

fueron encargados a José María de Sancha los estudios para la prolongación de Méndez Núñez hasta tener salida a Torrijos (Carreterías), poniéndolo en relación con el plan de alcantarillado. De ello resultaba la expropiación de la casa número 100 de esta última calle (34).

En 1880 se actuó sobre calle Fajardo, por entonces un callejón estrecho y sin salida con entrada por Compañía. La demolición de una serie de inmuebles permitió su comunicación con Cisneros, según plano de José Novillo (35).

Un último ejemplo de este tipo de actuaciones lo tenemos en la apertura de calle de Carrión, bastante conocida en el ambiente popular por lo pronunciado de su pendiente. La iniciativa partió de don Antonio Carrión y Payares, quien solicitó permiso para construir en la zona de la Plaza de la Rosa, abriendo una calle que la pusiera

en comunicación con la de Refino. Esta plaza, recoleta y reducida en proporciones, estaba casi aislada del casco urbano, por lo que las obras fueron consideradas de conveniencia pública. Según plano del maestro de obras Rafael Moreno, fueron edificadas una serie de sencillas casas de dos plantas en 1861, permitiendo el acceso a la zona del Ejido (36).

Si mantenemos el concepto de utopía, como una aspiración a encontrar un mundo mejor (37), o a transformar el presente en un sentido positivo, los casos aquí reseñados constituyen un claro ejemplo. Son asimismo un complemento a las ideas y proyectos que sí fueron realizados, para que juntos nos den una visión más aproximada a lo que fue la arquitectura y el urbanismo decimonónicos. Ambos responden a la misma mentalidad, a la de un siglo proclive en irrealidades.

Francisco José RODRIGUEZ MARIN

NOTAS

- (1) BIDAGOR LASARTE, Pedro, *Resumen histórico del urbanismo en España. El siglo XIX*, Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1968.
- (2) BURGOS MADROÑERO, Manuel, *Málaga. Estudio de Geografía Urbana*, Universidad de Málaga, 1979, Málaga.
- (3) BENEVOLO, Leonardo, *Historia de la Arquitectura Moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1979.
- (4) *Ibidem*.
- (5) (A)rchivo (H)istórico (M)unicipal de (M)álaga, legajo 53.
- (6) A.H.M.M., legajo 1.243.
- (7) A.H.M.M., leg. 53.
- (8) A.H.M.M., leg. 53.
- (9) MORALES FOLGUERA, José Manuel, *Alumbrado público y urbanismo en Málaga durante el siglo XIX*, "Baética", núm. 4, Facultad de Filosofía y Letras, 1981.
- (10) A.H.M.M., leg. 53.
- (11) A.H.M.M., leg. 1.385, exp. 148.
- (12) SESMERO, Julián, *Así nació la calle Larios*, "Sur", 17-III-1985.
- (13) A.H.M.M., leg. 1.310, exp. 191, 193, 190; leg. 1.240, exp. 356; leg. 1.313, exp. 145, 146, 147, 148; leg. 2.235, exp. 282; leg. 1.315, exp. 299, 298, 297.
- (14) MACHUCA SANTA-CRUZ, Luis, *Málaga, ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*, "Colección Libro del Espacio", Colegio de Arquitectos en Málaga, 1987.
- (15) A.H.M.M., Actas Capitulares, vol. 289, fol. 183-183 v.
- (16) A.H.M.M., vol. 269, fol. 193-195 v.
- (17) A.H.M.M., vol. 269, fol. 204-210.
- (18) A.H.M.M., vol. 269, fol. 193-195 v.
- (19) MORALES FOLGUERA, J. M., *Noticias documentales sobre el monumento al marqués de Larios*, "Boletín del Museo Diocesano de Arte Sacro", núm. 1-2, 1982. SANCHEZ-MESA MARTIN, Domingo, *El monumento al marqués de Larios en Málaga y la problemática de la escultura decimonónica*, "Boletín de Arte", núm. 1, 1980, Málaga.
- (20) DAVO DIAZ, P., *Proyectos del siglo XIX sobre la calle Alcazabilla de Málaga*, "Jábega", núm. 32, 1980.
- (21) A.H.M.M., leg. 1.280, exp. 27.
- (22) A.H.M.M., leg. 1.308, exp. 222.
- (23) A.H.M.M., leg. 53, exp. 10.
- (24) MORALES FOLGUERA, J. M., *Málaga en el siglo XIX*, Departamento de Historia del Arte, Universidad de Málaga, 1982.
- (25) A.H.M.M., leg. 53, exp. 11.
- (26) A.H.M.M., leg. 53, exp. 19.
- (27) A.H.M.M., leg. 43, documento, 2, carpeta 4.
- (28) MORALES FOLGUERA, J. M., *op. cit.*
- (29) CAMACHO MARTINEZ, Rosario, *Desamortización y ciudad: Málaga. La obra de Gerónimo Cuervo*, "Baética", núm. 7, Málaga, 1979.
- (30) A.H.M.M., leg. 1.240, exp. 17.
- (31) A.H.M.M., leg. 1.418, exp. 26.
- (32) A.H.M.M., leg. 1.237. A.C., vol. 273, fol. 40, 40 v.
- (33) A.H.M.M., leg. 1.280, exp. 142.
- (34) A.H.M.M., leg. 1.280, exp. 146.
- (35) A.H.M.M., leg. 53, exp. 14.
- (36) A.H.M.M., leg. 53, exp. 3 y 63.
- (37) RAMIREZ, Juan Antonio, *Edificios y sueños. (Ensayos sobre Arquitectura y Utopía)*, Universidades de Málaga y Salamanca, 1983.

