

UN BURGUÉS EN LA MÁLAGA ESPECULATIVA DEL SIGLO XIX

ALFREDO IBÁÑEZ LINARES

UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

RESUMEN: El esplendor industrial de Málaga en el siglo XIX requirió suelo fabril y nuevos barrios obreros, polarizándose en los extremos del litoral de la ciudad. La antigua medina recogió la demanda habitacional de la burguesía triunfante. La intervención especulativa de Jorge Loring Oyarzábal es el objeto de mi investigación, concretada en las dos actuaciones más significativas del ferroviario malagueño: La rápida compra-venta de la Posada de la Corona en el centro de la ciudad y las vicisitudes en la urbanización de la Explanada de la Estación en el poniente malagueño. Ambas constituyen un ejemplo de la actuación de la oligarquía en la configuración urbanística malagueña en los espacios burgués e industrial.

PALABRAS CLAVE: Burguesía, especulación, crecimiento urbanístico, Málaga, siglo XIX.

A BOURGEOIS IN THE 19TH CENTURY SPECULATIVE MALAGA

SUMMARY: The industrial splendor in Malaga during the 19th century required manufacturing soil and new working areas, located mostly on both ends of the city coast. The old moorish area provided the triumphant bourgeoisie with their housing demands. The object of my research is the speculative intervention made by Jorge Loring Oyarzabal, focusing on the two most meaningful actions of the tycoon: the quick sale of the Casa de la Corona in the centre of Malaga and the vicissitudes in the urbanization of the Explanada de la Estación in western Malaga. Both cases are examples of the intervention of the local oligarchy in the urban shaping of Malaga in the bourgeois and industrial fields.

KEYWORDS: Bourgeoisie, speculation, urban sprawl, Malaga, 19th century.

Recibido: 19-03-2018/Aceptado: 10-06-2018

A lo largo del siglo XIX, Málaga va a disfrutar de un crecimiento económico basado en la prosperidad comercial del Setecientos y en la temprana industrialización iniciada en el primer tercio del siglo. Todo ello se va a ver reflejado en un crecimiento de población que sólo decaerá en los años noventa del XIX; lo que generará una demanda habitacional y de suelo industrial, que será resuelta de manera impulsiva y desordenada mediante la expansión superficial y el crecimiento en altura de las edificaciones. El incremento de suelo provendrá fundamentalmente de las sucesivas desamortizaciones, de los rellenos originados por los acarrees marinos o fluviales y de su expansión territorial. La ampliación del número de plantas permitidas se conseguirá a través de los múltiples proyectos parciales de urbanización, que a cambio originaron nuevas calles y el “atirantado” de algunas existentes.

La jerarquización del suelo consecuencia de la revolución liberal originó la división entre la ciudad burguesa y la industrial. La primera se localizará en el centro urbano, y la segunda en la periferia del oriente y el poniente marítimo malagueño. Mediante este trabajo pretendo descifrar esa bipolarización espacial, fruto de la especulación inmobiliaria generada por el crecimiento poblacional y el liderazgo de la burguesía local. Igualmente comprobaré la entidad del negocio inmobiliario dentro del global de sus actuaciones empresariales, así como las contradicciones y conflictos generados entre los agentes intervinientes.

Emplearé el modelo que me ofrece el personaje objeto de mi investigación y que tanto juego me ha dado para conocer otras vertientes económicas, sociales y políticas de la Málaga decimonónica y en general de la burguesía española. Me refiero a Jorge Loring Oyarzábal¹, burgués de pro, artífice de la llegada del ferrocarril a Málaga y que construyó el actual Jardín Botánico de La Concepción. Mi investigación me ha llevado a dos actuaciones netamente especulativas localizadas respectivamente en la Málaga burguesa y en la industrial, concretadas en su intervención en la rápida compra y venta de la Posada de la Corona y la conflictiva urbanización de la Explanada de la Estación. Entre mediados de los sesenta y comienzos de los ochenta se localizan en el tiempo las dos actuaciones especulativas

¹ Jorge Enrique Loring Oyarzábal (1822-1900). Nacido en Málaga de padre norteamericano, constituye un ejemplo de la segunda generación de comerciantes malagueños de origen extranjero. En 1850 se casó con Amalia Heredia Livermore, gracias a ello se inserta en la llamada “Oligarquía de la Alameda”. En la década de los cincuenta fueron los de su “irresistible ascensión” económica, social y política: fue nombrado marqués, compró la finca de la Concepción y los bronceos romanos de la Lex Flavia Malacitana y Salpensa; fue elegido diputado y se le adjudicó “El Ferrocarril Córdoba a Málaga”, dedicando los años sesenta a su construcción y explotación. Después de la quiebra de esta sociedad, creó Ferrocarriles Andaluces a los que vendió sus activos ferroviarios, a la vez que abandonaba la vida política activa. Coincidió con el periodo de su mayor bonanza económica. Desde los públicos y desgraciados acontecimientos que acarrearían la muerte de su hijo Manuel, a la decadencia física y quiebra económica de Loring, transcurrieron los años noventa que le condujeron a su muerte en Málaga, el 11 de febrero de 1900.

anteriormente referidas y objeto de este artículo. Los resultados obtenidos para Málaga, pretendo cotejarlos con dos ciudades de características diferentes: la más conservadora y de interior, Sevilla; y la más burguesa y mediterránea, Valencia. Para elaborar este trabajo he consultado la profusa bibliografía sobre el desarrollo urbanístico de Málaga en el siglo XIX², los archivos malagueños,³ y las tradicionales fuentes contemporáneas.⁴

1. El desarrollo urbanístico de Málaga en el XIX

Si el desarrollo urbanístico viene condicionado por el incremento de la población y este es el más elevado de cualquier etapa anterior en Málaga, la ciudad tuvo que crecer. En el gráfico 1 abajo dibujado, he unido con línea violeta la población reflejada por Madoz (1848?) con la determinada en el censo de 1887, marcando esa recta una progresión aritmética. Entre esos dos hitos las poblaciones de los años consultados se aproximan en su media a la recta del crecimiento aritmético, hasta que entre 1887 y 1897 se produce un descenso de población, encontrándose la explicación en la crisis económica generada por la filoxera. De estos simples “input” deducimos un problema urbanístico importante.

Otras causas que influyeron en la urbanización de las ciudades españolas en el siglo fueron: las desamortizaciones, la revolución de los transportes y la industrialización.⁵

² BEJARANO ROBLES, F.: *Las calles de Málaga, Málaga*, Academia de San Telmo, 1941.; GARCÍA GÓMEZ, Francisco: *Los orígenes del urbanismo moderno en Málaga: El Paseo de la Alameda*, Málaga, Universidad de Málaga y Colegio de Arquitectos, 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000; GARCÍA MONTORO, Cristóbal: *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978.; MACHUCA Luis.: *Málaga, Ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*, Málaga, colegio de Arquitectos, 1987.; MORALES FOLGUERA, José Miguel: “Consecuencias de las desamortizaciones”, *Desamortización y Hacienda*, tomo II y *Málaga en el siglo XIX. Estudio sobre su paisaje urbano*. Málaga, departamento Historia del Arte de la Universidad de Málaga, 1982.; MORALES MUÑOZ, Manuel: “Estudio preliminar”, pp. 12 a16, en SALINAS, R., *Obligado por la burguesía. Refutación de sofismas burgueses*, Diputación de Málaga, 2.000; y “Morfología social y transformaciones urbanas en la Málaga del siglo XIX”, *Boletín de arte*, nº10 (1989); MUÑOZ MARTÍN, Manuel: *El crecimiento urbano malagueño. Historia de un cambio de ruta en la economía del suelo*, Unicaja y Colegio de Economistas de Málaga, Málaga, 2008 y 2009; PAREJO, Antonio: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*, Málaga, Diputación de Málaga, 2009; PAVÓN, Florencio: *EL Ayuntamiento de Málaga durante la década Moderada (1844-1854)*, Málaga, Área de Cultura (Ayuntamiento de Málaga), 2001; RUBIO DÍAZ, Alfredo: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin*. Málaga 1868-1900. Málaga, Miramar, 1996.

