LA SEDE DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES EN MÁLAGA. (PALACIO DE LA TINTA)

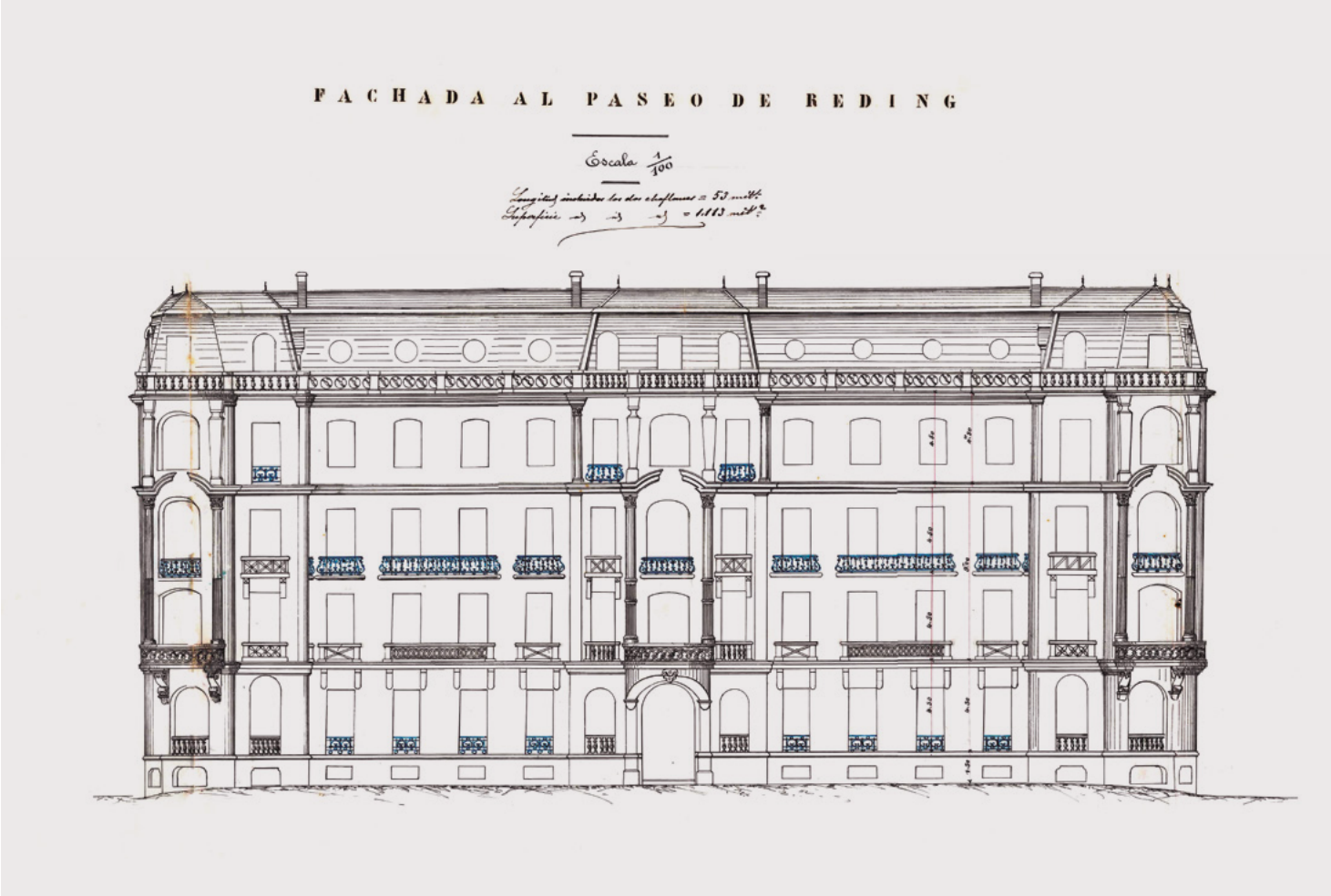
Rosario Camacho Martínez

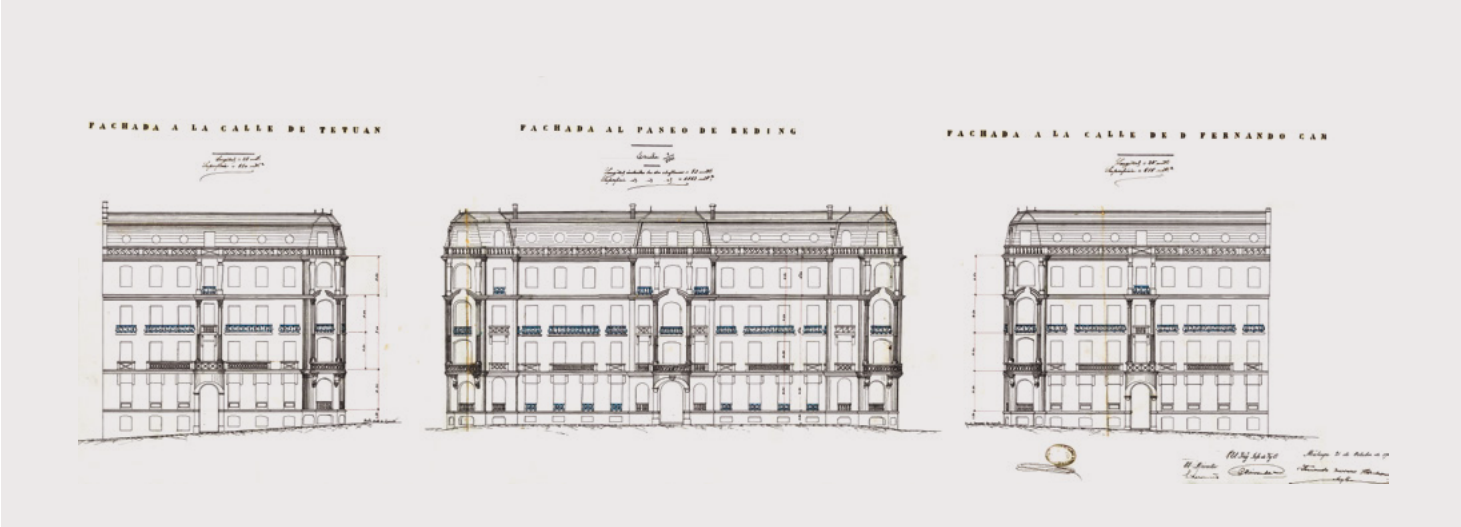
A mediados del siglo XIX el ferrocarril llegó a Málaga. La oligarquía financiera malagueña, que controlaba la industria, también emprendió la construcción del ferrocarril, aunque eso supuso, en parte, la descapitalización de aquella, pero era necesario ya que también se pensaba como una posibilidad de acercar a esta zona el carbón de Sierra Morena, tan necesario. Los trabajos preparatorios se sitúan hacia 1845, aunque fueron muy lentos; en 1853 el Gobierno confirmó la concesión de la línea ferroviaria a Martín Larios, pero hubo dificultades y, tras la Ley de Ferrocarriles de 1855, se reemprendieron adjudicándose la concesión a Jorge Loring Oyarzábal en 1859, comenzando el tendido de vías un año después, lo que se celebró vivamente en prensa[1]. En 1861 Loring creó la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, que inauguró un pequeño recorrido durante la visita de Isabel II a Málaga en 1862. Las obras siguieron adelante; en 1864 finalizaron las del tramo Málaga-Álora y en agosto de 1865 se realizó la inauguración oficial del tramo Málaga-Córdoba. Loring, que había casado con Amalia Heredia Livermore, hermana de su socio en la Compañía, Martín Heredia[2], se asoció asimismo con otro importante empresario en el ámbito ferroviario, Joaquín de la Gándara y Navarro, y en relación con hombres de negocios franceses, fundaron en 1877 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que absorbería a la anterior. A pesar de las crisis económicas en las que se había visto sumergida la ciudad, y todo el país a partir de 1868, este medio de transporte se impuso[3].

A comienzos del siglo XX, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que tenía su sede social en Madrid, animada por el resurgimiento económico a partir de 1895, vio la necesidad de contar con un edificio propio para sus oficinas administrativas, construyendo en Málaga un imponente edificio que se conoce popularmente como «el Palacio de la Tinta», por albergar a un buen número de funcionarios.

