

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

Resumen

En 1959, José Joaquín González Edo realizó para Málaga un proyecto que se concretó en el Plan Parcial "Polígono Industrial Ronda Exterior" basado en el PGOU de 1950. El referido trabajo estaba concebido dentro de un proyecto urbanístico global que intentaba dar respuesta a la necesidad de habilitar espacios dentro de la zona urbana que acogiesen el aumento poblacional y preparase la ciudad para la incipiente industria turística. Había que concentrar las industrias en zonas alejadas de los espacios habitacionales.

La finalidad de nuestra comunicación es analizar este, que consideramos modélico e innovador, proyecto de Polígono Industrial y los orígenes del urbanismo que lo condicionaron, para posteriormente compararlos con la realidad actual.

Palabras clave: Urbanismo, Industria, Polígonos industriales.

Abstract

In 1959 José Joaquín González Edo designed a project for the city of Málaga in 1959 which materialized in the Partial Plan "Industrial Warehouses Ronda Exterior" based on the 1950 PGOU. The referred work was conceived within an overall development project which attempted to answer the need to enabled spaces within the urban area that could accommodate population growth and prepare the city for the growing tourist industry. It was a need to concentrate the industries in an area outside the living spaces.

The purpose of our essay is to analyze the project of this Industrial Warehouses, which we consider exemplary and innovative, and of course, the origins of urbanism that conditioned it to subsequently be compared with the current reality.

Keywords: Planning, Industry, Industrial Estates.

La irrupción de los polígonos en el universo industrial es un fenómeno relativamente reciente si lo contemplamos desde un punto de vista histórico, donde las valoraciones y trascendencias empiezan a cuantificarse bastantes años después de ocurridos los hechos. Quizás eso explique porqué el estudio sobre los referidos polígonos industriales, también denominados parques industriales, no haya sido abordado hasta ahora como algo inherente al Patrimonio Industrial. El paso de la sociedad desde la era de la electricidad a la de la electrónica ha implicado que la relativa poca antigüedad de estos complejos industriales se hayan complejizado hasta el punto de desvirtuarse su concepción original. Así hoy podemos diferenciar entre parques tecnológicos, polos químicos, parques comerciales, centros de transportes, etc.

Antecedentes

Las concentraciones industriales son algo habitual en nuestra historia, en todas nuestras ciudades y pueblos existen nombres de calles, o incluso de barrios, que definen lo que allí se fabricaba; es decir, era habitual que los talleres se concentrasen por gremios, pero todos ellos integrados dentro del núcleo urbano poblacional. A finales del siglo XVIII con el nacimiento de la era industrial se dieron dos fenómenos que rompieron esa tendencia: la importancia adquirida por las industrias primarias y el volumen adquirido por las industrias de transformación; las primeras no implicaron cambios urbanos, no así las segundas que dada su extensión tuvieron que instalarse en los arrabales de las ciudades. Durante todo este periodo los pequeños y medianos talleres siguieron estando integrados dentro de los núcleos urbanos, con los consiguientes problemas de salubridad y peligrosidad que ello acarrearba.

La Gran Guerra se determinó históricamente como el final de esta etapa, pero ello sólo ocurrió en aquellos países donde la Revolución Industrial había tenido lugar. En España, donde la referida Revolución no había ocurrido¹, el final de la etapa hay que trasladarlo hasta la Guerra Civil. Durante la posguerra nuestro país estuvo asumido el sistema autárquico como método económico debido a su aislamiento, que solamente fue aliviado por la ayuda de Argentina primero y en 1953 con los acuerdos con los EE.UU. para la instalación de las bases militares. En estas circunstancias la adaptación de las estructuras urbanas a los métodos de producción industrial que la sociedad venía demandando quedaron relegadas en un segundo plano, ya

1. En España fueron muy pocas regiones en las que se incorporaron métodos de producción similares a los aplicados en el resto de Europa, en concreto algunas de regiones de Cataluña Y el País Vasco; en Andalucía fueron pocas y muy localizadas estas regiones, en concreto Málaga, Riotinto en Huelva y Jerez



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

que por delante existían otras necesidades más urgentes que solucionar: la falta de viviendas, debido a la devastación que la guerra había producido en las ciudades y pueblos y el hambre, había que conseguir poner en marcha de nuevo la economía agraria, abandonada por la contienda y, además, con unos métodos de producción obsoletos. Finalmente y no menos importante, otro elemento influyó en la acometida de soluciones a la problemática planteada, nos estamos refiriendo al proyecto político; los dirigentes de la dictadura recién implantada, al menos una parte bastante influyente de ellos, estaban empeñados en crear un “nuevo orden social”. Esto último unido a las condiciones de partida en la que se encontraba la industria en cada ciudad o región hizo que no todas las soluciones se afrontasen de igual modo, pero sí podría decirse, casi de forma generalizada, que los proyectos acometidos en la década de los años cuarenta del pasado siglo se realizaron con grandes errores, muchos de ellos fueron rectificadas en años posteriores, pero para otros ya no hubo solución.

No es intención de esta comunicación el realizar un estudio pormenorizado y profundo sobre cómo se realizó la reindustrialización de España² después de la desastrosa y dolorosa contienda a la que le siguió una no menos dolorosa posguerra. Reindustrialización que se realizó a partir de un país desolado, con la herencia de una industria atrasada y con la Revolución Industrial nunca realizada, a este hándicap hay que sumarle la rémora que supuso la carga ideológica con la que se comenzó a reconstruir el país. Pero, para poder llegar al objetivo que nos hemos planteado con este trabajo hemos de realizar un mosaico de los ejemplos que consideramos más representativos y que nos pueden ayudar a hacernos una idea de cuál fue el camino que llevó a la creación de los Polígonos Industriales como elemento indispensable del mundo industrial y comercial de los últimos años.

El largo y tortuoso camino de la posguerra

El comienzo de la puesta en marcha de los nuevos Planes Generales de Ordenación Urbana, lo protagonizó Madrid en 1942 con el denominado “Plan Bidagor”³, que había nacido como fruto de la Asamblea General de Arquitectos que se celebró en el Teatro Español de Madrid en junio de 1939 y del Plan de Urbanismo de 1941. El referido proyecto tuvo un recorrido tortuoso y cambiante debido a las presiones políticas, por lo que no pudo verse fructificado en ley hasta que el 15 de marzo de 1946 al publicarse el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. No obstante, al hacer

2. Aunque existen estudios sobre el urbanismo, la vivienda, la agricultura o la economía en general, aún se encuentra pendiente el acometer ese trabajo pormenorizado sobre la reindustrialización

lectura de la referida ley no deja de sorprender que sólo afronte el problema desde un plano muy general, dejando la mayoría de las actuaciones que tendría que haber abordado para desarrollarlas en futuros planes y proyectos parciales. El objetivo más importante de esta Ley, aunque no sea nombrado en sí mismo, fue el de eliminar los obstáculos para poder convertir Madrid en la “capital del Nuevo Imperio Español”. Muestra de ello lo da Adelardo Martínez de Lamadrid, en su artículo «La creación de zonas industriales en Madrid», publicado en el nº 3 de la revista *Gran Madrid*⁴ en 1948, para quien el interés principal era vaciar el centro urbano de la futura “Capital Imperial” de todo aquello pudiese producir incomodidades y molestias, es decir industrias, obreros y avalanchas de “masas de población inactivas”, un eufemismo bastante ilustrativo de la intención política.

