

LA OPORTUNIDAD Y LA DECISIÓN URBANA.

Reflexión sobre un ensanche Oeste jamás resuelto

Discurso de ingreso el 15 de enero de 2014 como Académico de Mérito del
Ilmo. Sr. D. Francisco San Martín Olea

Excmo. Sr. Presidente de la Academia Sr. D. Alfredo Asensi Marfil, Ilmos. Sres. miembros de la Junta de Gobierno y Sres. Académicos, deseo expresarles mi agradecimiento por aceptarme a formar parte de esta histórica institución malagueña y, conocidos su origen y su extensa trayectoria científica y cultural, les transmito mi compromiso personal y experiencia profesional para colaborar en el desarrollo de los fines que se establecen en los estatutos de esta Corporación.

Deseo manifestar también mi agradecimiento al Académico de Número Ilmo. Sr. D. Manuel Olmedo Checa, por su recepción en nombre de la Academia, y por sus orientaciones para profundizar en la historia urbana de esta Ciudad.

Y por último, especialmente agradezco a mi esposa Encarnita y a mis hijos David y Eduardo su paciencia demostrada conmigo.

LA MIRADA A LA CIUDAD

Cuando se camina por las ciudades, incluso como turista, existe una cierta percepción de imágenes diversas que caracterizan los lugares, no sólo por sus arquitecturas singulares o su ambientación verde, que permiten identificar algunas de sus partes y le confieren una referencia en nuestra memoria, sino especialmente porque en el ejercicio del paseante atravesamos espacios urbanos concatenados sin solución de continuidad. Normalmente se desconoce su origen urbano, pero se percibe a menudo la realidad de un lugar, no siempre bien transformado, que desdibuja, devalúa o simplemente modifica su escala urbana.

La identificación de una Ciudad se retrata de una manera sugerente cuando se expresa como un ejercicio de evocación literaria, donde algunos autores han utilizado la imaginación

para exponer una bella ensoñación de su propia experiencia vital, la cual permite a los lectores aproximarnos a una ambientación onírica, que sólo puede ser sugerida por arquitecturas urbanas anónimas.

Cuando el poeta Vicente Aleixandre describía en *La Ciudad del Paraíso* como percibía aquella Málaga de su juventud, la expresaba con algunos de estos versos:

*Siempre te ven mis ojos, Ciudad de mis días
marinos. Colgada del imponente monte, apenas
detenida en tu vertical caída a las ondas azules...*

*...Calles apenas, leves, musicales. Jardines
donde flores tropicales elevan sus juveniles palmas
gruesas. Palmas de luz que sobre las cabezas, aladas,
merecen el brillo de la brisa...*

*Un soplo de eternidad pudo destruirte, Ciudad
prodigiosa, momento que en la mente de un dios
emergiste. Los hombres por un sueño vivieron,
no vivieron, eternamente fúlgidos como un soplo
divino. Jardines, flores...*

Esta breve cita puede servirnos para introducir la reflexión que deseo exponerles, ya que la ensoñación de un poeta, posiblemente tenga más de verdad sobre la identidad de un lugar que algunas decisiones urbanas, que reflejan la secuencia histórica entre la oportunidad, el proyecto urbano y el escenario que habitamos.

Sin duda, la visión urbana que se percibe de la Ciudad es diferente al conocimiento y, especialmente, a las vivencias que en cada historia personal se dibujan sobre ella. Lógicamente existe una percepción local más doméstica, propia del barrio que uno habita (La Victoria, Huelin, Pedregalejo...), donde se mezclan afectos y referencias de pequeña escala urbana (la plazuela o el pequeño jardín, el colegio, la iglesia, el mercado,...), pero que se gravan en nuestra memoria como una huella indeleble desde nuestra juventud.

Sin embargo, existe otra percepción más global que es propia de la identificación urbana de la Ciudad de Málaga, que a veces no es fácil de expresar cuando sintéticamente se la describes a un visitante amigo, o bien si la tratas de comparar con otras ciudades de nuestra Andalucía. Por ejemplo, esa idea de que Málaga es *un lugar turístico con un maravilloso clima mediterráneo*, no deja de ser un tópico que funciona bien, pero sólo expresa un sitio sin identificación urbana.

En la percepción urbana, la identidad de la Ciudad se expresa en *las trazas urbanas relevantes*. Sí, aquellas que independientemente, de su mayor o menor escala urbana, constituyen elementos reconocidos por los ciudadanos, donde su propia evolución les confiere un signo de identidad histórica y social, que emerge del conjunto para convertirse en un espacio singular de la Ciudad.

En realidad, la complejidad urbana de una Ciudad parece, a veces, expresarse sintéticamente con espacios urbanos muy concretos. Y de esta forma, pueden distinguirse ciudades tan diferentes como Madrid (*Gran Vía y Puerta del Sol*), Barcelona (*Paseo de la Rambla*), Sevilla (*calle Sierpes*), o bien París (*Campos Elíseos*) y Londres (*Piccadilly Circus*). Estos elementos que pertenecen a distintas tipologías de espacios públicos, sean éstos calles, plazas y paseos o bulevares, concentran, en el origen y disposición de sus trazas y en la configuración de su escala urbana, una identificación social más allá de su origen temporal, que se transmite en el tiempo, de una generación a otra, hasta convertirlos en permanencias que aportan una singularidad propia de la Ciudad.

En el caso de Málaga, la calle del Marqués de Larios (o más popularmente, la calle Larios), una operación de reforma interior realizada a finales del siglo XIX, juega ese papel. Su disposición en el Centro Histórico con referencia a la antigua Alameda y al Puerto, y su propia evolución urbana, la han convertido en una traza relevante, análoga a las citadas, que sin duda distingue a esta ciudad.