No es de extrañar que la Compañía eligiese Málaga para construir esta sede. A comienzos del siglo Málaga va superando la crisis provocada por el desmoronamiento de la industria y los problemas de la agricultura y resurgiría poniendo sus miras en el turismo y otras actividades; ya en 1897 se había constituido la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga, para ofrecer otra alternativa económica, y la ciudad se reinventa con un nuevo proyecto, reforzado por los planes urbanísticos y una serie de edificios emblemáticos que, desde finales del siglo XIX, iban consolidando su imagen a través del eclecticismo, el historicismo regionalista y elementos formales del lenguaje modernista, una ciudad moderna y renovada. Además, se continuaba haciendo ciudad, conformándose proyectos urbanos o barrios residenciales[4].

De 1905 datan las primeras noticias en Málaga de la construcción de esta sede. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces había comprado un





DETALLE DE FACHADA PRINCIPAL Y PLANOS DE FACHADA (F. GUERRERO STRACHAN)

solar en la zona de la Malagueta, en la carretera de Málaga a Almería (después Paseo de Reding), que estaba limitado también por las calles de Fernando Camino y de Tetuán (después Keromnés).

El 6 de abril de 1905, el Director de la Compañía, D. Leopoldo Keromnés y Montfort, solicitaba al Ayuntamiento que marcase las alineaciones y rasantes correspondientes a las tres fachadas, para levantar un edificio de oficinas y dos viviendas para alquilar, solicitud que pasó a la Comisión de Ornato para marcar el atirantado y rasantes correspondientes, lo que efectuó el arquitecto municipal, Tomás Brioso, en 25 de abril, señalando en su informe la longitud de las diferentes fachadas (52,60 m. la correspondiente a la carretera de Málaga a Almería, que debía situarse en una línea paralela a las casas de la acera opuesta y a una distancia de 36 m., las fachadas a C/ Fernando Camino y Tetuán medirían respectivamente 43,25 m. y 32,75 m., ambas como prolongación exacta de las casas ya construidas en las correspondientes aceras. Las alineaciones quedarían cortadas en sus ángulos por chaflanes de 3,50 m., y las rasantes para la primera las señalaba el pavimento de cemento portland del paseo y para las laterales las pendientes que correspondían a la unión con la acera; al marcar las alineaciones se mediría la parcela y se podía proceder a la edificación, aunque debían presentarse los planos del correspondiente proyecto debidamente autorizados[5].