Lo que sí deja claro el PGOU de 1946 es la creación inmediata del llamado Gran Madrid por medio de la anexión de múltiples pueblos de los alrededores donde se pudieran implantar todos aquellos núcleos, ya existentes o de nueva creación, que había que desplazar del centro urbano. En este reparto se designaron los antiguos pueblos, básicamente agrícolas, de Canillejas y Villaverde para la instalación de los núcleos industriales el primero de ellos fue comenzado en 1948 y el segundo en 1952. La falta de rigor y control con la que se hicieron estas instalaciones transformaron dichos pueblos en espacios prácticamente inhabitables, debido a las emanaciones de humos y otras materias volátiles, además de una gran producción de residuos industriales, tóxicos o no, para los que no se había previsto solución. En 1957 se constituyó el nuevo Ministerio de la Vivienda, para el que fue designado como ministro José Luis de Arrese, con este nombramiento la política de urbanismo vuelve a recaer en manos falangistas. En 1959 en un reconocimiento tácito del fracaso de la política urbanística que se había llevado hasta ese momento en el “Gran Madrid” de los pueblos anexiona-

3. Pedro Bidagor Lasarte (San Sebastián 1906- Madrid 1996). Arquitecto urbanista. Pasó toda la Guerra Civil en Madrid donde estuvo colaborando con la CNT en el proyecto de la futura construcción y urbanización de la ciudad. Al término de la contienda Pedro Mugarza –el denominado “arquitecto del Régimen”- le encargó la redacción de un Plan de Urbanismo para Madrid. El trabajo de Bidagor fue publicado en 1942, pero no fue hasta 1946 en que se publicó el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) cuando se empezaron a plasmar algunas de las propuestas realizadas por este arquitecto. Entre 1939 y 1946 ostentó el cargo de director de la Oficina Técnica de Reconstrucción de Madrid y entre 1945 y 1956 la Dirección Técnica de la Comisaría de Ordenación de Madrid. En 1991, Pedro Bidagor, en la introducción que hizo al libro de Sofía Diéguez *Un nuevo Orden Urbano: el “Gran Madrid” (1939-1951)* relata las dificultades que tuvo para llevar a cabo algunos de sus proyectos y la imposibilidad de realizar otros

4. La revista *Gran Madrid* fue el boletín informativo de la Comisaría General para la ordenación urbana de Madrid y sus alrededores entre los años 1938 y 1954



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

dos, se decide realizar el “Plan de descongestión de Madrid” que no es otra cosa que trasladar a provincias limítrofes partes de la industria que estaba demandándose instalar en la capital y de ese modo trasladar con ellas las barriadas obreras, con la esperanza, si no de parar, sí de diseminar la inmigración proveniente de la España rural.

Como ya hemos referido anteriormente, en la más inmediata posguerra la problemática industrial siempre se afrontó en España como un elemento secundario de la reconstrucción, en nuestro caso urbanística, del país, sin olvidar que en esa reconstrucción no solo se trabajaba por las mejoras de las condiciones de vida de la población, teniendo en cuenta que esta se debía inscribir no ya en un cambio político sino inmerso dentro de un nuevo orden social.

En el caso de Barcelona hubo dos circunstancias que condicionaron el proyecto a realizar y que minimizaron, al menos de forma momentánea, los impactos negativos que, como hemos podido ver, tuvo en Madrid. El primero de ellos fue el que la burguesía catalana, a lo largo del siglo XIX y los principios de XX había optado por localizar sus industrias, principalmente la textil, en poblaciones más o menos cercanas a Barcelona capital –como Terrassa, Sabadell, Igualada, etc., o más posteriores como Sant Adrià, Hospitalet, etc. -, con lo que los efectos negativos que producían las industrias era significativamente menores que en otras ciudades. La segunda de las circunstancias a la que nos referimos era que ya existía una concentración industrial en el Barrio de La Barceloneta y, principalmente, en el espacio de la Zona Franca que, que originariamente se había urbanizado para alojar una “zona comercial franca de impuestos”, pero que nunca llegó a materializarse. Una vez abandonado el proyecto para la que fue construida, esta zona se convirtió en un espacio idóneo donde alojar aquellas industrias que paulatinamente la economía de la ciudad iba demandando.

En Valencia su industria había venido disfrutando de una economía e industrialización floreciente gracias principalmente a los beneficios que le había reportado la neutralidad española durante la Gran Guerra que le había permitido crear un tejido industrial basado principalmente en la fabricación de productos dirigidos a la exportación, esto perduró hasta comienzos de la Guerra Civil. Durante la contienda las instalaciones fabriles, debido a su situación estratégica con respecto a las zonas donde se libraba el conflicto, sus industrias fueron reconvertidas por el Gobierno Republicano para producir material bélico. Después de la contienda, y durante el periodo denominado como autárquico, el declive de la economía y la industria de la región fue de los más acentuados de España.

Estas circunstancias, unidas a que en los alrededores de la capital va-

lenciana se seguía manteniendo una importante actividad agrícola que la dotaba de un cinturón verde natural, determinaron el Plan General de Ordenación Urbana de la región, comenzado en 1944 y puesto en marcha en 1946, en el que se incluía la creación de tres núcleos industriales. Este Plan no destacó por su novedad ni por las dificultades de desarrollo: “las disposiciones que regulan el desarrollo del Plan son comparativamente más rudimentarias y menos desarrolladas de lo que eran las correspondientes al plan de Madrid”⁵

Sobre Sevilla es deficiente la información que hemos podido localizar, y ello quizás sea debido a que a pesar de que en 1946 se aprobó un Plan General de Ordenación, como se hizo en otras ciudades, este se arrinconó, según nos cuenta Antonio Martín García en un artículo sobre la desamortización de las vías pecuarias, lo que indujo, según el autor, a un crecimiento anárquico, en el que se iban ocupando paulatinamente zonas agrarias, sin una planificación previa, para instalar industrias, alrededor de la cuales se fueron construyendo barriadas obreras

La etapa 1940-1950 vino a representar la consolidación y acentuación del modelo centrífugo y desarmónico del crecimiento urbano, apoyándose en tres instrumentos:

1. El planeamiento versus acuerdos de política urbana creadores de ciudad, en tanto que el primer Plan General de Ordenación, aprobado en 1946 junto con sus Ordenanzas, es materialmente inexistente, dada la nula ejecución de sus directrices, y desplazado, sustituido, en cambio, por acuerdos con incidencia real sobre el territorio e incoherentes con aquél, a saber: Ordenanzas de Policía de la Construcción de 1949...y Acuerdos de la Comisión Permanente Municipal..., paradigmas de «la contradicción entre una serie de estímulos al crecimiento y la falta de control urbanístico, de donde resulta un espacio caótico»
2. La siembra estratégica de piezas no agrarias, los grandes espacios de actividad productiva, predominantemente públicos, en el territorio, y previo a lo residencial, consolida la localización más exterior y desarticulada de lo urbano: Hytasa (1937); S.A.C.A. (1941); Elcano (1945); I.S.A. y C.A.S.A. (1946); ...verdaderos inductores de colonización «urbana» de lo agrario, ...se formarán asentamientos de mano de obra...: Bellavista, San Jerónimo, Cerro del Águila, entre otros⁶

Hasta ahora nos hemos limitado a realizar un somero recorrido por los

5. TERAN, Fernando de. *Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)*. Alianza Editorial Textos. Madrid. 1982. Págs. 189-190

6. MARTÍN GARCÍA, Antonio. Desamortización de vías pecuarias, Sevilla, 1945-1970, *CT: Catastro*. Nº 44. Dirección General del Catastro. Madrid. Mayo 2002. Págs. 77-88



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

acontecido en algunas de las provincias que tradicionalmente se habían identificado como industriales, de modo que pudiéramos corroborar lo afirmado al principio de este trabajo sobre cómo las circunstancias socio-políticas y los antecedentes previos a la contienda indujeron a que las soluciones en materia urbanística para la industria fuesen distintas en cada provincia. No obstante, sí podemos encontrar entre ellas unos nexos en común: el claro desinterés por una organización de la industria, bastaba con alejarla del núcleo urbano; el alejamiento igualmente de las barriadas obreras y los poblados chabolistas producto de la inmigración del campo huyendo del hambre; finalmente, el último de los nexos en común fue el fracaso de todos los intentos por muy distintos que estos fuesen.

Ello indujo a que en 1957 se produjese un punto de inflexión con la creación del Ministerio de la Vivienda, y poniendo al frente del mismo a José Luis Arrese, un arquitecto que además era un destacado dirigente falangista ya desde la época de José Antonio Primo de Rivera. Su nombramiento era un intento de, al menos, actuar en una sola dirección ideológica, es decir recuperar el en ese momento desvirtuado proyecto de la construcción de la "España Imperial":

El arquitecto, porque Dios le ha puesto en sus manos la augusta misión de hacer hogares, es el encargado de ejecutar gran parte de esa sociología que consiste en distribuir lo que hay de masa y de número en los pueblos para no caer en lo uno ni en lo otro, y conjugando la libertad del hombre con su conveniencia, canalizar la corriente demográfica de las migraciones hacia las nuevas fuentes de riqueza y de trabajo.⁷

Pero también asume ya un reconocimiento tácito del fracaso de la política urbanística aplicada hasta ese momento:

Si no paramos rápidamente... ese tremendo éxodo campesino, habremos arruinado el campo; pero, además esa ruina no habrá sido para resolver ningún problema, sino para crear en las ciudades un cinturón que asfixiará toda futura solución urbanística.

Todo lo que sea cambiar el panorama aldeano hacia un sentido alegre de lo bello será volver a la armonía tradicional del hombre con el paisaje y será alejarlo de ese fenómeno universal de fuga que lentamente le lleva a la ciudad y en la ciudad le lleva a sentirse implicado en el turbio concepto proletario de la masa⁸.

Y para ello se articulan una serie de medidas que permitan reconducir

la política urbanística articulando modificaciones en las políticas agrícolas e industriales:

Con este plan nacional de agricultura y con el plan nacional de industrias, que buscarán para su instalación las fuentes de producción y de consumo, llegaremos a hacer con toda exactitud el plan nacional de urbanismo: un plan nacional que, mirando a España como un todo geográfico, encaminado al logro del más alto nivel de vida, estudie las nuevas órbitas de concentración y desconcentración humana y que será una especie de vista panorámica del que luego, en parcelas, saldrán los planes provinciales, comarcales y locales.⁹

A pesar de todas las buenas intenciones con las que fue constituido el flamante Ministerio de la Vivienda, la política para una planificación industrial global y efectiva no se daría hasta que comenzaron a participar en el Gobierno los llamados "tecnócratas" próximos a la organización religiosa "Opus Dei". Para esto hay que esperar a la década de los años sesenta del pasado siglo y la implantación de los denominados "Planes de Desarrollo". El fin de la etapa autárquica y por tanto una nueva planificación de la política económica justifican los cambios habidos en el Gobierno. Era el momento de poner el desarrollo del país en manos más pragmáticas, aún a costa de dejar de lado la política falangista. Entre el principio y el final de la década de los años sesenta la economía agraria cedió algo más diez puntos porcentuales (10, 59%), algo más de cuatro puntos a favor del sector industrial (4,3%) y algo más de seis (6,29%) a favor del sector servicios, esto último gracias al turismo¹⁰. Estas cifras justifican por sí solas la necesidad que había de una nueva planificación urbanística, toda vez que los intentos anteriores habían resultado fracasados en cuanto al sector industrial y al de servicios. Sobre la política de viviendas aunque no pueda hablarse de fracaso sí resultaba a todas luces insuficiente para satisfacer la ingente demanda que aún se arrastraba veinte años después de finalizada la contienda y, lo que es peor, con un crecimiento descoordinado del resto de los sectores que tenían que intervenir en la planificación urbanística, error este que aún hoy seguimos pagando.

Tal como antes hemos reflejado las diferencias y coincidencias que acaecieron en el urbanismo de distintas ciudades vuelven a repetirse en el caso

7. ARRESE, José Luis de. «Balance de un primer año», *diario Ya*, Madrid, 1 de enero de 1958. Recogido en *Política de Vivienda*. Madrid, 1959

8. ARRESE, José Luis de. Discurso en la constitución del Ministerio de la Vivienda, Madrid, mayo 1957, recogido en *Política de Vivienda*, Madrid, 1959

9. ARRESE, José Luis de. Discurso en la constitución del Ministerio de la Vivienda, Madrid, mayo 1957, recogido en *Política de Vivienda*, Madrid, 1959

10. TERAN, Fernando de. *Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)*. Alianza Editorial Textos. Madrid. 1982. Pág. 362



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

de Málaga, tal vez algunas de ellas más acentuadas. Al igual que en otras provincias españolas el Plan General de Urbanismo de la provincia de Málaga fue aprobado en 18 de julio de 1950. Se le conoce como el Plan González Edo¹¹. Sobre la eficacia de dicho plan existen distintas opiniones, Fernando de Terán en su obra *Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)* dice:

