

**PROCESOS URBANOS Y TURÍSTICOS
EN ESCENARIOS POST-PANDEMIA**
VISIONES DESDE LAS FRONTERAS

GUÍA DE EXCURSIONES

ediciones
del Genal



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

Departamento de Geografía.
Universidad de Málaga



Equipo de Geografía Urbana
de la AGE

© Los autores

Título: Procesos urbanos y turísticos en escenarios post-pandemia.
Visiones desde las fronteras.

Diseño de portada: Remedios Larrubia y Ana Ester Batista

Maquetación: José M^a Senciales

Edita: Promotora Cultural Malagueña

Coordina: Ediciones del Genal

Colabora: Librerías Proteo y Prometeo

ISBN: 978-84-930012-8-5

DL: MA 1001-2022

Málaga 2022

**PROCESOS URBANOS Y TURÍSTICOS
EN ESCENARIOS POST-PANDEMIA**

VISIONES DESDE LAS FRONTERAS

GUÍA DE EXCURSIONES

XVI Coloquio de Geografía Urbana.

Procesos urbanos y turísticos en escenarios postpandemia. Visiones desde las fronteras.

Guía de Excursiones.



ÍNDICE.

	PAG.
PRESENTACIÓN.	
<i>Remedios Larrubia Vargas y Ana Ester Batista Zamora</i>	11
MALAGA Y EL MAR. RELACIONES TERRITORIALES Y PAISAJÍSTICAS.	
<i>Matías F. Mérida Rodríguez, Antonio Gallegos Reina y Hugo Castro Noblejas</i>	23
LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, UN MODELO TERRITORIAL-TURÍSTICO A DEBATE.	
<i>Enrique Navarro- Jurado</i>	61
DOS CIUDADES EN UNA: MARBELLA Y SU “FRONTERA” INTERIOR.	
<i>Juan José Natera Rivas</i>	99
MELILLA, CIUDAD DE ENCRUCIJADA GEOGRÁFICA Y CULTURAL.	
<i>Fernando Almeida García</i>	125
SAIDIA: UN MEGAPROYECTO TURÍSTICO-INMOBILIARIO DESARROLLADO BAJO EL IMPULSO DEL ESTADO.	
<i>Samia Chahine Sedjari</i>	181

MÁLAGA Y EL MAR. RELACIONES TERRITORIALES Y PAISAJÍSTICAS.

*Matías F. Mérida Rodríguez
Antonio Gallegos Reina
Hugo Castro Noblejas*

EL EMPLAZAMIENTO DE LA CIUDAD Y SUS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES.

El emplazamiento de la ciudad de Málaga viene determinado por la presencia y confluencia de diferentes elementos naturales, los denominados ‘invariantes estructurales’ (Magnaghi, 2001) del entorno geográfico sobre el que se asienta, en la actualidad y desde hace prácticamente tres milenios, la urbe. Conforman estos invariantes, en primer lugar, las montañas, esencialmente los Montes de Málaga, dispuestos al norte de la ciudad, de la que forma parte en sus estribaciones más meridionales, así como, al oeste, como telón de fondo, pero también como ubicación física de barrios periféricos, las estribaciones orientales de la sierra de Mijas, la denominada Sierra de Churriana o Sierra de Torremolinos. El carácter montañoso fue determinante para la fundación de la ciudad y ha condicionado su

evolución urbana y sus relaciones con otros territorios: históricamente se trata de una ciudad más vinculada al resto del litoral y al mar que al interior de su provincia o del conjunto de Andalucía.

Los Montes de Málaga contactan prácticamente de forma directa con el mar en la parte oriental de la ciudad, dando lugar a una franja litoral muy estrecha, algo ampliada junto a la desembocadura de los arroyos que bajan de estas montañas, como los de El Limonar, Jaboneros o Gálica, de corto recorrido pero frecuentemente de carácter torrencial; en algunos puntos, históricamente el contacto era directo, a través de acantilados, como ocurría, por ejemplo, en el denominado cerro de San Telmo, dinamitado a finales del XIX para ensanchar la entonces angosta franja litoral (Barrionuevo, 2018). En cambio, por las zonas norte y oeste, las llanuras aluviales de los ríos Guadalmedina y Guadalhorce, y de sus afluentes de sus tramos bajos, alejan los montes algo más del mar, entre 2 y 5 km. Las altitudes de este frente montañoso litoral son moderadas, entre los 130 metros de Gibralfaro y los 500 de San Antón, pero su impronta en el paisaje muy alta por su cercanía al mar, dando lugar a cumbres y laderas expuestas al sur, permitiendo la expansión por sus terrenos de desarrollos urbanos privilegiados. Geológicamente, estas primeras estribaciones están compuestas mayoritariamente por rocas sedimentarias, como calizas, dolomías o areniscas, pertenecientes, dentro del complejo Maláguide

de las Unidades Internas de las cordilleras béticas, a la denominada ‘cobertera maláguide’, formada por materiales sedimentarios, frente a los metamórficos que dominan la serie litológica (el denominado ‘sustrato maláguide’) y que son los mayoritarios en el conjunto de los montes de Málaga. Esta diferenciación litológica de la alineación más litoral supone también un resalte paisajístico, con formas y cromatismos diferenciados del resto del conjunto montañoso.

