

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA TRAMA VIARIA DEL CENTRO

Julio García Villanova

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe del Departamento de Proyectos y Obras de la Gerencia Municipal de Urbanismo

Alberto Serón de la Torre

Ingeniero Técnico de Obras Públicas, Jefe de Sección de Obras en la Vía Pública de la Gerencia Municipal de Urbanismo

Esencialmente, la calle es el elemento caracterizador de la ciudad, su evolución como forma y como concepto, explica de alguna manera la propia transformación de la ciudad. Si bien en su origen las calles no tienen más función que delimitar los inmuebles (manzanas o islas) y dar acceso a las viviendas, pronto pasan a convertirse en órganos de movimiento. El teórico del urbanismo Gustavo Giovannoni, definía la calle como *fajas de terreno utilizadas para el movimiento de vehículos y peatones y como elementos sobre el que los colindantes tienen derecho de acceso y de captación de luz y aire*. De esta definición se deriva una premisa básica, la diferenciación entre el sistema de espacios libres, públicos o no y el sistema viario; el primero estructura la ciudad, el segundo la organiza.

La definición anterior hace referencia a la calle como infraestructura de transporte pero obvia otra función que el paso del tiempo ha ido configurando como de creciente importancia, es la calle como soporte de otras infraestructuras de servicios urbanos. Esta utilización del subsuelo viario y del espacio aéreo correspondiente viene a ser, en ocasiones, determinante en la creación de calles nuevas, en su definición geométrica y, por supuesto, en todo el proceso acumulado de obras de conservación y mantenimiento de las instalaciones.

La historia de Málaga y de su entramado viario comienza con la fundación de la *Malaka* fenicia alrededor del 800 a.d.C., cuyo primitivo asentamiento estaba emplazado a los pies del monte de Gibralfaro, seguramente tras comprobar las dificultades de habitar en el Cerro del Villar. Sería más preciso hablar, en este periodo, del establecimiento de una factoría comercial más que fundación de una ciudad que, en todo caso, se realizaría sobre una base íbera. Durante la época cartaginesa, que no dura más de sesenta años, se consolida el puerto y se desarrollan nuevas fortificaciones definiendo una urbe que poco fue modificada por los romanos quienes la ocuparon al vencer a Cartago tras las Guerras Púnicas (en el año 206 a.d.C. conquistan Gades) y que se limitaron a añadir algunos edificios públicos y, de manera muy especial, a establecer nuevas e importantes vías de comunicación con el interior lo que, a su vez, propició el desarrollo de la actividad portuaria, destacando por su importancia la *Vía Hercúlea* que la comunica con otros enclaves de la Hispania interior y con los demás puertos del Mediterráneo. En esta etapa de la historia, el *Municipium Malacitano* tiene una población entre 2.000 y 3.000 habitantes. El núcleo principal de la población se situaría junto al puerto y al abrigo de la colina de la Alcazaba, aquí se ubicarían los edificios públicos y religiosos dispuestos, según algunos investigadores, en una ordenación de terrazas escalonadas sobre la ladera del monte de Gibralfaro.

Tras la división del Imperio Romano, se ve afectada la ciudad por las grandes migraciones de los pueblos germánicos, asentándose en la ciudad los vándalos silingios de religión arriana.

Cuando la ciudad empieza a tener características propias, aún reconocibles algunas de ellas en la actualidad, es en el periodo musulmán que se inicia con la conquista de la ciudad en el año 743 y que alcanzaría el mayor esplendor en la época nazarí. En este momento de la historia, la ciudad se organiza sobre la base de un recinto defensivo conectado al centro del poder (conjunto Gibralfaro–Alcazaba), una “medina” como núcleo principal del asentamiento poblacional y algunas zonas habitadas extramuros de la ciudad y que recibían el nombre de “arrabales”, anexo al recinto y de forma independiente del resto de la ciudad.

La medina era casi plenamente coincidente con lo que hoy llamamos Centro Histórico de la ciudad y albergaba en su interior las principales funciones civiles, comerciales y religiosas de la urbe. Su estructura viaria principal se organizaba a través de una vía que servía de eje transversal y unía el centro del poder (Alcazaba) con la puerta principal de la ciudad hacia el interior del territorio, la Puerta de Antequera, correspondería al eje formados por las calles Císter, Santa María y Compañía. Hacia la mitad de esta vía, la Plaza o Zoco de la ciudad, hoy Plaza de la Constitución y desde ella, la otra gran arteria, la calle Granada que comunicaba con la puerta de las murallas del mismo nombre y por la que conectaba con el camino de la capital del Reino. Sobre esta calle se asentaban algunas mezquitas y grandes mansiones que, como veremos más adelante, tuvieron una gran importancia en la transformación que sufrió la ciudad del siglo XIX. Prácticamente el resto del sistema viario estaba constituido por un dedalo de callejuelas estrechas, muchas sin salida, son las denominadas en los Libros de los Repartimientos como “barreras” y de las que algunas permanecen en la actualidad como las calles de Ascanio y Concejal Agustín Moreno en la zona de la Plaza del Carbón y otras calles que han seguido existiendo hasta época muy reciente con nombres tan descriptivos como calle Siete Revueltas, más o menos por la plaza de las Flores, o calle Doce Revuelta que tenía entrada por un arco en calle Calderería aproximadamente por la actual calle Capitán.

