

Città & Storia

del Bosco
della Fagianera.
racchiudere li Conigli nello
Fagianera.
a.
della Fagianera sul Vallone di S.
e della Porcellana.
d'ingresso all'Inchiuso.
la Porcellana.

57= Stradone dell'Olmo
58= Casino Reale
59= Giardino del detto Casino
60= Strada, che separa il Cisterione dalli Lepri.
61= Strada, che divide li Lepri da Conigli
62= Posta per sparare alli Fagianii
63= Posta nel Canneto alla Croce di Miano
64= Giardinetto del Caporale
65= Piana, che racchiude la Vaccheria
66= Racchiuso di Piana in dove S.M. spara
alli Conigli.
67= Luogo detto Bellaria di Capodimonte.



01
02

20

Città & Storia

Redazione/Editorial Board

SALVATORE ADORNO, Università di Catania
ALFREDO BUCCARO, Università di Napoli Federico II
DONATELLA CALABI, Università IUAV di Venezia
CLAUDIA CONFORTI, Università di Roma «Tor Vergata»
FILIPPO DE PIERI, Politecnico di Torino
ALBERTO GROHMANN, Università di Perugia
ALBERTO GUENZI, Università di Parma
MARCO IULIANO, University of Liverpool, School of Architecture
PAOLA LANARO, Università Ca' Foscari di Venezia
KETI LELO, Università «Roma Tre»
BRIGITTE MARIN, Aix-Marseille Université
LUCA MOCARELLI, Università di Milano «Bicocca»
FRANCESC MUÑOZ, Universitat Autònoma de Barcelona
MARIA LUISA NERI, Università di Camerino
GÁBOR SONKOLY, University of Budapest
PETER STABEL, University of Antwerp
GIUSEPPE STEMPERINI, Università «Roma Tre»
DONATELLA STRANGIO, Sapienza Università di Roma
ROSA TAMBORRINO, Politecnico di Torino
CARLO M. TRAVAGLINI, *editor*, Università «Roma Tre»
GUIDO ZUCCONI, Università IUAV di Venezia

Corrpondenti Scientifici/Editorial Advisory Board

MAURICE AYMARD, EHESS, Paris
ALDO CASTELLANO, Politecnico di Torino
JEAN-FRANÇOIS CHAUVARD, Université Lumière Lyon 2
EVA CHODÉJOVSKÁ, Istituto di Storia dell'Accademia delle Scienze della Repubblica Ceca
MATTHEW DAVIES, Birkbeck, University of London
DIRK DE MEYER, Ghent University
DAVID H. FRIEDMAN, MIT, Cambridge (Ma)
BERNARD GAUTHIEZ, Université Lyon-III «Jean Moulin»
MAURIZIO GRIBAUDI, EHESS, Paris
ENRICO IACHELLO, Università di Catania
DEREK KEENE, University of London
RENÉE KISTEMAKER, Amsterdam Museum,
HIDENOBU JINNAI, Hosei University, Tokyo
MIGUEL ANGEL LADERO QUESADA, Univ. Complutense, Madrid
DANIELE MANACORDA, Università «Roma Tre»
FERDINAND OPLL, Universität Wien
JOAN ROCA, Museu d'Història de Barcelona (MUHBA)
WALTER ROSSA, Universidade de Coimbra
CARLOS SAMBRICIO, Universidad Politécnica de Madrid
ALISON SMITH, Wagner College, New York
ROSEMARY SWEET, Centre for Urban History, Leicester
PAUL ZANKER, Scuola Normale Superiore, Pisa

Responsabile segreteria di redazione: GIORGIA GAZZELLONI, Università Roma Tre

Proposte di contributi, manoscritti e pubblicazioni per recensione vanno inviati a:

cittaestoria@gmail.com | carlo.travaglini@uniroma3.it

Tutte le proposte di pubblicazione di saggi sono valutate secondo il criterio internazionale del *double blind referee*.

Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in: EBSCO DISCOVERY SERVICE; ELSEVIER/SCOPUS

I sommari e gli abstracts di «Città e Storia», sono consultabili sul sito:

archivio.centroricercheroma.it/default.asp?contenuto=città-e-storia

Direttore responsabile: CARLO M. TRAVAGLINI

Editore/Publisher: Edizioni CROMA | Associazione Centro Ricerche per Roma - ETS

Redazione: c/o Laboratorio di Economia e management dei patrimoni culturali (E-PaC), Roma Tre-DTC Lazio, Dipartimento di Economia Aziendale, Università Roma Tre, via S. D'Amico 77, 00145 Roma | cittaestoria@gmail.com

Segreteria di redazione: GIORGIA GAZZELLONI | Progetto grafico e impaginazione: ALESSIO AGRESTA

Abbonamento 2020: Italia euro 60,00; Estero euro 90,00

For general price and subscription enquiries contact: info@centroricercheroma.it

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi

Doi: 10.17426/115AB

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.503/06 dell'1/8/06.