Aunque tradicionalmente se ha considerado este edificio obra del arquitecto francés Julio O'Brien[6], lo que resulta lógico dado que la compañía estaba también nutrida por capital francés, los planos del proyecto, remitidos al Ayuntamiento a través de la Jefatura de Obras Públicas el 24 de noviembre de 1905, están fechados el 21 de octubre de ese año, y los firma el arquitecto malagueño Fernando Guerrero Strachan, respaldado por las firmas del ingeniero jefe de Vías y Obras C. Aleixandre y el Director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces L. Keromnés[7].

Desde 1904 Guerrero Strachan ocupaba el cargo de arquitecto municipal con carácter auxiliar como sustituto del arquitecto titular Tomás Brioso Mapelli y después compartiendo con él estos servicios; más tarde lo fue como arquitecto interino, hasta que en 1906 ostentó la plaza en propiedad[8]. Pudo realizar este proyecto ya que, desde mayo de 2005, los dos arquitectos municipales habían pedido autorización para dirigir obras de particulares, porque las Ordenanzas Municipales vigentes entonces, en su artículo 208, prohibían a los técnicos municipales proyectar y dirigir obras de particulares.

Este requisito no se encontraba en las Ordenanzas anteriores, que regían cuando fue nombrado Brioso. Los arquitectos, que no pretenden que se derogue el artículo, lo solicitan en consideración al modesto sueldo que reciben y, proponen que cuando las circunstancias cambien se vuelva a aplicar dicho artículo, además al contar el Ayuntamiento con dos técnicos de esta especialidad, uno de ellos podía informar los proyectos presentados por el otro, señalando que así se hacía en otras ciudades, entre ellas Madrid. Aunque la solicitud da lugar a un serio debate en el Pleno, se pasó a la Comisión Jurídica, quien lo autorizó en 26 de junio y el 7 de julio se aprobó en el Pleno, por mayoría[9].

Los trámites de autorización para la edificación se llevaron con gran rapidez: la reforma de alineaciones se expuso al público y al no haber reclamaciones, el 17 de noviembre se autorizaba la construcción con arreglo a los planos y alineaciones y rasantes señalados, informándose asimismo de la medición exacta de la parcela después de la modificación de alineaciones, quedando a favor del Ayuntamiento un saldo de 38 ptas.[10]. El 24 de noviembre desde la Jefatura de Obras Públicas se solicitó modificar los desagües en la zona de la fachada principal, tal como lo había pedido la Compañía y se concedió la licencia tras el informe del arquitecto Brioso indicando que en esa zona no afectaba a las fincas colindantes, siempre que se ejecutase con arreglo al plan presentado[11].

Las obras se prolongaron durante tres años. El 21 de febrero de 1908 el Director de la Compañía solicitó permiso para construir las aceras ante el edificio que ya estaba terminándose, pidiendo le señalasen la rasante y ancho de ellas. La solicitud pasó al ingeniero jefe de Obras Públicas, Ramón Díaz Betesca, quien el 29 firmó el permiso bajo determinadas condiciones: la acera de la fachada principal tendría 1,50 ms. de ancho y se construiría con hormigón hidráulico y chapa de cemento, limitada con guardilla de sillería y una rasante de 5 cm. más alta que la que existía, dejando delante una cuneta empedrada para conducir las aguas pluviales al pozo tragante; esas mismas medidas se prolongarían por las calles de Tetuán y Fernando Camino, conformándose a los chaflanes que unen las fachadas. El 2 de marzo el Ayuntamiento concedió la licencia, pero aún continuarían las obras a lo largo de ese año[12], poniéndose en uso el edificio. Con esta obra se va dinamizando la zona y a partir de febrero de 1909 hay solicitudes de valoración de los terrenos adyacentes a las calles Arenal y Fernando Camino, que han tenido que dejar terreno para ensanchar la vía pública y empezar a edificar[13].

El Edificio de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces es un noble inmueble, de baja y tres plantas sobre un sólido sótano, verdadero basamento, ante cuyas ventanas se dispone un pasillo limitado por rejería de forja que lo aísla, y se abre a tres calles. Aunque en los planos habitualmente los elementos ornamentales no siempre están definidos, en este caso, salvo detalles muy específicos, hay correspondencia con la obra construida y destaca la complejidad del conjunto ornamental.

