

Nuria Amérigo Flores.

La actual remodelación de la Plaza de la Marina y el problema de su ordenación, no es tan reciente como pudiera parecer. Dada la morfología de la ciudad, es un eje que por su situación, ha preocupado a los urbanistas desde hace dos siglos. Su origen deriva de la antigua madina, ganado el terreno al mar en el siglo XVIII, se construye esta calle contemporánea a la Alameda (fig. 1). Es también en este siglo, cuando se construye extramuros, calle de la Victoria, atirantando seguidamente la calle Alcazabilla.

La ordenación de la Plaza de la Marina es un proyecto antiguo. Desde finales de 1700, hay un deseo de crear un espacio formalizado por parte de la burguesía. Constituye este, un espacio isótópico -sin grandes diferencias formales- que la define y la contrasta con la Acera de la Marina, un espacio heterotópico y marginal (1).

La primera idea de intervenir en esta fachada, arranca de una moción municipal del 16 de Julio de 1848 y continua en todos los planes de ordenación posteriores (plan de ensanche de 1861, plan de La Cerda en 1891, plan Daniel Rubio 1928).

El 31 de Mayo de 1895, se produce la *cesión de terrenos por la Junta de Obras del Puerto, para proceder a la prolongación de la Alameda Principal hasta el Hospital Noble*" (2) (fig. 2). La apertura de calle Larios y Molina Lario en el siglo XIX -morfológicamente diferenciadas de la trama heredada - ocasiona en la Plaza de la Marina un auténtico tapón entre ambas circulaciones, hace natural la inevitable propuesta de su desplazamiento con el proyecto de la prolongación oriental de la Alameda principal, ganando aguas al puerto y estableciendo también una conexión con los fluyentes barrios de la Malagueta, el Palo y el Limonar (3).

La Acera de la Marina, era un lugar bullicioso, cosmopolita y marinero, frecuentado por los más diversos personajes. Cafés, tiendas, casas de cambio y demas establecimientos conformaban este lugar, que en siglo XIX fuera vivienda de la alta burguesía (4).

A pesar de que José Luis Arrese, en su conocida conferencia de 1941, la calificase como *el feo espolón de la Acera de la Marina* (5), con su

Nuria Américo Flores.

desaparición Málaga pierde un conjunto que la había caracterizado durante decenios.

La intervención urbanística en la Plaza y la Unión Parque-Alameda, se engloba en un concepto más amplio, cuando la Comisión de Urbanismo (a cuyo frente esta Fernando Prieto), a principios de los años 40, decide derribarla.

Fernando Prieto, deseaba que Málaga fuera un prototipo, un ejemplo de la nueva ideología de cara al resto del territorio nacional. Es por ello que intentan absorber las competencias que antes había tenido el Ayuntamiento en cuanto a:

- a) todo proyecto de ensanche y reforma interior de la población
- b) edificaciones de nueva planta
- c) reformas de alturas superiores a las corrientes
- d) especial fisonomía de las fachadas (6).

El 2 de Marzo de 1946, F. Prieto, presenta un informe con los estudios preliminares de información de la ciudad. En ellos se incluía la modificación del plan de unión del Parque y la Alameda donde se señala el cerramiento de la Plaza y la desviación del tranvía, así como un plano de la ciudad en aquel momento.

En Mayo de ese mismo año estaba redactado el proyecto de unión Parque-Alameda, con la parcelación de las manzanas, alineaciones, alturas y expropiaciones. Como antes planeara Rubio, Málaga tendría un eje de unión desde el Arroyo del Cuarto hasta el Paseo Marítimo.

Sin embargo, como señala Manuel Solá Morales, había otros ejes en conflicto. La sustitución de la fachada marinera por otra representativa del *nuevo estado*, incluyendo también: Muelle Heredia de suroeste a noroeste, calle Larios, Molina Lario de Norte a Sur y calle Alcazabilla. Esta ordenación, está muy relacionada con acciones de valor parecido planeadas para otras ciudades, como la fachada urbana del Manzanares en Madrid, aprobada por las mismas fechas que la de Málaga. La influencia es notoria en la morfología arquitectónica que aparece en los proyectos que presentan al concurso Parque-Alameda.

