

El Urbanismo en Málaga en el s. XIX y

ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO

LOS PRIMEROS PLANES GENERALES DE LA CIUDAD



La historia de Málaga a lo largo del siglo XIX va a girar en torno a una serie de factores que impulsarán importantes transformaciones: la ocupación francesa, el derrumbe de la monarquía absolutista, el nacimiento del constitucionalismo, la Restauración y las desamortizaciones, convergerán en un escenario que modificarán profundamente todos los ámbitos de la vida de la ciudad y muy especialmente su paisaje urbano. A pesar de estos elementos, a los que hay que sumar los desastres naturales y epidemiológicos de comienzos de la centuria, el despegue de la economía a mediados de siglo fue una realidad que posicionó a Málaga como la segunda provincia industrial de España tras Barcelona, gracias al afianzamiento de la burguesía y al triángulo financiero formado por las familias Loring (comercio), Heredia (ferrerías) y Larios (textiles). El crecimiento urbanístico, empujado por el aumento demográfico de la población -que se duplicó en un corto período de tiempo-, y por las políticas desamortizadoras, dio origen a una gran actividad constructiva y una expansión sin precedentes, haciendo confluír en el último tercio del siglo una serie de proyectos que vendrán a definir la ciudad que hoy conocemos.

Una mención destacada merece la figura del malagueño Antonio Cánovas del Castillo, considerado como el político español más influyente del siglo XIX, además de historiador, novelista, poeta y ensayista. Primogénito de seis hermanos, nació en la calle Nuño Gómez el 8 de febrero de 1828, trasladándose poco después a calle Mosquera nº 35 como aparece en el Padrón de Habitantes del año 1830. Hijo de Antonio Cánovas, maestro de primeras letras, y de Juana del Castillo, prima hermana del escritor y arabista Serafín Estébanez Calderón, destacó desde joven como alumno aventajado, inclinándose por el estudio de la historia, la literatura y la filosofía, fundando con tan solo 15 años la revista *La Joven Málaga*. En 1845 se traslada a Madrid bajo el tutelaje de su tío Serafín Estébanez Calderón para estudiar Derecho y Humanidades, emprendiendo su actividad en varios diarios de la capital donde publicaba tanto sus creaciones literarias como sus inquietudes políticas. Llegó a ser presidente de cinco Reales Academias: de la Lengua Española, de la Historia, de Bellas Artes de San Fernando, de Ciencias Morales y Políticas, y de Jurisprudencia y Legislación; así como presidente del Ateneo de Madrid en dos ocasiones.

La entrada de Cánovas en la vida política fue apadrinada por Leopoldo O'Donnell, miembro del Partido Moderado, que lo contrató como archivero y bibliotecario, pasando en poco tiempo a ser su hombre de confianza. Fundador del Partido Conservador y artífice de la Restauración, ejerció la Presidencia del Consejo de Ministros en seis ocasiones, alternando el poder con su rival político Práxedes Mateo Sagasta, miembro del partido liberal, y estableciendo el sistema de turnos pacíficos mediante el cual puso fin a la gran inestabilidad política del país. En 1864 fue nombrado Ministro de la Gobernación y una vez establecida la Restauración redactó la Constitución de 1876. Su labor permitió acabar con muchos años de confrontación, encauzando la recuperación del país dentro de un marco Constitucional. A pesar de que su figura no está exenta de críticas por parte de

historiadores que han analizado las sombras de la Restauración Canovista, está considerado como el dirigente más destacado de la España contemporánea cuya excepcional trayectoria le reportó el reconocimiento de todos, incluido el de sus adversarios políticos.

