

LOS ORÍGENES DE LA ALAMEDA PRINCIPAL Y EL PLANO DE JOSEPH CARRIÓN DE MULA

EL URBANISMO MALAGUEÑO EN EL SIGLO XVIII

El siglo ilustrado llegó acompañado de una notable mejoría de la economía implementando importantes inversiones en obras públicas que posibilitaron la puesta en valor de la actividad mercantil malagueña a finales del siglo XVIII. El hecho de que José de Gálvez, Visitador General de Nueva España y Secretario de las Indias, suprimiera el monopolio comercial con el nuevo continente en 1778, consiguió que Málaga participara directamente en el tráfico marítimo con América. Esta nueva situación favoreció el establecimiento de comerciantes foráneos en la ciudad y la creación de entidades como la Escuela de San Telmo, la Sociedad Económica de Amigos del País, el Montepío de Socorro para los Cosecheros o el Consulado del Mar, que actuaron como propulsoras de la economía.

Esta bonanza económica junto con el aumento demográfico y el auge científico-tecnológico de la Ilustración, coincidió con el impulso que la familia Gálvez y el obispo Molina Lario dieron al urbanismo malacitano, proporcionando una mejora sin precedentes en vías de comunicaciones, abastecimiento de agua y embellecimiento de la ciudad.

Entre las obras civiles que se pusieron en marcha en prácticamente dos décadas de esta centuria, debemos citar en primer lugar el proyecto del Acueducto de San Telmo realizado en 1782, considerado como una de los trabajos de ingeniería hidráulica más importantes del siglo XVIII en España, que solucionó la escasez de agua que sufría la población en aquel momento. En segundo lugar, el trazado del Camino de Vélez y Antequera en 1784, realizado inicialmente por Fernando López Mercader -ingeniero que a su vez redactó el del Paseo de la Alameda- que habilitó una red viaria fundamental para el comercio entre las ciudades de Málaga, Antequera y Vélez. Por otro lado, destacaremos también el notable avance de las obras del Puerto bajo la dirección de los ingenieros Bartolomé Thurús, Jorge Próspero Verbom y Juan Martín Zermeño, así como el trazado de desviación del curso del Guadalmedina con el nuevo diseño de Julián Sánchez Bort en 1782 que intentó remediar las inundaciones que periódicamente azotaban la ciudad.

En cuanto a los proyectos de arquitectura, citaremos la reanudación de las obras de la Catedral a partir de 1719, interrumpidas casi un siglo antes; el trazado de la ampliación de las Atarazanas en 1773 realizado por el ingeniero Francisco de Gózar, dependiente exclusivamente en esos años del ramo de Guerra y Marina, y la edificación de la nueva Real Aduana en 1787. Asimismo, a consecuencia del aumento de la población (50.534 almas en 1789), se vio incrementada la superficie urbanizada de la ciudad, ampliándose y extendiéndose extramuros con los barrios de la Trinidad, Perchel, Capuchinos y la Victoria.

La simbiosis de todos estos elementos humanos, económicos y urbanísticos transformará profundamente el perfil de la Málaga dieciochesca, condicionando la evolución urbana de la ciudad y configurando las bases de su crecimiento futuro.

EL PROYECTO DE FERNANDO LÓPEZ MERCADER (1783)

La Alameda, como Afrodita, nació del continuo besar de las olas sobre la arena, con esta poética frase explica el origen de la Alameda don Francisco Bejarano Robles, en referencia al sucesivo aporte de arenas del Guadalmedina que por efecto de la sedimentación provocó el establecimiento de una amplia franja de terreno frente a la actual Puerta del Mar que alcanzaba hasta el Fuerte de San Lorenzo situado junto al Guadalmedina desde 1701. Esta espaciosa playa, utilizada para prácticas militares, también comprendía una serie de casetas destinadas a la venta y almacenaje de pescado y comestibles en general y, desde mediados de la centuria, aparecía una arboleda como detallaba Francis Carter en su libro *A Journay from Gibraltar to Málaga* en 1772:

En la playa formada por los desbordamientos del Guadalmedina, frente a la Puerta de Espartería, los comerciantes han construido una bolsa y han plantado álamos blancos a su alrededor que crecen de maravilla cuando sus raíces encuentran agua a poca profundidad.