³ Archivo Histórico Provincial de Málaga (AHPMa) y Archivo Histórico Municipal de Málaga (AHMMa)

⁴ MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-geográfico, 1845-1850* (Edición facsímil), Tomo XI, Valladolid, Ámbito Ediciones, 1986; MARTÍNEZ y MONTES, Vicente: *Topografía médica de la ciudad de Málaga*, Málaga, Círculo Literario de Málaga, 1852; MERCIER, A. y DE LA CERDA, E.: *Guía de Málaga y su provincia*. Cádiz, Tipografía de la Marina, 1866; URBANO, Ramón y DUARTE, José: *Guía de forasteros de Málaga*, Málaga, Imprenta Arturo Gilabert, 1887 y VILA, Benito: *Guía del viajero en Málaga*, Málaga, La Ilustración Española, 1861.

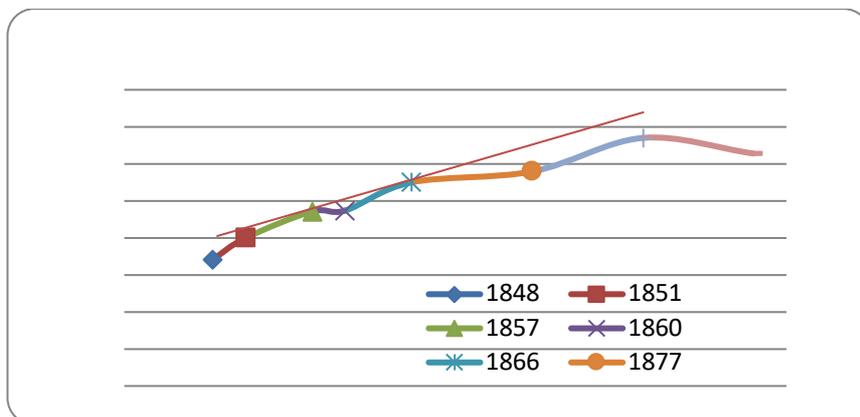
⁵ PAREJO, Antonio: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*, Málaga, Diputación de Málaga, 2009, p.66.

Cuadro 1
Población de Málaga capital (1848-1897)

AÑO	HABITANTES
*1848?	62.781
*1851	80.000
1857	94.293
1860	97.742
*1866	109.988
1877	115.882
1887	134.016
1897	125.579

Elaboración propia a partir de los Censos, Pascual Madoz, Martínez Montes y Mercier y de la Cerda⁶

Gráfico 1
Población de Málaga capital (1848-1897)



Elaboración propia a partir de los Censos, Pascual Madoz, Martínez Montes y Mercier y de la Cerda⁷

⁶ MADUZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-geográfico...*; MARTÍNEZ y MONTES, Vicente: *Topografía médica...*; MERCIER, A Y DE LA CERDA, E.: *Guía de Málaga...*

⁷ *Ibidem.*

En el siglo XVIII el único proceso transformador urbanístico de Málaga fue la Alameda, completado con la demolición del castillo de San Lorenzo que permitió su terminación hasta el río Guadalmedina.⁸ Durante el primer tercio del siglo siguiente la planta urbana de Málaga apenas difirió del siglo anterior,⁹ pues el proceso decisivo para la transformación de la ciudad (como del resto de las españolas) fue el desamortizador. La idea tuvo su raíz con la Ilustración, pero no se consolidó hasta que Juan Álvarez Mendizábal (1835 a 1843) le dio el empuje definitivo con la llamada Desamortización Eclesiástica.

En numerosos documentos de subastas judiciales aparecen formularios previamente impresos donde se explican la causa desamortizadora eclesial. Se resume el Real Decreto del diecinueve de febrero de 1836 (Ley Desamortizadora de Juan Álvarez Mendizábal), en el que se expresa su presunto objeto: “a fin de que la agricultura y el comercio saquen de ello ventaja”.¹⁰ La realidad fue que las propiedades inmobiliarias quedaron en manos de unos pocos compradores (fundamentalmente de la gran burguesía emergente), privando de subsistencia al campesinado. Lo podemos comprobar en Málaga, pues la oligarquía industrial y comercial compró los conventos que quedaron dentro del casco urbano.¹¹

Durante la Década Moderada (1844-1854) se concretó el incremento poblacional malagueño (Gráfico 1). La boyante burguesía local exigió nuevos gustos residenciales en el centro urbano y en las faldas del Gibralfaro. Esas necesidades de suelo se satisfizo con los bienes amortizados eclesiales (conventos e iglesias) y los terrenos de propios (los ganados al mar, al cauce del Guadalmedina y los cuarteles). Es decir, en los veintinueve grandes conventos e iglesias desamortizados que suponían un tercio del suelo urbano¹² y en los terrenos de propios, promovidos por el Ayuntamiento. Muchas de estas tierras de propios se vendieron “a censo”¹³ y en pequeñas parcelas, por lo que teóricamente accedieron al suelo gente de pocos recursos, pero la picaresca originó la compra de parcelas por personas

⁸ MACHUCA Luis.: *Málaga, Ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*, Málaga, colegio de Arquitectos, 1987, p.194.

⁹ RUBIO DÍAZ, Alfredo: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin. Málaga 1868-1900*, Málaga, Miramar, 1906, pp.12 y 13.

¹⁰ Uno de tantos ejemplos lo encontré en: AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4112, f.1192. Notaría Joaquín Ruiz Romero: *Formulario impreso sobre argumentación jurídica para la amortización de fincas.*, Málaga, 1850.

¹¹ MORALES FOLGUERA, J.M.: “Consecuencias de las desamortizaciones” en *Desamortización y Hacienda*, tomo II, p. 309. 338.

¹² PAVÓN, F.: *El Ayuntamiento de Málaga durante la década Moderada (1844-1854)*. Málaga, Área de Cultura (Ayuntamiento de Málaga), 2001, pp. 145- 147.

¹³ “Obligación o carga que existe sobre alguna propiedad, por la cual el que disfruta tiene que pagar cierta cantidad a otra persona.” (MARÍA MOLINER, 2008)

interpuestas y la acumulación de suelo en las mismas manos. Entre la Alameda y el Puerto; las Playas de San Andrés hasta la fábrica La Constancia y en la Malagueta (1852), se localizaron las industrias malagueñas y los barrios obreros. Gracias a las tierras ganadas por el encauzamiento del río Guadalmedina próximas a su desembocadura, en sus dos márgenes, se obtuvieron manzanas urbanizables para el Ayuntamiento.¹⁴ En el periodo de vigencia de la ley Mendizábal (1835 a 1855), algunas edificaciones se concedieron al Ejército convirtiéndose en cuarteles, así ocurrió con los conventos de la Merced, la Trinidad, Capuchinos, y el Convento de la Victoria transformado en hospital militar.

La siguiente desamortización la inició Pascual Madoz en 1855, estuvo vigente durante todo el resto del siglo. A pesar de que en la Península predominaron las desamortizaciones civiles, en Málaga continuaron siendo más importantes las eclesiásticas. Málaga adquirió su mayor auge desamortizador durante la Primera República siendo la tercera en número de ventas de fincas urbanas, después de Barcelona y Sevilla.¹⁵

Cuadro 2
Intervenciones urbanas aprobadas por el ayuntamiento

Período	1830-9	1840-9	1850-9	1860-9	1870-9	1880-9	1890-9	Total
Nº de intervenciones	404	392	422	554	553	591	358	3274

Resumido por el autor a partir de RUBIO, Alfredo: *Viviendas unifamiliares...*, p. 21.

El protagonismo de las elites comerciales malagueñas en las actuaciones urbanísticas más importantes de la ciudad, aparece recogida en la bibliografía como un hecho cierto. Sin embargo, del análisis del Cuadro nº 2 de todas las intervenciones urbanas aprobadas por el Ayuntamiento, se deduce que entre 1830 y 1860 (periodo de la mayor inversión industrial) se produjeron el 37,2% de las actuaciones. Mientras que entre 1860 a 1890 (que incluye el periodo republicano de auge desamortizador) ascendieron al 51,8%. Aunque las únicas de cierta importancia estuvieron ligadas al proceso desamortizador y a la elite comercial malagueña; sin embargo, los pequeños promotores fueron los actores clave de la transformación de la ciudad, como indica el número de intervenciones. En los planos de Málaga de Pérez de Rozas (1863) y de Duarte Belluga (1898) –imágenes 1 y 2– he reflejado

¹⁴ PAVÓN, F.: *El Ayuntamiento de Málaga...*, Málaga, Área de Cultura (Ayuntamiento de Málaga), 2001. pp. 149-151.