En la Casa Consistorial malagueña era notorio el respeto que se profesaba al Presidente a quien se le contaba entre sus hijos predilectos, ordenando en 1891 a propuesta de un periódico local, colocar una lápida conmemorativa en su casa natal, sin perjuicio de que más adelante, si los fondos municipales lo permitían, se procediese a adquirir la vivienda de Nuño Gómez. Unos días después, el alcalde Miguel Sánchez Pastor, leyó ante el Concejo un telegrama que nos aproxima a la semblanza del estadista:

Agradezco de todo corazón la señalada muestra de aprecio, que quiere otorgarme el Ayuntamiento de mi ciudad natal, aunque preferiría, el dejar para después de mi muerte este honor, en el caso de que entonces se crea que lo merezco. Firmado Antonio Cánovas del Castillo.

Sin embargo, el 14 de junio de 1895, la municipalidad asistió al acto solemne de colocación de una lápida conmemorativa en la fachada del inmueble donde nació Antonio Cánovas quien remitió un comunicado de agradecimiento. Otra moción presentada por el alcalde Sebastián Souvirón proponía poner su nombre a la calle Álamos e instalar una lápida en el Salón de Sesiones de la Casa Capitular en la que se expresase el aprecio de la ciudad por su paisano.

Su asesinato en el Balneario de Santa Águeda (Guipúzcoa) el 8 de agosto de 1897, conmocionó a todo el país y muy especialmente a los malagueños y a su Corporación que además de proponer la celebración de una misa en la Santa Iglesia Catedral, promovió una serie de disposiciones para honrar su memoria. Entre ellas destacó la iniciativa del regidor José Andarís Carrasco que planteó la creación de dos premios uno, denominado “Premio Cánovas” dotado con 3.000 pesetas para el autor del mejor estudio histórico-crítico sobre Málaga y su Provincia, y otro a la mejor biografía del político como tributo a su trayectoria. Asimismo, se determinó erigir una estatua en la capital y pedir autorización para que los restos mortales del estadista viniesen a reposar en una capilla de la Catedral. No obstante, mientras algunas de estas medidas tardaron en cumplirse, otras no llegaron a materializarse ya que fue enterrado en el Panteón de Hombres Ilustres de Madrid y habría que esperar al año 1975 para que se erigiera la mencionada estatua en el Parque y al 2009 para que se instalara una placa en su honor en el Salón de los Espejos de la Casa Consistorial.

Su incondicional apoyo a la tierra que le vio nacer se plasmó en el impulso que dio a importantes obras de mejora como el establecimiento del Ferrocarril Córdoba-Málaga, la instalación de la Fábrica de Tabacos, la apertura de calle Larios o los proyectos de ampliación del Puerto y el Parque con el que logró desbloquear los trámites administrativos y técnicos consiguiendo la aprobación del proyecto con la cesión gratuita para el Ayuntamiento de los terrenos ganados al mar.

El planeamiento urbano malagueño en el siglo XIX

Aunque desde finales del siglo XVIII se aprecian importantes cambios en la fisonomía de la ciudad, no será hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando se inicie la historia del planeamiento en Málaga. La desamortización de los bienes del clero transformará de manera decisiva el horizonte urbano, haciendo que la población cruce los límites impuestos durante siglos por la muralla y se extienda formando auténticos arrabales. Con las desamortizaciones de Juan Álvarez Mendizábal (1835 a 1843) se suprimieron conventos y monasterios, y con la de Pascual Madoz (1855) se pusieron a la venta -además de propiedades de órdenes religiosas y militares- bienes del Estado, poniendo disponibles un gran número de edificios y amplias extensiones de terrenos en el centro histórico que hicieron preciso la elaboración de unas normas urbanísticas que sirvieran tanto para la reorganización interna de la ciudad como para planificar su crecimiento exterior.