A pesar de que desde 1704 Don Gaspar Ramírez de Arellano, Conde de Peñarubia, gobernador y corregidor de Málaga, apuntaba ya la necesidad de construir una alameda en la Placeta que había junto a la muralla cercana a la playa, *atendiendo al mayor lustre de esta ciudad y combeniencia de sus moradores*, no será hasta la década de los ochenta cuando el proyecto vea la luz gracias al mecenazgo de Don Miguel de Gálvez. Efectivamente, en la Sesión Capitular celebrada el día 10 de noviembre de 1783, se dio lectura de una carta enviada al Cabildo por Don Miguel -en aquel momento ministro togado del Consejo de Guerra de Carlos III- en la que informaba que, una vez trasladada la petición remitida por *patricios celosos* malagueños solicitando permiso para la construcción de un paseo frente a la Puerta de la Mar, el monarca la había autorizado según se contenía en la Real Orden que adjuntaba del Conde de Floridablanca.

En esta disposición Floridablanca como Superintendente General de Caminos y Posadas del Reino, comunicaba al Concejo malacitano la aprobación del proyecto redactado por Fernando López Mercader, para *decoro de la ciudad de Málaga, comodidad de la tropa y desahogo del pueblo y marinería*, formulando los términos en que debía hacerse la obra así como su forma de financiación. Para la coordinación de los trabajos y facilitar todos los medios necesarios, se constituyó una Junta de Obras formada por el Marqués del Vado, vocal de la Junta de Caminos de Antequera, el canónigo de la Catedral Ramón Vicente y Monzón, comisionado de la empresa de la Conducción de Aguas, y Antonio de Mora y Paysal, regidor del Concejo.

En cuanto a la recaudación de los fondos necesarios para la adjudicación de los trabajos, cuyo presupuesto inicial ascendía a 30.000 reales, se propuso realizar una suscripción voluntaria de los vecinos interesados además de destinar el producto de las rentas de las casetas de madera que debían construirse para los comerciantes. Estos censos se reservarían, una vez concluida la obra, para el mantenimiento del paseo y arbolado.

Para que los trabajos comenzaran inmediatamente se puso a disposición del ingeniero jefe una Brigada de 100 presidiarios como mano de obra, que tuvieron que ser alojados en el Cuartel de las Tahonas del Barrio del Perchel, al estar las Atarazanas ocupadas por el Regimiento de Sevilla.

El 19 de abril de 1784 se debatió en el Cabildo el proyecto del Teniente de Ingenieros Fernando López Mercader y aunque desgraciadamente no conservamos el plano que se presentó ante el Concejo donde se describía de manera detallada el terreno y los trabajos que debían llevarse a cabo, de la lectura del memorial de las obras, podemos deducir la importancia que se concedió a la urbanización de esta zona, así como sus líneas fundamentales de actuación.

Las obras servían para embellecer la llegada a Málaga desde los nuevos caminos de Antequera y Vélez, facilitando el acceso tanto a vecinos como a forasteros, y dotando a la ciudad de una entrada principal por Puerta del Mar, lugar muy apropiado por conectar directamente con Calle Nueva -centro comercial del momento- y establecer comunicación lineal con la Plaza Mayor y la Alhóndiga.

Por primera vez se destaca el valor estético de un proyecto, como señalaba en primer término la carta de Floridablanca: *para decoro de la ciudad*, cumpliendo una de las premisas del urbanismo ilustrado caracterizado por su interés en el embellecimiento urbano de las ciudades, con paseos y alamedas a imagen y semejanza de otros trazados coetáneos como el Paseo del Prado de Madrid. La carta del Superintendente indicaba además que se instalara una fuente en el lugar más conveniente, a costa de los fondos del Acueducto de San Telmo, especificando que dicha fuente debía tener agua suficiente para abastecer tanto a los vecinos como para regar la nueva arboleda. Del mismo modo, alegaba que la anchura y lo despejado del lugar, así como el adorno con fuentes y árboles, proporcionarían una avenida pública bien ornamentada, dando testimonio de lo *magnífico y populoso* de la ciudad de Málaga.