Se completaba la ciudad con dos arrabales: el de la Fontanella desde Puerta de Granada a Puerta de Antequera y otro que el geógrafo Al-Idrisi llama de los tratantes de la Paja situado al Oeste del río Guadalmedina. Existían, además, otros enclaves situados extramuros de la ciudad, como las juderías o los establecimientos mercantiles fundados por extranjeros entre los que alcanzó especial renombre el de los genoveses quienes dispusieron, a partir de 1278, de un recinto amurallado propio frente al puerto.

A partir de 1487 con la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos se inicia un proceso de cambio en el modelo de organización urbana. En efecto, el tejido urbano sufre muy pocos cambios salvo la apertura de la calle Nueva que luego comentaremos, sin embargo sí se produce una importante modificación de usos y funciones en el sistema habitacional de la ciudad.

En el núcleo de la urbe, que se sigue correspondiendo con el actual Centro Histórico, se produce la sustitución de las mezquitas por iglesias cristianas y el traspaso de la propiedad de las grandes mansiones y palacetes a la nobleza castellana que ha participado en la conquista y a las Órdenes Religiosas. Se incorpora así Málaga al concepto de ciudad, propio de esta época, que algunos tratadistas han dado en llamar la “ciudad conventual” y que se irá acrecentando en las dos centurias siguientes por sucesivas donaciones y fundaciones.

La gran transformación del callejero de la ciudad se produce con la apertura de la llamada, entonces y hoy, calle Nueva en el año 1491. Razones de logística del transporte dan justificación a esta vía nacida para conectar con el Puerto de manera fácil y rápida la zona de los almacenes, fundamentalmente de productos agrícolas, que se generó en las proximidades de la Puerta de Antequera, acceso principal desde las ricas comarcas productoras del interior.

LA HISTORIA DE MÁLAGA
Y DE SU ENTRAMADO VIARIO
COMIENZA CON LA FUNDACIÓN
DE LA MALAKA FENICIA
ALREDEDOR DEL 800 A.D.C.

Extramuros de la ciudad hay que comentar siquiera sea muy de pasada, la implantación de una serie de conventos que orillando los caminos existentes van a dar origen en el futuro a un entramado viario de carácter radial, son los conventos de la Victoria, el de Capuchinos, de la Trinidad, Santo Domingo y San Andrés.

Es oportuno reseñar una reclamación que presentan las autoridades sanitarias de la ciudad como consecuencia de una epidemia de cólera habida en el siglo XVII. Hacen saber que el hacinamiento de las viviendas existentes entre la Plaza de las Cuatro Calles (hoy de la Constitución) y el Puerto en las que el Sol sólo llega a los tejados y el aire marino no tiene entrada, las convierten en lugar propicio para toda suerte de enfermedades y epidemias.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se produce la gran expansión de la ciudad que pasa de 31.427 habitantes en 1747 a 49.040 en 1789. Desde un punto de vista sociológico, se fundamenta este desarrollo urbano en la sustitución de la organización productiva basada en asociaciones gremiales por una burguesía comercial. Se produce así una gran expansión agrícola y comercial, se crean y mejoran las infraestructuras urbanas como la primera traída de agua a Málaga, y la construcción de nuevos caminos; se crean nuevas instituciones como el Consulado del Mar y Terrestre y la Asociación de Amigos del País. Todo esta transformación social y comercial va a servir de base y a ser culminada espléndidamente con la Málaga industrial y pujante del siglo XIX.

La ciudad va a crecer especialmente por la zona al Norte de la calle Álamos dando asiento habitacional a una nueva clase social, media y acomodada que emerge al socaire de la pujanza económica y que está compuesta por profesionales de diversas ramas y afortunados detallistas del comercio.

Se incorpora en esta época una nueva y singular pieza al sistema viario de la ciudad: la Alameda. Francisco Bejarano Robles, lo expresa con una especial sensibilidad: "La Alameda, como Afrodita, nació del continuo besar de las olas sobre la arena...". La arena la había ido poniendo a lo largo de los años el río, cuando río era, Guadalmedina; sus depósitos y acarreo habían alejado el mar de las murallas generando un espacio entre la Puerta del Mar y el Castillo de San Lorenzo que ya en 1772 se había ordenado con la plantación de álamos blancos y donde se habían instalado una serie de casetas de madera dedicadas, fundamentalmente, al comercio de comestibles.

En Europa se inaugura por esta época, el urbanismo monumental que a España llega de la mano del Rey-Alcalde Carlos III que promueve en Madrid el Paseo del Prado induciendo en el resto del país, a partir de 1768, toda una serie de alamedas y paseos ornados de fuentes y estatuas: el Salón de Granada, Apodaca en Cádiz, el de Hércules en Sevilla y la Alameda en Málaga, por citar las más cercanas.