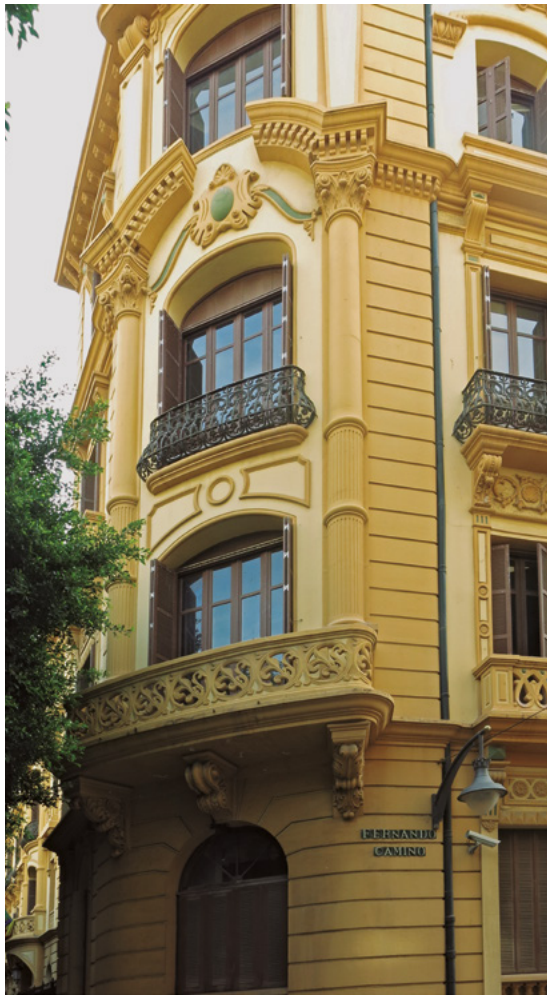
Es un edificio funcional, de oficinas, que al exterior ofrece una elegante imagen en tono ocre, con zonas más resaltadas mediante un ligero cajeado horizontal en el paramento, donde se enfatiza el ornato, y destaca por su simetría y decoración. Las fachadas están definidas por el ritmo regular de sus vanos pero en ellos la combinación de los elementos ornamentales,

FACHADA PRINCIPAL. DETALLE

los diferentes diseños de rejería, de recercados, el molduraje, los órdenes columnarios, la alternancia de ventanas y balcones, la reagrupación de huecos, etc. le imprimen una variedad que, sin abandonar la mesura clásica, hace vibrar al edificio con una cierta musicalidad, que se aprecia asimismo en las fachadas laterales, donde la distribución de huecos marca ritmos crecientes a uno y otro lado de los ejes principales.

Si en la planta baja destacan las portadas y la sucesión regular de ventanas antepechadas con pequeñas balaustradas, recercadas con puntas de diamante y cobijadas entre ménsulas con las tres barras de la Secesión vienesa, resaltadas en verde, en la planta siguiente se agrupan rítmicamente los balcones mediante los antepechos de obra con abultadas molduras geométricas que se entrecruzan formando diferentes diseños, incluso resaltando algunos elementos por el color, para presentar en la tercera balcones, apoyados en las ménsulas y el ornato de los inferiores, pero ofrecen un carácter más aéreo con su rejería de fundición de diseño curvilíneo regular muy tupido, algunos en forma de pecho de paloma. Una sólida imposta, apoyada en las ménsulas que resaltan los balcones, recorre el

FACHADA ORIENTAL



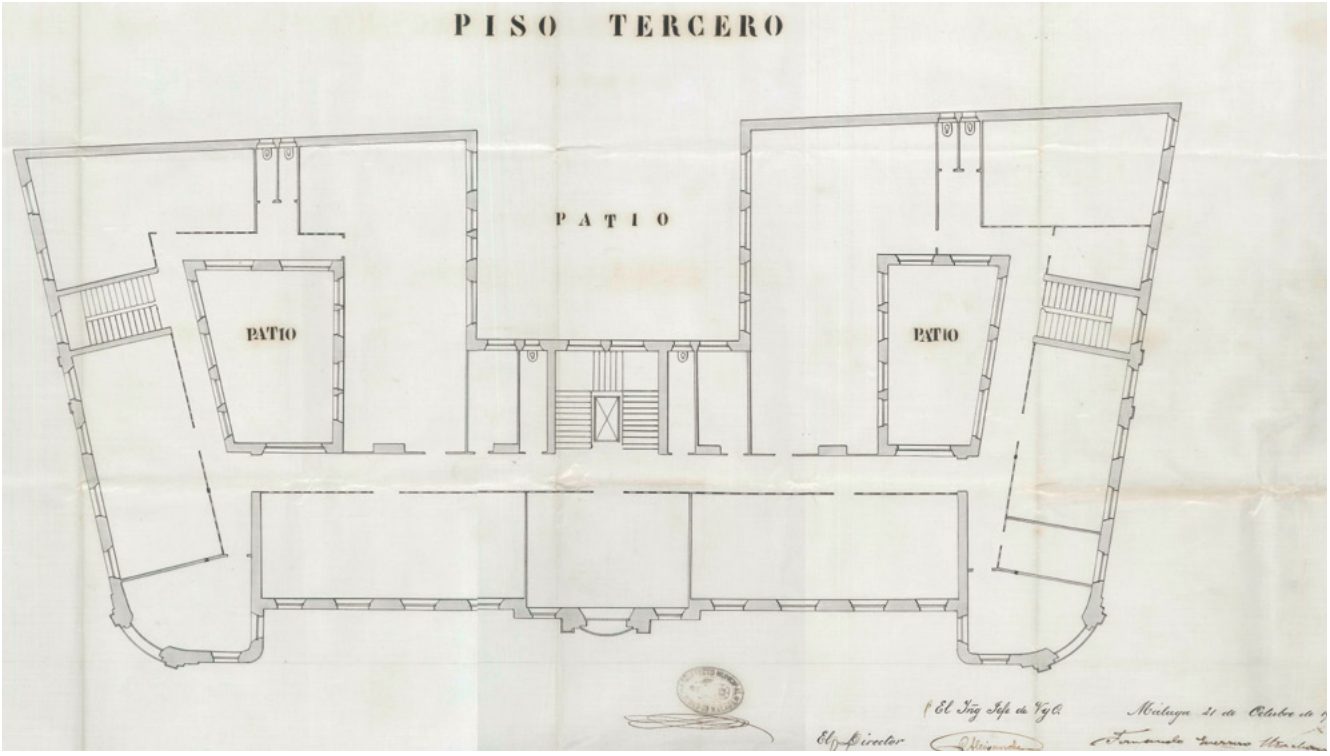
FACHADA OCCIDENTAL. DETALLE

edificio, abriéndose el piso superior con sencillas ventanas agrupadas mediante un molduraje curvo, como herencia del siglo XIX.

