

CAPITULO SEGUNDO. PLANEAMIENTO URBANO: EVOLUCION HISTÓRICA.

Este trabajo es el intento de mostrar sucintamente el cúmulo de circunstancias que han hecho que Málaga sea hoy la ciudad que contemplamos. Un breve recorrido histórico por las distintas "etapas" por las que ha pasado la ciudad nos ayudará a comprender mejor nuestros orígenes, los procesos que hicieron de Málaga lo que hoy es, y ese conocimiento acumulado a través de los siglos contribuirá, sin duda, a mejorar nuestra entorno futuro.

La ciudad es el resultado de la sedimentación de la Historia, es el producto – siempre por acabar-de una superposición de ciudades que viven todas el mismo presente. Pero esa sedimentación no es algo inocuo, el tiempo pretérito impregna a la ciudad última y al individuo inconsciente; actúa en cada tiempo, configurando así una filosofía de vida ecléctica y atemporal que estampa su sello sobre cada una de las generaciones que la han vivido y la viven: No hay que creer que el tiempo transcurrido vuelve a la nada: el tiempo es uno y eterno; el pasado, el presente y el futuro no son más que aspectos diferentes de un registro continuo, invariable, de la existencia perpetua.¹

Porque es cierto que el hombre "piensa" la ciudad, pero no es menos cierto que la ciudad hace al hombre. Actúa sobre él, lo moldea, lo adapta, lo inserta en ella. Así, podemos hablar de idiosincrasia, de particularidades, de costumbres, etc. Porque cada ciudad es distinta, cada una elabora su propio ser y crea su propio estilo.

La evolución urbanística de Málaga es el testimonio de las diferentes culturas asentadas en su suelo a lo largo del tiempo. Cada una de ellas ha marcado mediante hitos arquitectónicos los límites de su expansión, la impronta de su imagen y volumetría y ha concretado en un paseo temporal un vasto territorio de diferentes paisajes urbanos.

Así, podemos preguntarnos cuando excavamos: ¿Lo que vemos es nuestro pasado o es el presente de otros?. De esta manera, el abordaje del pasado desde una u otra óptica condiciona de manera diferente nuestra visión de la Historia. Porque todos estamos familiarizados con el tópico de que estudiamos el pasado para conocer mejor el presente, pero quizá nos resulte extraño saber que también

1 Temple Beil, E.: *Le flot du temps*.

debemos estudiar el presente para comprender el pasado. No debemos perder de vista que la investigación es un ejercicio hecho desde el presente y esto, querámoslo o no, condicionará todos los resultados obtenidos. El registro arqueológico está aquí, con nosotros, en el presente. Está allá enterrado, con muchas posibilidades de ser descubierto al construirse una carretera, es una parte importante de nuestro mundo contemporáneo y las observaciones que hacemos sobre él están aquí y ahora.²

La ciudad debe ser un espacio de cultura y para ello, si es necesario, hay que hacer visible la ciudad invisible. Comprenderemos entonces que lo que puede conceder valor a una época determinada puede constituir luego un obstáculo para el desarrollo urbano, lo cual es cierto en casi todas las ciudades. De ahí la polémica sobre conservación o no de los restos arqueológicos, así, aunque es un deber proteger nuestro patrimonio y ponerlo en valor, porque esto, al fin y al cabo, es uno de los elementos que convierten a una ciudad grande en una gran ciudad, no es menos cierto que el desarrollo urbanístico es una fuente de riqueza para todos y, consecuentemente, debería ser compatible con nuestro patrimonio y su conservación.

2.1. Antecedentes remotos de la ciudad.

Geográficamente la ciudad de Málaga se encuentra situada al sur de la Península Ibérica, entre 36 y 37 grados de latitud y 4 y 5 grados de longitud, queda enmarcada por dos ríos, el Guadalhorce y el Guadalmedina y a la orilla del mar Mediterráneo.

La Bahía de Málaga presenta un interesante abanico de posibilidades económicas que no pasó desapercibido para los pobladores fenicios, fundadores de los asentamientos de Málaga y el Cerro del Villar. El litoral de Málaga es un espacio condicionado claramente por la existencia de dos fronteras físicas naturales, las sierras prelitorales y el mar Mediterráneo. En este entorno existen una serie de valles fluviales, ríos y arroyos que vertebran y articulan el territorio. Algunos de estos ríos y arroyos desarrollan vegas y deltas con alto interés agropecuario, especialmente el Guadalhorce, que supone a su vez un paso natural para establecer el contacto de las zonas costeras con el interior. De hecho, esta es la ruta alternativa utilizada para

2 R. Binford, L.: *En busca del pasado*

acceder al mundo tartésico cuando el Estrecho estaba cortado a la navegación.

Los recursos de la sierras se explotan desde la antigüedad, circunstancias constatadas en el Cobre y el Bronce, destacando el aprovechamiento de la malaquita y azurita, ricas en cobre, y otras de galena argentíferas. También hay mineral de hierro en la zona occidental de la provincia. Es en este contexto físico donde se instalan los fenicios, concretamente en el Cerro del Villar, un islote situado en la desembocadura del río Guadalhorce y en un promontorio en Málaga, en la colina de la Alcazaba.

2.1.1. Málaga Fenicia.

La presencia fenicia en la región comienza a principios del siglo VIII a.C., aunque es muy probable que las naves semitas arribaran a estas costas con anterioridad en viajes de reconocimiento. El apogeo de la colonización tiene lugar a partir del 750 a.C. abarcando la segunda mitad del siglo VIII y de todo el siglo VII. En los inicios del siglo VI se aprecia una decadencia que se agudizará a mediados del mismo. En torno al año 500 a.C., la zona entrará en la órbita de Cartago, comenzando la época púnica.

El emplazamiento ideal de una ciudad fenicia es una isla cercana a tierra firme, como Tiro, o bien un promontorio rocoso unido al continente, como Biblos y Sidón. Los fenicios buscaron en la Península lugares parecidos a estos. Los colonizadores escogieron los enclaves que ofrecían una mayor seguridad para fondear los barcos y la antigua costa malagueña, actualmente muy transformada por la sedimentación, ofrecía pequeñas radas, muy buenas para utilizarlas como puertos naturales.

Igualmente era fundamental un lugar escarpado que proporcionase una buena defensa además de buenas comunicaciones con el interior a través de los valles fluviales que ponen en contacto la costa malagueña con las Depresiones de Antequera y Granada. A través de estos valles existió un comercio intensivo y prolongado en el tiempo entre los indígenas del interior y los fenicios de la costa.

Otro elemento primordial es la presencia de un río, que garantice el agua dulce. Estos ríos forman fértiles vegas en su curso inferior que fueron aprovechadas agrícolamente.

Las casas fenicias que vienen representadas en los relieves asirios suelen tener varios pisos, probablemente obligados por la necesidad de espacio. Las construcciones fenicias de la costa malagueña son semejantes a las de las metrópolis. No existía una urbanización armónica, las casas se iban apiñando unas junto a otras conforme la ciudad crecía, esto responde a un concepto urbano oriental. La disposición de las calles era de tipo laberíntico, algunas incluso pavimentadas con losas de piedra, otras con tierra apisonada.

El Cerro del Villar se sitúa en la desembocadura del río Guadalhorce, principal vía de comunicación entre la costa y el interior. Era primitivamente una isla que hoy, debido a los aportes del río, se ha convertido en una llanura pantanosa. El antiguo estuario constituía un lugar abrigado de los vientos, y fue, sin duda, el último fondeadero antes de emprender la difícil travesía del Estrecho.

Es más que probable que las continuas inundaciones y las drásticas transformaciones de la zona obligaría a los antiguos pobladores a buscar nuevos asentamientos, que encontraron en un lugar relativamente cercano: la actual Alcazaba malagueña y sus alrededores. Esto está constatado por los recientes descubrimientos de la necrópolis de Nuevo Mundo, Campos Elíseos, el Hipogeo aparecido durante la excavación del túnel y por restos de murallas que se conservan en el subsuelo del Museo Picasso.

Las fuentes clásicas dan muy pocas noticias sobre la Málaga fenicia. La ciudad es mencionada en la *Ora Marítima* de Avieno, como punto final de un camino que venía de Tartessos. Estrabón (*III,4,2*) y Plinio (*III,8*) dicen que Málaga había sido fundada por los fenicios.

El origen del topónimo "Malaka" siempre ha sido un tema muy controvertido. Para *E. Flores* Malaka procede de la raíz semita "malh" (sal), que hace referencia a la industria de salazones de pescado. Según *Guillén Robles* Malaka es un derivado de la raíz "malak" (reinar),

referente a una supuesta hegemonía de Málaga de las colonias fenicias del litoral Mediterráneo. Para *Rodríguez de Berlanga* "Malaka" es la divinidad que aparece en los anversos de las monedas de la ceca púnica de Málaga, relacionada con la fundación de los metales.

Frente a estas hipótesis más o menos fantasiosa, la investigación actual se ha replanteado el problema. *Gran Aymerich* piensa que el nombre de "Malaka" se refiere tanto a una población como a un río, el río Malaka. El problema es a cual se refiere, ¿cual es? ¿el Guadiana o el Guadalhorce?

Sobre la topografía de la Málaga fenicia no conocemos gran cosa debido a la falta de excavaciones y cuando estas se han hecho rara vez se ha llegado a los estratos fenicios, unas veces lo ha impedido el nivel freático, otras la urgencia de las obras, y otras veces el desinterés generalizado por todo lo que no sea "romano" o "musulmán".

2.1.2. Málaga Romana.

La importancia económica que adquirió MalaKa a lo largo de los siglos VII-VI a.C. se convirtió en el embrión de lo que iba a ser la Malaca romana.

El núcleo principal de esta ciudad que se extendía por Gibralfaro y La Alcazaba, calles San Agustín y Cister, está ya plenamente configurado logrando ocupar un puesto principal entre los puertos del Mediterráneo junto a Gadir, en el Atlántico.

El proceso de romanización no fue rápido, ni en la aceptación, como generalmente se cree, sumisa a los romanos ni en la transformación del arraigado urbanismo semita. Estrabón (III, 4, 2): " En esta costa la primera ciudad es Malaca, distante de Kalpe tanto como esta de Gadeira. Es el mercado de los nómadas de la costa opuesta y posee grandes fabricas de salazón. Creen algunos que es la misma Mainake que según hemos oído, era la última hacia Occidente de las ciudades de los foceos. Cosa que no es así, ya que ésta (Mainake) está más lejos de Kalpe y ha sido destruida, aunque conserva las trazas de una ciudad griega, en tanto que Malaka está más cerca (de Kalpe) y tiene una planta fenicia".

