

J. González Edo: Análisis de su obra

José Seguí

Arquitecto

La oportunidad de analizar y "redescubrir" la figura del arquitecto González Edo, tiene para mí una doble justificación. Por un lado clarificar el "hueco histórico que en justicia le pertenece dentro de la historia del desarrollo urbano de la ciudad de Málaga y de su propio contexto histórico". Y por otro lado, reivindicar su propia metodología de producción profesional basada principalmente en el conocimiento y el análisis de la ciudad, siempre desde el proyecto global de la misma, habiendo aportado un conjunto de obras desarrolladas en sus tres escalas proyectuales (la de la Ciudad, la de las Casas y la de los Objetos), que lo convierten no sólo en una figura indiscutible en la historia local de la ciudad de Málaga, sino también en importante personaje de la Arquitectura y del Urbanismo nacional por sus continuas vinculaciones y participaciones en la historia de los procesos reflexivos de la Arquitectura y del Urbanismo que se producen en España en la mitad del presente, ya agotado, siglo XX.

Primeros pasos profesionales

Su vocación por el conocimiento de la ciudad o su "manía por la arquitectura de la ciudad", como a él le gusta definir su práctica profesional, arrancan desde sus años jóvenes cuando descubre la "ciudad" a través del análisis de sus diversas formas urbanas. Viaja continuamente para "ver ciudades y analizar la conformación de sus propias estructuras urbanas que definen sus arquitecturas y elementos estructurales", distinguiendo unas de otras por el propio análisis de dichas estructuras. No es una coincidencia, que en sus primeros años de estudiante en la Escuela de Arquitectura de Madrid, entable una estrecha relación, amistosa y profesional, especialmente con sus compañeros de cursos Fernández Shaw, Vallé y Emilio Moya, descubriendo con entusiasmo en la Biblioteca de la propia escuela la ilusionante arquitectura vienesa de Wagner, Olbrich y Hoffman, cuyo análisis y admiración marcarán profundamente su futuro profesional. Todo ello unido a la profunda enseñanza y reflexión sobre las ciudades y sus arquitecturas, que comparte con un conjunto de excelentes profesores de la Escuela de Arquitectura en sus tres años de proyectos: Palacios y

Anasagasti en el primer año, López Otero en el segundo y Aníbal Álvarez en el tercer y último año de Proyectos de la Escuela, conformarán el bagaje intelectual y profesional del arquitecto González Edo.

Así pues, y al poco tiempo de finalizar la carrera de Arquitectura en Madrid, marchará en 1922 a Austria y Alemania a la búsqueda de "aquellos ilusionantes y novedosos aires que nos llegaban de las nuevas tendencias de la arquitectura vienesa y alemana". Estudiará con ilusión y dedicación la obra del gran maestro Otto Wagner, y del joven Josef Olbrich, así como de Josef Hoffman quién en aquellos momentos mantenía su estudio en plena producción. Analiza y se interesa por la importante producción de la Deutsche Werkbund, fundada por Muthesius, Naumann y Schmidt a primeros de siglo, y que tuvo como principales miembros a Behrens, Fischer, Niemyer, Kreis, Schumacher, Riemerschmid, Länger..., además de los ya citados Olbrich y Hoffmann. Entablará contacto profesional con Emanuel Josef Margold, discípulo predilecto de Hoffmann, con quien trabajará en su estudio consolidando una relación profesional y amistosa que se mantendrá posteriormente a su regreso a España, poniéndole en contacto con el Museo de Arte Moderno de Madrid para una serie de exposiciones que Margold desea montar en España.

A su regreso a Madrid, la situación profesional en el país es difícil. Participa en varios concursos "para poder vivir". Se asocia con Sánchez Arcas, La Casa y Vallé para presentarse al Concurso Internacional del Hospital de México, que obtendrá el primer premio. Montarán también un taller de producción de diseños, junto con el pintor canario Néstor Martín, produciendo objetos y cerámicas de gran interés.

Su íntima amistad con los arquitectos Mercadal y Blanco Soler, le introducen en la "punta del iceberg" del debate profesional de la Arquitectura y del Urbanismo que el Grupo GATEPAC iniciaba en aquellos años en España.

Trabaja en el estudio de Anasagasti hasta su venida a Málaga, para ocupar una plaza como arquitecto del

Es paradójico que siendo Málaga, una de las ciudades españolas en donde históricamente se ha desarrollado una de las más serias e importantes reflexiones urbanísticas, que se inicia a final del siglo XIX y que alcanzará su punto más brillante con el Plan González Edo, ofrezca su deplorable imagen de ser una de las ciudades más castigadas por el desarrollismo especulativo de la producción inmobiliaria.

Servicio de Valoración Urbana de Hacienda, informado por Anasagasti que en aquellos momentos se encontraba dirigiendo las obras de su proyecto de Correos en el Parque de Málaga.

Es evidente que la llegada a Málaga del arquitecto González Edo, con este importante bagaje cultural y profesional, iba a suponer para la ciudad una importante e histórica aportación reflexiva y proyectual que empezaría a dar sus frutos en los primeros años de estancia en la ciudad.

Desde que llega a Málaga en 1928, se interesa profundamente por los problemas urbanos de la ciudad, poniendo en práctica todo su aprendizaje profesional adquirido en Austria, Alemania y sus experiencias en Madrid.

A su propia iniciativa personal, "debido al enorme cariño que enseguida tuvo por esta maravillosa ciudad mediterránea", y a su buen hacer profesional se deben operaciones urbanas de tanta importancia como el proyecto de unión del "Parque de la Alameda". La recuperación y rehabilitación de la Alcazaba, que lleva a cabo gracias a la colaboración oficial que desde Madrid le brinda su buen amigo Torres Balbás, logrando así desalojar los asentamientos residenciales existentes en sus laderas y los primeros descubrimientos de los tres arcos de la calle Zagal, varios años antes de que el cronista local Juan Temboury comenzara a preocuparse por estos temas. El proyecto de ordenación de calle Alcazabilla que presenta junto con el ingeniero Falero planteando la no ocupación residencial de las laderas de la Alcazaba y la repoblación forestal del monte Gibralfaro. Autor de los mejores ejemplos de arquitectura que se realizan en la ciudad en esta época: su espléndido edificio en el Paseo de Reding esquina calle Cervantes; la magnífica Hostería del Monte Gibralfaro, con claras referencias de la arquitectura de Wrigth; el tristemente desaparecido Cine Actualidades, quizá su mejor y más depurada obra arquitectónica; el edificio de Obras Públicas del Paseo de la Farola, de gran rigor proyectual; el Cine Albéniz; la Casa de la Plaza del Carbón..., y un largo etcétera en donde se muestra el buen hacer profesional de González Edo

y su referencia a la arquitectura culta que estaban generando las últimas y más novedosas corrientes europeas.