¹⁵ MORALES FOLGUERA, José M.: *Málaga en el siglo XIX. Estudio sobre su paisaje urbano*, Málaga, departamento Historia del Arte de la Universidad de Málaga, 1982, p. 135.

las principales actuaciones urbanística hasta 1863 y las del periodo 1863 a 1898, respectivamente.

Estos documentos nos dan una idea de la entidad espacial del crecimiento de la ciudad en planta, en ellos he numerado sus principales localizaciones, destacando el desarrollo de la ciudad industrial. El Perchel evolucionó de 14.163 vecinos en 1852 a 17.952 en 1861, y en 1866, 18.095 habitantes. Se detectan las actuaciones en superficie, no así la elevación a tres y cuatro pisos de los edificios en los nuevos barrios obreros de El Bulto y Huelin.¹⁶ A los barrios al oeste de la ciudad fue expulsado el proletariado urbano que se localizó principalmente en los tradicionales “corralones”,¹⁷ a los que pretende enfrentarse el proyecto de barrio obrero de Huelin como promotor. En 1869 Juan Nepomuceno Ávila, arquitecto redactor, lo presenta diseñado como un sistema ortogonal formado por manzanas en cuadrículas de 90 m de lado, con chaflanes en las esquinas, cada manzana dividida en cuatro sub-manzanas con calles de 5m, con un espacio central a modo de plaza.¹⁸ Modelo que recuerda, solo en planta y a menor escala, el Plan Cerdá del ensanche barcelonés. También se distingue el desarrollo de la ciudad burguesa, especialmente hacia el este en el último cuarto del siglo, llegándose a urbanizar la carretera de Almería hasta el Palo. En el Paseo de Reding, la Avenida de Prías, y en los paseos de Sancha y del Limonar se concentran los palacetes de la alta burguesía, con sus viviendas unifamiliares ajardinadas.¹⁹

2. Especulación inmobiliaria de un ferroviario malagueño

En la Málaga de la Oligarquía de la Alameda el que más se benefició de las desamortizaciones fue Manuel Agustín Heredia, que compró la mitad de los solares del Castillo de San Lorenzo y logró hacerse con varias parcelas entre la Alameda Principal, la de Colón y el puerto. En los años treinta compró la antigua cárcel situado en la Plaza de la Constitución, construyendo el Pasaje Heredia. Cuando muere, el número de fincas urbanas

¹⁶ MORALES MUÑOZ, Manuel: “Morfología social y transformaciones urbanas en la Málaga del siglo XIX”, *Boletín de arte*, nº10 (1989).

¹⁷Casa de vecindad propia de Málaga. En el siglo XIX era símbolo de hacinamiento y miseria, las viviendas se situaban en varias plantas alrededor de un patio central. Estas únicamente se componían de una sala sin ventanas, dejando la ventilación y la iluminación reducida a la puerta que daba al patio. En este se situaban los servicios comunes: cocina, lavadero, retrete. (MORALES MUÑOZ, M.: “Estudio preliminar”, pp. 12 a16, en SALINAS, R., Obligado por la burguesía. Refutación de sofismas burgueses, Málaga, Diputación de Málaga, 2.000.

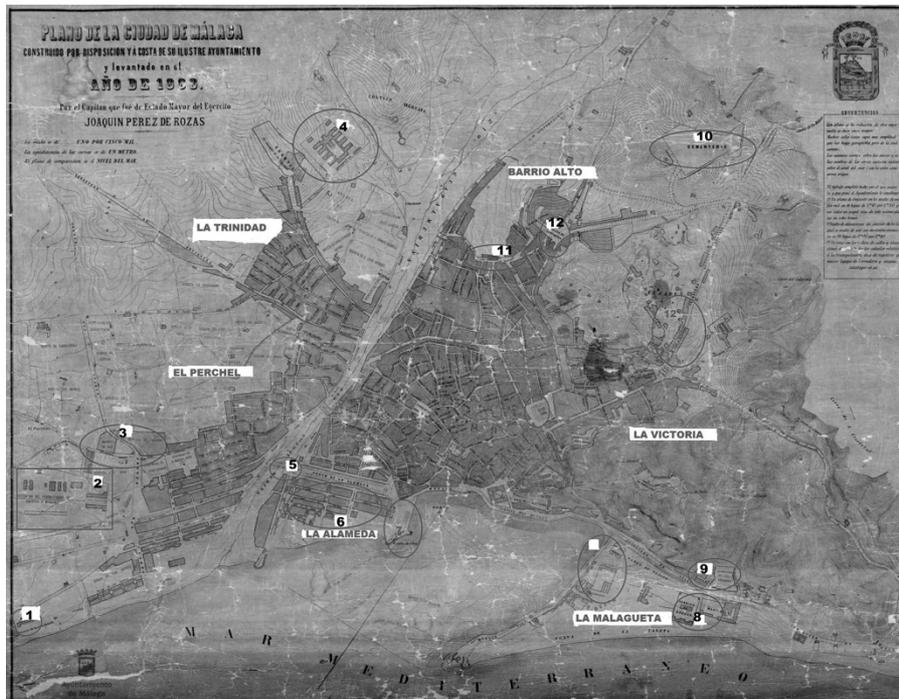
¹⁸RUBIO DÍAZ, Alfredo: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin. Málaga 1868-1900*, Málaga, Miramar, 1996, p. 69.

¹⁹ GARCÍA GÓMEZ, Francisco: 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000, p.129.

se eleva a veintisiete y sobrepasaba su valor a los tres millones de reales de vellón.²⁰ Martín Larios Herrero, también adquirió bienes desamortizados en los años cuarenta, compró solares en Puerta del Mar, el convento de San Pedro de Alcántara y levantó el actual edificio existente junto a la Plaza del Teatro. Francisco Reboul Sobrino compró cuando era concejal el Jardín de Aclimatación Municipal. Lo vendió a los pocos meses, multiplicando por cuatro su valor de subasta a los Larios, quienes establecieron en allí su fábrica textil “Industria Malagueña”.²¹ El otro vértice del llamado “Triángulo Oligárquico de Poder”,²² Jorge Loring Oyarzábal, prefirió dejar su impronta de prestigio en la Finca de la Concepción, y aunque no se caracterizó por su labor urbanística, he detectado dos actuaciones de claro interés especulativo que a continuación reflejo en este artículo.

Imagen 1

Principales actuaciones ejecutadas o proyectadas hasta 1863



A partir de Joaquín Pérez De Rozas: *Plano de la Ciudad de Málaga*. Año 1863, Escala 1:5000.²³

²⁰ GARCÍA MONTORO, Cristóbal: *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978, p. 119.

²¹ MORALES FOLGUERA, José Miguel: *Málaga en el siglo XIX. Estudio sobre su paisaje urbano*, Málaga, Departamento Historia del Arte de la Universidad de Málaga, 1982, pp. 148-153.