Así pues, los momentos finales púnicos tuvieron una larga permanencia en el tiempo y la adaptación tuvo que ser difícil e incluso dolorosa en algunos momentos tanto para los indígenas como para los romanos. La lengua semita se usa todavía en el siglo I a.C., se aprovechan las antiguas murallas defensivas para ampliar la ciudad que, poco a poco va adquiriendo los rasgos más significativos de los invasores, sobre todo a finales de la República.

La política cesariana trajo consigo una época de prosperidad económica, debido, entre otras causas, a las transformaciones jurídicas de las tierras meridionales hispanas. Unas formas de vida similares a las de la Península Itálica propició la integración en los modos de vida romanos, por lo que fueron elevada al rango de *municipia*, romanos en algunos casos y latinos en su mayoría. Estas reformas de tipo administrativo y jurídico estuvieron acompañadas de una febril actividad edilicia, vinculada a una gran actividad económica, permitiendo esto que tras la *Pax Augustea* estas ciudades continúen de manera imparable con este proceso, culminando con la concesión del *ius latii* por Vespasiano, adquiriendo Malaca la condición de *municipium*.

Pero el momento de mayor actividad edilicia aparece con Augusto y sus sucesores.

La ciudad se transforma en el elemento transmisor de un sistema sagrado, jurídico y administrativo cuyo objetivo principal es la exaltación de la ideología imperial- como está ocurriendo en todo el imperio-. La ciudad se convierte en el escenario de expresión ideológica de los emperadores, por lo que se llena de templos, termas públicas, edificios lúdicos, fuentes, arcos, estatuas y epígrafes honoríficos. Todo es un escenario propagandístico en los que el Emperador y su familia están omnipresentes.

El deseo de figurar, de prosperar, hace que los evergetas (miembros del gobierno local) asuman bajo su pretendida "generosidad" hacia el pueblo la construcción de edificios y obras públicas que en realidad eran actuaciones encaminadas a conseguir los favores del Emperador para promocionarse personalmente.

El mármol es un material que se generaliza, porque pese a ser muy caro era símbolo de prestigio y representa el nuevo *status* económico alcanzado por la ciudad.

Las nuevas necesidades fiscales y militares del Imperio a raíz de los sucesivos conflictos que amenazaron Roma desde finales del siglo II, propiciaron que a las clases económicamente poderosas les dejara de ser rentables las inversiones en el mantenimiento de la ciudad con el consiguiente deterioro y posterior abandono de estos espacios públicos, que serán reemplazados por lucrativas factorías de salazones de pescado. Cambio ideológico, pero no económico en la Malaca bajoimperial, en la que su puerto continuaría teniendo un activo papel en la economía de la zona favorecido por la reactivación de las rutas comerciales terrestres y marítimas.

La Lex Flavia malacitana era fundamental ya que reconocía a los ciudadanos malagueños como ciudadanos romanos a los que se le aplicaba su derecho.

Las consecuencias urbanísticas de la integración en el imperio fueron la aparición de nuevas realidades, tales como el *ager*, y el puerto de la ciudad, que servía de cabotaje entre los de Gades y Cartagena.

La expansión de la ciudad continua el modelo púnico ampliando la misma desde la ladera del monte hasta la orilla del Guadalmedina.

El teatro romano data de la época del emperador Augusto.

Se piensa que desde el siglo III y hasta el VIII la ciudad entró en una fase de decadencia y de repliegue, se abandona el puerto y se forma una playa sobre la misma y también se abandona el teatro romano el cual es saqueado y usado como cantera, se crean murallas de defensa en zonas antes urbanas.

2.1.3. Málaga Bizantina.

La ciudad se convierte en bizantina hacia el siglo VI aunque se carece de información para su análisis.

La ciudad se convierte en bizantina hacia el siglo VI aunque se carece de información para su análisis.

La presencia de elementos bizantinos en el Mediterráneo hispánico está documentada y constatada arqueológicamente, aunque son escasos los restos materiales encontrados.

El momento de la intervención bizantina en la Península coincide con un periodo de luchas internas entre los propios visigodos, que se remontan a la época de Teudis, general ostrogodo casado con una noble hispanorromana, elegido rey en el año 531, tras el asesinato de Amalarico en Barcelona, a manos de sus propias tropas. Teudis perseguía la voluntad de crear un reino en *Hispania* y por ello buscó el sometimiento de los diferentes territorios de la Península Ibérica. Por un lado hizo frente a los avances francos en la Tarraconense y por otro, viendo la amenaza que suponían las tropas bizantinas dirigidas por Belisario en el occidente mediterráneo, creyó necesario establecer un control de la línea costera de la Bética y conquistar uno de los lugares más estratégicos, la ciudad de *Septem*. Los intentos fueron vanos y *Septem*, junto con el control del *fretum gaditanum*, (zona de Cádiz) quedaron en manos de los bizantinos.

Los enclaves peninsulares en manos bizantinas dependieron administrativamente de la prefectura de África. Muy pocas son las ciudades de las que sabemos con seguridad fueron bizantinas. Las ciudades de *Malaca* y *Basti* estuvieron muy probablemente bajo el dominio bizantino, sin embargo el saber hasta cuando plantea dudas, a pesar de la referencia textual de la Crónica del Biclarense, en las que alude a las escaramuzas de Leovigildo en la zona sin una clara referencia a quien se enfrentó: *Leovigildus rex loca Bastetaniae et Malacitanae urbis militibus uastat et uictor solio reddit.*

Las ciudades conquistadas por los bizantinos y que permanecieron durante más tiempo en sus manos se ciñen a la franja costera mediterránea y atlántica.

La ciudad de *Cartago Spartaria* se sitúa al sur del actual Cabo de Palos y se trató siempre de un importante punto en la navegación de cabotaje y de altura. Al mismo tiempo debió configurarse como un importante punto de conexión entre las islas Baleares y las otras ciudades bizantinas de *Hispania* y África.

El otro importante enclave bizantino se halla en *Malaca*, ciudad costera con un puerto protegido por la propia Ensenada de Málaga, a la vez que por el norte la ciudad está protegida por la importante cordillera montañosa que es el Sistema Penibético y particularmente al nordeste los Montes de Málaga. La vía principal de acceso a la ciudad era la Hercúlea que venía de *Gades* por la costa pasando por *Carteia* y que después de *Malaca* continuaba hacia *Urci* y *Carthago Spartaria*. Desde el Sistema Bético se podía acceder a *Malaca* gracias a dos vías:

- La del este partía de *Anticaria* y atravesaba los Montes de Málaga.
- La del oeste salía desde *Barba* y descendía hacia la Hoya de Málaga por el valle de *Salduba* (actual río Guadalhorce).

Por todo lo dicho, creemos que la presencia bizantina en *Hispania* se redujo a unos muy reducidos enclaves militares y comerciales que no responden a una unidad territorial clara.

2.2. La Málaga Musulmana.

La sociedad islámica andalusí, vista desde la organización territorial nazarí, se caracterizaba por desarrollarse en un ámbito "precapitalista" y centralizado. Es una sociedad eminentemente urbana-mercantil, y agrícola, pero con un alto componente industrial y manufacturero, donde se utiliza la caña dulce y el lino. El cultivo de la triada mediterránea: vid, olivo y cereales son los componentes principales de la producción agraria. En al-Andalus, esta triada se adapta extraordinariamente bien a las circunstancias climáticas y a la morfología del terreno. Esta bonanza agrícola y ganadera, sobre todo de

ganado bovino y ovino, crea unos grandes cinturones verdes alrededor de las ciudades que propicia el crecimiento urbano haciendo que la ciudad se extienda más allá de sus murallas. Tradicionalmente, al-Andalus ha sido siempre considerado el "vergel del Islam".

Desde el punto de vista jurídico, el Islam sólo admitió dos tipos de propiedad: la primitiva de los árabes musulmanes en la península Arábiga y la colectiva de la Umma, o "comunidad de creyentes", sobre el conjunto de las tierras conquistadas. De ahí que las únicas propiedades árabes estuvieran en Arabia, si bien las condiciones de la conquista permitieron localmente cierta apropiación privada del suelo, aunque esto era un hecho excepcional para el derecho islámico.

La auténtica realidad de la propiedad territorial se nos escapa hoy en día, porque no siempre se correspondía con lo que decía el Derecho. Consta que hubo auténticos latifundios, conocidos como al-daya (aldeas), surgen sobre tierras de diezmo y sus poseedores serán en su mayoría habitantes de las ciudades: mercaderes enriquecidos, altos funcionarios del Estado, etc.

Estos feudos solían estar situados en zonas de influencia urbana, en los suelos más fértiles y eran trabajados por mano de obra rara vez servil. Los explotadores eran generalmente pequeños campesinos libres que trabajaban en estas fincas tras concertar con sus propietarios alguno de los contratos conocidos en el derecho islámico.

Frente a las grandes explotaciones encontramos las pequeñas propiedades campesinas, explotadas directamente por el poseedor con la ayuda de su familia. Estos pequeños propietarios vivían en aldeas conocidas como al-qarya (alquería), organizados en grupos familiares ligados por la sangre, con cierta homogeneidad étnica, poseyendo en común o individualmente las tierras de la alquería, con restricciones y obligaciones en el aprovechamiento del monte y de los pastos. Estos pequeños campesinos no tenían ninguna clase de dependencia respecto a un gran propietario, sino que estaban ligados directamente al Estado por el Fisco, que cobraba sus impuestos por medio de un recaudador.

Aunque los arqueólogos consideran en la ciudad islámica la existencia de un barrio de poder, otro religioso y otro económico, en realidad no existía un

esquema tripartito tan simple, porque cada ciudad era un caso en sí mismo, influenciado por la tradición anterior.

Las ciudades islámicas no estaban organizadas formalmente, no existían instituciones ciudadanas como los ayuntamientos. En el Islam el municipio es ajeno a la comunidad islámica y los cargos públicos eran investidos desde arriba, por el Sultán, el Emir o el Gobernador.

En cuanto al urbanismo debemos decir que tenían un concepto totalmente diferente de la concepción cristiana de la propiedad. Para ellos el espacio privado prevalece sobre el público. La abigarrada distribución de las casas corresponde a ese concepto. Se aprovecha al máximo el espacio privado, que se extiende serpenteante asfixiando posibles plazas y reduciendo las callejuelas a su mínima expresión, a veces sin salida y, a veces, llegaba a tal extremo el celo por la intimidad que la entrada a las casas se hacía desde los tejados. No había ventanas al exterior, si acaso alguna puerta. En el interior es diferente, las habitaciones se disponían alrededor de un patio que repartía su luz y comunicaba a los habitantes. La casa es el "reino" de la mujer, el espacio sagrado, lo prohibido.