En segundo lugar, y entre el cinturón de montañas, los ríos constituyen también relevantes invariantes paisajísticos. De forma más destacada, el río de la ciudad, el Guadalmedina, que enmarca la ciudad histórica, el actual centro urbano. Algo más al oeste, el río Guadalhorce, con su extenso valle bajo, que fue determinante para la aparición de los primeros focos urbanos, y que condicionó y orientó la expansión de la ciudad contemporánea por su planicie, conformando en la actualidad su límite occidental. Por el este, en cambio, no hay ríos de entidad, pero sí numerosos arroyos, de corto recorrido y carácter torrencial, entre los cuales destacan los del Limonar, Jaboneros y Gálica. La red hidrográfica no solo aportaba al emplazamiento de la ciudad el agua dulce, tanto la superficial como, en mayor medida, la procedente de los acuíferos aluviales, sino también una gran cantidad de sedimentos en sus valles y llanuras de inundación, que se convertirían a lo largo de la Historia en fértiles

tierras de cultivo, especialmente en el caso del río Guadalhorce, que ha generado una extensa llanura aluvial en su valle bajo, conectada por el litoral con la del Guadalmedina, de menores dimensiones. Estas tierras, por su topografía suave y por su situación, han venido acogiendo buena parte de las principales áreas de expansión urbana, tanto en las diversas etapas históricas como en la época más contemporánea.

Precisamente el crecimiento urbano por estas llanuras ha expuesto a la ciudad a unos de sus principales riesgos naturales, tanto en la ciudad histórica como en la contemporánea, el riesgo de inundación por desbordamiento de sus cauces, especialmente, por su mayor centralidad, en el caso del río Guadalmedina. Estos episodios fueron numerosos a lo largo de la historia, siendo una de las más traumáticas la sucedida en 1907; a partir de ella, diferentes actuaciones hidrológicas e hidráulicas en su cuenca, alguna de ellas muy controvertidas (embalse del Limonero, situado a las puertas de la ciudad) han reducido sensiblemente el riesgo. Finalmente, los ríos también han venido constituyendo vías de penetración al interior, algo muy importante en un litoral montañoso como el penibético. Esta función ha sido ejercida a lo largo de la historia, y especialmente en los orígenes de la ciudad, principalmente por el río Guadalhorce, el único que posee un valle de entidad y que constituye el elemento

articulador del centro de la provincia. Por el contrario, el río Guadalmedina, encajado en los montes de Málaga en su tramo medio y prácticamente hasta alcanzar la ciudad de Málaga, sólo ha desarrollado esta función en fechas mucho más recientes, durante el último medio siglo, a partir de la construcción del eje viario que discurre siguiendo su curso (autovía A-45 en la actualidad).

Fotografía de la ciudad de Málaga desde el embalse del Limonero.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

El mar cierra la triada de elementos naturales relevantes en el marco paisajístico y fundacional de la ciudad de Málaga: “Málaga surgió junto al mar, y su vida y actividades estuvieron siempre vinculadas al mismo” (Bejarano, 1966:7). Su importancia ha sido absolutamente determinante, incluso cuando, durante ciertos periodos de la historia, la ciudad haya vivido de espaldas a él. La ciudad fue fundada en época fenicia por su emplazamiento litoral, como enclave portuario, en el vértice de su bahía homónima, y con una finalidad fundamentalmente comercial. Desde entonces, la economía de la ciudad ha girado en gran medida en torno a la actividad portuaria, al comercio de mercancías, tanto de productos agrícolas como, en su momento, industriales. Tanto en época romana como musulmana, la importancia del comercio marítimo fue creciente, al igual que en diferentes etapas a partir de la Edad Moderna. Con la actividad comercial y económica, y como suele ocurrir en las ciudades litorales, se asentaron en la ciudad determinadas colonias y comerciantes llegados de otros lugares, muchos de ellos extranjeros, cuyos apellidos forman parte actualmente de la identidad cosmopolita malagueña.

Además de esta función comercial central, el mar aporta también abundantes recursos pesqueros. La bahía de Málaga, por la circulación de las aguas en el mar de Alborán, es uno de los puntos del litoral mediterráneo andaluz donde se producen surgencias de aguas

profundas, los denominados *upwellings*, que dan lugar a una mezcla de nutrientes que están en la base de su tradicional riqueza pesquera. Aunque en la actualidad, debido al agotamiento de los recursos, no es económicamente muy relevante, durante la mayor parte de la historia ha sido muy abundante la producción pesquera, hasta el punto de enraizar ciertas especies, como el boquerón o el chanquete, con la propia identidad urbana. Además, ciertos barrios de la ciudad, como El Palo, se conforman a partir de su condición de núcleos de pescadores, visible todavía en su peculiar trama urbana litoral.

En épocas históricas más recientes, el mar posee una función progresivamente más importante, la del ocio, que se manifiesta en sus playas. Por la configuración del relieve, la parte oriental de la ciudad tiene, de forma natural, costas quebradas, con acantilados, calas y una estrecha llanura litoral. Las costas arenosas se localizan, por el contrario, en su parte occidental, entre la desembocadura del río Guadalhorce y el Guadalmedina. Este esquema se ha venido alterando por diferentes actuaciones públicas. En primer lugar, el puerto, o más bien los puertos, si incluimos el pequeño puerto construido a finales del siglo XIX junto a los actuales baños del Carmen. Los diques construidos produjeron acumulaciones de arena en su lado oriental, especialmente el dique de levante del puerto de Málaga. El arenal generado, hoy ocupado por el barrio de la Malagueta, se mantiene en

la toponimia. En segundo lugar, la actuación pública ha generado playas más continuas en la parte oriental de la ciudad, a través de la construcción de escolleras o, en las últimas décadas, por los aportes directos de arena.

