



Estudio del desarrollo urbanístico de la ciudad de MALAGA

César Olano Gurriarán

EL MARCO

Los 7.276 Km.² que tiene de superficie la provincia de Málaga están perfectamente colocados y repartidos entre los 36° 19' y los 37° 17' de latitud Norte. Esto es un dato importante.

Además, la provincia está atravesada de E. a O. por una cadena montañosa, una parte del sistema Penibético formada por diversos grupos o sierras, que es el nombre que se da aquí a cada una de esas partes, y que empezando por el extremo oriental por la sierra Almajara, que arranca desde el mismo mar en las proximidades de Nerja, sigue de una forma continua, sin interrupciones prácticamente, pasando por distintos nombres y paisajes hasta terminar en el extremo occidental en el complejo sistema que forma la Serranía de Ronda. Este conjunto, que tiene como alineación principal un gran arco, forma una barrera natural que divide a la provincia en dos zonas: la septentrional y la meridional.

La primera de estas zonas es llana; es una gran planicie que se extiende hasta tomar contacto con las provincias de Sevilla y Córdoba, con las que

llega a identificarse. Esta zona está presidida por Antequera, esa extraordinaria ciudad en la que el barro y la piedra nos dicen tantas cosas y se expresan de tan distintas formas cuando las manipula el hombre uniéndolas a la cal y al hierro, o cuando están trabajadas por la Naturaleza durante siglos.

Al otro lado de los montes está la segunda zona, la meridional, entre las sierras y el mar; es la zona costera, o, poniéndonos al día, la Costa del Sol. Es una franja de anchura y altitud variable; su contorno es sensiblemente paralelo al gran arco montañoso que le sirve de guía y protector. Tiene un desarrollo aproximado de 150 kilómetros, pasando su anchura desde un máximo en las fértiles vegas, formadas por los depósitos de los ríos en las partes inferiores de sus cuencas, hasta las zonas de acantilados, en las que se reduce a pequeñas playas. Entre un tipo y otro hay una diversidad de soluciones intermedias en las que los últimos contrafuertes de las sierras van formando unas transiciones de suaves y bien orientados escalones en los que se han perdido los típicos «paseros» para dar lugar a que toda la energía del sol sea para el hombre,

para que éste la distribuya en su piel o en su confort. Ello ha supuesto que tuviésemos que cambiar aquellos treinta millones de kilos de pasas y aquellos cinco millones de litros de vino que salían por el puerto de Málaga por estos cientos de miles de europeos que nos llegan actualmente para que les demos, entre otras cosas, el sol.

Esquemáticamente, la costa presenta tres zonas u orientaciones. Está orientada al S. desde Nerja hasta el puerto de Málaga. Aquí cambia de dirección hasta el Faro de Calaburras, orientándose al SE. La tercera zona es menos definida: empieza como la primera y termina como la segunda, acusándose el cambio después de Estepona.

Que las características climatológicas de esta zona son excepcionales es universalmente conocido, y no es más que una consecuencia lógica de la suma de un conjunto de variables que, empezando en la latitud y siguiendo por esa protección que le ofrecen los montes, va pasando por la baja pluviometría, los pocos días cubiertos que hay en el año, las agradables temperaturas y el porcentaje de vientos suaves, para terminar en el grado de humedad del aire. Si reflejamos algunas de estas variables en un climogra-

ma, vemos que, quitando dos o tres meses, el resto del año queda dentro de lo que los hombres han definido como condiciones de confort:

*Aquí no llega el frío, ni la nieve
y corren apacibles de continua
los marítimos zefiros suaves
a recrear los hombres dulcemente.*

Con estas palabras de Homero termina la descripción que de este clima hace el «muy humilde servidor Joseph Carrión de Mula, vigía del puerto», cuando en 1791 se dedica el plano que ha hecho de la ciudad y puerto «al Sr. D. Joseph de Ortega y Monroy y Valenzuela y Pizarro, presbítero y muchos etcéteras más», después de haber dicho: «cuyo temperamento no está mui sujeto a los calores del Austro, ni a los fríos del N., por lo que es mui dulce y apacible, deviéndose comparar al de Atica en la Estación alegre del Otoño. El cielo es claro y hermoso, sereno y despejado. El Ayre saludable y puro, movido regularmente de los Suaves soplos del viento marino, que refrescados del salado elemento por donde pasan, mitigan el calor natural del sol en el Estío, por lo que es templado el verano, benigno el Hivierno, no sintiéndose aquí por lo regular los calores ni fríos tan excesivos como en otros países».

Si con todos los datos que tenemos pensamos en la vegetación, será fácil llegar a la conclusión de que, desde el nivel del mar hasta los 2.000 metros de altitud que llega a tener esta provincia, la variedad no tiene límites, corriendo toda la inmensa gama desde las plantas tropicales hasta el pinsapo.

LA CIUDAD

Nos hemos detenido en la descripción del marco en que nace y se desarrolla Málaga, la capital de la provincia y de la costa, porque si en la dinámica de cualquier ciudad tiene importancia su entorno físico, creemos firmemente que en Málaga esta importancia es muy grande.

Hay noticias de que los primeros turistas que aquí llegan son los fenicios, que «regateando» por el Mediterráneo alcanzaron estas tierras y aquí se asentaron, iniciando sobre un poblado ibero el embrión de la ciudad que ha de ir desarrollándose a lo largo del tiempo. Después de ellos van pa-

sando siglos y pueblos que no nos van dejando más que pequeñas señales de su paso.

Roma también llega hasta aquí; sus huellas son más claras en monumentos aislados, pero sus trazados no tienen la fuerza suficiente para aguantar el tiempo, y el Cardo y el Decumano se pierden enterrados con sus monumentos a más de cinco varas de profundidad, como pueden comprobar los malagueños en el siglo XVIII al construir el edificio de la Aduana, y quizá se oculten por miedo, ya que cuando alguna vez una de sus obras aflora, es maltratada y hasta la propia Cultura se encarga de volver a enterrarla.