El Plan de Ensanche del Arquitecto Provincial José Moreno Monroy (1861)

Desde el año 1859 el Concejo malacitano era consciente de la necesidad de elaborar un proyecto de ensanche, según se desprende de distintos acuerdos plenarios, acordándose ese mismo año encargar al Arquitecto Provincial José Moreno Monroy el levantamiento de un plano cartográfico de Málaga. Para su realización se le facilitó, con cargo al capítulo de Imprevistos de la Corporación, un presupuesto de 5.120 pesetas para la adquisición de instrumentos, pago de jornales del personal auxiliar y un local para su instalación. El Ayuntamiento, por su parte, también advirtió de la obligación de obtener autorización previa del Ministerio para poder realizar las expropiaciones forzosas que habrían de llevarse a cabo, las cuales no se limitarían a los terrenos que debían transformarse en vías públicas, sino también a los edificios y construcciones que lo requiriesen, todo ello con el objetivo de mejorar el ornato, la habitabilidad y la higiene de la capital.

Considerado como el primer Plan General de la historia del planeamiento urbano malagueño fue aprobado por Real Orden de 25 junio de 1861, permitiendo a la Corporación que prohibiera la construcción en las vías proyectadas en el mismo y pidiendo al Ayuntamiento que remitiera al Ministerio una memoria facultativa que comprendiese la descripción del plan, las condiciones de los movimientos de población, un trazado general y varios planos de detalle, incluyendo el estudio económico para la realización del anteproyecto. Durante el siguiente año la Comisión de Ornato Municipal efectuó distintos planos de la capital que fueron cursados para la aprobación del Gobernador y posterior validación del Ministerio.

Se le ha denominado por algunos arquitectos como el Plan de la utopía ya que algunos de sus planteamientos no llegaron a materializarse o se emprendieron años después de su redacción. Su aprobación coincidió con los planes de ensanche de Madrid y Barcelona y en el contexto de bonanza económica que en esos años disfrutaba Málaga. Afectaba tanto intramuros como extramuros y venía a solucionar un grave problema de inviabilidad de tráfico rodado que sufría la capital heredera de la medina musulmana y la

Málaga conventual. Se basaba principalmente en una ordenación radial de calles en torno a la Plaza de la Constitución y la Catedral e intentaba ordenar las huertas y barrios históricos como la Trinidad y el Perchel donde planteaba una prolongación con la Alameda. Algunas de sus propuestas fueron la apertura de la calle Alcazabilla, el ensanche de la Malagueta sobre los terrenos ganados al mar y la estación del ferrocarril Córdoba-Málaga.

La idea de trazar un acceso que conectara la Plaza de la Constitución con la zona portuaria aparece por primera vez 1861 en el proyecto de Ensanche de Moreno Monroy, proponiendo el trazado de una vía desde la Plaza de la Constitución hasta el Boquete del Muelle (actual zona de Molina Lario-Plaza de la Marina). Sin embargo, como otras de sus iniciativas, no será hasta unos años después cuando el ingeniero municipal José María de Sancha pueda acometer la apertura de la calle Larios.

Con el transcurso del tiempo hemos podido evidenciar que muchas de las propuestas del arquitecto Moreno Monroy se fueron desarrollando, comprobando como gran parte del crecimiento de la ciudad hasta bien entrado el siglo XX se había amparado en este Plan de Ensanche.

El Plano geométrico de Joaquín Pérez de Rozas (1863)

El ingeniero militar Joaquín Pérez de Rozas se hace cargo en 1862 de la formación del plano geométrico de la ciudad siguiendo las pautas de la Comisión de Ornato ante la imposibilidad de que el Arquitecto Provincial continuara levantando los planos de las calles por la gran cantidad de trabajo que conllevaba dicha tarea. Por consiguiente, el 10 de octubre del mismo año, se aprobó el Pliego de Condiciones por el que se comprometía el Coronel de Caballería y Capitán del Cuerpo de Estado Mayor, Joaquín Pérez de Rozas y Campuzano a levantar el trazado, garantizando entregar el trabajo en dos años. El Gobernador de Málaga comunicó al Ayuntamiento la aprobación de las condiciones presentadas para la realización del mencionado dibujo, autorizando a la municipalidad a satisfacer los 280.000 reales del importe de los trabajos.