Así pues, siguiendo órdenes del Rey Carlos III, el Marqués de Floridablanca dicta en 1783 las disposiciones precisas orientadas a "adornar con arreglo al proyecto del ingeniero Fernando López Mercader la Puerta del Mar y su playa circunvecina". Tan solo dos años más tardes, el 3 de noviembre de 1785, se produce la inauguración de la Alameda, al menos en su perímetro interior, el del paseo propiamente dicho. No fue hasta el siguiente año cuando se produce el derribo del paño sur de las murallas, ya inútiles desde un punto de vista militar, lo que permitirá el cosido de la nueva vía con la trama viaria del casco viejo. En este momento, la Alameda solo llegaba hasta la altura, aproximadamente, de la calle Torregorda donde el ya citado Castillo de San Lorenzo le ponía límite. Este baluarte fue derruido en los primeros años del siglo XIX lo que permitió la extensión de la Alameda hasta la ribera del Guadalmedina o dicho con el más castizo y coloquial vocabulario malagueño, hasta el "paredón" del río y con ello, la creación de una nueva vía, la Alameda de los Tristes, hoy Alameda de Colón. Por completar el panorama de la dinámica de la ciudad en esta zona, cabe citar que 1858 se comunica al Ayuntamiento el próximo inicio de las obras del puente de Tetuán. El proyecto del puente lleva

fecha de 18 de mayo de 1859 y fue firmado por el ingeniero don Luis Gracián y Reboul quien, además, regaló a la ciudad el proyecto y la dirección de la obra, todo ello en consonancia con la aportación, también gratuita para el erario público, con la que se financió dicha obra cuyos fondos provenían del superávit de más de 200.000 reales habido en una caritativa operación de compra y distribución de cereales realizada en 1856 con motivo de la hambruna producida por la pérdida total de la cosecha de ese año. Los patronos de esta operación constituyen un elenco de la mejor sociedad de Málaga. En la Edad Media un moro rico donó el puente de piedra de Santo Domingo; en el siglo XX, el Gobierno alemán regala otro en el mismo lugar. No es una novedad que cuando a la Administración se le nombra el Guadalmedina, mire hacia el Ebro, por ejemplo.

El puente se inauguró el domingo 26 de febrero de 1860 con el nombre de Tetuán en conmemoración de la toma de dicha ciudad ocurrida en aquellos días en el contexto de la Guerra de África. Duró hasta que fue sustituido, en 1913, por otro de mayor capacidad viaria y que también tendría una vida útil de otra media centuria pues el actual se terminó de construir en abril de 1971.

En 1778, el ingeniero militar Segismundo Font, diseña a ambos lados del paseo peatonal de la Alameda, seis manzanas de edificaciones que, junto a las dos ya existentes en su extremo nororiental van a definir la morfología urbana de la recién estrenada vía y a atraer hacia ella a la nueva burguesía que plantará allí sus mansiones en un lento proceso que alcanzará hasta el primer tercio del siglo XIX.

Para mayor realce del nuevo salón de la ciudad, el cabildo municipal acuerda en 1807, trasladar la fuente de Génova desde la plaza de la Constitución, entonces Plaza Mayor en la que estuvo desde el siglo XVI, al extremo occidental de la nueva vía en donde permanecerá hasta el año 1927 en que será trasladada a un nuevo emplazamiento en el Parque del que, una vez más, ha viajado para volver a ocupar su emplazamiento original en el reciente año de 2002.

Como curiosa aportación a una posible historia de los pavimentos de la ciudad, citamos de nuevo a Bejarano Robles que extrae de la Sección de Obras Públicas del Archivo Municipal una referencia relativa a una propuesta de don Manuel Agustín Heredia, propietario de la ferrería "La Constancia" y don Francisco Dandre para experimentar un nuevo pavimento fabricado con una especie de argamasa de escoria de hierro, proponiendo como lugar del experimento el espacio de calle situado ante la vivienda del primero, en la Alameda, y la calle de San Juan de Dios.

Estando la Alameda, prácticamente consolidada, era natural y oportuno continuar con el programa de actuaciones destinado a la modernización de todo el frente sur de la ciudad. Corresponde ahora la iniciativa al mariscal de campo don Teodoro Reding que decide en 1806 continuar con el proyecto de supresión de las murallas árabes demoliendo las que quedan en dirección hacia el Boquete del Muelle, se genera, de esta manera, el peculiar enclave urbano de la Acera de la Marina, mitad calle con casas a un solo lado y mitad plaza volcada sobre el puerto y, en gran medida, al servicio de éste ya que en ella se asientan numerosos tinglados para la custodia de mercancías que entran o salen por él, así como numerosas pilas de bocoyes y cajas de pasas.

Al Norte de esta nueva vía, subsistirá hasta principios del siglo XX, el conjunto de calles estrechas y sinuosas, herencia de la ciudad musulmana, que constituyen el pintoresco barrio portuario, pleno de posadas, mesones, burdeles y tabernas y animado por el sonido continuo de broncas, penas y alegrías expresados en mil lenguas diferentes.

Si el siglo XIX empieza con factores muy negativos para la ciudad, el segundo tercio dará un significativo cambio con un proceso de implantación industrial de gran trascendencia. Apoyado en dos pilares, la industria textil y la metalúr-

gica, el desarrollo llega a la ciudad: se levantan fábricas y aparecen los barrios obreros alrededor de ellas, así se crean las barriadas de Huelin, el Bulto, la Pelusa, etc. A ello hay que añadir un nuevo elemento dinamizador y de gran importancia en las modificaciones morfológicas de la zona oeste, se trata del ferrocarril y su estación final que se termina en 1865.

La finalización de las Guerras Carlistas 1876 da pie, entre otras circunstancias, a que se produzca el auge de la industria metalúrgica en el País Vasco en detrimento de la local que había sido pionera en España. Se inicia así el periodo de crisis de la ciudad en el último tercio del XIX que alcanza su desgraciado culmen con la aparición de la filoxera que arruina los campos y atrae a la ciudad una población desesperada y necesitada. En 1870, el censo de la ciudad arroja una cifra de 89.450 habitantes que en 1877 se convierten en 115.882 y en 1887 alcanza la cifra de 134.016 almas.