Stampa presso Edizioni Efestò, via Corrado Segre 11, 00146 Roma

La rivista è pubblicata con il patrocinio dell'Università degli Studi Roma Tre



CENTRO
RICERCHE
PER ROMA
CROMA

Città & Storia

Anno XV, n. 1-2

gennaio-dicembre 2020

SOMMARIO

C.M. TRAVAGLINI, *Tra continuità e innovazione*, pp. 5-6

Saggi

G. CRISTINA, *Villaggi rurali e montani in Calabria tra fascismo e dopoguerra (anni '20- anni '60 del XX secolo)*, pp. 7-36

F. DE DOMINICIS, B. DI DONATO, *Riforma agraria e regione: il lavoro di Nallo Mazzocchi Alemanni fra campagna e città, Matera 1947-1955*, pp. 37-53

F. CAPANO, *Il parco di Capodimonte: da riserva reale di caccia a museo all'aperto*, pp. 55-79

A.J. SANTANA GUZMÁN, *Trasformazioni spontanee e pianificate la Plaza de la Marina a Malaga*, pp. 81-107

S. MASSARO, G. PERRUCCI, *Vuoti nei vuoti. Reti di spazi aperti come matrice di resilienza*, pp. 109-130

S. SANTUCCIO, *Dal panopticon alla smart city. Il controllo dello spazio urbano*, pp. 131-151

Note e discussioni

S. CIRIACONO, *Milano, città d'acqua e di ferro. Una metropoli europea fra XVI e XIX secolo*, a cura di A. Dattero, Roma, 2019, pp. 153-161

Schede

Federico Fazio, *I luoghi del tonno. Santa Panagia e le tonnare della Sicilia sud-orientale, Siracusa*, Lettera Ventidue (S. Adorno); Giovanna D'Amia, *Milano capitale 1797-1814. Architetture, monumenti e spazi urbani della città napoleonica* (B. Bussi); Giulia Zitelli Conti, *Magliana Nuova. Un cantiere politico nella periferia romana (1967-1985)* (F. De Pieri); Michela Comba, Rita D'Attorre, *Torino 1914-1976. La costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda / Building the City from World War I to the Cold War* (F. Ficcadenti); Carolina De Falco, *Case Ina e luoghi urbani. Storie dell'espansione occidentale di Napoli* (A. Riviezzo); Dunia Mittner, *New Towns: An Investigation on Urbanism* (A. Ronzino); Fabrizio La Manna, *Spazio urbano e gerarchie territoriali* (S. Santuccio); Fausto Carmelo Nigrelli, *Lo spazio perduto. Trasformazioni urbane e modernizzazione a Piazza Armerina nel XIX secolo* (S. Santuccio); Giovanni Cristina, *Il porto di Catania nel lungo Ottocento. Infrastrutture, traffici, territorio (1770-1920)* (S. Santuccio); Maria Laura Longo, *Piazza Mercato a Napoli. Memorie e racconti di un paesaggio urbano, 1940-2016* (S. Santuccio); Carlo Tosco, *Storia dei giardini. Dalla Bibbia al giardino all'italiana* (E. Svalduz); Marsel Grosso, Gianmario Guidarelli (a cura di), *Tintoretto e l'architettura* (E. Svalduz), pp. 161-177

Riferimenti autori

TRASFORMAZIONI SPONTANEE E PIANIFICATE LA PLAZA DE LA MARINA A MALAGA*

Antonio Jesús Santana Guzmán

Università di Málaga

Abstract: Malaga has always been a city open to the Mediterranean Sea. At the end of the 19th century, since the port moved away from the urban fabric, the space created between both sectors would be addressed by many proposals. However, none of them would find a definitive solution for the space that we know today as *Plaza de la Marina*. In the 20th century, the Plaza turned to be the main entrance to the city from the port. The largest intervention has been set up in the eighties, when an underground parking was built bringing to light outstanding archaeological remains unfortunately destroyed. The result in the surface was not to the taste of the citizens and shortly after its appearance would change again on different occasions. Currently, we continue talking about future modifications. Hopefully, some of them will give the role it should play in the urban fabric of the historic center.

Keywords: Urban planning; Open space; Transformation; Spain; Malaga.

Una vocazione portuale.