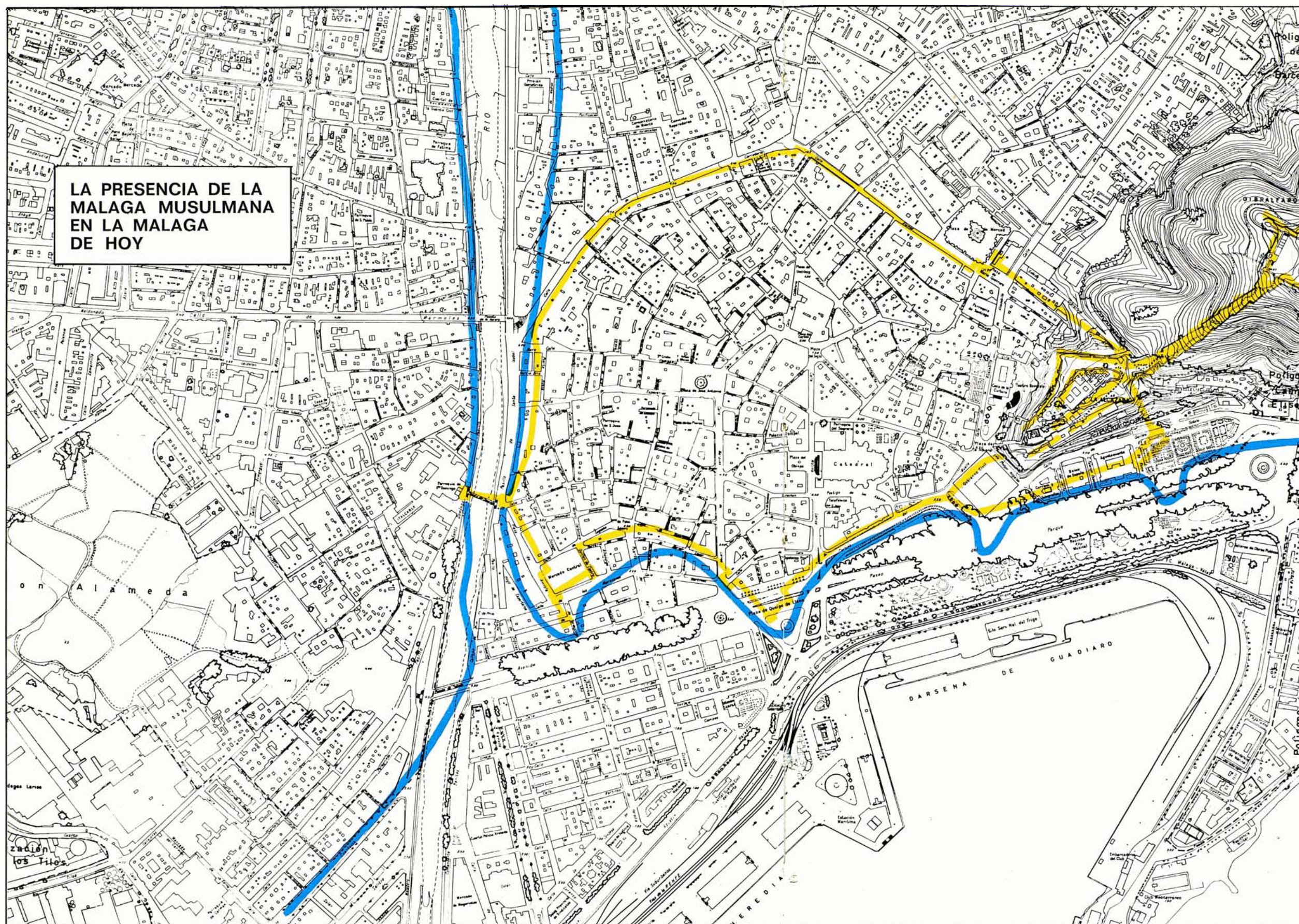
Más pueblos y más siglos tienen que pasar para que aquel embrión tome forma capaz de perdurar, y son los árabes los que tienen que venir a dársela. Con ellos empieza nuestro planeamiento y con ello la ciudad toma forma con tal fuerza ya, que los siglos no son capaces de borrar aquella traza, y perdura de tal modo que aún hoy la estamos viendo. Aquí empieza Málaga urbanísticamente, o, mejor dicho, esto es el principio de la urbanización de Málaga. La ciudad se define perfectamente. Su asentamiento es en el llano, al borde del mar, protegida del N. con los primeros cerros de un conjunto de lomas redondeadas previas a la cordillera y que forman parte de lo que se ha de llamar la Axarquía. Por el E. estos cerros avanzan hacia el mar en el mismo límite de la ciudad, y aquí colocan su Alcazaba, que domina y protege. A su pie está la ciudad, en un valle que tiene por el O. un primer límite natural en un río, el Guadalmedina; hasta él llega el recinto; después el valle sigue y se abre en una fértil vega que tiene por eje otro río: el Guadalhorce.

Málaga adquiere entonces gran importancia y llega a ser esa «ciudad populosa, pletórica de vida, disfrutando de intensa actividad comercial e industrial», «gran emporio mercante con un puerto por el que se exportaban gran número de productos».

Se le calculaban 15.000 hbs. y una extensión encerrada entre muros de 375.853 m.², incluyendo la Alcazaba.