En todos los casos, la trama racional sustituye a la orgánica, produciéndose un cambio en el paisaje urbano (fig. 3). En 1942, comienza a estudiarse el anteproyecto de expropiación forzosa e indemnizaciones (7), formulado por la Comisión Especial de Ensanche, destinada a vías y obras.

La construcción de la acera de la Marina (1940-1960).

El 5 de Noviembre de 1943, ya se han puesto en marcha y adjudicadas por subasta, las primeras obras de derribo y aprovechamiento de las casas expropiadas en el muro de Espartería. Hasta el 31 de Octubre de 1946 (8), no será aprobado por la Comisión Permanente del Ayuntamiento el proyecto remitido por la Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Málaga, a cuyo frente estaba como Arquitecto Director de la oficina técnica González Edo.

Los concursos de destajo, demolición y aprovechamiento, acabaron en 1948, quedando los solares libres en Febrero de ese mismo año (9). El proceso había sido lento. Los propietarios de las viviendas esquineras intentaron salvarlas del derribo, aludiendo a que estaban dentro de la nueva alineación. A pesar de las quejas, los solares quedaron completamente libres para la creación de la nueva fachada marítima de Málaga.

Los objetivos cubrir entraban dentro del Plan Parcial de gestión urbanística dedicado a la renovación de este espacio, creandose una vía de unión que sirviera:

- a) Como nudo de comunicaciones
- b) Como centro comercial
- c) Como acceso desde el puerto a la ciudad, por medio de una amplia plaza, que reuniera las vías de mayor circulación; afluencia de la calle

Larios y Muelle Heredia.

El planteamiento del proyecto, intenta mantener unidad de criterio en el mobiliario de la plaza, en la arquitectura y en la urbanización.

Desde 1945, las directices y condiciones globales del proyecto estaban trazadas en espera de ser sacadas a concurso entre arquitectos españoles, cuyas bases redactaría la Dirección General de Arquitectura de acuerdo con la Comisión de Ordenación de Málaga.

El resultado, es la supresión de todo el conjunto de calle de Espartería, Plaza de los Moros, y calle de S. Juan de Dios, creandose sobre este espacio tres manzanas alineadas correspondientes a 3 parcelas separadas por calles peatonales.

Para ordenar la parcelación, se prolonga la calle Sancha de Lara, hasta desembocar en la calle de Molina Lario. Con las expropiaciones en calle Crooke Larios (actual Cortina del Muelle), queda despejado todo el espacio entre la Alameda y el Parque, anunciandose entonces la subasta de los solares (10).

Los concursos de arquitectura propiamente dicha en la Acera de la Marina, pórticos que cerrarian la plaza de cara al puerto, jardines y fuentes,

asi, como pavimentación e iluminación tenían redactadas las bases en 1947 (11). La comisión daba libertad en el estilo, pero señala que *La reforma urbana proyectada, tiene por objeto establecer las vias de unión del Parque con la Alameda y el acceso a la ciudad desde el puerto, formando un conjunto urbano de fundamental importancia y destacado valor representativo*(12).

Desde primera hora, se proyectó dar a este espacio un carácter simbólico que definiera el nuevo concepto de ciudad. Las obras en el puerto y la amplia plaza como eje vial de distribución, intentaban presentar una imagen acorde con los edificios de las inmediaciones. Para ello, se exige idéntica altura en los tres bloques, aunque se podía permitir un piso más en el edificio central. Imprescindible era la igualdad en el tipo de fachada, cubierta y coronación que tenía que ser la misma en todos. Se especifica que los edificios se utilizarán para hoteles, bancos, comercios (especialmente el más cercano a calle Larios) y algunos pisos a viviendas.