Sin embargo, puede entenderse que ¿Málaga es una ciudad de una única calle, como a veces parece?, o en realidad, ¿existen otros elementos urbanos que pueden jugar una diferencia singular de identidad, pero se encuentran sumergidos por una transformación derivada de la acelerada

dinámica de una modernización urbana, no siempre bien entendida, y con una escasa apreciación del origen histórico de sus elementos?

Y en este sentido, la mirada hacia la Historia no es una añoranza de un contexto urbano que no se repetirá jamás, sino más bien es un ejercicio que nos ayuda a comprender las oportunidades que tuvo la Ciudad, las ideas que se pusieron en valor y, finalmente, apreciar las decisiones urbanas que se adoptaron.

Por ello volver a mirar el magnífico plano de Joaquín Pérez de Rozas (1863), es de interés para observar que, en ese momento, Málaga debía resolver su ensanche hacia el oeste, más allá del río Guadalmedina. La disposición de los antiguos arrabales del Perchel y la Trinidad habían conformado un asentamiento urbano compacto, sin elementos de continuidad con la almendra musulmana central, donde la actuación del Paseo de la Alameda (1783) se había convertido en el espacio público principal de la Ciudad, y por tanto en la pieza de referencia, que resolvía la relación urbana entre el tejido de “la Medina nazarí” con el trazado del nuevo ensanche de Heredia hacia el mar. Sin embargo, el plano de Pérez de Rozas revela también la aparición de la *Málaga de las dos ciudades*, donde el río seco del Guadalmedina se constituye en una barrera física, no resuelta aún, que ha supuesto también una fractura social y morfológica cuyas consecuencias se aprecian todavía.

DEL ORIGEN DE LOS TRAZADOS

Las reformas urbanas que se abordaron en España, hacia mediados del siglo XIX, con los Planes de Ensanche (Plan Castro en Madrid o Plan Cerdá en Barcelona), para resolver la extensión de las ciudades más allá del perímetro de las antiguas murallas de la ciudad medieval, tuvieron también en Málaga una oportunidad de ensayo con la extensión urbana propuesta hacia el oeste del río Guadalmedina.

Desconocemos si esta aspiración por ordenar ese crecimiento urbano era conocida entre la población, aunque quizás por ello, una primera idea quedaba ya esbozada, como un rumor propio de esta ciudad, en una gacetilla del “Avisador Malagueño” (PEÑA HINOJOSA 1973) de fecha 5 de Agosto de 1858, que decía lo siguiente:



Plano de la ciudad de Málaga. Joaquín Pérez de Rozas (1863).

No sabemos el fundamento que tendrá la idea que hemos oído emitir de que se trata de formar una sociedad para adquirir edificios con objeto de derribarlos y hermostear la ciudad, prolongando la Alameda por el centro del barrio del Perchel hasta las afueras de la población, por esta parte. Por más que el pensamiento sea grandioso, dado sobre todo el caso de la construcción del ferrocarril, no le podemos dar crédito, si habrá sido sólo parte de un desocupado que haya echado la especie a volar, o si bien se ha tratado de ello en algunos círculos.

Del anteproyecto de Ensanche de Moreno Monroy (1861)

Sin embargo, esta idea de prolongar la Alameda “no era ciertamente de un desocupado” sino que estuvo impulsada por el Gobernador de la Provincia, D. Antonio Guerola, quien en dicho año encarga al arquitecto José Moreno Monroy un estudio para proyectar un ensanche hacia el oeste del río Guadalmedina.

La solución de la ordenación se apoya como directriz de referencia en el curso del río Guadalmedina, con un eje estructurante perpendicular al mismo, que parte del Puente de Tetuán y trata de resolver la relación con la Ciudad Histórica.

Lógicamente, entiende el proyectista que la traza urbana de referencia es el eje de la antigua Alameda Principal, y esta prolongación de su eje atraviesa el Perchel de una manera rigurosa y precisa, tratando de respetar las tramas históricas del antiguo arrabal, y planteando en su extensión hacia el oeste una retícula ortogonal que supone una solución de “cosido urbano” que relaciona los distintos barrios, llegando hasta una primera Ronda, próxima al Arroyo del Cuarto.

En esta propuesta urbana de escala medida con relación al tamaño de Málaga, en esa fecha, Moreno Monroy se enfrenta a uno de los problemas clave de esta extensión de la Ciudad, que supone encontrar la



Anteproyecto urbano Ensanche Oeste. Arquitecto José Moreno Monroy (1861).

compatibilidad de las distintas tramas urbanas consolidadas y la orientación radial de sus ejes viarios básicos, hacia el litoral oeste y hacia el valle del Guadalhorce, insertando para tal fin una trama ortogonal propia de la técnica urbana del ensanche.

Este ensayo que tenía el nivel de Anteproyecto urbano fue aprobado por R.O. de 25 de Junio de 1861 (OLMEDO CHECA 1989), pero con él se inicia esa disociación entre oportunidad, proyecto y decisión que, en cierto modo, refleja la idiosincrasia de esta Ciudad.