Dalle origini all'espansione verso il mare e alla ristrutturazione

La città di Malaga si trova a sud della Penisola Iberica e si è sviluppata grazie a una vocazione portuale. La sua costa è stata modificata costantemente dall'antichità. Nel corso dei secoli i sedimenti trascinati dal fiume, il Guadalmedina, e dal Mare Mediterraneo, hanno colmato il suo litorale, espandendo il territorio verso sud. La storia urbana dell'attuale spazio aperto denominato *Plaza de la Marina* è estremamente complessa e si sviluppa in parallelo a quella del porto e della città, di cui costituisce l'ingresso principale.

* Abbreviazioni: AFMM = Archivo Fotográfico Municipal de Málaga; AGMUM = Archivo de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras de Málaga; AMM = Archivo Municipal de Málaga; DAI = Departamento de Arquitectura e Infraestructura; GMUM = Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras de Málaga; IEFC, AHF = Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya, Arxiu Històric Fotogràfic; IPCE = Archivo Histórico del Instituto del Patrimonio Cultural de España; MM = Museo de Málaga.

Ringraziamenti: Amor Álvarez, Riviera; Lorena Barco Cebrián; Carmen Íñiguez Sánchez; Mercedes Jiménez Bolívar; Keti Lelo; Rocío Martínez Arjona; José Luis Moreno Molina; Anton Iván Ozomek Fernández; Anna Laura Palazzo; Adriano Nico Verona.



Fig. 1 - Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras de Málaga, Museo de Málaga, *Málaga islámica en 1487, tras su rendición a los Reyes Católicos [Malaga islamica nel 1487, dopo la sua resa ai Re Cattolici]*, dove si vede il *Castill de Genoveses* e la planimetria della futura *Plaza de la Marina*, MM, Arqueología.



Fig. 2 - *Plano de una porçion de la ciudad de Málaga para el conocimiento del Puerto y lo que se propone alargar su Muelle...* [Planimetria di una parte della città di Malaga per la conoscenza del porto e quanto si pretende di ampliare il suo molo...], particolare, 1730, España, Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Simancas, *Sección Guerra*, b. 03592 [originale con il sud rivolto verso l'alto].

Se in epoca fenicia questo spazio è ancora sott'acqua, con i Romani è già una spiaggia. Il periodo islamico costituisce il punto di partenza di questo studio, in quanto le trasformazioni edilizie di questa fase influenzeranno notevolmente le decisioni urbanistiche dalla metà del secolo XX in poi. Dalla documentazione a disposizione, siamo a conoscenza di un cimitero litoraneo (secc. VIII-IX), e successivamente della presenza di alcuni edifici legati alle attività portuali con funzione di magazzini commerciali (secc. X-XI). Nel secolo XI si avvia la costruzione delle mura di difesa per proteggere la medina musulmana. Alla fine del Quattrocento o inizio del Cinquecento¹, in adiacenza al lato sud di esse, viene edificato il *Castill de Genoveses*, eretto dalla Repubblica Ligure con l'approvazione dei re Nasridi che, motivati dai vantaggi economici, garantiscono notevoli privilegi a questa collettività, al punto che questa sarà presente a Malaga dopo la Conquista da parte dei re Cattolici fino all'età moderna. Le funzioni della roccaforte sono difensive, residenziali e commerciali² (fig. 1).

Se l'impianto di questa fortificazione avrà una notevole influenza sullo sviluppo della futura zona di *La Marina*, con particolare riguardo al suo vertice meridionale, che penetra nel mare e divide la costa in due insenature, già nella fase della Conquista della città dalla monarchia cattolica (1487), lungo il litorale iniziano ad accumularsi sedimenti a sud-est del *Castill de Genoveses*. Sarà necessario edificare un nuovo porto, posizionato nella rientranza orientale.

Il nuovo impianto portuale condiziona notevolmente l'evoluzione urbana di *La Marina*. I lavori iniziano nel 1545 con la costruzione di un molo di fronte alla roccaforte ligure. Nel 1588 si avvia un importante progetto, la cui prima pietra è posta più ad est, ai piedi del monte *Gibralfaro*, segnando così il suo limite orientale. Ma le opere sono sospese e non vengono riprese fino a quasi un secolo dopo, nel 1673³.

Alcuni anni prima, nel 1622, viene costruito il *Torreón del Obispo*, un fortilizio dotato di artiglieria e situato proprio davanti al *Castill*. La funzione di entrambi sarà quella di difendere la città, e in particolare il porto, da eventuali

¹ Archivo de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras de Málaga, Departamento de Arquitectura e Infraestructura, b. 10.328, M. de Solà-Morales Rubió, *Proyecto complementario para conservación de los restos arqueológicos en la Plaza de la Marina*, 1988/07, Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, *Avance de la actuación de urgencia en las obras de la Plaza de la Marina*, 1988/04, s.n.p.