Pérez de Rozas señala en su gráfico el desarrollo de los barrios periféricos y dibuja calles y pasajes en solares que pertenecían a varios conventos como el de las Agustinas con el Pasaje de Álvarez y el convento de la Trinidad. Traza también la evolución de la zona Oeste transformada en el núcleo industrial con la Ferrería La Constancia y las fábricas de gas, tejido y de jabón. En el Paseo de la Alameda, esboza su crecimiento hacia el mar y diseña la Alameda de los Tristes (actual Alameda de Colón) junto a un gran número de manzanas de viviendas. La Malagueta continúa su expansión incluyendo el Cementerio Inglés, la Fábrica de Azúcar y el Martinete, así como el sector de la Carretera de Vélez (Carretera de Almería) donde comienzan a erigirse viviendas unifamiliares que años después dará lugar a la zona residencial del Limonar. Señala el Hospital Civil y el trazado de la estación de Ferrocarril de Córdoba a Málaga, así como las grandes extensiones de huertas a las afueras de la ciudad donde incluye los nombres de los propietarios.

El plano de Pérez de Rozas está considerado como el mejor y más detallado estudio cartográfico de la época, siendo utilizado como modelo para otros dibujos técnicos durante años, siendo de consulta obligada para conocer la Málaga de mediados del siglo XIX.

Las Ordenanzas de la Construcción de Joaquín de Rucoba (1877)

El arquitecto municipal Joaquín de Rucoba se hizo cargo de redactar una serie de normas relativas al ensanche de la población que debían remitirse al Gobierno para su aprobación según lo estipulado en la Ley de 22 de diciembre de 1876 y en la Disposición General del Reglamento de febrero de 1877, en la que se exigía a los Ayuntamientos que presentasen al Ministerio las nuevas ordenanzas de construcción y de policía urbana que debían guardarse para el ensanche de las ciudades.

Rucoba formuló una serie de directrices encaminadas a controlar la altura de los edificios y la anchura de las calles trazadas en los solares de los conventos demolidos, garantizando unas condiciones imprescindibles de higiene en las viviendas. Clasificó las calles en cuatro órdenes según el ancho de las mismas: de 12 metros en adelante, primer orden; de 8 a 12 segundo, ambas categorías serían indispensables para la circulación de tranvías y toda clase de carruajes; de 6 a 8 tercer orden, que tendrían paso de carruajes en una sola dirección; y de cuarto orden con unas medidas de 4 a 6 metros, en las que se colocarían unos marmolillos que impidiesen el paso de los vehículos. Otra de sus propuestas fue redactar un proyecto de alameda o circuito de 14 a 16 metros de ancho, con dos filas de árboles a cada lado, que prestara el doble servicio de vía de circunvalación y lindero del perímetro de la ciudad. También mencionaba la necesidad de que se desviase el río Guadalmedina, barrera natural que impedía la expansión de la población.

Estas Ordenanzas de la Construcción, que según el arquitecto debían estar siempre en armonía con las normas establecidas en el Ensanche, constituyeron básicamente un primer paso hacia la propuesta de redacción del nuevo plan de José María de Sancha.

El Proyecto de Ensanche de José María de Sancha (1878)

En marzo de 1878, el ingeniero de caminos José María de Sancha recibió por parte del Ayuntamiento el encargo de redactar un proyecto de ensanche con el fin de remitirlo para su aprobación al Ministerio de Fomento. En dicho estudio, el ingeniero argumentaba la necesidad de realizar un plan de ordenación por encontrarse la población en una zona muy limitada y sin servicios para las comunicaciones entre el interior y el Puerto. Asimismo, destacaba las dificultades del tráfico rodado y denunciaba que los barrios periféricos tenían el carácter de poblaciones rurales más que de partes integrantes de una capital de provincia de la importancia de Málaga. Del mismo modo, subrayaba que el aumento del número de habitantes representaba en ese momento más de un 23% sobre el existente en 1860, aspecto que justificaba el gran número de construcciones que se estaban realizando sin regulación alguna. Esta realidad hacía imprescindible aumentar las zonas destinadas a edificaciones y mejorar las comunicaciones entre las barriadas.