Clara la normativa a seguir, únicamente quedaba vender los solares y construir en ellos. las dos cosas llevarían tiempo; ni los arquitectos, ni los compradores acudieron en la cantidad deseada. Era la década de los años 40-50, época de una gran pobreza y una de las etapas más duras y singulares en la historia de España. Incluso con la situación privilegiada de los solares, estaba todavía muy lejos, la etapa especuladora de los años 60.

La primera subasta, en 1948, queda desierta, hecho que se sucede hasta el 19 de Julio de 1949 (13), fecha en la que el solar A, es adquirido por Aurelio Marcos Partual y Rafael Higueros Pérez de Vera. El 24 de Julio de 1952, el solar C, se vende a la Diputación por 1.994.500 pst. y el 4 de Septiembre de 1952, compra el solar B la Caja de Ahorros de Ronda.

En cuanto al concurso de arquitectura y elementos ornamentales, no ha quedado constancia de todos los arquitectos que concurrieron, ni el número exacto de proyectos presentados. Pero hay dos que merecen destacarse: son los premiados en segundo y tercer lugar, y cuyos autores eran Manuel Muñoz Monasterio con Manuel Manzano Monis y Carlos Arniches con Fernando Chueca. Ambos son muy interesantes. Fueron publicados por la Revista Nacional de Arquitectura en 1950 (14). En ella se acusaba a la oficina de Urbanismo, de no haberlos tenido en cuenta, y se lamenta, de la *oportunidad que pierde Málaga de poseer una plaza monumental abierta al mar.*

Anteriormente, los arquitectos M. Muñoz Monasterio y M. Manzano Monis, habían expresado su disconformidad, en una respetuosa carta, en la que describen y justifican su obra: El elemento principal de composición era, una torre de 10 x 10 m. de base y 58 m. de altura, elemento vertical, que a su

juicio requería la esquina de la Alameda con Marqués de Larios. Una segunda torre más baja en el ángulo opuesto, acentuaba la escala de la primera. Esta idea, estaba inspirada en otras ya edificadas en Madrid (el Fenix de la calle Alcalá), en Sevilla (frente a la Lonja), en Valencia etc... (15).

El jurado lo rechazó por ser un *elemento de ornato de elevado coste*. El estilo y el aprovechamiento, tampoco debio ser de su agrado, los arquitectos aseguraban que en la escala 1:200, era difícil determinarlo. Aún así, el proyecto, basado en un pórtico formado por pilastras y arquerías se aproxima más a una arquitectura para una plaza cerrada que abierta.

Por último, los arquitectos, informan al Gobernador (Presidente de la Comisión Superior de Ordenación de la Provincia) de una segunda solución estudiada. Esta consistía en una cambio de las alineaciones *que daría lugar a una mejor ordenación estética sin perjuicio del tráfico urbano* (16). También se ofrecían a colaborar con unas condiciones económicas mínimas de gastos de viaje, estancia y delineación. A pesar de tan generosa oferta, la Comisión les agradece su colaboración y desecha el proyecto, ajustandose a las normas puestas desde el principio. La Comisión no quería una nueva parcelación, las bases estaban muy claras, se reserva la opinión sobre las fachadas y dejaba en manos de los técnicos municipales los proyectos de los elementos ornamentales que irían de acuerdo con las disponibilidades del Ayuntamiento (17).

El tercer premio, es concedido a C. Arniches y F. Chueca. De nuevo repiten el motivo de los pórticos en los edificios y en algunos lados de la plaza y cambian la alineación de las parcelas. En el frente que mira al mar, una arquería, cierra la plaza por un costado, donde colocan la entrada al puerto. Esta la forman dos columnas coronadas por los patronos de la ciudad. El edificio, situado en la línea del mar, se constituye como *un rascacielos aislado* de formas limpias y volúmenes definidos, que pretende ser un hecho al margen de la arquitectura de la plaza :*es la misma sensación admirable de las grandes torres de las catedrales* (18).