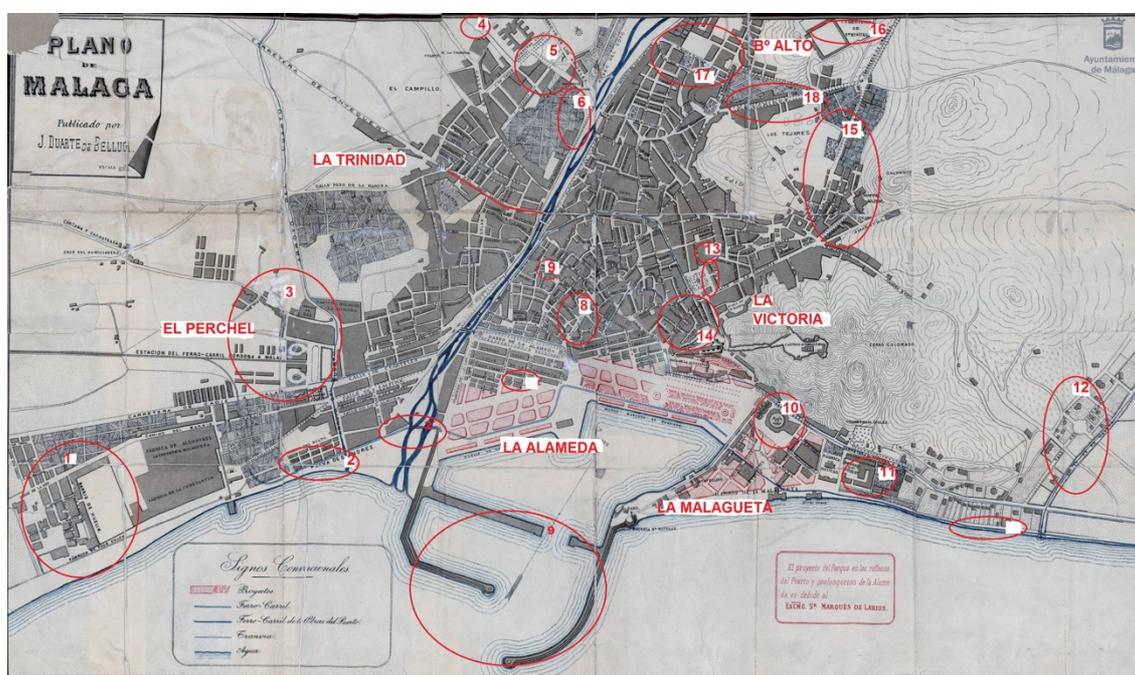
²² Otros autores prefieren llamarlo Triángulo Financiero Malagueño, o Triángulo de Poder, la denominación escogida quizá refleje mejor las repercusiones de poder personal, prestigio social y económico que pudieron representar Martín Larios, Tomás Heredia y Jorge Loring en los años cincuenta y sesenta del siglo XIX malagueño.

²³ “Arrabales y barrios en expansión urbanística.” AHMMa N°074. El Perchel: la Ferrería La Constancia (1), la Estación del Ferrocarril (2), fábricas del gas y textil (3), La Trinidad: el Hospital Civil (4), La Alameda: demolición del Castillo de San

Con la firma del Marqués de Casa Loring existen en el Archivo Provincial escrituras de compraventa de su negocio familiar y propiedades heredadas por el matrimonio. Respecto a estas, las más importantes se incluyeron en la dote que aportó Amalia Heredia a su matrimonio con Jorge Loring, que fue el origen de su capitalización. En dicho documento aparecen los siguientes edificios de viviendas correspondientes a las calles de S. Lorenzo 9 y 11, De la Gloria 24, Gigantes 10 y S. Bernardo 8. Destacan por su valor, la casa donde murió Hoyo Esparteros 29 y los almacenes de calle Panaderos 8 y Salitre 9. El importe de lo aportado en valores inmobiliarios supuso el 13,36% del total de la dote de Amalia.²⁴

Imagen 2

Principales actuaciones ejecutadas o proyectadas (1863-1898)



AHPMa N° 079. 1898 J. Duarte Velluda. *Plano de Málaga* año 1898, Escala 1:5.000 (con proyecto del Parque y La Malagueta del Marqués de Larios, en rojo)²⁵

Lorenzo (5), urbanizaron terrenos ganados al mar (5), La Malagueta: ferrería (8), martinete, azucarera (9) y Cementerio Inglés (10). Bº Alto: El camino de Granada el cementerio de la ciudad (11). El Arrabal Alto: el Molinillo (12) y Capuchinos (13).

²⁴AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 5.002, fols. 358-366, LORING, J.: *Dote de D^a Amalia Heredia contra Jorge Loring*. Notaría de D. Joaquín Ruiz Romero, Málaga, 25 de abril 1851.

²⁵ El Perchel: la barriada obrera de Huelín (1) y la ampliación del Bulto (2), urbanización de la Explanada de la Estación (3). La Trinidad: el Manicomio (4), urbanización de la Plaza del Hospital (5), y urbanización entre calle Alfonso XIII y el Guadalmedina (6). La Alameda: ampliación de la urbanización hacia el mar (7); nueva calle Marqués de Larios. (8); Posada de la Corona. La Malagueta: La Plaza de Toros (10) y el barrio de Pries (11); El Limonar se urbaniza (12). La Victoria: se cierra la Plaza de Riego (13, y se prolonga la calle Victoria hacia La Aduana (14). Nuevas construcciones en Cristo de la Epidemia y la salida hacia Granada. (15-16). Barrio Alto: consolidación urbanísticamente del Molinillo y Capuchinos (17 y 18).

En cuanto a la actuación inmobiliaria de sus empresas familiares estuvieron más ligadas a fincas rústicas y a préstamos con usura facilitados a sus proveedores agrícolas. He detectado una operación puramente inmobiliaria, del año 1864, por la que compra una casa en calle Refino, en pleno Barrio Alto, por 42.763 rv. También lo hace con dos edificios situados en calle Angosta en la barriada del Palo. Al ser el mismo vendedor se hace con un único contrato por un importe total de 195.000 rv. Don Miguel Jurado Gómez fue el antiguo propietario y sabemos por la escritura que era almacenista de vinos.²⁶

Junto a estos casos existen dos expedientes que tuvieron una cierta importancia en la transformación del suelo de la urbe malagueña. Me refiero a la Posada de La Corona, situada en pleno centro urbano junto a la iglesia de San Juan, en la que Loring actúa como comprador con carácter individual; y a la Estación del Ferrocarril enclavada en pleno barrio de El Perchel, al oeste de la urbe malagueña, en este caso el ferroviario actúa como director gerente del Ferrocarril Córdoba-Málaga.

3. La Posada de la Corona.²⁷

La Posada de la Corona se incluyen entre los: “viejos inmuebles... que existieron en el centro de la ciudad, que demolidos por el municipio tras su adquisición... dieron el espacio para aumentar el área habitada de aquella, y a la par establecer nuevas vías de paso. De entre ellos se hace preciso mencionar la vieja Posada de La Corona” Esta estaba situada “en calle San Juan y callejón de Sieverts número 24 (moderno)” con una superficie de unos 1319 m².²⁸

En los recortes obtenidos sobre cartografías de 1863 y 1898 (imágenes 3 y 4), podemos observar la ubicación aproximada del solar y la evolución urbanística tras la demolición de la Posada de la Corona, con las dos calles que la cruzan: Calderón de la Barca y prolongación de Higuera.

Conocemos de esa compraventa a través de un documento posterior a esta que nos da noticia de una escritura fechada el 12 de abril de 1880 ante el notario de Écija D. Ángel Díaz Mendoza, por la que D. Joaquín García Cid y D. Jorge Loring Oyarzábal “adquieren de por mitad... mediante compraventa de Dña. María Soledad, D. José Mantilla Tamarino y

²⁶AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4.637, f.165. Notaría Francisco J. de Ávila. JORGE LORING HERMANOS: *Venta de inmueble Sres. Loring Hermanos contra Miguel Jurado de inmueble en calle Refino de Málaga*, Málaga, 16 de enero de 1864.

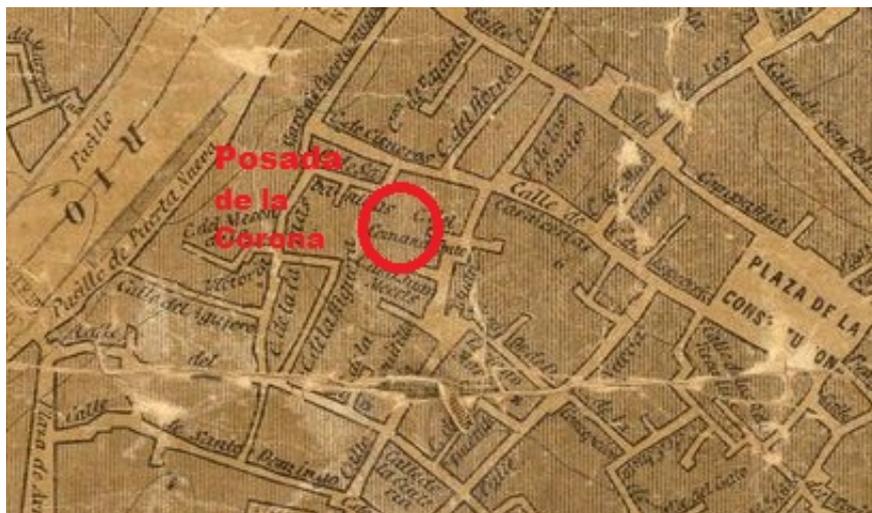
²⁷ La sitúo en la Fig. 2, localización 8 en el plano de Belluga.