En 18 julio del mismo año se recibió en el Ayuntamiento la Real Orden del Ministerio de Fomento autorizándole a redactar el estudio del ensanche de la ciudad con sujeción a la legislación vigente, reconociendo su necesidad ante el considerable aumento demográfico.

Entre las propuestas más interesantes de Sancha podemos destacar la construcción de un paseo de ronda como límite natural del ensanche, proyecto que nos recuerda el planteamiento que años antes había apuntado Joaquín de Rucoba. Señala el trazado de un canal para la desviación del río Guadalmedina por el lado de Poniente y el mar, formando un recinto dentro del cual podía extenderse Málaga y cuyo contorno recorría el paseo de ronda. También establece las bases para el ensanche definiendo las zonas sometidas al mismo, proponiendo que las alineaciones se acomodasen a las necesidades higiénicas de la población, ampliando la anchura de las calles expresadas en las Ordenanzas de Rucoba y controlando la altura de los edificios que no debían sobrepasar las cuatro plantas.

Otros proyectos del reconocido urbanista fueron: el plan de alcantarillado de la ciudad, la traída de aguas de Torremolinos, la prolongación de la Alameda hasta el Hospital Noble, el Paseo Marítimo de la Malagueta, la urbanización de los terrenos de la Caleta y el Limonar, la construcción del barrio obrero de Huelin, basado en un proyecto del arquitecto Juan Nepomuceno de Ávila y la conexión del camino de Antequera con Puerta del Mar.

La apertura de la calle Larios fue un hito en la historia del urbanismo malagueño, aprobada por Ley de 23 de julio de 1878, este trazado era una antigua aspiración del Ayuntamiento como se refleja en sus acuerdos plenarios a lo largo de un largo período de tiempo. El primero en señalar la necesidad de abrir esta arteria fue, como hemos apuntado anteriormente, José Moreno Monroy en 1861, pero no será hasta 1877 cuando se apruebe el proyecto de construcción de una vía que conectaba la Plaza de la Constitución con la Alameda Principal realizado por el ingeniero José María de Sancha. Sin embargo, los problemas de financiación determinarán que hasta 1886 la sociedad mercantil Hijos de Martín Larios pueda materializar la ejecución del proyecto quienes, a cambio del control inmobiliario de la nueva calle, se hicieron cargo del importe de las obras. Del planteamiento urbano se encargó Joaquín de Rucoba y de la construcción de los edificios de las manzanas resultantes, el maestro de obras Eduardo Strachan Viana de Cárdenas, iniciador de la conocida saga de arquitectos.

El plano de Emilio de la Cerda (1892)

El importante desarrollo que va adquiriendo la expansión exterior de la capital hace que la Comisión Permanente de Ensanche y el arquitecto municipal, en aquel momento Manuel Rivera Valentín, solventaran todos los obstáculos para promover un concurso para el levantamiento de los planos de la zona exterior de la ciudad que debían marcar los límites del ensanche, las formas de sus construcciones, el ancho de las vías y todo lo necesario para la urbanización de la zona con arreglo a la ley.