Al final, es Juan Jauregui, un arquitecto de Málaga, el escogido para realizar el proyecto. En 1949, hace el primer plano de la fachada del solar A y queda terminado en 1952. Al no saber cuando se inician las obras, no se puede asegurar que cubriera el plazo establecido por la Comisión Municipal, que sobre esto se muestra muy rígida, estableciendo un plazo máximo de ejecución en 36 meses. Si el primer edificio se terminó en 1952, era lógico que la Comisión deseara acabar pronto un proyecto que se hacía interminable y duraría más de 10 años.

Nuria Américo Flores.

El conjunto proyectado por J. Jauregui da como resultado final, tres edificios que tienen unidad de estilo, color y pertenecen a la arquitectura propagandística propia de los años 40 en España, que omite por completo el movimiento moderno. El conjunto es monumental, con elementos historicistas y neolimpiales, en los edificios y en los ornamentos. Es el caso de los raquíticos *propileos* que dan acceso al puerto. (Fig. 4 y 5).

Aunque la administración intentó apresurar la construcción, su terminación no quedó dentro de la década *Imperial* (1940-1950), y el efecto no fué el mismo. Los años 50, traerían un progresivo desarrollo y la revolución nacionalsindicalista suavizaría los terminos en sus manifestaciones ideológicas.

En el solar A, Jauregui diseña un edificio con dos cuerpos sobresalientes, que rompen la monotonía de una fachada lisa. La estructura es de hierro y cemento, los materiales de los paramentos piedra artificial y ladrillo combinados, elementos comunes en los tres edificios, junto con la terminación de las esquinas que se indican con piedra almohadillada. *La piedra*, se emplea en este caso para las partes centrales y los bajos -estos originariamente consistían en vanos adintelados con claraboyas arqueadas y una cornisa de separación con un segundo piso de ventanas-. Para el remate idea unas pequeñas torres, con tejado a dos aguas en las esquinas. No se llevó a cabo y hoy podemos ver una extraña torrecilla, con arcos en la parte exterior, que corona el edificio en la esquina con calle Larios. (Fig. 7).

El solar B, fué adquirido por la Caja de Ahorros de Ronda. Propio de estos años, sera que los edificios destinados a bancos y cajas de ahorros utilicen en la decoración columnas, marmoles, bronces y elementos historicistas de proporciones gigantescas. Ante esto el cliente debía sentirse impresionado y seguro.

La Caja de Ahorros de Ronda, institución malagueña, recuerda en su fachada a la portada principal de la plaza de toros de Ronda (Fig. 6). Columnas sobre altos plintos sostienen un frontón partido que enmarca un escudo. A ambos lados pilastras almohadilladas que se adosan a la pared y entre ellos dos oculos envueltos en una moldura de 4 puntas. Las pilastras llegan hasta el piso principal donde el material cambia, la piedra natural del primer piso la sustituye piedra artificial. El edificio termina en un pequeño templete neoclásico, donde un frontón y una cúpula de media naranja, cobijan tres esculturas de bulto redondo -obra del escultor Adrian Risueño-, que representan la Sagrada familia.

Es una clara advocación a la institución familiar y al ahorro, lema de esta organización. El cuadro lo completan, relieves de figuras en actitud

La construcción de la acera de la Marina (1940-1960).

orante. La cubierta se termina con un remate imperialista consistente en algunos estilemas piramidales de origen escurialense, los mismos que utilizara Luis Gutiérrez Soto, en la portada principal del Ministerio del Aire en Madrid. Se termina en 1955.

El último edificio, es el representante del poder político y para ello se emplea un estilo muy cercano a la arquitectura fascista.

Tiene un total de 6 plantas, terminando como todos en una terraza; la fachada se cubre en sus dos primeras plantas, con piedra natural y el resto con plaqueta catalana y piedra artificial. El cuerpo central muy retranqueado respecto a los dos cuerpos sobresalientes es equilibrado por un frontón con un escudo en la parte central. Pilares y arcos de medio punto constituyen la entrada principal. Frontones triangulares rematan las ventanas del primer y segundo piso. En 1960, finalizan las obras, y con ellas cerca de 20 años de trabajo y ordenación de esta acera.

