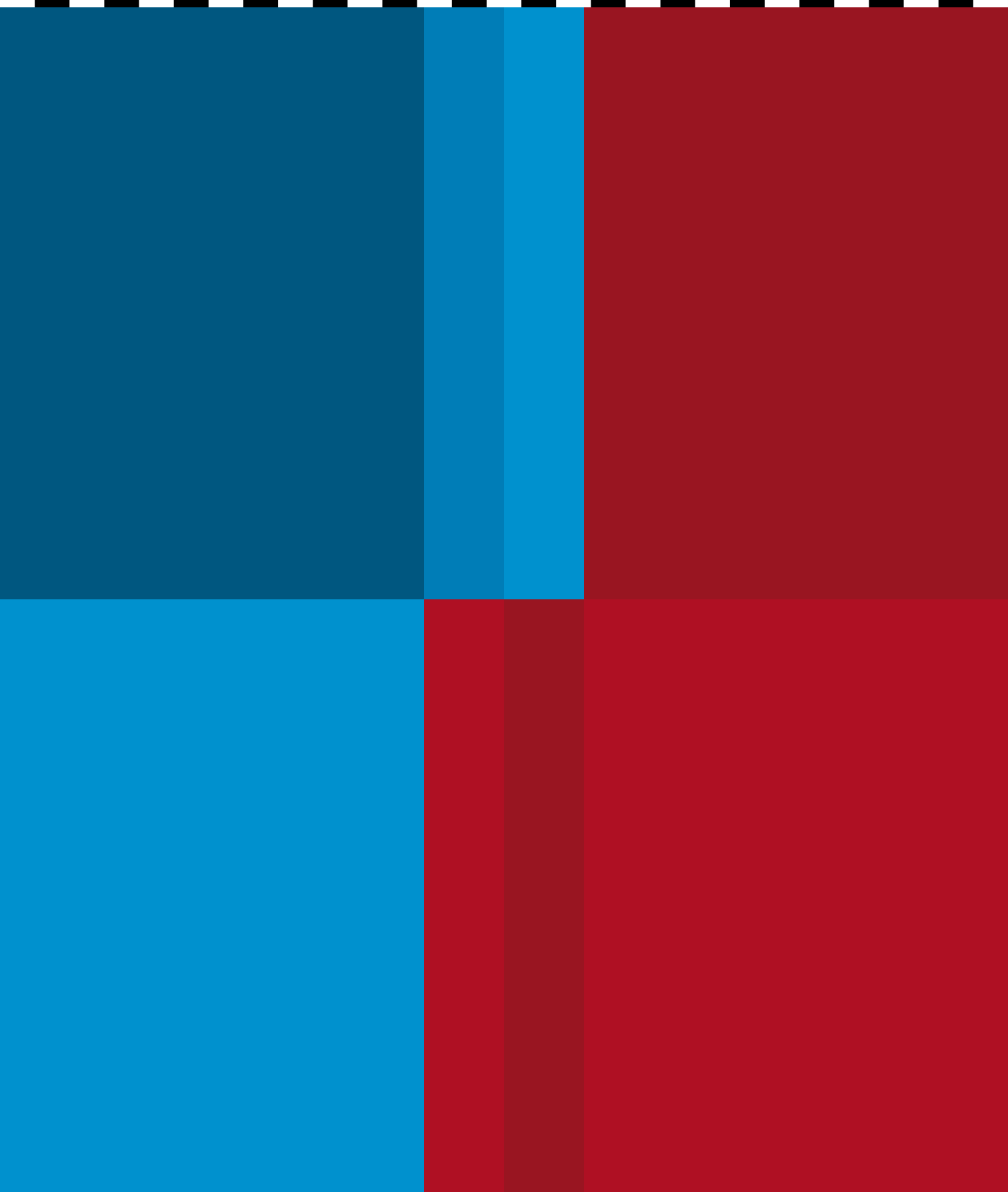


INVITALaCASA

LA REVISTA DIGITAL DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA | NÚMERO 0



PRESENTACIÓN

La revista “Invita la casa” es una revista científica semestral editada por el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, dedicada al estudio de la arquitectura desde enfoques diversos. Esta revista trata sobre construcción, diseño, teoría y urbanismo, considerando que son campos de una misma disciplina con una estrecha relación entre sí. “Invita la casa” propone por tanto una completa vinculación entre la investigación y la práctica profesional.

Aproximadamente una quinta parte de los arquitectos colegiados en Málaga está cursando estudios de posgrado. Para muchos, la formación no acaba cuando finaliza la carrera, aunque esta sea larga, compleja y requiera un gran sacrificio. En este escenario, el Colegio de Arquitectos de Málaga ha impulsado la creación de esta revista con el objetivo de:

- Responder a las necesidades de un número representativo de colegiados que dedican su esfuerzo a la carrera académica.
- Dotar del Colegio de un instrumento de representación en el campo universitario y científico.
- Posicionar al Colegio como referente en este campo (único Colegio en Andalucía; al mismo nivel que el COAM y el COAC).
- Articular la participación de los colegiados en las actividades culturales de forma ecuatoriana, objetiva e imparcial.

En el contexto actual (junio de 2012) observamos con perplejidad como organismos y administraciones retiran su apoyo a la cultura y a la investigación.

Esperamos que con este esfuerzo, posible gracias a la colaboración desinteresada de muchos, aumenten las oportunidades para los arquitectos.

EL PALACIO DE LA ADUANA DE MÁLAGA, SU TIEMPO Y SU ENTORNO

CARLOS GUTIÉRREZ DE PABLO

TEMA

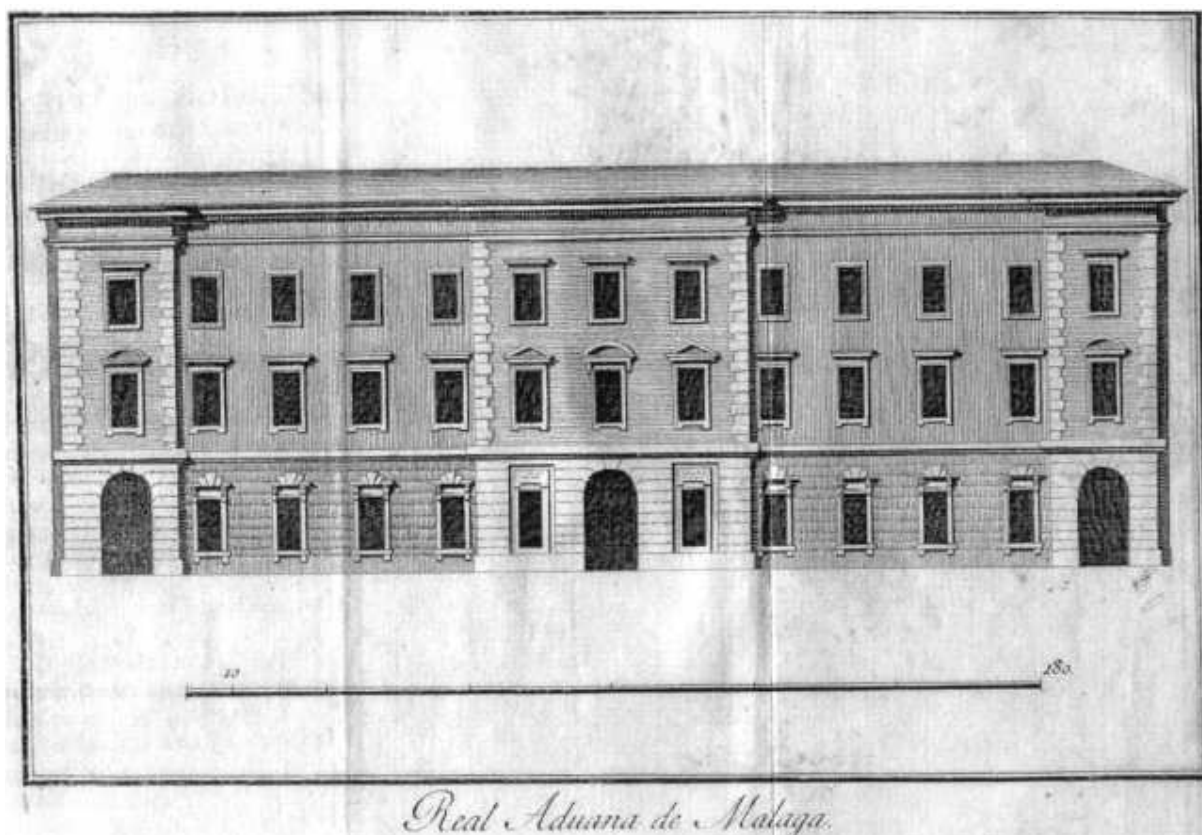
El objeto de mi tesis doctoral, leída en 2005 en la Escuela de Arquitectura de Sevilla y calificada de sobresaliente cum laude, fue el estudio del edificio denominado Palacio de la Aduana de Málaga, desde un punto de vista arquitectónico y técnico, pero relacionándolo con la historia de la ciudad y su entorno urbanístico, así como con los arquitectos y demás personajes que actuaron en él.

Se investigó sobre los motivos de la erección del inmueble, las trazas de su diseño, su ubicación en el espacio y en el tiempo, las distintas fases y vicisitudes de su construcción, la financiación de la obra, y las referencias escritas y gráficas que sobre él se habían efectuado a lo largo de su historia.

Alejandro de la Sota decía que cuando un edificio sale de las manos de su arquitecto creador ya no le pertenece. Es como un ser vivo. Como un hijo que se hubiese

independizado para vivir su propia vida. Por ello, se estudió también la vida arquitectónica del edificio a través de las alteraciones causadas en él por los avatares de la Historia: adaptación a fábrica de tabacos, visitas reales, incendio sufrido, y reformas varias, que culminan con la realizada por mí de 1981 a 1991. El estudio del palacio se terminó con una mirada a su futuro, relatando los intentos de la ciudad para convertirlo en museo de Bellas Artes.

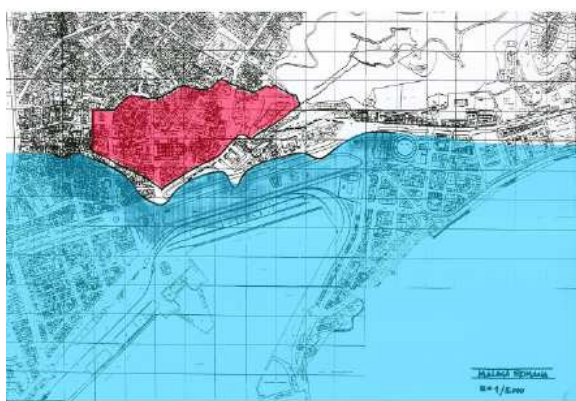
También se indagó sobre los personajes y hechos históricos que incidieron en el edificio durante el tiempo que duró su construcción. Este es el período comprendido entre 1787, año en que Carlos III aprobó que se construyera la Real Aduana Nueva de Málaga, y 1829, fecha en que finalmente se terminaría la obra, destinándose a fábrica de tabacos. La investigación se centró en los cinco arquitectos que participaron en los trabajos de su erección, ya fuera en su diseño, como Manuel Martín Rodríguez y más tarde Pedro Nolasco de Ventura, o en la



Grabado de la fachada de la Aduana de Málaga, dibujado en 1794 y aparecido en el libro de Ponz. PONZ, A.: "Viaje de España", tomo XVIII, carta V. (243c)



Plano parcelario actual de la ciudad con superposición de la Málaga fenicia. Dibujo del autor. (8)



Plano parcelario actual de la ciudad con superposición de la Málaga romana. Dibujo del autor. (20)

dirección técnica de la obra, como Miguel del Castillo, Ildefonso Valcárcel y Silvestre Bonilla.

La importancia artística e histórica del edificio del palacio de la Aduana de Málaga, tanto en el ámbito local como incluso en el nacional y supranacional, justificaba la dedicación a él de una tesis doctoral.

La significación artística del inmueble se pone de manifiesto por las referencias que a él hacen destacados historiadores de la arquitectura, antiguos y modernos. Llaguno ya lo cita en sus *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*, al hablar de Manuel Martín Rodríguez. Caveda lo recoge en su *Memoria para la historia de la Real Academia de San Fernando y de las Bellas Artes en España* y dice de él que “es regular en sus formas y proporciones pero no del gusto más delicado”, aunque, en su *Ensayo histórico sobre los diversos géneros de arquitectura empleados en España desde la dominación romana hasta nuestros días*, afirma que “es de gran corrección y sencillez”.

Chueca se refiere a él en su *Historia de la arquitectura occidental* diciendo que Manuel Martín Rodríguez “nos dejó su mejor obra en Málaga, donde construyó su monumental Aduana”, y lo define como “un enorme bloque de arquitectura oficial que nos recuerda a Sabatini”. Navascués, en su capítulo titulado: *Ventura Rodríguez: entre el barroco y el neoclasicismo*, del catálogo de la exposición sobre este arquitecto celebrada en el museo municipal de Madrid, opina que se trata de “una de las obras más significativas de la segunda mitad del siglo XVIII, donde Manuel Martín Rodríguez supo imprimirle un severo carácter como arquitectura oficial que era, a lo que contribuye grandemente la presencia del recio almohadillado en la planta baja, esquinales y cadenetes. En la planta noble y sobre los huecos aparece la característica alternancia de frontones curvos y triangulares, que fue motivo frecuente en la arquitectura civil de los dos Rodríguez”.

Virginia Tovar, en su capítulo titulado: *Una obra funcional de Ventura Rodríguez y otras de carácter monumental de su sobrino Manuel Martín Rodríguez*, perteneciente al catálogo de la exposición antes citada, dice que “no existe una investigación seria sobre el magnífico edificio de la Aduana de Málaga, de sorprendente corrección y académico diseño”. Rosario Camacho, en varios de sus libros, cree que la construcción de la nueva Aduana marcó el fin arquitectónico del siglo XVIII en Málaga y representó el triunfo definitivo del neoclásico, introducido ya por Ventura Rodríguez, con una vuelta a los modelos renacentistas de los palacios toscanos: planta cuadrada en torno a un patio, almohadillado del piso bajo, y severas portadas. Por ello, piensa que es la obra que más se acerca al gusto neoclásico en la ciudad de Málaga en el siglo XVIII, y que se encuentra tan en la línea de la tradición palacial renacentista y barroca que debe calificarse como de barroco—clasicista.

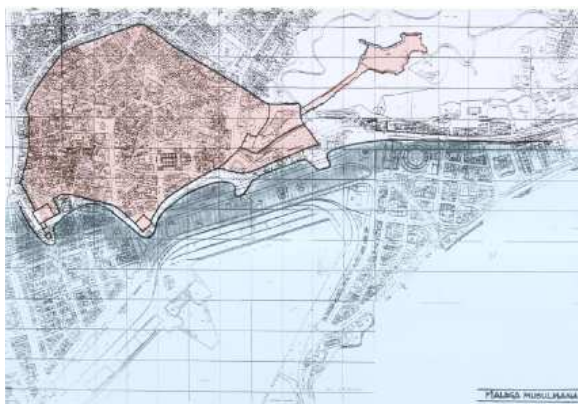
En el aspecto histórico, el edificio era ya notorio antes de su erección por el lugar sobre el que se fue a asentar.

Precisamente en ese sitio tuvo origen la fundación de la ciudad de Malaka por los fenicios, hacia el siglo VI a.C.: allí se ubicó su puerto y las factorías del *garum* y quizás, donde hoy está el palacio de la Aduana, se eleva entonces el templo.

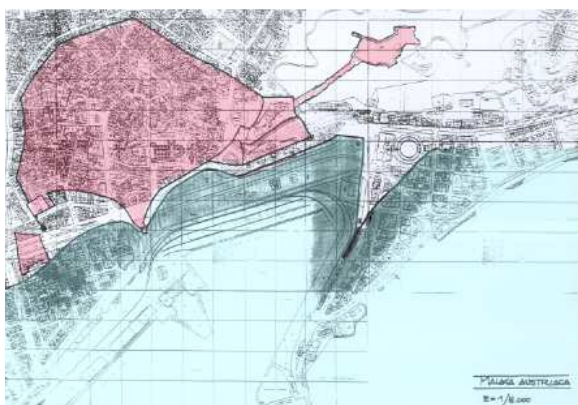
Con los romanos se potenció el uso portuario, industrial y social de la zona.

La Málaga musulmana dejó su huella en el solar en cuestión con el legendario paso por él de la Cava, hija del conde don Julián, y de la sangrienta lucha que junto a ese sitio tuvo lugar entre godos y musulmanes al comienzo del período. Más tarde, integró parte del sistema defensivo de la ciudad y, posiblemente, sobre él se encontrara el Arsenal donde los moros guardaban y reparaban sus galeras.

La Edad Moderna trae, al entonces denominado Corral de la Aduana, proyectos, luego no ejecutados, para



Plano parcelario actual de la ciudad con superposición de la Málaga musulmana. Dibujo del autor. (33b)



Plano parcelario actual de la ciudad con superposición de la Málaga austríaca. Dibujo del autor. (67b)



Plano parcelario actual de la ciudad con superposición de la Málaga borbónica. Dibujo del autor. (211b)

su conversión en un lugar de abastecimiento y reparación de la flota española del Mediterráneo.

Los Borbones, junto con sus diseños para la ampliación del puerto, aportan nuevas ideas para la utilización del solar, que culminarán con la construcción de la Nueva Real Aduana.

Una vez terminado el inmueble y entregado al uso público, ha sido hasta hace poco el centro político de la provincia, y todos los sucesos de la Historia de España, que tuvieron su repercusión en Málaga, se vieron reflejados en este edificio.

Ya mientras se construía, durante la invasión napoleónica de la ciudad, fue puesto avanzado de la defensa de la misma, ante dos ataques de los españoles y un asalto de la flota inglesa.

Ocupado el edificio por el Gobierno Civil y Hacienda, fue testigo de los tumultuosos sucesos del reinado de Isabel II, por la subida al poder de O'Donnell, cuando milicianos asaltan la Aduana para matar al gobernador. Más tarde, en él se cumplimenta al general Prim que marcha a la campaña de África. Se suceden los enfrentamientos armados ante la Aduana, donde tiene que refugiarse el gobernador Vello para desde allí embarcarse hacia Gibraltar. En él se celebran los juicios contra los socialistas sublevados en Loja.

La reina Isabel II, en su visita a Málaga, se hospeda en el edificio, debiendo efectuarse en el mismo amplias reformas para ello.

Con la llegada de la I República, en 1868, sus partidarios asaltan la Aduana y allí reciben a Prim, hombre fuerte de la situación. En este período se suceden manifestaciones y desórdenes frente al edificio, culminando con los luctuosos sucesos de fin de ese año, cuando el general Pavía dirige la lucha contra los insurrectos desde la Aduana. Tras el breve período de Amadeo, nuevamente es asaltado el edificio por grupos armados y se queman expedientes en el patio.

Restaurada la monarquía, Alfonso XII visita Málaga y se hospeda en la Aduana, como hizo su madre, debiendo efectuarse en ella obras de adaptación por este motivo.

Durante el reinado de Alfonso XIII, en 1922, se produce un incendio en la finca, que causa muchas víctimas y la deja muy dañada, procediéndose a la correspondiente obra de restauración, que modifica el aspecto del edificio. El 18 de julio de 1936, el ejército sublevado asedia la Aduana donde se hacen fuertes el gobernador y los guardias de asalto, fracasando, por ello, el Alzamiento en Málaga. Acabada la guerra, se convierte en el centro político de la vida provincial, por la concentración de poder que confluía en la figura del gobernador civil. Llegada la democracia, en 1978 se produce la salida del edificio de la Delegación de Hacienda, por lo que se acometen im-

portantes obras de rehabilitación, que dan al inmueble el aspecto que hasta ahora tenía.

La historia del edificio es resumida en el artículo que Narciso Díaz de Escobar dedicó al gobernador Cristino Martos, escrito el 22 de noviembre de 1898. Dice así:

“En este edificio se han aposentado Reyes y Príncipes, ha sido teatro de escenas violentas en las épocas revolucionarias, y ha servido de cuartel en momentos difíciles.”

“En 1873, turbas armadas destruyeron parte del material de las oficinas y en el centro del patio se quemaron miles de legajos, algunos de los cuales convenía hacer desaparecer a los instigadores de aquellas asonadas.”

“La Aduana se vio adornada en días de fiesta para la patria y en cambio sus ventanas se apedrearon por revolucionarios y huelguistas en instantes de efervescencia. Delante de ella se dieron cargas de caballería y se sostuvieron escaramuzas en un tiempo y en otro se escucharon vivas entusiastas y se detuvieron pacíficas manifestaciones”.

La motivación en la elección de este tema para mi tesis doctoral es variada. El inmueble ha tenido para mí una atracción y encanto especial. Ya de pequeño mis abuelos me hablaban del incendio de la Aduana y de los sucesos ocurridos en torno a él el 18 de julio de 1936. Desde 1979 hasta 1991 ejercí mi labor profesional como arquitecto sobre este edificio, desde mi puesto en el Ministerio del Interior en Madrid. Primero elaborando un proyecto de reforma y desde 1981 dirigiendo la obra correspondiente. El haber sido sede de la Delegación de Hacienda y de la Aduana desde su erección hasta el año 1979 da al edificio un valor añadido para mí ya que, desde 1986, soy arquitecto de Hacienda. El tema estaba bastante inédito pues no existía ningún libro monográfico sobre él. El edificio había cobrado en los últimos años una importancia política y ciudadana inusitada al abrirse una importante polémica sobre su uso futuro para museo de Bellas Artes.

Metodología

Yo no había recibido formación durante la carrera para la elaboración de tesis doctorales. Me fue de gran ayuda una asignatura existente en los cursos de doctorado de Filosofía denominada Metodología y técnicas de investigación en Historia del Arte. Para elaborar la tesis me guíé por dos libros especializados: *Elementos y técnica*

del trabajo científico de David Romano y Tesis doctorales y trabajos de investigación científica de R. Sierra Bravo.

Lo primero en la elaboración de una tesis doctoral es la elección del tema y el nombre de la misma. Debía ser interesante, tanto para el tribunal como para el doctorando, y que aportase algo nuevo, así como que hubiera documentación abundante sobre el mismo en la localidad de residencia.

Elegido el tema redacté un guión que articulase correctamente lo que quería investigar. Lo presenté al director de la tesis y al Departamento de Urbanística, mereciendo la aprobación de ambos.

Las fuentes en donde bebí para la elaboración de este trabajo fueron los archivos y bibliotecas donde pudiera haber material interesante, empezando por la biblioteca propia, que había reunido tras más de doce años de recopilación de material sobre el tema.