Y tras la fuerte cornisa denticulada, interrumpida por los ejes principales, y una vistosa crestería de formas entrecruzadas, se alza la cubierta-ático, el rasgo exterior más notable del edificio, de placas de pizarra, bien empinada, con ventanas abuhardilladas que se abren mediante ojos de buey resaltados por sólido y elegante molduraje, alternando con pilastrones, algunos de los cuales camuflan las chimeneas, aunque en los ejes los óculos se han sustituido por frontis clásicos.

En las fachadas destacan los ejes centrales entre superposición de columnas que no mantienen el módulo clásico y presentan variedad de diseño: con tramos de fuste acanalados, a veces fajados, capiteles corintios o bulbosos, incluso pilastras que se adelgazan hacia la base a modo de estípites, que curvan y rompen los entablamentos y cornisas. Entre ellas se trazan las ennoblecidas portadas, abiertas en una ligera convexidad del muro, bien resuelta, y se suceden en altura ventanas y balcones. Pero, aparte de la fachada principal, con potentes balcones centrales cuyos pretiles muestran ornato modernista curvilíneo o una rejería de suaves curvas, y cuyo impulso rompe la imposta denticulada, donde verdaderamente resalta esta sucesión de vanos y molduras es en las esquinas achaflanadas, de convexidad bien trazada imprimiendo fuerte carácter al edificio mediante la elegante sucesión vertical de los huecos apoyados sobre sólidos y decorados mensulones, ofreciendo el balcón principal balaustrada de obra con ornamentación de hojarasca carnosa modernista, como en la fachada, considerada la muestra más temprana de modernismo curvilíneo en nuestra ciudad[14].

En su interior, mucho más funcional como edificio de oficinas, tras una crujía transversal destaca el vestíbulo con una importante escalera central, de mármol, encerrada en caja cuadrada, en cuyo hueco se inserta el ascensor, que se ha conservado, con su caja de madera y herrajes



PLANTA TERCERA DEL EDIFICIO (F. GUERRERO STRACHAN)

metálicos. En las plantas se disponen las dependencias en dos bloques a uno y otro lado del eje que marca el patio central en línea con la portada principal y se abren otros patios secundarios para garantizar la mayor entrada de luz natural.

Se ha indicado que en la arquitectura de comienzos del siglo XX se dan dos corrientes arquitectónicas, el clasicismo y el regionalismo que, aunque contradictorias, concentran relevantes ideas de esta etapa. Guerrero Strachan en sus primeros años se puede enmarcar en la corriente clasicista, al realizar una arquitectura que atiende a fórmulas cosmopolitas derivadas de las ideas del movimiento Beaux-Arts y de los revivals que se desarrollaban entonces, el Art Nouveau, el Modernismo, el Lyberty, en cuyo marco ideológico realiza sus primeros trabajos, que derivan del más puro eclecticismo, desarrollando poco después, o conviviendo con ella, la etapa regionalista[15].

El Edificio de Oficinas para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces «destaca por su inequívoco toque parisino con algunos detalles de vinculación modernista»[16]. Tal vez los modelos franceses estén presentes en este diseño al adecuarse a exigencias de la Compañía que realiza el encargo, no podemos olvidar la vinculación del capital francés, o como un deseo de agradar al cliente por parte del arquitecto, pero lo que sí es cierto es que su proyecto está en la línea de lo que ocurría en España y en Europa.

Es una obra muy temprana en la producción de Fernando Guerrero Strachan que, en 1904, obtuvo su título de arquitecto por la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid. Pero era un gran conocedor de la arquitectura nacional y europea y contaba con una sólida preparación a través de magníficos maestros. La Escuela de Arquitectura de Madrid fue un centro receptor y difusor de ideas, a través de algunos de sus

docentes, de los libros ilustrados y catálogos de diseños y estudios, así como de las revistas internacionales que van nutriendo su biblioteca, sin olvidar las nacionales como *La construcción moderna* o *Arquitectura y Construcción*, en cuyas páginas se generaron importantes debates en los que el modernismo era el centro de atención[17]. Además de los Congresos Nacionales e Internacionales de arquitectos que tienen amplio desarrollo en estos momentos y que ofrecen múltiples debates y las posibilidades de conocer las arquitecturas más novedosas, (el VI Congreso de Arquitectos, celebrado en Madrid en 1904 fue el que más acercó el Art-Nouveau a la península), no se puede olvidar el importante papel que jugaron las Exposiciones Internacionales, como catalizadores de estas ideas, como la Exposición Universal de París de 1900 que mostró los aspectos más naturalistas del Modernismo, y en su versión más geométrica pesó más la de Turín de 1902, y asimismo la exposición Hispano-Francesa de Zaragoza, celebrada en 1908, a partir de la cual se generó la gran difusión del modernismo secesionista en España[18].