²⁸ MUÑOZ MARTÍN, Manuel: *El crecimiento urbano malagueño. Historia de un cambio de ruta en la economía del suelo*, Málaga, Unicaja y Colegio de Economistas de Málaga, 2008, p.117.

demás herederos... casa denominada Posada de La Corona en calle San Juan.²⁹ El mismo año en el que adquieren esa propiedad, el Ayuntamiento debió de expropiar la antigua posada a Loring y su socio. A cambio de poder construir las nuevas vías, aquellos podrían vender el solar dividido en parcelas. Ello está confirmado por varios permisos solicitados al Ayuntamiento, entre los años 1881 y 1883, para construir en los terrenos de la antigua posada. Así lo hace D. Fernando de la Cámara a través del arquitecto Gerónimo Cuervo, en la parcela nº 6, que hace esquina con Sabanilla y el nuevo vial construido³⁰; que se trata de Calderón de la Barca donde hacen fachada la mayoría de las parcelas. Dice también ser propietario de los solares 2 y 3. El permiso es para construir un edificio de cuatro plantas más la baja. D. Eduardo Torres, según plano del arquitecto Manuel Rivera, también lo solicita; y le contesta el Arquitecto Municipal que en la Comisión de Ornato se aprobó el atirantado de Cisneros e Higuera, por lo que le da su conformidad a la altura del edificio (rasante) solicitada en agosto de 1881, al ser viales de similares características.³¹

Imagen 3

Localización Posada La Corona en 1863



Recorte de AHMMa N°074, Joaquín Pérez de Rozas- *Plano de la Ciudad de Málaga* E 1-5000

²⁹ AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 5238, p.5012. Notaría Miguel Cano de la Casa. GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F.J.: *Compraventa de Feliz José González González contra Jorge Loring Oyarzábal y Joaquín García del Cid*, Málaga, 31 de diciembre de 1883.

³⁰ Estas calles están grafiadas en los recortes de planos de la anterior página

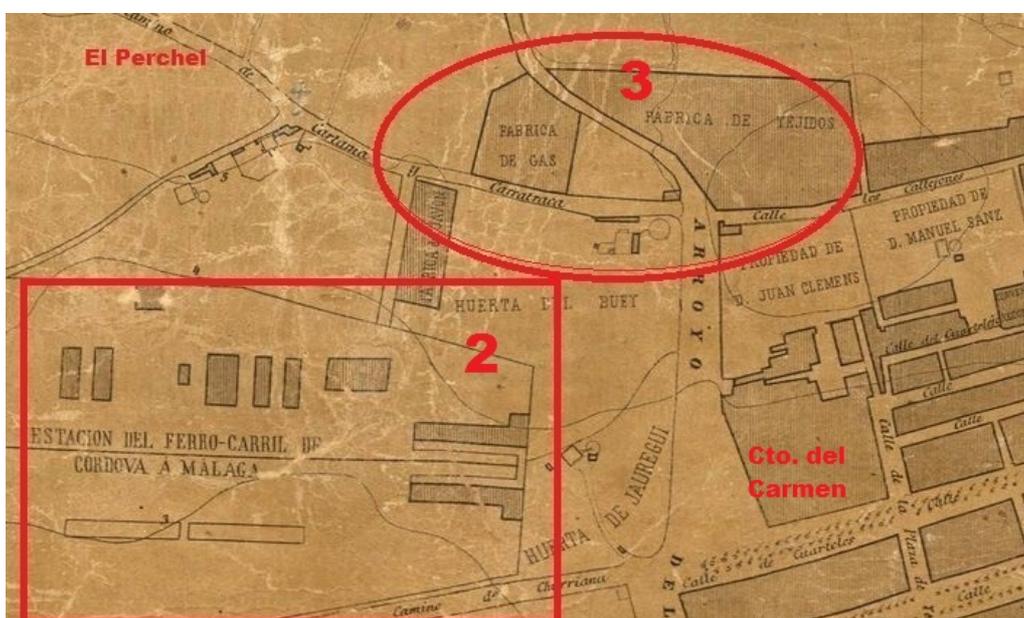
³¹ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), Legajo 1250 y 1247, expedientes nº 99 y 47, CUERVO, Gerónimo: solicitud de construir el solar nº 6 de Antigua Posada de la Corona, Málaga, 1880 y RIVERA, M.: *Solicitud de construir en solar de Antigua Posada de la Corona*, Málaga, 1881.

4. La estación del ferrocarril y su explanada

La Estación del Ferrocarril Córdoba a Málaga se estableció en una zona de huerta situada al oeste de la población; la más próxima a las industrias existentes, al Puerto y a la Alameda. Principalmente situada en dos fincas: la Huerta de Bachicha (o Jáuregui) y la del Buey. Como se puede apreciar en el Gráfico nº 5 del plano de Málaga de Pérez de Roza de 1863, ambas fincas comprendían el espacio entre los caminos de Churriana y Cártama y el Arroyo del Cuarto.

Imagen 5

Localización de la Estación del Ferrocarril. AHMMa N°074, año 1863



Recorte del plano de Joaquín Pérez de Rozas- *Plano de la Ciudad de Málaga* E 1-5000.

Tenemos noticia del acuerdo de compra de los terrenos con Dña. Ana Vázquez, viuda de Francisco Jáuregui, de un trozo de la Huerta de Jáuregui de 166 áreas a 16 rv. /bara2, por un importe total de 363.076 rv. Se le abonó solo 220.000 rv. pues aún no estaban hechas las particiones de la herencia. El secretario D. Manuel Casado certifica el acuerdo del Consejo de Administración del Ferrocarril Córdoba Málaga de veintinueve de julio de 1862, para autorizar a cerrar la compra al Director Gerente y al Secretario General.³⁴

El 13 de abril de 1863 se formaliza el documento, una vez entregada toda la

³⁴ AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4522, p.1003. Notaría Leopoldo Gómez. CASADO, M.: *Certificado del acuerdo del Consejo de Administración del Ferrocarril Córdoba Málaga de 29 de julio de 1862, para autorizar a cerrar la compra de Huerta Jáuregui al Director Gerente y al Secretario General.*, Málaga, -1862

documentación por parte de los herederos (a falta de levantar una hipoteca), acogiéndose el ferrocarril a la Ley de Expropiaciones de 1836, la instrucción y el reglamento del mismo año y la circular de 1854. Al final fue al que heredó la propiedad, D. José Jáuregui Vázquez, a quien se le compró el total de la finca, es decir 27.969 varas a 33 rv. /vara², comprendiendo los terrenos hasta el Arroyo el Cuarto, siendo el importe total 922.976 rv. Se indica expresamente que incluye los derechos que acarrea el atirantado de la plaza que se proyectó por parte del Ayuntamiento el 13 de septiembre 1860 en la Explanada de la Estación.