Juan Jauregui, realiza aquí, una de las obras más importantes de su carrera, pero no la mejor (fig. 7). Utiliza una arquitectura correlativa en los tres edificios, sin valor estilístico, copiada de lo que en aquellos momentos se hacía en Madrid. Imprime a cada edificio, con lenguaje académico el carácter propio de su función. Es un intento de presentar la ciudad como símbolo sometido a la ideología del poder.

Forma parte de la actuación propagandística del nuevo estado que busca una *arquitectura nacional*, recurriendo a *conceptos arquitectónicos encontrados a etapas culturalmente más desarrolladas*(19). El resultado es un conjunto que no se integra con el entorno y la creación de un espacio para instituciones de primer orden (Bancos, Diputación...), eliminando una zona popular de ambiente dudoso del centro de la ciudad.

El conjunto de la plaza lo completa el edificio construido sobre los antiguos solares de la Casa Larios, adquiridos por la fundación Rosillo y la casa de seguros la Equitativa. El proyecto es de Manuel Cabaynes y se realiza en 1956.

Como hemos visto anteriormente, C. Arniches y F. Chueca, habían presentado un proyecto similar en combinación a las construcciones de la Acera de la Marina y el antepuerto. Ellos proponían, una torre exenta, como contraste y efecto plástico respecto *al aplastado caserío circundante* (20). No opinaba así la Comisión Superior de Ordenación, que había rechazado cualquier propuesta que no se ajustase a las alturas establecidas (máximo 24 m.). Pero con la proximidad de los años 60, el problema de las alturas queda

Nuria Amérigo Flores.

olvidado en función del mayor aprovechamiento del suelo y se da carta blanca a este proyecto. M. Cabaynes, diseña un edificio (fig. 8) de planta cuadrada, cimentado sobre pilotes de hormigón armado, con un torre inmersa que se retranquea a partir del octavo piso. La base es rectangular, con 2 cuerpos poligonales superpuestos. El primer cuerpo puede ser un recuerdo de la torre almohades mientras que el segundo esta inspirado, probablemente, en la Torre del Oro en Sevilla. El remate, es un Yamur, elemento, procedente de la arquitectura musulmana, con el que se adornaban torres y alminares. Las cuatro esquinas se decoran con grandes hojas de acanto, que producen efecto de estética Kitsch en un edificio falto de estilo.

NOTAS:

1. LEFEVRE, H. *La revolución urbana*. Alianza Editorial 1983, (pág. 45).
2. MORALES FOLGUERA, J.M. *Málaga en el siglo XIX*. Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga 1982, (pág. 90).
3. SOLA MORALES, M. "Plaza de la Marina". *Revista Arquitectura* nº 248. 1884, (págs. 54- 58).
4. BEJARANO, F. *Las calles de Málaga*. Arguval 1984, (pág. 139).
5. ARRESE, J. L. "Málaga desde el punto de vista urbanístico". Conferencia leída en Radio Málaga el 20 de Mayo de 1941.
6. Actas de la Comisión Superior de Ordenación Urbana de Málaga. 1946. Archivo Municipal.
7. Actas Capitulares. 1. 350 pág. 5. 1942. Archivo Municipal.
8. Actas Capitulares. 1. 354. pág. 190. 1946. Archivo Municipal.
9. Diario Sur. 8-2-1948.
10. Memoria del Proyecto de Unión Parque Alameda. Legajo n 5.6-4. Archivo Municipal.
11. Memoria op. cit.
12. Memoria op. cit.
13. Diario Pueblo 19-2-1949. Diario Ya 22-2-1949.
14. "Concurso Unión Parque Alameda". *Revista Nacional de Arquitectura*. nº. 100. 1950 (págs. 143-150).
15. Carta de Manuel Muñoz Monasterio y Manuel Manzano Monis, al Gobernador Civil de Málaga. 17-3-1948. Archivo Municipal.