Guerrero Strachan heredero, como la mayoría de sus compañeros en la ciudad, de una tradición y una forma de entender la arquitectura que arranca del siglo XIX[19], llegó a ser el arquitecto más prestigioso, prolífico y versátil de los que trabajaban entonces en Málaga[20]. Aunque todavía limitado por las Ordenanzas municipales, en 1905 no ha tenido tiempo de proyectar obra, sin embargo este proyecto es muy maduro. Su lenguaje tiene un sello propio, de una gran personalidad, en el que sabe armonizar diferentes formalizaciones y aunque hay detalles modernistas en muchas de sus obras, tanto geométricos como naturalistas, él acabaría volcándose más hacia el historicismo y la corriente regionalista, inscribiéndose estas obras en la llamada «arquitectura nacional», que busca su identidad en la arquitectura más gloriosa de nuestra historia[21]. Pero siempre pudo tener en cuenta este edificio que, con su aire nuevo fue un revulsivo[22] y no se quedó como algo aislado.

Hay detalles ornamentales que se repiten en otros edificios del arquitecto, muchos de ellos referentes en la ciudad, como el Ayuntamiento, realizado entre 1911 y 1919, que llevó a cabo con su compañero Manuel Rivera Vera; ahí encontramos las ménsulas de carrete (en este caso reforzando el apoyo de los atlantes), el ornato de vegetación modernista carnosa, los óculos moldurados en los remates superiores. El edificio de Alameda 19 (Banco Hispano-Americano, hoy Cajamar) es una obra neo-barroca que realiza sobre un edificio decimonónico de Jerónimo Cuervo, a partir de 1913, pero destacan los detalles de ornamentación vienesa así como un modernismo más naturalista; además el ritmo de las fachadas, el resalte de los ejes, sus portadas mantienen la comparación con el edificio que estudiamos. Los edificios de viviendas de C/ Echegaray nº 2 (1915) y de C/ Don Juan Díaz presentan los óculos moldurados bordeando las cupulillas de remate, y los antepechos de obra de formas abultadas entrecruzadas también se encuentran en viviendas del paseo de Reding (nº 13-20), y otros muchos detalles a los que vuelve en su amplia producción.

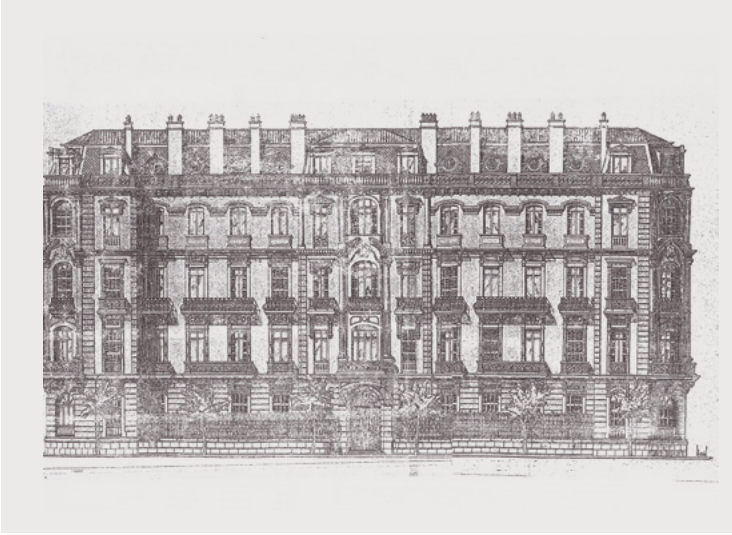
En esos primeros años del siglo XX Málaga continúa consolidando espacios urbanos. En la expansión de la ciudad hacia el este fue importante la renovación del barrio de La Malagueta y, aunque primero fue zona de funciones comerciales, portuarias e industriales que aceleraron las profundas transformaciones del sector, la amplitud de espacios, cercanía del mar, las magníficas vistas dominando la costa lo convirtieron en escenario apropiado para las construcciones domésticas, lugar de recreo y residencia que había empezado en el último tercio del siglo XIX, como una segunda vivienda para la burguesía malagueña, que imprimiría carácter a esta zona oriental con una tipología de vivienda característica, el hotelito o casa de recreo[23]. El sector más próximo al centro de la ciudad, a través de la carretera de Málaga a Almería se iba poblando también de viviendas y se habían edificado dos construcciones que dinamizaron el barrio, una con funciones asis-