El caso de Málaga es más rico aún. Al plan general de 1950 no siguió el desarrollo en planes parciales ni después de la aprobación de la Ley del Suelo. El fenómeno turístico impulsó al Ayuntamiento a aprobar «ordenaciones parciales» y obras de urbanización, y a modificar las Ordenanzas Municipales, recurriendo al curioso procedimiento de acogerse a la Ley de Régimen Local, obteniendo su aprobación del gobernador civil, y no del Ministerio de la Vivienda. La modificación de las ordenanzas, conseguida por este procedimiento sobre el artículo 216 de aquéllas, introdujo el siguiente párrafo: «No obstante lo anterior, en aquellas calles que se hubiesen consentido mayores alturas, continuarán autorizándose.» Esto, lógicamente, justificó el ininterrumpido crecimiento de la altura media de la edificación. La legalización a posteriori de las actuaciones clandestinas, por aplicación de cierta equidad en apreciación de antecedentes, fue otro de los procedimientos utilizados.¹²

En cambio Juan Gavilanes y Rafael de Lacour, en su obra *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 3. Nuevos Trazos para el futuro*, lo consideran un plan válido, incluso trascendente, que en opinión de estos autores supuso el puente de unión entes las aspiraciones urbanísticas de los arquitectos del siglo XIX y la modernidad. No obstante aunque reconocen errores en su aplicación los atribuyen a intereses ajenos a su proyecto, en cambio Fernan-

11. José Joaquín González Edo (Madrid 1894-1989). Arquitecto. Trabajó en Málaga desde 1926 como arquitecto del Catastro Urbano dependiente del Ministerio de Hacienda. Hasta 1936 tuvo una intensa intervención tanto profesional como cultural en la vida de la ciudad, entre estas actividades destaca su colaboración con Leopoldo Torres Balbás y Juan Temboury Álvarez en la reconstrucción de la Alcazaba. El levantamiento militar le cogió en Madrid, ciudad donde se mantuvo a lo largo de toda la contienda. Durante ese tiempo se encargó de creación y habilitación de refugios antiaéreos para la población, lo que le costaría, ya en el régimen franquista, un proceso de depuración que le condenó a cinco años de inhabilitación para ejercer cargos públicos o trabajar para la administración. Condena que evidentemente no cumplió, ya que a la muerte de Fernando Guerrero Strachan en 1942, que había asumido la dirección de las obras de la Alcazaba desde 1939, fue reclamado por Temboury para trabajar en este Monumento. Es de pensar que gracias a esta colaboración fue lo que le permitió seguir colaborando con Ayuntamiento en la dirección del urbanismo

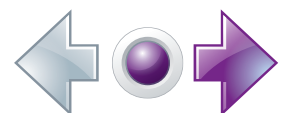
12. TERAN, Fernando de. *Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)*. op. cit. Págs.469-470

do de Terán achaca a los defectos del mismo el desorden urbanístico que provocó el crecimiento exponencial del turismo.

González Edo se mantuvo al frente de la Dirección de Urbanismo de Málaga hasta bien entrada la década de los años sesenta, y asumió bastantes de los planes parciales que se realizaron como desarrollo del PGOU elaborado por él en 1950. Pero es de imaginar que no debió tener una tarea fácil, porque conociendo su trayectoria profesional es de extrañar que fuese una iniciativa suya o que aceptase de buen grado la modificación del artículo 216 por medio de una Ordenanza Municipal. Como responsable del PGOU, González Edo, trabajó en el desarrollo de los planes parciales que se llevaron a cabo, pero su trabajo no siempre tuvo igual fortuna. En el denominado Plan Parcial del Polígono Alameda, cuya misión era crear un eje este-oeste, su proyecto fue totalmente desechado y se convocó un concurso de donde salió el proyecto actual; en el denominado Plan Parcial Carretera de Cártama se llevó a cabo el proyecto de González Edo pero muy modificado a la hora de su construcción; finalmente, realizó el proyecto para el primer polígono industrial de la ciudad, el denominado Plan Parcial Polígono Industrial Ronda Exterior. A este último es al que le vamos a dedicar especial atención debido a diversos motivos:

- a) Este proyecto no sólo fue pionero en Málaga, si no que no conocemos, a la fecha en que el arquitecto comenzó a trabajar en él, que hubiese otro proyectado en España –hacemos hincapié en la diferencia ente Polígono industrial y concentración industrial-.
- b) El proyecto elaborado, aunque visto desde la actualidad, vemos que adolece de falta de atención a una serie de condicionantes que hoy consideramos indispensables, fue en su momento, como más adelante podremos comprobar un ejemplo de cómo no debía de ser suficiente con alejar las industrias del núcleo urbano, sino que además había que dotarlo de unas infraestructuras que ayudasen al crecimiento industrial.
- c) Entre el proyecto elaborado y el llevado a cabo hubo diferencias sustanciales que lo desvirtuaron totalmente.

El análisis que vamos a realizar es sobre la evolución que tuvo el denominado Polígono Industrial Ronda Exterior (popularmente conocido como Polígono San Rafael), desde el primer proyecto que definitivo que presentó González Edo hasta llegar a lo que hoy queda del mismo. Consideramos que este análisis puede ser un ejemplo paradigmático del nacimiento, desarrollo, y degradación de la mayoría de los polígonos industriales, que desde la perspectiva actual, no sólo han sido superados –sustituídos- por los parques de alta especialización, sino que consideramos que deben ser valorados



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

como parte del Patrimonio Industrial.

González Edo comenzó la elaboración del proyecto en 1956, por lo que es lógico pensar que todo el trabajo se hizo a partir de del PGOU de 1950, pero bajo la contemplación de la recién estrenada Ley del suelo que fue publicada en el mes de marzo ese mismo año. No fue hasta octubre de 1959 cuando el arquitecto presentó el proyecto definitivo y que denominado como Plan Parcial (del PGOU 1950) de Ordenación "Polígono Industrial Ronda Exterior". En 1958, antes de la elaboración definitiva del Plan, ya habían comenzado las expropiaciones de las fincas que estaban afectadas por la ubicación del Polígono.



Ortofotografía de Málaga realizada en 1956.
Página Web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de
Territorio. Junta de Andalucía

Creemos no equivocarnos al calificar el trabajo de González Edo como un proyecto progresista y bastante avanzado¹³. De hecho, abandonó la idea en ese momento imperante de agrupación de las industrias por otra bastante más novedosa de incluir las industrias como parte de la planificación urbana de la ciudad, con unas características, particularidades y necesidades propias. Ya no bastaba con alejar la industria del núcleo urbano como algo molesto y peligroso para los ciudadanos, sino había que adaptar su ubicación de modo que las industrias pudiesen obtener una serie de servicios que les permitiese ser más rentables. En definitiva, considerar la industria

13. Lógicamente esta valoración la hacemos desde la visión del momento en que fue diseñado (1956-59)

como uno de los principales motores de la economía y por tanto crear las condiciones urbanas que ayudasen al crecimiento de la producción y el abaratamiento de los costes de la misma.