Luego repasé las fuentes de Málaga, empezando por la documentación de las oficinas de la Delegación de Hacienda. Más tarde pasé a inspeccionar lo existente en el Colegio de Arquitectos, Archivo Municipal, Archivo Histórico Provincial, Biblioteca de la Facultad de Filosofía y Letras, Biblioteca de la Diputación Provincial y Archivo Temboury, Archivo Díaz de Escobar, Archivo Mapelli y Biblioteca del Consulado—Cámara de Comercio.

En Madrid pude inspeccionar los archivos del Ministerio de Hacienda, de la Academia de San Fernando, y del Histórico Nacional. También mantuve contacto epistolar con el archivo del Palacio Real.

Contenido de la tesis

La tesis tiene cuatro partes. Las dos primeras tratan de la construcción y las reformas posteriores hasta la actualidad. Las dos últimas son apéndices complementarios sobre los arquitectos intervinientes en la construcción y sobre el entorno urbanístico anterior y posterior a la construcción del edificio:

1ª parte: Construcción del edificio

- Investigación sobre la localización de las distintas aduanas de Málaga hasta finales del siglo XVIII.
- Necesidad de una nueva aduana: próxima al mar, y mayor.
- Elección del solar: Huerta en la subida a la Alcazaba junto a la Puerta de la Cava. Demolición de las antiguas murallas.

- Orden de Carlos III de construir una nueva real aduana (1787). Redacción del proyecto. 1ª piedra (20.10.1791).

- Fases de la construcción:

1. Del inicio de la obra a la invasión napoleónica (1810).

2. Desde la reanudación de los trabajos (1812) al cese del director Ortega (1821) y sustitución por una junta municipal.

3. Desde la intervención del Consulado (1826) al fin de la obra (1829).

2ª parte: Reformas posteriores

- Instalación de fábrica de tabacos y su traslado a Santander.

- Transformaciones por las visitas de Isabel II y Alfonso XII.

- Incendio (1922). Obras de restauración.

- Pequeños proyectos y reformas posteriores.

- Obra de reforma (1981–1991).

- Expediente BIC. Actuaciones para convertirlo en museo de Bellas Artes.

3ª parte: arquitectos intervinientes en la construcción

- Situación artística nacional y local. Academia de S. Fdo.

- Vida y obra de los arquitectos intervinientes en la construcción: Manuel Martín Rodríguez: autor del proyecto primitivo. Miguel del Castillo e Ildefonso Valcárcel: directores de la 1ª fase de la obra. Luis Pérez y Silvestre Bonilla: directores de la 2ª fase de la obra. Pedro Nolasco de Ventura: redactor del proyecto de terminación.

– **Manuel Martín Rodríguez:** 2 capítulos:

1º. Vida: Ascendencia, parentescos, influencia de su tío Ventura, formación profesional y relaciones con la Academia de S. Fdo (alumno, profesor y directivo). Nombramientos y honores recibidos. Relaciones profesionales con otros arquitectos. Teorías arquitectónicas, juicios

críticos de su obra, e influencias sobre sus discípulos.

2º. Obras y trabajos profesionales. Clasificación cronológica. Ampliación con datos y observaciones.

– **Castillo y Valcárcel:** Vida, cargos y actividades. Obras: clasificación temática y cronológica.

– **Silvestre Bonilla:** Biografía. Intervención en la obra de la Aduana. Restante actividad profesional.

– **Pedro Nolasco de Ventura:** Vida. Pertenencia a la 3ª generación de arquitectos de la Academia. Conexión con la Academia (alumno y académico de mérito). Manuscrito sobre templos. Actividades en Navarra y Madrid. Obras.

4ª parte: Entorno urbanístico

- Capítulos 1–4: Destino del solar durante fenicios, romanos, visigodos, moros, austrias y borbones.

- Capítulos 5–7: Influencia del edificio sobre su entorno: Cortina del Muelle, Alcazaba, Coracha y túnel, ampliación del puerto y Parque. Cartografía urbana manejada. Afectación del edificio y su entorno por los planes urbanísticos.

Documentos originales manejados

Al principio empecé consultando libros para obtener datos pero, de esta forma, los que se conseguían no eran originales, y además los más modernos copiaban lo que contenían los más antiguos, por lo que no se obtenía gran cosa. Entonces decidí ir a los documentos originales como legajos, planos, dibujos, fotos, etc. De esta forma obtuve mucha información totalmente inédita. De ella la más importante se pasa a exponer a continuación, clasificada por las instituciones donde las obtuve:

• Delegación de Hacienda de Málaga

– Planos de la reconstrucción de la Aduana tras el incendio.

– Planos de reformas posteriores de la Aduana.

– Petición de Ortega Monroy al Consulado para la demolición de caseta de su propiedad, sita en terrenos vendidos para construcción de la nueva aduana.

Manuel Martín
Rodríguez

Ydefonso Baicaza
y Gavia

Miguel del Castillo
y Sierra

Pedro Notario de Ventura

Firmas de los arquitectos estudiados. La de Martín se ha sacado de los planos de la audiencia de Cáceres, la de Castillo del de la cueva del Higuero, la de Valcárcel de los de la aduana de Málaga y la de Ventura del manuscrito sobre templos. Falta la de Bonilla que no se ha podido obtener. Composición realizada por el autor (206c).



Perspectiva axonométrica de la Aduana realizada por De la Cerda dentro de su proyecto para el Parque. OLMEDO Y CABRERA: "Puerto de Málaga. Apuesta...". Pié: "Plano del proyecto de un parque para Málaga sobre los terrenos ganados al mar con las obras del nuevo muelle. Emilio de la Cerda Gariot, 1896. Archivo Histórico Municipal de Málaga" (A.H.M.M.) (346b) • Lugar histórico del asentamiento del edificio (locus) y su entorno.

– Comunicación de Ortega Monroy al Consulado de la contribución que éste debería hacer para la obra de la Aduana.

– Acuerdo del Consulado de pagar a Manuel Agustín Heredia el importe de unas maderas entregadas para la obra de la Aduana.

• Archivo Díaz de Escobar

– Escrito donde se jubila a Ortega Monroy como intendente pero se le mantiene como director de la obra de la Aduana.

– Documentos y fotos del incendio.

• Archivo histórico municipal de Málaga: Archivo de obras públicas del Ayuntamiento

– Actuaciones del Ayto. para controlar la obra de la Aduana durante el trienio liberal.

– Informe sobre los fondos para la financiación de la obra de la Aduana.

– Informe sobre el “fiel” y el “chumacero.

– Certificaciones de obra de la Aduana de junio y julio de 1820 y de octubre de 1820 a mayo de 1821.

– Nóminas de los empleados de la obra de la Aduana de agosto y noviembre de 1820.

– Anuncio de subasta de trabajos de acarreo de tierras para el jardín de la Aduana.

– Certificaciones de gastos por la visita de Alfonso XII.

• Archivo histórico provincial de Málaga

– Ocupantes de las viviendas de 1847–1851 (Libro de arrendamientos de la Aduana).

– Inventario de la madera deteriorada tras el incendio de 1922 para subasta.

• Archivo Temboury

– Manuscrito de Medina Conde sobre la demolición de las murallas de la Alcazaba y la construcción de la Aduana.

• Archivo Mapelli

– Planos de alzado y sección de la Aduana por Valcárcel de 1791.

• Archivo de la Academia de Bellas Artes de S. Fernando

– Documentos varios sobre Martín Rodríguez.

– Manuscrito sobre los templos griegos y toscanos de Nolasco Ventura para su ingreso como académico de mérito.

• Archivo Histórico Nacional

– Planos de la audiencia de Cáceres de MMR.

– Plano de la Cueva del Higuera de Castillo.

– Existencias de tabacos al cierre de la fábrica de Málaga.

– Objetos existentes en la fábrica de tabacos de Málaga al cierre.

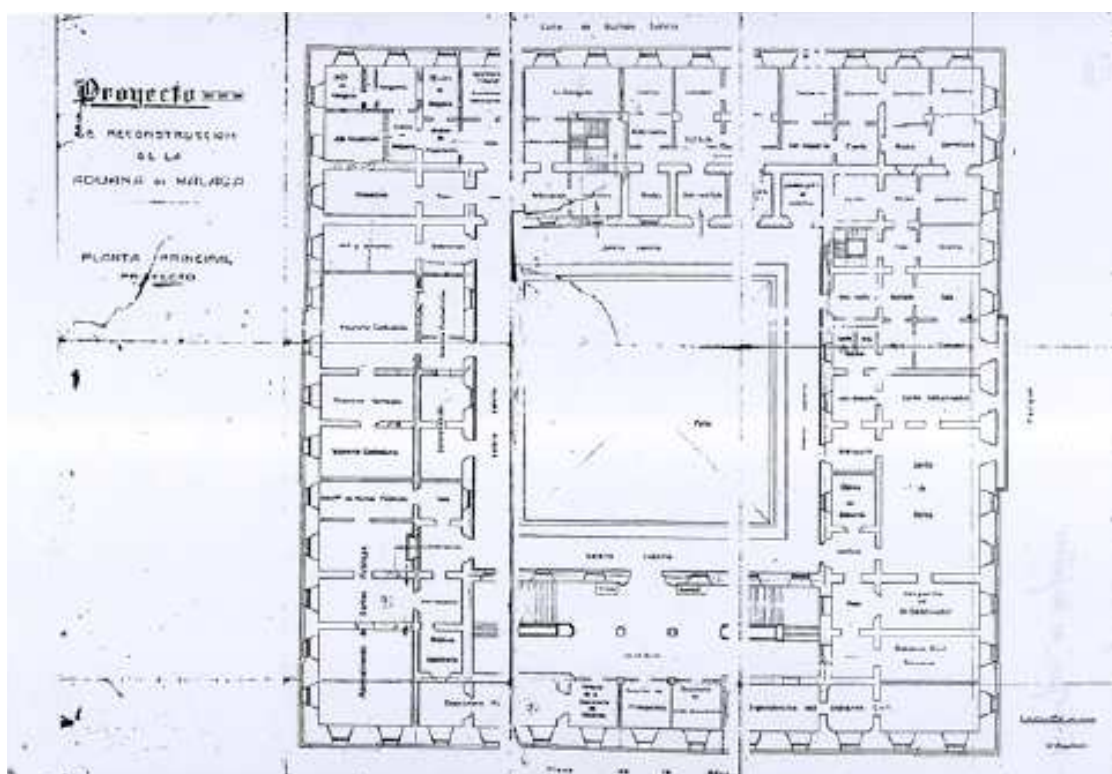
– Utensilios de la fábrica de tabacos de Málaga para enviar a Santander.

– Operarios de la fábrica de tabacos de Málaga que marcharon a Santander.

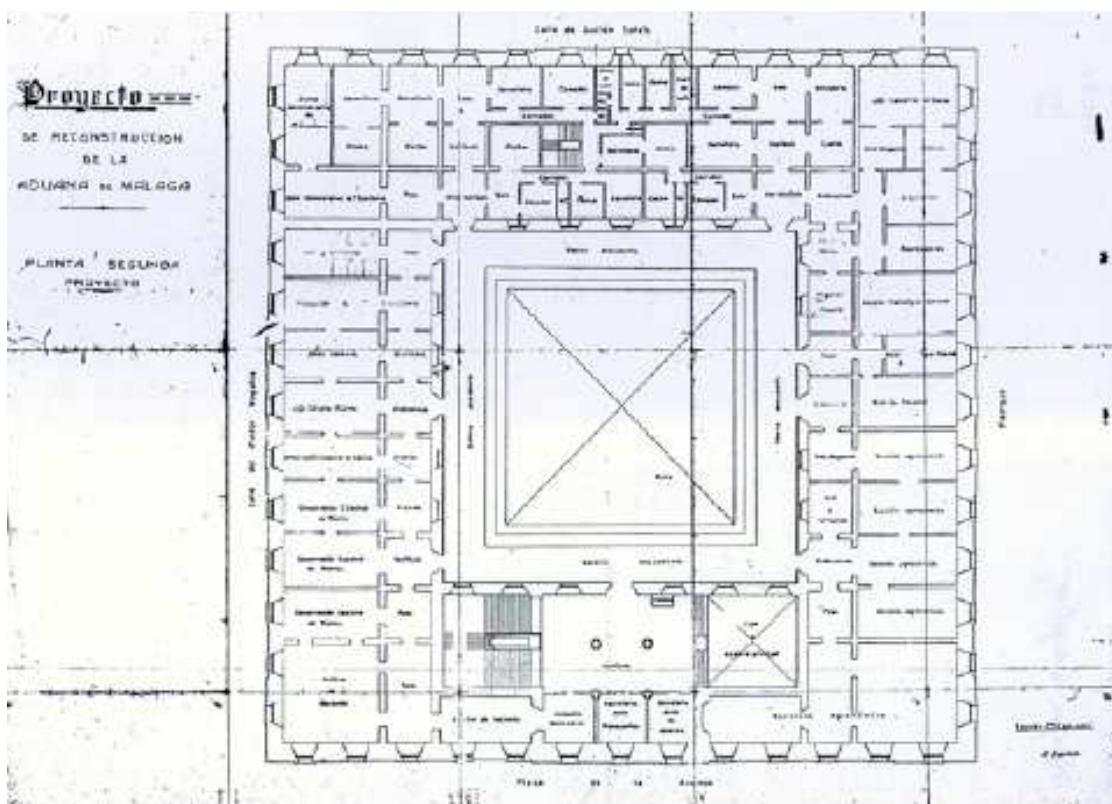
– Enseres de la fábrica de tabacos de Málaga que se mandaron a Santander.

• Archivo del Mº del Interior

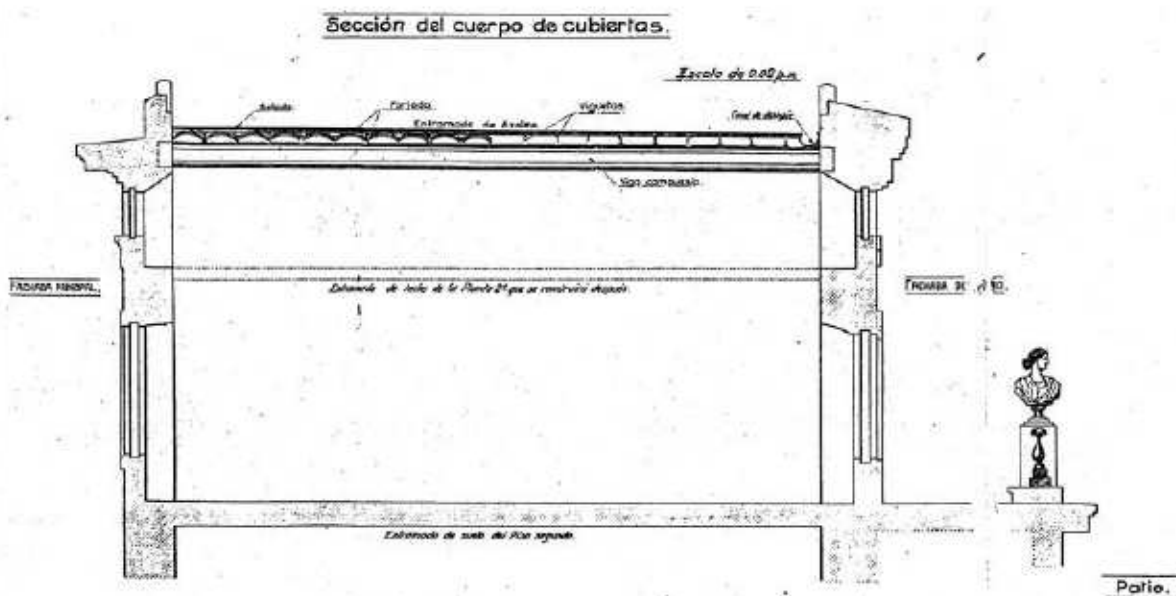
– Planos y expedientes de obras.



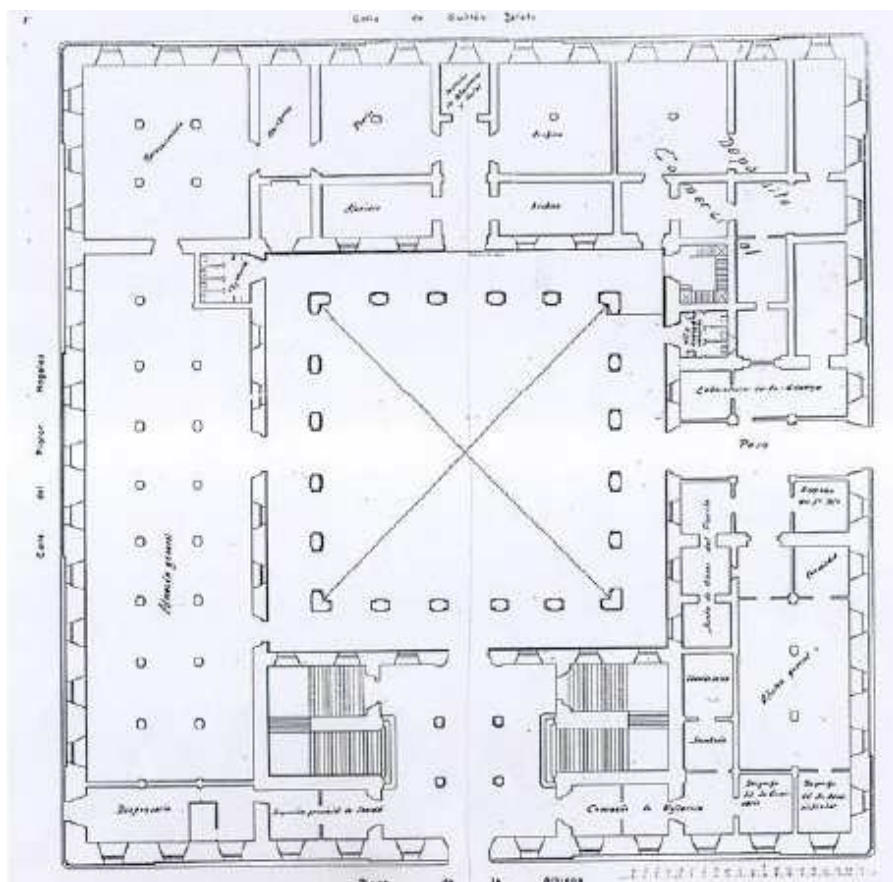
Proyecto de reconstrucción tras el incendio: Segunda fase (1924): Plano del estado reformado de la primera planta: Segunda solución. Copia en negativo del original Archivo Histórico Provincial de Málaga (A.H.P.M.) (402b). • Archivo de la Cámara de Comercio y Navegación de Málaga: Libro de actas del Consulado



Proyecto de reconstrucción tras el incendio: Segunda fase (1924): Plano del estado reformado de la segunda planta. Copia en negativo del original. A.H.P.M. (402b1).



Proyecto de reconstrucción tras el incendio: Primera fase: Cubierta (1922): Plano de detalles: Hoja 2: Sección. A.H.P.M. (396 c)



Proyecto de reconstrucción tras el incendio: Tercera fase (1928): Plano de la planta baja. Original en papel tela. A.H.P.M. (412).



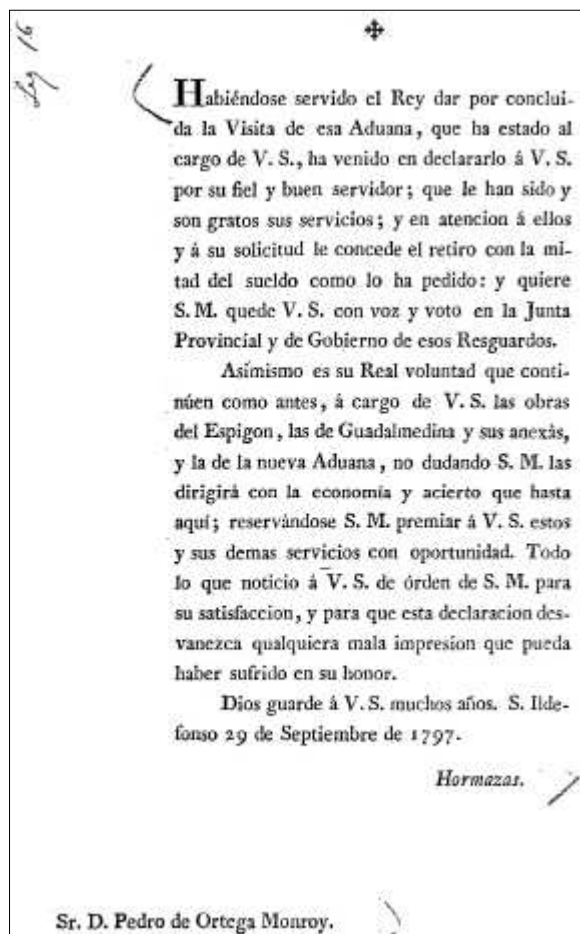
Vista parcial de Málaga donde se ve la Aduana recientemente quemada y aún sin restaurar. Tarjeta postal. A.D.E. caja 90, carpeta 30. (396)



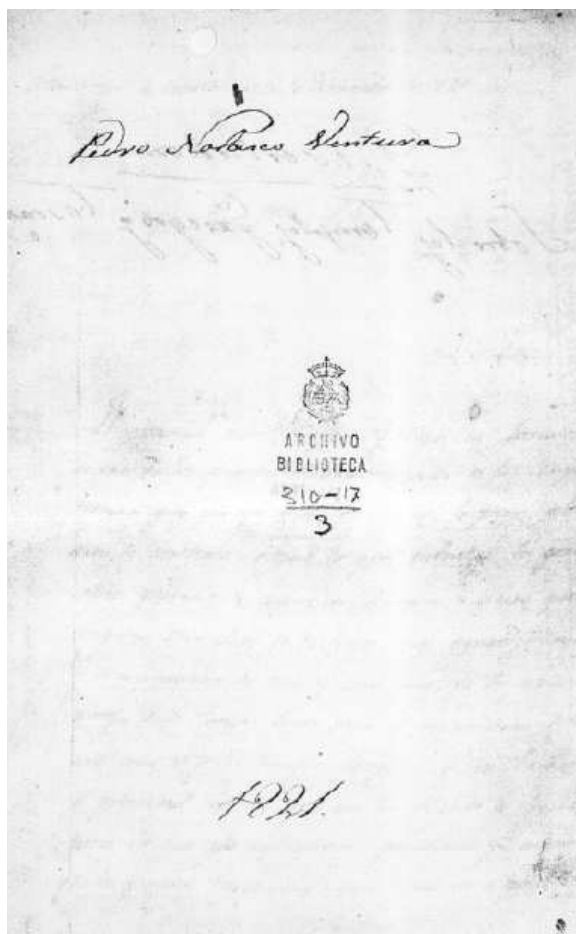
Aduana de Málaga: fachada principal. Plano dibujado por Ildefonso Valcárcel en 1791. Se supone que es copia fidedigna del elaborado por Martín Rodríguez. Archivo Mapelli. Foto del autor (230).