Ese mismo día se firmó la compra de los terrenos de la Huerta del Buey, según la localización indicada en el imagen 5 anteriormente citado, con una superficie de 26.097 varas cuadradas, a un precio de 28 reales de vellón la vara cuadrada, supuso un valor total de la venta de 730.742 rv. Se especifica en el contrato que se “habían de dejar los terrenos para una calle de 20 varas de ancha delante de los terrenos, de manera que estación y plaza se separen de los terrenos de Reboul por esa calle.”³⁵ Durante la construcción de la línea Málaga Córdoba se construyó una estación provisional inaugurada por la Reina Isabel II en su visita a Málaga. Posteriormente, gracias al proyecto de 1863 del ingeniero Antonio Arriete, se construyó la definitiva que fue inaugurada con la terminación de la línea en 1865. “El desarrollo de la obra, no exento de alguna polémica respecto de los materiales a emplear, se resolvió mediante una estructura metálica y marquesinas suministradas por la firma francesa” F. de la Rochette et Cía” situada en Fomberies de Givors (Rhone)”³⁶

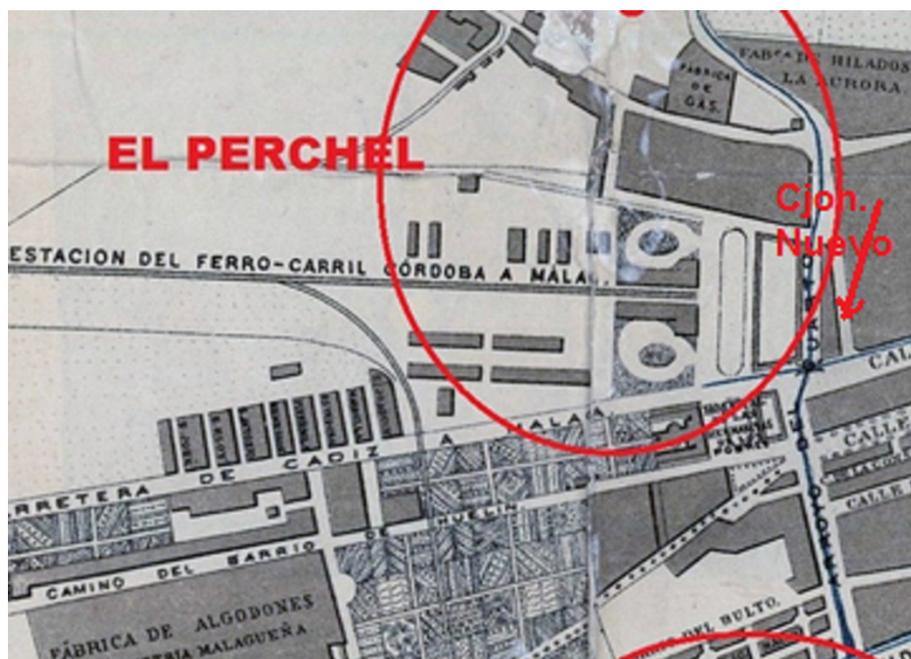
Coincidiendo con el final de la compra de los terrenos para la estación efectuados por la compañía ferroviaria, se abre un expediente en la Comisión de Ornato del Ayuntamiento de Málaga para ver qué se hace con los terrenos situados en la Explanada de la Estación. Este expediente es de 1863, pero será causa y argumento de diversos documentos durante los años que discurrieron entre el 1864 al 1868. Muchos años más transcurrieron entre el diseño semicircular incluido en el proyecto enviado a Madrid sobre la Estación del Ferrocarril y la solución final de plaza rectangular que acogiera tanto a las dos carreteras que partían de ella como a las múltiples calles que afluían. Se puede apreciar en el Gráfico nº6 del plano de Belluga de 1898, donde aparecen ordenados los jardines con rotonda de las plazas laterales de salidas y entradas a la Estación, el bulevar frente a la fachada, repetido en estructura en la plaza frente a las Hermanitas de los pobres.

³⁵ AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4.634, p.692. Notaría Francisco J. Ávila. LORING OYARZÁBAL, J. y CASADO, M.: *Venta de inmueble al Ferrocarril Córdoba Málaga contra Guillermo Reboul Hudson*, Málaga, 13 abril de 1863

³⁶ <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga>. Publicada el 24 de febrero de 2012

Imagen 6

Localización Explorada de la Estación, en 1898



Recorte realizado por el autor sobre J. Duarte Belluga: *Plano de Málaga*, Escala 1-5.000

Conforme se procedía a expropiar los terrenos para su compra por parte de la sociedad Ferrocarril Córdoba a Málaga, anteriormente relatada, en 1863 se iniciaron los trámites del atirantado de los terrenos que rodeaban la Estación. Jorge Loring inicia el expediente con una carta como Gerente del Ferrocarril Córdoba-Málaga que dirige al Alcalde, en la que expresa una curiosa coincidencia: Cuando iba a solicitar la ocupación de los terrenos del Callejón Nuevo (reflejado en el Gráfico nº 6)³⁷ para ejecutar parte del proyecto de la estación, la constructora empezó dicha obra sin el preceptivo permiso municipal, pues eran propiedad del Ayuntamiento. Considera con buen criterio que dos son los problemas suscitados: uno la resolución del drenaje de las agua de lluvia, que con criterio técnico se compromete a resolver y otro la indemnización al Ayuntamiento por los terrenos ocupados. Este último asunto se resolverá “abonándole el valor de cuanto se reconozca ser su propiedad con arreglo a la ley”. En el mismo año, se produjo el escrito del Gobernador Civil al Ayuntamiento, solicitando por primera vez informe sobre alineaciones en las proximidades de la Estación de la Comisión de Ornato y aprobación del Alcalde.³⁸

³⁷ Se puede apreciar, en los rótulos del plano original el entorno industrial de la Estación: Industria Malagueña, La Aurora y la Fábrica del Gas, junto al barrio obrero del Bulto, cuyo urbanismo se aprecia abajo a la izquierda del plano.

³⁸ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 2234, expediente nº 56, GOBERNADOR CIVIL: *Solicitud alineación de los terrenos inmediatos a la Estación del Ferrocarril*. Málaga, 1863.

En 1863 el Arquitecto Municipal José Trigueros indicaba que se han medido los terrenos del callejón, que suponen una superficie ocupada de 1.284 metros cuadrados, proponiendo que su valor sea el mismo de los terrenos expropiados a Jáuregui y Reboul. Valora los daños producidos a los muros del encauzamiento en 41.344 reales y los envía a Jorge Loring. En noviembre Loring clamaba indignado en una carta dirigida al Alcalde, que el Callejón Nuevo estaba proyectado para recibir el Arroyo del Cuarto, como no se concluyeron los muros no servían para nada, quejándose

“en todo el trayecto de Málaga a Córdoba en donde quiera que el ferrocarril ha debido de ocupar terrenos de veredas reales, caminos, propiedades de municipios o del Estado, nada se ha interesado por tal ocupación...Ha debido dolerme y condolerme que el Ayuntamiento de Málaga, la ciudad que mayor beneficio recibe de la construcción de la vía férrea y que a la vez el que menos ha contribuido...Pero estando en términos de legalidad, ya que no podemos plantear la cuestión en términos de generosidad y desprendimiento... Tampoco puede admitirse que el valor de esos terrenos sea el mismo que el de los Sres. Jáuregui y Reboul. Estos propietarios tenían fachada al camino de Churriana sin embargo... está dispuesta a compensar... el valor de los terrenos ocupados, con el de la calle o plaza que el Ayuntamiento crea conveniente dejar en las inmediaciones de la Estación...”³⁹

Para a continuación solicitar el atirantado de la Explanada de la Estación, con esta operación logró “devolver la pelota” al Ayuntamiento para que se decidiera por el diseño de plaza semicircular o cuadrada, cosa que logró encendidas divisiones en la corporación. El Arquitecto Municipal (Salinas) redactó un nuevo informe defendiendo que la forma semicircular era la contenida en el proyecto aprobado por el Gobierno. La Comisión de Ornato en diciembre de 1863 lo denegó con el siguiente argumento: Si se diera la forma semicircular “perderá la figura magnética” con su eje en el centro de la estación. El Cabildo sin embargo, aprobó dar la forma semicircular a la plaza con fecha marzo de 1864, ordenando que se pongan de acuerdo con el ferrocarril.⁴⁰ Diversos escritos internos confirman la dificultad de acuerdo municipal pero también la voluntad de dilatación del problema en el tiempo. Durante el año 1866 se repiten cartas y réplicas, con tensiones y enfrentamiento con el Arquitecto Municipal Sr. Salinas. El funcionario dilató el trámite mediante la falta de

³⁹AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 2234, expediente nº 56, LORING, J.: Contestación a los oficios del Ayuntamiento valorando la ocupación indebida en el arroyo El Callejón Nuevo. Málaga, 30 de noviembre de 1863.

⁴⁰ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 2234, expediente nº 56, *Informe Arquitecto Municipal a la Comisión de Ornato*. Málaga, 19 de diciembre de 1864.

asistencias a reuniones y la prolongación en la contestación de sus documentos. Loring se indigna, expresando que “ni una arroba más ni menos transportará el Ferrocarril porque haya o deje de haber una hermosa plaza delante de sus edificios.” Lo dice para que se agilice el atirantado.⁴¹ Toma y daca de una negociación engorrosa que definen unas relaciones no demasiado cordiales entre el Ayuntamiento y el Ferrocarril.