Sin embargo, quizás el trabajo que mayor repercusión tuvo en la ciudad fue, sin lugar a dudas, su Plan General de Ordenación de Málaga, realizado en 1950 desde la Comisión Superior de Ordenación de Málaga, que él mismo crea y dirige.

Antecedentes al Plan González Edo

Para entender bien la enorme importancia histórica de este trabajo de ordenación, sería necesario explicar brevemente los acontecimientos urbanísticos que se producen con anterioridad a la redacción del Plan. Comprenderemos el esfuerzo de González Edo por intentar completar una importante y muy culta reflexión urbanística que se había iniciado desde el final del siglo XIX, consciente de que se trataba de una gran oportunidad histórica de poder plantear la futura ciudad potenciando la enorme belleza y atractivo que ofrecía esta compleja y fascinante ciudad del Mediterráneo, que en aquellos momentos se encontraba en la encrucijada y antesala de un proceso urbanístico desarrollista que se presentaría crítico y muy peligroso.

Sería interesante remontarnos a 1892, fecha en la que Emilio de la Cerda redacta para la ciudad su plan de Ensanche, para entender las condiciones en las que se encontraba la ciudad a finales del XIX. Dicho Plan de Ensanche no se llevaría a cabo debido a diversas causas entre las que podemos señalar principalmente la crisis económica que afectaba a toda la ciudad; los procesos de reforma interior en los que decide invertir sus rentas la burguesía tras desatarse la crisis; el hacinamiento demográfico y constructivo tanto del núcleo histórico como de la periferia, y la imposibilidad de llevar a cabo la desviación del río Guadalmedina que pasa por la ciudad.

A pesar de que en Málaga no se ejecuta ninguno de los ensanches proyectados, la aparición del planeamiento de ensanche suponía el paso de la ciudad

mercantil "feudal" a la ciudad "industrial" dominada por la burguesía. Así la práctica de los ensanches será una expresión de la estrategia de la burguesía quien la utilizaría para dar lugar, a través de los mecanismos de desarrollo adecuados, al modelo urbano que necesitaba, tratándose, más que nada, de facilitar el crecimiento de la ciudad y no su ordenación integral.

En definitiva, la técnica de los ensanches pronto se manifestará como insuficiente en la comprensión del hecho urbano global, aunque su modelo permanecerá hasta las primeras décadas del siglo XIX.

El telón de fondo de la crisis económica, que marcó el final del siglo XIX, acompañará también el nacimiento del XX. Los primeros años del siglo no aportarán prácticamente nada nuevo al planeamiento de la ciudad, exceptuando la aparición, de vez en cuando, de algún estudio técnico sobre temas concretos.

Será con la implantación de la dictadura de Primo de Rivera cuando se produzca un gran impacto en el planeamiento urbano y en la gestión municipal debido, sobre todo, a la promulgación del Estatuto Municipal de 1924, elaborado por Joaquín Calvo Sotelo, que iba a dar lugar a la ampliación de las competencias municipales y a una mejor y más racional gestión en temas urbanos. El estatuto impondrá la obligación, a determinados municipios, de redactar el plan de su ensanche o de su extensión, con lo que se va producir durante este período una serie de planes de reforma, de ensanche o de extensión de ciudades españolas entre los que se encuentran el Plan de Reformas de Málaga de 1924 y el Plan de Ensanche de Daniel Rubio de 1929.

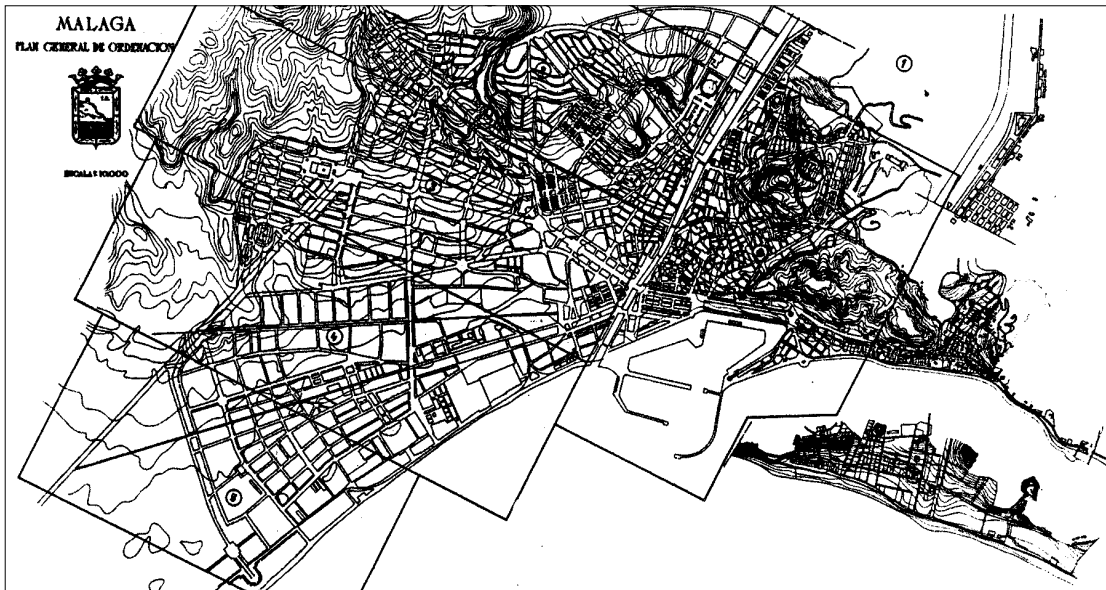
El Plan de Reformas de Málaga de 1924 o Plan de Grandes Reformas de Málaga, redactado por Rafael Benjumea, Leopoldo Werner y Manuel Jiménez, tuvo un antecedente pocos años antes en un estudio que el Ayuntamiento encargó a José Bores Romero, ingeniero jefe de Vías y Obras Municipales, suscrito en diciembre de 1921 con el título de "Plan Orgánico General para el Saneamiento Completo de la Urbe". Este plan comprenderá una serie de proyectos y actuaciones tanto de ensanche exterior como de reforma interior, además de una serie de planteamientos de urbanización y mejora de la ciudad. El Plan de Grandes Reformas, aprobado en 1924, no sólo contenía proyectos de tipo infraestructural (alcantarillado, pavimentación, saneamiento...) como han apuntado algunos autores, sino que recogía toda una serie de proyectos de reforma interior, ensanche exterior y equipamiento para toda la ciudad. Efectivamente el plan pretendía realizar una importante serie de acciones encaminadas a mejorar las infraestructuras de la ciudad; tales como la pavimentación de calles, alcantarillado, urbanización, paseos, puentes, etc., pero a ello se añadía la pretensión de mejorar toda la circulación interior mediante la realización de una serie de ensanchamientos de calles (Alcazabilla, Cisneros, Santa María, etc.); enlaces con los puentes y reformas interiores, tales como la