² C. Peral Bejarano, C. Íñiguez Sánchez, *El Castell [sic] de Genoveses. Una colonia de época nazarí en la plaza de la Marina de Málaga*, "Mainake", 36, 2016, pp. 365-394: 377, 382, 384, 388-389.

³ M. Olmedo Checa, F.R. Cabrera Pablos, *Puerto de Málaga, Apuesta de futuro*, Málaga, 1998, pp. 7-10.

attacchi. L'appendice urbana su cui si trovano continuerà lentamente ad inoltrarsi di più nel mare. Così, nel 1655, qui viene realizzato un altro braccio⁴.

Nel 1717 viene considerato l'ampliamento del porto con due nuovi grandi moli a partire da quelli già esistenti. I lavori iniziano l'anno successivo, ma nel 1721 si decide di ridurre quello occidentale, progettando nel 1722 il cosiddetto *Nuevo Muelle de Poniente*⁵, che si sostituisce a quello del 1655. Sempre nel secolo XVIII, si dispone nel suo apice un bastione che verrà in seguito sostituito dalla *Bateria de San José*, ad una considerevole distanza del *Torreón del Obispo*. Per la prima volta si può parlare di un'estensione vuota nell'area di *La Marina*, uno spazio che inizia a svilupparsi come un luogo aperto con due funzioni principali, la portuale e la difensiva, anche se quest'ultima scomparirà presto (fig. 2).

Alla fine del Settecento, la muraglia viene demolita perché non ha più funzione difensiva e impedisce la crescita urbana⁶. Cadono anche il *Torreón del Obispo*, nel 1785⁷, ed il *Castill de Genoveses*, tra il 1789 ed il 1791⁸. Ma l'impianto di questo storico vertice è mantenuto perché al suo posto emerge la nuova facciata del *Barrio del Ancla*, un quartiere marinaro cresciuto entro le mura. Le due strade che compongono adesso questa punta sono denominate *Acera de la Marina* (ovest) e *Cortina del Muelle*⁹ (est).

Pertanto, nell'Ottocento quest'area si estende ulteriormente, sebbene si tratti ancora di un vuoto tra l'agglomerato urbano e la zona portuale, noto come *Explanada del Puerto*. In questo momento, la sua funzione è puramente commerciale. Negli edifici che la circondano vengono installati uffici per negozianti, per armatori e per consignatari, armerie, locande, osterie e caffè, tra gli altri. Vi si installano anche istituzioni come la *Casa di Cambio*, la *Protezione di Rendite Generali*, la *Amministrazione delle Saline del Regno* e la *Dogana del Porto*¹⁰, nonché

⁴ C. García de la Leña, *Conversaciones históricas malagueñas o Materiales de noticias seguras para formar la historia civil, natural y eclesiástica de la M. I. Ciudad de Málaga*, 4, Málaga, II, *Descanso II. En que se da la Málaga romana, y sarracena como se previene en la conversación XII*, 1789-1793, p. 219.

⁵ España, Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Simancas, *Sección Guerra*, MPD, 08, 200, J. P. Verboom, *Plano de los Cimientos del nuevo muelle de Poniente de Málaga con el proyecto de como se debe concluir*, 1722 [planimetria].

⁶ R. Camacho (ed.), *Guía Histórico-Artística de Málaga*, Arguval, 2006, p. 289.

⁷ C. García de la Leña, *Conversaciones históricas malagueñas*, cit., p. 218.

⁸ C. Peral Bejarano, C. Íñiguez Sánchez, *El Castell [sic] de Genoveses*, cit., p. 374.

⁹ Si tratta di un nome particolare nello stradario di Malaga che rimane ancora. Era una strada che faceva un percorso perimetrale nel vecchio porto.

¹⁰ F. Bejarano, *Las calles de Málaga, De su Historia y Ambiente*, 2, Málaga, 1985, I, pp. 139, 144-145.



Fig. 3 - J. Oses, *Panorámica de Málaga, Batería de San José y embarcadero* [*Panoramica di Malaga. Bateria de San José ed imbarcadero nuovo*], 1875, Archivo Fotográfico Municipal de Málaga, 1-C-2-276 & J.A. Fernández, Málaga, *fotografías desde la Farola* (1852-1900), Málaga, p. 66.

una casa della salute¹¹. Il suo limite orientale è ancora utilizzato come molo dove depositare le merci che entrano ed escono dalla città, e che sono protette dalle intemperie sotto le tettoie. E, naturalmente, come luogo di arrivo e di partenza dei viaggiatori, designato pertanto come il posto dove la cultura vernacolare e quelle foranee si incontreranno (fig. 3).

Tra Ottocento e Novecento.