En esta línea, el ingeniero subraya que la decoración más apropiada para el Paseo era la plantación de álamos blancos (de ahí el nombre de Alameda), ya que estos árboles podían crecer en breve espacio de tiempo por la abundante agua dulce existente a poca profundidad y las óptimas condiciones del terreno. Esta arboleda se situaría formando cuatro filas en la parte más cercana al mar, otra hilera de árboles junto al Castillo de San Lorenzo, y otras dos frente a la Puerta de Espartería y la Puerta de los Siete Arcos (entrada del Camino de Vélez). Con esta disposición se conseguía embellecer la entrada principal de la ciudad, dejando libre el varadero para las embarcaciones y despejando la zona de pontones y otros enseres navales que se acumulaban en la marina.

Otra de las ventajas que presentaba el terreno era la amplitud del arenal con una superficie suficiente para realizar una entrada despejada en el centro de la Alameda y una plaza de gran extensión donde podría efectuar sus ejercicios la tropa que se alojaba en las Atarazanas. Del mismo modo, se hace hincapié en mantener el área limpia de escombros y basura, evitando que en época de lluvias se produjeran aguas estancadas o lagunas que ofrecieran una vista desagradable del lugar y la consiguiente falta de salubridad.

Como es de suponer los comerciantes malagueños -promotores a fin de cuenta del proyecto- fueron los más beneficiados con las obras, pues entre las mejoras del espacio se

proponía construir una lonja que se mantendría activa tanto en invierno como en verano para provecho de los patronos de barcos y demás traficantes de la mar, que ordinariamente realizaban sus actividades bajo una arboleda en un terreno junto a la casa del Comercio. El Paseo beneficiaría indistintamente a las posadas y mesones que había en las inmediaciones, así como al resto de negocios y comercios. Las cuatro casetas existentes utilizadas por la Comisión de Menudencias, los fieles del pescado y para el almacenaje de carbón, serían derribadas y reubicadas en otro lugar. También se trasladaría provisionalmente la Pescadería, que se encontraba en las inmediaciones, edificándose un nuevo recinto con un presupuesto inicial de 12.200 reales, que se financiaría con el producto de varias corridas de toros.

Dos años después del inicio de los trabajos una resolución de Floridablanca comunicaba a la ciudad que el rey, informado del estado de las obras, había visto con satisfacción el curso de las mismas, en ese momento bajo la dirección del Arcediano de Ronda, Ramón Vicente y Morón, del regidor Antonio de Mora y del Marqués del Vado, llegando incluso a calificarla de obra *lúcida y ventajosa para el pueblo*. En dicha orden se proponían una serie de mejoras del proyecto inicial como: aumentar el número de casetas para la venta de frutas y legumbres, ampliar el arbolado y destinar algunos presidiarios más para la limpieza del nuevo Paseo, así como instalar faroles en vez de hachas (velas) para alumbrar las Pescaderías. Igualmente, se ordenó publicar un bando prohibiendo establecer puestos de ventas en el distrito de la playa y Puerta del Mar que no fuese en los lugares señalados.

Según Bejarano, las obras fueron inauguradas el 3 de noviembre de 1785 congregándose allí las autoridades y representantes más ilustres de la ciudad quienes concluyeron el acto vitoreando al monarca por su apoyo manifiesto a la nueva avenida. En esta etapa de la historia, la Alameda aún no tenía asociada la construcción de viviendas, pues sólo consistía en una calle arbolada con una plaza en la zona central, a modo de plazoleta, con la pescadería y casetas para la venta de productos alimenticios. Sin embargo, esta situación cambió de modo decisivo a partir de 1786 cuando tras el derribo la muralla, se abrió una nueva línea de ensanche urbanístico en todo el sector.

En 1791 ya aparecen varias islas de viviendas a ambos lados de la vía como claramente se dibuja en el plano de Joseph Carrión de Mula. De esta época es el edificio donde se alberga el Archivo Municipal en la Alameda Principal nº 23 levantado en 1792, según se deduce de la fecha que aparece en la portada del mismo, aunque la construcción del inmueble actual corresponde a la remodelación que se efectuó a mediados del siglo XIX con un estilo típico de la arquitectura burguesa decimonónica malacitana.