Delineante de Obras Públicas, dramaturgo, escritor, articulista y magnífico caricaturista, Emilio de la Cerda Gariot, se adscribe en 1860 a Obras Públicas desde donde realiza varios planos de Málaga de un gran valor técnico en los que incluye interesantes callejeros y nomenclátors. El 21 de junio de 1892, remite al Ayuntamiento 150 ejemplares del plano que le habían encargado, acordándose enviar un ejemplar a cada uno de los concejales y los restantes para su custodia al Archivo Municipal. Este trabajo técnico, para el que sirvió de base el plano realizado por Pérez de Rozas en 1863, como él mismo indica en el título, es imprescindible para analizar los cambios de la ciudad en la última década del

siglo XIX, cuando el proceso desamortizador había concluido. Además de incluir los nombres de edificios públicos y establecimientos principales, se puede distinguir cómo la población se extiende hacia Poniente, zona natural del ensanche debido a la instalación de las fábricas a cuyo alrededor ya se habían agrupado los barrios obreros de Huelin, la Pelusa y la Explanada de la Estación. Mientras que en la Malagueta y el Limonar se amplían sus edificaciones y se dibuja la Plaza de Toros, dedicándoles un recuadro en la parte inferior derecha, mostrando las dos realidades sociales contrarias al Este y al Oeste del centro histórico. Igualmente traza la línea del ferrocarril de las Canteras de San Telmo y Almellones.

En su trazado Emilio de la Cerda recoge todos los trabajos que se habían ejecutado o planteado hasta la fecha como la apertura de calle Marqués de Larios, la ampliación del Puerto, la prolongación de la Alameda con el Parque hasta el Hospital Noble con una plaza a la altura de la Aduana, de acuerdo con el primer proyecto presentado años después por el maestro de obras Eduardo Strachan. También es significativo el aumento de construcciones en la zona comprendida entre el Paseo de la Alameda y la Alameda de los Tristes hacia el Muelle de Pescadería. Otra novedad del plano es el trazado que hace de la desviación y urbanización del río Guadalmedina, dibujando en su cauce las manzanas de edificios de acuerdo con el proyecto del ingeniero José María de Sancha, importante mejora urbanística que como otras no llegó a materializarse.

A finales de siglo XIX el planeamiento malagueño habrá establecido los nuevos cimientos sobre los que Málaga va a desarrollarse: el nuevo Puerto, el Parque, la calle Larios, la Malagueta, etc., vendrán a definir la modernización y el crecimiento del centro histórico, dotándolo de las infraestructuras y servicios imprescindibles, mientras que los barrios y zonas marginadas de las principales vías de comunicación, entrarán en un largo período de olvido. Tendrán que transcurrir varias décadas durante las cuales la ciudad crecerá desordenadamente hasta la redacción del Plan de Grandes Reformas realizado por los ingenieros Rafael Benjumea, Leopoldo Werner y Manuel Giménez Lombardo en 1924.

María del Rosario Barrionuevo Serrano



BIBLIOGRAFÍA

- LLANOS Y TORRIGLIA, F. et al., Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia...el día 3 de diciembre de 1947 conmemorativa del cincuentenario de la muerte del que fuera su director, el Excmo. Señor Don Antonio Cánovas del Castillo, Madrid, Editorial Maestre, 1948
- MORENO PERALTA, S. y QUERO, D. Plan General de Ordenación Urbana 1983. Memoria. Excmo. Ayuntamiento de Málaga, 1983
- OLMEDO CHECA, M., Miscelánea de documentos históricos urbanísticos malacitanos, Málaga, Ayuntamiento, 1989
- GUEROLA y PEYROLÓN, A., Memoria de mi administración en la provincia de Málaga como gobernador de ella desde el 6 de diciembre de 1857 hasta el 15 de febrero de 1863, Fundación Sevillana de Electricidad, 1995
- NADAL, A. "Formando con su miseria un triste cuadro: restauración, violencia y consentimiento" en Jábega revista Diputación Provincial de Málaga nº 78 pp. 32-45. Málaga 1998.
- GARCÍA GÓMEZ, F. La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad. Málaga 2000
- MATEO AVILÉS, E. Cánovas del Castillo, Málaga, 2000
- REINOSO BELLIDO, R. Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959, Sevilla, 2005
- BARRIONUEVO SERRANO, R y MAIRAL JIMÉNEZ, C. Mapas, planos y dibujos del Archivo Municipal de Málaga, Málaga 2007, p.196.
- OLMEDO, M. "Antonio Cánovas del Castillo vigencia de su pensamiento y su magisterio", en Anuario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga 2009, pp-153-155.
- BARRIONUEVO SERRANO, M.R. Málaga, urbanismo y arquitectura. Catálogo de documentos del Archivo Municipal de Málaga (1900-1975) Excmo. Ayuntamiento de Málaga 2012.
- AMM, Boletín Municipal de Málaga, de 26 de julio de 1878, Sig. HEM-A-FL-84, Año 1878 nº 54. Pp.429-432.
- [Http://www.malaga.eu/recursos/urbanismo/PGOU_WEB/aprobinicial_2006](http://www.malaga.eu/recursos/urbanismo/PGOU_WEB/aprobinicial_2006) pág.155 - 158