Su complicada red de calles estrechas y adarves aún siguen estando con nosotros, y sobre este punto llama la atención de Torres Balbás el hecho de que en un nomenclator de la ciudad que se edita en 1950 figuran





101 calles sin salida. Indudablemente, es un indicativo, pero quizá no del todo sincero. Me sorprendió la cifra y he querido comprobarla. Pude hacerlo en una tercera edición, y he contado 138; en estos últimos años ha crecido bastante. Indudablemente, hay entre estas calles nombres ilustres de recia tradición en pasajes y callejones con trazados de clara influencia árabe, pero también hay que lamentar entre ellos bastantes menos ilustres y que corresponden a trazados de otras «influencias».

Terminando el siglo xv, en el año 1487, Málaga es conquistada por los Reyes Católicos, y con ello empiezan los cambios de su estructura urbana. El reparto de los bienes raíces de los vencidos, que se efectúa por Orden Real, y con ello las fundaciones de las órdenes religiosas, van a dar lugar al cambio y van a orientar el desarrollo urbano inmediato.

En las afueras van naciendo una serie de conventos a regular distancia de las murallas. La Victoria, en el mismo lugar que había estado el campamento del Rey Católico, Capuchinos, La Trinidad, etc., que con su posición van a conformar el desarrollo de la ciudad al convertirse en polos de atracción de un desarrollo radial que no tiene más limitación que el mar al S. y los montes al E., desarrollo que irá completándose lentamente a través de los siglos XVI, XVII y XVIII.

La transformación más importante dentro de la ciudad es consecuencia de la necesidad de comunicar directamente la Plaza Mayor con el Arenal, en La Puerta del Mar, y se abre para ello una calle de trazado rectilíneo, la calle Nueva, de gran vida comercial, con gran auge, y que aun en nuestros días sigue siendo uno de los más importantes centros comerciales reservado a peatones. Al construirla, le ponen sus «ordenanzas de edificación») marcándole cuatro varas y tercia, con la advertencia de que el que pasase de dicha línea perdería el doble del terreno usurpado y que se le derribaría lo construido.

Fuera de la ciudad se inician las primeras «urbanizaciones», abriendo calles entre las huertas en lo que ha de transformarse en los actuales barrios del Perchel y de La Trinidad.

Hay planos que nos permiten conocer el desarrollo de la ciudad hasta finales del siglo XVIII. Se acusa clara-

mente la forma radial que ha adoptado. Hay como cuatro dedos que señalan cuatro direcciones distintas:

En dirección NE., Convento de la Victoria.

En dirección N., Convento de Capuchinos.

En dirección O.-NO., Convento de la Santísima Trinidad.

En dirección SO, Convento del Carmen.

Están situados a unas distancias que oscilan entre las 700 y 900 varas de la antigua muralla. La ciudad ha crecido como una estrella hacia ellos y se ha quedado retenida en los espacios intermedios, rodeando a otros conventos que están próximos a la antigua muralla:

En dirección O., Convento de Santo Domingo.

En dirección N.-NO., Convento de San Francisco.

En dirección N.-NE., Convento de la Merced.

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII la ciudad es azotada continuamente por pestes, hambres, epidemias e inundaciones, calamidad esta última que es el tributo que ha de pagar a los montes vecinos por su protección y que se repite hasta el punto de que ya en pleno siglo XVII se plantea el problema y se empieza a hablar de un proyecto del que aún hoy se sigue hablando: ¡desviar el río Guadalmedina!, y el Rey Felipe IV ordena que se estudie la solución nombrando a don Francisco Jiménez de Mendoza para que presida el examen de los proyectos que se presenten al concurso, resolviendo en favor de una solución que propone llevar al río por detrás del convento de La Trinidad hasta las playas de San Andrés.

Dentro de la languidez de estos siglos hay que señalar un punto de importancia urbanística para la Málaga futura y que se desarrolla entonces: «La retirada de las aguas del mar—dicen las crónicas—deja espacio suficiente para el trazado de la Alameda». Se inaugurará en el año 1785, siguiendo el molde que marca el paseo del Prado, que en aquellos momentos hace furor. Sufre varias transformaciones posteriores hasta llegar a su forma actual. Su creador no sé si alcanzaría a pensar lo que iba a suponer para la ciudad futura; lo que necesariamente se le tenía que ocultar es lo

que estaba haciendo en pro del tráfico urbano que iba a venir.

El siglo XIX es fundamental para Málaga. Transforma la ciudad, y a lo largo de él se van produciendo una serie de factores que la irán impulsando, despertándola de su letargo, convirtiéndola en la gran ciudad.