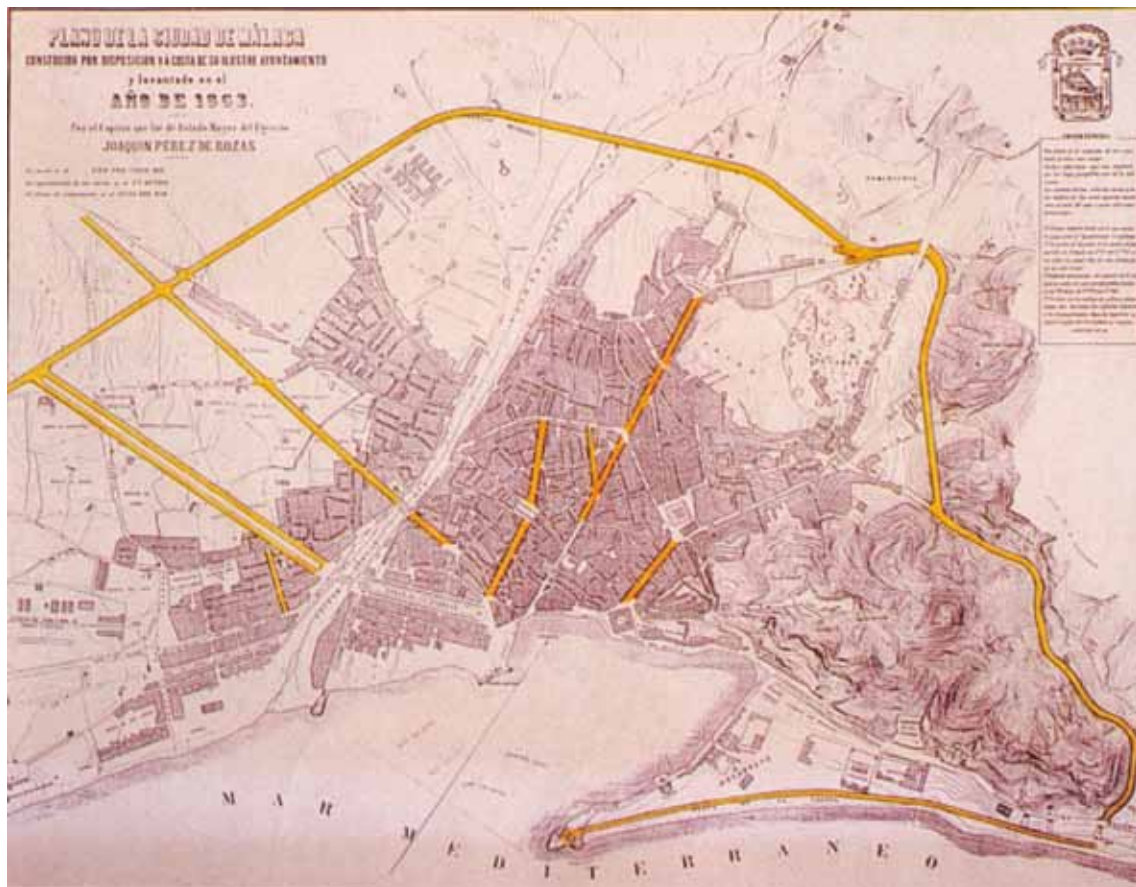
De las Reformas Urbanas de José María de Sancha

Sin embargo, resolver la apertura de la Ciudad seguía manteniéndose como una preocupación urbana que no sólo venía a responder a un problema higienista y de salubridad de la población asentada en las tramas urbanas existentes, sino también en

dotar a Málaga de algunos elementos de referencia que le dieran una estructura de escala urbana, con relación a su importancia. En este sentido, en fecha 25 de abril de 1878, el Ayuntamiento solicitó al Ministro de Fomento autorización para formar los Estudios del Ensanche de la Ciudad la cual, con gran diligencia, fue autorizada mediante R.O. de fecha 5 de julio de ese mismo año.

Correspondió al Ingeniero José María de Sancha la elaboración de los trabajos para redactar las Bases del Proyecto de Ensanche de Málaga, incluido en la Exposición de Motivos municipal, entre las que expongo la siguiente descripción:

...Los accidentes del terreno por la parte Norte y Levante de la población, el proyectado canal para la desviación del Guadalmedina por el lado de Poniente, y el mar por el Sur, forman el recinto dentro del cual puede extenderse Málaga, y cuyo contorno, salvo la parte del mar, recorre el Paseo de Ronda... Por último, los terrenos que van a ganarse al mar con



Propuesta de J.M. de Sancha de la apertura de ejes urbanos básicos, dibujados sobre el plano de Joaquín Pérez de Rozas. Málaga (1879).

motivo de la obras del Puerto, completan el plano en que puede realizarse el ensanche de la ciudad.

El escenario urbano estaba reconocido y la instrumentación para operar también, y en este sentido, la aportación técnica de Sancha mediante sus proyectos de abastecimiento y saneamiento para Málaga, fueron acompañadas de una visión urbana, donde la idea de apertura de algunos ejes urbanos y su referencia al proyecto de un Paseo de Ronda, dibujados sobre el mismo plano de Pérez de Rozas, expresaba la intención urbana de la escala de la Ciudad.

Sin embargo, la escasa decisión de la Administración Pública para impulsar un Proyecto de Ensanche que sentara las bases de la ampliación de la Ciudad, al igual que sucedió en otras ciudades españolas, tuvo su contrapunto en esa forma de actuar, quizás muy malagueña, mediante operaciones parciales que resolvían a corto plazo los objetivos de urgencia, dejando posiblemente al destino, el acierto o el desatino de la decisión urbana.

Del Proyecto de Prolongación de la Alameda y el Parque (1892)

Olvidado el Proyecto de Ensanche al oeste del Guadalmedina, una nueva actuación urbana aparece con la construcción de la reforma y ampliación del Puerto, cuya consecuencia suponía aportar una importante superficie de suelo, de los terrenos ganados al mar, en el frente de la Cortina del Muelle y la Alcazaba.

En este sentido, la idea de prolongar la antigua Alameda hacia el Este, sobre ese ensanche artificial, suponía también la oportunidad para pensar en el interés de proyectar un **Parque de Málaga**, con lo que se apoyaría la imagen de la ciudad como *Estación de invierno europea*, cuando el interés turístico de Málaga tenía ya en su ambiente popular y en su clima benigno, una parte de su atracción.

El proyecto, del arquitecto municipal Joaquín de Rucoba, se fundamenta en alinear los ejes de la antigua Alameda y del nuevo Parque,



Detalle del Proyecto de Prolongación de la Alameda hacia el este. Arquitecto Joaquín de Rucoba (1897).

proyectándolo con una doble calle peatonal arbolada (10 m) que enmarcan el paseo central de carruajes, disponiéndose la zona principal de jardines en la zona sur, como una pieza alargada y estrecha (40 x 650 m), que tendría a la altura de la Aduana un espacio de transición entre la Ciudad y el Puerto, donde se proponía erigir una estatua en homenaje al estadista malagueño D. Antonio Cánovas del Castillo.