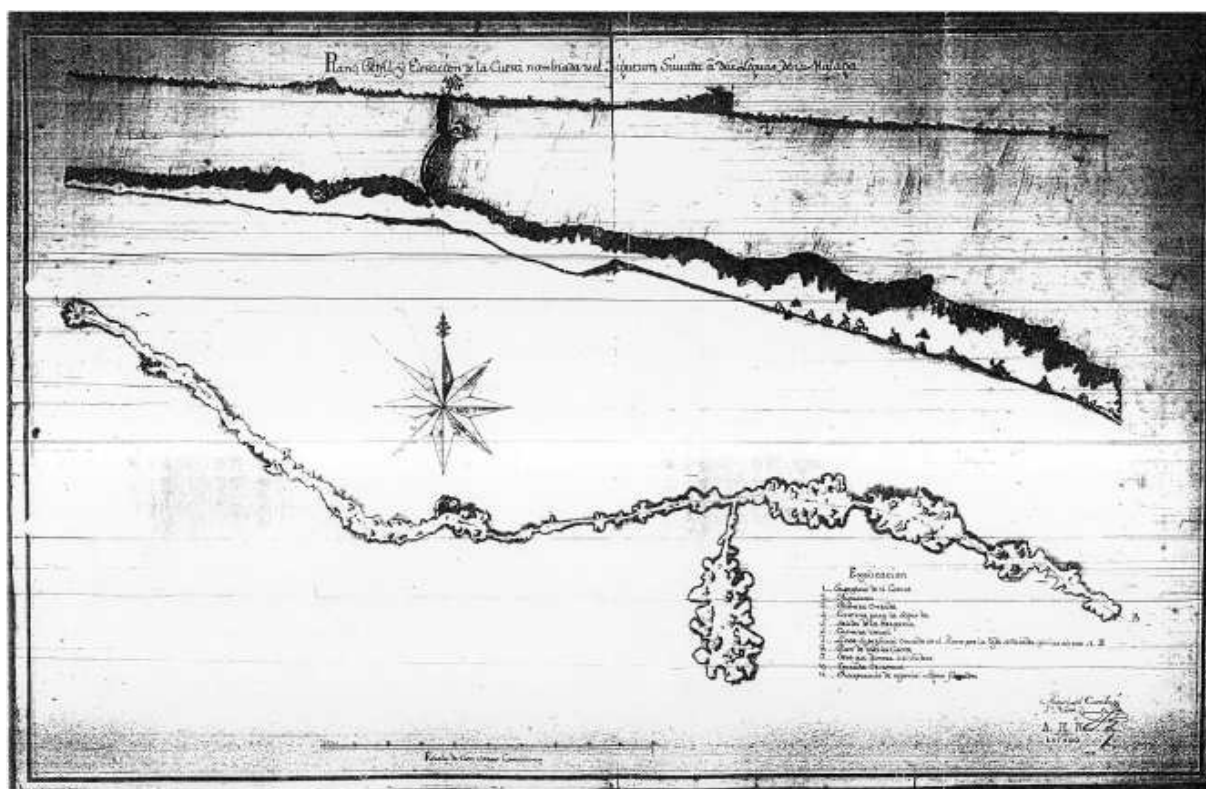
Aduana de Málaga: sección ampliada. Superposición de tres fotografías parciales del plano de sección. Fotos y composición del autor (237).



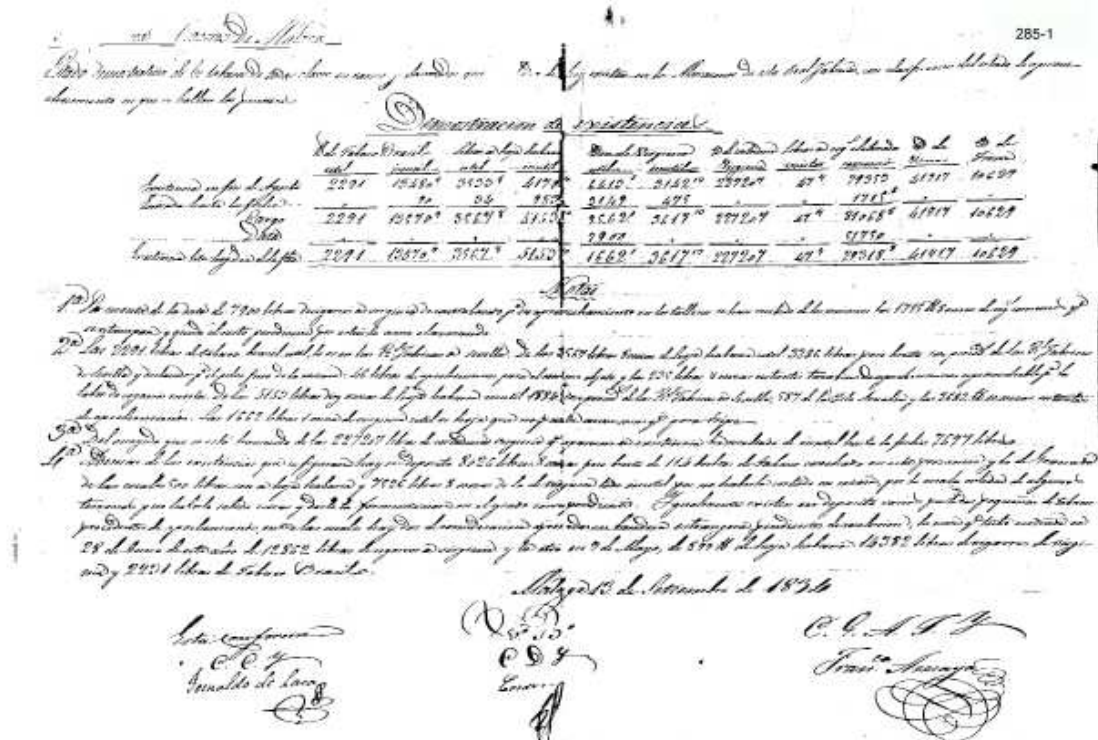
Escrito dirigido a Pedro Ortega Monroy por el que se le jubila pero se le mantiene en la dirección de la obra de la Aduana. Archivo Díaz de Escobar (A.D.E.) caja 176: Biografía de Pedro Ortega Monroy. (245)



Portada del manuscrito de Pedro Nolasco de Ventura sobre templos. Le valió ser nombrado académico de mérito. Archivo de la Academia de San Fernando (A.A.S.F.) legajo 310-17/3 (282).



Plano de la Cueva del Tesoro o del Higuerón en Málaga, dibujado por Miguel del Castillo. A.H.N. legajo 4.882, plano 612 (244)



Estadillo de las existencias de tabaco en la fábrica de Málaga al tiempo de su cierre en 1834. A.H.N. legajo 4.779.
Exp. Supresión F^a Tabacos de Málaga. (285-1)



Aportaciones originales

Localización de las aduanas antiguas de Málaga sobre el parcelario actual

La aduana romana se ubicaba en el muelle romano, en las faldas de Gibralfaro, y la musulmana en Puerta Oscura. La primera aduana cristiana se sitúa dentro de la Alcazaba, muy cerca del edificio objeto de la tesis. La segunda se establece hacia 1565 en la denominada isla de Arriarán, en las inmediaciones de las Atarazanas y Puerta del Mar. De allí pasó en 1709 a la plazuela del Mar, junto a Puerta del Mar, muy próxima a la anterior. En 1838 se trasladó al actual palacio de la Aduana, permaneciendo en esa ubicación hasta 1961 en que se mudaría a un edificio de nueva planta en el puerto, donde hoy permanece. Había también otras aduanas menores y las de la seda.

Razones para la construcción de una nueva aduana en Málaga

Fueron el alejamiento del mar y la necesidad de un edificio de mayor capacidad, como consecuencia del aumento en importancia de las rentas reales, por la libe-

ralización del comercio con América para determinados puertos de la Península.

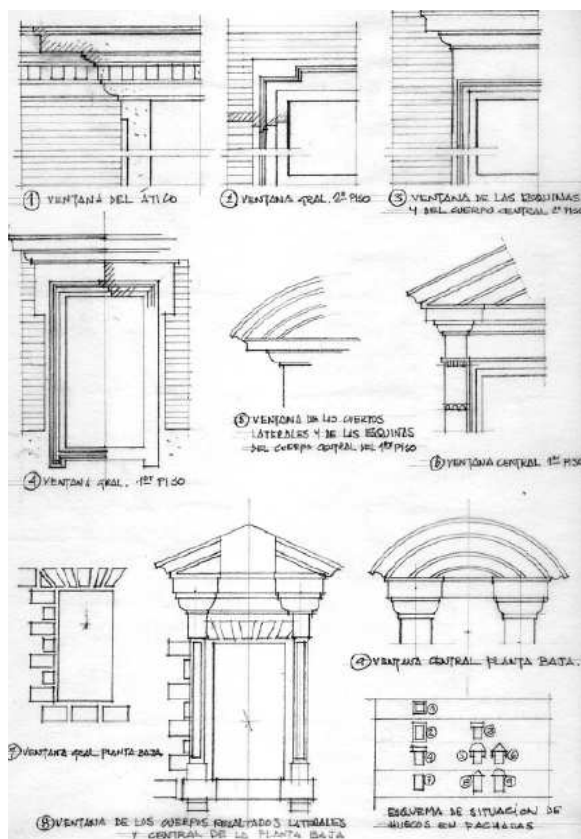
Estudio de la tipología de las aduanas de la época

Estudiadas las aduanas de la época de la de Málaga se han observado analogías entre ellas. Son edificios de planta rectangular o cuadrada, con un patio central, a veces dividido en varios, y casi siempre porticado. Este patio tiene misión de almacenamiento. Normalmente existen dos puertas, sobre un mismo eje o bien a 90 grados, posiblemente para entrada y salida de las mercancías. En altura se organizan en tres o cuatro plantas. La inferior para almacenes y las superiores para oficinas y viviendas. A veces se introducen importantes escaleras centrales que dividen el patio, como en las de Madrid y Valencia. Influencias habidas sobre el diseño de la nueva aduana Manuel Martín Rodríguez al diseñar la Aduana de Málaga se vería influido por su formación profesional, por otros edificios importantes anteriores o coetáneos, y por las demás aduanas construidas inmediatamente antes de ésta.

Entre los edificios anteriores en que se inspiraría Martín podrían estar palacios renacentistas italianos como el Farnesio, o españoles como el del Viso del Marqués



Audiencia de Cáceres: plantas baja y primera dibujadas por Martín Rodríguez. Archivo Histórico Nacional (A.H.N.) Consejos, plano nº 349 (207)



Aduana de Málaga: Tipos de huecos. Dibujo del autor. (608)

o el del duque de Uceda, así como la Casa de Correos de Madrid.

Los proyectos de compañeros alumnos de la Academia de su época también ejercerían alguna influencia, como el hospital de Alday o el proyecto de casa de recreo de Alonso.

Sus propios proyectos anteriores a la Aduana de Málaga también transfirieron algo de su esencia a la misma, como el palacio de Altamira, el palacio de los condes de la Puebla del Maestre, el palacio de Villahermosa, en Madrid, y la Audiencia de Cáceres.

Las aduanas construidas inmediatamente antes de la estudiada serían modelos para Martín, como la de Valencia, Cádiz, La Coruña, Orduña y Barcelona. Sobre todas ellas destaca por su gran influencia la de Madrid de Sabatini, lo que es reconocido por Chueca. Concretamente, la fachada del primer proyecto de Madrid presenta una gran similitud con la de Málaga, así como su patio principal.

Estado del solar cuando se construyó la nueva aduana. Canal del Arsenal

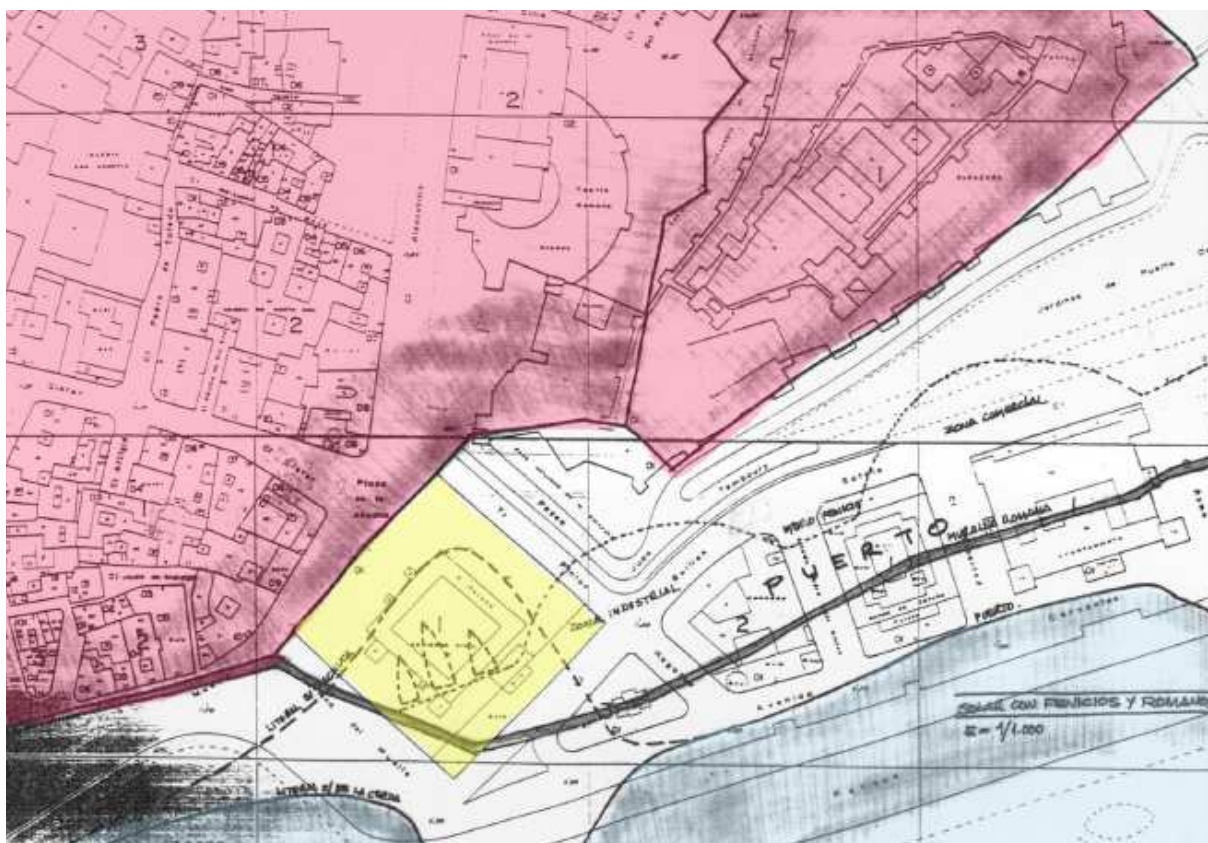
Cuando el viajero inglés Carter visita el solar en 1777 éste sólo era un corralillo con una huerta. Al parecer así había permanecido desde la época mora. Llama la atención que en tan buen solar no se construyera nada en tan dilatado espacio de tiempo.

Quizá la razón de ello haya que buscarla en que, como hay noticias de que por la zona pudo estar el arsenal de los moros, quizás éste se ubicase exactamente sobre el solar de la Aduana y, al desmantelarse el mismo, por caer en desuso al construirse las Atarazanas, el lugar se rellenase de tierra y se aprovechara para huerto.

En un plano de la Comandancia de Ingenieros de 1773 se observa con toda exactitud el estado del solar en cuestión. Estaba circundado por las murallas de la ciudad y por la cerca del corral de la Alcazaba. Dentro había una huerta con parterres, macizos, árboles de diferentes tamaños, un campo roturado, y una fuente en forma de pilón.

La construcción del edificio de la Aduana Nueva se costeó parcialmente con la venta de los terrenos existentes delante de Puerta del Mar. Sin embargo la mayor parte de la financiación se hizo según la idea aportada por Ortega Monroy, consistente en que se pagara sin desfaldo del real erario. Este sistema, que suponía la obtención de recursos mediante la participación en arbitrios locales, trajo graves problemas para la obra, por las fluctuaciones de recursos que ello conllevó.

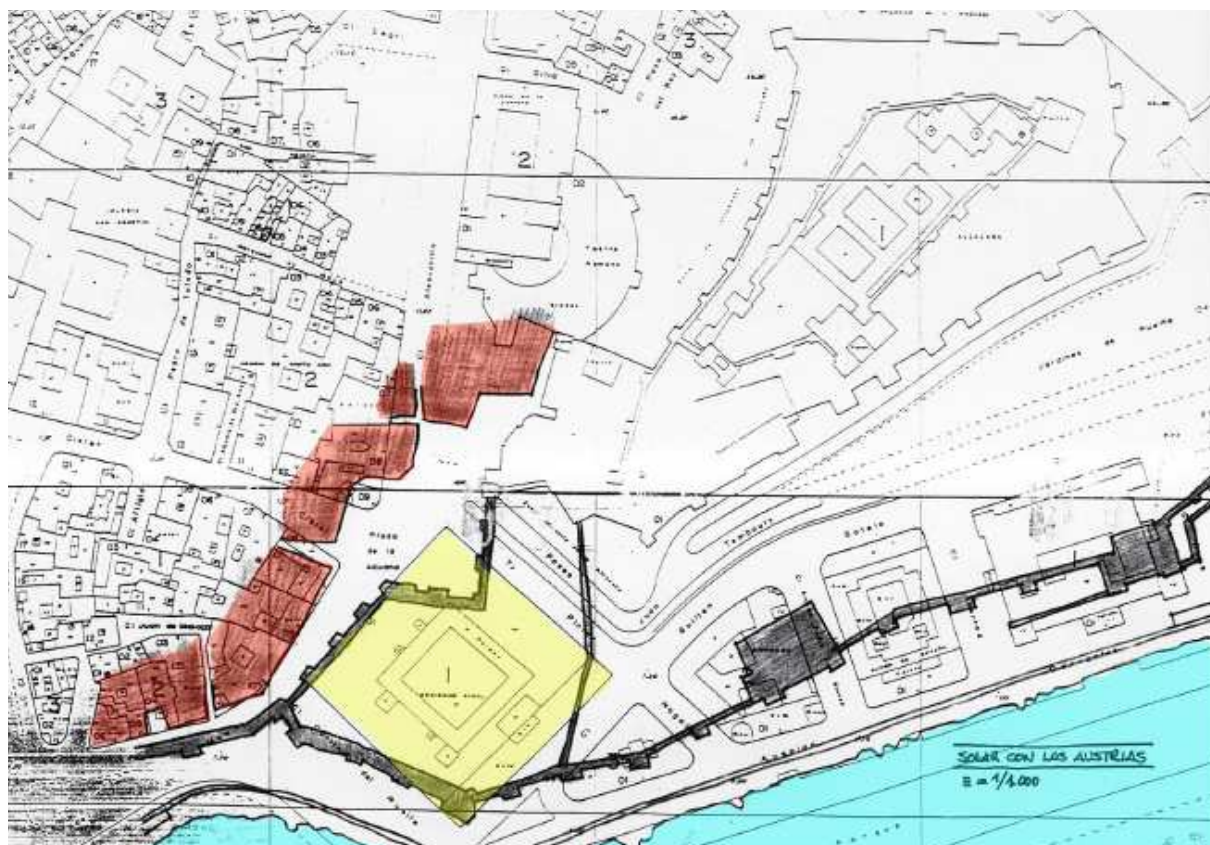
La enumeración e importe de estos recursos han sido obtenidos por mí directamente de documentación inédita de informes de la época, que obran en el archivo histórico municipal de Málaga. El grueso de los ingresos se autorizó en 1789. Los más célebres eran: la décima parte del impuesto de la avería, del que se nutría el Consulado, y las cuotas de los arbitrios el chumacero, el tignal, y el fiel.



Plano parcelario actual de la zona de la Aduana con superposición del solar con los fenicios y los romanos. Dibujo del autor. (9)



Plano parcelario de la zona de la Aduana con superposición del solar con los árabes. Dibujo del autor. (33c)Financiación de la obra. Arbitrios. Obención, tignal, avería, fiel y chumacero



Plano parcelario actual de la zona de la Aduana con superposición de cómo estaba el solar con los Austrias. Dibujo del autor. (67c)



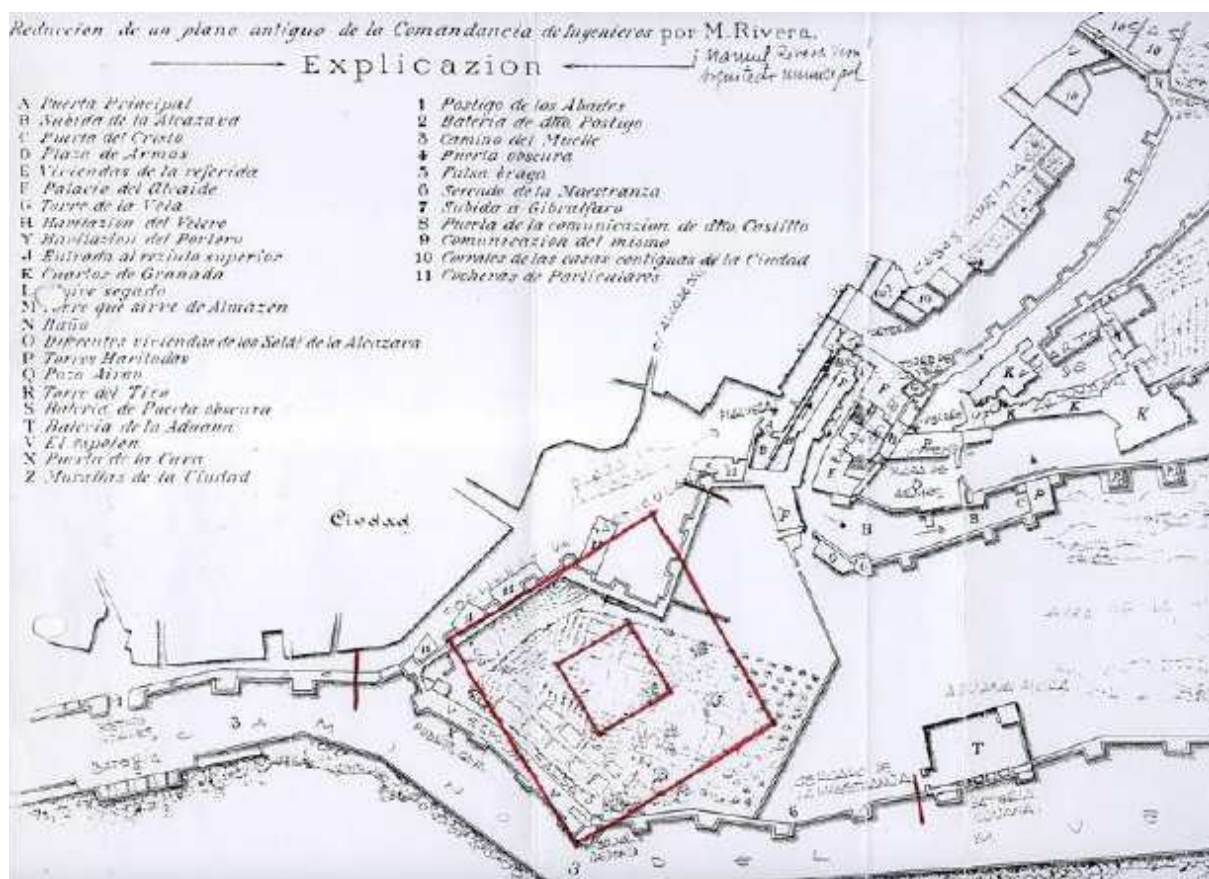
Plano parcelario actual de la zona de la Aduana con superposición de cómo estaba el solar con los Borbones antes de la construcción del edificio. Dibujo del autor. (211c)



Puerta de la Cava en 1789. MEDINA CONDE: "Conversaciones históricas malagueñas", tomo II, pág. 151. (202)



Detalle de la perspectiva de la Málaga nazarí de Alcántara donde se observa una recreación del arsenal de los moros con el agua del mar entrando en él. (48c)



Plano de la Alcazaba de hacia 1773, inmediatamente anterior a la construcción de la Aduana, donde se ha superpuesto la situación del futuro edificio. Composición del autor. (157)

Trabajadores penados

En esta obra, como en todas las reales, se utilizó la mano de obra de confinados y presidiarios. Lo hacían voluntariamente, si bien tenían que cumplir ciertas condiciones. Se les gratificaba como a los obreros normales y se les trataba correctamente, incluso atendiendo a sus necesidades religiosas. Llegó a haber hasta 300 presidiarios. Sin embargo, no hay duda de que esto retardaría el ritmo de la obra, por la falta de los mismos o por su baja cualificación profesional.

