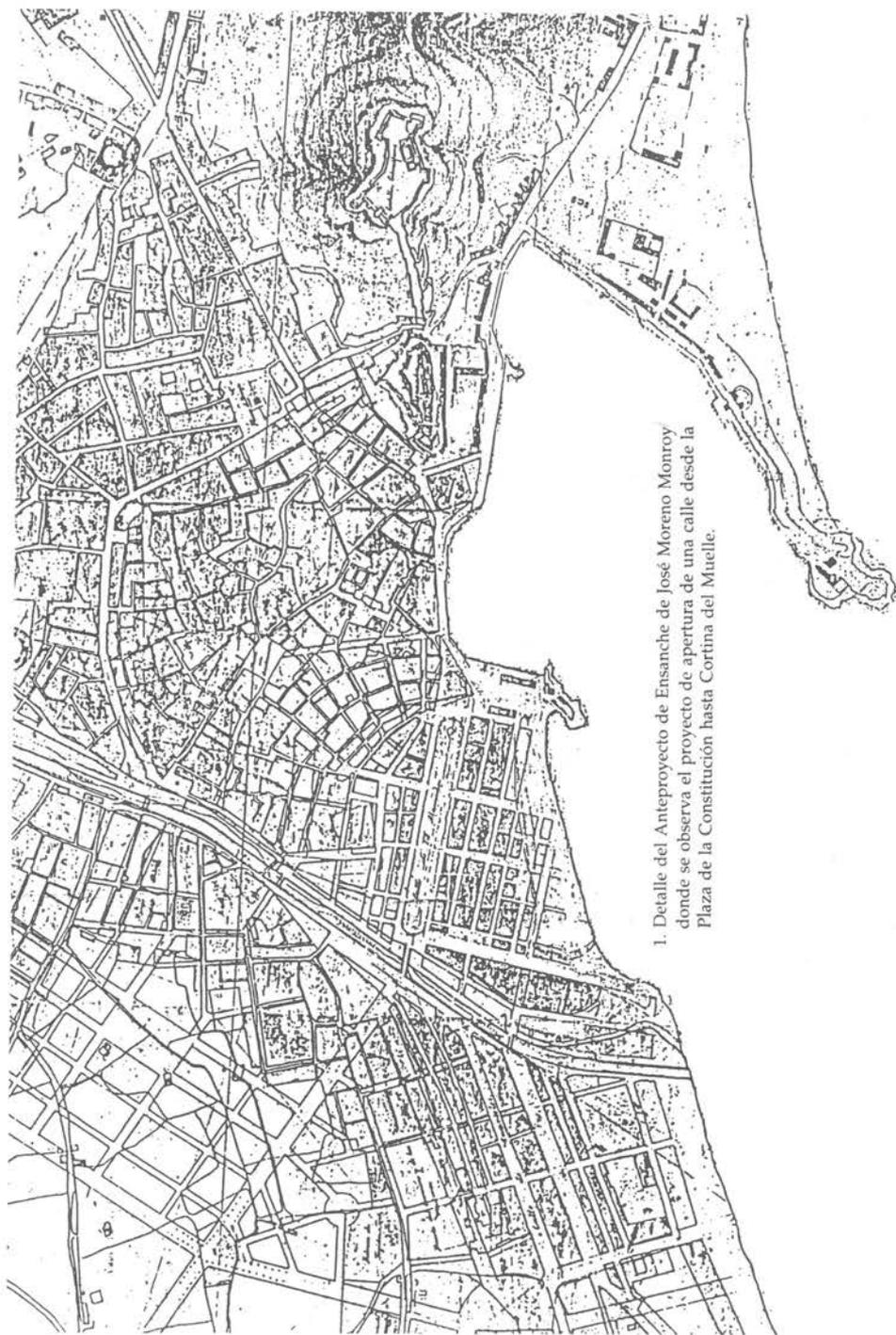
⁵⁴El acta del reconocimiento pericial, firmada por los arquitectos citados y por el representante de los Sres. Hijos de Larios el 24 de agosto de 1891, fue aprobada en la sesión del 26 de Agosto. A. H. M. M. AA. CC., 26 de Agosto de 1891, fols. 193-195v.

⁵⁵A. H. M. M. AA. CC., 26 de Agosto de 1891, fol. 195-195v.