La actuación urbana del Parque respeta y dialoga con la traza burguesa de la Alameda del XVIII, propone las nuevas alineaciones de la edificación de la fachada marítima de este borde de la Ciudad, y sugiere con la anchura propuesta de sus calles arboladas laterales la compatibilización de un eje viario central con sendos *paseos peatonales verdes*, que ponen en valor una característica genuina del clima de esta ciudad, donde la luz y la sombra tienen en su equilibrio diario la belleza intemporal, que sólo nos lo da el lugar.

El plano de Rucoba, que sin duda pone las bases para conformar *un eje verde urbano*

(Alameda + Parque = 1.200 m) al este del río Guadalmedina, el cual se debía convertir en un elemento paisajístico de relación con el límite sur de la almendra musulmana, también pone de relieve la dificultad de resolver el orden urbano del llano de la Marina, como un espacio colectivo en aquel momento, en parte ocupado y aún sin definir, con una vocación para jugar el papel análogo a un mecanismo de charnela entre el Puerto y la Ciudad.

Del Plan de Ensanche (1929)

En un momento de crisis del planeamiento de Ensanche del XIX, pero aún conservando una cierta influencia teórica, el Plan redactado por el arquitecto Daniel Rubio en 1929 trata de superar la ausencia de una lectura urbana de escala, que dotara a Málaga de una estructura de relación de las dos partes de la Ciudad con referencia al río Guadalmedina. En la imagen del plano urbano de 1920, el eje verde Parque-Alameda, posiblemente ya tensionado por la inicial movilidad motorizada del sentido este-

oeste de la Ciudad, se erige como una traza relevante que tiene en el puente de Tetuán la clave de una prolongación hacia el oeste, aún no resuelta.

En este sentido, la propuesta urbana desde una idea de mejorar las condiciones de ordenación general de la Ciudad, también atendió específicamente en aprovechar las oportunidades que la futura extensión al oeste del río Guadalmedina, aún permitía. Inspirado posiblemente en los estudios de Moreno Monroy, cincuenta años antes, su propuesta de trazado confía en la construcción de **un eje básico** que partiendo del puente de Tetuán en perpendicular al lecho del río, se convierta en el elemento directriz de referencia para los tejidos urbanos colaterales, incluidos los antiguos arrabales de la Trinidad y los Percheles.

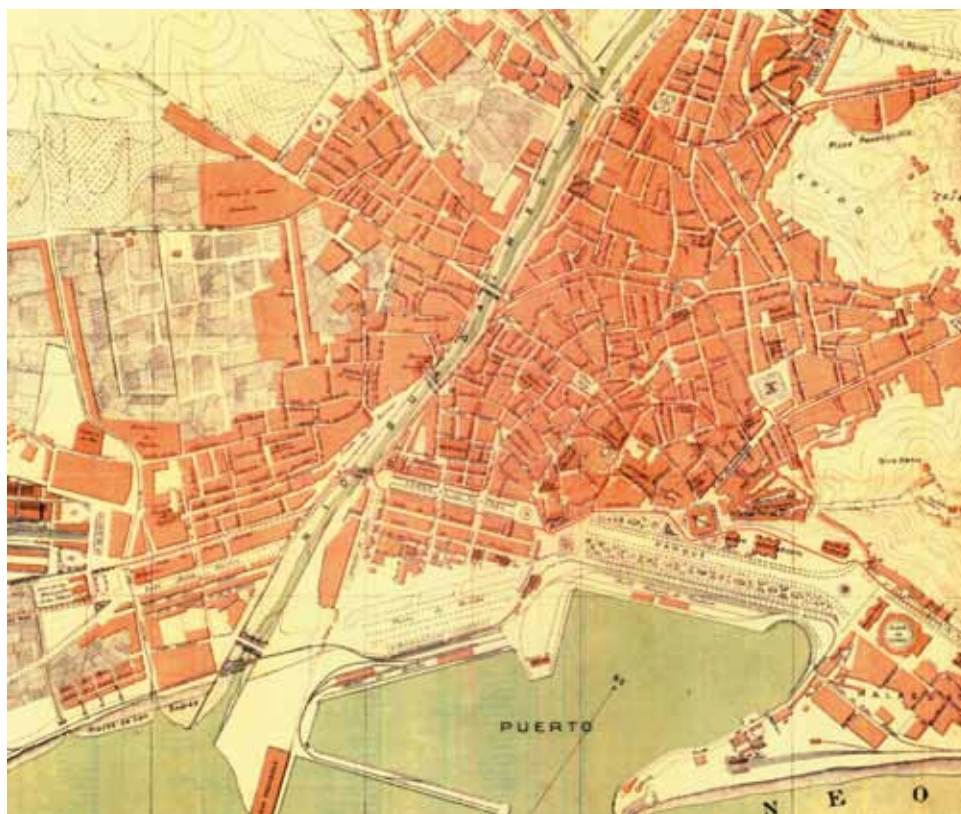
De la memoria del Plan, que está fechada el 30 de Junio de 1929 (Archivo Municipal de Málaga), hemos extraído algunos párrafos del apartado denominado: *Descripción General del Ensanche, Unión y Reforma de la población*

existente, y específicamente con relación al nuevo eje de la Prolongación de la Alameda, se puede leer lo siguiente:

...Hechas las consideraciones que nos han sugerido el proyecto formulado, pasamos a reseñar las vías principales y la razón de su origen:

Figura en el trazado como vía radial más importante la Prolongación de la Alameda de Pablo Iglesias (actual Alameda Principal), desde el puente de Tetuán, pues la arteria formada por ella, con el paseo del Parque, prolongada en el futuro por un lado, por la calle de la Maestranza y el Paseo marítimo, y por el otro con la que proponemos en este sector, tendrá una grandiosidad no igualada con ninguna de la población. Por razones de orden económico, no se propone la anchura de los 70 metros de la Alameda, quedando reducida a 30 hasta la Ronda intermedia, y a 40 m entre ésta y la exterior, formando plazas en sus encuentros en relación con la amplitud de las vías que en ellas se cruzan.