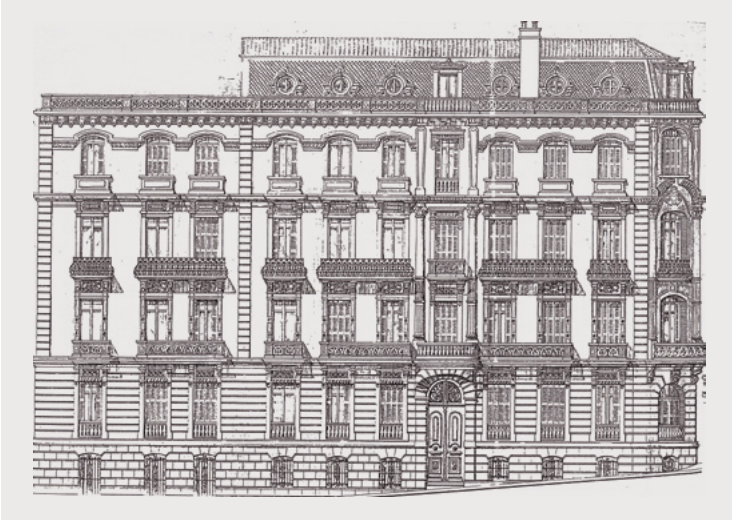
POSTAL, HACIA 1914. (FONDO ARCHIVO DÍAZ DE ESCOVAR)

tenciales, el Hospital Noble (1867-70) y otra con funciones lúdicas, la Plaza de Toros (1874-76)[24]. Pero las obras de urbanización que se desarrollan en los primeros años del siglo XX son de pequeña entidad: afirmados, aceras de cemento, adoquinados, en cualquier caso la municipalidad invierte los pocos recursos de la época en mejorar las condiciones de estos nuevos asentamientos burgueses[25]. No obstante, el eje de acceso aún seguía llamándose Carretera Málaga a Almería; tras la construcción del edificio de Oficinas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con su evidente espectacularidad, se va transformando su fisonomía definiéndose un nuevo espacio urbano: el paseo de Reding, a lo que también han contribuido otros edificios de Guerrero Strachan algo más tardíos. El edificio tiene vocación de atraer la atención del caminante, pero la formación de paseos implicaba también la plantación de arbolado, que ha ido ocultándolo, lo cual resulta paradójico ya que este edificio supone una opción de modernidad, una novedad revitalizadora[26], en la Málaga de comienzos del siglo XX[27].

En las guías de Málaga de los años posteriores a su edificación no se resalta el edificio, aunque sí se incluye alguna fotografía. Será Ramón A. Urbano, cronista oficial de la ciudad, que redactó los textos descriptivos de la *Guía* de José Supervielle, quien lo cita entre los edificios dignos de mención de Málaga en 1916, considerándolo un magnífico palacio construido sin omitir gasto de ninguna clase en su construcción, y después de su descripción continúa «El embellecimiento dado a dicho Paseo (de Reding), con la edificación de tan suntuoso edificio, es digno de que los malagueños lo alaben, sin olvidar los méritos altruistas que hacia esta capital demuestran los directores de esta compañía»[28]. En la década de los años veinte, continúan los elogios a este edificio «severo y sobrio en su arquitectura, aunque grandioso»[29].

El edificio de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ha pasado por varios destinos. En 1941 la Compañía fue absorbida por RENFE, más tarde el Estado lo destinó a sede de la Confederación Hidrográfica del Sur, restaurándose la fachada en 1984, y una remodelación





DIBUJO DE LAS FACHADAS PRINCIPAL Y ORIENTAL
(M. A. GARCÍA ASIRÓN)

más profunda recibió en 1986, especialmente la planta de cubierta y azoteas; pero en esta época aún compartían el edificio RENFE y la Confederación fundamentalmente, además de la Dirección General de Transportes Terrestres y la Comisaría de Aguas del Sur. El autor del proyecto de remodelación fue el ingeniero Francisco Fernández de Córdoba Cano, interviniendo como ingeniero técnico Miguel Ángel García Asirón[30]. A él se deben unos planos que detallan el edificio para las obras de restauración de la fachada, realizada en 1984[31].

En 2008 se acometió otra importante restauración cuando era sede de la Cuenca Mediterránea Andaluza. Como perteneciente a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, ha estado albergando a la Agencia Andaluza del Agua, hasta noviembre de 2019 en que ha sido vendido al grupo Hotusa para adaptarlo a uso hotelero.

El edificio de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces figura en el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga como edificación protegida (A-75), y cuenta con Protección Arquitectónica Grado I. ●

NOTAS Y BIBLIOGRAFÍA

1 Archivo Díaz de Escovar (A.D.E.) caja 193-1/ 6. El Correo de Andalucía dedica el número de 15-3-1860 a esta inauguración, con versos al marqués de Casa-Loring.

2 MUÑOZ MARTÍN, M. (2006): *Familias malagueñas del siglo XIX para recordar*. Málaga, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, vol. I, p. 580.

3 LACOMBA ABELLÁN, J. A.: «El ferrocarril Málaga-Córdoba (1859-79)», *Jábega* nº 7, Málaga 1974, pp. 53-56. WAIS Y SAN MARTÍN, F. (1974): *Historia de los ferrocarriles en España*. Madrid, Editora Nacional, pp. 350-353.

4 CAMACHO MARTÍNEZ, R. y MORENTE DEL MONTE, M. (2005): «Málaga, del Eclecticismo al Movimiento Moderno», en BRAVO NIETO, A.: *Arquitectura y ciudades hispánicas de los siglos XIX y XX en torno al Mediterráneo Occidental*. Centro Asociado a la UNED y Euromed Heritage, pp. 117-118. REINOSO BELLIDO, R. (2011): *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 1. De la noche espantosa a la abstracción*. Historia del Arte de Málaga, vol. 19. Málaga Prensa Malagueña S.A., p. 18.