En el enunciado de su proyecto González Edo justifica la creación del polígono industrial en base a varios conceptos, como:

- Industrias molestas o peligrosas que habían quedado constreñidas por núcleos habitacionales.
- La aplicación de otros Planes Parciales obligaban a la expropiación de espacios ocupados por industrias.
- Las expectativas de una ubicación más idóneas para las industrias contribuiría a un traslado voluntario de las mismas.
- De la eficacia de los puntos anteriores dependería que hubiese disponibilidad de nuevo suelo urbano para proyectos habitacionales que amortiguase la perentoria necesidad de viviendas que la ciudad demandaba, entre otros motivos por la inmigración desde el campo a la ciudad en busca de modos de subsistencia.
- Finalmente, y no menos importante, el comenzar a adaptar –adecentar– la ciudad a las necesidades que una incipiente industria del turismo demandaba, porque esta ya se anunciaba como el futuro principal motor económico de la ciudad.

Como anticipo a la aprobación del Plan Parcial Polígono Industrial Ronda Exterior, el diario *La Vanguardia* en su edición del 24 de diciembre de 1958 y bajo el rimbombante título de "MÁLAGA, Comienza una nueva era para la ciudad" recoge la visita que el Ministro de la Vivienda, José Luis Arrese, ha realizado a Málaga, y las promesas de materialización de futuros proyectos que engrandecerán la ciudad. Uno de ellos es referente al Polígono que estamos analizando:

El Ayuntamiento llevará a cabo la urbanización de una zona que se destinará a la futura industria de Málaga. Es un polígono industrial, que se puede extender fácilmente según las necesidades, que contará con todos los elementos necesarios para que se puedan establecer potentes empresas. Al mismo tiempo, funcionará un Patronato pro-Industrialización de Málaga con el fin de ayudar a los industriales que se decidan a montar en Málaga factorías.

Análisis de la memoria del Proyecto de "Polígono Industrial Ronda Exterior" Objeto del Proyecto.

La ubicación del polígono se hace a partir de que el PGOU vigente "la parte industrial de Málaga...está situada en la parte sur-oeste de la ciudad junto a las industrias existentes en la actualidad [1950]"

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

Como la industria nueva se va extendiendo a lo largo de la Costa por no estar urbanizada la zona prevista para ello, y se pierde, por tanto las mejores playas de la ciudad, se ha dispuesto.... [para la ubicación del Polígono] un sector de la zona prevista por el PGOU.

Se ha elegido para el Polígono el sito donde comienza la nueva zona industrial, por se el más cercano a la ciudad y estar junto a la estación de ferrocarril. Con arreglo a este criterio se redactó el proyecto de expropiación

En el plan Parcial de Ordenación se establece la forma en que debe planearse el Polígono para satisfacer en las mejores condiciones las instalaciones industriales que se soliciten.¹⁴

Información urbanística.

El proyecto hace hincapié en la importancia de una ubicación con eficacia para las comunicaciones y accesos, ya que estos se transformarían en rentabilidad económica:

Para el uso industrial el Polígono disfruta de una situación privilegiada, está en el principio de la ciudad, en relación con los principales centros fabriles...

Las vías... unas existentes... y otras en proyecto... completan el buen emplazamiento del polígono en cuanto a sus relaciones, no solo con las distintas zonas de la ciudad, sino también con los demás núcleos urbanos de la provincia y hasta con el resto de la Nación.

El proyecto tiene muy en cuenta las buenas condiciones de los servicios de: acometida de agua, colector de evacuación y la disponibilidad de energía eléctrica suficiente.

Ordenación general.

De nuevo, el proyecto se detiene en un aspecto que considera muy importante para el correcto funcionamiento del Polígono, los accesos y calle interiores:

El ferrocarril... divide el Polígono en dos partes, de forma rectangular una y casi cuadrada otra, ambas están limitadas... por calles que, en un futuro próximo habrán de ser arterias de gran circulación... se trazan otras [calles] que forman las manzanas del Polígono, de manera que puedan dividirse en paralelas regulares y apropiadas por sus dimensiones a los fines industriales que se prevén y resuelvan la circulación de coches y camiones en todas direcciones.

14. El subrayado es nuestro

De ese modo contempla:

- Vía principal "A" de 40 m. al norte del Polígono.
- Vía principal "B" de 20 m. al sur.
- Tres vías de 15 m., la primera paralela al ferrocarril en el sector norte que conecta la vía de acceso al Polígono por el este, desde el Paseo de Ronda hasta el apeadero de ese sector; las otras dos se localizan en el sector sur perpendiculares al ferrocarril, una unirá la vía "B" con la plaza del muelle ferroviario y la otra como cierre y acceso por el oeste al sector sur.
- Tres vías de 10 m., dos paralelas al Paseo de Ronda y la otra, en el sector norte, comunica a las parcelas más profundas terminando en una plazuela que facilita el giro de los vehículos. Las vías de 10 metros se justifican porque sólo dan acceso a parcelas por uno de sus lados.
- Dos pasos de peatones permitirán la comunicación el interior del sector norte.
- Seis plazuelas o bolsas, tres en cada sector, cuya finalidad es en dos casos permitir las carga y descarga en los apeaderos del ferrocarril y en los otros el giro de vehículos de gran tamaño. Por tanto su amplitud estará sometida a dichas funciones (todas ellas con más de una salida).
- El abastecimiento por ferrocarril a todo el polígono se realiza mediante dos desviaciones que nacen de la vía principal, una en cada sector y con una longitud de 400 m. cada una. Desde la desviación del sector norte partirán otras dos desviaciones de modo que toda la carga de llegada o salida que se haga por ferrocarril se pueda hacer directamente desde cualquier parcela del Polígono.

Organización industrial

Este apartado del Proyecto es otro de los elementos novedosos del mismo. Como parte sustancial de la organización industrial refrenda la ya detallada comunicación del Polígono tanto por carretera como por ferrocarril.

Para decidir el tamaño del modelo de parcela, el Proyecto argumenta que de acuerdo con las industrias más habituales en Málaga las dimensiones de las mismas deben ser ente 5.000 y 10.000 m², con lo que el Polígono dispondrá de 45 parcelas además de dos dedicadas a lo que denomina "centros Cívico-Comerciales".