La estructura urbana de la Málaga nazarí respondía a la forma de producción del espacio urbano en el Islam: una ciudad central inicial (la madina), recinto amurallado; una fortaleza-castillo (Alcazaba-Castillo de Gibralfaro), y finalmente las zonas de expansión urbana (los arrabales).

En Málaga sí tenemos el esquema clásico: un centro de poder y religioso, La Alcazaba, promontorio que encerraba entre sus muros su propia mezquita.

La Madina: que es la ciudad en sí, con sus zocos, barrios de los artesanos, Madrasa, etc.

La muralla, ese elemento tanto defensivo como simbólico, en la medida que delimita un "dentro" : la pertenencia al grupo, a la ciudad, y un "fuera", que es todo lo no musulmán, el extranjero. Estas murallas contaban con fosos y barbacanas defensivas, así como puertas cada cierto tramo de muralla.

Fuera de ella están los arrabales donde la expansión demográfica ha obligado a la ciudad a prolongarse más allá de los límites protectores del recinto, mas,

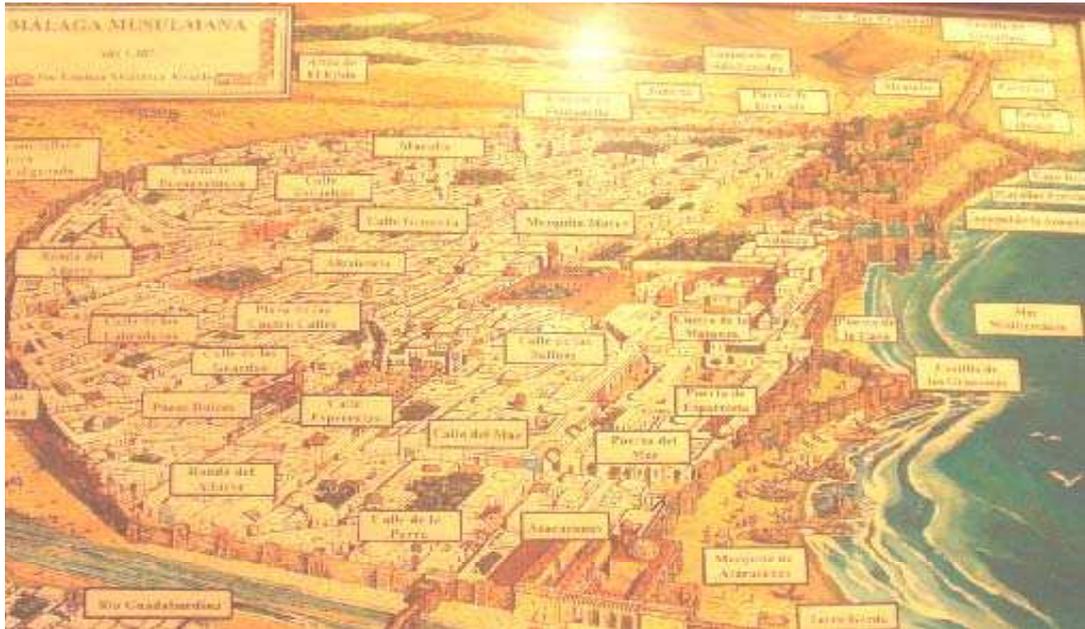
con el tiempo, estos mismos arrabales llegarán a tener sus propias murallas. Allí, en los arrabales se sitúan las industrias alfareras y es donde los militares realizan sus actividades.

Se puede decir que Málaga a mediados del X (955-956) fue el “puerto de Al-Ándalus de mayor relación con Oriente” con un gran tráfico comercial y ya en Siglo XI poseía una estructura parecida a la que observamos en la Málaga nazarí con la muralla consolidada, siglo en el que se consolidó el conjunto Alcazaba-Castillo de Gibralfaro.

Málaga se convertirá en el principal puerto del Reino y centro de la más importante colonia de genoveses en el extranjero, lo que repercutirá en la estructura urbana de la ciudad.

La madina nazarí es la primera estructura urbana de Málaga que podemos analizar con precisión, se encontraba limitada al oeste por el río Guadalmedina, al norte por la traza de la muralla (definida por la morfología de las calles Carretería y Álamos), al este los Montes, y al sur por la muralla defensiva y el mar.

En la traza urbana de Málaga permanece aquella estructura, pero la morfología viaria fue profundamente transformada en el s.XIX debido a criterios contrarios a las formas de producción de la ciudad islámica que pensaban que iban en contra de la higiene. Los tres componentes básicos de la ciudad islámica y de Málaga en esta época por tanto son: desorden de la trama urbanística, la inmutabilidad de ese desorden y el papel dominante del mercado en la economía y configuración de las ciudades.



La madina puede descomponerse a través de un eje central, formado por las calles de Los Caballeros, Mercaderes, Plaza de las Cuatro Calles y calle de la Guardas, según la denominación de los Libros de Repartimiento, que ponían en relación la Alcazaba con la actual Puerta Nueva, comunicando también el centro religioso (La Mezquita mayor) y el comercial (Alcaicería-Zoco).

Ello nos muestra una cierta centralidad urbana entorno a la plaza de las Cuatro Calles y el complejo zoco-alcaicería.

El sector definido al Sur de este eje, única vía que recorre longitudinalmente la madina, tiene una disposición viaria de calles paralelas a la disposición de la traza de las murallas, lo cual indica seguramente que se trata de terrenos paulatinamente ganados al mar.

En el sector Norte, la Puerta de Granada, de donde sale como única vía principal la denominada calle Real que conducía directamente a la Alcaicería, núcleo fundamental de todas las operaciones relacionadas con la seda.

En la Puerta de San Buenaventura, situada a la entrada de la actual Plaza del Teatro, confluencia de las calles Álamos, Carretería y Mariblanca, se abría el arrabal para, según algunas versiones cartográficas, unirse al camino de Granada.

Por último, la Puerta de Antequera, abierta al camino del mismo nombre o camino de Almogía, aún localizable su emplazamiento, que conduce del Muro de las Catalinas a la calle Carretería.

Las citadas puertas relacionaban los principales caminos y vías circulatorias, determinando en gran medida la morfología urbana del sector norte de la madina y transversal al eje principal que hemos definido.

Las restantes puertas debieron de tener usos vinculados a las necesidades comerciales, navieras y militares de la madina y estructuran escasamente las comunicaciones interiores.

La llamada Puerta de la Caba se encontraba al final de la calle Cañón, vial de comunicación del eje transversal (sector calle del Alcázar) con el mar; la Puerta de los Siete Arcos es una comunicación al exterior del edificio-fortaleza de la colonia mercantil genovesa (el castillo de Genoveses) y la llamada Puerta de Espartería, situada también en las inmediaciones del Castillo de lo Genoveses al final de la calle del mismo nombre, se relacionaba con el camino de Ronda y una de las calles paralelas a la traza de las murallas.

Los Arrabales que constituyen junto con el núcleo central amurallado (madina) el conjunto de la ciudad, están formados a su vez, al igual que ella, por barrios dotados de todos los servicios propios de una ciudad, mezquita, alhóndiga, zoco, baños, posadas, etc, La mayoría de los Arrabales se encuentran cercados a partir del siglo XIII.

Los Arrabales, cumplen una función exclusiva de ampliación del perímetro urbano ante unas determinadas necesidades demográficas. Posiblemente fuesen habitados por individuos pertenecientes a una determinada profesión o gremio, así como son frecuentes los arrabales producidos por asentamientos de extranjeros con intereses comerciales alrededor de las principales ciudades del Al-Ándalus.

Así es por ejemplo en Málaga el Castillo de los Genoveses, fortaleza situada fuera de la ciudad cerca del mar, adosada a la muralla en un enclave geográfico con pretensiones obviamente comerciales y marítimas.

Se conoce la extensión y ubicación del Arrabal de Fontanella al norte de la ciudad, cuya cerca iba de la Puerta de Granada a la torre de la Goleta y hasta la Puerta de Antequera.

El Arrabal de Attabanim comprendía parte de los actuales barrios de la Trinidad y Perchel. Parte de él debió de tener algún muro de obra de defensa, como la torre que aún quedaba en el siglo XIX en el comercio de la calle Mármoles. También nos habla los Repartimientos de las torres Fonseca, junto a la costa donde seguramente se construía con posterioridad la Iglesia y el Convento del Carmen.

Es en la zona que comprende las actuales calles Cerrojo, Agustín Parejo, Zurradores y Cañaveral, donde localizamos la zona más densamente edificada en época musulmana: allí aún quedan vestigios de unos baños árabes.

2.3. Los siglos XVI y XVII: La Málaga Conventual.

Málaga, integrada en el reino nazarí de Granada, por circunstancias históricas fue una de las ciudades que más tardíamente fue arrebatada a los musulmanes.

Tras la expulsión de los árabes comenzada hacia 1487 y que finalizaría en 1492 con la entrega de las llaves del Reino de Granada a los Reyes Católicos, los nuevos pobladores tuvieron que transformar el ambiente urbano de la ciudad de Málaga que les recordaba con sus múltiples alminares, mezquitas y construcciones a la religión expulsada, lo cual consideraban como algo ajeno y desagradable.

Inmediatamente se dispusieron a la consagración de las mezquitas como iglesias, construyeron ermitas, capillas callejeras, parroquias y órdenes religiosas. Todo ello para satisfacer las necesidades espirituales de los cristianos viejos.

La implantación de conventos, tanto masculinos como femeninos, tuvo su más amplio apoyo en la realeza, que no solamente alentó la realización de estas construcciones, sino que contribuyó económicamente a su erección. Pero este interés por los conventos no provenía únicamente por el afán de transformar y cristianizar a la arabizada ciudad, sino que la monarquía utilizó

estas construcciones en su beneficio personal, considerándolas como residencias de la realeza.

Durante los siglos XVI, XVII y la mayor parte del XVIII Málaga, al igual que otras muchas ciudades españolas, era un auténtico convento, tanto en su ambiente como por su aspecto, la ciudad estaba plagada de edificaciones religiosas las cuales absorbían el grueso del suelo urbano, existiendo una gran saturación de templos y edificaciones de carácter religioso que marcaban fuertemente el carácter de la ciudad.

La ciudad conventual surge como consecuencia del poder económico y social que ostentaba el clero en el Antiguo Régimen. Esta presencia religiosa alteró drásticamente el paisaje urbano, ocupando los mejores solares y los edificios más notables.

La ciudad tras la reconquista sufrió un notable cambio funcional, empezaron por transformar las mezquitas en iglesias, se construyeron ermitas, capillas en las calles y parroquias, se establecieron ordenes religiosas. Dicha transformación se debió más a un cambio en los usos de la arquitectura que a un auténtico cambio morfológico en la ciudad.