...La vía resultante de la prolongación de la Alameda con el Parque, o sea la parte comprendida entre el Puente de Tetuán y el Hospital Noble,



Detalle del Plano de Málaga hacia 1920. Reeditado por el Colegio Oficial de Ingenieros T. Industriales en 2007 (Revisado por el Ayuntamiento y corregido por Manuel Zalazar).

tendrá una longitud de 1.300 metros, y completada con el Paseo marítimo por Levante hasta los Baños del Carmen, en 3.100; y por su prolongación por Poniente, entre el Puente de Tetuán y la Ronda exterior, como arteria principal del futuro ensanche, en 2.320, alcanzará una longitud total de 6.720 metros.

Asimismo, la escenificación de proyectar, como elemento central del eje de la Prolongación, una gran plaza presidida por un monumento le aporta, sin duda, un cierto clasicismo pero también la intención de dotar a este nuevo espacio público de una representación social y una actividad comercial, propia de una nueva centralidad urbana que estaba ausente en la zona oeste de la Ciudad.

Esta segunda oportunidad de la Ciudad se encontró con un escenario de declive económico en el inicio de los años treinta, previo a la conflagración civil, y con un importante déficit de vivienda económica, que durante los años 40 y 50 orientó las intervenciones públicas hacia suelos de la periferia urbana de Málaga, sin resolver el vacío central localizado al Oeste de los Percheles.

Sin embargo, la propuesta de Rubio con relación a la formación de un eje verde este-oeste de Málaga compuesto por las piezas de *Prolongación de la Alameda - Alameda - La Marina - Parque - Paseo Marítimo*, constituye una referencia urbana que utiliza también el arquitecto González Edo, en su propuesta de ordenación del Plan General de 1950, si bien la solución revela que ya no es posible pensar en una trama de ensanche, con referencia al nuevo

eje de Prolongación de la Alameda, sino en construir un escenario urbano representativo de la Ciudad en esta zona.

En este sentido, la solución confía en la traza de un nuevo eje urbano básico de la Ciudad, el cual girará hacia el norte buscando el encuentro entre las actuales calles de Herrera Oria e Ingeniero de la Torre Acosta, resolviéndose mediante una solución de gran rotonda o nueva plaza de la Aurora, donde se localizaría algún edificio institucional que contribuyera a referenciar el nuevo lugar.

Esta solución urbana hubiera permitido que el tramo desde el Puente de Tetuán hasta la nueva plaza de la Aurora se convirtiera en un eje urbano clásico de carácter residencial y comercial. Proyectado con una sección de 48 m, incluía la zona central para vehículos (24 m) y sendas aceras para peatones (12 m), y ordenado mediante una secuencia de manzanas cerradas alineadas cuyo perfil edilicio se definía con una altura máxima de seis plantas, la preocupación del arquitecto González Edo, por dotar a esta vía básica de una escala urbana integradora con las tramas de los barrios colaterales, parece indudable.

De la solución que modificó la escala urbana

A finales de los años 50, construidos los barrios de vivienda pública de Carranque y de la Haza de Cuevas, y aparcadas las propuestas de ordenación urbana de González Edo, la llanada de las antiguas huertas de la Aurora



Detalle del Plano de Trazado del Plan de Ensanche (1929). Arquitecto Daniel Rubio.



Detalle del Plan General de Ordenación Urbana. Arquitecto J. González Edo (1950).

constituía aún una última oportunidad para proyectar una actuación de referencia al oeste de la Ciudad, que debía servir también para dotar a Málaga de un centro moderno.

No debe olvidarse que el objetivo, que se venía madurando desde principios de los años 40, era prolongar la Alameda Principal con una gran arteria vial hasta conectarla con la nueva Ronda Interior (actual Avda. Juan XXIII), la cual en aquel momento sólo se encontraba ejecutada parcialmente. Sin embargo, la operación urbana conocida como *Polígono Alameda* se construye sobre una premisa de no considerar su imbricación urbana en la Ciudad, y por consiguiente, se plantea con una escasa atención a su escala urbana con relación a su entorno próximo.

Y este sentido, considerándose la operación como actuación singular, casi al margen de la propia Ciudad, o quizás por ello, la Dirección General de Urbanismo dependiente del Ministerio de la Vivienda, en colaboración con el Ayuntamiento de Málaga, convoca un Concurso de Ideas, donde en la reseña aparecida en el Diario ABC, de fecha 25/05/1960, se exponía literalmente:

...una vez sea realidad, se conseguirá la perfecta ordenación en el punto más estratégico de la Ciudad, tanto desde el punto de vista comercial como del representativo.

La idea premiada introduce en su propuesta un elemento relevante: *la calle comercial, íntegramente reservada al peatón, tratada de forma un tanto pintoresca, y buscando resonancias formales en el tradicionalismo local* según expone el urbanista Fernando de Terán (1982) en su libro sobre el *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea*. No obstante, según me manifestó uno de los autores, el arquitecto malagueño D. José Luis Esteve Balzola, al describirme su propuesta urbana, las ideas más interesantes no fueron respetadas en la solución que se trasladó posteriormente a la ordenación del Plan Parcial, redactado por técnicos del propio Ministerio de la Vivienda.