En todo caso, las primeras actividades de ocio se desarrollaron, más que en las amplias playas occidentales, en torno a pequeñas calas de la parte oriental. Durante las primeras décadas del siglo XX, la entonces novedosa atracción por los baños de mar dio lugar a la aparición de balnearios o baños privados como los de El Carmen o Apolo, que jugaron un papel importante para las clases pudientes de la época y se encuentran, junto con la suavidad climática, en el entonces naciente prestigio turístico de la ciudad.

Las playas obedecen a una dinámica litoral particular, donde los aportes principales proceden de la fuerza del levante, que es, al mismo tiempo, el responsable de uno de los principales riesgos ambientales de la franja litoral, los temporales marinos. Por ello, durante la mayor parte de la historia, el mar ha sido contemplado no tanto como una atracción sino como un riesgo, acrecentado por el peligro de ataques externos (piratería, ejércitos enemigos) y por su condición de espacios insalubres, propicios para el desarrollo de enfermedades. Esto ha dado lugar, durante mucho tiempo, a una

paradoja, habitual también en otras ciudades marítimas mediterráneas: nos encontramos en una ciudad muy vinculada al mar pero que desde el punto de vista urbanístico vivía de espaldas a él, algo que se evidencia en la localización costera de la industria y, en general, de las actividades molestas. Incluso en los barrios burgueses más antiguos, las viviendas no tenían fachada hacia el mar, sino que disponían en ese lugar sus traseras.

Emplazamiento de la ciudad de Málaga. Principales elementos estructurantes.



Fuente: Elaboración propia, a partir de imagen de Google Earth

EL PROCESO DE OCUPACIÓN HUMANA.

Málaga y su entorno han contado desde muy antiguo con ocupación humana, especialmente en la parte oriental de la bahía, formada por acantilados calcáreos horadados por numerosas cuevas y donde se han encontrado vestigios prehistóricos, de época paleolítica, en las cuevas de El Cantal (Rincón de la Victoria) y en el complejo de cuevas de La Araña, en el extremo oriental de la ciudad. La evolución histórica de la ciudad y su entorno arranca hace unos 2700 años, con la fundación fenicia. Su emplazamiento marca el lugar central de la ciudad: entre el monte Gibralfaro, el mar y el río Guadalmedina, que aportaba claras ventajas respecto al emplazamiento de su cercana predecesora, el núcleo ubicado en el cerro del Villar, junto a la desembocadura del río Guadalhorce, y por esta misma cercanía asolado por periódicas inundaciones que provocaron su abandono y el traslado de su actividad a la entonces nueva Malaca. Ambos emplazamientos se situaban, como elemento que favorecía su emplazamiento, sobre sendos estuarios. La ciudad fenicia se extendió a partir de la ladera del cerro de la Alcazaba, situando su primitiva zona portuaria por su parte occidental, en pleno casco histórico actual. El puerto fenicio y su actividad comercial se consolidaron durante la época romana, en base a las exportaciones, fundamentalmente, de garum y de aceite de oliva, mientras la ciudad se expandió también en

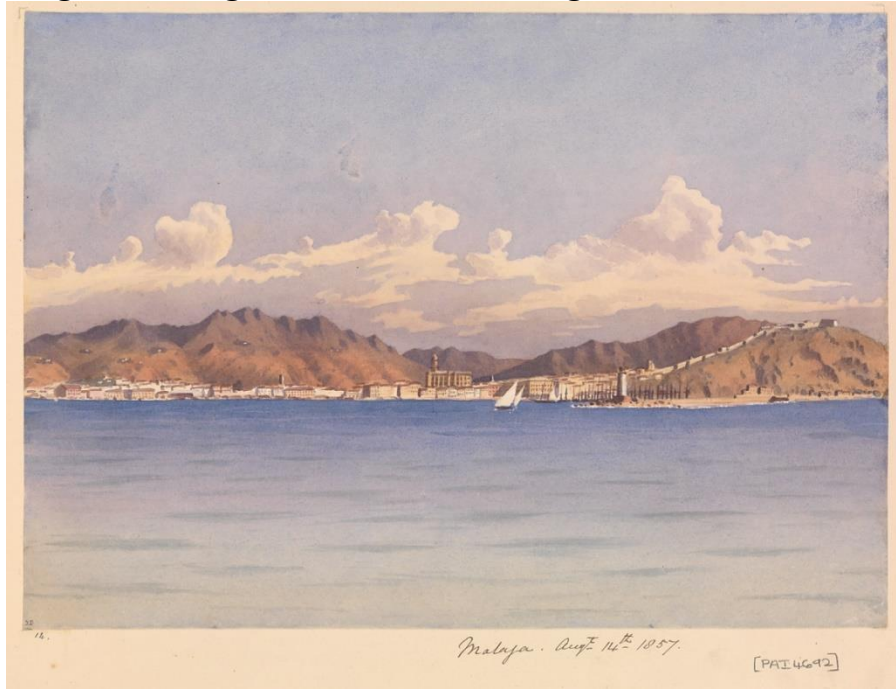
dirección oeste, hacia el río Guadalmedina. Durante la dominación musulmana, Málaga se constituyó como el principal puerto del reino de Granada, teniendo como base las exportaciones de productos agrícolas. El puerto, limitado a un muelle, se ubicaba en una cala entre dos salientes de la muralla marítima, y cercano a él se construyeron las atarazanas. Mientras, la ciudad se expandió notablemente, alcanzando la ciudad central, amurallada, el cauce del Guadalmedina, y extendiéndose sus arrabales tanto al norte como al oeste. En esta última zona aparece al arrabal del Perchel, localizado en la opuesta orilla del Guadalmedina, y dedicado a actividades pesqueras, como el secado de pescado en las denominadas ‘perchas’. Durante esta etapa y parte de la Edad Moderna, los ataques procedentes del mar se hicieron cada vez más frecuentes, motivando la construcción de fortalezas, como, en época musulmana, Gibralfaro o la Alcazaba, el Castillo de los Genoveses, de época nazarí (Iñiguez, 2020), o en época ya cristiana, el castillo de Santa Catalina. Al mismo tiempo, en los cerros más prominentes se construyeron torres vigías, al igual que en todo el litoral mediterráneo andaluz, como las torres de las Palomas (la Araña) o la actualmente desaparecida torre de San Telmo. Respecto a la evolución urbana, los primeros siglos de la edad moderna no fueron especialmente fructíferos, destacando especialmente la creación del arrabal de La Trinidad, al oeste del Guadalmedina y al norte del Perchel, del que se distingue por su más regular trama urbana.