El proceso se inició, tras la conquista de la ciudad islámica, con la realización de Los Repartimientos: Los huertos de cultivo, mezquitas y grandes edificios fueron asignados a la nobleza y al clero que levantó iglesias, conventos y palacios.

En muchos casos la incrustación de los conventos en la trama urbana contribuyó a dislocar el trazado musulmán fundamentalmente rellenando espacios vacíos como huertos interiores.

El establecimiento de las ordenes religiosas marcó el trazado viario de la ciudad en lo que se conoce como vía sacra, uniendo los conventos y ermitas, en sentido norte-sur determinado por las calles Granada y Nueva, y en sentido este-oeste por las calles Santa María y Compañía. En el cruce de ambos se encontraba la Plaza Mayor, que aparecía configurada como el escenario preferente de todos los acontecimientos religiosos y sociales.

Pero la transformación del entramado urbano no sólo se circunscribió al interior de la ciudad amurallada sino que también tuvo lugar en la zona de los antiguos arrabales árabes. El establecimiento de conventos extramuros supuso la creación de puntos de atracción de nueva población, se crearon extramuros los conventos de la Victoria, de Capuchinos, el de la Calzada de la Trinidad y el del Carmen en los barrios que actualmente llevan estos nombres. Junto a la muralla se crearon los conventos de la Merced y de Santo Domingo. Así se puede decir que la planimetría urbana de Málaga tenía forma de estrella con viales en forma de radiales que sobresalían del recinto amurallado de la ciudad y el río Guadalmedina.

2.4. Los inicios del cambio urbano. Siglo XVIII.

El siglo XVIII malagueño es fundamental para una comprensión correcta del gran cambio estructural del segundo tercio del siglo XIX. Será durante este periodo cuando se efectúen los procesos iniciales de acumulación y concentración de capitales.

Durante el siglo XVIII la ciudad experimentará un notable auge urbano e importantes cambios en su urbanismo, dentro de los cuales tendrán especial relevancia las grandes obras públicas llevadas a cabo.

Efectivamente, durante este siglo, y especialmente en su segunda mitad, la ciudad asiste a una serie de cambios sociales, económicos y urbanos muy importantes. Los motores de aquellos cambios serán, fundamentalmente, los



siguientes: un gran aumento demográfico (31.427 habitantes en 1747, 41.062 en 1770 y 49.040 en 1789), unido a una importante expansión agrícola y comercial; organización de las infraestructuras comerciales y urbanas, cambios ideológicos, y nuevas instituciones (Consulado Marítimo y Terrestre o Sociedad Económica de Amigos del País) y la lenta pérdida de la hegemonía de los gremios en beneficio de una burguesía comercial que va a reorganizar la sociedad malagueña de acuerdo con los nuevos intereses económicos y sociales emergentes.

2.4.1. Hacia unas nuevas condiciones económicas.

La economía de la Málaga dieciochesca sigue girando en torno a la comercialización de los productos agrarios provisionales, tenía una producción prioritariamente representada por los productos de la exportación, pero al tiempo ofrecía variedad y cantidad de otros productos para el consumo interior.

Los datos que conocemos sobre la organización agraria del periodo indican que no hay una transformación del paisaje agrario con respecto al periodo nazarí, sólo se ha producido avances en la roturación y puesta en cultivo de nuevas tierras.

El último cuarto de siglo es, indudablemente, el momento de gran auge de la ciudad: comerciantes, ilustrados, profesionales liberales, nuevas instituciones, la ampliación del número de extranjeros residentes en la ciudad, son exponentes de esa favorable situación.

La coyuntura favorable tiene su origen en las diferentes autorizaciones para comerciar con las colonias. La Industrialización es relativa por causas muy diversas: la contradicción que representaba con respecto a la organización gremial: el carácter del Consulado, organismo encargado de fiscalizar las inversiones que no accede casi nunca a desarrollar los proyectos industriales. Sin embargo, existen fábricas de jabones, vinagres, aguardientes...

2.4.2. El proceso de acumulación primitiva del capital: Agricultura y Comercio.

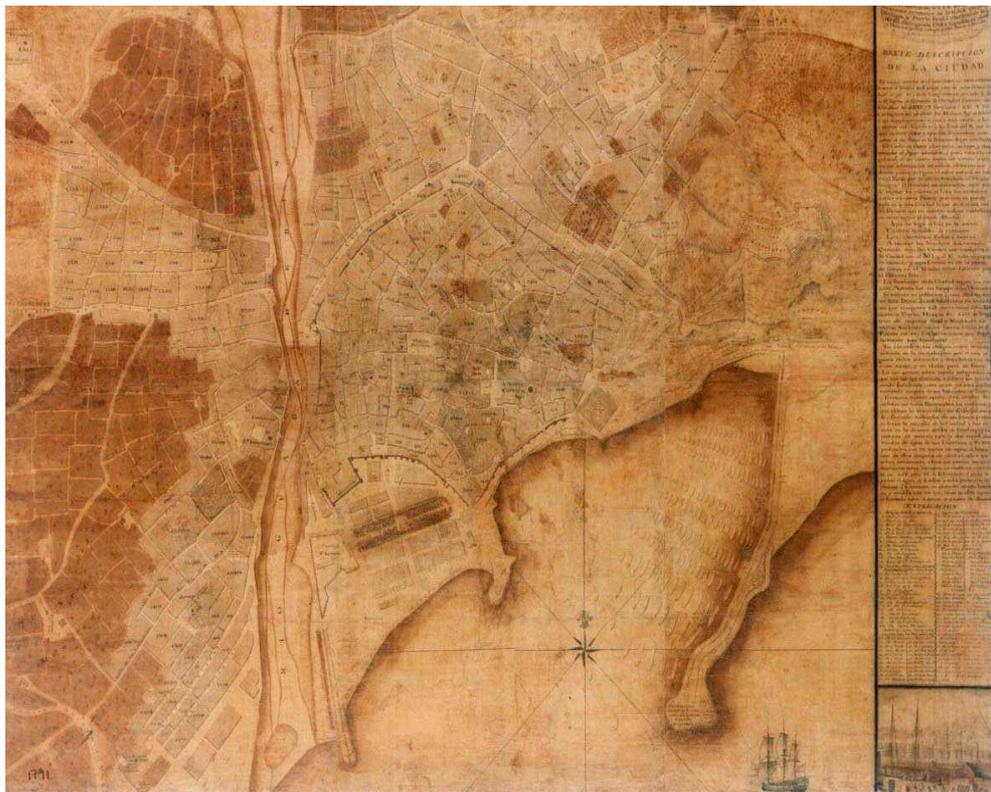
La acumulación se produjo en torno a los modos de los productos agrarios tradicionales. En Málaga, el alcance de tal nivel dependió estrechamente de las prácticas de los comerciantes aquí establecidos. El comercio malagueño del siglo XVIII y este proceso están vinculados a los asentamientos de comerciantes extranjeros desde los inicios del periodo que desarrollarían el comercio de importación y exportación con mercados mas bien europeos y africanos que coloniales.

2.4.3. Una nueva demografía.

Durante estos años la demografía malagueña no es significativamente diferente de la estatal: el siglo XVIII en toda Europa es un periodo de auge económico y demográfico, debido a las mejoras alimenticias derivadas del aumento de la productividad y la consiguiente respuesta ante la enfermedad.

En esta época se estima que la ciudad estaba habitada por no más de 50.000 personas.

En los siglos anteriores predomina el ciclo demográfico antiguo: impacto sobre la población de las crisis generales de las economías de subsistencia y la enfermedad (la peste generalmente).



2.4.4. La ciudad, economía y espacio.

En un nivel global la ciudad somete a una reorganización al espacio no urbano, son los sectores de la nueva sociedad emergente, los comerciantes, los auténticos dominadores del espacio agrario.

La agricultura, por tanto, tiene un papel subsidiario por la hegemonía del sector más dinámico de la actividad: el comercio.

No puede hablarse de una consolidación de una nueva realidad estructural. Por esta causa aunque veamos unos iniciales intentos de racionalización de infraestructuras (camino, puertos,...) son todavía tendentes hacia la incardinación total de la ciudad en el espacio local, regional y global (puerto) y hacia la creación de un cierto mercado interior.

2.4.5. La Red de Caminos de Málaga el establecimiento de una red radial.

La tendencia a constitución de una nueva organización espacial conseguida sólo en el segundo tercio del siglo XIX, se va explicitando a través de los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras.

La red de caminos va a sufrir obras diversas de readaptación y adaptación a las ingentes necesidades de transporte y comunicación derivados del comercio y su desarrollo.

Los caminos de Vélez y Antequera fueron objeto de obras. El camino de Vélez entre 1785 y 1787 y el de Antequera entre 1785 y 1797.

Por otra parte, el camino o realenga a Churriana-Benalmádena también debió su afianzamiento al auge comercial y agrícola.

Estas inversiones en la infraestructura viaria no sólo se entiende en cuanto conexión con las comarcas de las tierras de Málaga, sino que también debieron relacionarse con el progresivo papel del puerto como salida de parte de la producción del ámbito regional.

También debido a la demanda tanto para usos industriales como artesanales existente en la época se incrementó la producción de la infraestructuras para la traída de a la ciudad.

Hacia 1726 comenzaron las obras de la traída de aguas de la llamada Fuente del Rey.

Un proyecto de traída de aguas, finalizado en el setecientos es el Acueducto de San Telmo.