La construcción de la acera de la Marina (1940-1960).

16. Carta op. cit.
17. Carta del Illmo Sr. Alcalde, Presidente del Ayuntamiento de Málaga. 27-4-1948. Archivo Municipal.
18. *Revista Nacional de Arquitectura* nº 100. op. cit.
19. *Revista Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*. nº 121, 1977. (pág. 4-13)
20. Actas de la Comisión Superior de Ordenación. 1947. op. cit.

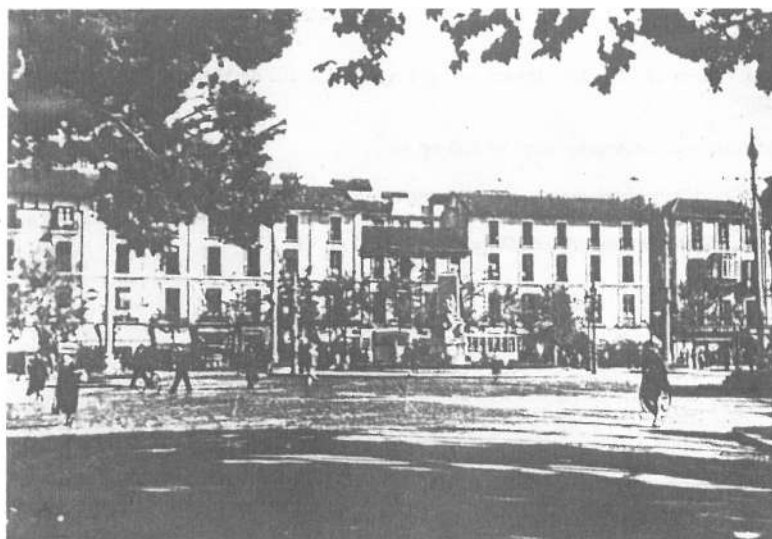


Fig. 1.- Accera de la Marina, 1939.



Fig. 2.- Calle Crooke Larios. Siglo XIX.

*Unión del Parque con la Alameda.
Expropiaciones.*

VENCILLONES.