Recreación del puerto de Málaga en el siglo XIX.



Fuente: Alfred Guedson (1852)

Imagen de Málaga desde la bahía, en el siglo XIX.



Fuente: Edward Gennys (1857)

Recreación de la ciudad de Málaga en 1880.



Fuente: Rocío Espín Piñar

En la edad contemporánea se producen algunos hitos que darían lugar a un gran desarrollo de la ciudad. En primer lugar, la liberalización del comercio con América a comienzos del siglo XVIII, en 1718, que trajo consigo un gran impulso al puerto de Málaga, hasta ese momento postergado en favor de los de Sevilla o Cádiz. Coincidió esta medida con la expansión del cultivo de la vid y la exportación de vinos de Málaga, con cuyos beneficios tomó impulso el crecimiento industrial, de los más tempranos experimentados en España. Nuevos sectores, como el textil o el metalúrgico, se unieron posteriormente al agroalimentario, dando lugar a un desarrollo industrial muy enérgico

durante el siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. La ciudad se expandió de forma notable, y en todas direcciones, tanto hacia el oeste (barrios obreros) como hacia el este (barrios burgueses alejados del centro urbano), con tipologías netamente diferenciadas. La explanada de La Malagueta, al este del dique de levante, se urbanizó, abandonando su carácter militar. Por el oeste, la creada por los aportes del Guadalmedina se transformó a finales del siglo XVIII en la actual Alameda, dando lugar, al sur, a un proto-ensanche (en torno a 1800) sobre sus terrenos, el denominado Ensanche Heredia. Las instalaciones fabriles se asentaron mayoritariamente en la franja litoral, especialmente al oeste, cambiando radicalmente la fisonomía de la ciudad desde el mar, dominada ahora por las chimeneas industriales. Avanzaron también las comunicaciones, sobre todo las ferroviarias, que conectaron la ciudad por el este, hacia Granada por el litoral, y por el norte, hacia el interior de la provincia a través del paso de El Chorro.

Fotografía de la ciudad de Málaga desde la bahía, en 1880.



Fuente: J. Laurent (1880)

Fotografía del puerto de Málaga y del monte y fortaleza de Gibralfaro en el siglo XIX (década de 1890).



Fuente: Málaga Industrial y Portuaria (Junta de Andalucía, 2014)

Fotografía de la ciudad y puerto de Málaga desde el monte Gibralfaro (1890)



Fuente: Málaga Industrial y Portuaria (Junta de Andalucía, 2014)

El siglo XX discurrió entre la progresiva decadencia de la actividad agrícola (debido a la crisis de la filoxera de finales del XIX), que contribuyó, entre otras razones, al declive industrial, y el auge turístico, durante la segunda mitad de siglo, de la cercana costa del sol y, más recientemente, de la propia ciudad de Málaga. En particular, durante los años 60 y 70 la ciudad experimentó un gran desarrollo demográfico y urbano, aumentando su población en la década de los 70 un 34%. Posteriormente, el crecimiento ha sido más sostenido,

hasta situarse en la actualidad en 577.405 habitantes (fuente: padrón municipal, INE, 2021). Producto de ese intenso crecimiento demográfico, el espacio urbano aumentó, especialmente por el oeste (hacia el valle del Guadalhorce) y suroeste (Carretera de Cádiz), sobre antiguos terrenos agrícolas e industriales. Por la zona este de la ciudad, el proceso de urbanización, con tipologías suburbanas, ascendió las laderas montañosas, generando un continuo urbano poco articulado entre sí y de carácter extensivo. Paralelamente, los municipios cercanos han experimentado un fuerte crecimiento, vinculado a dinámicas metropolitanas, por el valle del Guadalhorce, como Alhaurín de la Torre (41868 h. en 2021, INE) o por el litoral, a un extremo y otro de la bahía de Málaga, como Torremolinos (68056 h.) o Rincón de la Victoria (49790 h.).