apertura de una calle desde la Plaza de la Merced hasta Cortina del Muelle o la construcción de un túnel bajo la Alcazaba. Todo ello se completaba con el planeado ensanche exterior que se limitará a los principales ejes de la ciudad al Oeste del río Guadalmedina, como ejes directores del crecimiento o expansión de la trama urbana hacia esta zona de la urbe. Se pretenderá desarrollar una trama o malla extensa constituida por tres rondas semicirculares que, con dos vías radiales, se construirían en la primera etapa, quedando para la segunda otras vías en trazado radial y la apertura de paseos de enlace con la Ciudad Jardín, que fue la más importante realización en el marco de dicho plan, planificada según los esquemas de Soria y las ideas de Howard.

Aunque gran parte del plan no se llevaría a cabo, podemos deducir de los contenidos del Plan de Grandes Reformas de 1924 y de su antecedente de 1921 que, si bien participan de la misma directriz expansionista del espacio urbano contenida en el planeamiento de ensanche, éste está superado conceptualmente y prueba de ello es que en ambos se pretenden conjuntar toda una serie de operaciones urbanas de diversa índole (reformas interiores, ensanche exterior, dotaciones infraestructurales y de equipamiento, etc.), en un intento de "ordenar" de forma más global la ciudad aunque sin lograrlo aún.

Esta tendencia forma parte de la situación general que por entonces presenta el planeamiento en España, en la que se puede destacar la celebración de la Conferencia Nacional de la Edificación de Madrid, en 1923, que repercutirá en el proyecto de Ley sobre fomento de la edificación promovido por José Chapaprieta, ministro de Trabajo, Comercio e Industria, en el que, como ha señalado Bassols, "una de las notas más sobresalientes es la superación del antiguo concepto de ensanche o extrarradio, como urbanización de un perímetro más o menos extenso, límite al recinto urbano primitivo..." aportando "... como novedad el concebirse bajo el prisma de una planificación urbanística integral de todo el territorio municipal o supramunicipal, en función de la extensión o expansión proyectada; el punto de referencia de la idea expansionista ya no es el casco antiguo (como en la legislación de ensanche o en los proyectos de extrarradio) sino el territorio con su pluralidad de intereses y factores (físicos, económicos y sociales)". Sin duda, este proyecto presentaba una gran riqueza innovadora frente a la insuficiencia de los ensanches, pero se perdería con la implantación del Estatuto ya que aunque en los planes surgidos a su amparo se vislumbra una tendencia a la superación del concepto de ensanche, todavía no se llega a plantear en ningún caso la ordenación integral de todo el territorio, ya que como ha mostrado, también Bassols, en el Estatuto Municipal no se contempla la idea de una ordenación urbanística de todo el término municipal mediante un plan urbanístico de conjunto.

En este contexto de crisis del planeamiento de ensanche se redactará en Málaga, también durante el



período de la dictadura de Primo de Rivera, el Plan de Ensanche de Daniel Rubio (1929).

Efectivamente, en junio de 1929, ya en los últimos tiempos de la Dictadura, Daniel Rubio redacta un "amplio plan de conjunto de reforma interior y ensanche del extrarradio" de Málaga, que será aprobado el 30 de noviembre de 1929 por la Comisión Central de Sanidad Local.

Daniel Rubio elabora un plan que debía prever las necesidades de una futura población urbana de 200.000 habitantes que deberá repartirse con la mayor uniformidad posible. En este sentido, Rubio considera alarmante, para una ciudad como Málaga, la densidad de población de 302 hab/Ha. y lejana de la ideal de 200 hab/Ha. Los barrios obreros del Perchel, Trinidad, Pelusa y Huelin son los más poblados. Así, el ensanche está justificado en la ciudad donde el hacinamiento es tan importante.

En la Memoria justificativa del Plan su autor expone los motivos que le llevaron a escoger el sistema mixto radial de ensanche: "En desuso el sistema de recintos concéntricos a que obedecieron urbes tan famosas en la antigüedad como Babilonia y Persépolis, y aún conserva Pekín, por no ser aplicable a la época, justamente criticando el sistema cuadrangular que sirvió de norma en siglos pasados por la monotonía de las calles y manzanas, y la dificultad de llegar al centro por vías quebradas que desorientan al viandante y alargan el camino a recorrer; se han reconocido las ventajas del sistema mixto o radial, acercándose a la idea de Vitrubio, que situaba el foro en el centro, y de éste radiaban las vías más importantes".