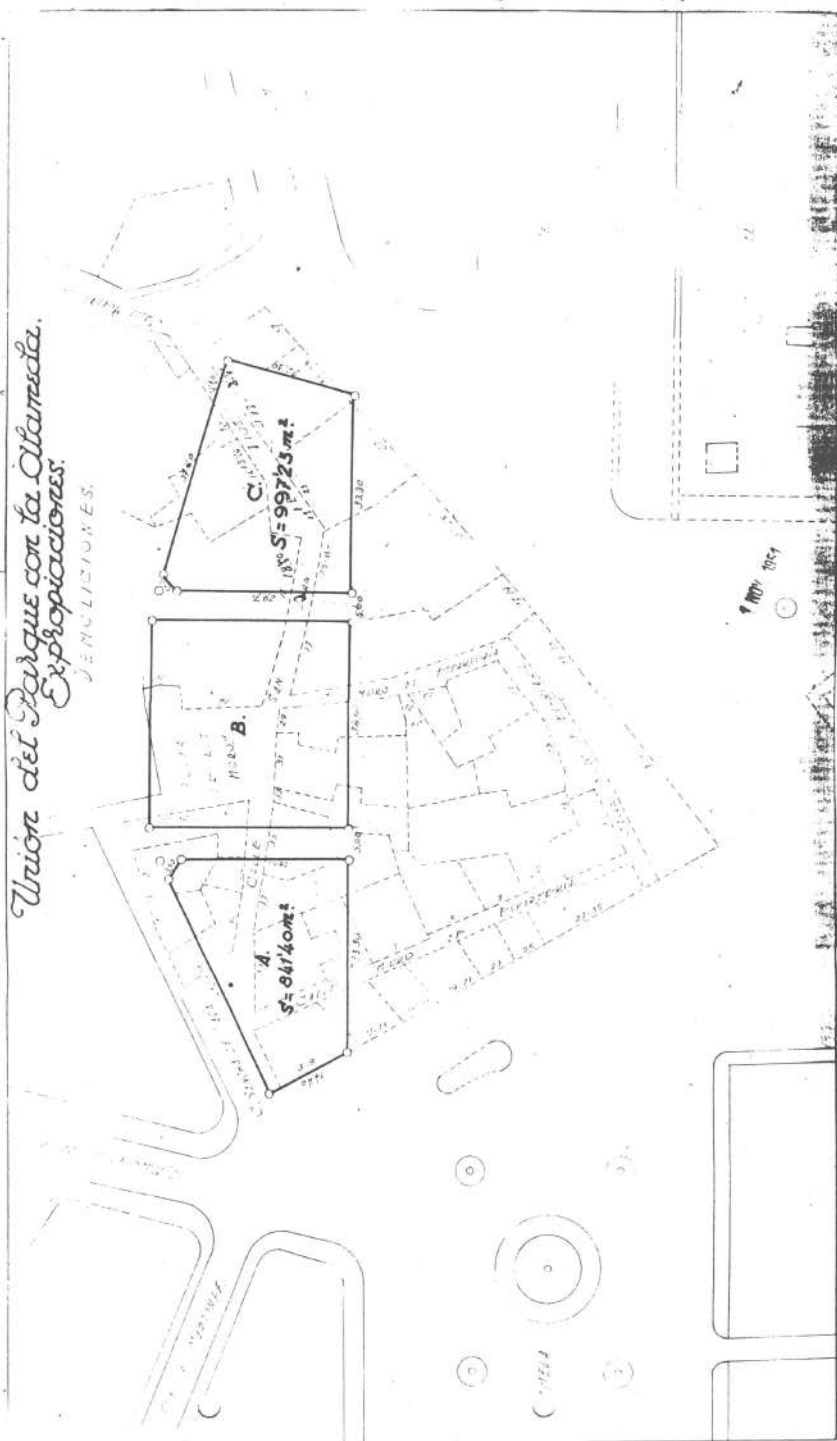


Fig. 3.- Antigua y nueva parcelación. Acera de la Marina.



Fig. 4.- Pórticos de entrada al Puerto.

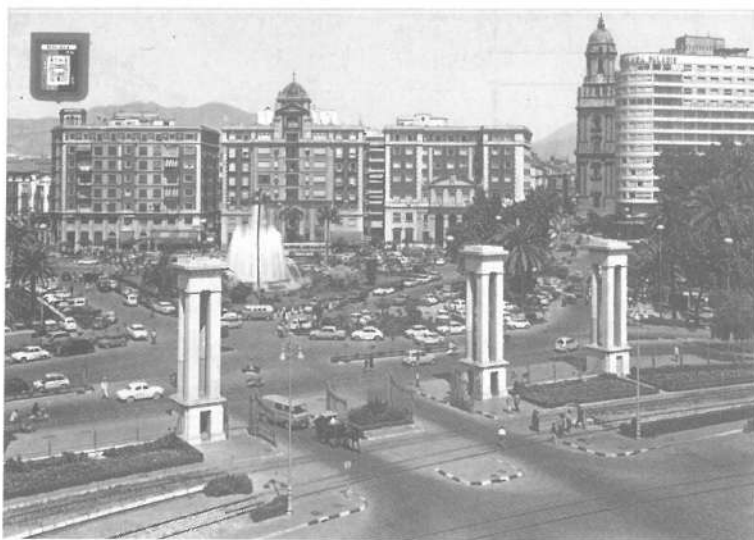


Fig. 5.- Vista de la Acera de la Marina desde el Puerto.



Fig. 6.- Plaza de toros de Ronda. Portada de Martín de Aldehuela. S. XVIII.



Fig. 7.- Conjunto de la Acera de la Marina.



Fig. 8.- Edificio "La Equitativa".