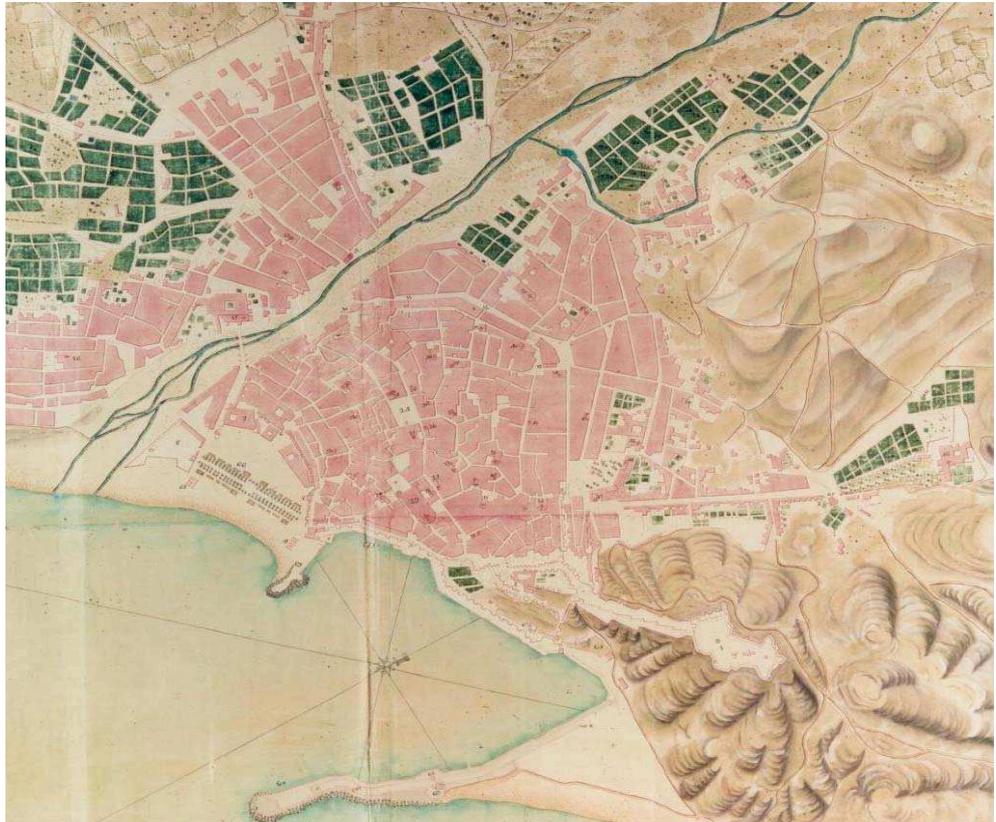
La principal preocupación de las autoridades, tanto en el siglo XVIII como en el siglo XIX, no será una mejora de la injusta distribución de las fuentes públicas en el espacio urbano sino el aumento del caudal disponible.

Por otra parte, la presencia de unos incipientes sectores burgueses seguramente afianzados a finales del siglo XVIII se va plasmando en las transformaciones del centro urbano de la ciudad de Málaga.

En este contexto los elementos fundamentales que pueden detectarse son los siguientes:

1. La pérdida del valor estratégico de las estructuras militares heredadas. La antigua muralla poco a poco va quedando obsoleta.
2. Un importante proceso de reforma urbana cuyos efectos sobre la morfología viaria heredada hoy desconocemos, pero que tipológicamente considerado es uno de los más importantes momentos de producción de la ciudad entendida como arquitectura.
3. Las construcciones y acciLones "urbanizadoras", características y puntuales consideradas los hitos de la Málaga del siglo XVIII: construcción de la Aduana, Edificio de la Sociedad Económica de Amigos del País (Casa del Consulado) o el Paseo "Salón" de la Alameda descomponiendo la lógica de un sistema viario paralelo a la línea de la costa -cuya primera fase se ejecuta hacia 1785 según el proyecto de Segismundo Font y la segunda se realiza siguiendo el proyecto de Miguel del Castillo de 1800-, etcétera).

2.4.6. La evolución de la periferia histórica.



La cartografía histórica es a partir de 1732 una importante base para conocer dentro de unos ciertos límites los avances en extensión de la ciudad que, hasta ahora, intuíamos.

Esta cartografía indica el gran avance de la periferia urbana sobre las huertas "de lo cercano".

- La Trinidad.

Tras el siglo XVIII el barrio de la trinidad comienza a aumentar en extensión hasta alcanzar, a finales de siglo, los límites que mantuvo hasta bien entrado el siglo XX.

Son, en definitiva, los caminos nuevos y viejos de Antequera los que crean la morfología del conjunto del barrio.

- El Perchel.

Durante el siglo XVIII podemos observar varios tipos de crecimiento diferentes dentro de El Perchel.

Crecimiento del Sector Sur, por consecuencia directa de la demanda de almacenes gracias a la bonanza del comercio malagueño

Crecimiento Sector Norte, es difícil afirmar algo cuantitativo. El barrio no se extendía tanto como en el siglo XIX al oeste como en la actualidad que llega hasta la calle Armengual de la mota.

Todo el conjunto del barrio, al igual que la trinidad, estaría limitado por las huertas cuyo parcelario, posteriormente, será el responsable de la morfología del barrio. Ambos experimentan avances en su extensión y al final de este periodo, serán periferia urbana de la antigua madina árabe.

- El barrio de El Molinillo.

Ya entrado el siglo XVIII, se delimita del siguiente modo: al Oeste, el río Guadalmedina; al Este, la traza de la calle Ollerías; al Sur, el barrio estaría limitado por las traseras de las casas de la acera derecha de la Calle de Carretería.

2.5. El Siglo XIX: La desamortización, la transformación morfológica y funcional más profunda.

2.5.1. Las desamortizaciones.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII se intentó liberar la ciudad de la predominancia de la propiedad secular de los terrenos, quitándoselos y devolviéndoles los mismos varias veces, pero no es hasta mitad del S.XIX cuando con Mendizábal se produce el auténtico proceso desamortizador que genera una verdadera y profunda transformación en la fisonomía de la ciudad; A esto hay que unir el florecimiento del comercio y el apogeo industrial que hace que la ciudad salte los muros y

se extienda hacia los arrabales, formando los primeros auténticos barrios en la periferia

En la primera desamortización de 1836 no se produjeron efectos importantes en la fisonomía de la ciudad, fueron acciones puntuales que afectaron al centro histórico, los bienes expropiados fueron:

- Convento San Pedro Alcántara dando lugar a las plazas de San Pedro Alcántara y de Buenaventura así como a las edificaciones existentes.
- Convento de las Agustinas, convertido en el pasaje de chinitas (Diego Clavero).
- Convento de Santa Lucia dando lugar al pasaje Heredia

La segunda desamortización entre 1856 y 1870 aceleró el proceso de reordenación-transformación del centro histórico liberando espacios más grandes que en la primera desamortización:

- Convento de Santa Clara, su derribo dio lugar a las calles Duque de la victoria y Molina Lario.
- Convento de San Francisco, permitió la apertura de la Plaza San Francisco y todo el sector de las calles Grama, Viento y Marques de Valdecañas y la posibilidad de comunicarlo con Molinillo del Aceite y Gigantes.
- Convento de San Bernardo, situado sobre las calles Denis Belgrano y Niño de Guevara, posibilita la reordenación de todo ese sector.



2.5.2. Plan de Ensanche y Remodelación de la ciudad de José Moreno Monroy de 1861.

Este plan forma parte de la utopía urbanística malagueña ya que aunque en la mayor parte del mismo no se llevase a la práctica ha servido de inspiración para muchos de los proyectos posteriores y sus postulados han servido de guía para la arquitectura de final del S.XIX

Este plan de ensanche hay que entenderlo en un contexto histórico muy concreto en el que también se están produciendo ensanches en Madrid (plan Castro) y Barcelona (plan Cerdá) y en una época de pleno auge industrial de la ciudad de Málaga.

Las características principales de estos ensanches son:

- En el plano morfológico, la ordenación en manzanas.
- La implantación de la ciencia a todos los campos incluidos la arquitectura y el urbanismo (que en esta época eran lo mismo), a través del concepto del Higienismo.
- La zonificación por barrios, al igual que en otras épocas se agrupaban por colectivos gremiales, en esta época se asientan en distintos barrios a las distintas clases sociales (barrios aristocráticos, burgueses, obreros...).

Este plan afectaba profundamente tanto a la ciudad intramuros como a los arrabales, modificando las tramas de la antigua ciudad de Málaga por completo aunque no postulaba un gran crecimiento de la ciudad.

La ordenación que lleva a cabo este plan comprende las áreas comprendidas entre la Alameda y las calles Compañía y Granada, y al norte entre la Plaza de la Merced y Puerta Nueva, en lo que podría haber sido una autentica nueva ordenación para el centro.

Las causas de este plan hay que buscarlas en la inviabilidad del tráfico interior de la antigua ciudad de Málaga heredera tanto de la madina musulmana como de la posterior ciudad conventual.

La nueva ordenación propuesta en el plan consta de calles que parten perpendicularmente de la Alameda y se abren en forma circular hasta la Plaza de la Constitución y Cortina del Muelle formando una ordenación radial en torno a Plaza de la Constitución y la Catedral.

El resto del planeamiento contemplado por el plan ordena las huertas más cercanas a la ciudad y reordena los barrios históricos de Trinidad y Perchel en el otro margen del río respetando las trazas originales del barrio de la Trinidad mientras que en el Perchel propuso una prolongación de la Alameda.

2.5.3. El Ferrocarril como potenciador del desarrollo de la zona Oeste de la Capital.

Es en 1861 con el comienzo de las obras del ferrocarril Córdoba-Málaga cuando empieza a transformarse este litoral de la ciudad creando un binomio entre el puerto y el ferrocarril que son capaces de dinamizar toda la estructura urbana del oeste del río creando entre el puerto y la estación el sector urbano más dinámico y característico del periodo industrial en la ciudad.

2.5.4. Ordenación y reformas interiores en el centro.

En el casco antiguo de Málaga la desamortización trajo consigo una nueva ordenación de la ciudad, abriendo un nuevo sistema viario y regularizando la morfología formando manzanas con cierto orden y en la mayoría de los casos haciendo alarde de los progresos técnicos adquiridos construyendo edificios de mas altura, cuatro en la mayoría de los casos.

El proyecto más importante de la Málaga del S.XIX es la apertura de las calles Marqués de Larios y Molina Lario en 1886.

La idea de una calle con este trazado aparece por primera vez en el Plan de Ensanche de Moreno Monroy, aunque el proyecto no es llevado a la practica hasta que le es encargado un estudio a José Maria de Sancha sobre el estado de la red de alcantarillado en Málaga en 1878.

Tras examinar las necesidades higiénicas y circulatorias propuso la apertura de la primera calle entre la plaza de la constitución y el puerto y la prolongación de la segunda.

El trazado de ambas calles hay que examinarlo conjuntamente ya que entre ambas aperturas es necesario la parcelación y ordenación de los terrenos del Hospital San Juan de Dios entre las calles Cortina del Muelle y Plaza del Obispo, dicha ordenación también traerá como consecuencia la aparición de nuevas calles tales como Strachan y Bolsa y respetando únicamente las trazas de herencia islámica de las calles del área comprendida entre Salinas y Álvarez.

El proyecto de Strachan fue modificado en algunos de sus aspectos por el arquitecto municipal Joaquín de Rucoba cambiando la alineación de la calle, abriéndola en el ángulo cerrado de la plaza, haciéndola vertical al mar.

2.5.5. Plan de ensanche de Emilio de la Cerda de 1892.

Este plan hay que entenderlo en una coyuntura histórica totalmente diferente a la anterior en plena crisis del modelo de industrialización malagueño, y con unos ritmos de crecimiento de la población que no son los de la época de esplendor pasada.