En definitiva, el Plan de Daniel Rubio, aunque no llegase a superar cultural e ideológicamente el planeamiento de ensanche, tendrá el gran mérito de haber sabido valorar cuáles eran las trazas adecuadas con capacidad para regular la ordenación del territorio,

lo que explica la perdurabilidad de sus líneas maestras y su influencia en el planeamiento posterior.

Resumiendo, podemos decir que tanto el Plan de Grandes Reformas como el Plan de Daniel Rubio establecen las bases del planeamiento y la intervención en la ciudad, siendo significativa la influencia de ambos en el Plan González Edo. Por otra parte, algunas de las propuestas recogidas en estos Planes ya habían sido formuladas en el planeamiento del siglo XIX, por lo que se puede hablar de una evolución del planeamiento en la ciudad a través de todas estas propuestas, en las que irán superándose algunos conceptos y formulaciones, permaneciendo otros hasta llegar al Plan González Edo, que constituirá un hito fundamental en la historia urbana de Málaga.

El plan González Edo

Bastante antes de redactarse el Plan, en 1941, el entonces gobernador civil José Luis Arrese, que luego sería Ministro de la Vivienda, ya había hecho una propuesta de programa urbanístico para Málaga en la que se recogen los principales planteamientos urbanos de las propuestas anteriores, tanto del siglo XX como las del XIX. De este modo se proponían: la prolongación de la Alameda a través del Perchel, la desviación del Guadalmedina para unir las dos "ciudades", la formación del eje Prolongación de la Alameda-Parque y el Paseo Marítimo que se pretende construir. Además propone la creación de un estilo arquitectónico malagueño, el "estilo Málaga", estudiando nuestra arquitectura.

De estos proyectos, el que primero se pondrá en marcha será el de la creación del eje Alameda-Parque, para lo cual se propone la desaparición de la Acera de la Marina, un gran obstáculo para la circulación en esta vía. El proyecto, que suponía la demolición de la manzana y la unión de la Alameda y el

Plan general de Ordenación de Málaga. (J. González Edo): Alineaciones



Plan general de Ordenación de Málaga. (J. González Edo):
Detalle Alineaciones

Parque, había sido propuesto desde el siglo pasado y no se llevará a cabo hasta finales de la década de los 40 y principios de los 50.

En 1944 el arquitecto José González Edo realizó un anteproyecto a petición del Ayuntamiento, quien, a su vez, pidió un informe al Colegio de Arquitectos de Málaga acerca del mismo. En este informe, en el que se considera este problema urbano como el primero y más importante de la ciudad, se elogia la resolución dada por el citado arquitecto aunque se propone al Ayuntamiento la realización de un concurso nacional de anteproyectos. Más tarde, en 1946, la Comisión Superior de Ordenación de Málaga, siendo José González Edo el arquitecto director de la Oficina de Urbanismo, presenta "las condiciones a que han de ajustarse los edificios que se eleven sobre las parcelas resultantes de los derribos efectuados y de los que tengan fachadas a la vía proyectada" del proyecto de unión del Parque con la Alameda. En este documento se especifican los usos de los edificios, las alturas, los espacios libres para patios, los sistemas de cubiertas, los materiales por emplear, el color, etc.

Tras la construcción de los edificios en los solares resultantes del derribo de La Marina, se conformará una de las fachadas de ciudad más singulares de esta época (Acera de La Marina, Muelle Heredia), caracterizada por la inclusión del equipamiento de carácter administrativo, actuando como nueva fachada de la ciudad al Puerto.

Durante la década de los 40, además del inicio de algunas propuestas urbanísticas, sucedieron una serie de hechos que van a preparar el camino para la realización del plan de Ordenación de 1950 de González Edo y de los que hay que destacar la creación de toda una serie de organismos, tanto a nivel nacional como local, relacionados con el urbanismo. En septiembre de 1939, se había creado la Dirección General de Arquitectura, dependiente del Ministerio de la Gobernación, de cuya Sección de Urbanismo será jefe, desde el primer momento, Pedro Bidagor.

La administración intentará dirigir los procesos de crecimiento urbano de las ciudades mediante un

Plan nacional de urbanismo, de Bidagor, con el que se pretende imponer la teoría de las nucleaciones de la ciudad. Ante la imposibilidad e incapacidad por parte de estos organismo centrales de controlar los distintos procesos urbanos locales, se propondrá la creación de las Comisiones Superiores de Ordenación Provinciales, que serán los órganos rectores de la ordenación urbana en cada provincia. De este modo, se creará la Comisión Superior de la Provincia de Málaga, cuyo decreto de constitución se realiza en Madrid en mayo de 1945.

En el orden legislativo, es también en esta década (1949), cuando se encarga la Ley del Suelo, promulgada, en 1956. Esta Ley, que jerarquiza el planeamiento (Planes Generales, Planes Parciales...), se convierte en importante instrumento jurídico para la ordenación del crecimiento urbano de las ciudades.

La Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Málaga (C.S.O.M.) fue creada con el objetivo de estudiar el Plan General de Ordenación Urbana y Rural de la Provincia de Málaga, tal y como se recoge en el artículo tercero del decreto de su constitución. En este decreto se especifican, además, cuáles han de ser los componentes de la comisión (el Gobernador Civil como presidente, los Directores Generales de Turismo y Arquitectura o los delegados que designasen, el Presidente de la Diputación Provincial, el Alcalde del Ayuntamiento de Málaga, otro Alcalde de la provincia, un representante de cada uno de los Ministerios de Obras Públicas, Industria y Comercio y Agricultura y el Director Técnico de la Oficina de Urbanismo), y se establece la constitución de una oficina técnica que lleve a cabo el plan de ordenación. El Director Técnico de esta oficina fue nombrado por el Director General de Arquitectura y, aunque el cargo recae en un primer momento sobre el arquitecto Francisco Prieto Moreno, pasará después al arquitecto José González Edo, al que el anterior había designado como delegado y colaborador suyo. La causa de este cambio fue que Francisco Prieto fue nombrado Director General de Arquitectura.