Dentro de todo este marco que convulsiona el tejido social de la ciudad, se va a producir la gran transformación del sistema viario del centro urbano. Las grandes "islas" que desde los Repartimientos forman en el entramado urbano los conventos y las distintas propiedades que con el paso del tiempo se le han ido añadiendo principalmente por sucesivas donaciones, van a ser incorporadas al mercado inmobiliario con motivo de la Desamortización que en el periodo de 1834 a 1854, realiza Mendizábal y que se verá completada con la Ley General de 1 de mayo de 1855 o *Ley Pascual Madoz*. La Desamortización de Mendizábal no fue la única que se realizó; desde 1768 que se produce la llamada *Reforma Olavide*, pasando por la *Desamortización de Godoy*, y la de las Cortes de Cádiz, sucesivos procesos desamortizadores elevaron el conjunto de las ventas de terrenos a una superficie equivalente al 25 % del territorio nacional.

Para convertir cada una de estas grandes superficies, en solares aptos para ser edificados, se hacía preciso proyectar un viario que ordenara las nuevas manzanas edificables y permitiera su conexión con el resto del entramado urbano de la ciudad. La "piqueta desamortizadora" sustituyó en Málaga el dramático papel que en otras ciudades desempeñaron incendios, explosiones o seísmos, aunque, apene pensar, que bajo ella, manejada por hombres, también cayó un rico patrimonio arquitectónico del que apenas quedan vestigios.

Haciendo un repaso somero sobre el tema y tratando de no perder de vista el nacimiento de las nuevas calles como objetivo, mencionaremos algunos de los casos más llamativos que han tenido una mayor trascendencia en la formación de la ciudad actual.

- Convento de Santa Clara: Se extendía desde la calle Santa María hasta la trasera de las casas de la calle de los Caballeros, hoy, de San Agustín. Su derribo en 1890 permite la apertura de la calle de Molina Larios en su tramo entre las calles Granada y Santa María, la calle Duque de la Victoria y la plaza del Siglo, así como la nueva alineación de la calle Santa María.
- Convento de San Bernardo: Se ubicaba en la calle Granada, ocupando, aproximadamente, el espacio definido por las calles Denis Belgrano y Niño de Guevara. Además de las mencionadas vías, da lugar a la aparición de la calle Méndez Núñez entre los años 1870 y 1871.

En 1848, el Ministerio de Hacienda cede al Ayuntamiento de Málaga los solares resultantes de las demoliciones de los Conventos de Santa Clara y de San Bernardo a condición de utilizar las rentas que de ellos se obtengan para dedicarlas a la financiación de la traída de agua a la ciudad desde los manantiales de Torremolinos.

- Convento de Santa María de la Paz: Constituía la fachada norte de la plaza de la Merced, entonces del Mercado. En su lugar se edificaron las dos manzanas de las casas de Campo, en uno de cuyos pisos nacería Picasso, y el pasaje del mismo nombre.

LA GRAN TRANSFORMACIÓN
DEL CALLEJERO DE LA CIUDAD
SE PRODUCE CON LA APERTURA
DE LA LLAMADA, ENTONCES Y HOY,
CALLE NUEVA EN EL AÑO 1491

LA "PIQUETA DESAMORTIZADORA" SUSTITUYÓ EN MÁLAGA EL DRAMÁTICO PAPEL QUE EN OTRAS CIUDADES DESEMPEÑARON INCENDIOS, EXPLOSIONES O SEÍSMOS

- Convento de la Merced: Situado próximo al anterior, fue fundado por la Orden Mercedaria y edificado en 1507. Se extendía desde la propia plaza del Mercado hasta calle los Frailes, quedando en su interior la calle Gómez Pallete y toda la zona del Teatro Cervantes. En 1835 fue suprimido el convento y destinado a cuartel, permaneciendo sólo la Iglesia hasta fecha muy reciente.
- Convento de San Pedro de Alcántara: Con entrada, posiblemente, por calle Carretería, ocupaba desde la calle Tejón y Rodríguez hasta calle Beatas en las proximidades de la Puerta de Buenaventura. Con el derribo de este convento, terminado en 1837, se obtienen los espacios precisos para la construcción de la plaza del Teatro, el ensanche de la calle Comedias y la propia plaza de San Pedro de Alcántara. La calle de este nombre surgió años más tarde cuando la Casa Larios Hermanos construyó las dos manzanas que configuran el lateral norte de la plaza del Teatro.
- Convento de San Luis el Real de Observantes de San Francisco o Convento de San Francisco: Fue una fundación de 1489 de los Reyes Católicos. Su desamortización dará lugar a la plaza de San Francisco situada en parte, sobre el compás del convento y las calles Don Rodrigo y de los Cristos por el Norte y hacia el Río Guadalmedina, hasta la terminación de la calle de los Gigantes y el actual Cuartel de la Policía Local.
- Convento de las Religiosas Dominicanas del Ángel: Situado en la calle Granada, esquina a la de Ángel. Por sucesivas incorporaciones se fue extendiendo hasta la esquina de calle Lazcano y hasta la calle Santa Lucía. De su reordenación aparecerá la calle Luis de Velásquez y la alineación de la propia calle del Ángel.
- Convento de las Carmelitas: Situado en la calle Santa María es derribado en 1873 permitiendo la apertura de la de Sánchez Pastor.
- Convento de Religiosas Agustinas Descalzas: Ocupaba el lateral oriental de la actual plaza de la Constitución quedando de él solamente el arco que actualmente da entrada al pasaje de Chinitas. Fue demolido en 1855. Existía por su fachada a calle Santa María y enfrente de lo que más tarde sería la calle Sánchez Pastor una pequeña placita hoy desaparecida y sobre la que se abrió una de las entradas laterales del Pasaje de Chinitas. Este pasaje fue, en su origen, de propiedad privada.
- Convento de las Capuchinas: Se encontraba situado en la calle de San Agustín, fue demolido en 1873 aunque no es hasta 1876 cuando se realiza el atirantado del solar resultante y que dará lugar a la calle de las Capuchinas, hoy llamada de Echegaray. Anteriormente se había cedido una franja de terreno para hacer la ampliación de la calle de San Agustín de los tres metros de anchura que tenía a la que actualmente presenta en su primer tramo.