LA CONSTRUCCIÓN DE LA FRANJA LITORAL URBANA.

El puerto: formación y evolución histórica.

El puerto ocupa un lugar central en la ciudad, tanto en su geografía como en su historia. El origen del puerto actual, más allá del fondeadero fenicio y romano, se remonta a finales del siglo XVI, ya en época cristiana, época en la que se construye el primitivo dique de levante, a partir de un saliente rocoso del monte Gibralfaro, y con materiales procedentes de una cantera del mismo monte. El impulso a su construcción provenía de las necesidades militares, por la situación de inestabilidad de esta parte del mediterráneo, afectado por la piratería, y para facilitar el acceso a los enclaves castellanos del norte de África. Desde el punto de vista económico, el arranque de la Edad Moderna fue un periodo de atonía en su movimiento comercial, fundamentalmente porque el centro de gravedad económica del sur de España se había trasladado a los puertos atlánticos, por su mayor vinculación con el tráfico con América.

La segunda fase de expansión del puerto tuvo lugar durante el siglo XVIII y principios del XIX. En esta etapa se prolongó el dique de levante, hasta alcanzar la actual Farola, el faro portuario construido

en 1817, y que constituye el faro de la Edad Contemporánea más antiguo de España. Sobre el mismo dique se erigió la capilla del puerto, erigida en 1732 y que aún pervive, algo desplazada de su emplazamiento original. Además de la prolongación del dique de levante, se construyó un nuevo dique, más corto, a poniente. Desde el punto de vista funciones, aunque proseguía su función militar, el puerto alcanzó un gran dinamismo económico, cimentado en la liberalización del comercio con América en 1718. Al auge de la exportación vitícola y de los productos agrarios, simbolizados en la denominada vendeja, que se llevaba a cabo durante el otoño (Bejarano, 1966), se unió pronto la de productos industriales, al rebufo de la potente industrialización que experimentó la ciudad a lo largo del siglo XX. Los retornos de estos fletes volvían, entre otras mercancías, con vegetación exótica, que darían lugar a los más destacados jardines históricos de la ciudad, como el de la Concepción. El dinamismo económico se simbolizó en la construcción del edificio de la Aduana, culminado a comienzos del siglo XX.

Tras un periodo de crisis en el último tercio del siglo XIX, se abordó a finales de siglo la tercera fase constructiva del puerto. Consistió en una nueva prolongación del dique de levante, hasta alcanzar el espacio donde se encuentra actualmente la estación marítima, el antiguo morro de levante. Los materiales procedían de

canteras de la parte oriental de la ciudad (San Telmo, Almellones), para cuyo desplazamiento se construyó ex profeso un ferrocarril y hasta un pequeño puerto a la altura de los actuales Baños del Carmen, donde se situaba la primera cantera. Durante las primeras décadas de siglo XX, el puerto continuó ejerciendo su función militar (especialmente durante las guerras de Marruecos), aunque económicamente inició un largo declive. En la segunda mitad del siglo XX, el movimiento portuario se basó, en buena parte, en el tráfico de petróleo, al conectarse por oleoducto con la refinería de Puertollano. A finales de siglo, se elimina el tráfico petrolífero del puerto, a partir de la presión municipal, y se acomete la cuarta fase constructiva del puerto. Básicamente, consistió en una nueva prolongación del dique de levante, hasta su terminación actual, y en la creación de una plataforma para el tráfico de contenedores, con materiales procedentes de la cercana sierra de Mijas. Desde entonces, la funcionalidad actual del puerto, además del tráfico de diversos graneles, gira en torno al comercio de contenedores y, especialmente, al impulso al movimiento de cruceros. Simultáneamente, su Plan Especial incluyó el uso ciudadano de una parte del recinto. En la actualidad, el puerto ha experimentado un gran desarrollo del turismo de cruceros (477.000 cruceristas en 2019, ocupando el 2º puesto en la España peninsular, detrás de Barcelona). Respecto a las mercancías, el tráfico de contenedores alcanza cifras más modestas (126.000 en 2019,

ocupando el séptimo lugar nacional), sobre todo si los comparamos con los volúmenes que alcanzan los más potentes puertos de Algeciras, Valencia o Barcelona (fuente: Puertos del Estado, anuarios estadísticos).

Recreación de la evolución histórica del puerto de Málaga durante los siglos XVII (izda.), XIX (centro) y XX (dcha.).



Fuente: Málaga Industrial y Portuaria (Junta de Andalucía, 2014)

El espacio urbano litoral y su conformación.

El espacio litoral de la ciudad debe su configuración, en buena medida, a la construcción del puerto. Tanto al este como al oeste del mismo, la sedimentación marina ha estado condicionada por la

existencia de estructuras portuarias, concentrándose en diversos lugares. Por ejemplo, al este del dique de levante, donde se generó un importante arenal en la zona de la Malagueta, que sería ocupado, primero, por un poblado de pescadores y casi simultáneamente por fábricas y talleres. Al abandonarse el uso militar del dique, diversas instituciones públicas y edificios destinados a la burguesía local se expandirían sobre esta zona. Su configuración actual es producto de la segunda mitad del siglo XX, y se tradujo, primero, en la creación en los años 60, de una pantalla edificatoria alentada por el atractivo de su localización céntrica y la existencia de vistas hacia el mar. En la década siguiente, un Plan parcial desarrollista terminó de sustituir el antiguo barrio marinero e industrial por un denso enjambre de edificios de elevada altura, reproduciendo, en cierta medida, la idea de modernidad urbana de los años 70.