Aunque en los primeros años de la creación del Paseo, como hemos comprobado, sólo era una avenida abierta al mar y destinada a actividades comerciales, a fines de la centuria y principios de la siguiente se convertirá en la *milla de oro* malagueña, donde la burguesía industrial y comercial -conocida posteriormente como la *Oligarquía de la Alameda*-, y las familias notables de la vida política y social de Málaga, como los cónsules de Suecia, Portugal y Francia, instalarán sus mansiones y palacetes transformando la calle en el símbolo del urbanismo ilustrado de la ciudad.

La Alameda, testigo de excepción de la evolución urbana y escenario de los acontecimientos políticos, sociales y culturales más destacados de nuestra historia, se convertirá en el lugar de esparcimiento favorito de los malagueños hasta la construcción del Parque. En la

actualidad, confiamos poder rescatar este espacio urbano esencial del centro histórico de la ciudad para disfrute y recreo de todos los ciudadanos como lo hicieron nuestros antepasados desde el siglo XVIII.

EL PLANO DE JOSEPH CARRIÓN DE MULA (1791)

La obra más representativa de la cartografía histórica malagueña es sin lugar a dudas el plano realizado por Joseph Carrión de Mula en 1791 dedicado a don Joseph de Ortega Monroy, director del Real Colegio de San Telmo, al que su autor titula: Plano de la ciudad y Puerto de Málaga sobre la costa del Mediterráneo en el Reyno de Granada.

Aunque existen representaciones cartográficas de Málaga anteriores a 1791, como las realizadas por Hércules Toreli (1694), Bartolomé Thurús (1717), Joaquín de Villanova (1785) y Julián Sánchez Bort (1785), casi todas motivadas por los sucesivos proyectos de ampliación del Puerto y encauzamiento del río Guadalmedina, el trazado de Joseph Carrión, es el primer plano conservado en el Archivo Municipal que representa la ciudad de manera extensa y pormenorizada, constituyendo una herramienta imprescindible para el estudio del urbanismo a fines del siglo XVIII y principios del XIX.

Joseph Carrión de Mula Francés nació en Cartagena en 1756, hijo de Joseph Carrión de Mula y de Isabel Francés Mexías, a los 19 años ingresó como meritorio en la Armada donde ocupó puestos de grumete, marinero y artillero hasta que en 1778 fue habilitado como Pilotín. También se inscribió en la Real Escuela de Náutica del departamento de Cartagena donde destacó por sus trabajos en cartografía y dibujo. Permaneció durante varios años al servicio de la Armada Española, hasta que una enfermedad contraída en el navío Terrible le impidió seguir desempeñando la carrera militar.

En 1784 el capitán general de la Costa y Reino de Granada, Marqués de Valle Hermoso, propuso la creación de un puesto de vigía fijo para suplir el servicio de vigilancia que prestaba el jabeque que patrullaba el Puerto malacitano, sugiriendo para desempeñar el cargo a Joseph Carrión que ocupaba durante ese año la plaza de segundo vigía en el castillo de las Galeras de Cartagena. Una vez admitido, establece su residencia en la Alcazaba, realizando su trabajo desde un observatorio instalado en la Torre de Levante del Castillo de Gibralfaro. Dos años después de su llegada a la capital contrae matrimonio con la malagueña María Romualda Crespillo, con la que tuvo seis hijos. Su entrega y dedicación en la tarea de vigía le supuso en 1791 un ascenso a segundo Piloto del Puerto y tres años después, al grado de primer Piloto de la Real Armada. Finalmente, el 8 de septiembre de 1804, a consecuencia del segundo brote de la epidemia de fiebre amarilla que padeció Málaga, falleció el cartógrafo ilustrado.

Como gran estudioso de la topografía y de los documentos conservados en la Alcazaba, pudo compaginar las tareas de vigía con su afición artística, dejándonos importantes muestras del talento cartográfico que poseía. Prueba de su curiosidad por la cultura local fue la relación que mantuvo con el canónigo de la Catedral, don Cristóbal Medina Conde, quien reconoce en sus *Conversaciones Históricas Malagueñas* publicada en 1789, el intercambio de información que mantuvieron ambos investigadores de la historia malacitana.