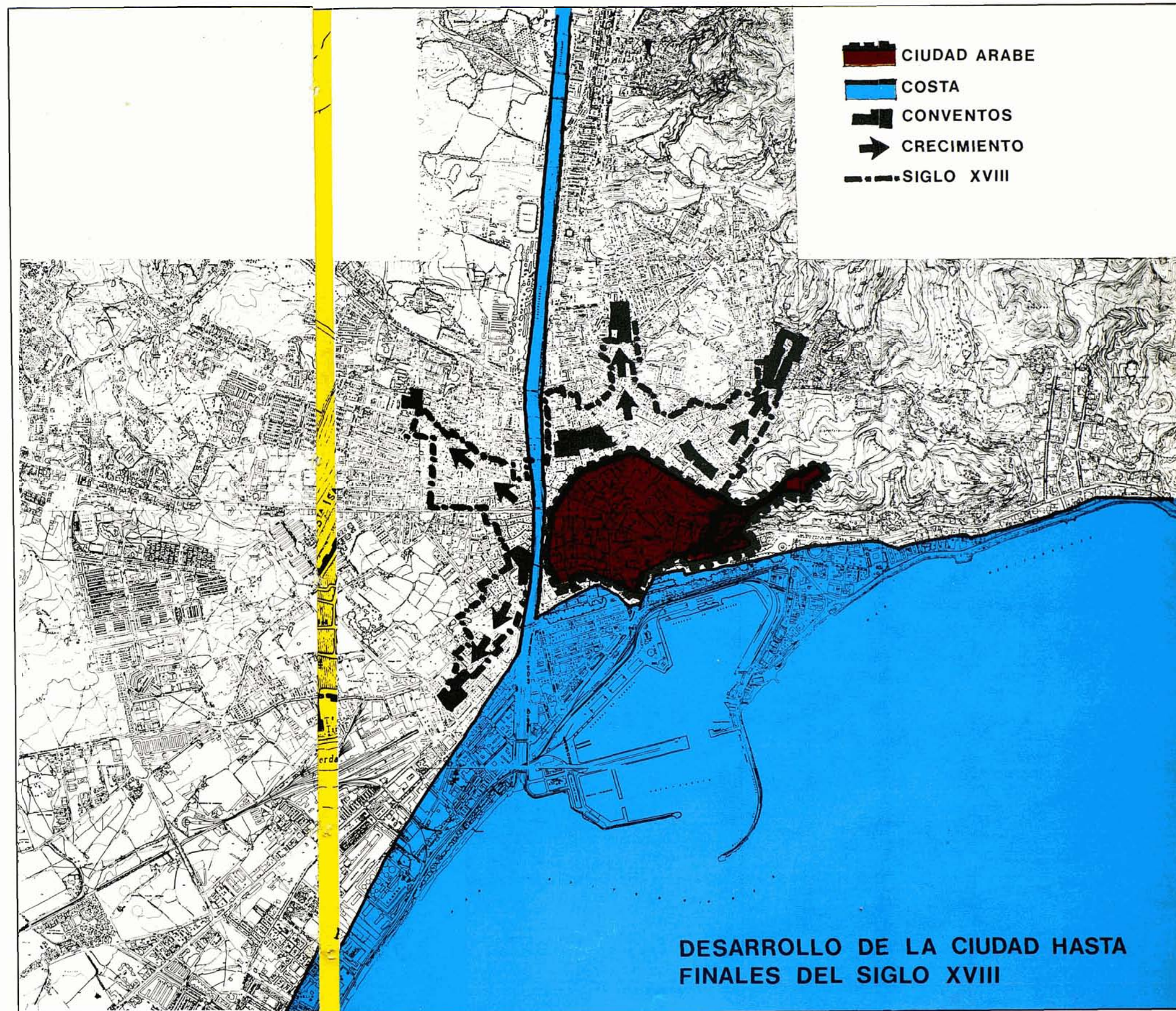
Se produce en esta época un desarrollo industrial y comercial de gran importancia. Heredia y Larios son hombres que van unidos a él con la creación de las ferrerías y el gran auge que toman las industrias del azúcar y el vino que repercutían en el puerto y su flota. Paralelo a este desarrollo hay un gran desarrollo cultural y todo ello tiene que traducirse necesariamente en un desarrollo urbano.

Una segunda circunstancia que contribuye a configurar la ciudad es la puesta en marcha de la desamortización. Esto ha de tener un interés extraordinario en el aspecto urbano. Durante los tres siglos anteriores se siguen fundando conventos, hasta el punto de que en ese momento casi un 25 por 100 de lo que hay dentro del límite de las antiguas murallas es de religiosos y fundaciones. El centro de la ciudad va a sufrir una gran transformación con los nuevos solares que aparecen como consecuencia de los derribos. Son numerosas las calles y pasajes actuales que se abren en esta época.

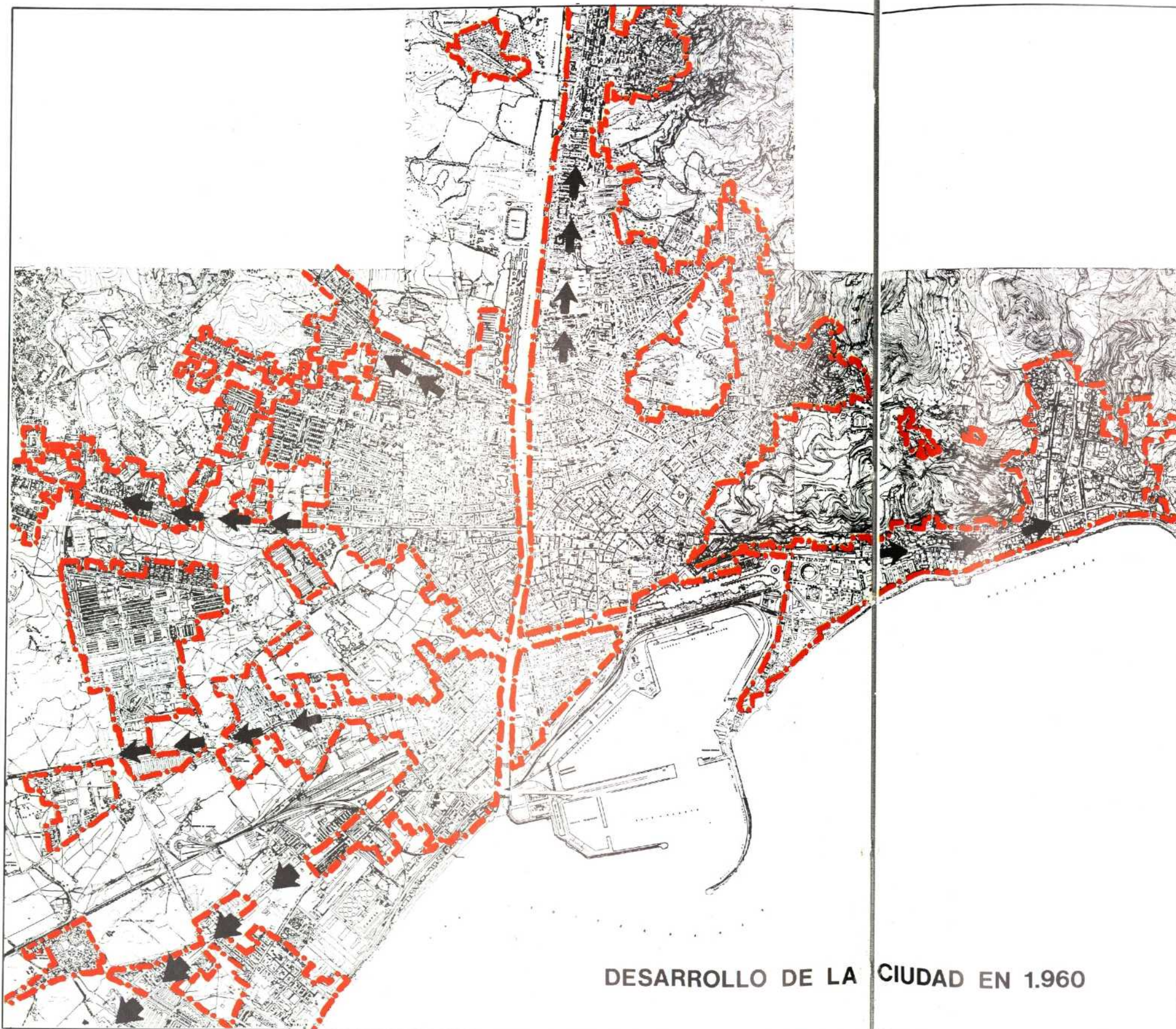
Hay un tercer hecho importante: los malagueños que llegan a los altos puestos políticos de la nación.