Polvorín y puesto militar avanzado francés

Durante la ocupación francesa el edificio, aún en construcción, fue primeramente polvorín, hasta mediados de 1810 en que se trasladó la pólvora a Teatinos, por el peligro que suponía su proximidad para la población. Más adelante constituyó un puesto militar avanzado para la defensa de la ciudad, frente a las tropas españolas en dos ocasiones, y ante el ataque de la escuadra inglesa en otra más.

Forcejeo entre Ortega y el Ayuntamiento para controlar la obra

Fruto de mis investigaciones en documentos inéditos del archivo histórico municipal de Málaga ha sido el descubrimiento de los intentos por eliminar a Ortega Monroy de la dirección de la obra, primero por el Ayuntamiento constitucional y luego por el Consulado. Finalmente, en 1821 Ortega es destituido y debe hacerse cargo de la dirección de la obra una junta especial donde el Consulado tuvo la mayor influencia.

Causas de la larga duración de la obra

La obra tuvo el dilatado plazo de ejecución de 38 años, frente a los cuatro en que estaba prevista inicialmente. Puede decirse que el aumento tan disparatado del mismo fue debido: 1) A los acontecimientos políticos: guerra de la Independencia, trienio liberal, y reacción absolutista; 2) Al sistema de financiación dependiente de la economía local; 3) A la ineficacia administrativa más o menos interesada: Hacienda recaudaba los arbitrios pero

tardaba en dárselos a la obra o había préstamos de madera que luego costaba trabajo recuperar. 4) Al sistema de ejecución de la obra por administración, que implicaba elevados gastos fijos de personal técnico y administrativo.

Fábrica de tabacos: distribución y traslado

Sobre datos de una fábrica de tabacos en la Aduana de Málaga hay total omisión en libros especializados, llegándose a dudar incluso de que la hubiera habido alguna vez. Yo he conseguido documentación inédita en el Archivo Histórico Nacional que es prueba irrefutable de su existencia, y aporta datos de su funcionamiento.

No existen planos de la distribución del edificio durante este período. Tampoco se ha dispuesto de relaciones de personal o labores efectuadas. De los datos entresacados por mí, obtenidos de los documentos hallados, se ha aventurado una distribución hipotética que se expone en la tesis.

Las labores efectuadas en esta fábrica fueron fundamentalmente de elaboración de cigarros mixtos y comunes. En cuanto al número de operarias que pudo contener, si bien al momento de su cierre era de 43, se han hecho unos cálculos por los que, durante su época de funcionamiento normal, el número estaría en una horquilla entre 230 y 1.200.

En 1834 la reina regente María Cristina dispone el cierre de la fábrica de tabacos de Málaga por innecesaria y su traslado a la de Santander.

Adaptación para la visita de Isabel II: balconada

La reina estuvo en 1862 en Málaga y se alojó en la Aduana. Las razones esgrimidas para usar este edificio, frente a la residencia de los Larios, fueron que la reina ya había sido alojada en la Aduana de Cádiz, en su visita a esa capital, además de la magnificencia de la de Málaga. Al final la decisión fue de Cánovas, quien también determinó que los gastos de dos millones de reales los pagase a partes iguales el Ayuntamiento y la Diputación, y que el mobiliaje lo prestaran los malagueños.

Las principales obras que se hicieron en el edificio con este motivo fueron la colocación de balconada y escudo real en la fachada principal, amén de limpieza de piedras y pintura de carpinterías. En el patio se eliminó la fuente central y se picaron los arcos de piedra de las dos plantas. Se creó también el denominado jardín de la Aduana, junto a la fachada sur del edificio. El arquitecto director de estas obras fue el provincial Juan Nepomuceno Avila.



Grabado de la Aduana de Málaga de 1839 aparecido en el periódico "El Guadalhorce". Diario "Sur". Colección de "Estampas de Málaga", nº 3. Pié: "Aduana de Málaga". Autor: Francisco Pérez (Madrid). Título original: "Vista de la Aduana de Málaga". Impresor: Litografía de F.P. Serie: Periódico "El Guadalhorce". Málaga. 1839-40. (285-29b)

not Carver Dr. Miller

285-1

L'Etat de la nation est le même, mais le pouvoir est différent. Le pouvoir est en la main de la nation, et non plus en la main de la monarchie.

Quintessence de Pistachier

	Red Lake Beach		Marquette		Sault Ste. Marie		Sault Ste. Marie		Sault Ste. Marie		Sault Ste. Marie	
	alt.	inches	alt.	inches	alt.	inches	alt.	inches	alt.	inches	alt.	inches
Continued on p. 4. 1st	2294	1345"	3500"	417"	1310	3140"	2292.7	47"	3935.2	5197	16229	
Continued on p. 4. 2nd					1312	3142"			3935.2	5197	16229	
Continued on p. 4. 3rd	2294	1345"	3500"	417"	1310	3140"	2292.7	47"	3935.2	5197	16229	
Continued on p. 4. 4th	2294	1345"	3500"	417"	1310	3140"	2292.7	47"	3935.2	5197	16229	
Continued on p. 4. 5th	2294	1345"	3500"	417"	1310	3140"	2292.7	47"	3935.2	5197	16229	

Adm.

[illegible]

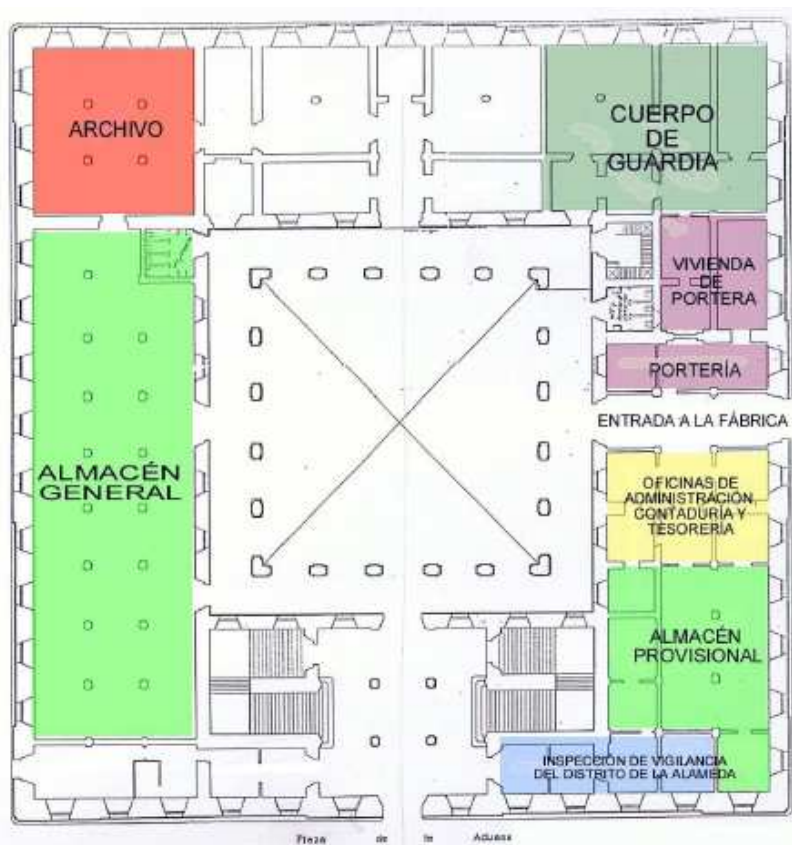
Attesté le 13 de Novembre de 1836

Letra e assinatura
de
João de Lacerda

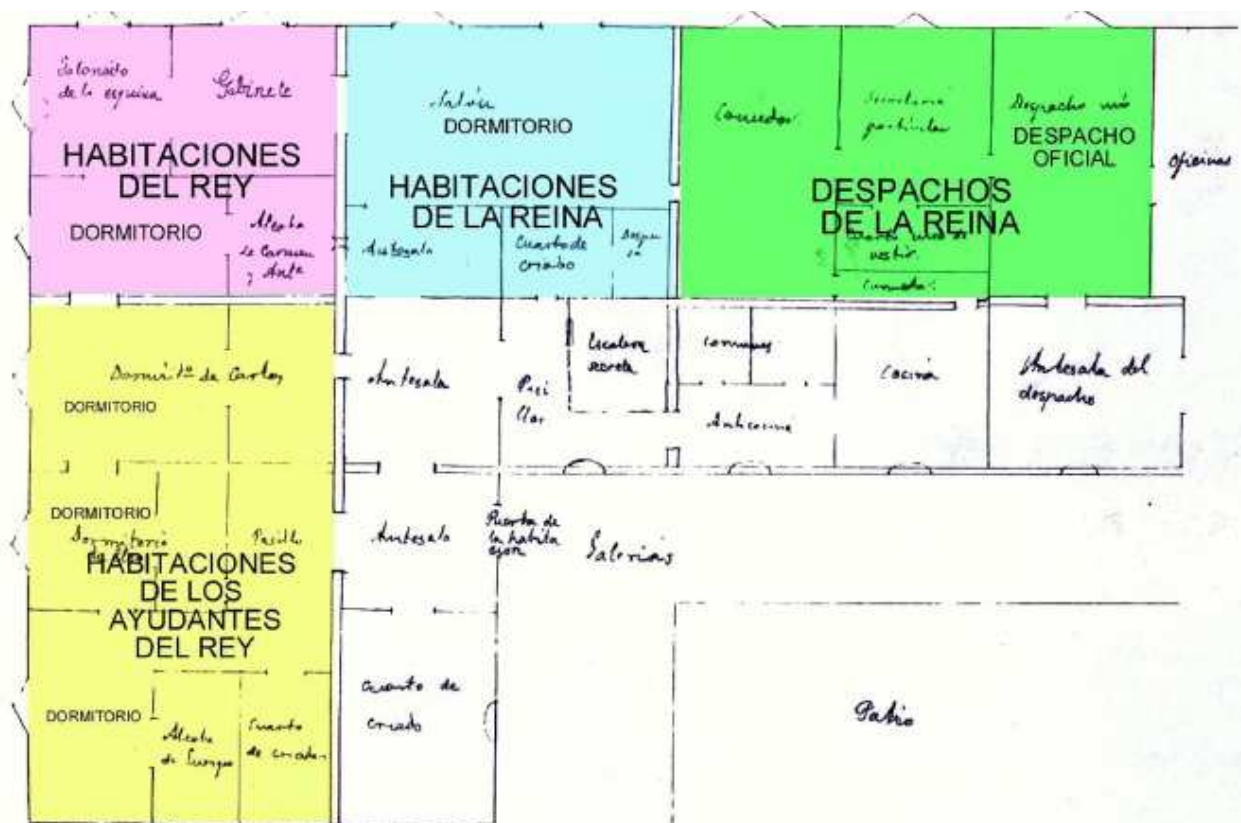
Q. 10. 10.
P. 10.
L. 10.

C. C. A. Y.
Fruit Manager

Estadillo de las existencias de tabaco en la fábrica de Málaga al tiempo de su cierre en 1834.
A.H.N. legajo 4.779. Exp. Supresión F^a Tabacos de Málaga. (285-1)



Fábrica de tabacos de Málaga. Distribución hipotética de la planta baja sobre plano de 1928. Dibujo del autor. (285a)



Distribución hipotética del alojamiento real en la primera planta de la Aduana de Málaga durante la estancia de Isabel II en ella en 1862, efectuada sobre croquis del gobernador Guerola de 1857. Dibujo del autor. (288a)

Adaptación para la visita de Alfonso XII: bustos

Alfonso XII se alojó en la Aduana en 1877, como parte de un viaje que realizó por toda Andalucía, donde en Sevilla sería presentado a María de las Mercedes de Orleans. Las obras de adaptación del edificio ejecutadas en esta ocasión fueron la construcción de una nueva escalera principal, no se sabe si de nueva creación o de mejora de una existente, se remató la galería del patio, posiblemente también se efectuase el adoquinado del patio y la solería de corredores y zaguanes, pero sobre todo ello destaca la ejecución de los veinte bustos de remate de la balaustrada de la segunda planta al patio, realizados por el escultor local Luis Sánchez Caballero. Los gastos fueron sufragados por el Ayuntamiento y el arquitecto director de estas obras fue el municipal Joaquín Rucoba.

Incendio: causas

En 1922 el edificio fue devastado por un incendio en el que murieron muchas personas. Las causas del mismo, apuntadas por el Ayuntamiento, pudieron ser debi-

das a las chimeneas de las cocinas en las viviendas y a la precaria electrificación de las mismas. Además había abundante material combustible, como maderas y telas. También influyó la falta de medios contraincendios del Ayuntamiento: la escala no funcionó y además era corta para llegar a las últimas plantas del edificio, y faltaron lonas y redes. Por ello se culpó al alcalde y a los arquitectos municipales.

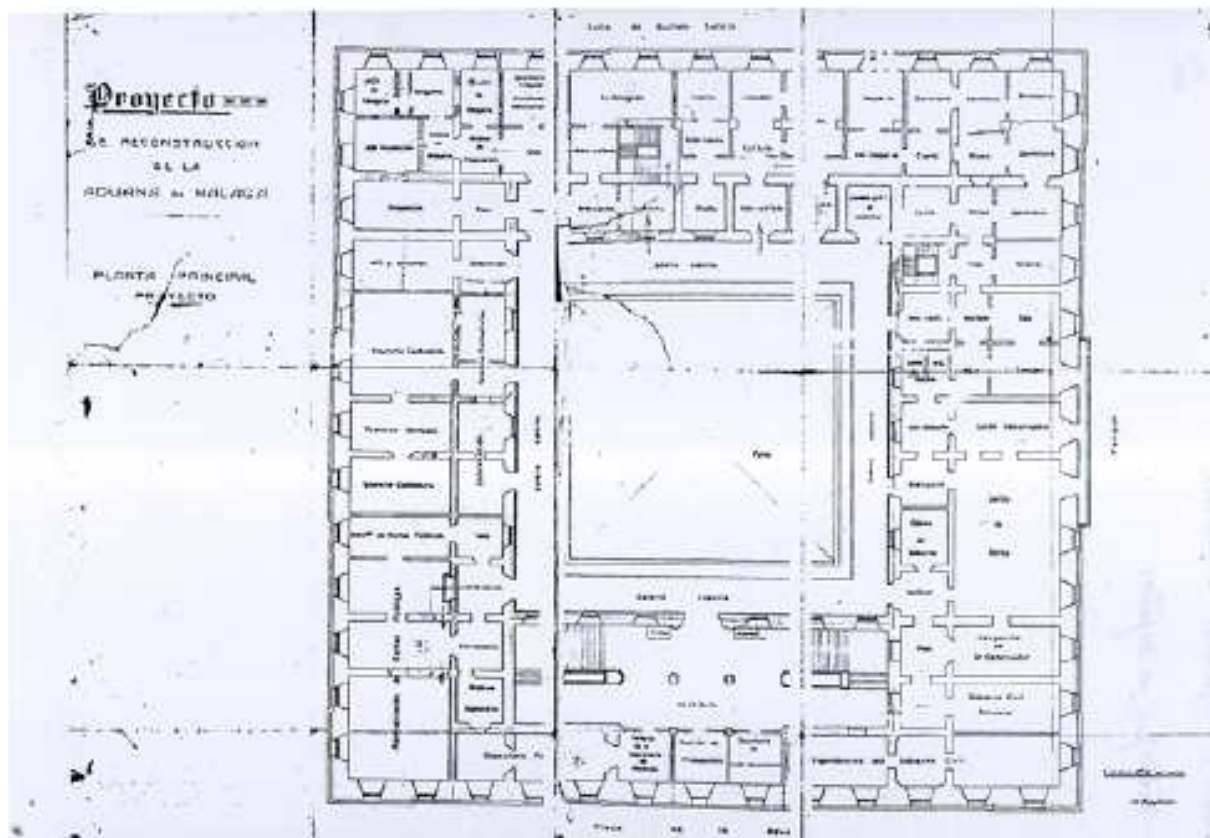
Obras de restauración tras el incendio

La obra de restauración del edificio, tras el incendio sufrido, consistió en la evacuación de los escombros de la techumbre, las buhardillas y la segunda planta, y la sustitución de la estructura antigua por otra de vigas de hierro y refuerzo de pilares y muros.

Se redactaron y ejecutaron tres proyectos de reconstrucción, firmados por el arquitecto de Hacienda de Málaga Manuel Llorens. En esta obra aparece el arquitecto José González Edo como perteneciente a la Contrata, quien se integraría posteriormente en el Cuerpo de Arquitectos de Hacienda.



Vista parcial de Málaga donde se ve la Aduana recientemente quemada y aún sin restaurar. Tarjeta postal. A.D.E. caja 90, carpeta 30. (396)



Proyecto de reconstrucción tras el incendio: Segunda fase (1924): Plano del estado reformado de la primera planta: Segunda solución. Copia en negativo del original Archivo Histórico Provincial de Málaga (A.H.P.M.) (402b).

Obras de restauración tras el incendio

La obra de restauración del edificio, tras el incendio sufrido, consistió en la evacuación de los escombros de la techumbre, las buhardillas y la segunda planta, y la sustitución de la estructura antigua por otra de vigas de hierro y refuerzo de pilares y muros.

Se redactaron y ejecutaron tres proyectos de reconstrucción, firmados por el arquitecto de Hacienda de Málaga Manuel Llorens. En esta obra aparece el arquitecto José González Edo como perteneciente a la Contrata, quien se integraría posteriormente en el Cuerpo de Arquitectos de Hacienda.

Controversia sobre la restauración de las fachadas. Cubierta, ático y jácenas

Estas actuaciones trajeron importantes modificaciones para el edificio. Se sustituyó el genuino tejado de teja vidriada por una azotea construida sobre estructura, formada por jácenas roblonadas de gran canto, lo que despojó al edificio de su imagen tradicional, acorde con el case-río circundante. Ello, unido al escaso dimensionamiento

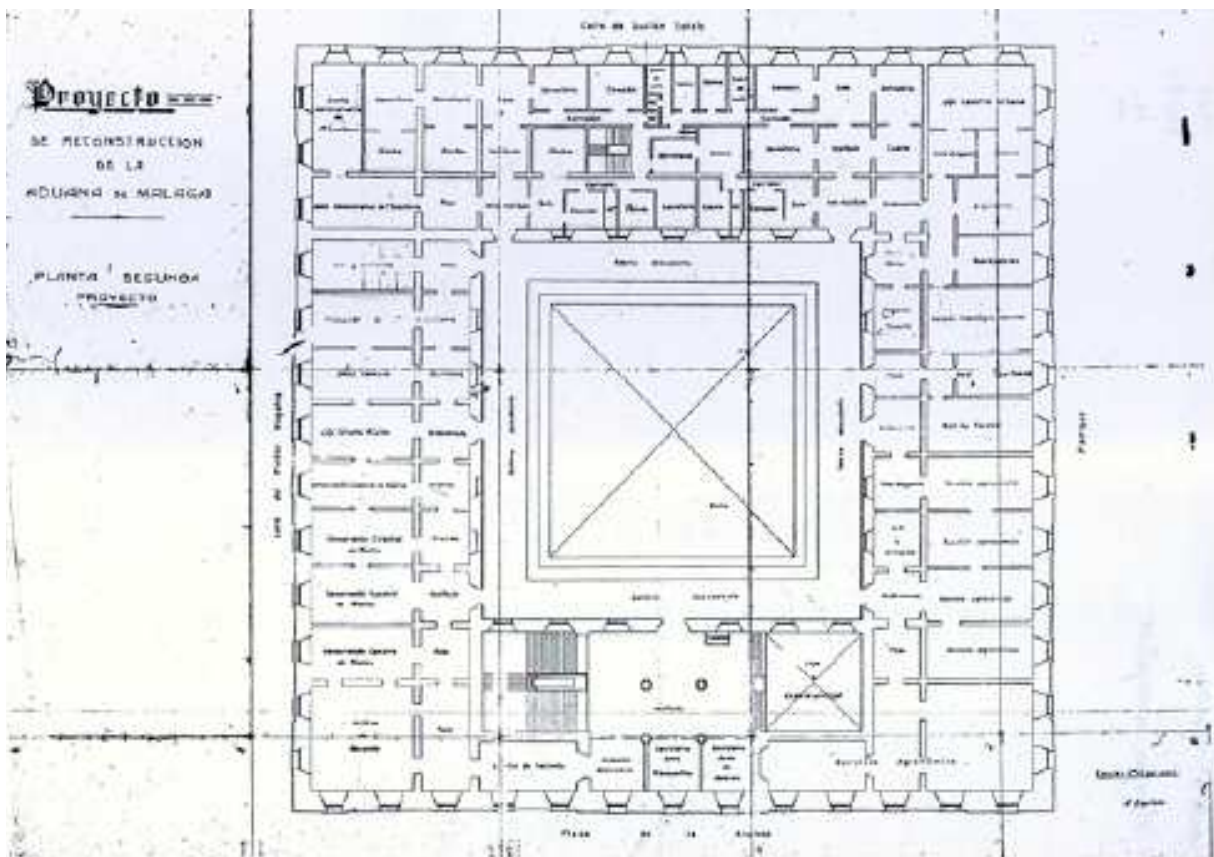
del forjado de la planta ático, dejó a ésta prácticamente inutilizable, lo que motivó la prohibición de su acceso. El ladrillo de las fachadas originalmente estaba enfoscado, imitando un despiece de sillería, que intentó mantener el arquitecto director Manuel Llorens. Pero al recibir la fuerte contestación de las fuerzas vivas locales hubo de dejarlo visto, como hoy está.