En este sentido, la propuesta que ganó el Concurso organizaba el espacio urbano de la Prolongación de la Alameda mediante una solución de macro-manzanas semicerradas, con edificaciones alineadas, que conformaban el espacio interior de las mismas, destinándolo a recrear una escala doméstica de calle



Interpretación de las tramas urbanas que condicionaban la actuación del Polígono Alameda (1964).

comercial peatonal, similar a la calle tradicional, segregando los flujos de tráfico rodado a través de una malla exterior. Donde hoy se localiza el puente de las Américas, se proyectaba una solución de *gran plaza* que debía jugar el papel de elemento representativo del nuevo centro de Málaga, y alrededor de la misma estaba previsto localizar los edificios institucionales o públicos. Es fácil comprobar que la realidad urbana, que conocemos, se aleja ciertamente de las ideas premiadas.

Utilizando el plano del estado de la Ciudad en el año 1964, se han tratado de expresar las distintas tramas urbanas consolidadas que acotaban el polígono Alameda, redibujando las manzanas de los distintos tejidos, y dejando el espacio del río como, en realidad, ha sido históricamente, y en gran medida sigue siendo: *una cicatriz entre las dos partes de la Ciudad*.

Este dibujo revela que la solución de ensanche del XIX era ya imposible, y más allá de la continuidad del eje verde Parque-Alameda, la actuación urbana al oeste del río Guadalmedina debía plantearse sobre la base de un eje directriz que, partiendo del Puente de Tetuán, permitiera una recomposición precisa de sutura con los tejidos urbanos colaterales. Era, sin duda, la última oportunidad de la Ciudad, donde modernidad, mediante una traza medida en los vacíos existentes, y rehabilitación urbana de los tejidos de los

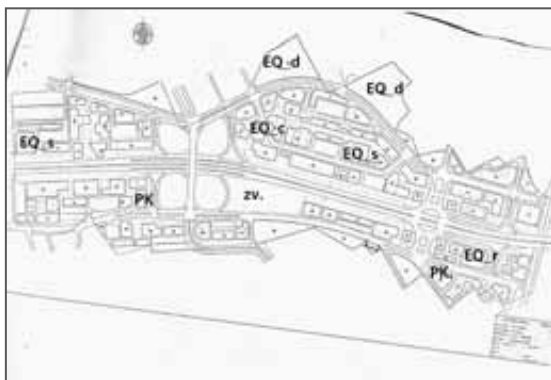
antiguos arrabales del Perchel y Trinidad, podían haber tenido un punto de encuentro. Sin embargo, nada de estas cuestiones fueron contempladas, y la intervención que se lleva a cabo, se propone ajena a su integración urbana. Parecía que ningún ilustrado conocía el declive de las teorías del Movimiento Moderno, y era ausente a la investigación urbana que en Italia ya ponía el acento en las referencias históricas.

De la ordenación urbana del Polígono Alameda

Olvidado en gran medida el resultado del Concurso (1960), se tramita por el Ministerio de la Vivienda un Plan Parcial de Ordenación, que fue aprobado en 1966. En este documento, la solución urbana se desarrolla en base a un eje viario central, con una sección entre fachadas de 80 m, destinada a los tráfico motorizados de alta densidad, que unía el Puente de Tetuán, objeto de ampliación, con la antigua Avda. del Generalísimo, soporte básico de la trama urbana ya ejecutada para la Barriada de Carranque.

La solución de una plaza de carácter institucional, propuesta en el Concurso como lugar de "nueva centralidad" en la zona oeste de Málaga, se convierte en un "gran nudo viario", proyectado a distinto nivel (Puente de las Américas), con cuatro isletas residuales de espacios libres ajenas a la arquitectura de su

entorno próximo. La oportunidad de crear la *Nueva Puerta Oeste de la Ciudad* se diluye por una visión esquemática del funcionamiento urbano, introduciendo una severa modificación de la escala urbana desde la percepción del tránsito peatonal.



Plano del Proyecto de parcelación del Plan Parcial Polígono Alameda (1966).

El encuentro entre la nueva avenida/autopista y el río Guadalmedina revelaba, que no era suficiente con la ampliación del Puente de Tetuán para resolver un eje de tráfico que introducía la mayor cantidad posible de la movilidad motorizada, que procedía de la zona oeste de Málaga, en la antigua Alameda Principal, y que lógicamente esta solución urbana influiría, de manera severa, en las condiciones de uso público de este espacio histórico relevante.

La discontinuidad del eje verde Parque-Alameda se produce con referencia a la actuación del Polígono Alameda, no sólo por su orden urbano y arquitectónico, sino especialmente por la debilidad del tratamiento del espacio público, en un lugar que públicamente, los que decidían en ese momento, lo consideraban como “un lugar estratégico de la Ciudad”. La realidad urbana actual se percibe de manera fragmentada, donde la pieza del “Corte Inglés” y algunos edificios residenciales bien proyectados identifican un lugar que, sin embargo, no se percibe como *el Centro Moderno de la zona Oeste de Málaga*.

DEL EJE VERDE URBANO DE MÁLAGA

La idea expresada en la memoria del Plan de Ensanche de Daniel Rubio sobre la formación de un eje verde este-oeste de Málaga, compuesto por las piezas de *Prolongación Alameda* –

Alameda – La Marina – Parque, constituye aún una referencia urbana que no se encuentra agotada, y donde posiblemente la Ciudad tiene la oportunidad de resolver la discontinuidad producida por el río Guadalmedina.

Construida esta parte de la Ciudad, experimentada la forma de su integración funcional en el contexto urbano, y verificada su escasa capacidad de centralidad más allá del edificio del Corte Inglés, o de la imagen de un edificio moderno de Correos, hoy en venta, sus alternativas urbanas sólo pueden ya contemplarse desde una perspectiva que permita la revitalización de un tejido urbano joven, pero débil, donde la intervención en su espacio público constituye la única estrategia posible. Devolver a esta traza del eje de la prolongación de la Alameda su capacidad de integración con el eje histórico Parque-Alameda, supone también resolver el paso sobre el río Guadalmedina, en el punto de encuentro donde la fractura urbana es más relevante, y donde el maquillaje no es suficiente.