Será así como González Edo se va a convertir en el creador y director del Plan General de Ordenación

de Málaga. La aprobación del Plan se plasma en el B.O.E. del 18 de julio de 1950 en el que se dice que "se acordó aprobarlo y que el Ayuntamiento lo desarrolle urgentemente en proyectos parciales". Anteriormente se había producido la aprobación del plan por parte de la Comisión Superior de Ordenación Urbana de Málaga (1 de diciembre de 1948) y por la Comisión Central de Sanidad (15 de julio de 1950) según se recoge en las actas de las sesiones de la Comisión. Así, el 6 de octubre de 1950, se reúne la C.S.O.M. con asistencia de Pedro Bidagor, Jefe Nacional de Urbanismo, que manifiesta traer instrucciones del Director General de Arquitectura para que se acelere el Plan General de Urbanismo ("para que no quedase muerto en el Excmo. Ayuntamiento") y para que se procediese a redactar el Plan de Alineaciones y los Proyectos Parciales que, por otra parte, tenía bastante adelantados la Oficina Técnica. Comenzarán a ponerse en marcha los proyectos del Plan González Edo de los que nos ocuparemos más adelante.

Aunque el Plan se realiza en un contexto urbanístico claramente influido por la ideología del régimen, el tratamiento que, en él, que se da a la problemática urbana de Málaga no es nada ideológico, como puede comprobarse tanto en la Memoria del Plan como en la cartografía correspondiente.

Una de las consecuencias que obtiene González Edo de los estudios del Plan es el bajo nivel de vida que tiene la ciudad. Para aumentarlo es preciso, según González Edo, potenciar las fuentes de riqueza con lo que renacería la industria local. Además, dice que es necesario redistribuir la riqueza para incrementar la capacidad de consumo de la población. Como vemos, sus planteamientos eran bastante progresistas y atrevidos, teniendo en cuenta el contexto político de aquellos momentos históricos.

Para conseguir aumentar el nivel de vida propone, básicamente, tres medios que, a su vez, son tres objetivos: la mejora de las vías de transporte, la puesta en riego de la cuenca del Guadalhorce y, como principal objetivo, la intensificación del turismo extendiendo la Ordenación a lo largo de la costa de una manera muy diferente a los resultados que hoy contemplamos.

Los proyectos del plan González Edo en la Ciudad Heredada

Las Ordenanzas del Plan son bastante expresivas de las pretensiones perseguidas en cuanto al espacio heredado. En el Título 1º (Ciudad) se fija como altura máxima de los edificios siete plantas, en las zonas que se permite mayor elevación. Así, según Edo, "el conjunto urbano será el de una ciudad de altura media general, con algunas torres que destaquen o exalten el carácter primordial de algunos edificios".

Destacan algunos artículos destinados a regular la ordenación estética de la ciudad. Con ellos se pre-

tende, entre otras cosas, "conservar el ambiente tradicional de los sectores más antiguos" (lo que supone un respeto hacia los barrios históricos), "la conservación de los edificios de interés artístico o histórico existentes en la ciudad", impidiendo su demolición total o parcial. Se prohíben, asimismo, las obras de reforma que alteren el carácter de estos edificios y se les asigna un uso normal de viviendas o comercios. Hay que señalar también que ya se prevenían las "subvenciones a los particulares para la conservación de fincas de interés histórico-artístico y para la ejecución de obras de mejora estética en las edificaciones de la zona". Basadas en éstas y otras ordenanzas, se establecen para la ciudad heredada una serie de propuestas urbanas de las que vamos a destacar las más importantes.

Plan general de Ordenación de Málaga. (J. González Edo): Casco Histórico



Uno de los principales objetivos que persigue el Plan será el de mejorar la conexión de la ciudad histórica con el resto de la trama y con su zona de influencia, así como el de prolongar la Alameda como paso previo para ordenar la zona de expansión de la ciudad. Para lograrlo se realizan varios proyectos: prolongación de la calle Larios hacia el Norte pasando por Capuchinos; construcción de un eje principal que cruce la ciudad de O a E y que se basa en la prolongación de la Alameda; unión de la Alameda con el Parque tras el derribo de La Marina; Ordenación de La Malagueta y construcción del Paseo Marítimo (ya iniciada).

Con la prolongación de la calle Larios hacia el Norte, que ya había sido propuesta anteriormente por Rubio, se pretende crear una vía rápida que ponga en comunicación la parte Norte de la ciudad con el eje Alameda-Parque y con el Puerto como se había propuesto varias veces. Se suponía que, con el trazado de esta vía, se resolvería el problema del tráfico rodado, además de la dignificación de esta zona con los nuevos edificios que se levantarían en los solares resultantes.

Se presentaron varias soluciones, según expuso el Director Técnico de la Oficina de Urbanismo ante la Comisión Superior el 18 de mayo de 1948 (estos proyectos se presentaron en las Actas de la C.S.O.M. de los días 23 de septiembre de 1947 y 18 de mayo de 1948).

La primera de ellas se refería al proyecto primitivo procedente del Plan de Ensanche de 1929. Este primer proyecto, defendido por el Gestor Municipal y Delegado de Arquitectura y Urbanismo del Ayuntamiento de la ciudad, planteaba una calle de 16 metros de ancho que partía desde la Plaza de la Constitución, tomando la dirección Norte para doblar en Levante y continuar por la Plaza Uncibay, cruzando calle Álamos y una manzana existente entre las calles Mariblanca y Dos Aceras, hasta la calle Refinos para subir a El Ejido, y bifurcarse allí en dos paseos que lo rodean.

La segunda solución es la dada por el Director Técnico de la Oficina de Urbanismo, José González Edo. En su opinión, en el proyecto de 1929 la prolongación de la calle seguía la línea de máxima pendiente, por lo que él presenta una prolongación casi en línea recta, en dirección Norte hasta enlazar con la Plaza de Capuchinos, desde donde se uniría con la Alameda de Capuchinos (vía existente, de 20 metros de anchura). Según González Edo, este trazado era el que mejor salvaba los desniveles topográficos y no mermaba la exaltación de la zona de El Ejido, pretendida también con el proyecto anterior. La vía se proyectaba con un ancho de 25 metros.