Las transformaciones son grandes en este siglo, pero hay tres actuaciones urbanísticas que por su importancia se destacan entre todas:

1.º La calle Nueva, que después de la conquisia se había hecho para unir la plaza con el mar, ha quedado desplazada e insuficiente, y ahora se vuelve a plantear el problema para resolverlo de una forma adecuada con la época. La solución está clara y es un particular, Larios, el que la acomete; este hombre compra la totalidad de un polígono y realiza íntegramente la calle que lleva su nombre, con todos sus edificios, dejándonos con ella un conjunto urbano armonioso y de gran interés. A pesar de todo, creo que no hemos sabido valorarlo debidamente, ya que si no ponemos remedio rápido, seguiremos impasibles siendo testigos de su descomposición.



DESARROLLO DE LA CIUDAD HASTA
FINALES DEL SIGLO XVIII



DESARROLLO DE LA CIUDAD EN 1.960

2.º Otro hecho importante es que, por fin, la ciudad logra romper la válvula que ha estado tanto tiempo cerrada: el camino de Vélez, el crecimiento hacia Levante, esa expansión que ha controlado el monte con la Alcazaba. Años atrás se había dado un primer paso con la creación de un paseo al principio de este camino; ahora se inicia la expansión y empieza a crecer el quinto dedo señalando una nueva dirección: el Levante, y van a nacer entonces unos barrios residenciales de gran belleza y calidad que imprimirán un carácter muy peculiar a Málaga con la vegetación de sus jardines, la variedad de sus árboles y sus flores, el aroma de sus jazmines y la calidad de sus edificaciones. Se oirá hablar de La Caleta, de El Limonar y de El Miramar, y sus nombres serán asociados inmediatamente a Málaga. Es triste, pero también estamos asistiendo actualmente al principio de su final.

El tercer hecho de importancia urbanística es la construcción del Parque. Su proyecto se titula:

«Proyecto de prolongación de la Alameda principal y establecimiento del Parque, urbanizando los terrenos ganados al mar en los muelles de Guadiaro, Cánovas del Castillo y Heredia.

Ley de 5 de septiembre de 1896».

Es el momento de los políticos.

Me llamó la atención un plano de planta general; es prácticamente igual a como se ha realizado, pero hay una diferencia notable: en los jardines situados entre el paseo Central y el paseo de los Curas, a la altura del edificio de la Aduana, se proyectaba una amplia plazoleta con un monumento en el centro, y en el plano figura una leyenda que dice: «Monumento al Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo»; creo que sería un dato suficiente si no abundasen otros más serios para descubrir al verdadero motor de esta gran obra. Francamente, se merecía que su recuerdo perdurase entre estos árboles.

En el siglo xx háy un nuevo compás de espera en el desarrollo de la ciudad. A finales del siglo anterior, concretamente en julio de 1878, se había descubierto en Moclinejo, en el Lagar de la Indiana, un brote de filoxera, brote que se seguiría extendiendo de forma paulatina al resto del país —a Jerez llega en 1894—. Este brote cau-

sará un gran quebranto en la economía local, pues terminará arruinando todo el cultivo de la vid. Por otra parte, la guerra europea, a principios también del siglo xx, dejará unas huellas muy claras en el comercio de Málaga. El desarrollo de la ciudad se verá cortado sin dar tiempo a preparar un orden para el futuro, y así, en este lapsus, pasarán varias décadas.

Después de este nuevo período de tranquilidad volverá a despertarse la ciudad, y a medida que nos vamos acercando a la mitad del siglo irá cogiendo más fuerza, hasta que en los años sesenta su desarrollo será incontenible, desbordándolo todo, sin que haya normas ni planeamiento para contenerlo ni infraestructura suficiente. Viene entonces un crecimiento desordenado en el que se acusa aún más la forma radial; además ha surgido un nuevo polo de atracción que se deja sentir con gran fuerza: Torremolinos, con la costa occidental y el desarrollo, ayudado por la topografía fácil de la vega y los precios bajos de estas tierras, se orientará en esta dirección, sirviéndole de guías las carreteras de salida de la ciudad.