Decoro e funzionalità della Marina come nuovo spazio urbano

Nel XIX secolo, Malaga conosce un'imponente fioritura economica, che si riverbera nella pianificazione urbana attraverso nuovi cambiamenti, estendendo e modificando la trama ereditata con trasformazioni di grande rilievo.

L'insenatura occidentale, tra il fiume Guadalmedina ed il *Castill de Genoveses*, si è progressivamente insabbiata e, in due fasi, nel 1783 e dal 1800 in poi, viene trasformata in un *paseo-salón*, un grande viale alberato conosciuto come *Paseo de*

¹¹ Biblioteca Virtual de la Provincia de Málaga, R. Mitjana, *Plano de Málaga*, 1838 [planimetria].



Fig. 4 - S.a., Málaga, *Plaza de Suárez de Figueroa (luego de La Marina), Parque y Puerto* [Malaga, *Plaza de Suárez de Figueroa (dopo de La Marina), Parque e Porto*], ca. 1909, Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya, Arxiu Històric Fotogràfic., *Fondo Thomas*, 191X0000_TH_41111M_ACM-3-2545/ACM-3-2561/ACM-32562 [Montaggio panoramico: Mercedes Jiménez Bolívar].



Fig. 5 - S.a., Málaga, *Plaza de Suárez de Figueroa (luego de La Marina) con el Monumento al Comandante Benítez* [Malaga, *Plaza di Suárez de Figueroa (dopo de La Marina), col Monumento al Comandante Benitez*], particolare, tra 1926 e 1936, IEFC, AHF, Fondo Roisin, 19XX0000_RO_41106M_ACM-9-21980.

la Alameda (oggi *Alameda Principal*). Questo intervento, promosso dai Borboni, diventa il luogo prescelto dalle famiglie più eminenti e capitaliste per edificare le loro residenze urbane. Alla fine del secolo XVIII viene costruito un molo sulla riva sinistra del Guadalmedina, consentendo alla città di estendersi da *Paseo de la Alameda* verso sud, creando così l'*Ensanche Heredia*, un quartiere residenziale delimitato a sud da *Avenida de Manuel Agustín Heredia*, asse che comunica con la riva destra del fiume ed *Esplanada del Puerto*.

Questo intervento urbanistico riguarda la porzione occidentale della spiagnata, con edifici signorili, tra cui quello appartenente alla famiglia dei Larios, eretto nell'angolo che dà verso *Paseo de la Alameda*, al posto della vecchia *Dogana del Porto*. La famiglia, tra le più importanti, si distingue per le sue attività industriali e immobiliari. Il suo intervento urbano più eccezionale è la realizzazione di *calle del Marqués de Larios* (1886-1891) che collegherà questo grande viale alberato e l'area portuale con *Plaza Mayor* (oggi *de la Constitución*). Al suo incrocio si trova il *Monumento al Marqués de Larios* (Mariano Benlliure, 1897-1899), che viene inaugurato il 1° gennaio 1899¹², un imponente complesso scultoreo che viene separato, insieme a *Paseo de la Alameda*, dall'area portuale tramite la facciata di *Acera de la Marina*.

Un'altra strada realizzata nello stesso periodo sarà *calle Molina Lario* (fine sec. XIX - decade 1960)¹³, parallela a quella di *Larios*. Questo progetto è notevolmente ridotto rispetto all'originale e parte da *Plaza del Siglo*, attraversa *Plaza del Obispo*, dove si trova la *Catedral de la Encarnación*, e si conclude in *Cortina del Muelle*. Entrambe le strade influenzeranno lo sviluppo urbano di *La Marina*.

A fine Ottocento, per via della crescita dei commerci e lo sviluppo delle industrie, prenderanno avvio imponenti lavori di costruzione del nuovo porto a sud del vecchio bacino¹⁴ con interventi di dragaggio per portare i fondali ad un pescaggio idoneo all'ingresso delle navi. L'8 settembre 1896, per intercessione del Presidente del Governo, il *malagueño* Antonio Cánovas del Castillo, lo Stato trasferisce al Comune lo spazio inutilizzato della vecchia darsena a condizione di convertirlo in un giardino pubblico: una trasformazione iniziata nel 1897 e durata circa trenta anni¹⁵.

Nel 1901 viene autorizzata la demolizione della *Batería de San José* perché inutile¹⁶. La vecchia *Explanada del Puerto* sarà ribattezzata *Plaza Augusto de Figueroa* e considerata come l'ingresso principale della città dal mare.

L'area è ora parte della città: le esigenze di abbellimento vanno di pari passo con quelle di razionalizzazione dello spazio e del traffico. Sul primo fronte, viene selezionato un pezzo monumentale, la *Fuente de las Tres Ninfas* (J. Vasque) in ferro battuto, trasferita da *Plaza Mayor* nel 1901: collocata tra *Cortina*

¹² R. Camacho (ed.), *Guía Histórico-Artística de Málaga*, cit., pp. 175, 177, 190, 192.