Todas estas operaciones de reparcelación que se han presentado, van a configurar de manera esencial, el aspecto de lo que hoy llamamos el Centro Histórico de la ciudad, tan sólo falta por llegar la pieza urbana más representativa de esta Málaga del XIX y que se va a convertir en emblema, salón y escaparate de la ciudad: la calle Marqués de Larios.

Como se ha señalado anteriormente, los antecedentes de esta nueva vía hay que buscarlos en las demandas sanitarias ya reclamadas en el siglo XVII y vuelta a presentar en sucesivas epidemias de las que la historia de la ciudad no está falta, la última de las cuales, en referencia a la historia de esta calle, fue la de cólera morbo de 1833 que resultó especialmente virulenta.

En el contexto urbanístico, el primer antecedente se encuentra en el Plan de Ensanche de 1859 realizado por el Arquitecto José Moreno Monroy. En él, se traza una vía de 15 m. de anchura que partiendo de la esquina sureste de la

plaza, prácticamente en la esquina de la calle del Toril, llega hasta el Boquete del Muelle, es decir, hasta lo que hoy sería el inicio del Parque. En el mismo anteproyecto, se pedía el ensanche y prolongación de la calle Alcazabilla. El Gobierno Central negó los permisos solicitados basándose en la falta de capacidad financiera municipal.

En el año 1878, el Ayuntamiento encarga al Ingeniero D. José María de Sancha un estudio general del alcantarillado y de las obras de mejora necesarias para la ciudad. El Proyecto que presenta este insigne malagueño por vocación, incluye la apertura de tres grandes vías, desde la Victoria a la Aduana, desde el extremo Norte de la calle Molina Larios hasta Capuchinos y, por último, desde la plaza de la Constitución al Puerto. Ésta última actuación será inmediatamente asumida por el Ayuntamiento que encarga el Proyecto definitivo al Arquitecto Municipal D. Joaquín de la Rucoba. El choque de criterios entre ambos técnicos en cuanto al trazado de la calle se refiere, fue notable, imponiéndose al final el parecer del Arquitecto Municipal quién, al fin y al cabo, estaba “en casa”.

En Sesión del 6 de junio del mismo año, se acuerda solicitar a las Cortes, autorización para proceder a la expropiación de las casas y zonas a ocupar por la nueva calle así como dos bandas de 20 m. de anchura para las nuevas edificaciones. En menos de un mes, se autoriza por medio de una Ley especial la apertura de lo que será la calle Marqués de Larios así como las otras dos nuevas vías contenidas en el Plan de Sancha.

Para salvar las siempre presentes dificultades presupuestarias, el Ayuntamiento, presidido entonces por D. José Alarcón Luján, recurre al capital privado, promoviendo, a tal efecto, la creación en 1880 de una sociedad anónima para la consecución de los terrenos y su explotación; su capital fue de un millón de pesetas. Sin embargo, dificultades burocráticas y una cierta atonía por parte de los socios llevan a alcanzar el año 1886 sin haber adelantado prácticamente nada en la ejecución del Proyecto de la nueva vía. Es en este momento, en el mes de agosto, cuando se pone de manifiesto que no todos han estado parados; en efecto, la Gran Casa como es conocida por el pueblo llano la familia Larios y su aparato industrial y financiero, aparece con las escrituras de 76 de las 107 casas afectadas por el proyecto inicial y solicita licencia para edificar en ellas de acuerdo con el Plan aprobado. Se inicia entonces una serie de gestiones que culminan en un acuerdo entre el Ayuntamiento y la Casa Larios por el que esta sociedad asume toda la responsabilidad, y naturalmente el protagonismo, de las obras de urbanización de la calle y de la edificación de las doce manzanas de casas proyectadas y que es aprobado en Sesión Plenaria de 30 de noviembre de 1886 siendo Alcalde de la ciudad D. Liborio García Bartolomé.