Así todo parece indicar que tras el profundo cambio del centro histórico y el desarrollo de las periferias que el crecimiento de la ciudad se ha detenido o ha decelerado su ritmo de crecimiento.

Así este plan tiene tres características fundamentales:

- Puede considerarse como un plan de la crisis, ya que contempla un crecimiento muy moderado.
- El marcado carácter Higienista, en concordancia con el resto de Europa, proponiendo vías más anchas “donde pueda penetrar abundantemente la luz y el aire, elementos tan necesarios a la vida”.
- Ensanches atendiendo a una malla ortogonal y plantas con manzanas achaflanadas.



Las principales acciones que propusieron son:

- Proyecto de desviación del río Guadalmedina a través de un canal hasta el barrio de huelin.
- Proyecto de prolongación de la Alameda por el desarrollo del puerto y el barrio obrero de la malagueta.

- Apertura de la calle Armengual de la Mota y ordenación de la Trinidad formando el conjunto más condicionado por malla ortogonal de todo el ensanche.
- Ordenamiento de la playa de pescaderías mediante una malla regular ortogonal.
- Unión de la Alameda y el Parque y reordenamiento de la manzana de la Marina.
- Ordenación de la malagueta.
- Construcción de la actual calle Alcazabilla.

2.6. Ciudad y Urbanismo en la Málaga del Siglo XX.

La historia de la ciudad y del Urbanismo en el S.XX en Málaga está muy marcada por su trayectoria económica, por el descenso de la actividad industrial y su posterior colapso y el nacimiento de una nueva industria, el turismo que a la postre junto con la construcción formarían el binomio en el que se basa el crecimiento de la ciudad.

Dentro de este siglo vamos a detenernos más y así vamos a diferenciar los siguientes periodos:

2.6.1. El primer cuarto del Siglo XX.

Podemos considerar este periodo como un periodo de continuación de lo que venía ocurriendo en el XIX. Es un periodo de calma en el crecimiento de la ciudad, una prolongación de las ideas formadas por el plan de ensanche de De la Cerda tan poco intensivo en cuanto a crecimiento.

Plan de Ensanche de Daniel Rubio 1928/29

Tras la década de los años veinte y como consecuencia de la no intervención en la primera guerra mundial, la industria española, y como no la malagueña, experimentó un momento dulce lo que se tradujo en un incremento de la producción.

Pero a la vez que se produjo un incremento en la producción, esta iba destinada en su mayor parte a la exportación aumentando los precios de

los bienes produciendo una época de inflación, lo que se tradujo en un empobrecimiento de las clases obreras.

Este plan de ensanche se redacta en un momento muy característico: la Conferencia Nacional de Edificación de 1923, la crisis del planeamiento de ensanche (el cual no supera técnicamente) y el ascenso de las ideas del Movimiento Moderno.

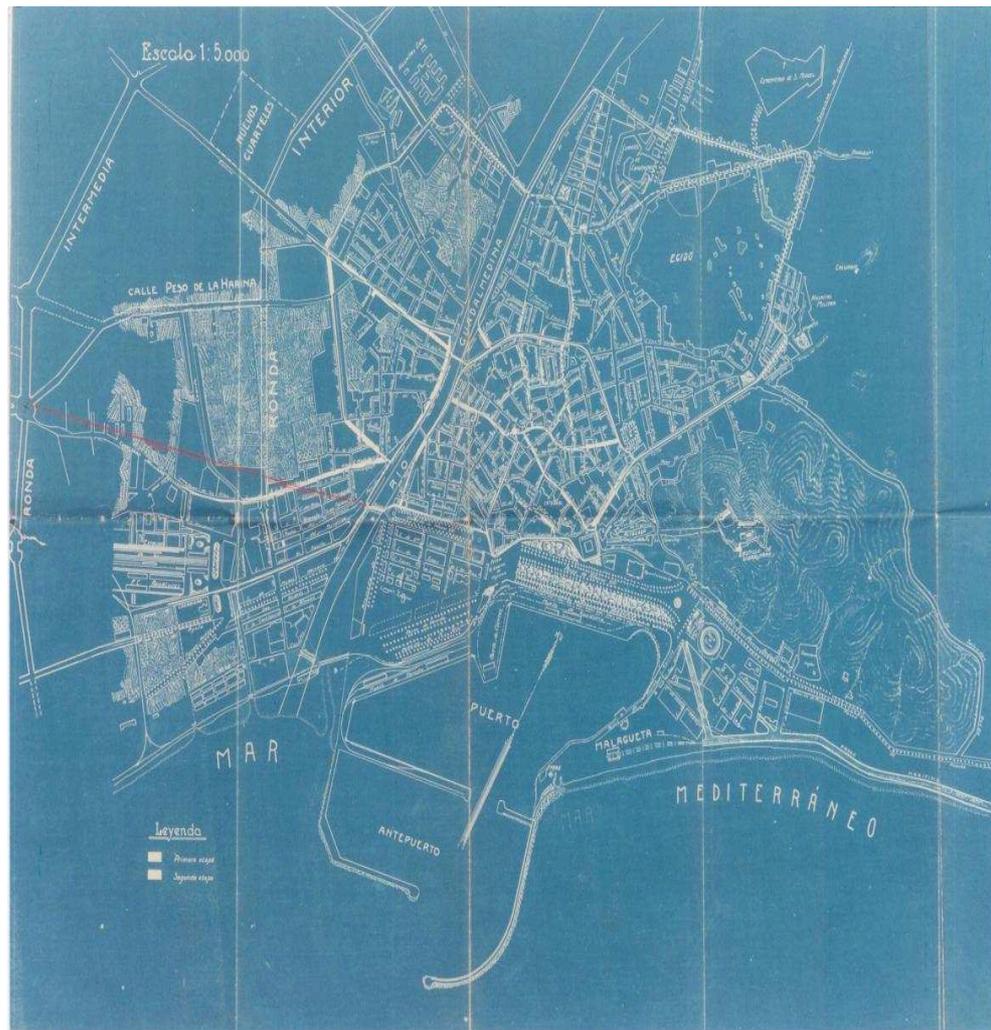
En este contexto y ya durante la dictadura de Primo de Rivera se produce en Málaga el plan de Daniel Rubio que va a hacer frente a una nueva situación urbana marcada por un crecimiento demográfico que había repercutido en un mayor hacinamiento en los barrios obreros, y el progresivo aumento de la construcción y la infravivienda, siendo estos por primera vez objeto de planeamiento.

Este Plan se fundamentaba mas en argumentos higienistas dependientes de criterios sobre habitabilidad y la alta densidad demográfica de la ciudad consolidada que en previsión de infraestructuras públicas; así las circulaciones interiores se convierten en la base que fundamenta el plan, rompiendo la producción anárquica de la ciudad.

El plan ordenaba una gran superficie al oeste del río Guadalmedina deteniéndose en el borde oeste de los barrios trinidad y perchel donde aun estaban en activo las huertas y explotaciones agrícolas. También propuso una prolongación de la alameda que incardina todas las circulaciones junto con un sistema de seis radiales o ejes de salida extrapolados de la ciudad ya existente, y tres rondas, interior, intermedia y exterior.

En el centro propuso:

- Proyectos de urbanización en la ciudad consolidada, como ensanches de calles, prolongación de calles y creación de un nuevo trazado viario.



Al este de la ciudad consolidada propuso:

- La creación de una amplia vía circulatoria que uniría la ronda exterior con los Baños del Carmen.
- El enlace de La Alameda con el parque eliminando los inmuebles y manzanas que impedían su unión en la acera de La Marina.
- La construcción de un paseo marítimo y la prolongación de la calle Maestranza.

Paralelamente a este plan tiene lugar la redacción del:

Plan General de Reformas y Mejoras de José Bores con R. Benjumea, L. Werner y M. Jiménez.

2.6.2. La época autárquica (1937-1959).

Es muy importante el análisis del periodo que sucedió a la Guerra Civil en lo que se refiere fundamentalmente a la política de Vivienda, la plasmación de dicha política y el planeamiento urbano.

La Política de Vivienda:

Durante el periodo 1937-1950 las actuaciones de la administración se refieren fundamentalmente a la provisión de vivienda barata, aunque aun a pequeña escala,

fundamentalmente las siguientes barriadas:

Barriada del Generalísimo Franco en ciudad Jardín, Grupo del Canódromo en Ciudad Jardín, Santo Tomas de Aquino, Viviendas Ultrabaratadas de El Palo, Haza Campillo Alto y Bajo, Haza Cuevas (o Nuestra señora de la Victoria). Estas realizaciones atienden fundamentalmente a una normativa estricta (Ley de 19 abril 1939 sobre vivienda protegida) y a la creación del Instituto Nacional de la Vivienda que regulaba estrictamente los diseños y la tipología de las viviendas producidas con un cierto aspecto ruralizante.

El Planeamiento Urbano:

Es en esta época cuando se conforman las actuales fachadas del puerto de Málaga, es decir la actual fachada de la plaza de la Marina y las edificaciones del frente del Muelle de Heredia.

Plan de Ordenación Urbana de José González Edo 1950:

La aprobación del Plan de González Edo se produjo en el B.O.E. de 18 de julio de 1950, este plan seguía las líneas del planeamiento anterior, simples trazados de alineaciones, con algunas clasificaciones elementales de las tipologías arquitectónicas para la aplicación de ordenanzas y la concesión de licencias.

Entre los proyectos en este periodo destacar la prolongación de la calle Larios, la unión de El Parque con la Alameda y las ordenaciones de El Ejido y La Malagueta.



González Edo intuyó nuevas realidades, introdujo principios de zonificación y sobre todo, estudió exhaustivamente el territorio de la ciudad. Como muestra de las pautas marcadas por este plan, la zona de las canteras de San Telmo-Baños del Carmen, diseña un polígono con una trama viaria para dar acceso a una tipología residencial de viviendas aisladas, continuación del callejero de Pedregalejo. Por el contrario, en la ordenación del ensanche del litoral, donde se concentraban intereses con expectativas más concretas, esa actitud quedó desdibujada.

El arranque de la ronda exterior se produce en las inmediaciones de la Casa de La Misericordia y sólo se vuelve a recuperar la traza del Plan Rubio a la altura del cementerio de San Rafael hasta llegar al segundo tramo de la prolongación de La Alameda. Desde ese momento su trazado se deshace en las urbanizaciones propuestas por el nuevo plan

en las laderas. Este trazado será el soporte de algunos nuevos asentamientos residenciales.

En el ensanche occidental norte, es decir, el articulado por la prolongación de la Alameda, la Administración pública encontrará expectativas reales para aplicar tanto el proyecto de la prolongación como algunas promociones de viviendas protegidas.