Semblanza de Pedro Ortega Monroy

La figura de Pedro Ortega Monroy es una de las personalidades que se han sacado del olvido por la redacción de esta tesis. Fue el artífice de la erección del edificio. Era intendente de Málaga, cesando en 1797, pero conservando la dirección de la obra de la Aduana hasta 1821.

Manuel Martín Rodríguez: genealogía, premios, cargos, perfil profesional, obras

La formación de Manuel Martín, sobrino de Ventura Rodríguez, fue sólida y muy superior a la de muchos arquitectos de su época, sobre todo maestros barrocos.



Proyecto de reconstrucción tras el incendio: Segunda fase (1924): Plano del estado reformado de la segunda planta. Copia en negativo del original. A.H.P.M. (402b1).

Habiéndose servido el Rey dar por concluida la Visita de esa Aduana, que ha estado al cargo de V. S., ha venido en declararlo á V. S. por su fiel y buen servidor; que le han sido y son gratos sus servicios; y en atencion á ellos y á su solicitud le concede el retiro con la mitad del sueldo como lo ha pedido: y quiere S. M. quede V. S. con voz y voto en la Junta Provincial y de Gobierno de esos Resguardos.

Asimismo es su Real voluntad que continúen como antes, á cargo de V. S. las obras del Espigon, las de Guadalupe y sus anexas, y la de la nueva Aduana, no dudando S. M. las dirigirá con la economía y acierto que hasta aqui; reservándose S. M. premiar á V. S. estos y sus demas servicios con oportunidad. Todo lo que noticio á V. S. de orden de S. M. para su satisfaccion, y para que esta declaracion desvanezca qualquiera mala impresion que pueda haber sufrido en su honor.

Dios guarde á V. S. muchos años. S. Ildefonso 29 de Septiembre de 1797.

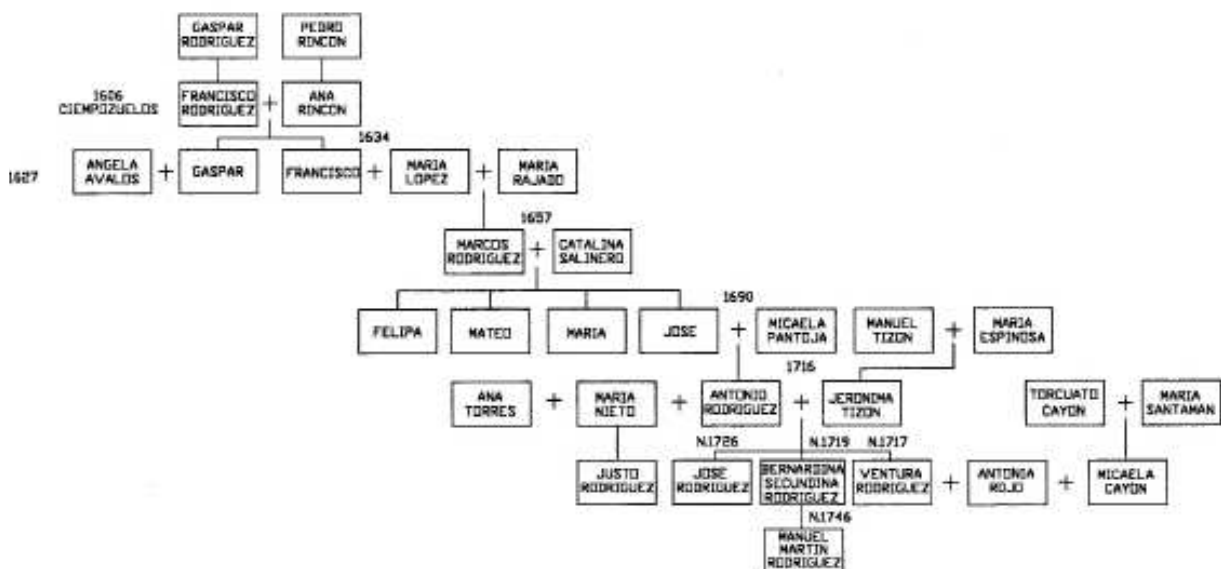
Hormazar.

Sr. D. Pedro de Ortega Monroy.

Escrito dirigido a Pedro Ortega Monroy por el que se le jubila pero se le mantiene en la dirección de la obra de la Aduana. Archivo Díaz de Escobar (A.D.E.) caja 176: Biografía de Pedro Ortega Monroy. (245)



Manuel Martín Rodríguez: Fuente adornada de arquitectura y escultura. Segundo premio de la primera clase de arquitectura. Prueba de "repente". "Hacia una idea...", pág. 92 (153)



Genealogía de Manuel Martín Rodríguez. Dibujada por el autor de este trabajo mediante los datos suministrados por Mercedes Agulló Cobo en "Ventura Rodríguez: noticias biográficas" de El arquitecto D. Ventura... (93b)



Manuel Martín Rodríguez: Templo del Honor y la Inmortalidad: Perspectiva. Prueba de “pensado”. Entrega posterior. “Hacia una idea...”, pág. 91 (155)



Situación de las obras de Manuel Martín Rodríguez en España. Mapa realizado por el autor (137b)

Aprende dibujo, estudia latín, italiano, francés, filosofía y matemáticas, más tarde la figura humana y los órdenes clásicos. Conoció los tratados de arquitectura. Viajó a Francia e Italia.

Es premiado como estudiante de la Academia con el segundo premio de la primera clase de Arquitectura de 1772. Más tarde es nombrado académico de Mérito en 1776, profesor de Geometría en 1784, teniente y luego director de Arquitectura en 1786, y finalmente director general de la Academia en 1801.

Su discurso arquitectónico se nutre primero de las teorías de los arquitectos italianos del momento y de las de Diego de Villanueva. Antes de entrar en la Academia pretendía mantener el viejo modelo barroco, sustituyendo el exceso de decoración por elementos del repertorio clásico. Tras la entrada en la Academia y sobre todo al morir su tío Ventura, Martín manifestó una preocupación por los nuevos temas y espacios. A partir de 1800 se alineó con López Aguado, intentando sustituir el sentido que tuvo en su momento la alternativa neoclásica, evolucionando hacia un gusto identificable con la moda.

Arquitectos Castillo y Valcárcel

El arquitecto que dibujó los primeros croquis del edificio y luego dirigió la obra del palacio de la Aduana fue Miguel del Castillo y Nieva, arquitecto de Reales Obras en la provincia. En 1791 se le encargó la dirección de la obra de la nueva real Aduana, lo que le dio gran prestigio profesional en Málaga.

Según investigación realizada para esta tesis, le unía una buena amistad con Medina Conde, con quien colaboró en la descripción que éste hace de la catedral de Málaga, como el mismo Medina se encarga de recoger en sus *Conversaciones*.

Otra aportación curiosa de la tesis sobre este arquitecto es su dibujo de la cueva del Higuerón, aparecido casualmente al consultar los fondos del Archivo Histórico Nacional.

Arquitectos Pérez y Bonilla

Desde las primeras investigaciones que hice sobre el edificio de la Aduana tenía conocimiento de los arquitectos Martín Rodríguez, Nolasco Ventura, y Castillo y Valcárcel. Pero al adentrarme más profundamente en el asunto descubrí dos arquitectos más, intervinientes en la dirección de la obra, de menor importancia y renombre que los primeros.

Uno de ellos, sacado del olvido por esta tesis, es Luis Pérez, que lo fue de Reales Obras y dirigió la de la Aduana posiblemente sucediendo a Castillo y Valcárcel y hasta su muerte acaecida en 1803. Para continuar su trabajo fue nombrado Silvestre Bonilla, discípulo de Martín de Aldehuela.

Semblanza de Pedro Nolasco de Ventura. Manuscrito sobre templos

Redactor del proyecto de terminación de la obra de la Aduana, poco se sabía sobre él al principio de la tesis. Tan sólo aparecía en el Madoz que lo citaba al hablar de la terminación de la obra. Buceando en la bibliografía pude saber que su conexión con Málaga fue mínima, puntual y casi fortuita.

Como aportación importante a esta tesis se encuentra un Manuscrito sobre templos, que redactó para entrar en la Academia. Supe de la existencia de este manuscrito por la referencia que a él hace Sambricio en su *Arquitectura Española de la Ilustración*. En el archivo de la Academia obtuve la mencionada obra.

Cuarteles de la Alcazaba

En 1798 y 1835 se proyectaron sendos cuarteles para construir sobre el *corral de la Alcazaba*.

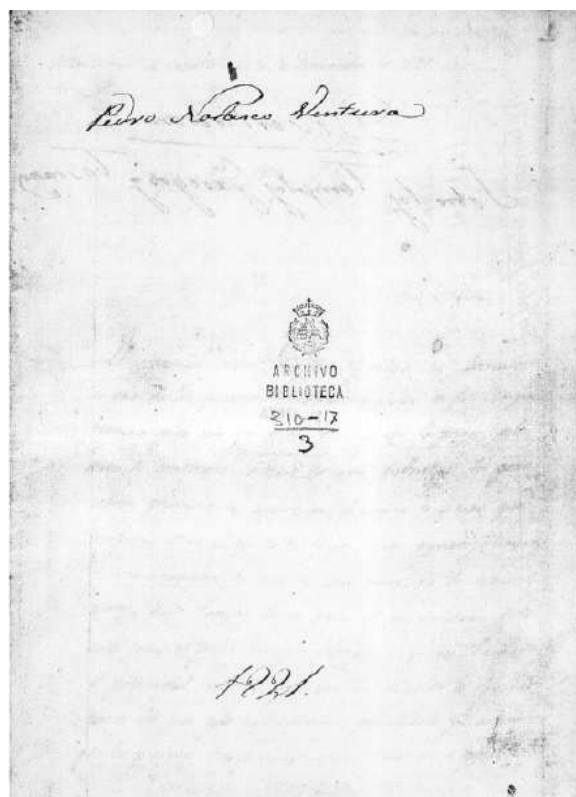
Entre medio se proyectó y construyó un murallón que cerrase el boquete producido en la cerca de la Alcazaba por la construcción de la nueva real Aduana.

CONCLUSIONES

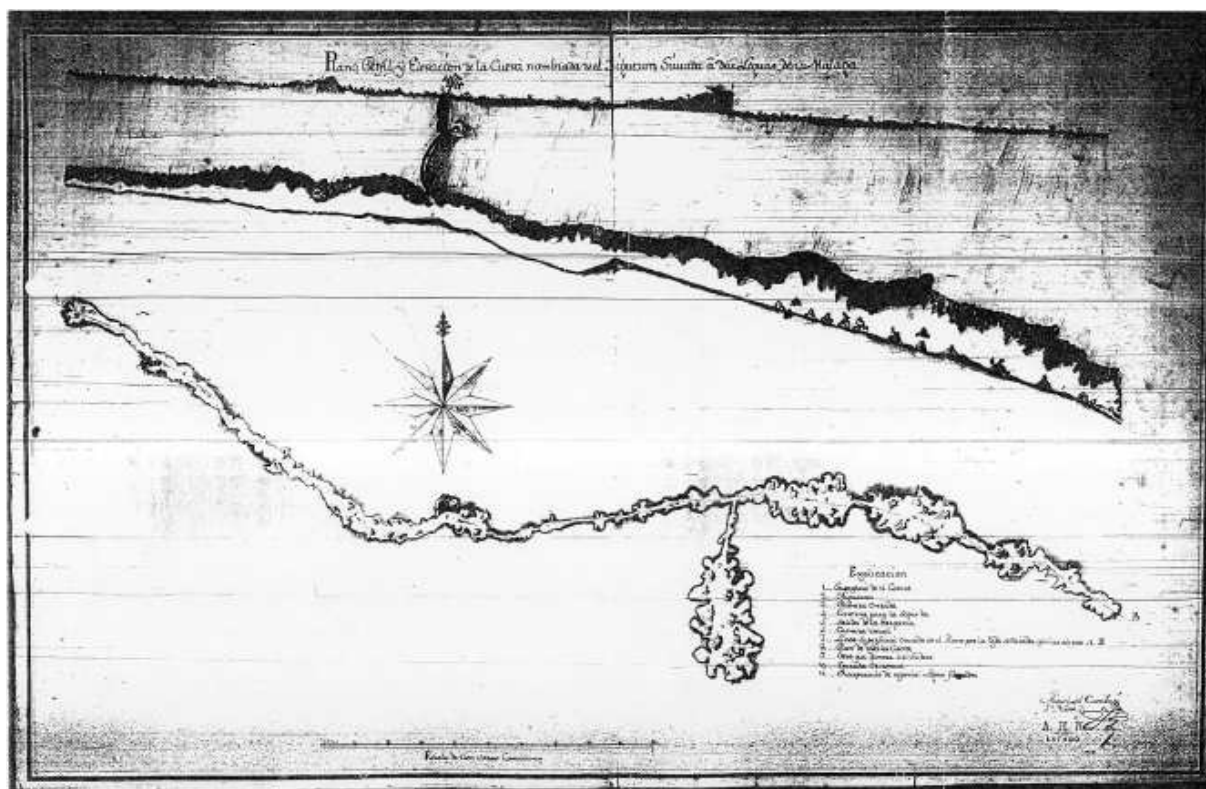
Como terminación de la tesis, recogí una serie de conclusiones sobre aspectos concretos del trabajo, que me parecieron más interesantes o inéditas. En total fueron 66 conclusiones: 17 sobre la construcción del edificio, 25 sobre las reformas posteriores, 10 sobre los arquitectos intervinientes y 14 sobre el entorno urbanístico. La conclusión final o tesis propiamente dicha fue que, dados los acontecimientos de la historia de Málaga que ocurrieron en el edificio, debía dedicarse, en todo o en parte, el palacio de la Aduana para museo de la Historia de la Ciudad.

Epílogo

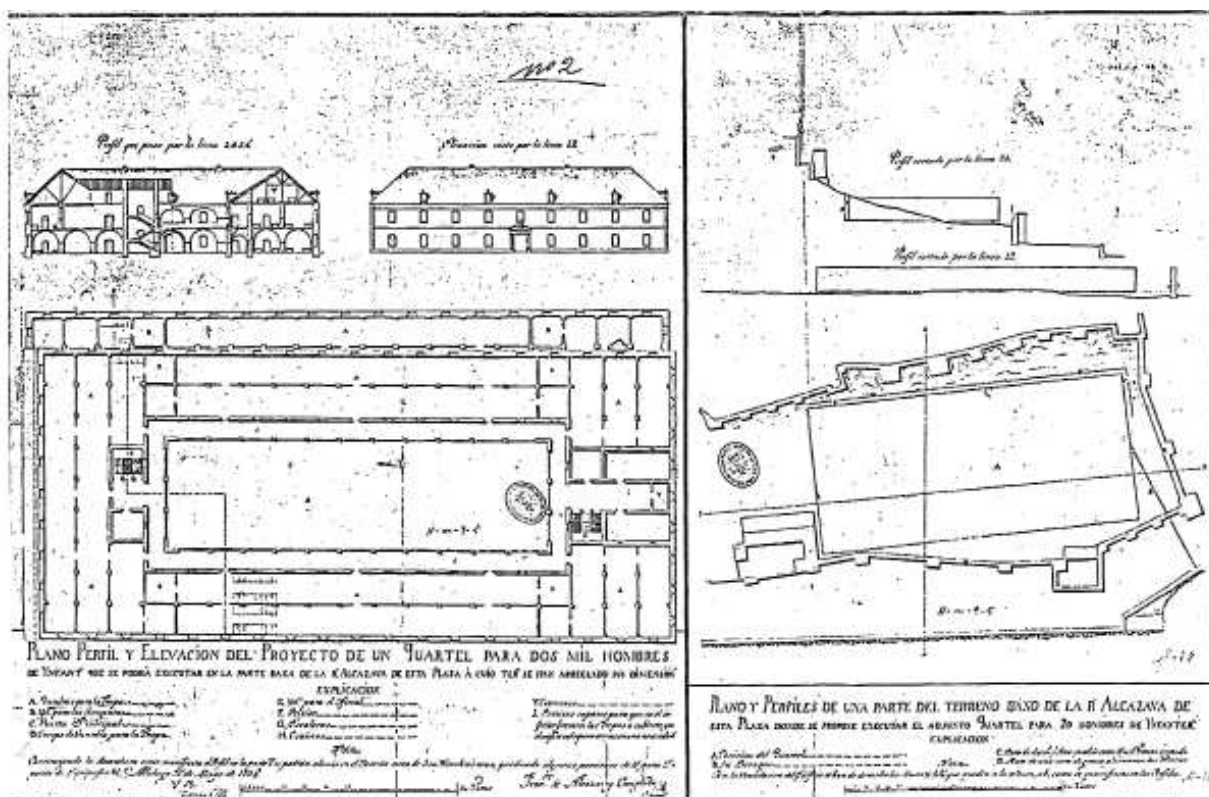
He pretendido dar una visión de mi aventura personal con la elaboración de esta tesis. Al examinar los documentos he podido apreciar su autenticidad cuando se menciona por ejemplo que una de las cigarrerías no podía embarcarse para Santander por estar embarazada, o que Ortega Monroy no atendió a la comisión municipal por el “destemplo” de cabeza que padecía. Tenía la sensación del explorador que viaja por terrenos no hollados por el pie del hombre. Espero haber infundido entusiasmo por la investigación entre algunos de mis pacientes lectores, tanto o más del que yo experimenté al examinar los legajos inéditos y luego al conjugar todos los datos para obtener la tesis.



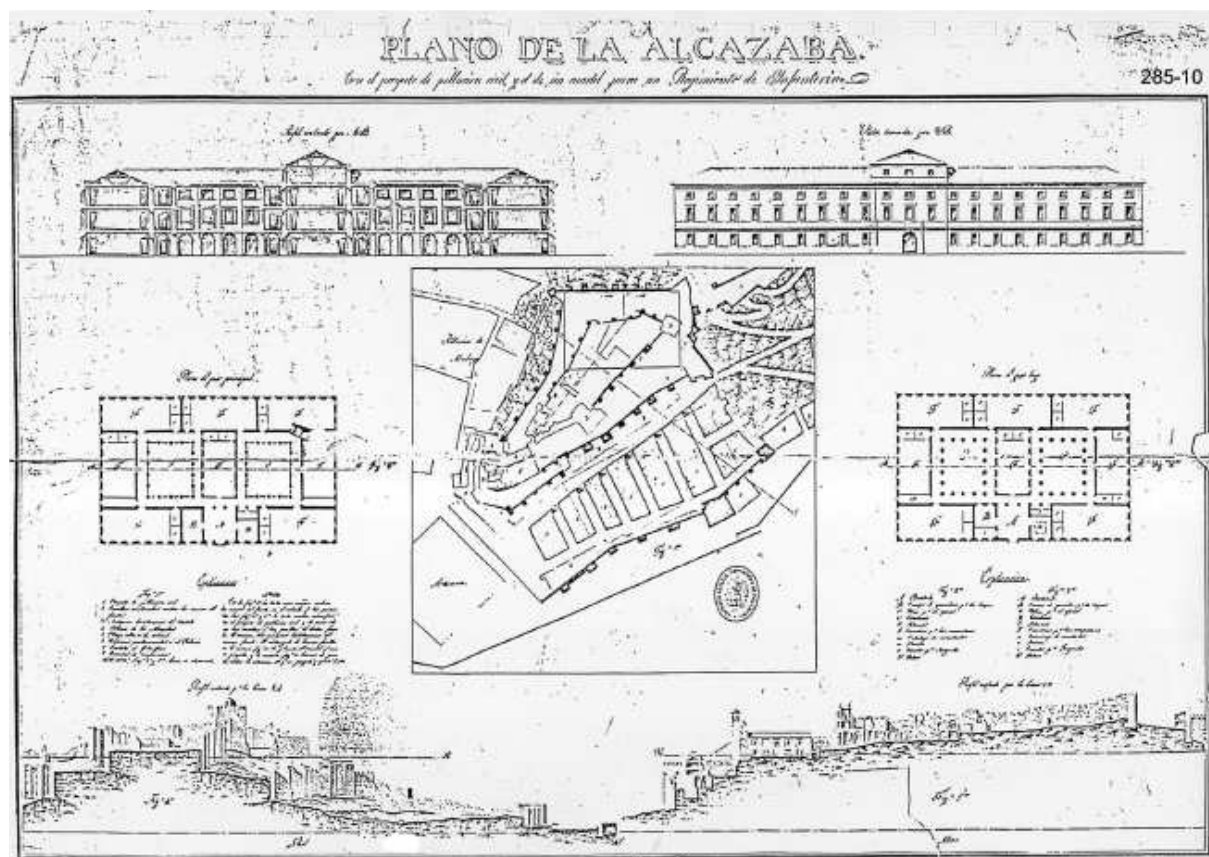
Portada del manuscrito de Pedro Nolasco de Ventura sobre templos. Le valió ser nombrado académico de mérito. Archivo de la Academia de San Fernando (A.A.S.F.) legajo 310-17/3 (282).