Imagen aérea, eje urbano de la Prolongación de la Alameda (actual Avda. de Andalucía).

La oportunidad, la decisión y la realidad urbana

Han transcurrido algo más de cincuenta años, desde que se promueve la operación pública de la Prolongación de la Alameda, y sin duda, desde entonces la Ciudad se ha transformado como consecuencia de un impulso económico centrado en la apropiación de nuevos territorios periféricos. Durante este periodo, Málaga ha duplicado su población, ha ampliado la extensión urbana hacia el Valle del Guadalhorce, localizando o más bien deslocalizando, algunos de sus equipamientos

de escala metropolitana (Universidad, Palacio de Ferias, Ciudad de la Justicia,..) y se han producido algunas actuaciones de interés para recuperar la vitalidad urbana del Centro Histórico en su relación con el Puerto.

Sin embargo, esta evolución urbana nos sitúa en un escenario muy distinto, ya que el modelo urbano de la ciudad de Málaga que se ha venido construyendo, se asienta en unas bases donde el crecimiento urbano de la periferia y la ocupación extensiva del suelo, propia de un efecto metropolitano, conduce también a una progresiva deslocalización de los flujos de inversión pública y privada, que se hace visible en la devaluación del espacio público de las trazas relevantes que nos identifican, lo que genera la propia devaluación de la imagen de la Ciudad.

Los hechos urbanos que hemos expuesto demuestran que la Ciudad en su crecimiento hacia el oeste del río Guadalmedina tuvo, al menos, tres momentos históricos donde la oportunidad de intervenir permitía algunas soluciones alternativas (ensanche o eje directriz) que hubieran, sin duda, racionalizado su orden urbano. Y ello ha sido así hasta una época relativamente reciente donde no sólo se disponía de un suelo vacante, que en el siglo XIX eran huertas agrícolas de la periferia, sino que posteriormente un crecimiento urbano sin orden direccional, nos conduce a un escenario, en 1960, donde el lugar de un ensanche posible se había convertido en un vacío urbano, que por su tamaño (unos 500.000 m²) análogo al tamaño del Centro Histórico, y su localización central al oeste del Guadalmedina, aparecía como un lugar estratégico de la Ciudad.

Los estudios urbanos que se realizaron en esos tres periodos temporales habían apreciado, de manera desigual, la importancia de la intervención. Y ante la sensibilidad de las apreciaciones urbanas de Moreno Monroy, expresada en un dibujo sintético de un ensanche de trazas básicas, las aportaciones de Daniel Rubio y González Edo avanzaron ante un escenario urbano más complejo, que iba transformándose y acotándose, por las decisiones de una oportunidad, mal entendida, basadas en un crecimiento hacia el oeste ajeno al sentido del lugar.

En la actuación de los años sesenta se utilizó la fórmula del Concurso de Ideas, como instrumento de proyecto para analizar las

diferentes alternativas que podrían aportar soluciones urbanas de interés. Sin embargo, el resultado que transforma el lugar es ajeno a las ideas planteadas, y se fundamenta en una intervención urbana simplista, basada en una autopista que penetra en la ciudad alcanzando el Puente de Tetuán, interesándose más por la intensidad del volumen edificable que por definir unas mínimas trazas urbanas que dieran soporte al espacio público.

La falta de decisión urbana, que no se tuvo en las dos primeras oportunidades, no puede ser adjudicada a la debilidad de la economía local. Si se estudia la forma de crecimiento urbano hacia el oeste, basándonos en la cartografía de 1920 y de 1964, se puede pensar que la no ocupación de la "llanada de la Aurora" respondía sólo a un proceso especulativo, ajeno al interés general de la Ciudad. Sin embargo, cuando se interviene en 1960, no debe olvidarse que el proceso de expropiación de suelos se venía produciendo desde 1940, con la actuación de la Barriada de Carranque, y la intervención del Estado que impulsa esta actuación y se convierte en la palanca necesaria para la transformación urbana. Sin embargo, la voz de la Ciudad, que debía expresarse a través de su Ayuntamiento, no suponía sólo aplaudir la capacidad de otros, sino especialmente haber defendido la oportunidad de Málaga para ordenar al oeste del Guadalmedina un nuevo espacio público, de escala de ciudad, con relación al eje verde Parque-Alameda, lo que daría un sentido identificativo al nuevo Centro Moderno de la Ciudad.

¿Es posible un Eje Verde Urbano que relacione las dos partes de la Ciudad?

Al igual que existe una idea compartida por gran parte de la población malagueña de que el Centro Histórico ha elevado su valoración social, en base al proceso de reurbanización y mejora ambiental que se ha venido produciendo a lo largo de los últimos 20 años, ha sido en concreto la calle Larios, con su elevada capacidad de mestizaje y su flexibilidad de utilización ciudadana, como espacio-salón, la traza relevante que juega el papel de ruta de acceso al espacio urbano más antiguo de la Ciudad, y también nos relaciona directamente con el eje verde Parque-Alameda y con el Puerto, a través de ese lugar de difícil definición urbana, que reconocemos como "la Marina".

Pensar que sea posible extender el paisaje verde de la Alameda más allá del Puente de Tetuán, supone, no sólo introducir una escenografía natural a escala del ciudadano, que contribuiría a cualificar el espacio público existente, sino también ser consecuente con la propia historia de la Ciudad, que se ha puesto en un mejor valor cuando se expresa con relación a su clima mediterráneo.

Entender que un eje verde urbano puede jugar el papel de elemento de relación para “una Ciudad de dos partes”, dividida por un río seco al que no se puede mirar, supone introducir la naturaleza como parte de un paisaje ya construido, que permita compatibilizar la movilidad motorizada con la movilidad peatonal, en el eje viario este-oeste más intenso de la Ciudad.