En el plano de la política de vivienda es durante la década de los 50 cuando asistimos a la producción de polígonos y conjuntos del mayor interés: grupo Torres de la Serna (1950) construidas por la Tabacalera en las cercanías de Huelin, grupo de Ciudad Jardín, Barriada de Carranque, Barriada de Jose Antonio Girón y Barriada Santa Julia.

El Plan de González Edo es derogado por sentencia del Tribunal Supremo con fecha de 21 de Marzo de 1964 alegando defectos de forma por alegación de un particular.

Este plan suponía un freno a el desarrollo inmobiliario que era incipiente debido al crecimiento del turismo y suponía una amenaza para los intereses de los inmobiliarios, esta pudo ser la causa que esta detrás de su derogación.

Es en este periodo cuando se empieza a tomar conciencia de los cambios que iban a sufrir nuestras ciudades y se promulga a nivel nacional la primera ley del suelo, La ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana.

2.6.3. El despegue económico: El Boom Demográfico, Turístico y Constructivo (1964-1973).

Tras el Plan de Estabilización Económica de 1959, España abrió sus puertas al comercio extranjero lo que supuso una importante entrada de capitales y un crecimiento económico sin igual, es el conocido como "milagro económico español"

La década siguiente fue una década de crecimiento y prosperidad que hizo transformar la ciudad de una forma no conocida desde la época de las desamortizaciones.

En Málaga cabe destacar el increíble crecimiento de población en este periodo iniciando así los promotores la producción masiva de polígonos de viviendas apoyando la administración estos procesos de renovación y de cambio urbano.

En este periodo también hay que hacer referencia al centro histórico de Málaga el cual inició un proceso de deterioro que llegó a niveles deplorables, debido fundamentalmente:

- Búsqueda de una mayor comodidad por la población en viviendas a las afueras
- Uso generalizado del automóvil, poco compatible con la antigua ciudad de Málaga.
- Herencia de viviendas principalmente de los S. XVIII y XIX que no contaban con comodidades como baños independientes o mayor privacidad a diferencia de las nuevas promociones de viviendas mas adaptadas a las necesidades contemporáneas.
- Escaso equipamiento público.

Esto hizo que la población fuese abandonando paulatinamente el centro de la ciudad y este iniciase un periodo de degeneración que casi llega a nuestros días.

En este periodo y a falta de un instrumento de protección se produjeron los mayores atentados en cuanto a destrucción del patrimonio y producción de vivienda "de promoción" en el centro histórico.

En los sesenta se puede decir que la ciudad careció de instrumento de planeamiento capaz de regular el crecimiento y la dinámica de la ciudad: una vez derogado el Plan General de Ordenación Urbana de 1950 y hasta los primeros años setenta en que se aprobó el siguiente plan, la producción de la ciudad física no estuvo realmente regulada, precisamente en uno de los periodos de dinámica más intensa de la reciente historia de Málaga.

No obstante se consigna que por el Ministerio de la Vivienda se promulgaron en agosto de 1966 unas Normas Complementarias y Subsidiarias Regulatoras de la Construcción que debían ser puente hasta la aprobación del nuevo PGOU que, al menos desde 1967, se venía redactando

2.6.4. Democracia y Crisis Económica (1973-1982).

Las condiciones económicas cambian a partir del año 1973 en la que puede considerarse la segunda mayor crisis económica a nivel mundial: La Primera Crisis del petróleo, una crisis del lado de la oferta que encarecería todos los productos y servicios y generaría mayores niveles de desempleo (la conocida estanflación, cosa impensable para los economistas de la época).

También hay que indicar que en este periodo es cuando se produce el colapso definitivo de la industria malagueña; ciudad que tenía un tejido industrial muy diverso y durante esta década se va perdiendo.

Es en este contexto cuando se redacta el siguiente plan general:

Plan General de Ordenación al Este del Río Guadalmedina de E. Caballero Monrós y R. Álvarez de Toledo 1971

Este plan se redacta en un momento en el cual los arquitectos abandonan cualquier intención de obra propia en el plano del diseño urbano y unido a las condiciones impuestas por el mercado y al modelo económico desarrollista, hizo que el único papel del plan fuese el de situar y normalizar la acción de los promotores, produciendo una situación de anarquía urbanística sin precedentes

Así entre los objetivos del plan se trata de superar la barrera psicológica del río Guadalmedina e impulsar el crecimiento urbano (residencial) en el oeste así como en la necesidad de transformar sectores urbanos.

configuración de la trama a nivel de barrio sin que existiera una cierta coherencia u homogeneidad en esas nuevas creaciones de ciudad, obteniendo como resultado una desmembración de la ciudad.

La dinámica territorial previsible se diagnosticó con acierto, atribuyendo a Málaga un papel de centro terciario y cultural de una futura ciudad lineal costera inducida por el crecimiento turístico. Por tanto, su expansión oeste y la mejora de la infraestructuras eran objetivos fundamentales de la consideración funcionalista del territorio.

Los territorios costeros y sus colinas quedaron definitivamente sellados como los lugares de la expansión urbana de baja densidad construida y alta calidad residencial.

Las zonas periféricas y suburbanas, como los barrios de La Palmilla, La Virreina y 26 de Febrero fueron asiento de población procedente de los núcleos de chabolas, infravivienda o población afectada por algunas de las operaciones de renovación urbana iniciadas durante los sesenta. Con su implantación en un territorio absolutamente aislado del resto de la ciudad y apenas accesible, comenzó la producción planificada de una nueva periferia urbana.

Tampoco la ciudad afrontó durante estos años su expansión al oeste, como parecía deducirse de la consolidación de la corona periférica autárquica. Los tejidos residenciales de Málaga quedaron cristalizados en la ronda intermedia, con la excepción de los suelos industriales.

2.6.5. Hacia Un Nuevo Orden Urbano (1983-2005).

Una mayor conciencia urbanística es la nota que marca este periodo.

Así, los componentes fundamentales que impulsaron la elaboración de la primera generación de planes de ordenación urbana no como simples planes de ensanche sino como elementos vertebradores de la ciudad, tendríamos que señalar las siguientes:

- La intención de atemperar el crecimiento adecuándolo a las necesidades.

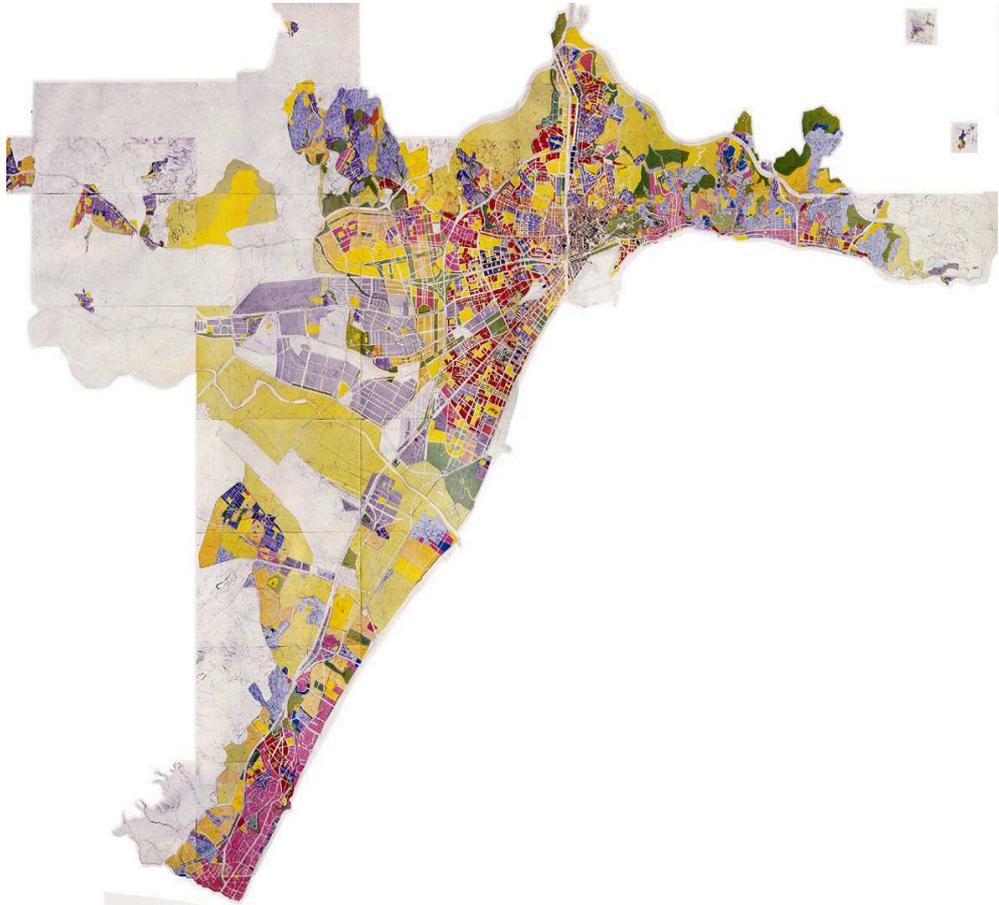
- La importancia de la razón como fundamento de las intenciones.
- El urbanismo de recomposición, en el cual la ordenación básico se extiende a las áreas de nuevo crecimiento, predeterminado su estructura y forma general, y definiendo sus conexiones con la ciudad consolidada.
- Corregir los procesos de concentración y especialización espacial de los equipamientos.

Todas estas características dan lugar a una serie de elementos nuevos o reelaborados: desde el afinamiento de las ordenanzas a la aplicación efectiva de los aprovechamientos medios; desde las políticas de viviendas, muy caracterizadas por sus intenciones rehabilitadoras, a la conservación de suelos de alto valor agrícola.

La operación Trinidad-Perchel y la posible apertura de la calle Jaboneros, provocó un intenso debate social urbano que se puede considerar a la vez nexo de unión entre la década de los ochenta y la anterior, y una ruptura con aquella forma de urbanismo que no respetaba las preexistentes, y que consideraba el territorio como una página en blanco.

A fines de años setenta coincidieron cambios en las condiciones políticas, disciplinares y en el planeamiento urbano. La confluencia de todos estos factores dio lugar a lo que se llamó en España "nuevo urbanismo" o "urbanismo urbano", en el que subyacía la voluntad de cambiar la ciudad heredada y las condiciones de los nuevos crecimientos urbanos, en un contexto de crisis económica, lo que dio lugar a una nueva generación de planes generales de ordenación urbana de la ciudades españolas, entre los que destaca el PGOU de Málaga de 1983 que obtuvo el Premio Nacional de Urbanismo.