¹³ R. Reinoso Bellido, *Topografías del Paraíso, La construcción de la ciudad entre 1897 y 1959*, Málaga, 2005, pp. 145, 314-315.

¹⁴ I lavori sono eseguiti tra il 1878 ed il 1897. M. Olmedo Checa, F. R. Cabrera Pablos, *Puerto de Málaga*, cit., p. 16.

¹⁵ R. Camacho (ed.), *Guía Histórico-Artística de Málaga*, cit., pp. 272, 295-296.

¹⁶ R. Reinoso Bellido, *Topografías del Paraíso*, cit., p. 287.

del Muelle ed il nuovo accesso al porto, essa giustifica la realizzazione di una grande rotatoria (fig. 4), fin quando, nel 1914, con la pavimentazione del *Paseo del Parque* per il transito di veicoli, viene spostata verso l'estremità orientale¹⁷.

Anni dopo, l'11 febbraio 1926, viene inaugurata un'altra opera commemorativa, il *Monumento al Comandante Benítez* (Julio González Pola), per ricordare il soldato caduto nella sanguinosa guerra con il Marocco¹⁸. Posto su un basamento quadrato, allineato con le facciate del *Barrio del Ancla* e con il nuovo ingresso del porto, è rivolto a sud-ovest, in relazione agli assi del traffico che, gradualmente, inizia ad essere più intenso dopo che l'anno precedente era stato aperto ai veicoli il viale centrale di *Paseo de la Alameda*¹⁹ (fig. 5). Negli anni '50 la statua sarà trasferita in una delle rotonde interne di *Paseo del Parque*²⁰.

In questo momento, le funzioni portuali vengono trasferite verso edifici più vicini ai nuovi moli, anche se verranno mantenuti alcuni usi esistenti come le osterie ed i caffè per il diletto dei cittadini. La piazza viene completamente selciata a causa della crescita del traffico e della sua posizione centrale. Il settore nord è riservato al passaggio delle linee dei trasporti pubblici come gli autobus e i tram²¹ (fig. 6), mentre quello sud non è organizzato.

Dopo la Guerra civile spagnola, questo spazio urbano è ribattezzato *Plaza de Queipo de Llano*. In questa fase, e precisamente nel 1941, si stabilisce l'eliminazione del *Barrio del Ancla*, prevista sin dalla metà dell'Ottocento, con la proposta di estensione di *Paseo de la Alameda* non soltanto ad est ma anche ad ovest. L'abbattimento di questi edifici avviene tra il 1942 ed il 1948²². La storiografia ha raccolto diverse critiche su questo intervento, principalmente perché con esso scompaiono le memorie del quartiere marinaro di Malaga nella città vecchia, così come il suo contesto sociale.

Dopo lo smantellamento, saranno proposte varie azioni in questo spazio, tra cui un concorso a livello nazionale (1947) che prevede la realizzazione di una piazza monumentale interconnessa con il porto e anche con un asse principale che mette in comunicazione *Paseo de la Alameda* e *Paseo del Parque*. Il concorso

¹⁷ AA.VV., *Patrimonio Artístico y Monumental*, Málaga, 1990, pp. 151-152.

¹⁸ S.a., *La estancia de S.S. M.M. en Málaga*, "La Unión Mercantil", 1926/02/12, p. 2.

¹⁹ R. Reinoso Bellido, *Topografías del Paraiso*, cit., p. 317.

²⁰ Sur (ed.), *Acera y Plaza de la Marina*, "Sur", 2014/10/04, in <https://www.diariosur.es/malaga/201410/03/acera-plaza-marina-20141002205846.html>.

²¹ F. Bejarano, *Las calles de Málaga*, cit., p. 145.

²² A. Rubio Díaz, *Málaga de ciudad a metrópolis*, 2, Málaga, I, *Del lugar a la ciudad*, pp. 282, 305.

non avrà esito²³, mentre la proposta di connessione sarà inclusa nel Piano Regolatore Generale (PRG) di Malaga, nel 1950.

Frattanto, nel fianco nord verranno costruiti tre edifici (Juan Jáuregui Briales, 1949-1960), separati fra di loro da strade pedonali, con un linguaggio che si richiama all'architettura di propaganda del dopoguerra²⁴. Questo fronte settentrionale recupera uno dei vecchi e tradizionali nomi della zona, *Acera de la Marina*, pur non essendo già il toponimo ufficiale e quello più utilizzato dagli abitanti. Nell'angolo con *Paseo de la Alameda*, nel 1956 si concludono le due fasi di *La Equitativa* (Manuel Cavanges e Matas), uno degli edifici più rappresentativi della piazza, realizzato in stile contemporaneo ma utilizzando alcuni elementi storicisti di al-Andalus, evidenti soprattutto nella sua alta torre. In questo decennio, l'unico isolato sopravvissuto nell'angolo sudoccidentale sarà eliminato, e *calle de los Carros* sarà assorbita dal vuoto centrale (fig. 7). Nel 1960 viene realizzato il grande accesso al porto, monumentalizzato da gruppi di colonne binate che definiscono la facciata sud di questa piazza.