Hubo que esperar dos décadas, para que en los años ochenta poder comprobar que el ayuntamiento ya había aprobado el atirantado “de la plaza”. Cuando la propiedad de la Estación había pasado a manos de Ferrocarriles Andaluces y Loring ya no era su gerente. Dos documentos nos hablan de solicitudes de emplazamiento de sendos edificios. En 1884 el Gobierno Militar solicita la alineación y rasante de unos terrenos de la Explanada de la Estación para la construcción de un cuartel. Se le contesta que no hay inconveniente, pues aunque en esos terrenos se tiene proyectado un Matadero no se tiene dinero para ello. Por último, son los mismos Ferrocarriles Andaluces los que se dirigen al Consistorio en 1885, para ubicar sus oficinas en la tan referida explanada. D. Ernesto Paul u Petit, subdirector de Andaluces, quien entregó una solicitud que decía: “Que el Ayuntamiento estudie entre los terrenos de la Estación y los terrenos de los solares junto al Arroyo el Cuarto, que están abandonados y pactan las reses del Matadero, se saque a subasta terrenos entre las dos proyectadas calles para construir un edificio para sus oficinas.” Acompañaba un plano de Rivera Valentín con los textos en francés. El Arquitecto Municipal informó que no había inconveniente, pues el Ayuntamiento podría ingresar 2.500m2. Posteriormente ese informe fue aprobado por la Comisión de Ornato en agosto de 1885.⁴² Joaquín Rucoba⁴³, que era el Arquitecto Municipal, elaboró los planos de alineaciones, reflejando la solución de amplia avenida de 50 metros de ancho, con espacio rectangular central ajardinado. Se había abandonado la solución circular frente a la estación, adoptándose la defendida por Loring, pero no su pretensión de edificación en el centro de ella.⁴⁴

Las fotografías de la época (imagen 7) confirman que desde la inauguración del ferrocarril hasta casi final de siglo la explanada fue un erial “donde pastaban las reses”, a causa de las disensiones municipales, la guerra de poder personal con el ferrocarril y lo escaso

⁴¹ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajos 1258 y 1229, expediente n° 74, LORING, J.: *Solicitud y Reiteración en la solicitud de alineación y clasificación de terrenos en Explanada de la Estación*. Málaga, 30 de septiembre y 6 de diciembre de 1866

⁴² AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 1.303, expediente n° 190, PAUL y PETIT, E...: *La Dirección de Ferrocarriles Andaluces se interesa que se vendan... los terrenos entre la Estación del Ferrocarril y los solares junto al Arroyo El Cuarto...* Málaga, año 1885.

⁴³ Joaquín Rucoba (1844-1919) nacido en Laredo, fue arquitecto municipal de Málaga de 1870 a 1883, año que pasó a hacerlo en Bilbao. En Málaga proyectó el Mercado de Atarazanas y la Plaza de Toros de la Malagueta.

⁴⁴ GARCÍA GÓMEZ, Francisco: 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000, p. 120.

de las arcas municipales. En la imagen 8, la fotografía más reciente, aparece ya urbanizado y ajardinado el bulevar de la Estación. Finalmente la Fig. 8 nos ofrece una imagen del interior de la estación.

Imagen 7

Primitiva Estación de Málaga, Archivo JPT



En <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba á Málaga>

Imagen 8

Estación de Málaga



Postal comercial, cedida por Juan Manero, en
<http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba á Málaga>

5. Comparativo con Sevilla y Valencia

Como indicaba en la introducción a este artículo pretendo comparar los procesos urbanizadores estudiados para Málaga con dos ciudades: Sevilla y Valencia. En el caso de Sevilla, la demora en el proceso administrativo reflejada en el anterior epígrafe, no existió y tanto la urbanización del entorno de la Estación de Santa Justa, como la unión del ferrocarril con el puerto fluvial fueron ágiles y casi inmediatos. Al oeste de la ciudad, junto al Guadalquivir, se ubicó la estación del Ferrocarril Sevilla Córdoba, adjudicado a la Cía. de Ferrocarriles MZA. Los intereses comerciales e industriales de la ciudad ganaron la apuesta al ubicar la estación cerca del puerto. Para el trazado del ferrocarril tuvieron que ocupar los terrenos de los parques construidos junto al río en el siglo XVII. La Estación de Santa Justa se emplazó en la Plaza de Armas, demoliéndose parte de la muralla gracias a una autorización municipal de 1856. Lo que permitió urbanizar dicha plaza, todo lo contrario de lo ocurrido con la Explanada de la Estación urbanizada en la última década del siglo. También en el 1856, en Sevilla, se aprobó la unión de la estación con el puerto fluvial mediante un ramal del ferrocarril, se terminaron las obras en 1859.⁴⁵ Málaga tuvo que esperar a los años ochenta para unir su Estación de Ferrocarril (inaugurada en 1865) con el puerto. Una ciudad como la malagueña que había logrado, mucho antes que Sevilla, desprenderse del corsé de sus murallas y que tuvo un proceso industrial iniciado a finales de los años treinta. Mientras que Sevilla es calificada como “al margen de la Revolución Industrial” y donde la Corte Borbónica de los Montpensier condicionó su urbanismo⁴⁶. Son datos enfrentados de dos realidades contradictorias.

Los profesores Pons y Serna que estudiaron “la ciudad extensa” valenciana, describen los Planes de Edificación como una forma de especulación por la que se troceaban las parcelas del centro de la ciudad, se incrementaban el número de plantas y la profundidad de las mismas. Concreta esos planes en el Huerto de la Ensenada, el Llano de la Zaidía y el convento de la Puridad. Igual proceso que el malagueño anteriormente descrito para la Posada de la Corona. Loring convierte una información que suponía un progreso general para los malagueños, en un bien particular. La creación de una calle que uniera la de San Juan con Puerta Nueva, en la rápida venta de las parcelas generadas por la nueva vía (Calderón de la Barca) que le originó unos beneficios inmediatos. Málaga y Valencia difieren respecto al

⁴⁵ SUAREZ GARMENDIA, José María: *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1987, p.189.

⁴⁶ GONZÁLEZ CORDÓN, Antonio: *Vivienda y ciudad de Sevilla. 1849-1929*. Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1894, p. 15.

carácter industrial que tuvieron en esta época. Mientras que en la primera dispuso de una estructura industrial importante, en Valencia el sector agrícola predominaba. Los profesores valencianos antes citados, hablan de dominio de la ciudad sobre el “hinterland agrícola” de las comarcas limítrofes, calificándola como un centro comercial. Valencia crece demográficamente y urbanísticamente, sin tener grandes fábricas.⁴⁷ Sin embargo, coinciden con el geógrafo Alfredo Rubio en el análisis sobre los barrios obreros, entendidos como sistemas de expulsión o segregación de clase, ya sea en la “Memoria de Ensanche” de Antonio Sancho en el caso de Valencia, o en el proyecto de Barrio Obrero de Huelin en Málaga.⁴⁸ Valencia y Málaga coincidían en la importancia de sus cascos antiguos, eminentemente burgueses, donde se ubicaron las oficinas de sus negocios comerciales marítimos y sus espléndidas residencias privadas. Unos en “el cuartel” del Mar y la calle del mismo nombre; y los otros, en el distrito y avenida de la Alameda y en la calle Larios.

Conclusiones

Jorge Loring no fue un importante especulador inmobiliario, sin embargo sus experiencias tienen para mí transcendencia como modelo. Ese carácter ejemplificador del personaje lo encontramos en su “boda-contrato” con Amalia Heredia. Al analizar su capitalización inicial a través de la dote de su mujer, he podido confirmar la poca incidencia de su patrimonio inmobiliario respecto a las inversiones industriales y comerciales. Posteriormente, al disponer de efectivo, lo aprovechó para invertir en fincas, ampliando su patrimonio y diversificando riesgo, aunque siempre en proporciones muy inferiores a sus negocios más importantes: el mercado ferroviario y el sector minero. Esta hipótesis es confirmada por el profesor Rubio Díaz, quien lo generaliza, pues al referirse a los grandes comerciantes e industriales malagueños afirma que no actuaron como especuladores urbanos profesionales, aunque las construcciones industriales que generaron sus negocios los califican como promotores de ciudad.⁴⁹

Esa bondad de Loring como ejemplo de burgués decimonónico, me animó a la investigación de su actuación en “Posada de la Corona”, en pleno casco histórico. El origen

⁴⁷ SERNA, Justo y PONS, Anacleto: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012.