1. El Plan General de Ordenación Urbana de 1983 de S. Moreno Peralta, J. Seguí y D. Quero.



Elaborado por los arquitectos D. Quero Castanys, S. Moreno Peralta y J. Seguí Pérez, en su formulación se encontró con problemas heredados como las consecuencias de la interacción entre crecimiento urbano acelerado de tipología poligonal y la afectación de los espacios históricos así como una gran cantidad de planes parciales aprobados pero no ejecutados, lo que suponía un handicap para el crecimiento futuro y una descomposición de las piezas urbanas en las zonas de crecimiento.

Al ser un plan elaborado en período de crisis se abandona el planteamiento extensivo en cuanto a crecimiento poniendo énfasis en la recomposición de la ciudad interior lo que implicaba una atención

preferente a la forma urbana, al trazado viario y, por el contrario, una menor consideración del territorio.

Para paliar la escasez de equipamiento público se establecen unidades de actuación para obtener suelo para las mismas.

En cuanto al viario propone las rondas exteriores al oeste y este. Define sobre todo también el viario medio y aporta elementos de sutura para completar los tejidos y conseguir un mejor orden general en zonas donde habían proliferado polígonos.

También es capaz este plan de relacionar la capital con sus territorios de influencia ya que la metropolización era un hecho ya constatable por estos años.

2. Plan Especial para la Protección y Reforma Interior del centro de Málaga de 1990 (PEPRI Centro).

En un momento en el que el centro había ya sido completamente abandonado surge esta plan que hace frente fundamentalmente a los siguientes problemas:

- Población envejecida y la poca que hay abandona el centro desplazándose a zonas en expansión con mejores infraestructuras.
- Entra población marginal e inmigrantes
- Había perdido los usos tradicionales del mismo
- Terciarización, aglomerando actividades bancarias y de oficinas.
- Falta de habitabilidad fuera del horario comercial, problemas de inseguridad ciudadana.
- Problema con la antigua ley de arrendamientos urbanos (las rentas antiguas). Los propietarios no atienden al deber de conservación de la edificación.

El plan se planteó proteger el centro de la ciudad intentando recuperar la edificación a través de procesos de renovación o rehabilitación ya que morfológicamente y tipológicamente no había sufrido procesos irreversibles, dotando a la ciudad de un catálogo de edificios y una

clasificación del grado de protección de los inmuebles clasificando los mismos en:

- Protección Integral. Comprende edificios q deberán ser conservados íntegramente por su carácter singular y monumental, preservando todas sus características arquitectónicas.
- Protección Arquitectónica Grado I. Aquellos que por su valor arquitectónico y su implantación en la estructura urbana deben ser protegidos, impidiendo su desaparición o sustitución
- Protección Arquitectónica Grado II. Edificios con elementos que deben ser conservados o sustituidos en edificios de nueva planta.
- Protección Ambiental. Edificios que por su situación en entornos monumentales han de ser tratados con especial cuidado.

La regulación que impone este plan es mínima aunque redactada con mucho acierto haciendo referencia a cuestiones básicas desde el punto de vista urbanístico tales como: alineaciones, estructura parcelaria, alturas, patios y tratamiento de cubiertas.

Dicho texto constaba de un documento de planeamiento otro de gestión y otro de protección.

También planteó una mejora de las circulaciones interiores a través de procesos de peatonalización que haga el mismo mas habitable.

3. El Plan General de Ordenación Urbana de 1993 de José Luis Gómez Ordóñez.

La justificación (obligación) de un nuevo plan tan cercano en el tiempo al anterior está en la adaptación a la nueva Ley de Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo de 1990 aunque también hay que buscarlas en otros hechos y realidades como las inundaciones ocurridas en el año de 1989 que habían puesto de manifiesto el déficit de infraestructuras, la segregación de Torremolinos que alteró el ámbito de aplicación del planeamiento vigente y "robaba" a la ciudad el equipamiento hotelero concentrado en esa franja del litoral y el impacto urbano de las rondas de circunvalación.

El avance del plan de 1993 lo que hace es recuperar la oposición entre crecimiento y desarrollo urbano, de donde se deducía la necesidad de una recualificación de la ciudad consolidada.

El avance se caracterizó por los siguientes contenidos:

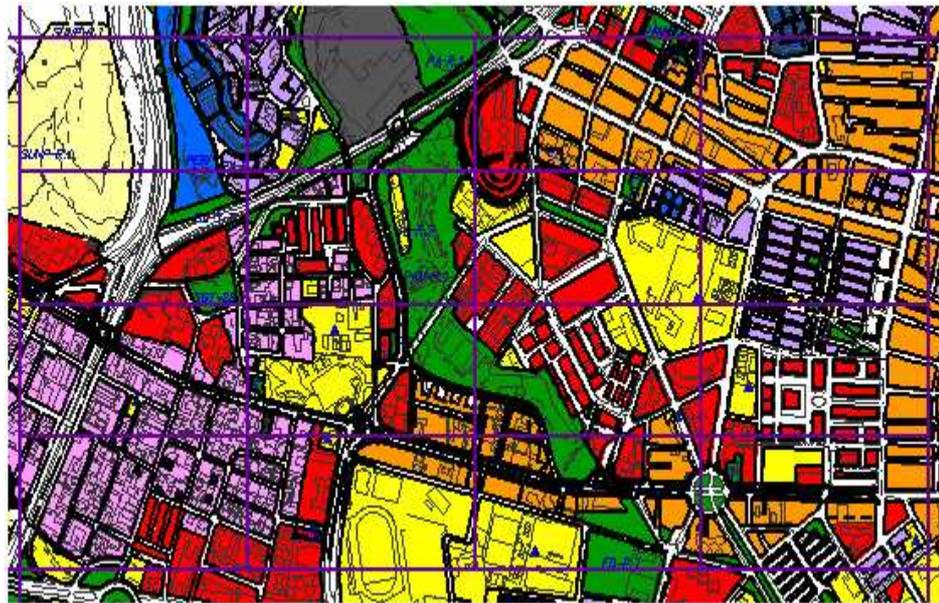
- Soluciones intraurbanas para superar los déficits de la centralidad.
- El tratamiento del viario intra y extraurbano como soporte fundamental del funcionamiento de la ciudad.
- Delimitación del litoral oeste y de Teatinos como lugares específicos del crecimiento urbano. Sus objetivos eran proporcionar forma y calidad al crecimiento transformándolo en desarrollo urbano a través de intervenciones cualificadoras en la trama

El avance supone que el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico era capaz de disponer al Centro histórico para acometer nuevas tareas de centralidad, a pesar de que todavía no había comenzado el ciclo rehabilitador positivo.

El plan fue aprobado inicialmente en 1994 y dicha aprobación quedó sin efecto poco menos de un año después.

4. El Plan General de Ordenación Urbana de 1995, dirigido por Damián Quero Castanys, y elaborado por la Gerencia Municipal de Urbanismo.

Hay que destacar de este plan la increíble coherencia de acuerdo a las condiciones económicas del momento, ya que es consciente de ello al concebir la ciudad como una estructura capaz de recibir y de absorber todas las inversiones de modo que, aprovechando sus potencialidades, la ciudad dispusiera de recursos para crear nuevos espacios y retroalimentar el proceso económico y territorial.



El nuevo plan propone:

- Que la expansión de la ciudad se lleve a cabo por la zona del valle del Guadalhorce, produciéndose el tan esperado salto a Teatinos.
- Hay una mezcla deliberada de los usos del suelo, combinando suelos residenciales con grandes reservas para sistemas generales como el de la Universidad, el aeropuerto, o los grandes equipamientos en Cortijo de Torres.

- En cuanto a las comunicaciones el plan desarrolla importantes infraestructuras de transporte, proponiendo la llamada "hiperronda" y las vías transversales de menor rango pero de gran capacidad que sirven a la expansión oeste. Tres viales principalmente cumplen esta función: la autovía de Campanillas, la circunvalación del aeropuerto y la actual autovía del Mediterráneo. Prolongación del camino de los Almendrales como un viario al norte de los barrios residenciales.
- En este plan se presta una importante atención al suelo no urbanizable. Estructura grandes extensiones urbanas densas cercanas a la ciudad consolidada, como Churriana, Teatinos, y polígonos industriales del Guadalhorce.
- La operación Bahía de Málaga pretendió recuperar en parte el potencial turístico perdido con la secesión de Torremolinos, creando espacios de ocio para la ciudad y una marina deportiva en Arraijanal para contrarrestar las pérdidas de "equipamiento turístico" tras la separación del municipio costero, en los terrenos entre la barriada de Churriana y Torremolinos.
- El desarrollo del plan no está marcado por la obligación de acomodarse a una programación de extensiones sucesivas a partir de la ciudad consolidada, aunque los suelos urbanizables no programados son los más alejados de la ciudad.
- Reordena de los terrenos del corredor ferroviario y de la estación de ferrocarril mediante el soterramiento del mismo y una nueva estación, también soterrada y concebida ya como intercambiador tren-bus-metro.
- Asume los proyectos de ampliación del puerto, remitiendo a un plan especial el tratamiento de los muelles 1 y 2 para ser recuperados por la ciudad.
- Propone un puerto deportivo situado frente a El Morlaco.

BIBLIOGRAFIA:

- Rubio Díaz, Alfredo. "Málaga de ciudad a metrópolis". Editado por Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga. 2002
- Rodríguez Marín, Francisco José. "Málaga Conventual, Estudio Histórico, Artístico y Urbanístico de los conventos malagueños" Ediciones Arguval. 2000
- Machuca Santa Cruz, Luis. "Málaga Ciudad Abierta". Editado por Colegio de Arquitectos de Málaga. 1987
- Sauret Guerrero, T; Morales Folguera J.M.; Pérez del Campo, J.; Ordóñez Vergara, J.; Rodríguez Marín, F.; Romero Torres J.L; Fontalva Platero F.J.; Escalera Pérez, R., Olmedo Checa, M.; "Patrimonio Histórico Artístico y Monumental" Edita Excmo. Ayuntamiento de Málaga. 1990
- Bonet Correa, A. : "Alfonso Cano y el urbanismo español de su época, en Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen de España" Barcelona, editor Gustavo Gili. 1978
- Jiménez Díaz, J.C. y Rubio Díaz, A. : "Autarquía y Ciudad, Málaga 1937-1959". Caja Rural Provincial. 1981
- Guillén Robles, F.: "Málaga Musulmana" Diputación Provincial. 1882
- Marín Cots, P.: "Proyecto Piloto, Integración Puerto-Ciudad" Edita Servicio de Programas Ayuntamiento de Málaga. 2004.
- RIPOLL LÓPEZ, G.: "Acerca de la supuesta frontera entre el Regnum Visigothorum y la Hispania bizantina..