No se plantea un simple *aggiornamento*, propio de una decoración superficial, sino de una intervención que podría estar inspirada en la utilizada por Joaquín de Rucoba en el trazado del Proyecto del Parque de Málaga (1897). La solución de dos paseos peatonales arbolados, laterales al paso central de vehículos, es una alternativa cuyo funcionamiento se ha comprobado, y tras la última remodelación municipal efectuada hace unos años, dignifica a la Ciudad.

En este sentido, si se camina desde el encuentro de la calle Larios con la Marina, en dirección a la Avda. de Andalucía, es fácil percibir que hoy la antigua Alameda sólo es una gran parada de Bus Urbano, donde el escaso

paso de las aceras reduce el tránsito peatonal, mientras se observa que la zona central de paseo ya nunca tendrá su papel de relación urbana para uso colectivo, por las necesidades funcionales derivadas del intenso flujo de la movilidad motorizada.

Y sin embargo, la escala de la bóveda verde del antiguo Paseo se sobrepone sobre las distintas arquitecturas de los edificios de su perímetro, los cuales con sus diferentes alturas para las dimensiones de un espacio salón del XIX, sólo revela el sentido de un Urbanismo burdo con relación a la traza culta de la calle Larios.

La fractura de la calidad ambiental es más evidente cuando atravesamos el Puente de Tetuán, y se percibe no sólo el cambio de escala de la ciudad histórica a “la supuesta ciudad moderna”, sino la escasa calidad del espacio público peatonal.

Y esta percepción no se basa en que sus edificios sean de mayor o menor altura, y preferentemente exentos, y en su caso alineados, sino especialmente porque se pierde el sentido de la escala humana en el tránsito peatonal, debiéndose seguir un itinerario con una escasa protección solar, y donde se expresa que el orden de la arquitectura no fue pensada para dar abrigo al espacio urbano público.

Y la ausencia de referencias produce una cierta banalidad del paisaje urbano, cuando no existen alineaciones de árboles con porte suficiente para dar sombra en verano y dejar



Imagen aérea (Google Earth), eje verde urbano de Málaga (actual Avda. de Andalucía).

pasar la luminosidad del invierno; ni tampoco existe soportales que puedan jugar un papel para un tránsito protegido; y no existen pérgolas ajardinadas que permitan una sombra natural en los puntos de transición.

Y cuando alcanzamos al cruce viario en trébol, a distinto nivel, del Puente de las Américas, se percibe en su diseño la incapacidad de atracción urbana de este lugar, acondicionado como cuatro isletas verdes de un tipo de solución viaria, que ha sido progresivamente sustituida en otras ciudades españolas, con objeto de mejorar la integración urbana del espacio público de la Ciudad.

Sin embargo, la traza del eje verde urbano este-oeste del río Guadalmedina aún es posible, y en este sentido, la Ciudad debe decidir que vivir de su atractivo turístico no puede convertirnos sólo en *una imagen de recuerdo fugaz*, donde se olvida la cohesión de la Ciudad, mientras se va devaluando la calidad ambiental de los espacios con mayor representación histórica y social, como es el caso de la antigua Alameda, de la cual sólo parece conservarse su nombre.

Y actualmente, en un periodo de profunda transformación económica y social que también se ha manifestado en el declive de la estrategia de los "proyectos estrella" en los recientes Planes Urbanísticos, la revitalización urbana de la Ciudad debe reorientarse con referencia a su propia historia, utilizando instrumentos alternativos como el Proyecto Urbano, de escala intermedia, donde es posible expresar el orden urbano preciso del espacio público, difundirlo y explicarlo a los ciudadanos mediante una participación pública real, y finalmente evaluar y programar las actuaciones, con sentido de responsabilidad pública.

Las piezas de este eje urbano ya están colocadas, con referencia a esta traza estructurante, desde la plaza de Torrijos hasta el "gran nudo" de las Américas. Los espacios de transición se producen en la Plaza de la Marina y en el Puente de Tetuán, y el cruce de la Avda. de las Américas con la Avda. de Andalucía debe ser repensado para transformarlo en una nueva *Puerta Oeste de Málaga*.

El objetivo urbano es cualificar el espacio público, de tránsito peatonal, que permitiría

no sólo contribuir a mejorar la cohesión social de las dos partes de la Ciudad, sino también a renovar el espacio histórico de la Alameda, donde debe resolverse la compatibilidad de su utilización pública con referencia al papel que ya juega en la movilidad Este-Oeste de Málaga, donde su paisaje verde no puede constituir el único recuerdo del periodo ilustrado del "Siglo de las Luces".

CONCLUSIÓN FINAL

Deseo concluir esta reflexión urbana transmitiendo a la Corporación de la Academia Malagueña de Ciencias, que la defensa del Patrimonio Cultural e Histórico de Málaga es un signo de identificación con el lugar al que perteneces, y esto se revela cuando apreciamos que una Ciudad no debe olvidar, ni devaluar, las referencias urbanas que se derivan de su propia historia.

Esta actitud que he puesto de manifiesto, de manera pública, cuando he ejercido la representación del Colegio Oficial de Arquitectos, como Decano, o bien a título privado, cuando he expresado este compromiso a través de los distintos artículos, que se han publicado en los medios de comunicación malagueños, es en realidad la motivación con la que me incorporo a esta Corporación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARCHIVO MUNICIPAL DE MÁLAGA. 1929. Memoria del Plan de Ensanche de Málaga. 1929. Arquitecto: Daniel Rubio.
- ARCHIVO MUNICIPAL DE MÁLAGA. 1964. Plano de la Ciudad (1964), levantado por el ingeniero topógrafo Rodolfo Núñez. Archivo Municipal GMU.
- OLMEDO CHECA M. 1989. Miscelánea de documentos históricos urbanísticos malacitanos. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Málaga.
- PEÑA HINOJOSA B. 1973. El polígono de los cien años. *Jábega* 3: 22-23.
- TERÁN F. 1982. Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980). Alianza Universal.