La obra fue felizmente culminada en el sorprendente plazo de cuatro años y medio y el 27 de agosto de 1891, el Alcalde D. Sebastián Souvirón Torres inauguró la nueva calle con el nombre que en justicia le correspondía. La Casa Larios, había mimado la obra desde el primer momento, asumió el coste de las mejoras que se fueron presentando a lo largo de ella y la remató con un pavimento excepcional, un “entarugado” de madera que a su aspecto señorial y distinguido unía el comfortable valor de absorber el ruido de las llantas de los coches y carros de tracción sangre que por ella circulaban, aunque, para ello, tuvieron que solicitar y conseguir del Ayuntamiento la prohibición de establecer paradas de vehículos en la calle para evitar que el “recuerdo” orgánico de los animales se fijara en la madera. No tuvo una larga vida este pavimento, la “Riá” de 1907 lo levantó y se lo llevó al mar.

Apenas cinco años después, la Reina Regente doña María Cristina, firma una R.O. del Ministerio de Fomento que va a permitir la incorporación de una nueva pieza urbana para configurar de manera definitiva la Málaga del siglo XX. La Real Orden hace referencia a los nuevos muelles del puerto de Málaga y su apartado tercero dice así:

“Será condición indispensable del proyecto, en cuanto se refiere a los terrenos del muelle del Marqués de Guadiaro, que se prolongue la Alameda Principal con toda

su latitud hasta el Paseo de la Farola, destinando además a jardines la faja resultante entre la prolongación de la línea actual de fachadas del lado Sur y la zona de servicio, así como los espacios que queden entre la prolongación del lado Norte y las fachadas actuales de la Cortina del Muelle.”

La necesidad de reformar el puerto estaba más que justificada. Por una parte, la ciudad precisaba desembarazarse de él o mejor dicho, de la actividad portuaria que se realizaba prácticamente en sus propias calles, tal era el caso de la plaza de la Marina, ya comentado, y las calles Cortina del Muelle y Haza Baja de la Alcazaba haciendo, casi, las veces de muelles. Por otra parte, el propio puerto tenía necesidad de independizarse, como espacio, del resto de la ciudad.

En enero de 1897 el Gobierno comunica al Ayuntamiento de Málaga que se ha realizado la demarcación de los nuevos muelles, esta comunicación lleva la firma del Presidente del Gobierno, don Antonio Cánovas del Castillo poniendo así de manifiesto su personal interés en el tema.

Tampoco fue ajena la Casa Larios a este proyecto, don Manuel Agustín Larios realizó un detallado boceto a mano que bajo el amplio título de “Proyecto de urbanización de los terrenos de la Haza Baja de la Alcazaba, prolongación de la Alameda y establecimiento de un parque en los solares ganados al mar delante de la Aduana” sirvió de base para los sucesivos proyectos realizados, el primero de Manuel de Rivera y tras su dimisión, el realizado por Joaquín de la Rucoba.

Entre 1897 y 1899 se realizan las obras de relleno y construcción de terraplenes no sin algunas dificultades administrativas como la rescisión del contrato de obras con el adjudicatario o las desavenencias habidas con el Ministerio de la Guerra en relación con las compensaciones que éste había de recibir.

En 1900 se continúan las obras por fases y se decide acometer el paseo central y los dos laterales. Entre 1901 y 1906, se construye la verja de separación de los terrenos del puerto de los de la ciudad y se desvían las líneas de tranvías afectadas y otros servicios urbanos, En 1906 se aprueba la conexión del Parque con la Malagueta. Poco a poco se van sucediendo las diferentes obras que configuran la imagen actual del Parque, la última, en 1948 en que se construyen los jardines de Pedro Luis Alonso.

No se puede cerrar este apartado sin mencionar la última aportación que se ha realizado para enriquecimiento del Parque, y es importante mencionarla siquiera sea porque en justicia, debería haber sido la primera. En 1975 se inauguró, en una de las glorietas del jardín sur, un monumento erigido en recuerdo de don Antonio Canovas del Castillo, ilustrísimo malagueño y promotor de esta excepcional joya que es el Parque de Málaga. Posteriormente, ha sido trasladado a su actual emplazamiento al inicio de la avenida que lleva su nombre. En el Proyecto de remodelación del Parque, actualmente en fase de redacción, se prevé un nuevo traslado de este monumento para llevarlo al inicio del paseo por la Plaza de la Marina, en posición simétrica a la que ocupa la estatua del Marqués de Larios, al que, sin duda alguna, habrá que rogarle se dé la vuelta para no dar la espalda a tan distinguido paisano.

De esta manera que hemos ido esbozando, transcurren los primeros 2.600 años de la historia morfológica de la ciudad. A partir de este momento se inicia una nueva etapa caracterizada por el planteamiento global de los problemas urbanos, la planificación y la sumisión del crecimiento a un ordenamiento previamente diseñado. En definitiva se inicia el urbanismo moderno y se trata de superar el modo de gestión de las pasadas operaciones en las que se actuaba por un impulso aislado, una necesidad concreta, una oportunidad o al empuje especulativo de inmediatos beneficios.

La base jurídica de este nuevo Urbanismo fue el Estatuto Municipal promulgado en 1924 durante la Dictadura del general Primo de Rivera y elaborado por

LA CIUDAD PRECISABA
DESEMBARAZARSE
DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA
QUE SE REALIZABA PRÁCTICAMENTE
EN SUS PROPIAS CALLES

don José Calvo Sotelo, entonces Director General de Administración Local. En él se amplían las competencias locales y se obliga a los municipios mayores a redactar planes de ensanche. En cumplimiento de su directiva, en el mismo año de 1924, los Ingenieros Rafael Benjumea, Leopoldo Wegner y Manuel Jiménez Lombardo, redactan el Plan de Grandes Reformas de Málaga.