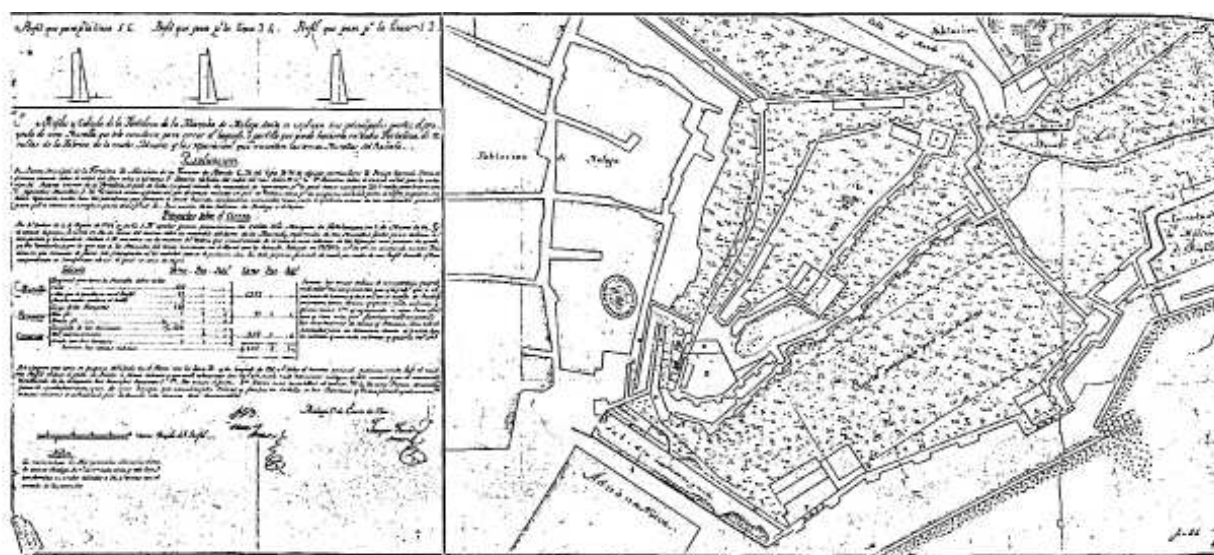
Plano de la Cueva del Tesoro o del Higuérón en Málaga, dibujado por Miguel del Castillo. A.H.N. legajo 4.882, plano 612 (244).



Proyecto de 1798 de Francisco de Alcázar de ocupación de la Alcazaba con un cuartel de Infantería. Biblioteca de la Diputación Provincial de Málaga. (248)



Proyecto de 1835 de construcción de un cuartel en la Alcazaba. Biblioteca de la Diputación Provincial de Málaga. (285.10)



APRENDIENDO DE LA N-340

EDUARDO ROJAS MOYANO

Metodología utilizada para la redacción de la tesis Aprendiendo de la N-340

La metodología utilizada ha sido la de comenzar a escribir, y leer al mismo tiempo. También recorrer el Strip, contemplar, sacar conclusiones.

Escribir porque había una necesidad inmensa de conversar, de decir cosas. Conversar con el interlocutor que era el propio territorio en cual estaba trabajando. Escribir sobre lo que estamos pensando habitualmente y que más me interesaba de este territorio. Me equivoqué muchas veces en la orientación, ya sea porque ampliaba demasiado el tema, o porque los conceptos nos los organizaba bien. Allí estaba Javier Boned Purkiss, mi director para corregir. Nuestras conversaciones rápidamente enfocaban el tema, gracias a la facilidad de Javier de tener una visión tan clara de las cosas.

Leer como una forma casi desesperada de encontrar conocimientos que me permitan comprender sobre el tema que estaba tratando. Leer significa: leer y retener, leer y equivocarse en el texto que estamos leyendo, por tanto, tener que desechar. Leer y recoger datos — estadísticamente un ejercicio que nos concilia en diferentes momentos con la Tesis porque se siente la construcción como algo real, ladrillo sobre ladrillo. Leer y escribir a la misma vez porque esa lectura nos inspira, nos abre los canales de la interpretación de las cosas. Leer buscando un extracto de la información que puede darnos tal o cuál libro que nos permita saltar de uno a otro obteniendo un rendimiento del tiempo utilizado.

Escribir un primer índice para organizar esta estructura compleja, y poder ordenar nuestros pensamientos. Dividir el trabajo en muchas pequeñas partes, mínimos apartados para poder controlar el torrente de información que vamos recogiendo.

Animo a todos los que están interesados en avanzar y aportar un grado de intelectualidad en el ámbito de nuestra cultura arquitectónica para que hagan la Tesis, porque es un tiempo fascinante, donde una vez realizado, notaremos que han cambiado cosas en nosotros. Nuestra visión del mundo es un poco más objetiva.

Aprendiendo de la N-340

Aprendiendo de la N-340 incursiona en el territorio de la Costa del Sol. Un recorrido desde Torremolinos a Marbella que nos permite descubrir, poner una nueva mirada a este territorio y situarla dentro del mundo de la Arquitectura de la Cultura de Masas. Reflexionar para posteriormente enunciar una metodología que se pueda aplicar para mejorar las condiciones del lugar, mediante hipotéticas propuestas Arquitectónicas.

La mirada puesta sobre el territorio no es la de un sector desdeñable del área Metropolitana de Málaga, todo lo contrario, es la búsqueda de las potencialidades, la aceptación de que existe como tal y fundamentalmente sobre la base que allí viven miles de personas.

También considerar que no hay un modelo de ciudad establecido. ¿Existe una tipología pre—establecida de ciudad contemporánea? Desde un pensamiento provisional que se relaciona con la propia actividad turística que se desarrolla en el sector, surge esto que le podemos llamar Ciudad o Ciudades, Pueblos, Área Metropolitana de Málaga, construida a golpes, efímera, dotada de una estructura poco vertebrada, pero con una energía innegable para la gente que la habita provisionalmente o de forma permanente este territorio.

La arquitectura del Strip n-340 nace como consecuencia de la ocupación de los extranjeros que buscando el sol y la playa, visitan el territorio como turistas, también como residentes ya que se instalan a vivir en la Costa del Sol. La arquitectura ante la falta de una planificación se construye popularmente a golpes, sin orden, anárquicamente. Libre, sin Cultura, con intereses económicos por encima de todo.

Un territorio que a veces ha parecido vergonzoso para los arquitectos. En este sentido, Robert Venturi, en su libro Aprendiendo de las Vegas nos ha enseñado que de estos ejemplos de Arquitectura popular y Urbanismo caótico podemos aprender muchas cosas.

La ciudad postmoderna

Como el propio sub-título lo anuncia, esta Tesis está inspirada en una reflexión sobre la Arquitectura de la Cultura de Masas, en cuanto se ha producido el cambio de “arquitectura moderna” a “arquitectura contemporánea”, como consecuencia del desplazamiento de una cultura de élite, en la primera parte del siglo XX, a una “cultura de masas”.

La ciudad nueva toma forma aún antes que las arquitecturas, en las culturas, en los valores, y en los estilos de vida. Con los pies estamos todavía en la escena física de la ciudad habitual, y con la cabeza, en la ciudad mediática de la hiper realidad del imaginario. El deseo se vincula a la necesidad como criterio de legitimación de una demanda de ciudad que se desmiembra por la variedad de sujetos que se presentan con intenciones, lenguajes y proyectos nuevos en la escena urbana. Comienza a emerger en el “proyecto” una atención nueva y mayor con respecto a la gente, que pide ser considerada por lo que es y no pedagógicamente por lo que tendría que ser. La ciudad nueva postmoderna empieza así a tomar forma.

El cambio en el tiempo que está dando vida a la ciudad nueva contemporánea misma de la ciudad tradicional. Es precisamente el proceso de abandono de las metrópolis el que crea simultáneamente las ciudades—bordes, a las que Rem Koolhaas en muchos casos llama ciudades genéricas, (38) y que como consecuencia de este fenómeno se dan las condiciones para las transformaciones de las ciudades existentes

Frente al modelo de la ciudad planificada que ha dominado durante décadas precedentes el diseño urbano, ha tomado significativamente lugar la creación de la ciudad nueva. Esta transformación de la ciudad se produce construyendo una imagen ciudadana que es narrativa, y que se revela a través del “acontecimiento”.

Podemos describir el centro de la ciudad como el corazón y el motor de la ciudad contemporánea, donde se manifiesta la máxima manifestación del deseo, lo onírico y representativo de lo bello. También forma parte de este proceso la ciudad periférica, la ciudad de los no lugares, la ciudad borde, la ciudad genérica.

Respecto a los sistemas de producción de la ciudad de hoy, expresamos que la ciudad nueva contemporánea vive de las transacciones y de los intercambios simbólicos más que de la producción de bienes. Ésta se orienta hacia el exterior y a las interconexiones y tiene su capital más valioso en la imagen y en la seducción. Como consecuencia de este nuevo orden la demanda y las exigencias de turistas tienen para los gestores igual importancia que la de los residentes

La ciudad se ha transformado en un escaparate donde el signo es arquitectura. Las funciones dejan de reconocerse como tales en las expresiones arquitectónicas.

No existe un solo modelo de ciudad, ni de costumbres, modos, y rutinas que compongan códigos interpretativos de la ciudad de hoy. En tal caso el aspecto fundamental es como nos movemos en una ciudad u otra, en la ciudad del turismo exclusivamente, o en las diferentes escalas y modos de ciudades.

Este tipo de análisis de la ciudad contemporánea se ha abierto no solo a los sociólogos, sino también a los psicólogos, geógrafos culturales, antropólogos, y por tanto los arquitectos formamos parte de un compendio de voluntades que construyen la ciudad.

También, debemos decir que la influencia de los escritores ha tomado lugar en el ámbito de conceptualizar la ciudad. Imágenes y metáforas de Calvino, Borges, Bellows, Baudelaire y Balzac hasta Dickens y Joyce, son instrumentos de uso para hablar de la experiencia urbana y no de estructura urbana como se ha nombrado durante el tiempo de la modernidad.

La nueva metrópolis postmoderna que surge de la cultura de masas y como consecuencia del estado del bienestar y del consumo es densa, y las identidades no son perceptibles inmediatamente. La ciudad de lo cotidiano, de la gente y sus costumbres, de su día a día, con sus problemas, se introduce en la malla racional de la ciudad—concepto para desordenarla y volverla verdadera.(49) En la ciudad los escenarios no son perpetuos, ni se piensan para los próximos cien años; por el contrario, la ocupación de los espacios públicos requerirá flexibilidad frente a los usos por parte de las masas. Estamos superando la ciudad—concepto, perfecta, ajustada a la escala del hombre. No existe en la actualidad un modelo de persona, de ciudadano, para el cual pueda diseñarse la ciudad; existe una multiplicidad de formas de interpretar y habitar la ciudad por parte de la gente.

La experiencia urbana se juega en el escenario del deseo y como consecuencia, del mismo se consume la ciudad a través de espacios y objetos que representan los tiempos en que vivimos. Pero este hecho, el deseo, debemos interpretarlo, ya que se compone de diferentes elementos: históricos, oníricos, sostenibles, paisajísticos, comerciales, simbólicos y prácticos.

Las multiplicidades aparecen por todos lados en la nueva ciudad contemporánea, convirtiéndose en iconos. Entonces aparece la ciudad para todos, la de la cultura de masas que comunica en diferentes direcciones, con vectores que van y vienen hacia diferentes culturas. La ciudad no se puede leer solo por las piezas arquitectónicas. También está compuesta por objetos que construyen la experiencia urbana a través de objetos pequeños,

medianos, grandes, equipamientos artificiales y naturales que cualifican, organizan y estructuran la experiencia urbana y que se sitúan en el ámbito del deseo y la resolución de los servicios que necesita una estructura tan compleja y amplia como es la ciudad actual.

El modelo de la ciudad de cultura de masas no es ya el racional o cartesiano, ni tampoco el orgánico natural, sino el de lo onírico, de los sueños, el de un universo de imágenes hecho de sueños, deseos, mitos y recuerdos. Este mundo, por ser imaginado, es más seductor, está compuesto por un vocabulario de la nostalgia del pasado y también de los media y la ficción. El sujeto que habita la ciudad lo necesita porque de esta forma escapa por momentos del mundo capitalista en el que vivimos, el rutinario y el de las obligaciones, para instalarse en el mundo de los sueños.

Internet nos permite visitar la ciudad antes de estar en ella, porque es una herramienta más de la ciudad, porque también pertenece a la ciudad como producto de la cultura de masas. El turista conoce de antemano la ciudad y sus recorridos, sus imágenes; tan sólo le faltan las sensaciones a través de esta forma de comunicación. Internet es parte de la ciudad y la ciudad es una pieza más del complejo mundo que es Internet, que redescubre al hombre y la comunidad.

Peter Berger en su *In Praise of New York*, habla como ciudad mito de esta cualidad de magia que posee la ciudad, donde todo puede suceder y puede suceder precisamente ahora mismo. También Louis Kahn dice de Nueva York para definir una ciudad mito que: “es el lugar donde un niño encuentra siempre aquello que quiere ser de grande”. O donde se encuentra una cosa mientras se busca otra.

La nueva ciudad postmoderna actuará como un reenchantamiento de la experiencia urbana posterior a la experiencia de funcionalización de la ciudad, que había sido llevada a cabo durante medio siglo por el movimiento moderno. Como consecuencia de esta situación hemos sufrido la pérdida de identidad de los espacios urbanos. La escasez de significados ha sido una constante en este periodo que se ha transformado en una corriente nueva propensa a crear lugares dotados de significados y por tanto ligados al contexto, al tiempo, a los diferentes colectivos que habitan la ciudad. Entonces nos encontramos que si con el movimiento moderno el esfuerzo se dirigía a homogeneizar mediante la racionalidad, hoy la ciudad postmoderna es todo lo contrario dejando de lado el funcionalismo como base estructural de la ciudad para vivir una experiencia urbana de acontecimientos diferentes. Con esta nueva estructura de pensamiento dejamos de lado la eficiencia, funcionalidad y monumentalidad de la ciudad moderna para adentrarnos en el mundo del pla-

cer y del deseo. De lo imaginario y de lo real. Y en esta experiencia, el arquitecto se propone agradar, por encima de educar o moralizar con su obra la ciudad. El esfuerzo de la arquitectura está centrado entre la ciudad del tedio o la ciudad del placer, hedonista, demagógica y encantada. Creemos que existe una separación muy importante entre la forma y la cultura de la ciudad moderna-tradicional, y la ciudad postmoderna cediendo el lugar al deseo, y a la variedad. De este modo se presenta un escenario proyectual donde la amplitud del pensamiento se pone en escena destituyendo por propia energía la repetición racionalista de esquemas funcionalistas que han gobernado el mundo intelectual de la arquitectura los últimos cincuenta años.

La forma del habitar postmoderno está referido a la ciudad, más que a los edificios en sí. Los edificios postmodernos toman importancia en la cultura de masas porque nos remiten a códigos interpretativos y a reservas simbólicas y estilísticas particulares. En el conjunto, el escenario general se transforma en ciudad abierta, en un clima cultural general producido por comportamientos de las masas. Esto es lo que le da un sentido a la arquitectura postmoderna, y que es solo un momento, de un cambio de importancia sin precedentes. (69)

Habitar el Strip N340

En el habitar en el Strip de la N-340 los objetos, a diferencia de la ciudad tradicional se sitúan de formas diferentes. Este movimiento producido por los objetos nos otorga un Skyline dinámico.

Para encontrar respuestas del origen del habitar hemos investigado en las teorías de pensadores como Merleau-Ponty, Martin Heidegger o Otto Bollnow. Heidegger en “Construir, habitar y pensar” había dicho que ser hombre significa habitar y que el habitar siempre es un modo de encontrarse en el mundo. Habitar significa estar enraizado, “estar” en un lugar determinado, y tener un ámbito propio.

Heidegger explica como pertenece el construir al habitar usando la metáfora del puente el puente une río, orillas y tierras, como una cosa que reúne el mundo. El puente no viene a ser una localización, viene a existir por sí mismo y crea un lugar en el mundo. ¿Cuál es la relación entre lugar y espacio? ¿o entre hombre y espacio? Heidegger dirá que el puente es un lugar y, así, el espacio hace referencia sobre todo a dimensión a algo relacionado con la noción de extensión y la posibilidad de la medida. Los espacios a través de los cuales vamos diariamente están proporcionados por los lugares. ¿Podría ser el Strip como otro puente, que ya no une la tierra,

sino los bordes de unos mundos, donde la aceleración del movimiento, a des-homogeneizado el movimiento?

El filósofo Merleau-Ponty había convertido la palabra “habitar” en clave para interpretar la relación con el mundo y “la vida”: “el habitar” como una relación indisoluble entre algo anímico encarnado en algo corpóreo.

“El habitar” para Bollnow apunta a la necesidad que tiene el hombre del espacio, un espacio propio necesidad que surge de su propia corporalidad.

Entonces pensamos que es el espacio del Strip de la N340, Es una colección de lugares atravesados por un recorrido en unos espacios parecidos algo a los de Venecia que unen puentes de velocidades y desigualdades de tiempos, secuencias distintas que luego serán mostradas en un poliedro mental único.

Los objetos

“Conceptualmente consideramos que todos los objetos del espacio del Strip, son objetos arquitectónicos que conforman el espacio urbano”.

Los pequeños objetos arquitectónicos que se sitúan en el espacio del Strip son signos que se repiten como los carteles, las palmeras, semáforos, tipo de vallas, bancos, buzones, casetones, antenas, máquinas expendedoras, mástiles, kioscos, farolas etc. Ocupan las aceras, conforman el paisaje y componen un sistema, una estructura, que establece relaciones y recorridos forman un ámbito de movilidad. Estos objetos al repetirse cobran un carácter importante en la conformación del espacio urbano y arquitectónico del Strip. La movilidad y el espacio público están muy relacionados, en la cultura de masas donde nos situamos; los objetos que mencionamos se repiten con asiduidad, ya que la publicidad, y la venta de productos de consumo requieren esta infra estructura. Notoriamente ocupan, en muchos casos, espacios en aceras, en esquinas, delante de “pasos de cebra”, en frente de los comercios indicando las entradas a los mismos, etc. Los objetos se integran a la arquitectura del Strip, a los edificios y al espacio, conformando la imagen que percibe el habitante del espacio. La ubicación de estos condiciona el espacio público en sus diferentes escalas y formas. Los objetos del Strip los hemos catalogado como “signos” del espacio utilizando siempre la semiótica como herramienta disciplinar que nos ayuda a comprender el funcionamiento de estos. Este análisis de la repetición de los signos y su relación con el espacio público Strip.

Los sentidos

Al ubicarnos en el territorio del turismo, como es el del Strip resulta indispensable reflexionar sobre el rol de los sentidos en la experiencia de la arquitectura y del espacio urbano. A las imágenes de la arquitectura nos acercamos a través de los sentidos.

La arquitectura en los lugares popularmente turísticos como el Strip de la N340, no está pensada para que el sujeto a través de los sentidos encuentre un ámbito de relajación adecuado para vivir ese tiempo “estirado” y fundamental que es el “vacacional”. Parece determinante considerar el carácter que debería tener el tiempo en la arquitectura como artificialidad, y que puede plantearse como una prolongación de la naturaleza humana, y como un “acontecimiento” en el paisaje (para provocar una experiencia conmovedora y multisensorial. Todo esto considerando que las cualidades del espacio, de la materia, de la escala, se distribuyen entre los diferentes sentidos: el ojo, el oído, la nariz, la piel, la lengua y que todos participan del momento existencial que es el tiempo del ocio.(87)

El pop

La inclusión del Pop en el Strip N340 tiene que ver con la propia génesis del Strip N340. El espacio urbano se genera a partir de un movimiento popular, de la cultura de masas. El pop es la consecuencia en este territorio de la ocupación del turismo. Todo nace en un mismo espacio-tiempo y evoluciona de acuerdo al propio impulso que viene dado por el tipo de estructura social y económica que se ha desarrollado en el territorio. No hay nada extraño en este desarrollo. Por lo tanto nos ha correspondido investigar desde el inicio, desde el influencias que ha recibido. Para ello hemos contado con especialistas como Simon Marchan, Denis Scott Brown o la valiosa opinión de Peter Cook. El profesor Simón Marchan ha investigado sobre el movimiento Pop en el arte y también en la arquitectura.

Pensamos que hemos desarrollado una tarea completa alrededor de este movimiento que está vigente y que ha sido retomado por arquitectos como Rem Koolhaas que mediante ensayos ha creado nuevos conceptos alrededor del Pop que han servido para desarrollar la arquitectura contemporánea.

La semiótica

La herramienta de la Semiótica resulta un hecho práctico dentro del ámbito de la reflexión teórica para aproximarnos a lo que sería un análisis teniendo en cuenta que quedarán vías abiertas para aumentar la investigación, de tal forma que se pueda crear uno o más modelos metodológicos de aproximación al problema del Strip de la N-340. Los signos y símbolos, como referencias teóricas, nos transportan al ámbito, apoyándonos en los especialistas como el profesor Umberto Eco, autor de “La Estructura Ausente,” que define con sabiduría y precisión los diferentes ámbitos lógicos de la arquitectura y la semiótica. Desde nuestro rol de investigadores realizamos una interpretación y aplicamos los conceptos en nuestro territorio del Strip.

Desde nuestro punto de vista Rem Koolhaas ha sido un continuador de las investigaciones que Robert Venturi y su equipo realizó en los años sesenta. En un momento histórico para la arquitectura, Koolhaas interpreta la arquitectura de la comunicación, uniendo todo el pensamiento arquitectónico contemporáneo con conceptos relacionados con la “cultura de masas”, el arte Pop y la iconografía.

Nos interesa el pensamiento de Rem Koolhaas en cuanto que sintetiza una forma de pensar la arquitectura que está alejada de parámetros proyectuales cerrados en sí mismo. Por contrario se interioriza en una apertura arquitectónica, adelantándose a las líneas de mestizaje cultural de la arquitectura actual, y fundamentalmente porque aplica esa forma de interpretación y reflexión en la ciudad como hechos urbanos. En el artículo que realiza pone en evidencia lo que estamos diciendo.

Se trata de revisar el alcance, los programas y los objetivos de los proyectos para así definir un nuevo marco profesional desde el que abordar cada proyecto.

Conclusiones: líneas de investigación

La primera línea podría ser la de los Signos utilizando la metodología propuesta de mirar este espacio como una semiología urbana donde los signos jueguen un rol fundamental en las investigaciones. Sobre una matriz de signos y sus interrelaciones podrán surgir las primeras ideas sobre el territorio que tendrían diferentes aspectos si establecemos una estructura abierta, indeterminada de signos y de condiciones para mejorar el territorio del Strip. Podemos establecer otras relaciones con zonas, territorios y objetos que no pertenecen a nuestro espacio, es decir líneas transversales donde todo el entorno del Strip queda afectado y así podremos investigar sobre la mejo-

ra de las condiciones del territorio en un concepto más amplio sin poder definir en este momento los límites. Si tomamos cada signo por vestíbulos de hoteles, o comercios de aeropuertos, podemos establecer investigaciones que nos lleven a plantear posibles actuaciones en el territorio analizado para poder hacer propuestas con cada uno de ellos y sus relaciones e interrelaciones con otros objetos del espacio urbano.

La segunda línea de investigación serían las que están relacionadas con los “conceptos”. Hemos hecho referencia a las teorías de Rem Koolhaas en relación a la creación de “nuevos conceptos” que surgen de la dinámica de cuestiones sociales, económicas y culturales; investigar sobre cuáles son los conceptos que se deben aplicar para que en conjunto con la semiótica de los signos se pueda actuar sobre el territorio del Strip y de la arquitectura para el turismo será el principal objeto de una línea de investigación, que estaría acompañada por las herramientas necesarias como estadísticas, atlas turístico, etc.