Hasta entonces también había ido creciendo más ordenadamente el brazo oriental, que llega hasta El Palo, y se separará con ello varios kilómetros del centro.

ORDENANZAS

La normativa con que se recibe esto son unas ordenanzas redactadas en el año 1900 y un Plan de Ensanche de 1927. Las primeras, reimpresas en el año 1924, son unas ordenanzas generales que dedican únicamente un título, el IV, a construcciones y obras. De ellas hay un artículo, el 216, que se hizo famoso, pues define las alturas en función de los anchos de las calles y termina diciendo: «Esto no obstante, en las calles que se hayan autorizado edificaciones de mayor altura que la fijada anteriormente continuarán permitiéndose». Dio mucho juego. En el año 1959 se reformaron, y concretamente este artículo lo fue únicamente en el sentido de aumentar las alturas. En 1950 se redacta un Plan General de Ordenación que llegó a tener existencia legal, pero en él se excluía el casco antiguo, que se seguía rigiendo por las Ordenanzas municipales. Se realizan varios Planes Parciales, unos

por iniciativa municipal y otros por el Ministerio de la Vivienda. Con ellos aumentó la normativa y cada vez se iba haciendo mayor la necesidad de clasificar. En 1966 se redactan unas normas complementarias que buscan una regulación de la situación urbanística, transitoria hasta la revisión del Plan General de 1950, que ya se había previsto revisar por acuerdo del Ayuntamiento en diciembre de 1964, revisión que sancionó definitivamente en la sesión plenaria celebrada el 17 de septiembre de 1966, firmándose el contrato con el equipo redactor en abril de 1967. El Plan tiene su normal gestación y se publica su aprobación en el «B.O.E.» de 14 de mayo de 1971.

Este Plan, muy interesante y muy necesario, intenta establecer, por medio de unos avances directores, un escalón intermedio entre él y los Planes Parciales. Se plantea la necesidad de remodelar la ciudad y de guiar su desarrollo estableciendo las dotaciones y servicios para los distintos sectores.

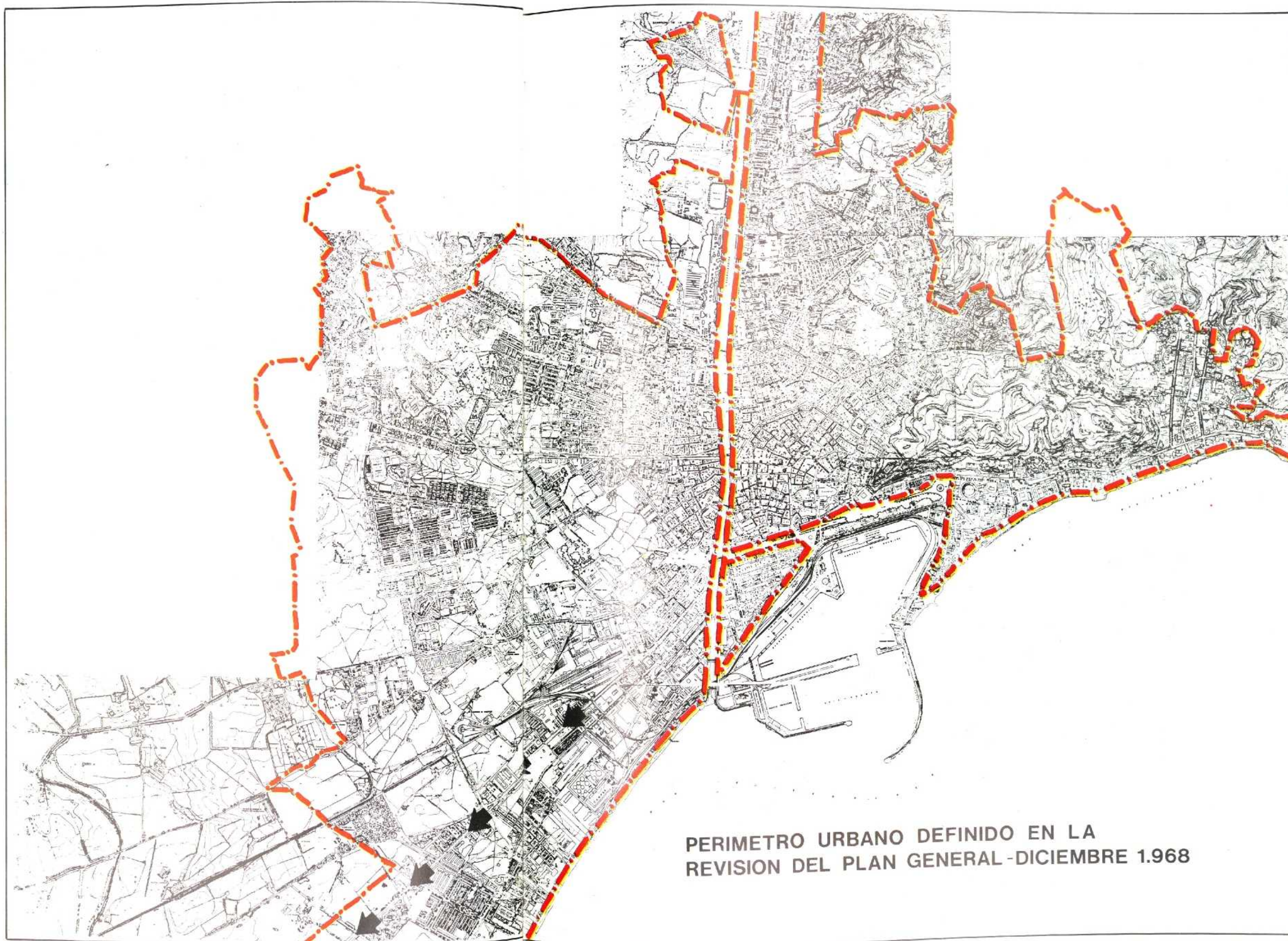
Quizá falten medios de equipo para su puesta en práctica, pero su necesidad es tan grande que no dudamos se contará pronto con los medios necesarios.