En años anteriores ya se habían redactado varios Proyectos que, al margen de carecer de un específico soporte legislativo, por su ámbito urbano sí deben considerarse como antecedentes directos de los nuevos planeamientos:

- En 1861 se redacta el Plan de Ensanche del Arquitecto Provincial José Moreno Monroy como revisión y ampliación del de 1859.
- En 1892, Emilio de la Cerda redacta un nuevo Plan de Ensanche de la Ciudad que no se llevará a cabo.
- En 1921, José Bores Romero, Ingeniero Jefe de Vías y Obras Municipales, redacta el "Plan Orgánico General para el Saneamiento de la Urbe" en el que se incluyen distintas obras de ensanche exterior y otras de reforma interior de la ciudad.

El Plan de Grandes Reformas se orientaba, de una parte, a la mejora de las infraestructuras de la ciudad (pavimentos, alcantarillado, abastecimiento de agua, etc.), de otra, incluía la ampliación de una serie de calles tales como las de Alcazabilla, Cisneros, Calderería, Santa María, etc. y, por último, tomaba en consideración los problemas de movilidad general y planteaba la necesidad de nuevos puentes sobre el Guadalmedina, la apertura de una calle desde la Plaza de la Merced hasta Cortina del Muelle y la construcción de un túnel bajo la Alcazaba. En cuanto al ensanche exterior, definía los ejes de crecimiento de la ciudad al Oeste del río e incorporaba lo que sin duda fue la obras más emblemática realizada a expensas de este Plan, la Ciudad Jardín.

Pensando en las futuras necesidades que puede demandar una ciudad con un horizonte de población de 200.000 habitantes, se aprueba en 1929 el Plan de Ensanche de Daniel Rubio. Por primera vez aparecen en un Plan consideraciones propias del moderno urbanismo, así se plantean problemas de hacinamiento poblacional y se establecen propuestas concretas de densidad con el propósito de rebajarla hasta el nivel de 200 hab./Ha, lo que supone una rebaja de más del 30 % de la densidad existente en ese momento. Igualmente, se diseña y justifica un esquema viario sometido a un modelo, eligiéndose un sistema mixto formado por calles radiales y vías concéntricas. En definitiva, se aprecia en este Plan el reflejo de las discusiones académicas del momento en las que se enfrentan por un lado, los proyectos de crecimiento neto de la ciudad basados en extender el tejido urbano alrededor de un núcleo central, inamovible y detentador de toda la representatividad de la ciudad y, de otra parte, las modernas concepciones urbanísticas que parten de considerar la totalidad del territorio para su ordenación integral. Es por ello que el Plan de Daniel Rubio pudo extender en el tiempo su influencia y la validez de sus líneas maestras de actuación.

Ambos Planes, el de Grandes Reformas y de Ensanche, van a constituir los antecedentes y las bases sobre las que se asentará lo que será el hito más importante del urbanismo malagueño y que no es otro que el Plan de González Edo de 1950.

Anteriormente, en 1941, el Gobierno Civil de la Provincia, regido entonces por José Luis Arrese, redacta un documento, síntesis de todo el planeamiento anterior, en el que se plantea una propuesta de actuaciones concretas que se entienden necesarias para la ciudad como son, la Prolongación de la Alameda, la conexión Alameda-Parque y el Paseo Marítimo; incluye además, la idea de formalizar una cierta unidad de estilo en la arquitectura que se haga en la ciudad, pretendiendo con ello, recuperar los aspectos formales, o al menos escenográficos, de la próspera Málaga del XIX.

De este programa de actuaciones, se pondrá en marcha rápidamente la conexión Alameda-Parque, iniciándose de inmediato, la demolición de las manzanas de casas apoyadas en la Acera de la Marina. Sobre los solares resultantes, se edificarán, de acuerdo con las condiciones constructivas definidas por González Edo a petición del Ayuntamiento, las tres manzanas que van a definir la fachada más representativa de la ciudad a partir de ese momento.

El B.O.E. de 18 de julio de 1950, recoge la aprobación del Plan General de Ordenación de Málaga, incluyéndose la disposición que obliga al Ayuntamiento de la ciudad a su desarrollo urgente en proyectos parciales.

Parte el autor del P.G.O. de un estudio en profundidad del medio y de las estructuras sociales y productivas en su ámbito de influencia. Desde el punto de vista de la plenitud democrática, ya hecha cultura, en la que vivimos, sorprende en su lectura, la ausencia de cualquier connotación ideológica en sus contenidos documentales. Establece como causa primera de los males a remediar, el bajo nivel de vida de la población y define como líneas base de actuación, el desarrollo industrial fundamentado en la potenciación de las fuentes de riqueza y la redistribución de la riqueza para generar una demanda de productos por la vía del consumo.

En consecuencia con todo ello, propone un Plan General de Ordenación orientado a la consecución de tres objetivos básicos:

- Mejora de la infraestructura del transporte.
- Transformación de la cuenca del Guadalhorce en regadío.
- Ordenación de la faja costera bajo criterios de promoción y consolidación de la industria turística.