5 Archivo Municipal de Málaga (A.M.M.) Ornato Actas Capitulares (A.C.) vol. 306 fols. 139v.-140.

6 PASTOR PÉREZ, F. (1980): *Arquitectura doméstica del siglo XIX en Málaga*. Universidad y Diputación Provincial de Málaga, p. 94. Este dato le fue facilitado a la autora por el Sr. Alain Keromnés, hijo del director de la Compañía cuando se construyó edificio, por lo que resultaba fiable, dado que no se encontró entonces otra fuente documental con el nombre del arquitecto.

7 A.M.M. Caja 2594/expediente 45. Planos 680, 681, 682, 683, 684. La localización de los planos del proyecto en el Archivo Municipal ha sido muy reciente, lo que agradezco a la archivera Dª Rosario Barrionuevo.

8 RODRÍGUEZ MARÍN, F.J. (1994): *Fernando Guerrero-Strachan (1879-1930), arquitecto malagueño del primer tercio del siglo XIX*, Boletín de Arte nº 15, pp. 209-226,

Universidad de Málaga. CARMONA RODRÍGUEZ, J. (2015): *Fernando Guerrero Strachan: de la arquitectura nacional al regionalismo*. Tesis doctoral de la Universidad de Málaga, ejemplar inédito, p. 39.

9 A.M.M. Actas Capitulares (A. C.) vol. 306, fols. 112 y 137v.-138v, Sección Ornato, caja 1962, expediente 317.

10 A.M.M. A. C. vol. 306, fols. 175 v., 242 y 264 v.

11 A.M.M. Ornato, Caja 2594/expediente 45.

12 A.M.M. Obras Públicas, caja 2605, expediente 136.

13 A.M.M. Actas 1909 (vol. 310), fol. 38.

14 CANDAU, Mª E., DÍAZ PARDO, J. I. Y RODRIGUEZ MARÍN, F. J. (2005): *Málaga. Guía de arquitectura*. Sevilla. Consejería de Obras públicas de la Junta de Andalucía y Colegio de Arquitectos de Málaga, p. 216.

15 ASENJO DÍAZ, A. (2010): «Fernando Guerrero Strachan y su tiempo, analizado desde el contexto europeo», *Anuario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo,* Málaga, pp. 221-227.

16 GARCÍA GÓMEZ, F. J.: «La herencia decimonónica: el eclecticismo de principios del siglo XX», en MÉNDEZ BAIGES, M. (ed.) (2009) *Arquitectura, ciudad y territorio en Málaga (1900-2011),* Málaga, ed. Geometría p. 29.

17 RUIZ GARRIDO, B.: «Arquitectura modernista. Entre la marginación y la conciliación», en MÉNDEZ BAIGES, M. (ed.) (2009) *op. cit.,* p. 53.

18 FREIXA, M. (1986): *El Modernismo en España. Madrid*, ed Cátedra, pp. 58-60. PÉREZ ROJAS, F. Javier (1990): *Art déco en España,* Madrid, ed. Cátedra, pp. 169-181. GAMBOA FERNÁNDEZ, Mª Dolores (2012): *Arquitectura y urbanismo de Málaga en el primer tercio del siglo XX* (Tesis doctoral inédita), Universidad de Málaga.pp. 239-247.

19 REINOSO BELLIDO, R. (2005): *Topografías del paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1867 y 1959*. Colegio de Arquitectos de Málaga, p. 193.

20 CARMONA RODRÍGUEZ, J. (2015): Op. cit., p. 18.

21 CARMONA RODRÍGUEZ, J. (2017): *Palacio Miramar, el gran hotel de Málaga*. Málaga, H. santos, p. 27.

22 PASTOR PÉREZ, F. (1979): «Arquitectura modernista en Málaga», Jábega 26, p. 71.

23 RODRÍGUEZ MARÍN, F. J. (1989): «Urbanismo obrero y burgués en Málaga: los barrios de Huelin y El Limonar», *Jábega* nº 66, p. 50.

24 GARCÍA GÓMEZ, F. (2000): *La vivienda malagueña del siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Consejo Social de la Universidad y Cajamar, vol. I, p. 124.

25 REINOSO BELLIDO, R. (2005): Op. cit., p. 99.

26 RUIZ GARRIDO, B.: Op. cit., en MÉNDEZ BAIGES, M. p. 47.

27 Así lo podemos comprobar en una tarjeta postal de 1914. A.D.E. Caja 193-i, 1734.

28 SUPERVIELLE, J.: *Guía de Málaga y su provincia, indicador del Comercio y la Industria* para 1916-17, p. 110. Agradezco la relación de guías que me ha facilitado la archivera Dª Mª Pepa Lara.

29 A.D.E. Caja 193-I, 1/25. Reportaje de *Vida Gráfica* sobre reformas en el servicio de trenes (h. 1920).

30 Archivo Histórico Provincial de Málaga (A.H.P.M.) legajo 52.109/3. Agradezco la ayuda de la archivera Dª Esther Cruces.

31 GUARDIOLA CÁRDENAS, A. y SANTA-OLALLA TEMBOURY, I.: *El palacio de la Tinta*. (Trabajo mecanografiado inédito). Estos dibujos de la fachada les fueron facilitados a las autoras por el Sr. García Asirón.