RED ARTERIAL

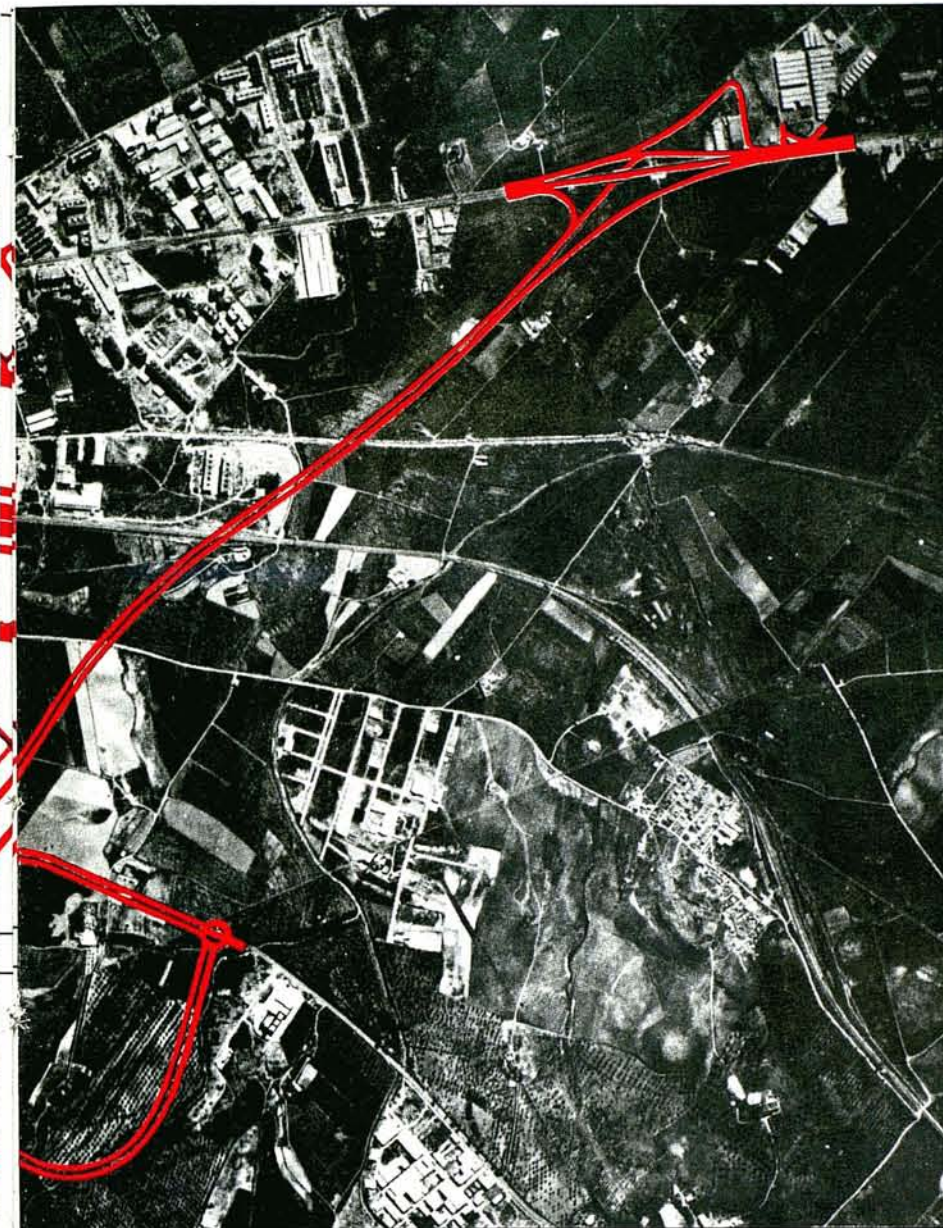
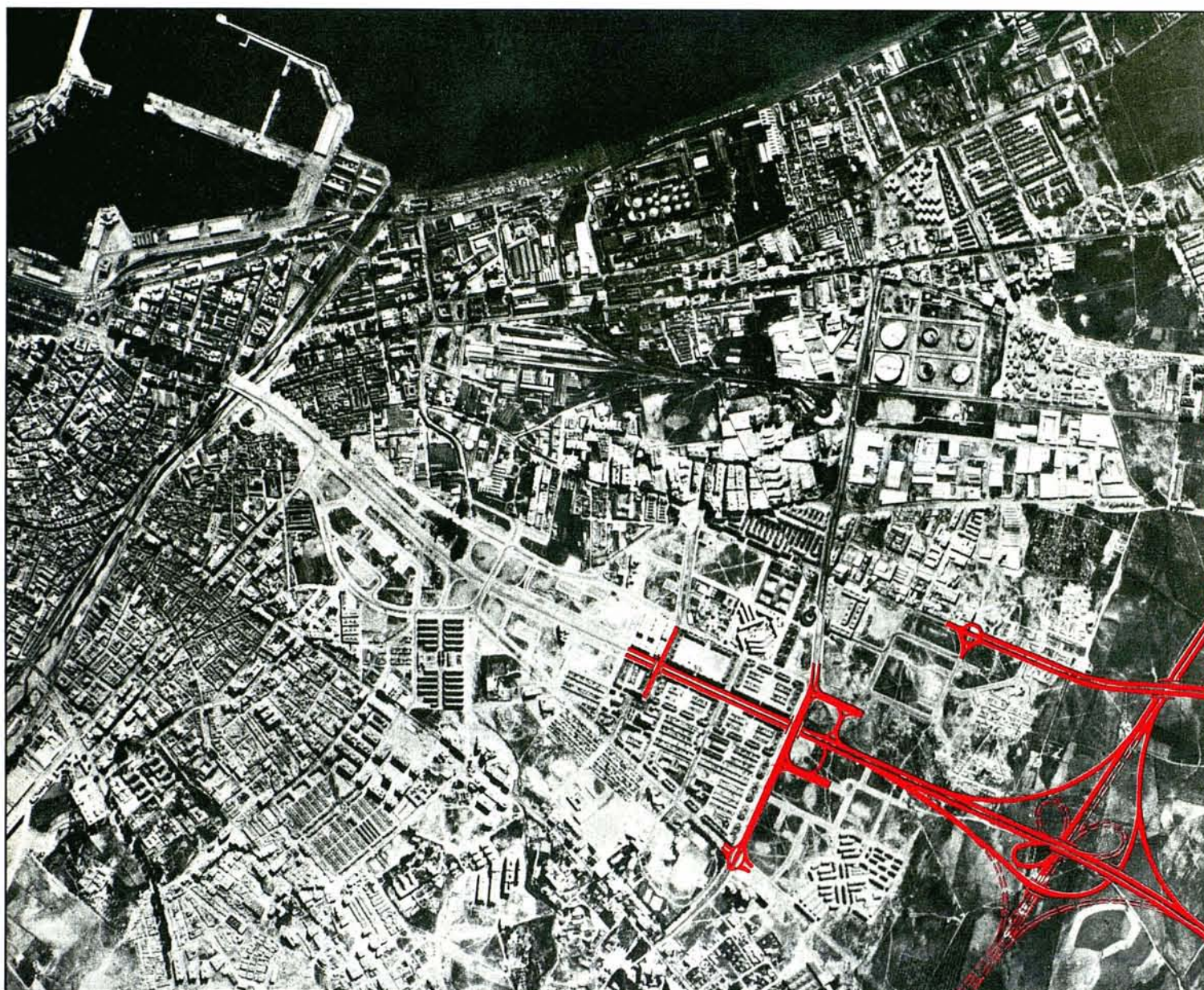
Este último desarrollo de la ciudad ha venido acompañado de otro fenómeno común a todo el país: el crecimiento del parque automovilístico, que en una ciudad con un trazado tan complejo viene creando una serie de problemas de bastante consideración en cuanto a circulación y en cuanto a aparcamientos. Unicamente nos salva parcialmente aquella Alameda y aquel Parque que hicieron nuestros antecesores para otros fines.