El Plan de González Edo es un modelo de análisis del territorio desde múltiples perspectivas, diagnóstico de sus males y carencias y definición de actuaciones urbanísticas para su solución. Aporta elementos novísimos en su momento y que hoy tienen plena vigencia, como las directrices destinadas a mantener y preservar la estética de la ciudad, protegiendo los barrios históricos o los edificios con valor artístico o histórico e, incluso, estableciendo un régimen de subvenciones a particulares para promover la conservación del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

En relación al esquema viario, pone un énfasis especial en la necesidad de mejorar las conexiones de la ciudad con su área de influencia mejorando las carreteras que conectan con el valle del Guadalhorce y con la vega de Antequera y modificando el trazado del acceso de la carretera de Granada para entrar a la ciudad por el Paseo Marítimo.

En el viario interior, propone la prolongación de la calle Marqués de Larios hacia el Norte para convertirla en eje principal de los movimientos norte-sur que se completaría con un eje transversal este-oeste definido por el Parque, la Alameda y su prolongación. Este último elemento se proyecta sobre el Barrio del Perchel con el máximo respeto a su fisonomía tradicional, con una afectación mínima a lo existente y a enorme distancia del urbanismo de "tabla rasa" preconizado y ejecutado, años más tarde, por el I.N.U.R. El extremo oriental de este eje transversal se resuelve en la zona de la Malagueta que se ordena de forma bien diferente a lo que hoy se puede contemplar en ella, incluso se reserva espacio para la construcción de un parque de atracciones.

Otras piezas del sistema viario que se incluyen en el Plan son la conexión Alameda-Parque tras el derribo de las viejas casas de la Acera de la Marina, la prolongación de la calle Armengual de la Mota por la calle Jaboneros, el Paseo Marítimo cuya construcción ya se había iniciado, la ejecución de una vía de borde rodeando la Alcazaba desde la plaza de la Aduana hasta Barcenillas y la instalación de un funicular a Gibralfaro arrancando desde la Cañada de los Ingleses.

Aunque se aparte del eje argumental de la presente exposición, es ineludible dejar constancia aquí de cómo los espurios intereses que bajo la bandera de la “modernidad” encubrían realmente un insaciable afán especulativo, dieron al traste con un modelo de urbanismo en excelente equilibrio entre la tradición y el progreso. Por iniciativa de un particular y argumentando un defecto de forma, el Tribunal Supremo derogó en 1964 el Plan General de Ordenación de Málaga con el complaciente silencio de la autoridad municipal quien puso en acción una anticuada ordenanza de edificación que databa de principios de siglo y que permitió el crecimiento caótico y desmesurado de un parque inmobiliario que no tenía más razón y sentido que el rápido beneficio económico. Conviene recordar que el actual Municipio de Torremolinos se encontraba incluido en el ámbito de actuación del referido P.G.O.

El nuevo Plan General de Ordenación, ya redactado bajo las directrices de la primera Ley del Suelo (1956), tardó en llegar; fue aprobado en 1971 y sus redactores fueron los Arquitectos Municipales Eduardo Caballero y Ricardo Álvarez de Toledo.

Este Plan no consiguió poner orden en el caótico desarrollismo de los sesenta y en relación con la infraestructura viaria apunta a la implantación de un sistema de vías principales radio-concéntricas estructurado sobre un eje Norte-Sur que se apoya en las márgenes del río Guadalmedina y otro transversal basado en la Carretera de Cádiz por el Oeste y el Paseo Marítimo por el Este. Ambos ejes carecen de la necesaria continuidad y presentan tramos difusos que desvirtúan su funcionalidad.

Con la llegada de la democracia se organiza y asienta el movimiento vecinal que empieza a reclamar un nuevo modelo para la organización de la vida ciudadana al tiempo que el sector profesional del urbanismo hace oír su voz en demanda de los mecanismos que permitan corregir la penosa herencia recibida de los años sesenta y que propicien la posibilidad de reconducir y controlar los procesos de extensión residencial comprometidos por el planeamiento heredado. Este nuevo Plan General de Ordenación Urbana es encargado a los Arquitectos Damián Quero, Salvador Moreno Peralta y José Seguí y es aprobado definitivamente en noviembre de 1983.

La ciudad que aborda este Plan para su ordenación se encuentra desestructurada y fragmentada, para su corrección se trabaja sobre el viario de segundo nivel buscando la mejora de itinerarios y la creación de un tejido de mayor coherencia que permita el “cosido” de las diferentes piezas urbanas y, en general, la interconectividad de la ciudad.

La red arterial, como sistema básico de la movilidad urbana, sigue planteándose sin la precisa concreción, aunque se apunta, en esta ocasión, hacia un sistema arborescente con una implantación muy escalonada a lo largo del tiempo. Como consecuencia de todo lo anterior, en este momento, las vías de circunvalación, es decir, las Rondas, se encuentran funcionando como elementos de la, prácticamente, inexistente red arterial sin que en su concepción hayan sido proyectadas como tales y por su situación de vías de borde, tengan muy limitada su eficacia.

En cumplimiento de las propias previsiones del Plan, en 1991 se acuerda por el Ayuntamiento de Málaga su Revisión que tras los sucesivos trámites administrativos, es aprobado en febrero de 1996.

Este nuevo Plan orienta su actuación a actualizar las determinaciones y dotaciones del Plan anterior y a incorporar ordenadamente, los proyectos de las actuaciones singulares que se han planteado a lo largo de los diez años anteriores. En otro nivel, hay que destacar que este Plan asume, en principio, el reto de preparar la ciudad para un cambio en la concepción territorial que ha de venir condicionada por la implantación del Área Metropolitana.



PMCH