El autor del proyecto reconoce que no tener datos suficientes para realizar una clasificación previa de las industrias que se van a instalar. No obstante sí poseen la suficiente "información sobre las deficiente instalación de muchas industrias actuales y la necesidad de ampliación que tienen otras". Igualmente, se ha tenido en cuenta las expropiaciones que sufrirían algunas



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

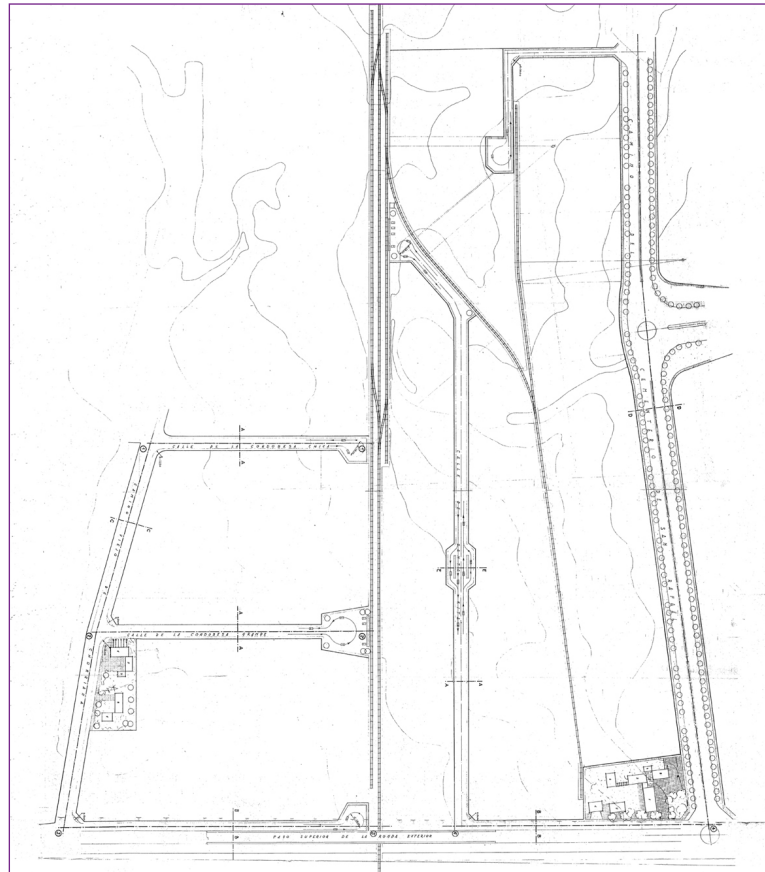
Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández



Planificación de viales
Proyecto Plan Parcial Polígono Ronda Exterior. Fondo González Edo

industrias ubicadas donde irá el "Polígono Alameda".

Resulta interesante la atención que se le hace a los almacenes y a los talleres de reparación de vehículos, en ese momento ambos integrados en el núcleo urbano.

Al estar diseñado el Polígono en dos sectores independientes, el Proyecto considera que en el sector norte se deben ubicar las industrias más pesadas,

mientras que el sur se dedicaría a industrias livianas o de carácter comercial. De ese modo se consigue mejor organización del Polígono

Como consideración final de este apartado, el Proyecto realiza una declaración o resumen que demuestra la ejemplaridad y modernidad, para su momento, que nosotros hemos encontrado en el proyecto analizado:

"Todo ello conduce a la necesidad de establecer unas normas que regulen la adjudicación de parcelas, el tipo de industrias admisibles y las condiciones a que han de ajustarse las edificaciones y las instalaciones, limitando y hasta prohibiendo determinadas industrias"

Ordenación de Servicios Comunes

Este apartado reafirma que el Proyecto que estudiamos propugna un concepto que va más allá de la simple concentración industrial, por lo que demanda una serie de servicios auxiliares que complemente la utilidad del Polígono Industrial:

Se hacen dos núcleos o Centros Cívicos... con objeto de instalar los servicios públicos y sociales necesarios para atender a la población que habita en la zona y al público que tenga relación con ella... El núcleo... estará compuesto por varios edificios agrupados según sus funciones y enlazando entre sí con espacios ajardinados... se han dispuesto cafetería, comedor o restaurante con los servicios de cocina en pabellón aparte... Se hace otro cuerpo destinado a tienda-bazar y a oficinas de las instalaciones establecidas en la zona, agua sub estación eléctrica, teléfonos, estafeta de correos e incluso alguna sucursal bancaria... Otro edificio... dedicado a puesto de socorro y asistencia médica... Separado por jardines otro cuerpo para guardería infantil y atención a la mujer, considerando que en muchas fábricas el personal es femenino. Este pabellón o edificio está rodeado de espacios verdes para esparcimientos, estancia y recreo de los pequeños... Se hace otro cuerpo para el servicio de incendios, de suficiente amplitud para estar dotado de un equipo completo y situado de forma que la salida de los coches sea fácil y rápida... Completa un pabellón para aseos de ambos sexos... Quedan de esta forma atendidas las necesidades más importantes del personal que trabaje en el Polígono Industrial y las de relación con el público en general

Todos los aspectos que hemos venido analizando del el Proyecto, que González Edo realizó, sobre el "Polígono Industrial Ronda Exterior", demuestran, a nuestro entender, que son la definición teórica del Polígono Indus-

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

trial como un ente con personalidad propia que nace como respuesta a las necesidades e intereses que viene demandando la sociedad urbana que no está dispuesta a soportar las incomodidades y peligros que las industrias conllevan al tenerlas dentro de su espacio de convivencia, pero que sin embargo no quiere prescindir de los servicios que esa misma industria le ofrece; por otro lado, atiende los intereses industriales y financieros, que ya intuyen la salida del largo túnel de la economía autárquica, por lo que se demandan unas condiciones y servicios para sus industrias que sirvan de crecimiento de las mismas a la vez que puedan suponer un abaratamiento de los costes de producción que los haga competitivos.

Modificaciones al Proyecto del Polígono Industrial Ronda Exterior

En el mes de noviembre de 1959 la Dirección General del Urbanismo, dependiente del Ministerio de la Vivienda eleva a definitivo el proyecto presentado por González Edo. Pero realiza una serie de modificaciones al mismo, que más que enriquecerlo lo que hace desvirtuarlo en algunos de los elementos más interesantes. Estas modificaciones no son sino el signo del declive que marcó el acontecer del Polígono Industrial Ronda Exterior hasta llegar a su situación actual.

La vía principal "A" que en el Proyecto se preveía con una anchura de 40 m. se reduce a dos carriles de 7 m. de ancho y si sólo se va a construir una sola calzada la dimensión de la misma la reduce a un ancho de 10, 50 m.

La vía principal "B" para la que se estimaba un ancho de 20 m. lo reduce a 10,50 m.

De las tres vía con 15 m. de ancho, una se reduce a 10,5 m. y las otras dos a 7 m.