Con quest'azione è costruito ed abbellito uno dei "nuovi spazi rappresentativi del centro della città", l'affaccio di Malaga²⁵ sul Mediterraneo attraverso cui si intende offrire l'idea di un'urbe cresciuta socialmente ed economicamente dopo il cruento periodo bellico: un'immagine fondamentalmente propagandistica. Questo grande prospetto comprende anche *Avenida de Manuel Agustín Heredia* (1940-1964) e alcuni edifici del porto, come il *Silo*²⁶ (1948-1952) e la *Stazione Marittima* (1955)²⁷, e il *Paseo de la Farola*. In alcuni di essi vengono usati elementi storicistici dello stile escorialense, caratteristico del periodo autarchico²⁸. In questo momento, *Acera de la Marina* continua ad essere zona di fermate e capolinea dei trasporti pubblici. Inoltre, fino alla costruzione degli edifici sul fronte nord, questi lotti vengono usati per installare strutture temporanee per la realizzazione di attività ricreative e sportive (fig. 8), mentre il grande spazio vuoto centrale permette di ospitare manifestazioni religiose grazie alla possibilità di accogliere un gran numero di fedeli.

²³ Archivo Histórico Provincial de Málaga, *Archivo personal de José González Edo*, b. 14.014, dossier 2, Unión del Parque con la Alameda, Ayuntamiento de Málaga, Bases para el concurso de anteproyecto para la ordenación arquitectónica de la unión del Parque con la Alameda en la ciudad de Málaga, 1947/05/30.

²⁴ A. Rubio Díaz, *Málaga de ciudad a metrópolis*, cit., pp. 305, 307.

²⁵ R. Reinoso Bellido, *Topografías del Paraiso*, cit., p. 117.

²⁶ F. J. Rodríguez Marín, *Patrimonio industrial en peligro: el Silo de Cereales del puerto de Málaga*, "ISEL Cuadernos de Gestión Pública Local", 2004, pp. 207-216: 209, 212.

²⁷ R. Camacho (ed.), *Guía Histórico-Artística de Málaga*, cit., pp. 289, 292-294, 315.

²⁸ A. Rubio Díaz, *Málaga de ciudad a metrópolis*, cit., p. 307.



Fig. 8 - Olmo, *Plaza de la Marina con tranvía* [*Plaza de la Marina con tram*], 1950 [fine del 1953], AFMM, 1°-C-6-841.

I concorsi urbanistici e il nuovo assetto superficiale e sotterraneo della Marina

Il nuovo ruolo della piazza, notevolmente ampliata e definita soltanto nei suoi fronti edificati, pone in evidenza il carattere irrisolto della spianata, avulsa dal tessuto della città. Il luogo, situato alla convergenza di percorsi di interesse territoriale, è nevralgico per Malaga al pari della stazione ferroviaria e dell'aeroporto, e il Consiglio comunale propone di convertire il grande vuoto centrale nell'accesso alla città dal porto.

Così, nel 1960, viene indetto un concorso per la progettazione e l'abbellimento di questa grande area. E sebbene la giuria ritenga che nessuna delle idee presentate risolva completamente i problemi sollevati, la proposta di José María Pallarés Llagostea viene scelta vincitrice²⁹. In essa, è definito uno spazio triangolare centrale che, con l'aiuto di airole, razionalizza la circolazione di questo snodo urbano. Tre assi sono quindi direttamente collegati: il principale è *Alameda-Parque* (nord), e altri due minori sono *Larios porto* (ovest) e *Molina Lario-Heredia* (est).

²⁹ Archivo Municipal de Málaga, b. 8.828, Acta de la actuación del jurado calificador del concurso de ideas para la urbanización de la Plaza de Queipo de Llano, 1960/12/03, p. 3.

L'aspetto irrisolto è quello riferito all'abbellimento della piazza, questione essenziale per un luogo di tale rilievo. Nel 1963 si svolge quindi un altro concorso per gli arredi urbani, l'illuminazione e i lavori di giardinaggio dello spazio centrale, con la raccomandazione che nessuno di questi elementi ostruisca la visuale della nuova *Acera de la Marina* dal porto. In questo caso, gli architetti sono invitati a partecipare insieme a ingegneri o artisti che potrebbero contribuire con nuove idee³⁰. Il vincitore è il gruppo diretto da Fernando Salvia Sagrera e Juan Catalá Soler, che progetta una grande fontana luminosa dotata di giochi d'acqua³¹, inaugurata nel dicembre 1963³², e ispirata alla *Fuente Mágica* di Montjuic (1929) a Barcellona³³.