La tercera línea de investigación tiene que ver con la profundización del lenguaje del Pop en la Arquitectura del Strip, para ello tendremos presente las investigaciones realizadas por Rem Koolhaas en diferentes actuaciones donde lo inclusivo se hace presente, adoptando y ampliando un discurso teórico, intentando utilizar en la teoría a la arquitectura existente del Strip sin necesidad de enfrentarnos a esta, pudiendo mediante conceptos redefinir valores que nos ayudaran a que el territorio pueda evolucionar sin identificarse con la corriente del Pop en la que los objetos se convierten en elementos de un parque temático, sino que pueden contribuir de forma armónica al desarrollo de la ciudad turística.

Vacío como signo

La historia sitúa al Vacío como un signo que surge después de la segunda guerra mundial como elemento de potencialidad para la ciudad dando paso a la modernidad, entendiendo el concepto que sin vacío no se hubiera producido este acontecimiento, y también para el devenir de los tiempos, ya que siempre jugara un papel fundamental en la construcción y re-interpretación semiológica de la ciudad.

En la actualidad el Vacío lo planteamos con una mirada puesta en el devenir del acontecimiento aunque el acontecimiento sea la nada, es decir el permanecer como está, porque así tiene importancia para el paisaje. Pero también en cuanto a la semiología de la ciudad le damos importancia relevante al significativo vacío, al lugar va-

cío del significado, los elementos se comprenden como significantes más por su propia situación relativa que por su contenido, así Tokio que es uno de los complejos urbanos más complejos que pueden imaginarse desde el punto de vista semántico, posee, una especie de centro, pero este centro formado por el palacio imperial y oculto por el follaje, es vivido como un centro vacío. Los estudios realizados sobre núcleos urbanos de las diferentes ciudades han demostrado que el punto central del centro de la ciudad —toda ciudad posee un centro— es un “núcleo sólido” que no constituye el punto culminante de ninguna actividad particular, sino una especie de “foco” vacío de la imagen que la comunidad se hace del centro. Vemos en él un lugar en cierta medida vacío, que es necesario para la organización del resto de la ciudad. Si consideramos que el Simbolismo tiene que definirse esencialmente como el mundo de los significantes, de las correlaciones, sobre todo de aquellas que no pueden encerrar en una significación plena, en una significación última, entonces a partir de este concepto la distribución de los significantes en el territorio.

El vacío como signifiante en el Strip de la n 340 es accidental —frente al vacío tradicional de las ciudades europeas— porque surge en un espacio urbano que se ha construido a golpes en el tiempo, configurando en determinados tiempos del Strip vacíos accidentales(105) continuos que crean nuevas formas de mirar el espacio urbano, estando en lo accidental la potencialidad del lugar. Los vacíos accidentales transmiten una información sobre las potencialidades del lugar que los llenos del Strip son incapaces de comunicar ya que su información está de acuerdo a la masa con la que está constituido, siendo este fenómeno fundamental para entender el espacio en el que nos movemos ya que su lectura —la de los vacíos accidentales— tiene el carácter del espacio fluido o líquido como ya hemos manifestado en el desarrollo de la Tesis y por otro lado abre potencialidades de futuros acontecimientos en diferentes direcciones del lugar.

Vacío público, vacío privado, vacío híbrido, vacío infinito y vacío finito, vacío potencial, vacío colmatado, aproximaciones que nos podrían permitir también trabajar con el vacío, para establecer interrelaciones con otros signos y desarrollar una estrategia donde intervienen las necesidades del turista a través de la manifestación de un tiempo que es erótico —del que ya nos hemos ocupado en aproximaciones 3 —(1 y que podría cambiar la narración del Strip ya que se producirían actuaciones muy constructivas desde el punto de vista del proyecto arquitectónico.

En las traseras de los hoteles de Las Vegas se encontraba el vacío de la ciudad, el desierto —el no lugar— que pone en evidencia el factor “continuo–discontinuo” de la

ciudad, “la playa” es en el Strip de la n340 el gran vacío continuo que podemos compararlo con el desierto en el juego de continuo–discontinuo, aunque no como no–lugar. En la cinta perimetral del Strip el continuo, discontinuo juega con el paisaje, fundamentalmente con el mar cuando se sitúa en la margen litoral, al norte de la carretera este juego se vuelve topográfico y el vacío accidental tiene diferentes potencialidades respecto al otro lado de la carretera pero su juego de continuo – discontinuo(107–108) y la interrelación con otros signos permite pensar que se podría actuar de diferentes formas; una de ellas sería la conservación del vacío accidental como reserva sostenible del paisaje del Strip. Continuando con el juego continuo–discontinuo del vacío accidental del Strip establecemos transversalidades entre nuestros pensamientos arquitectónicos y otras disciplinas como la pintura; Escenas poéticas de las pinturas de Hopper y los silencios en la Música derivadas del postweberniana y el serialismo integral, donde el intervalo es tan importante como lo sonoro.

Continuando con los ritmos de los vacíos accidentales, en el Strip aparecen grandes “ventanas” (109) accidentales, a ambos lados de la carretera creando en determinados “momentos” un ritmo de llenos y vacíos e incorporando la presencia del mar desde la mirada o de zonas paisajísticas verdes y montañosas, —dependiendo de a qué lado de la carretera nos referimos— en el paisaje urbano artificial del Strip. Este es un hecho potencial para la mejora posible transformación de estas “ventanas” a las cuales podríamos incorporar “acontecimientos”, como menciona Sola–Morales y hemos puesto de relieve en nuestras reflexiones, como intervenciones arquitectónicas, urbanísticas y paisajísticas entendidas estas disciplinas como una unidad donde tendencias como el “land art”, la presencia del Pop y nuevas incorporaciones al lenguaje que aporten una iconografía bella al proyecto del territorio en transformación. Estos acontecimientos pueden ser de diferente naturaleza, entendiendo en algunos casos necesarios la conservación del vacío como algo necesario e imprescindible en el paisaje y en otros casos la inclusión de acontecimientos culturales, comerciales, de servicio que conviertan el Strip en un eje de posibilidades para que agregar a la escritura de la ciudad metropolitana fragmentos de nuevas modernidades, significantes, que se relacionen con los demás signos del Strip y a su vez que establezcan conexiones con signos interiores de la ciudad metropolitana de la Costa del Sol. Estos acontecimientos deberían responder a investigaciones sobre las grandes categorías del sujeto turista, incluyendo en esta territorio singular los hábitos más primarios de las actividades que realiza en este tiempo tan trascendental en su vida que es el tiempo del ocio, que

como ya hemos dicho que es acotado, erotizado, onírico, debe ser también poético y metafórico —aproximaciones 3 del capítulo 1 de esta tesis— para incluir arquitecturas que sean flexibles y abiertas, modificables en el tiempo, y respetuosas con el paisaje natural. En este juego de los signos que proponemos el factor movilidad debe estar presente ya que el Strip continuará siendo un gran distribuidor, un espacio líquido, pero este factor de movilidad debería estar pensado desde el tiempo y el espacio en términos de infraestructuras que puedan en determinados momentos permitir que lo peatonal quede a nivel de lo comercial enterrando el Strip y así el acontecimiento sería relacionar los signos, entendiendo que lo público y lo privado cumplen un rol de fusión en este acto. Solo este tema abre una línea de investigación intensa ya que permite una apertura hacia la vinculación del signo vacío con otros como farolas, bancos, carteles, etc. que pueden mejorar las condiciones de este.

Taller X-2011 de Proyectos Arquitectónicos

- Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Málaga
- Profesor : Dr. Arquitecto Eduardo Rojas Moyano
- Profesor invitado: Dr. Arquitecto Javier Boned Purkiss

La aplicación de los conceptos a la problemática de la avenida Andalucía en Málaga

La ciudad contemporánea posee en su estructura urbana uno o más ejes que son vitales en la vida de los ciudadanos que la habitan. Estos ejes están a menudo equipados con acontecimientos Arquitectónicos que son verdaderas máquinas de producción de eventos culturales, con comercios, centros deportivos y sociales, edificios residenciales, y todo tipo de actividades para la vida de la ciudad. La energía que poseen los ejes de las ciudades produce movimientos humanos de grandes dimensiones. El movimiento modifica el tiempo en los macro espacios ciudadanos, así, el coche, los carteles, los objetos pequeños de servicios, los equipamientos urbanos, la naturaleza, los edificios, conforman un paisaje urbano capaz de generar un escenario singular para la vida de la ciudad. Una ciudad dentro de otra, un recinto fluido que acontece como un gran vestíbulo urbano, donde todo se muestra, se expone.

La importancia de estos ejes que hacen a la ciudad más humana, y a la vez pone más énfasis en la Cultura de Masas, permitiendo la expresión cultural de sus ciudadanos, desde lo individual hasta lo colectivo. Las máquinas—automóviles, trenes, metros, tranvías, se mueven en estos ejes y son parte del paisaje urbano, como lo son el kiosco, las farolas, los asientos, los carteles que comunican, y un compendio de objetos que de acuerdo a cada ciudad varían en su morfología y función.

Los ejes dinamizadores de las ciudades son símbolos de las mismas, así la Avenida de la Castellana en Madrid o la Gran Vía simbolizan la cultura Madrileña. También Los Campos Eliseos en París, La Quinta Avenida en N. York, la Avda. Corrientes en Buenos Aires, por citar algunos.

En estos Ejes, los hitos son referenciales para la ubicación del sujeto en el paisaje, habiendo evolucionado en las últimas décadas en su forma y contenido.

Nos centramos en analizar diferentes conceptos sobre los ejes urbanos. A la vez, trabajar en un proyecto en el eje urbano de la ciudad de Málaga que es la Av. Andalucía, desde calle Virgen de la Inmaculada hasta el Río Guadalmedina.

ANHELO DE TRANSPARENCIA

DANIEL RINCÓN DE LA VEGA

Conocido es que una de las consecuencias del impacto de la revolución industrial en las ciudades fue el rechazo de las clases acomodadas hacia las nuevas áreas. Éstas trataron de configurar un entorno amable opuesto a la fealdad de las nuevas condiciones en las viviendas urbanas construidas durante el siglo XIX. Pero la evasión respecto a la ciudad no se circunscribía a las viviendas en sí, situado el límite entre lo público y lo privado en el exterior del portal. En una situación que persiste en nuestros días la parte pública de la ciudad terminaba donde empezaban los edificios, con un límite claro, sin espacios intermedios, sin posibilidad de intersección. Los portales de estos edificios cumplían así una doble labor: permitir el acceso a las viviendas al tiempo que comunicar a visitantes y ciudadanos la posición social de sus propietarios. Al margen de los ejemplos constituidos por algunas de las obras del modernismo catalán, esta cualidad puede ser apreciada en numerosos edificios de una ciudad estilísticamente más ecléctica: Madrid. Ya desde el siglo XIX los portales de las casas de alquiler eran un elemento barrera, separador de clases sociales. En *La araña negra*, publicada por Blasco Ibáñez en 1910, se describe una situación en la que la casa como prolongación de la calle es vista con ira por los propietarios y el portero, descompuesto al ver subir por la lujosa escalera de deslumbrante mármol adornada en el centro por una ancha faja de fieltro rojo sujeta con doradas varillas a una procesión de gente pobre, sucia y desarrapada, que acudían a una clínica gratuita para enfermedades de niños situada en un edificio de la madrileña carrera de San Jerónimo.

Este planteamiento persistió durante el primer cuarto del siglo XX. La variedad de estilos y corrientes arquitectónicas redundó en unos accesos definidos por la diversidad de las soluciones empleadas, en los que el ornamento contribuyó a engrandecer una

configuración espacial elaborada a base de espacios extraídos de la arquitectura académica. Salvo excepciones el acceso se realiza por un único portal, siendo necesario atravesar al menos un espacio autónomo, un cuanto espacial, para llegar a la escalera principal, ubicada lo más lejos posible de la entrada, al menos en la segunda crujía del edificio. Se interpone así una distancia que hace que el tránsito del edificio a la calle no sea directo. Como refleja el edificio de viviendas de la esquina de las calles Marqués de Riscal y Fortuny, proyectado por Joaquín Saldaña entre 1920 y 1923, el primero de esos espacios, el que está en contacto con la calle, hace las veces de calle cubierta, siendo una pieza de cierta vocación pública, símbolo como la propia fachada del edificio y escenario de intercambio social. Este paso cubierto es una decantación de la entrada de carruajes propia de las grandes villas de la aristocracia. Pero también es, y aquí radica su más importante cualidad, espacio de distinción en sí mismo, signo de diferenciación frente al resto, que separa a los que van a pie de los que gastan carruaje. Es en este zaguán donde los propietarios ceremoniosamente descendían del landó forrado de seda, del milord o de la berlina tras regresar del paseo de coches descrito por Baroja en *Las noches del buen Retiro*. El servicio comparte la mayoría de las veces este acceso inicial hasta llegar a la escalera principal, por la que baja hasta el nivel inmediatamente inferior, y atraviesa esta planta alcanzando en el otro extremo del edificio la escalera secundaria. Aunque existen algunos ejemplos en los que una mayor superficie permitió la disposición de un acceso alternativo que hacía posible a la servidumbre descender a la planta sótano sin necesidad de utilizar la escalera principal. La llegada del ascensor, aún minoritaria, no afectó a la importancia de la escalera principal, que siguió formando parte del recorrido social. Por ello los modelos ele-

gidos se alejan de los convencionales, sobre todo de la tradicional escalera de ida y vuelta encerrada entre dos paredes y sin ojo interior. Abundan en este periodo la escalera de tres tramos, la imperial y la de trazado curvo.

A partir de 1925, ni la irrupción del Art-Decó ni la incipiente influencia del racionalismo variaron esta situación. Los portales de los edificios madrileños de la alta burguesía permanecieron, a pesar del papel del mencionado acceso de carruajes, cerrados a la calle. Limitada la influencia del Art-Decó a los interiores de las viviendas y a las fachadas, ni la obra de Secundino Zuazo ni la de Gutiérrez Soto —renovadores de otros aspectos de la vivienda— propuso algo distinto respecto a los accesos a los inmuebles. En el edificio de viviendas de la calle Espronceda, situado en la esquina de la citada calle y de Fernández de la Hoz, realizado entre 1930 y 1933 para D. Ignacio Fernández Palacios, Pichichi fue capaz pese a su corta experiencia de sintetizar el nuevo modelo residencial, pero el carácter innovador del edificio no trascendió al acceso, pues el límite permanece en la línea de fachada de la planta baja. Se mantiene la disposición habitual aunque las dimensiones del portal son poco más que las estrictamente necesarias; las puertas por las que se accede al inmueble son compartidas por vehículos y peatones, existiendo un primer espacio donde se produce el desembarco del carruaje —que posteriormente se convertirá en automóvil—, ante la mirada del portero. Cabe también subrayar el trazado de ambas escaleras, coherente con el lenguaje decó del resto del edificio. Destacan las dimensiones y la configuración espacial de la escalera principal, que comunica todos los niveles mediante un ojo central, aunque más importante resulta su posición, con menos relevancia en el recorrido público que la que tenía en el primer cuarto de siglo.

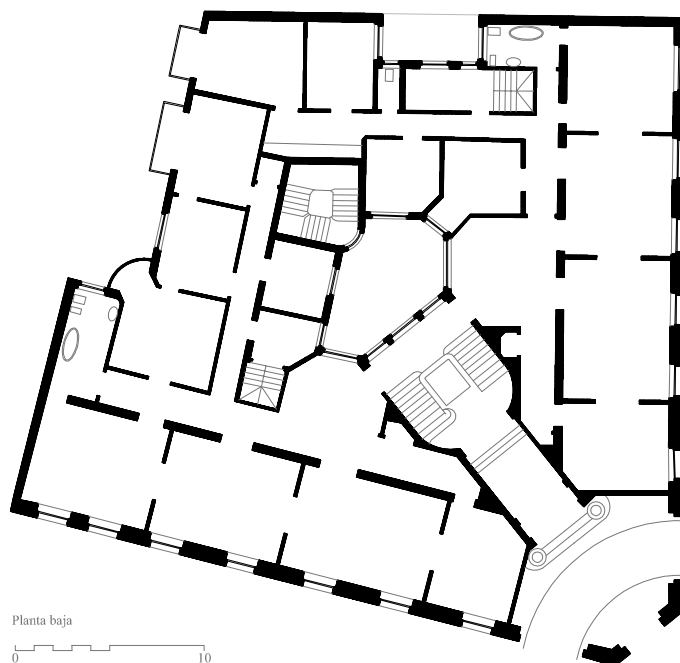
En contraste con la ostentación festiva del primer tercio de siglo, la inmediata posguerra supuso la acentuación de la separación entre el portal y la calle, teñida en este periodo de un cierto hieratismo. La ausencia de vehículos provocó que en las plantas primase el acceso peatonal, enfatizándose el límite entre el interior y el exterior al desaparecer la calle cubierta, que era la única pieza con una cierta vocación pública en los ejemplos anteriores.

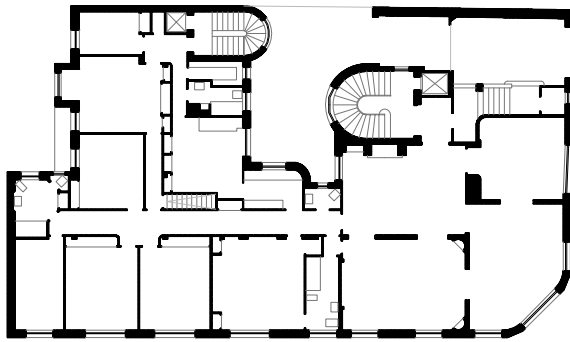
El hecho de que en las escasas ocasiones en que existe acceso de vehículos éste aparezca separado de la entrada peatonal incide en lo anterior. Los portales han perdido por tanto buena parte de su carácter público, realizándose la exhibición de puertas para adentro. El límite entre interior y exterior se enfatiza mediante la ubicación de portadas en las que prima el uso de la piedra. Si en los interiores de las viviendas la rigidez en la delimitación de las zonas y la disposición de las circulaciones se impone frente a otro tipo de consideraciones, algo similar ocurre respecto a los portales, sujetos a reglas de composición generales antes que a criterios que permitan una utilización más flexible del resto de la planta. La forma de las escaleras tampoco es una excepción, predominando el trazado curvo y ojo intermedio. La configuración interior sigue estando elaborada a base de espacios extraídos de la arquitectura académica, aunque en la Autarquía los modelos de referencia remiten en la mayoría de los casos a un neoherrerianismo simplificado, reducido su papel al de generar una adecuada ambientación urbana. La incorporación de elementos históricos tiene así un marcado carácter austero, con motivos y materiales del renacimiento y neoclasicismo español como las bóvedas escurialenses o los faroles fernandinos, como muestran las obras construidas por Gutiérrez Soto en esta década, como el bloque de la calle Padilla de 1945. También cabe destacar como característica propia de los portales de los años cuarenta la manipulación del techo mediante la incorporación de sistemas constructivos tradicionales, como las bóvedas. Esta recuperación cumple una doble función, pues configura una imagen acorde a los deseos de los propietarios a la vez que afronta el problema de la carencia de hierro de este periodo. Destaca en este sentido la logia cubierta con bóvedas de crucería y abierta al patio central del edificio, proyectada por Eugenio de Aguinaga en el edificio de viviendas situado en la esquina de Viriato y Alonso Cano, concluido en 1948.

Alejada del debate la cuestión del Estilo Nacional, los años cincuenta contemplaron la irrupción de las propuestas modernas, que representan un contrapunto respecto a lo anterior. Una de las vertientes del mencionado cambio que puede apreciarse en este contexto es la disolución del límite entre ciu-

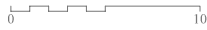
01. Edificio de viviendas en la calle Marqués de Riscal c/v Fortuny, 1920-1923, Joaquín Saldaña. Vista exterior. Fotografía del autor.

02. Edificio de viviendas en la calle Marqués de Riscal c/v Fortuny, 1920-1923, Joaquín Saldaña. Planta baja. Dibujo del autor.





Planta baja



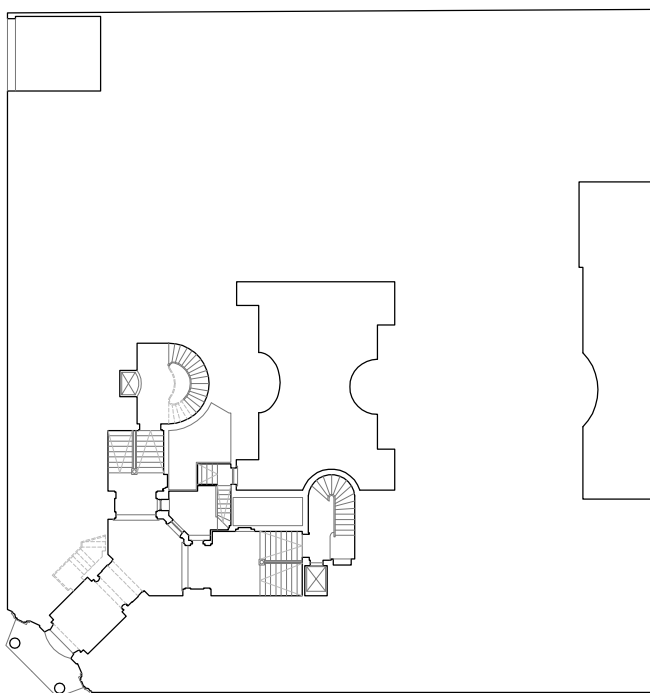
03. Edificio de viviendas en la calle Espronceda, Madrid, 1930-1933. Luis Gutiérrez Soto. Vista exterior. Fotografía del autor.

04. Edificio de viviendas en la calle Espronceda, Madrid, 1930-1933. Luis Gutiérrez Soto. Planta baja. Dibujo del autor.



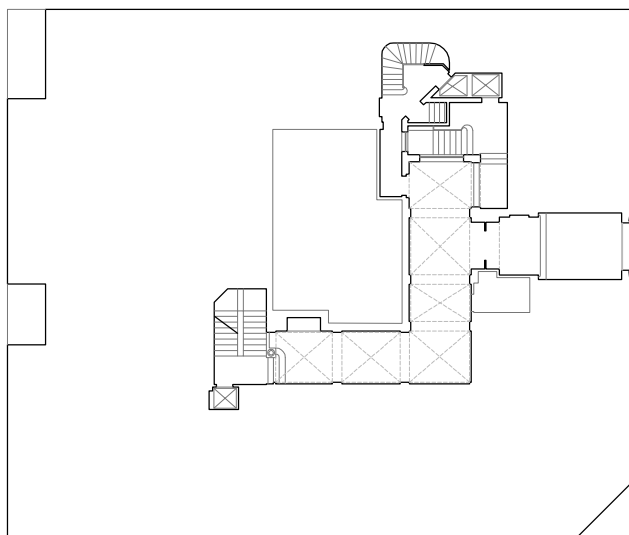
05. Edificio de viviendas en la calle Padilla, Madrid, 1945-1948. Luis Gutiérrez Soto. Vista exterior. Fotografía del autor.