El plano mural de Joseph Carrión, con unas medidas de 2,06 metros de largo por 1,63 de ancho, contiene una breve pero intensa descripción de la capital en la que se incluyen una serie de referencias primordiales para remontarnos a la Málaga moderna y contemporánea. Cuestiones como: las coordenadas de latitud y longitud, el clima, descripción de los barrios, calles, la muralla y sus puertas, fuentes públicas, monasterios, conventos, datos demográficos (incluyendo número de vecinos 58.028), población eclesiástica, tropas, embarcaciones fondeadas en el Puerto en 1792, casas, plazas, fortificaciones, el Castillo de Gibralfaro, la Alcazaba, edificios notables, etc. se enumeran en la amplia nota explicativa inserta al margen derecho del trazado.

Respecto a la Alameda, el autor dibuja la franja ocupada por el arenal hasta el Castillo de San Lorenzo, delineando una arboleda compuesta por cuatro hileras de árboles y diez manzanas destinadas a la construcción de edificios. Traza además las líneas donde se situaba la orilla de la playa, durante los años 1754, 1771 y 1786.

Carrión, prendado de la ciudad, no dudó en manifestar su aprecio al incorporar en la cartela del plano unos versos recogidos también en *Las Conversaciones Históricas Malagueñas* de Medina Conde, al tratar del clima malacitano:

*Por eso se puede aplicar a esta ciudad lo que de España cantó
Homero...*

*Aquí no llega el frío, ni la nieve
y corren apacibles de continuo
los marítimos céfiros suaves
a recrear los hombres dulcemente.*

M^a del Rosario Barrionuevo Serrano

BIBLIOGRAFÍA

BEJARANO ROBLES, F. *Las calles de Málaga (de su historia y su ambiente)*, Málaga 1941.

CARTER, F. *Viaje de Gibraltar a Málaga*, Diputación Provincial de Málaga, 1981.

PORTILLO FRANQUELO, P. *Estudio topográfico de los planos de la ciudad y Puerto de Málaga. (Joseph Carrión de Mula, 1791 y Onofre Rodríguez, 1805)*, Universidad de Málaga, 1983.

GARCÍA GÓMEZ, F. *Los orígenes del urbanismo moderno en Málaga. El paseo de la Alameda*, Universidad de Málaga, 1995.

OLMEDO CHECA, M. "Joseph Carrión de Mula", *Péndulo, Revista de Industria, Ciencia y Tecnología* n° XVI, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, 1997.

CAMACHO MARTÍNEZ, R., et al. *Guía Histórico-Artística de Málaga*, Arguval, Málaga, 2006.

Málaga Moderna siglos XVI, XVII y XIII, Exposición Sala de exposiciones del Rectorado, Universidad de Málaga, 2011.

REFERENCIAS DOCUMENTALES

A(rchivo) M(unicipal) M(álaga) Actas Capitulares, volumen 110, folio 316v.

A.M.M. Actas Capitulares, volumen 173, folio 866.

A.M.M. Actas Capitulares, volumen 176, folios 752-752v.

A.M.M. Caja 259 Carpeta 2 Padrón Parroquia de San Juan (1800).

TRANSCRIPCIÓN PROYECTO DE UN PASEO EN PUERTA DEL MAR

Sesión Capitular 19 abril 1784

/194v

Proyecto del Paseo de Puerta del Mar.

Explicacion de las alamedas proiectadas en el plano que sirven a hermostear las dos porciones de Camino de Antequera y Velez, en la entrada de Malaga por la Puerta del Mar: La disposizion de los caminos públicos en las entradas de las ciudades deve mirarse con la maior atencion en los pueblos en que florece el ramo de Polizia pues además de las comodidades que se proporcionan a el vezino y se franquean a el forastero, dan un testimonio de lo magnifico y populoso de la ciudad. La anchura y despejo sin ningún ympedimento son las circunstancias que deven buscarse en la entrada de un pueblo a donde se dirija qualquier Camino Real, y las de este deven ser un competente adorno