Se elimina el ramal del ferrocarril de 400 m. que debía abastecer al sector sur del Polígono, al considerar que el muelle previsto es suficiente para dar servicio a ese sector

Consideramos que este acontecer degenerativo del Polígono Industrial que analizamos vuelve a ser paradigmático de lo ocurrido en general en todas aquellas formas de agrupación industrial similares a la analizada que hoy sobreviven. Estamos convencidos que la imposibilidad de poner en práctica los proyectos realizados, tanto en el analizado como en otros, son de carácter económico, en primer lugar el creciente valor del suelo a lo que había que sumar la disminución de los costes de infraestructuras.

Valoración de algunas de las causas que contribuyeron al deterioro del Polígono Industrial Ronda Exterior.

Instalación de los tanques de almacenamiento del Oleoducto Málaga-Puertollano.¹⁵

En algún momento entre septiembre de 1961 y noviembre de 1963 se decidió la cesión de la totalidad del sector sur del Polígono Industrial Ronda Exterior a la empresa petrolífera Calvo Sotelo para las instalaciones del complejo de bombeo por el que se enviaría por oleoducto, a la refinería instalada en la población de Puertollano, el petróleo descargado frente a las playas de Málaga. Estas instalaciones entraron en funcionamiento en 1965. En una ampliación posterior, que es recogida por primera vez en el PGOU de 1984, se amplían las instalaciones a la pastilla del sector norte comprendida entre las vías del ferrocarril y la vía principal de dicho sector (actual Calle Bodegueros).

Este cambio sobre el Proyecto aprobado hizo que el polígono redujese considerablemente su extensión y que se abandonase el acceso de mercancías por ferrocarril de forma directa desde el Polígono.

Varios accidentes producidos por las instalaciones de bombeo, como el ocurrido en 1973 cuando la rotura de una tubería produjo un surtidor que llegó a enviar petróleo fuera de las instalaciones, en 1976 hubo un corte en el abastecimiento de agua a la ciudad por una rotura en el oleoducto¹⁶, estos y otros incidentes hicieron que gracias a la movilización vecinal, el entonces alcalde Pedro Aparicio firmara en 1991 un acuerdo de intenciones con la empresa Repsol para sacar las instalaciones del núcleo urbano; no obstante, no sería hasta el año 2000 cuando la alcaldesa Celia Villalobos ratificase dicho acuerdo, con el compromiso de realizar el traslado en dos años.

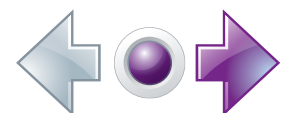
Derogación en 1964 del PGOU de 1950

Las circunstancias socio-económicas en las que se encontraba el país en 1950 inducen a creer que el PGOU, diseñado por González Edo y publicado en ese mismo año, que fue concebido como una ley marco en la que en años posteriores, y de acuerdo con las transformaciones socio-económicas futuras, se fuesen desarrollando Planes Parciales en consonancia con lo contenido en el referido PGOU. Pero esto, que en principio, parece una medida lógica e inteligente era un arma de doble filo que finalmente sirvió como "el

15. RODRÍGUEZ PARADINAS, Eduardo. OROZCO VALLEJO, Esteban. "El oleoducto Málaga-Puertollano proyecto y construcción de la conducción principal", *Revista de Obras Públicas* nº 115, tomo I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 1967. Págs. 97-111.

OROZCO VALLEJO, Esteban. Instalaciones de descarga, almacenamiento y bombeo del oleoducto Málaga-Puertollano, *Revista de Obras Públicas* nº 115, tomo I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 1967. Págs. 195-208

16. Diario *La Vanguardia* del 2 noviembre de 1976. Pág. 10



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

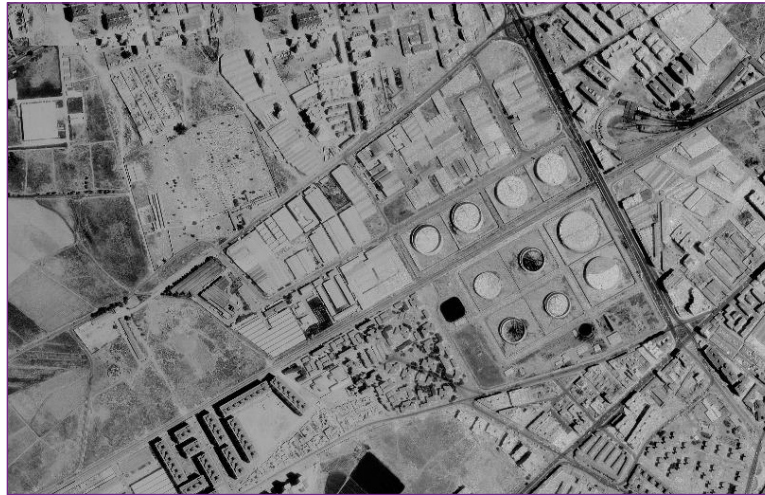
Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

todo vale” especulativo que permitiría que el urbanismo de la ciudad llegase a un desorden de que nunca se pudo recuperar. El comienzo del referido desorden lo facilitó el propio Cabildo Municipal al inferir en el urbanismo de la ciudad por medio de ordenanzas municipales:



Ortofotografía de Málaga realizada en 1977.
Página Web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio. Junta de Andalucía

...en 1964, una sentencia del Tribunal Supremo, en un proceso entablado entre el Ayuntamiento y un particular... ponía en duda... la validez legal del plan general y quitaba la razón al Ayuntamiento. Esto desarmó y descalificó a la Corporación ante la opinión, en su ya débil voluntad de mantener una cierta autoridad ante el empuje de una iniciativa privada que dio inmediatamente por sentado que el plan general no era válido y que, por lo tanto, la única reglamentación obligatoria eran las Ordenanzas modificadas... sin límite alguno... Y esta tesis ganó partidarios dentro del propio Ayuntamiento, con las consecuencias consiguientes.¹⁷

17. TERAN, Fernando de. *Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)*. Alianza Editorial Textos. Madrid. 1982. Pág. 470

El vacío urbanístico creado por la tácita derogación en 1964 del PGOU de 1950 se mantuvo hasta 1971 cuando se publicó el nuevo PGOU, lo que implicó que durante la década de los años sesenta, coincidiendo con el momento del despegue turístico de la ciudad y con un gran crecimiento poblacional, Málaga se estuviese rigiendo en el orden urbanístico solo por medio de ordenanzas municipales.

Esto implicó que el Polígono Industrial Ronda Exterior, y dentro del mismo la Estación de Bombeo del Oleoducto Málaga-Puertollano, se viesan constreñidos por un sinfín de edificaciones, sin los servicios ni las separaciones necesarias, tanto entre ellas como entre la zona industrial, así como sin control en las alturas de las mismas. Todo ello condujo a que el “sector Carretera de Cádiz” -lugar donde se encuentra el Polígono Industrial- ostentase el dudoso honor de ser el espacio habitacional de mayor concentración de habitantes por metro cuadrado de toda Europa.