06. Edificio de viviendas en la calle Padilla, Madrid, 1945-1948. Luis Gutiérrez Soto. Planta baja. Dibujo del autor.



Planta baja





Planta baja



07. Edificio de viviendas en la calle Viriato c/v Alonso Cano, Madrid, 1948. Eugenio de Aguinaga. Vista exterior. Fotografía del autor.

08. Edificio de viviendas en la calle Viriato c/v Alonso Cano, Madrid, 1948. Eugenio de Aguinaga. Planta baja. Dibujo del autor.

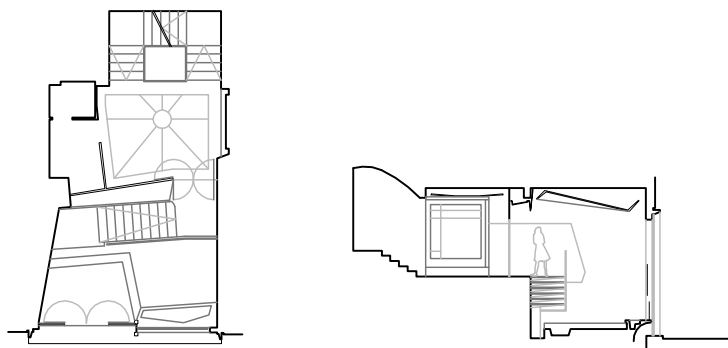


dad y viviendas, que se convierte en algo difuso. Si el uso del ornamento permitió que durante los periodos expuestos la doble labor de posibilitar el acceso a las viviendas al tiempo que comunicar a visitantes y ciudadanos la posición social de sus propietarios no resultase divergente, en las propuestas modernas los portales se convirtieron en escenarios abiertos a la ciudad. La ruptura de la estructura de muros de carga -indudablemente una de las cualidades de la modernidad- toma aquí dimensión urbana y procura una expansión del espacio público en el interior de los edificios. La otra característica común a los ejemplos siguientes es el recurso de la transparencia, empleada por arquitectos tan distintos como Antonio Lamela o Julio Cano Lasso. Vacío y transparencia se convierten en dos herramientas proyectuales rupturistas que permiten, gracias a una incipiente industria de la construcción, configurar una nueva imagen.

Pionero en esta concepción fue seguramente Antonio Lamela con su propuesta para el edificio de la calle Segovia de 1954, firmado por Alfonso García-Noreña. El bloque fue polémico en su momento al punto de que Antonio Díaz Cabañate, columnista de ABC, le dedicó una columna en el periódico por su imagen rupturista. El portal del edificio está dividido en dos zonas, una primera exterior, cubierta pero abierta, y una zona interior situada a un nivel superior, aunque comunicada visualmente. La transparencia se manifiesta en la apertura del edificio a la calle: si el cierre, un elemento que ocupa toda la anchura del hueco y que incluye una marquesina en la zona de entrada, está formado al igual que los balcones por una reja metálica muy permeable que no interfiere la visión, la zona interior del portal está separada de la exterior por un vidrio de suelo a techo, en el que se sitúa una doble puerta también de vidrio. Otros aspectos del portal inciden en cualidades propias de la obra de Lamela de este periodo, como ligereza, incorporación de la vegetación y entendimiento de la obra de arquitectura como propaganda. Vuelan sobre el portal los peldaños de la escalera que comunica ambos niveles, simplemente empotrados en la pared del fondo. Unos elaborados falsos techos flotan sobre ambas partes del acceso y albergan en su interior la iluminación, configurando un espacio definitivamente moderno.

La vegetación mitiga la materialidad de una entrada que por las características del edificio aún no ha recibido la incorporación de las artes aplicadas. El nombre de los autores ubicado en la cuidada puerta de entrada refleja el entendimiento que el arquitecto hace de la obra de arquitectura como propaganda y como producto comercial.

Sin las limitaciones económicas que había en el bloque de la calle Segovia y con una corta pero valiosa experiencia, Lamela afrontó la realización de O'Donnell 33, un edificio conocido por sus adelantos tecnológicos. La planta de acceso es bastante compleja, ya que alberga cuatro entradas diferenciadas. Los vehículos acceden al nivel de la calle O'Donnell, entrada que está situada en continuidad visual con los dos accesos peatonales. Uno de estos es para los propietarios de las viviendas, el otro es para la gente que acude a las oficinas, que comparten el acceso desde la calle con el servicio de las viviendas. La entrada, abierta, tiene amplitud y constituye una imagen moderna, de total ruptura con lo anterior: el acceso situado en un nivel superior pero incorporado a la calle, la presencia de la vegetación separando los recorridos, los paños de vidrio, los pilares en "v" y los planos de fachada descolgados sobre la planta primera así lo acreditan. Este primer espacio cumple así dos importantes funciones aparentemente contrapuestas. Genera una escenografía de acceso a la vivienda, que se hace pública y que interpone una simbólica distancia ascendente con la calle, y a la vez otorga una sensación de espacio propio, pues las reducidas dimensiones del patio abierto a fachada y la vegetación abrigan este umbral descubierto. Una vez dentro el portal mantiene las cualidades anunciadas en el edificio de la calle Segovia: vacío y transparencia. La escalera con los peldaños volados y los vidrios que ofrecen una vista completa del acceso definen esta imagen rupturista. En esta ocasión sí hay incorporación del arte plástico, una pintura de Cárdenas y una cerámica de José Luis Sánchez visibles desde la calle. El portero se ubica en la entrada de servicio y oficinas, algo lógico considerando el reducido número de viviendas, y su posición le proporciona un control completo del acceso. Al llegar al vestíbulo, servicio y usuarios de las oficinas discurren paralelos hasta tomar los as-



Planta baja



09. Edificio de viviendas en la calle Segovia.
Antonio Lamela. Vista exterior. Fotografía
del autor.

10. Edificio de viviendas en la calle Segovia.
Antonio Lamela. Portal. Dibujo del autor.





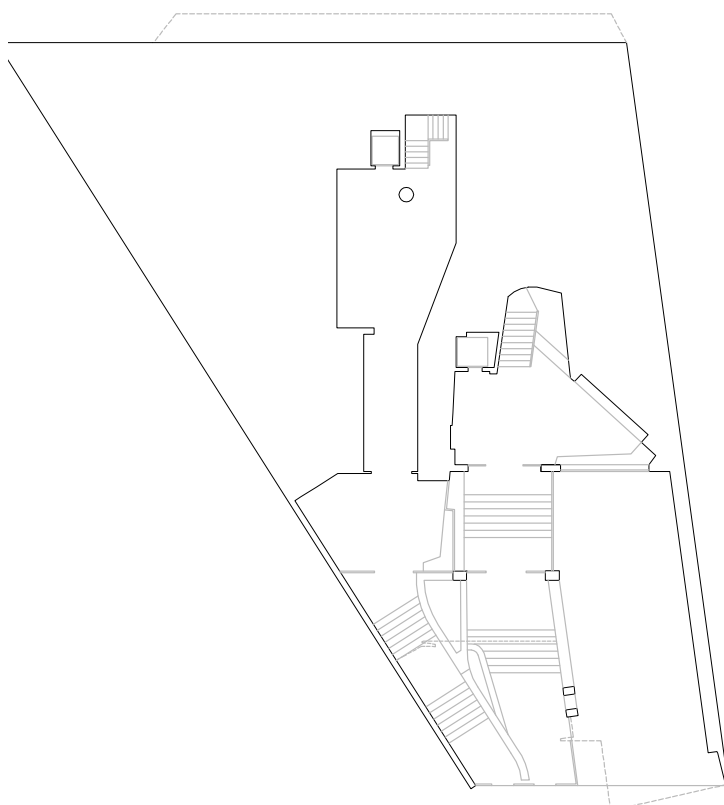


11. O'Donnell 33. Antonio Lamela. Vista exterior. Fotografía del autor.

12. O'Donnell 33. Antonio Lamela. Vista del portal. Fotografía del autor.

13. O'Donnell 33. Antonio Lamela. Planta baja. Dibujo del autor.

14. O'Donnell 33. Antonio Lamela. Planta baja. Esquema gráfico. Dibujo del autor.



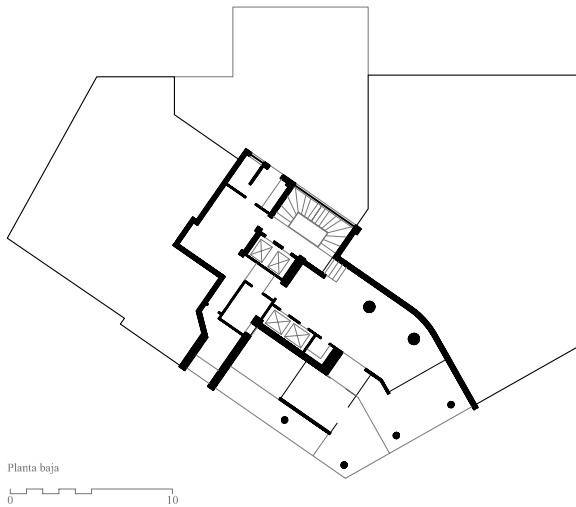
censores situados en la parte trasera del inmueble. La vivienda del portero, cuartos de instalaciones y cuartos de trastero completan el programa de una planta bien aprovechada.

Casi al mismo tiempo que Lamela proyecta y construye O'Donnell 33, Javier Carvajal y Rafael García de Castro realizan el edificio de viviendas en la plaza de Cristo Rey, conocido como la Torre de Cristal o la Casa Azul (proyectado en 1954, presentado en 1955 y finalizado en 1958), y que representa una moderna imagen de una nueva sociedad. Éste es el primer encargo privado que recibe. La planta baja de Cristo Rey ocupa en la memoria del proyecto una parte considerablemente más extensa que la dedicada a explicar la organización de las viviendas, quizás debido al entendimiento del portal como perteneciente a la parte pública del edificio. Destaca la significación del acceso mediante un vaciado. Los locales comerciales ocupan toda la superficie disponible, mientras que los cierres del portal se encuentran retranqueados respecto a la línea de fachada. Los cierres son planos ciegos o transparentes, según interese ofrecer o negar visiones, y quedan fuera del alcance del viandante, interpuesta la vegetación entre ambos. Debe destacarse asimismo que el trazado del perímetro no guarda relación alguna con la estructura portante, acusándose la independencia de los distintos sistemas. No se trata tanto que las dimensiones de cada estancia hayan sido generadas a priori como de un interés por proyectar un espacio moderno, una puesta en valor de los distintos sistemas que componen el edificio. El cerramiento del portal con el local adyacente aparece así como un terso muro de piedra de colmenar que llega hasta la calle, y los pilares se convierten en un elemento arborescente más sobre el que la hiedra se enrosca o dibujan un ámbito para la zona de espera en el interior. En muy poca superficie el portal resuelve con maestría las exigencias de acceso y representación, generando cuatro cuantos de distinta cualidad espacial. Un porche cubierto pero abierto ofrece sombra, cobijo y la frescura de las plantas al visitante, y deja paso a una burbuja cerrada en la que el estanque de plantas acuáticas adyacente aparece como un enorme cuadro. Una interrupción en el muro situado enfrente dibuja un hueco que permite al portero controlar

el acceso. La lámina de agua ensancha el espacio y diluye con sus reflejos la estricta geometría de los planos que la circundan. Girado noventa grados se encuentra el portal al que se llega a través de un pequeño vestíbulo. Este paso prepara la entrada al interior: comprime el acceso aumentando por contraste sus dimensiones y está pavimentado íntegramente con felpudo. Ya en el interior, la luz desmaterializa el muro de cerramiento con el local adyacente, mientras que el núcleo de ascensores, también forrado de piedra de colmenar, aparece como un prisma de gran potencia que delimita el portal por la parte inferior. El pavimento de mármol negro completa una sensual selección de materiales bastante similar a la realizada por Lamela en el edificio de O'Donnell 33.

Una resolución formalmente distinta a la de las obras de Carvajal y Lamela es la que consigue Julio Cano Lasso en el edificio de viviendas de la calle Espalter, realizado en 1958. Se trata de un edificio de viviendas ubicado en un solar de unos veinte metros de ancho y sesenta de profundidad, con fachada a la calle Espalter y al jardín Botánico, aunque sin acceso desde éste último. La atípica parcela permite comprobar la voluntad del autor por ensanchar el espacio público. La resolución de la planta baja es uno de los mejores aspectos del edificio, radicando su gran interés en la profundidad del solar. El condicionante principal en el acceso es la llegada a la escalera interior, situada a unos cuarenta metros de la fachada.

Con el fin de eliminar el adjetivo interior de las viviendas situadas en los niveles superiores, el arquitecto dispone un patio abierto a fachada dando a la calle Espalter. Mediante este planteamiento se han ganado ya más de quince metros que el propietario de la vivienda debe recorrer sin cubierta alguna. Es interesante contrastar la propuesta de Cano Lasso con la del edificio adyacente, que incorpora una esbelta lámina horizontal que acompaña el tránsito hasta la calle Espalter, con el canto del forjado forrado de acero, y sustentada por unos esbeltos pilares también de acero. Parece claro que Cano Lasso no colocó esta marquesina para intentar que la luz natural llegase hasta la parte más interior posible del portal; el haberla empleado hubiese sido una contradicción. De esta manera se gana



14. Edificio de viviendas en la plaza de Cristo Rey. Javier Carvajal y Rafael García de Castro. Vista exterior. Fotografía del autor.

15. Edificio de viviendas en la plaza de Cristo Rey. Javier Carvajal y Rafael García de Castro. Vista del portal. Fotografía del autor.

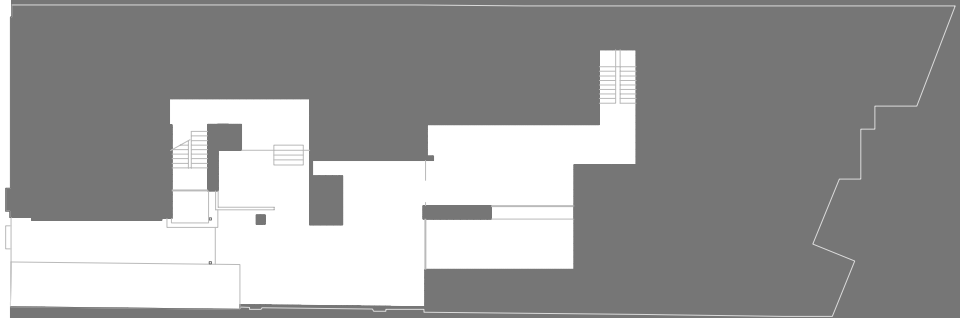
16. Edificio de viviendas en la plaza de Cristo Rey. Javier Carvajal y Rafael García de Castro. Planta baja. Dibujo del autor.



17. Edificio de viviendas en la calle Espalter.
Julio Cano Lasso. Vista del portal. Fotografía
del autor.

18. Edificio de viviendas en la calle Espalter.
Julio Cano Lasso. Esquema gráfico de la
planta baja. Dibujo del autor.





además en presencia pública: esta primera parte del acceso tiene un carácter intermedio, es exterior, pero es privado, como el acceso desde la cancela de un palacete hasta el edificio en sí. La secuencia prosigue con un primer espacio cubierto aunque no cerrado, originalmente abierto y hoy separado del exterior por una reja metálica. Este anteportal, de proporción rectangular y grandes dimensiones, unos once por trece metros, alberga las dos entradas a las distintas escaleras principales, el acceso a la escalera de servicio, la portería, otras dependencias auxiliares y una salida de un local situado en la planta sótano. Este enorme zaguán es todo lo que el arquitecto necesita para resolver el difícil acceso. La organización está resuelta con brillantez mediante un simple cambio en los pavimentos. Una alfombra de piedra de Colmenar formada por losas completas define los recorridos, mientras que el resto lo constituye un adoquinado de canto de morro. El carácter informe de este pavimento no presupone geometría alguna, y le permite adaptarse a los encuentros más difíciles, lección que la arquitectura popular nos ha dejado y que Cano Lasso tiene muy en cuenta. Esta combinación en la que los materiales están dispuestos como suma de fragmentos se refuerza con la presencia de columnas dóricas quebradas que ocupan un lugar fijo en el portal, lográndose una atmósfera unitaria mediante la agrupación de fragmentos heterogéneos. Destaca asimismo la cuidada iluminación artificial del espacio mediante unas escultóricas lámparas diseñadas por el arquitecto. La delimitación de los distintos accesos se enfatiza mediante la iluminación natural, apreciable a través de las hojas de vidrio y en contraste con la entrada de servicio, oculta tras un masivo muro de fábrica. El uso de materiales tradicionales acompañados por grandes superficies de vidrio ofrecen así un acusado contraste entre tradición y modernidad, dando como resultado un espacio sobrio pero cálido, que resiste el paso del tiempo e impresiona por su extraordinaria calidad.

También inciden en vacío y transparencia como instrumentos de proyecto las propuestas de Ruiz de la Prada, convertido, mitad por azar, mitad por su empuje, en arquitecto y promotor de edificios de viviendas. Su aventura comienza cuando, en

competencia con Gutiérrez Soto, compra un palacete, lo derriba, y construye en el solar resultante de la demolición, un edificio de viviendas en la calle José Abascal entre los años 1963 y 1965. Este bloque cuenta con dos portales, pero en ambos los accesos peatonal y rodado se ubican en la misma entrada, en una especie de patio de carruajes retranqueado respecto a la línea de fachada, que provoca que el acceso al edificio se materialice como un vacío. Especialmente destacable es la inclusión del arte plástico en el edificio. Ruiz de la Prada incorpora aportaciones de artistas representativos de la época, como José Luis Sánchez y José Luis Gómez Perales. Como vemos, la elección de materiales destaca por su sencillez. Se apuesta por pocos pero nobles: granito, caliza, acero, vidrio, madera, en un planteamiento que supone un ejercicio de abstracción constructiva. En el portal, por ejemplo, no existe una diferenciación entre el acceso rodado y el peatonal; sólo dos franjas estriadas en el pavimento y la presencia de una jardinera a ras de suelo que define la separación entre la zona de acceso de vehículos de la de peatones. Este mismo granito reviste las paredes de la rampa. El cierre del portal se realiza con vidrios fijos de suelo a techo, que dejan ver con toda claridad el puesto del portero del edificio.

En la propuesta para el edificio de viviendas de la esquina de las calles Zurbano y Martínez Campos, realizado casi en las mismas fechas 1964 a 1966 Ruiz de la Prada mantiene este mismo planteamiento. En primer lugar encontramos un umbral, un espacio abierto pero cubierto: la calle entra en el edificio sin que existan límites físicos entre el interior y el exterior. Únicamente el cambio de pavimento, de la acera al suelo de granito, marca el límite de la propiedad. Al igual que en el edificio de José Abascal, el acceso constituye un interesante ejercicio de austeridad constructiva. El número de materiales empleados es reducido: granito en el pavimento y revistiendo algunas paredes, vidrio para el cerramiento del portal, y madera, ya sea en forma de paneles o de listones, en el techo y las paredes. En la planta baja se encuentra el espacio de acceso al edificio, en el que existen dos zonas bien diferenciadas. Esta entrada de la calle es, en cualquier caso, aparente, pues la estratégica



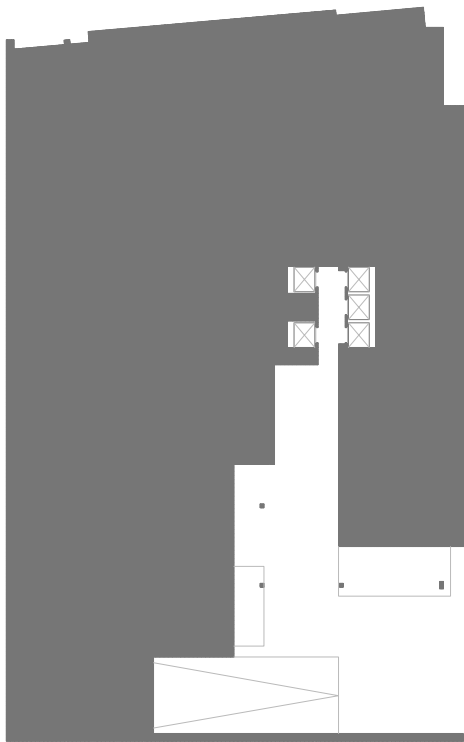
19. Edificio de viviendas en la calle José Abascal. Juan Manuel Ruiz de la Prada. Vista exterior. Fotografía del autor.

20. Edificio de viviendas en la calle José Abascal. Juan Manuel Ruiz de la Prada. Vista del portal. Fotografía del autor.



posición del portero le permite controlar el acceso al edificio. Pasado este espacio se encuentra el portal, que consta de dos entradas que dan acceso al núcleo de comunicaciones, la de servicio y la de los propietarios. Ambas circulaciones discurren en paralelo, separadas por un vidrio y tratadas de muy distinta forma. Mientras que el acceso de servicio es un mero pasillo que incluye unos escalones, en el acceso principal la ausencia de escalones, la presencia de una pequeña zona de estar –dos sofás y una mesa– y la decoración –un cuadro situado al fondo cierra la zona–, establecen las diferencias con el acceso secundario. El falso techo de listones de madera de teca, presente en ambas entradas, atempera la sobriedad de las estancias. Enfrentado a solares caracterizados por diferencias de nivel, y obligado por requerimientos municipales que exigían separar vehículos de peatones, los portales variarán su resolución, como por ejemplo en los edificios de las calles Ortega y Gasset o Velázquez, aunque vacío y transparencia persistan como componentes fundamentales de las propuestas.

Las propuestas modernas de algunos arquitectos madrileños ofrecen un contrapunto respecto a los planteamientos de rechazo a la ciudad de comienzos de siglo y a la obsesión con la seguridad actual. Vacío y transparencia se convirtieron por un tiempo en estrategias que permitieron relacionar la ciudad con las viviendas, convirtiendo parte de la vida en pública. Estas propuestas, planteadas desde la responsabilidad profesional pero sin caer en un excesivo aprovechamiento inmobiliario, muestran una posible vía intermedia entre privacidad y representación, todos ellos ejemplos de una de las vertientes en que se manifestó la inflexión en la arquitectura española de posguerra.



Planta baja



21. Edificio de viviendas en la calle Zurbano c/v Martínez Campos. Juan Manuel Ruiz de la Prada. Vista exterior. Fotografía del autor.

22. Edificio de viviendas en la calle Zurbano c/v Martínez Campos. Juan Manuel Ruiz de la Prada. Planta baja. Esquema gráfico. Dibujo del autor.