La realización de la Red Arterial es muy importante, y un primer paso de ella —el desviar antes de la ciudad los vehículos que no tienen necesidad de entrar— no puede tardar en realizarse. Parece que se va a proceder en breve a la revisión de esta Red, que por otra parte está incorporada al Plan General.

Actualmente está terminado el proyecto de autopista del acceso Oeste, en el tramo prolongación de la Alameda-Azucarera. Se designa por 7 MA-299, y su presupuesto es de 563 millones de pesetas. Resolvería la salida de



PERIMETRO URBANO DEFINIDO EN LA
REVISION DEL PLAN GENERAL - DICIEMBRE 1968



Málaga hacia la costa occidental. Es una obra importante, pero con ella seguiría pasando por el centro mucho tráfico pesado que entra de la carretera de Madrid o de la de Almería y que va en aquella dirección. Actualmente se está estudiando otro proyecto complementario de éste, el 7 MA-298, que enlazará el tramo anterior con el nuevo acceso desde Madrid. A este proyecto se le estima un costo de millones 300 de pesetas, y ha de estar terminado su estudio en seis meses. La unión de los dos constituiría un magnífico aliviadero.

Otro proyecto aprobado es la ampliación del Paseo Marítimo, que suponemos no tardará en realizarse; esta

es la salida hacia Almería, y con ello el tráfico ganará fluidez; pero la mejora en cuanto a desviación será escasa en tanto no se complete el circuito exterior cuando se realice la unión de esta entrada a Málaga con las dos anteriores; entonces el Paseo Marítimo podrá empezar a llamarse Paseo con algo más de propiedad. Esta última obra es la que tropieza con un terreno más difícil.

III PLAN DE DESARROLLO

Parece que Málaga ha sido mejor tratada en el III Plan de Desarrollo. Entre los que se consideran

«los principales proyectos de dicho Plan», nuestra ciudad figura varias veces. Todos tienen mucha importancia, pero quizá se destaque entre todos ellos la creación de una Universidad. Málaga está verdaderamente necesitada de ella, y así lo sienten sus ciudadanos adelantándose con sus esfuerzos para su logro. En el nuevo Plan General se había hecho una reserva importante de terreno para ese fin y se habían hecho también ya unos estudios previos, una iniciación de planteamiento de esta zona universitaria; se quería tener algo, tener una base para dialogar, para pedir, para hacer lo que fuere necesario para conseguir la Universidad. La inclusión de ésta en este

nuevo Plan de Desarrollo ha sido una gran noticia.

Otro punto importante es la realización de la infraestructura sanitaria de la costa. Es una gran-necesidad.

También figura una notable mejora en las comunicaciones por carretera, ya que se incluyen Málaga-Córdoba, Málaga-Granada y Málaga-Almería. De las primeras ya está iniciado el primer tramo, que ha de eliminar la famosa Cuesta de los Montes, a la terminación de éste, que se supone para el primer trimestre-del 73, y que será un gran alivio y facilitará mucho las comunicaciones con el interior.

*Autopista acceso Oeste
tramo prolongación
de la Alameda-Azucarera*

*Primera idea de la
ciudad Universitaria
Malagueña*