Falta de apoyo municipal y estatal proyecto industrial del Polígono Ronda Exterior

Paralelamente al desarrollo del Plan Parcial Ronda Exterior, el Estado decidió realizar un plan de desarrollo económico de la provincia. En el plano agrícola fue concretado con el Plan Guadalhorce (1956) que consistió en la ampliación del sistema de regadíos y la construcción de varios pueblos denominados de “colonización”. En el terreno Industrial se decidió la instalación de varias industrias importantes: INTELHORCE (1957), una industrial textil de capital público controlada a través del INI (Instituto Nacional de Industria); CITESA (1961-64) empresa dedicada a la fabricación de aparatos telefónicos, dependiente de Standard Eléctrica, y suministrador en exclusiva de la Compañía Telefónica; Amoniaco Español (1964) fabricante de abono. Estas tres industrias se instalaron al margen del Polígono Industrial que en ese momento se estaba desarrollando, sin tener entre ellos la más mínima coordinación. Su instalación se realizó en terrenos cedidos gratuitamente por el Ayuntamiento, encontrándose uno de estos terrenos, lo cedidos a Citesa, en pleno casco urbano y muy cerca del centro de la ciudad. Todas estas actuaciones denuncian el poco interés con el que las autoridades acometieron el proyecto del Plan Industrial Ronda Exterior.

Situación actual del Polígono Industrial Ronda Exterior

En la actualidad del proyecto originario solo queda parte del que se denominaba sector norte. A su vez, la parcela actual se debe dividir, para su valoración en tres sectores:

- a) La actual sede del Colegio de Médicos de Málaga, que ocupa el edifi-

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

cio construido entre 1967 y 1975 para alojar a las Bodegas Barceló. Este es el único edificio valorable de todo el polígono. Según el profesor Francisco José Rodríguez Marín es un edificio en el que “Desde el exterior se advierte la pretensión de monumentalidad e historicismo para contribuir mediante la arquitectura a la creación de la imagen de empresa”¹⁸



Ortofotografía de Málaga realizada en 2011
Página Web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de
Territorio. Junta de Andalucía

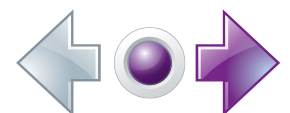
b) La zona que aun continua prestando servicios industriales dividida por la calle Ceramistas determina dos zona de distinta organización industrial: la situada más al oeste dado el tamaño de las naves todas dan a dos vías medianamente amplias; sin embargo, la situada al este es actualmente una zona cuya urbanización industrial raya en la temeridad ya que dentro de ella existe hasta tres estrechas calles sin salida en donde abocan distintas empresas, con el consiguiente peligro en caso de accidente en alguna de ellas.

Una vez desmanteladas las instalaciones de la Estación de bombeo de oleoducto Málaga-Puertollano y soterradas las vías del tren gracias a la llegada del Ave a Málaga, se ha obtenido una magnífica parcela que ya tiene proyecto y dueño y solo espera el que soplen vientos mejores para que se construyan las llamadas “Torres Repsol”, proyecto que va a ceder en zonas verdes lo que el Ayuntamiento le concede en altura. Todo esto va a provocar que los terrenos industriales adquieran valor de suelo urbanizable de primera calidad, por lo que es de esperar que en un futuro próximo desaparezca todo vestigio de industrias en la zona y entonces será cuando el Polígono Industrial Ronda Exterior, el proyecto modélico ideado por José Joaquín González Edo, pase a ser historia y solo quede en la memoria de aquellos que lo vivieron y sufrieron una ridícula caricatura de un proyecto que fue pensado para la modernidad.

Bibliografía

- ARRESE, J. L. de *Discurso en la constitución del Ministerio de la Vivienda*, Madrid, mayo 1957, recogido en *Política de Vivienda*, Madrid, 1959.
- CABALLERO MONRÓS, E. / ÁLVAREZ DE TOLEDO, R., “Plan General de Ordenación de Málaga”, en *Ciudad y Territorio*, núm. 2/72, Madrid, 1972.
- GAVILANES, J. y LACOUR, R. *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 3. Nuevos Trazos para el futuro*, Historia del Arte de Málaga, tomo 18. Editorial Prensa Malagueña. Málaga. 2012.
- MARTÍN GARCÍA, A. Desamortización de vías pecuarias, Sevilla, 1945-1970, CT: *Catastro. Nº 44*. Dirección General del Catastro. Madrid. Mayo 2002. Págs. 77-88
- MARTÍNEZ DE LAMADRID, A. “La creación de zonas industriales en Madrid”, *Revista Gran Madrid*, nº 3, Madrid, 1948.
- OROZCO VALLEJO, E. “Instalaciones de descarga, almacenamiento y bombeo del oleoducto Málaga-Puertollano”, *Revista de Obras Públicas* nº 115, tomo I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 1967. Págs. 195-208..
- REIG, E. “Historia breve de la industria valenciana”, *Dos siglos de industrialización en la Comunidad valenciana*. Colegio Oficial de Ingenieros Superiores Industriales de la Comunidad Valenciana. Valencia. 2007. pág. 27-63.

18. RODRÍGUEZ MARÍN, Francisco José. *La ciudad perdida. Patrimonio Industrial*, Historia del Arte de Málaga, tomo 18. Editorial Prensa Malagueña. Málaga. 2012. Pág. 36



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Polígono Industrial: desde su creación como demanda de la ciudad contemporánea a su transformación en gueto donde alojar industrias y comercios

• Carlos Sarria Fernández

RODRÍGUEZ MARÍN, F. J. *La ciudad perdida. Patrimonio Industrial*, Historia del Arte de Málaga, tomo 18. Editorial Prensa Malagueña. Málaga. 2012.

RODRÍGUEZ PARADINAS, E. OROZCO VALLEJO, E. "El oleoducto Málaga-Puertollano proyecto y construcción de la conducción principal", *Revista de Obras Públicas* nº 115, tomo I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 1967. Págs. 97-111.

TATJER, M. "La industria en Barcelona (1832-1992). Factores de localización y cambio en las áreas fabriles: del centro histórico a la región metropolitana", *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. X, núm. 218. Universidad de Barcelona. Agosto, 2006.

TERAN, F de *Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)*. Alianza Editorial Textos. Madrid. 1982.

VV.AA. *Plan Bidagor 1941-1946, Plan General de Ordenación Urbana, Plan director*. Dirección General de Urbanismo y Planificación General, Comunidad de Madrid. Madrid. 2003

Otras fuentes

Delegación de Urbanismos de Excmo. Ayuntamiento de Málaga.

Legado González Edo. Archivo Municipal de Málaga.

Página Web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio. Junta de Andalucía.

Varios portales de Internet, principalmente Wikipedia.