LA CARRETERA DE MALAGA A ALMERIA: TEXTOS Y TESTIMONIOS

La carretera de Málaga a Almería, entre el pueblo malagueño, es un símbolo, un sustantivo. Encierra el mismo contenido que el Barranco de Viznar, la Plaza de Toros de Badajoz, Guernica... una tragedia y un crimen. Crimen en el que participaron todos: italianos, moros, falangistas, tropas regulares... y no faltaron los más diversos artefactos de muerte: aviación (bombas y ametralladoras), armada de guerra (con cañones de diversos calibres). Planificación militar contra una masa ingente de población que huía despavorida. Con felicitaciones a quienes acertaban sobre grupos de hombres, mujeres y niños y sus grandes aliados: los burros y los mulos. Todos cayeron y muchos fueron enaltecidos por tan honrosa acción.

Sorprende, sin embargo, que hechos tan sentidos y dramáticos hayan tenido tan escasa bibliografía o, simplemente, testimonios. Sólo el opúsculo de Norman Bethune podemos ubicarla como específica.

El trabajo que presentamos, sin ser exhaustivo, puede añadir alguna luz al éxodo de Málaga a Almería. Lo hemos dividido en varios apartados:

1. Introducción.
2. Testimonios personales.
3. La literatura nacionalista.
4. El testimonio de Norman Bethune.
5. La poesía y el éxodo.
6. La prensa republicana.
7. A modo de conclusión.

Hemos ampliado un estrecho concepto de historia oral, ya que desde el estricto método de la misma sólo tendríamos en nuestro poder las narraciones efectuadas por republicanos o personas que sufrieron las consecuencias de la salida de Málaga. Los textos nacionalistas nos sirven para obtener la visión de los ejecutores o de los cómplices, cuando no de los que trataron de ocultar los hechos.

La redacción de los textos utilizados no se diferencia —quizá más sistematizados— de los muchos que tenemos realizados con responsables y dirigentes del Nuevo Estado. La propia mecánica de la narración y la introducción de pequeños diálogos —falsos o no— lo permite. No podíamos igualmente cerrar el problema sin una ampliación documental sobre las cuestiones más arduas suscitadas en "la carretera de Málaga a Almería".

1. INTRODUCCION

Uno de los triunfos más importantes del Ejército franquista durante el invierno 1936-1937 fue la ocupación de Málaga y de la franja costera hasta Motril.

Tras la dominación del arco Ronda-Antequera-Loja, y con la llegada del Cuerpo Expedicionario Italiano la amenaza sobre el sector malagueño era patente. Más aún cuando las milicias malagueñas esperaban infructuosamente el armamento imprescindible para la defensa (1).

Las columnas italianas, estaban situadas como punto de partida en Antequera, Loja y Alhama y serían apoyadas desde Ronda y Marbella por otras hispano-marroquíes, con unidades de cobertura respectivas.

Por una parte, la Marina, a partir del día 5 de febrero, protegía, una vez más, el avance de las tropas y, al mismo tiempo, inutilizaban la carretera de Málaga a Almería para impedir que por este conducto, único que quedaba en Málaga por tierra, se les prestara auxilio.

Comoquiera que el día 7 de febrero, el ejército italo-franquista se encontraba a pocos kilómetros de una ciudad a la que no habían llegado los refuerzos para su defensa, se decidió evacuar Málaga y trasladar el cuartel general a Nerja.

La población malagueña se aterrorizó por los testimonios de refugiados que a esta capital venían afluyendo de la provincia y otras ciudades andaluzas comentando espeluznantes experiencias provocadas por las fuerzas hispano-marroquíes, las prontas represalias falangistas y las amenazas de Queipo de Llano hacia los malagueños por la radio.

Antes y durante la evacuación dicho general dirigía una proclama desde los aviones en los siguientes términos: "¡Malagueños!

Me dirijo en primer lugar a los milicianos engañados. Vuestra suerte está echada y habéis perdido. Un círculo de hierro os ahogará en breves horas; porque si por tierra y aire somos los más fuertes, la escuadra leal a la dignidad de la Patria os quitará toda esperanza de huida, ya que la carretera de Motril está cortada.

Es inútil vuestra resistencia, que no hará más que agravar vuestra suerte. Entregadnos vuestros jefes y autoridades que os han engañado y almacenad las armas, para salir con los brazos en alto al encuentro de mis columnas. Será la única manera de salvar la vida todos aquellos que no hayan adquirido responsabilidad por tantos crímenes como se han cometido en Málaga.

¡Ay de aquellos que cometan abusos en estas horas postreras!

No hagáis que vuestras mujeres y vuestros hijos emprendan la huida llena de sufrimientos. Nosotros no hacemos daño a seres inocentes e indefensos, si no están manchados de crímenes.