Otra propuesta fue realizada también por la Oficina de Urbanismo, en un intento de completar y mejorar la anterior. Para ello se propone un trazado parecido a los anteriores hasta la calle Tejón y Rodríguez, donde se haría una plaza desde la que se

bifurcaría la vía en dos ramales: uno iría hasta la Plaza de Capuchinos y el otro hasta la Plaza de la Victoria, pasando por la calle Altozano, la cual sería ensanchada por una acera. El primer trozo de la prolongación tendría un ancho de 30 metros y los dos restantes 20 metros. Con esta solución se pretendía conectar mejor el centro de la ciudad con sus extremos y se alega, como otra ventaja, el hecho de que este trazado se ajustaba más al ritmo de calles existentes. Finalmente, en 1964, la Comisión Provincial de Urbanismo suprimirá el proyecto.

La zona de La Malagueta se ordena de manera que facilite la salida hacia el Este del eje Alameda-Parque por el Paseo Marítimo. En esta zona se establece, además, el lugar donde se instalarán los edificios públicos, proyectándose un parque de atracciones. La trágica realidad de La Malagueta que hoy contemplamos, desgraciadamente, es bien diferente a la ordenación propuesta por González Edo.

La prolongación de la Alameda a través del barrio del Perchel es el proyecto que más destaca. Como se ve en la cartografía correspondiente al Plan, se hace con gran sensibilidad, respetando el barrio histórico que se integra en la nueva vía principal, mediante varias vías oblicuas a ella. El impacto era mínimo, ya que "en atención a los vecinos de este popular barrio, en la parte afectada por esta sólo se expropiará la zona que ocupará la nueva vía". Asimismo, González Edo proyectaba una vía perpendicular a ésta, basada en la prolongación de la calle Armengual de la Mota por la calle Jaboneros que iría a unirse a la ronda proyectada que pasaba por el Arroyo de los Ángeles.

Sin duda, el proyecto de prolongación de la Alameda de González Edo ha sido el más acertado de cuantos se han propuesto antes y después del Plan y, sin embargo, se vio desvirtuado por la actuación del I.N.U.R. en la zona, dando lugar a una dura y agresiva apertura de Prolongación que destrozará físicamente las tramas urbanas de los históricos barrios del Perchel y Trinidad.

Además de estos proyectos destacan algunos más en lo que era la ciudad al Este del río. Sobresale el de la zona de El Ejido. Se trata, al igual que los de La Malagueta y la Prolongación de la Alameda, de un Plan parcial. En El Ejido, González Edo hace una magnífica ordenación de este promontorio, integra con el espacio urbano circundante mediante una serie de nuevas vías y accesos conectadas con las principales que lo rodean. En esta zona se proyecta un espacio deportivo-cultural con toda clase de instalaciones, así como un nuevo parque.

Otros proyectos importantes, en esta parte de la ciudad, son los que se realizan para la protección de la Alcazaba, Castillo de Gibralfaro y sus zonas de influencia, cuyo Plan se aprueba el 30 de mayo de 1946, según el acta de sesión celebrada por la C.S.O.M. ese día. Se propone realizar un paseo de protección de la Alcazaba que, partiendo desde la

Plaza de la Aduana, se prolongaría hasta Barcenillas por la falda del monte. Además, se proyectan una serie de paseos y accesos hacia Gibralfaro destacando, en este aspecto, la instalación de un funicular desde la Cañada de los Ingleses hasta la primera glorieta junto al Castillo.

Dentro del núcleo histórico se proyectan diversas acciones en algunas calles y plazas para su mejor acondicionamiento y conservación (en la calle Granada se pretende suprimir el tranvía), pero lo que más destaca la prolongación de la calle Larios, ya comentada, y la creación de un centro exclusivamente comercial que se constituirá en la zona comprendida entre las calles San Juan, la de Cisneros, la ribera del río y la actual calle del Marqués, tal como se señala en la cartografía. Con esta reforma, según se expone en la Memoria del Plan, se pretendía proporcionar un lugar apropiado para la expansión del gran comercio de la ciudad además de llevar consigo un carácter sanitario.

Los proyectos del plan para la futura ciudad

El proyecto de prolongación de la Alameda hacia el Oeste es el primer paso para la ordenación del espacio que quedaba en esta parte de la ciudad. Es aprobado por la Comisión el 30 de mayo de 1946 (acta de la sesión del 30 de mayo de 1946) junto al embellecimiento del Guadalmedina, para lo que se propone la división del lecho en tres franjas de las que la central (profunda y semibovedada) se dedica a canal de desagüe y a la circulación de vehículos, mientras que las laterales se dedican a zonas de esparcimiento.

En el área se valoran, como base del trazado de las nuevas vías de expansión urbana, los ejes históricos, tanto los que salen de la ciudad de forma radial (Camino de Antequera, Arroyo de los Ángeles, etc.) como los que cortan, transversalmente a éstos (calles Peso de la Harina-Carril y parte del trazado del Arroyo del Cuarto). Tanto esta valoración como el tema de las rondas se basan en el anterior plan de Daniel Rubio. Sin embargo el trazado del área de expansión de la nueva ciudad presenta una mayor claridad conceptual, evitando el carácter confuso que Rubio dio a la composición de su plan con el trazado de innumerables vías cruzadas.

A pesar de que el nivel industrial era bajo, pues se atravesaba un periodo difícil, se reserva un amplio espacio destinado principalmente a industria media y pesada, precisamente la que más faltaba en Málaga. Esta zona industrial se extendería desde la desembocadura del Guadalmedina, Casa de la Misericordia, hasta la estación del ferrocarril y camino de San Rafael.

También se prevé en el Plan el acondicionamiento y mejora de las vías de comunicación de la ciudad con su área de influencia. En este aspecto destacan: el proyecto de bifurcación de la carretera de Cádiz,

construyendo un ramal que, pasando por encima del ferrocarril, llegase a la prolongación de la Alameda, salvando así la entrada a la ciudad por la zona industrial; la modificación de la carretera Málaga-Madrid por Granada para darle entrada por el Paseo Marítimo y las mejoras de las carreteras de Alora y Antequera.