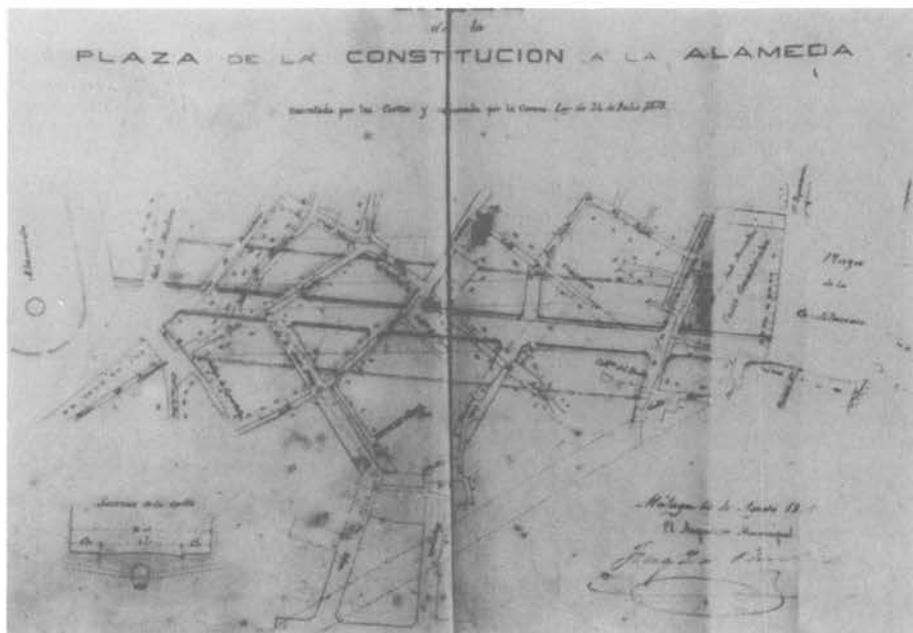
⁵⁶"Acta definitiva de la recepción de las obras de urbanización de la nueva vía de la Plaza a la Alameda. 27 de Agosto de 1891". A. H. M. M. AA. CC., 1891, s/f.

y ampliándose tal proceso a medida que avanza la crisis industrial. A estos factores habría que añadir otros de los que algunos ya han quedado puestos de manifiesto a lo largo del estudio: la necesidad de construir una red de alcantarillado para resolver los problemas sanitarios e higiénicos del sector, la necesidad de conectar el interior del casco antiguo de la ciudad con la zona del puerto, el deseo de la burguesía local de crear un espacio urbano que fuese reflejo del orden burgués en la ciudad (espacio plurifuncional, centro de decisiones, hábitat de las clases más privilegiadas) etc. En definitiva, *"la calle Larios fue el resultado de la mayor operación realizada en el siglo XIX en los términos más exactos de la reforma interior"*.⁵⁷

⁵⁷RUBIO DIAZ, A., *Recorridos didácticos por Málaga, ciudad del paraíso*. Málaga, Publicaciones del I. C. E., Universidad de Málaga, 1985, pág. 83.



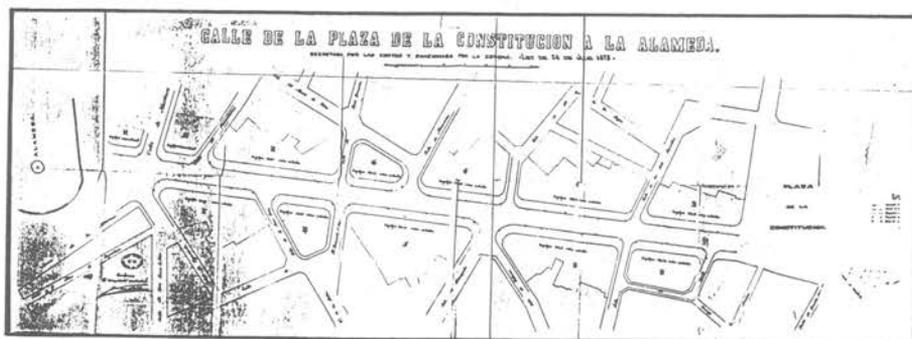
1. Detalle del Anteproyecto de Ensanche de José Moreno Monroy donde se observa el proyecto de apertura de una calle desde la Plaza de la Constitución hasta Cortina del Muelle.



2. Proyecto de apertura de la calle Larios de Joaquín de Rucoba. 1878. Contiene las dos propuestas de Rucoba y el trazado de J. M^o de Sancha.



3. Proyecto de apertura de la calle Larios de Joaquín de Rucoba con el trazado definitivo aprobado por el Ayuntamiento en la sesión del día 22 de Agosto de 1878.



4. Proyecto definitivo de la calle Larios conteniendo las alineaciones de las nuevas manzanas con sus chaflanes curvos y de las calles adyacentes. Manuel Rivera. 1886.



5. Apertura de la calle Larios y construcción de las nuevas manzanas (hacia 1889).

6 y 7. La trama urbana antes (A) y después (B) de la apertura de la calle Larios. Zona comprendida entre la Plaza de la Constitución y la Alameda.



A. 6. La trama urbana según el plano de J. Pérez de Rozas de 1863.



B. 7. La trama urbana según el plano de E. de la Cerda de 1892.