Pantalla edificatoria en la zona de la Malagueta.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

Al oeste del puerto, los aportes del Guadalmedina y la protección del dique de poniente terminaron dando lugar a una gran explanada, que se urbanizó a finales del XVIII y comienzos del XIX dando lugar a dos espacios urbanos centrales: la Alameda, a modo de paseo decimonónico, flanqueada por notable edificios de estilo ecléctico, y el denominado Ensanche Heredia, más al sur, que seguiría un plano reticular, a modo de primitivo ensanche, aunque con una

anchura de viario mucho menor que en el modelo clásico. El barrio que surgió ha guardado, hasta fechas relativamente recientes, una cierta vinculación con el puerto, incluyendo tanto servicios portuarios como las características actividades clandestinas o ilícitas asociadas a este tipo de zonas. Desde hace una década, sin embargo, ha sido objeto de un proceso de renovación urbana (peatonalización) que lo ha convertido, tras una exitosa marca (Soho Málaga), en un espacio hotelero y de restauración que constituye una especie de segunda corona turística del Centro Histórico. No obstante, la idea original, la creación de un barrio vinculado a las artes y a la artesanía, no terminó de fraguar.

El espacio interior del puerto histórico más cercano a Gibralfaro experimentó también una profunda transformación. A través de una actuación pública, sus terrenos fueron desecados e incorporados a la ciudad a comienzos del siglo XX. Aunque hubo alguna propuesta de urbanización y expansión urbana, finalmente se apostó, con el beneplácito del gobierno del malagueño Cánovas del Castillo, por su dedicación a parque urbano y a la ubicación en este espacio de diferentes equipamientos administrativos, como el nuevo Ayuntamiento. Al mismo tiempo, estos terrenos sirvieron para potenciar la comunicación con el este, ampliando lo que hasta entonces era un pasillo más angosto por el propio espacio portuario.

Parque de Málaga (terrenos ganados al mar), puerto y ciudad de Málaga (Málaga Oeste), con la Sierra de Mijas al fondo.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

Entre el nuevo Parque y la más antigua Alameda, las reformas del periodo de la autarquía generaron lo que sigue constituyendo la principal fachada arquitectónica marítima de la ciudad. Por un lado, se abrió la plaza de la Marina, eliminando el saliente urbano heredado del antiguo trazado de la muralla medieval, de la que quedan algunos restos en el aparcamiento subterráneo, y se edificaron tres edificios de característica tipología constructiva autárquica presidiéndola. Al oeste de la plaza, la apertura de un nuevo eje de acceso al puerto permitió la ampliación de la fachada marítima por la Avenida Manuel Agustín

Heredia, hasta alcanzar, prácticamente, el Guadalmedina y cerrando así por el sur el denominado ensanche Heredia, utilizando para ello la misma tipología racionalista autárquica presente en la plaza de la Marina.

Por la zona oriental de la ciudad, entonces débilmente desarrollada y heterogénea, el trazado ferroviario construido a finales del XIX seguía la estrecha llanura litoral, lo que condicionó el trazado y la orientación de las construcciones burguesas del barrio de la Caleta de finales del XIX y principios del XX. Resulta singular que estas construcciones (incluidos antiguos hoteles) tengan su fachada principal orientada hacia el norte, mientras que la parte cercana al mar constituía las partes traseras de la edificación. Es necesario recordar que tanto el ferrocarril como la propia playa eran espacios molestos y sucios, y que las corrientes higienistas de la época potenciaban en mayor medida el contacto con el campo que con el mar. Como resultado, este espacio litoral carecía, y sigue en buena parte careciendo, de fachada marítima. Sólo los procesos de sustitución de inmuebles experimentados en las últimas décadas empiezan a revertir esta singular anomalía paisajística.

Litoral oriental de Málaga.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

Imágenes de las fachadas principales (imagen superior), dando la espalda al mar, y traseras (imagen inferior) de las casas burguesas en la zona oriental de la ciudad.



Fuente: *Google Street View* (2022)

A partir de mediados del siglo XX, en la misma zona oriental de la ciudad se experimentó en los montes más cercanos al mar un proceso opuesto. Tanto en construcciones aisladas como en urbanizaciones residenciales, estos espacios se fueron ocupando de forma más o menos extensiva por viviendas de gama alta o media-alta. En este proceso concurren varios factores: de un lado, el atractivo de la localización en entornos socialmente considerados de prestigio, junto a la presencia de un entorno más o menos natural y, especialmente, las atractivas vistas al mar existentes desde estas atalayas; de otro, la generalización del uso del automóvil, y, con las debidas adaptaciones al contexto mediterráneo, del modelo suburbano anglosajón. Como resultado, el esquema residencial en la zona oriental de la ciudad nos refleja un modelo burgués más orientado al campo y localizado en los valles, frente a un modelo más suburbano y vinculado a la naturaleza que se erige en las laderas y cumbres de los cerros más cercanos al mar. En algunos casos se combinan espacialmente, sobre todo en la parte más cercana a la Malagueta; en otros, sobre todo más hacia el este, domina el modelo suburbano, en urbanizaciones con edificaciones unifamiliares aisladas con abundante vegetación arbórea, habitualmente producto de repoblaciones forestales realizadas con esta finalidad urbanística.