El Plan González Edo pretendía, además, una serie de mejoras respecto al puerto, los sistemas de locomoción, los mercados, edificios culturales, abastecimiento de agua, cementerios, etc.

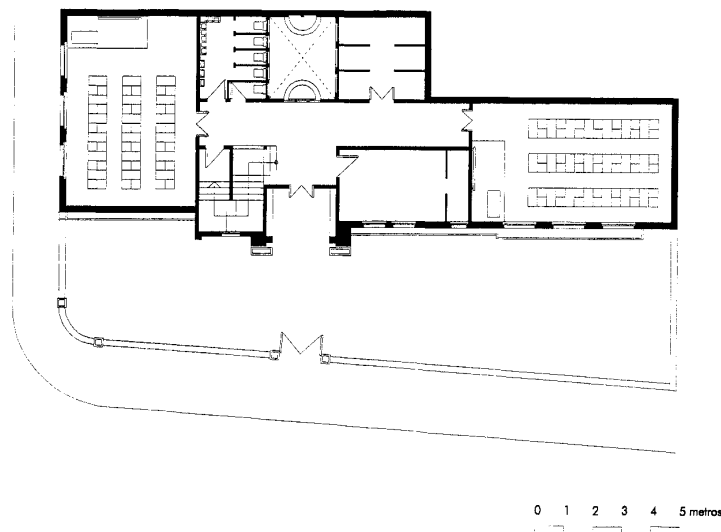
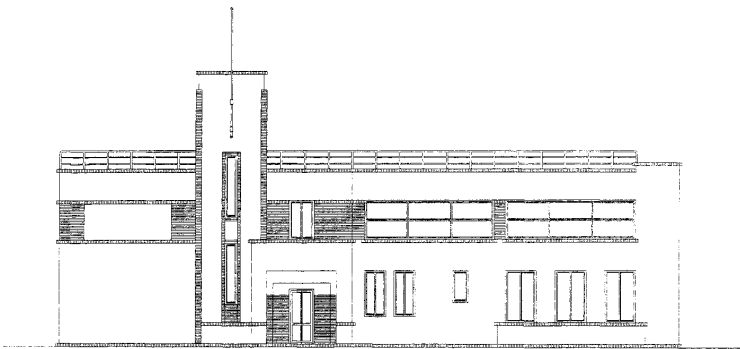
Por otra parte, el Plan comprendía también la ordenación de la zona de Torremolinos, con cuyas ordenanzas se trataba de evitar el crecimiento desmesurado debido a la especulación que se preveía, teniendo en cuenta la intensa actividad constructiva de la época. Asimismo, la C.S.O.M. redactó unas normas para la ordenación de las costas de la provincia de Málaga.

Aunque González Edo recoge elementos del planeamiento anterior (entre ellos el tema de las Rondas y la prolongación de la calle Larios de Daniel Rubio o la prolongación de la Alameda propuesta por Rubio y anteriormente en el planeamiento decimonónico) sus planteamientos son totalmente innovadores superándose definitivamente el planeamiento de ensanche tal como se había entendido anteriormente.

Por primera vez se hace un tratamiento global del territorio en sus aspectos físicos, económicos, sociales, etc., y también por vez primera se establece el modelo de la futura ciudad a través de distintos planes parciales (El Ejido, La Malagueta, Polígono de la Ronda Exterior, etc.).

En el orden estrictamente urbanístico, el Plan González Edo, constituye un hito fundamental en la historia urbana de Málaga, destacando tanto la ordenación de la ciudad construida como de la prevista. Efectivamente, la ciudad construida es tratada con gran sensibilidad y firmeza a pesar de que se proyectan importantes intervenciones en ella. A su vez, la ciudad futura se proyecta, ordenando plazas y calles, de manera que sea una ampliación más de ese espacio urbano existente con el que se integra perfectamente y de forma activa. Se trata de un gran logro de González Edo, adelantándose a algunas de las propuestas del urbanismo actual con nuevas alternativas en las que se trata de conservar la ciudad heredada, no con un enfoque "museístico", como muchas veces se ha propuesto, sino con una completa propuesta de ordenación basada en la integración funcional y activa de la ciudad heredada con el resto de la trama urbana, a través de una serie de operaciones estructurantes.

La reflexión planteada por González Edo en su Plan de 1950 adelanta las principales cuestiones que actualmente se plantean en las propuestas de intervención urbanística de nuestros Cascos Históricos. En los últimos años, en las áreas centrales de nues-



Escuela Nacional de Niños, 1927.
Villafranca de Córdoba.
(J. González Edo).

tras ciudades se han desarrollado, bien modelos de carácter especulativo totalmente faltos de respeto con el patrimonio heredado y huérfanos de cualquier alternativa de construcción de ciudad que no fuera la obtención de la máxima plusvalía especulativa o, por otra parte, y en algún aspecto como respuesta a lo anterior, la aparición de sospechosos modelos conservacionistas, reconocedores de lo existente como única alternativa y que con buenas intenciones sociales coadyuvaron con el tiempo a lastrar al centro de sus propias vocaciones y responsabilidades que como tal pieza de ciudad representa y debe asumir para explicitar el modelo y la forma de una ciudad. Hoy nuestros centros, donde se re-

conoce la importante herencia teórica y social abonados por las teorías y formas de hacer conservacionistas, en lo que tienen de aparato analítico (morfológico y tipológico) e historicista, no pueden dejar de aceptar que para nuestros días esta apuesta es débil y falta de credibilidad teórica y funcional a la hora de poner en funcionamiento y recuperar los centros de nuestras ciudades.

Los cascos populares tienen que recuperar lo que tienen de elementos dinamizadores y estructurantes del modelo global de una ciudad; nuestros centros no pueden seguir ajenos a la reflexión del futuro de nuestras ciudades. Ello no quiere decir que las actuaciones sobre los Centros Históricos sean "lineales" o "miméticas" a cualquier otra pieza de ciudad o de otras ciudades. El urbanismo y la ciencia regional de nuestros últimos años nos han dejado bien claro el hecho diferencial histórico, económico y social, como elementos reconocibles de las capacidades y potencialidades de cualquier intervención a llevar a cabo en un área, pero este análisis de lo existente no puede ser considerado como vocación finalista en sí misma de cualquier intervención, sino más bien, como punto de partida para entender la función y la forma de "enganche de una pieza con respecto al modelo o la propuesta global de futuro de nuestras ciudades".