que consiste en fuentes y arboleras; uno y otro puede execurtarse en esta ciudad logrando a un mismo tiempo hazer un Paseo publico bien adornado y quitar el desaveo y ninguna limpieza en el sitio del maior concurso y principal entrada de la poblaci3n; el Camino de Antequera y el de Velez deven tener la entrada principal por la Puerta del Mar tanto por la comodidad de las posadas inmediatas a este sitio como porque desde 3l se encuentran en proporcionada distancia de todos los sitios el pueblo para practicar quantas negociaciones y diligencias ocurra a los forasteros; la extensi3n de plaia que existe a el frente de la entrada de la referida Puerta del Mar ofrece terreno para quanto en el

/195

quiera extablezese y pueda ser util a esta ciudad. Primeramente fue solicitado parte de 3l para construir edificios que sirviesen de almacenes y otros usos que no tubo efecto porque verdaderamente era embarazar el expacio de maior trafico y consurso, resultando solo un bien particular a los dueños de las posesiones que allí se construiesen, de suerte que la mas ventajosa aplicaci3n que puede dársele en el dia es el plantio de alamos que en el plano se manifiesta formando quatro filas de arboles a la parte del mar y a unas cien varas de su orilla otra fila sobre uno de los lados del hornabeque de San Lorenzo, y las otras dos hileras del plantio caerán frente de la Puerta de Esparteria y Puerta de Siete Arcos por donde entra el Camino de Velez; **en esta disposizion se logra hermosear esta entrada principal del pueblo, el que quede formada en el centro de las Alamedas una Plaza** de bastante extensi3n para las eboluciones y exercicios de la tropa que aloja en el cuartel de Atarazanas, se deja igualmente el competente desembarazo para el varadero de toda especie de emvenciones y carenas de pontones y demás que pueda ofrezese a la Marina

/195v

además de toda la plaza de la Caleta que facilita igual conveniencia; y asimismo con arreglo del terreno se dara salida a las aguas que en tiempo de llubias quedan estancadas formando varias lagunas que...hazer el terreno yntransitable son una ... de corrupci3n y produccion de ynsectos que unido a los muladares, vaciaderos de escombros y vasuras del pueblo, ofrece una vista desagradable y una continuada corrupcion perjudicial a la salud.

Todo este desateo se remedia con la adopcion de Proyecto de Alamedas, se hermosea esta entrada, se facilita desahogo al publico y una especie de lonja en ybierno y verano a los patrones y demás traficante de mar que ordinariamente tienen oi su concurso debajo de unos pocos alamos plantados junto a la casa que se nombra del comercio y que en el plano va indicada con el numero 6; combendría que en el caso de aprobarse este Proyecto se mandase al cuerpo del comercio reavilitasen la casa y la pusiesen en el estado que antes se hallava y que de no hazerlo se demoliere. Estos alamos manifiestan la lozanía con que pueden criarse en breve el plantio proyectado por la abundancia de agua dulce que a poca escavacion se encuentra y lo suelto de las tierras que es lo que se requiere en todo plantio de alamos.

Las quatro casitas señaladas en el numero 7 que la una sirve a los Fieles del Pescado, la otra se ocupa a temporadas con cargas de carb3n, la otra que ocupan las

rentas con la Comision de Menudencias y la ultima sin destino; que todas quatro serian de emvarazo en la plaza que quedase formada por el plantio de arboledas, convendría en su demolición por no haver nezesidad de ellas, ezepto la de las rentas llamada de Menudencias y para esta se halla el Administrador de Aduanas con orden de demolerla haciendo una nueva y con inmediazion a la Marina y en esta misma situación pueden colocarse las restantes caso que se crean precisas; las tres pertenecen a la ciudad y la quarta es de un particular pero todas de mui corto valor pues la de mas precio podra costar hazerla de nuevo cien doblones. En uno de los frentes de la Plaza podría con el tiempo extablezese una fuente verificada que fuese la conducion de aguas a este pueblo ... que en el día se trabaja últimamente continuando la misma dirección del plantio por la parte de la Marina en que se hallan las primeras casas del Barrio del Perchel, Carmen y Huertas de su ymediación se pasa el Arroio del Quarto biniéndose al Camino de Antequera teniendo más ventajosa entrada por el pasaje espresado que por otro alguno de este pueblo. Diego de Córdoba, Fernando López Mercader.