En esta zona más oriental de la ciudad, en los actuales barrios de Pedregalejo y El Palo, junto a los modelos antes descritos, se unen otras particularidades. Fundamentalmente, la creación de singulares poblados pesqueros no ya sobre la estrecha llanura litoral, sino directamente sobre las playas. A partir de chozas de enseres y de infraviviendas, se ha consolidado una pieza urbana de forma espontánea, y con trama orgánica, con problemas para su encaje legal, situación que les ha llevado a sentir la amenaza del derribo en diferentes ocasiones. Las progresivas obras de regeneración de las playas desarrolladas a partir de los años 80 han permitido la viabilidad económica de estos poblados, enfocados ahora mayoritariamente al ocio y al turismo. Paralelamente, el núcleo de El Palo experimentó, ya algo más tierra adentro, un importante crecimiento urbano derivado del característico éxodo rural de los años 60 y 70.

En la zona oeste de la ciudad, el desarrollo urbano no tomó como eje la zona litoral, sino el principal eje viario, la carretera de Cádiz, que da nombre a ese distrito urbano pero que se sitúa algo más al interior. Por el contrario, el espacio estrictamente litoral fue, desde el siglo XIX y hasta las primeras décadas del XX, el escenario del desarrollo industrial de la ciudad, y desde mediados del siglo XX fue progresivamente convirtiéndose en un paisaje de ruinas fabriles, escombros y, puntualmente, chabolismo. La incorporación al tejido

urbano de esta ancha franja litoral se realizó a partir de los años 90, con la construcción de un nuevo eje de comunicaciones por esta zona y la progresiva edificación de sus márgenes, generando una nueva fachada urbana, residencial, diferentes a la histórica vista de Málaga con sus chimeneas industriales. Como vestigios de ese patrimonio industrial se conservan algunas chimeneas industriales, que constituyen verdaderos hitos en el recorrido por el litoral oeste.

DINÁMICAS URBANAS RECIENTES.

Como suele ocurrir en este tipo de ciudades marítimas, el espacio litoral posee un gran atractivo y por tanto una gran demanda. Por ello, las tensiones de naturaleza urbanística, básicamente entre la función social y la función económica del urbanismo, son frecuentes, incluso en espacios de titularidad pública.

El principal protagonista del litoral urbano, el puerto, es también escenario de estas tensiones. La gran cantidad de espacio disponible, en pleno centro urbano, lo ha convertido en uno de los principales actores urbanísticos de la ciudad. Durante varias décadas, fue percibido como una instalación que ahogaba la expansión de la

ciudad y que, por otra parte, no era especialmente productiva, limitándose en buena parte a la descarga de petróleo. A finales de los años 90 se impulsó un plan de reforma del puerto que, por un lado, potenciaba actividad portuaria, entonces en franco declive, a través de la construcción del muelle de contenedores y de la apuesta por el tráfico de cruceros. Por otro lado, se acordó la cesión a usos ciudadanos de una parte del puerto, los muelles 1 y 2. Para el primero, se optó por la creación de un centro comercial abierto. Respecto al segundo, tras intentos más marcadamente desarrollistas (centro comercial con multicines, etc.), se decantó por la creación de un espacio de paseo y ocio, el denominado Palmeral de las Sorpresas. Entre ambos muelles, la denominada esquina de oro, sobre la que, entre otras ideas (que iban desde un hipermercado a un edificio financiero emblemático, muy en la moda de comienzos de siglo), finalmente terminó decantándose por el uso museístico, al acoger la sede del Centro Pompidou Málaga.

En la actualidad, varios proyectos acentúan la conversión del puerto en un espacio turístico y funcional urbano. Por un lado, la construcción de un rascacielos de 150 metros en la plataforma del dique de levante del puerto, muy controvertido, entre otras razones, por su grave impacto paisajístico sobre la bahía y sobre la imagen de la ciudad, y que obligaría a la pérdida de funcionalidad del faro

portuario, la Farola, considerado el principal icono de la ciudad. Por otro lado, la construcción de varias manzanas de edificios de oficinas en la parte más cercana a Muelle Heredia, un proyecto de gran envergadura que cambiaría radicalmente la fachada marítima de la ciudad. Junto a estos, se proyectan diferentes equipamientos urbanos y se impulsan actuaciones recreativas-comerciales, como la construcción de una gran noria en la explanada de acceso al puerto desde la plaza de la Marina.

Más allá del puerto, otros espacios están sujetos a importantes tensiones. Algunos, también públicos, como las nuevas zonas de playas ganadas al mar en el litoral oriental, sobre las que se concedieron concesiones para la instalación de restaurantes (formalmente chiringuitos), al igual que en las playas situadas en la parte occidental, construcciones polémicas también por su impacto visual desde los propios paseos marítimos. Sobre las nuevas playas de la Caleta y Malagueta sobrevuelan ya propuestas de ampliación del paseo marítimo o de instalación sobre estos nuevos espacios de nuevas infraestructuras, como los carriles-bici. Durante varias décadas, han circulado propuestas de localización de puertos deportivos en zonas como el Morlaco o los Baños del Carmen, ya que se considera insuficiente el único existente en la actualidad, en El Candado, en el extremo oriental de la ciudad. Felizmente, estos agresivos proyectos

no han prosperado y sobre los baños del Carmen, un lugar emblemático de la ciudad y de la bahía, finalmente se ha optado por una intervención menos agresiva. El demandado puerto deportivo se ha proyectado, finalmente, en el propio puerto de la ciudad.