⁴⁸ En lo que respecta a Valencia: PONS, Anacleto y SERNA, Justo: *La ciudad extensa. La burguesía comercial en la Valencia de mediados del XIX*, Valencia, Diputación de Valencia, 1992, pp. 105-113. Y aludiendo a Málaga, la obra ya citada: RUBIO DÍAZ, Alfredo: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin. Málaga 1868-1900*, Málaga, Miramar, 1996, p.127.

⁴⁹ RUBIO DÍAZ, Alfredo: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin. Málaga 1868-1900*, Málaga, Miramar, 1996, p. 62.

del negocio de La Posada de la Corona, parece que proviene de una “información privilegiada” de procedencia municipal. La compra de la posada, su inmediata demolición y la rápida construcción de dos calles en su interior, confirman la anterior afirmación. Loring se encontraba en esa época viviendo en Madrid y ocupado con sus intereses en Ferrocarriles Andaluces. ¿Cómo conoce de esa oportunidad especulativa? No tengo datos categóricos, pero sí indicios de que su influencia en Málaga permaneció intacta a pesar del traslado de su residencia lejos de su ciudad natal. Un ejemplo, pocos años después sabemos de la inminente llegada de su desafortunado hijo Manuel a la alcaldía malagueña; sólo una bala impidió que lo hiciera.⁵⁰ Esa ascendencia malagueña le permitió conocer a su socio en esa compra, García del Cid, que era especulador inmobiliario.⁵¹ Debió ser quien le avisó del interés del Ayuntamiento por esa propiedad y de su inminente revalorización. Gracias a esa averiguación obtuvo unos suculentos beneficios al vender, en el mismo año, las seis parcelas generadas por la demolida posada, revalorizadas al permitírsele construir a cinco alturas.

Estos mismos procedimientos los encontramos en una ciudad también mediterránea, Valencia, que tuvo ciertas semejanzas con Málaga en su crecimiento decimonónico. Los profesores Pons y Serna consideran la ciudad como una industria en la que “la materia prima es el suelo urbano”; en el caso de Loring no puede ser más gráfica la comparación, aunque llevando al extremo sus posibilidades especulativas. A la compra de inmuebles les dan además de ese carácter inversor, el de limitar el riesgo de la especulación financiera y el de ostentación. Ese valor de prestigio lo asemejan a “la teatralidad”, convirtiendo los burgueses a la ciudad en un valor simbólico de su poder, a través de sus espléndidas fachadas, jardines y panteones. El carácter emblemático, quizá sería más aplicable a su propiedad de la finca de La Concepción, allí el matrimonio Loring pudo relacionarse con la elite política, cultural y aristocrática de su época.⁵² Las burguesías de ambas urbes tuvieron un comportamiento semejante frente al crecimiento de sus respectivas ciudades,

50 Manuel Loring Heredia, murió a causa de un disparo de un periodista liberal, Francisco de Asís García Peláez. La causa judicial tuvo una repercusión mediática excepcional y fue condenado a diecisiete años de cárcel. Lo que parece consecuencia de un duelo, de los muchos de aquellas fechas, quisieron convertirlo los Loring en un asesinato alevoso. El cambio de turno político y la prensa liberal logró su conmutación de pena de prisión por el destierro, muriendo en su viaje a América para cumplir la nueva sentencia.

51 Lo sabemos gracias a que reconoce, en las mismas escrituras, ser propietario de otras parcelas próximas vinculadas a expropiaciones a causa del trazado de nuevas calles.

52 La Hacienda de La Concepción fue concebida por sus promotores (el matrimonio Loring-Heredia) como un símbolo de su magnificencia económica, política, social y cultural. La finca agrícola fue convertida en un gran jardín subtropical con especies de medio mundo. El palacio neoclásico que lo preside tras una gran escalinata le confiere carácter de teatralidad. El pequeño templo clásico del “Museo Loringiano” contuvo las mayores joyas arqueológicas romanas: los bronce de la Lex Flavia Malacitana y de Salpensa. Allí se reunían en verano las élites malagueñas, pero también las políticas y culturales nacionales y europeas. Hoy configura la principal causa de permanencia de Loring en la memoria de los malagueños.

pero Málaga tuvo un carácter más industrial que Valencia, en la que lo agrícola predominaba. Por ello, en Málaga la ciudad burguesa y la industrial quedaron divididas por el río Guadalmedina, situándose la segunda al oeste de la ciudad.

Precisamente en el barrio del Perchel, en el poniente malagueño, se sitúa la Explanada de la Estación; es el otro tema estudiado en este trabajo. Loring como director del Ferrocarril Córdoba a Málaga defendió los intereses de su empresa, luchó de 1866 a 1868 por la definición urbanística de los terrenos situados frente a la estación. Previamente la empresa ferroviaria los había comprado aprovechando la capacidad expropiatoria del ferrocarril. El retraso en la toma de decisiones del Ayuntamiento truncó sus propósitos especulativos, en todo ello influyeron los intereses económicos y políticos. La dilación de la resolución administrativa, nos lleva finalmente a un plano de 1885 (Loring ya no estaba en la dirección de Andaluces), mediante el cual se solicitaba la ubicación de las oficinas de los Ferrocarriles Andaluces frente a la fachada de la estación; a pocos metros de ella, en el bulevar defendido por Jorge Loring. Curiosa coincidencia, que nos descubre la causa del interés temprano del ferroviario malagueño por ese proyecto. Nos encontramos en un segundo ejemplo de especulación inmobiliaria (en este caso fallida), iniciada por Loring y continuada por sus sucesores franceses en Andaluces.

Las oficinas de Andaluces se ubicaron, casi veinte años después, en el Paseo de Reding. La Explanada de la Estación tuvo como resultado final la forma rectangular de un bulevar, que fue ejecutado en 1893 con una anchura definitiva de cincuenta metros, estructura que se mantiene en la actualidad. Según afirma el profesor García Gómez⁵³ la causa de la no ubicación de esas oficinas frente a la estación se debió a la oposición de los Larios, argumentando que defendieron sus intereses urbanísticos en ese entorno.

Ya hemos visto los avatares de la Explanada de la Estación en Málaga, pero estas dificultades se extendieron a la conexión ferroviaria con el puerto. A pesar de que la estación fue inaugurada en 1865, tuvo que esperar a los años ochenta para que se produjera esa unión. También en este tema intervinieron intereses particulares que paralizaron las expropiaciones.

Un caso totalmente diferente lo encontramos en Sevilla, pues no existió demora en el proceso administrativo, y tanto la urbanización del entorno de la Estación de Santa Justa, como la unión del ferrocarril con el puerto fluvial fueron ágiles y casi inmediatos. La estación se emplazó en la Plaza de Armas, demoliéndose parte de la muralla gracias a una autorización

⁵³ Calificada como “al margen de la Revolución industrial” en GARCÍA GÓMEZ, Francisco: 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000, p. 120.

municipal de 1856. Ese mismo año se aprobó la unión de la estación con el puerto mediante un ramal del ferrocarril; se terminaron las obras en 1859.⁵⁴

Parece una contradicción profunda que una ciudad como la malagueña, más moderna y acorde con los tiempos que Sevilla,⁵⁵ sufriera estos atentados contra el “progreso”. Interpreto que las causas de ambos conflictos son achacables a las tensiones internas existentes entre las élites dominantes de la ciudad. Sus intereses unas veces confluyen y otras entran en conflicto con un efecto bloqueador, convirtiendo las pretendidas virtudes del sistema liberal en un modelo ineficiente.

⁵⁴ SUAREZ GARMENDIA, José María: *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1987, p.189.

⁵⁵ GONZÁLEZ CORDÓN, Antonio: *Vivienda y ciudad de Sevilla. 1849-1929*. Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1894, p. 15.