REFERENCIAS DOCUMENTALES

- A.M.M. Padrón de Habitantes 1830 caja 802/08-2 folio 37
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 292
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 296
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 261
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 262
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 279
- A.M.M. Actas Capitulares, volumen 293
- A.M.M. Caja 2147 carpeta 271



<u>Calle</u>	<u>no.</u>	<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Estado</u>	<u>Ejercicio</u>
		<u>Esposa</u>			
		Franco	16	So	
		Josefa	14	So	
		Santa	5		
		Luiz	2		
		Staudio	1		
		<u>Esos</u>			
		María Bruger	38	Edo. Luaniata	
		<u>Esos</u>			
		Josefa Rocha	32		
		<u>Esos</u>			
		Maria	12		
		Josefa	9		
		34. D. Maria Sorianu	59	Edo. Alim.	
		<u>Vecino</u>			
		D. Mar. Sanchiz	3a	Edo. Com.	
		<u>Esos</u>			
		D. Manuel Beltran	21	id	
		35. D. Ant. Canova	34	Edo. Ant. P. Leticia	
		<u>Esos</u>			
		D. Juana Castillo	12		
		<u>Esos</u>			
		Anto	1		
		<u>Vecino</u>			
		D. Maria Nivales	30	Edo. m. l. proo Juan	
		<u>Esos</u>			
		Maria Texero	10		
		Juan	7		
		36. D. Benito Herrera	22	Edo. Ant. P. de Leticia	
		<u>Esos</u>			
		D. Maria Rubin de Celi	23		
		<u>Esos</u>			
		Franco	7		
		Ramon	5		
		<u>Esos</u>			
		Domingo Guado	33	Edo	
		Maria de Alva	30	id	



PLANO DE MÁLAGA
 AÑO DE 1892.
 REFORMADO SOBRE EL DE PEREZ DE ROZAS
 POR
EMILIO DE LA CFRDA GARIOT
 CON INDICACION DE LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN
 MÁS IMPORTANTES



SIGNOS CONVENCIONALES

Condición	
Proyectos	
Demarcaciones	
Líneas férreas y tranvías	

NOTAS

Este plano se rediseñó en la segunda mitad del siglo XIX, cuando se completó la red de calles de la ciudad. A su vez, se incorporaron los proyectos de urbanización de los siglos XVIII y XIX, que se ven reflejados en el trazado de las calles y en la disposición de los edificios. Las líneas discontinuas representan proyectos de urbanización que no se han ejecutado todavía. Las líneas continuas representan proyectos de urbanización que se han ejecutado ya. Este plano se rediseñó en la segunda mitad del siglo XIX, cuando se completó la red de calles de la ciudad. A su vez, se incorporaron los proyectos de urbanización de los siglos XVIII y XIX, que se ven reflejados en el trazado de las calles y en la disposición de los edificios. Las líneas discontinuas representan proyectos de urbanización que no se han ejecutado todavía. Las líneas continuas representan proyectos de urbanización que se han ejecutado ya.



Ayuntamiento de Málaga

ESCALA 1:50000

Imp. y Lit. H. PANRAGA