Desde el punto de vista urbanístico, se asiste a un proceso de densificación urbana en la decimonónica zona residencial de la Caleta, a través de divisiones parcelarias de las fincas originarias, con introducción de nuevas tipologías. Por su parte, los antiguos poblados pesqueros, con construcciones de planta reducida, se están reconvirtiendo en espacios muy demandados, especialmente por alojamientos turísticos y negocios de restauración, lo que conlleva la progresiva alteración de la estructura parcelaria hacia edificios de mayores dimensiones y una cierta amenaza a la gentrificación y consiguiente pérdida de identidad del barrio.

Mientras tanto, el litoral más occidental se está convirtiendo, de forma acelerada, en una nueva centralidad residencial de calidad, a través de diversas promociones de calidad, algunas de gran altura, que se están construyendo en su extremo, cercano ya al Guadalhorce y sobre antiguas zonas industriales, y que ofrecen, como principal atractivo, la conformación de una nueva primera línea de playa de alta calidad con magníficas vistas al mar. En esta parte del litoral los

problemas de densificación de las parcelas heredadas son menores, al tratarse de zonas de nueva construcción, pero también existen, como por ejemplo en los terrenos de la antigua fábrica de tabacos, un edificio regionalista reutilizado con finalidad administrativa y museística, donde se han acometido diversos proyectos inmobiliarios en los espacios libres existentes en el interior de su perímetro. Por la parte más cercana a la ciudad, el proceso de renovación urbana ha conllevado la transformación del barrio obrero de El Bulto por edificaciones de uso hotelero y administrativo, dando lugar a una nueva fachada urbana.

En líneas generales, comprobamos cómo la franja urbana litoral se encuentra en una dinámica de expansión del uso residencial de alto valor, sustituyendo espacios que aún estaban vinculados con la actividad industrial, así como usos hoteleros y, en menor medida, equipamientos públicos (Gerencia Municipal de Urbanismo, Diputación Provincial). Al mismo tiempo, se asiste a un marcado proceso de intensificación constructiva, tanto sobre antiguas zonas residenciales burguesas como sobre antiguos espacios fabriles, también de carácter extensivo. Por efecto difusor, polígonos industriales situados en segunda línea de costa están abocados a su desplazamiento para dar cabida a nuevos desarrollos residenciales. La presión también se deja sentir sobre los mismos paseos marítimos y

playas, en especial las surgidas en las últimas décadas en la parte oriental. Allí, el tradicional malecón, con vistas permanentes sobre el mar, ha sido transformado por la instalación de concesiones de restaurantes, alterando la continuidad de las vistas. Las zonas verdes, dentro de la ciudad, son limitadas, y se localizan en la parte central (Parque de Málaga) y en la antigua parcela de depósitos de Campsa, transformada ahora en un parque de entidad. Por la parte oriental, se limita al pequeño parque litoral proyectado en los Baños del Carmen. Desde el mar, en cambio, la cercanía de las montañas, con repoblaciones forestales en los montes de Málaga, y el modelo suburbano de expansión residencial extensiva, que incluye masas arbóreas, contribuyen a que, al menos en la parte central y oriental de la ciudad, las vistas aún conserven, en el contexto de vistas urbanas, un cierto componente natural. No obstante, si no se controlan estas dinámicas urbanas, la calidad de estas vistas se reducirá irremediabilmente.

REFERENCIAS.

BARRIONUEVO SERRANO, M. R. (2018): La torre de San Telmo, el camino de Vélez y los orígenes de Pedregalejo. Péndulo: Revista de Ingeniería y Humanidades, ISSN 1132-1245, N.º. 29, 2018, págs. 90-103.

BEJARANO ROBLES, F. (1966): Málaga de cara al mar. Caja de Ahorros Provincial de Málaga, Málaga.

FERNÁNDEZ-PALACIOS CARMONA, J. M. (dir.) (2014): Málaga industrial y portuaria. 1880 Sevilla: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

IÑIGUEZ SÁNCHEZ, C. (2020): Las fortificaciones de la línea de costa de Málaga en época nazarí, algo más que un sugerente quinteto defensivo, en Navarro Palazón y García-Pulido (eds.): *Defensive Architecture of the Mediterranean*, Vol X, UGR-UPV-PAG.

MAGNAGHI, A. (2001): Una metodologia analitica per la progettazione identitaria del territorio. En Magnaghi, A. (Coord.): *Rappresentare i luoghi: metodi e technique* (pp. 13-51), Florencia, Italia, Alinea.

RUBIO DIAZ, A. (1984): La ciudad de Málaga. En Alcobendas, M. (Dir.): Málaga, Tomo I, pp. 193-226. Editorial Andalucía, Granada.



Este libro se terminó de imprimir
en junio de 2022.
Publicado por Ediciones del Genal.
Al cuidado de esta edición
Librerías Proteo y Prometeo
MMXXII