/196 v

\Acuerdo/

Y la ciudad no adbirtiendo del todo de su contexto ni de el de la Real Orden que le es notoria hazerse preciso para la continuación de Paseo, demoler las casillas antes de construirse de nuevo en paraje proporcionado y conveniente al común las quales han de sustirtuir sus respectibos usos, pareciéndole mui conforme se verifique esto último antes que dicha demolición. Acuerda quedar enterada de la proposición y aviso que por el señor don Antonio de Mora su capitular, le fue echa en Cavildo de primero del corriente y conforme a ella de el mismo cavallero haga presente a la Junta de que es vocal la nezesidad precisa de proveer de nuevas casillas como espera lo ejecute a la demolición de las antiguas, proponiendo antes a esta ciudad los parajes en que conceptue se deba hazer dicha construcción para sobre ello determinar lo conduzente.

Con lo qual se conchuió este cavildo que firmó dicho señor corregidor presidente y uno de los Cavalleros capitulares concurrentes a él de que doi fee.

Don Cristobal de Baeza (corregidor) Gregorio Martinez y Ribera (escribano).



PLANO
DE LA CIUDAD Y PUERTO
DE MALAGA
POR EL REYNO DE GRANADA
HECHO EN
EL AÑO DE JESUUS DE CRISTO
DE MIL SEISCIENTOS Y CINCUENTA Y CINCO
POR EL REYNO DE GRANADA
DE MIL SEISCIENTOS Y CINCUENTA Y CINCO

BREVE DESCRIPCION
DE LA CIUDAD

La ciudad de Malaga es una de las mas antiguas y nobles de España, situada en la parte meridional de la península ibérica, en la costa del mar Mediterraneo. Fue fundada por los fenicios, y después por los griegos, romanos, visigodos, moros y cristianos. Su puerto es uno de los mas importantes de España, y su comercio es muy activo. La ciudad está rodeada por murallas, y tiene una gran plaza mayor. En el centro de la ciudad se encuentra el templo de San Pedro, y en la parte superior el castillo de Gibralfaro. El río Guadalquivir atraviesa la ciudad, y desemboca en el mar. En el puerto hay muchos buques, y se ven muchas embarcaciones. La ciudad es muy hermosa, y tiene una gran belleza. Su clima es muy agradable, y es muy saludable. La ciudad es muy rica, y tiene muchos edificios nobles. En la parte superior de la ciudad se encuentra el castillo de Gibralfaro, que es uno de los mas fuertes de España. El castillo de Gibralfaro fue construido por los moros, y después por los cristianos. Es un edificio muy grande, y tiene muchas torres. En la parte inferior de la ciudad se encuentra el templo de San Pedro, que es uno de los mas antiguos de España. El templo de San Pedro fue construido por los fenicios, y después por los griegos, romanos, visigodos, moros y cristianos. Es un edificio muy grande, y tiene muchas columnas. En la parte superior de la ciudad se encuentra el castillo de Gibralfaro, que es uno de los mas fuertes de España. El castillo de Gibralfaro fue construido por los moros, y después por los cristianos. Es un edificio muy grande, y tiene muchas torres. En la parte inferior de la ciudad se encuentra el templo de San Pedro, que es uno de los mas antiguos de España. El templo de San Pedro fue construido por los fenicios, y después por los griegos, romanos, visigodos, moros y cristianos. Es un edificio muy grande, y tiene muchas columnas.

En la parte superior de la ciudad se encuentra el castillo de Gibralfaro, que es uno de los mas fuertes de España. El castillo de Gibralfaro fue construido por los moros, y después por los cristianos. Es un edificio muy grande, y tiene muchas torres. En la parte inferior de la ciudad se encuentra el templo de San Pedro, que es uno de los mas antiguos de España. El templo de San Pedro fue construido por los fenicios, y después por los griegos, romanos, visigodos, moros y cristianos. Es un edificio muy grande, y tiene muchas columnas.