Nuestros cascos hoy, me refiero a un "hoy" con proyección de futuro, están necesitados de eludir las, a veces, maniqueas conclusiones de una teoría rígida en sus propuestas y en sus conclusiones. Herederos de un planteamiento conservacionista como instrumento de análisis, necesitan además "ser ciudad", e incorporarse al modelo global, y no de cualquier forma, sino con voluntad de asumir las responsabilidades que como pieza central se les adjudican, de aglutinación y estructuración de todo el modelo de ciudad que se propone.

Es desde ese nivel, superador de esa doble dicotomía, desde el que reclama González Edo la intervención urbanística y la rehabilitación urbana integral como método de trabajo, unificando el espacio de la ciudad y convirtiendo la práctica de la arquitectura en un adecuado instrumento de intervención, que tenga en sí misma su propia coherencia y unos concretos objetivos por construir la ciudad homogénea, asumiendo las diversas estructuras existentes en un único proyecto de ciudad que ha de tener su propia unidad.

Destaca también la constante preocupación de González Edo por conservar las características tradicionales del medio urbano malagueño en su paisaje y su preocupación por el futuro de Torremolinos y de la costa en general, y por la conservación del paisaje natural. Por ello propondrá la realización de un plan que afecte a toda la costa para impedir los procesos especulativos. Sin embargo, como es sabido, el Plan fue derogado en 1964 por una sentencia del Tribunal Supremo argumentándose defectos de forma en su tramitación a instancias de un particu-

lar y con el beneplácito municipal. De esta forma, el "último romántico" del Urbanismo en Málaga abandona nostálgicamente la ciudad para volver a su Madrid natal.

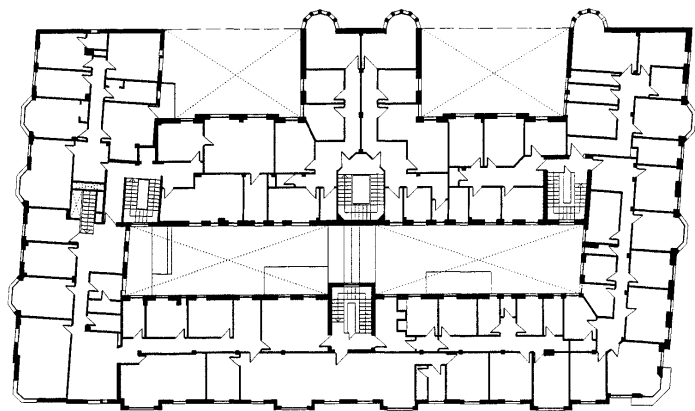
A partir de aquí, el reglamento que se seguirá para controlar la construcción es una ordenanza de edificación de 1902 que, prácticamente, dejará una absoluta libertad en las construcciones a los agentes inmobiliarios. En realidad, el Plan de 1950 fue silenciado injustamente por la propia Administración local de la ciudad, aliándose con los especuladores inmobiliarios que veían venir las expectativas de crecimiento de la ciudad debido al turismo. De este modo, todos los proyectos del Plan se verán desvirtuados y, debido a ello, la ciudad permanecerá con un crecimiento desmesurado y descontrolado a pesar de que, en 1964, el Ayuntamiento contrató la redacción de otro Plan de Ordenación que no se aprobó hasta 1971.

El final de una historia

Con la anulación del Plan en 1950, Málaga perdió la gran oportunidad histórica de haber podido controlar la ordenación espacial y organización funcional del importante y desordenado crecimiento de los 60, y evitado así esa imagen catastrófica de "ciudad rota" que hoy ofrecen sus periferias urbanas.

Es paradójico que siendo Málaga, una de las ciudades españolas en donde históricamente se ha desarrollado una de las más serias e importantes reflexiones urbanísticas, que se inicia a final del siglo XIX y que alcanzará su punto más brillante con el Plan González Edo, ofrezca su deplorable imagen de ser una de las ciudades más castigadas por el desarrollismo especulativo de la producción inmobiliaria.

Quizá la falta de un mayor arraigo de sus dirigentes con el conocimiento y "cariño" por la ciudad, o el casi inexistente compromiso profesional con su "realidad urbana", o la total ausencia en el siglo XX de una burguesía ilustrada que se identificara más estrechamente con su ciudad, o la "pobreza de miras" de un capital vacío de ideas, que nunca vio en este siglo XX más allá de su preocupación particular en aumentar sus ganancias a costa de la ciudad..., puedan ser algunas de las causas de este desdichado proceso. Así pues, no es de extrañar que Málaga haya sido una contradictoria ciudad que históricamente "ha olvidado y abandonado" a sus hijos más predilectos, y que sin embargo ha "sufrido estoicamente" la intensidad del maltrato de sus hijos más mediocres. A pesar de ser, o haber sido, una de las más bellas y privilegiadas ciudades del Mediterráneo, su desdichada y trágica historia urbana vuelve a repetirse continuamente como la desgraciada historia de aquella bella mujer que sufría el continuo desamor de sus más mediocres amantes, mientras que sus más auténticos y sinceros enamorados morían de amor por ella.



Edificio de viviendas
"Desfile del Amor", 1932. Málaga.
(J. González Edo).

Hoy, cuando todavía puedo contemplar y admirar a mi amigo e indiscutible maestro don José González Edo cómo, a sus 94 años, desde su casa en Madrid, sigue pensando y trabajando sobre su querida y nunca olvidada ciudad de Málaga, no puedo sentir otra sensación que la emoción y admiración de tener ante mí a uno de los más importantes personajes de la reciente historia del Urbanismo de Málaga en este siglo XX, y al mismo tiempo último vestigio de una ética y romántica generación que, por encima de todo, creyó y luchó por el arte que hoy más necesitan nuestras ciudades: el Arte de Construir la Ciudad.