Poco dopo, il 6 gennaio 1964, vengono erette nella piazza tre sculture³⁴. Due sono *El Cenachero* ed *El Biznaguero*, e rappresentano figure popolari caratteristiche di Malaga rivitalizzate dal fenomeno turistico che si sta sviluppando sulla *Costa del Sol*³⁵. L'altra, un busto, raffigura il sindaco della città Francisco García Grana³⁶.

Nonostante le modifiche, gli usi non cambiano radicalmente. *Acera de la Marina* diventa il principale collegamento pedonale tra *Alameda*, *calle Larios* e *Parque*, e per questo motivo è dotata di un largo marciapiede. La circolazione aumenta grazie agli uffici installati nei tre edifici, una banca, una delle casse di risparmio più importanti di Malaga ed il *Consiglio Provinciale*. Tra i negozi

³⁰ AMM, b. 8650, Concurso proyecto-solución de urbanización, decoración y jardinería de la plataforma central de la Plaza Queipo de Llano de esta ciudad, 1963, S.a., Datos para el concurso de proyectos de decoración, iluminación y jardinería de la zona central, resultante de la plaza de Queipo de Llano de esta ciudad, s.d.

³¹ S.a., *En el centro de la Plaza de Queipo de Llano irá una gran fuente luminosa*, "Sur", 1963/05/19, p. 3.

³² Archivo Histórico de la Universidad de Málaga, *Fondo Bienvenido-Arenas*, Foto Arenas, *Málaga. Inauguración de la iluminación de la fuente de la plaza de la Marina*, 1963/12, in http://archivoci.uma.es/icaatom/index.php/malaga-vista-de-la-fuente-de-la-plaza-de-queipo-de-llano-diciembre-de-1964?sf_culture=es

³³ E. Caballero Monrós, 2012/09/30 [fonte orale]. Delle altre proposte se ne conserva una interessantissima, quella appartenente a Eduardo Caballero Monrós y Manuel Barbadillo Nocea. Vid. A.J. Santana Guzmán, *La propuesta de Eduardo Caballero Monrós y Manuel Barbadillo Nocea para la plaza Queipo de Llano en Málaga (1963)*, "Boletín de Arte de Homines.com", 21, 212/12, in http://www.homines.com/arte_xx/propuesta_%20caballero_y_barbadillo/index.htm.

³⁴ A. Vázquez, *El Cenachero de Málaga cumple 50 años*, "La Opinión de Málaga", 2013/03/03 in <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2013/03/03/cenachero-malaga-cumple-50-años/571478.html>

³⁵ AA.VV., *Patrimonio Artístico y Monumental*, cit., p. 156.

³⁶ A. Roche, *Desafortunada transformación de la Plaza de la Marina*, "Sur", 2009/12/13, in <http://malagamonumental.blogspot.com/2009/12/desafortunada-transformacion-de-la.html>



Fig. 9 - Bienvenido, *Plaza de la Marina*, 1970, AFMM, 1°-C-81-15932.

spiccano le caffetterie e le loro ampie terrazze³⁷ che creano un luogo piacevole per il riposo dei passanti. Nelle vicinanze saranno poi costruiti nuovi edifici come l'albergo di lusso *Málaga Palacio* (1964).

Al contrario, la zona centrale non è attraente per i pedoni, nonostante lo spazio fresco e ombreggiato che prolunga il verde di *Paseo del Parque*, perché è delimitata da diverse strade ad alta densità di traffico per unire i due lati della costa, oltre ad essere una vasta area di parcheggio in superficie (fig. 9).

Nel 1971, viene proposto per la prima volta l'uso del sottosuolo della piazza come parcheggio. Le ragioni addotte per realizzare un lavoro di questa importanza sono la confluenza del traffico nel nodo urbano e la necessità per il centro storico, zona di richiamo commerciale per l'intera città, di una area di parcheggio adeguata. Tra i vantaggi menzionati, si evidenzia il miglioramento della circolazione attraverso l'eliminazione di punti conflittuali creando passaggi sotterranei per traffico e pedoni.

³⁷ Questi negozi sono diventati così famosi e popolari, che ancora la gente ricorda i loro nomi.

Sarà questo il primo parcheggio sotterraneo della città che, inizialmente, prevedeva tre livelli con una capacità di 1.000 posteggi. Nel 1972 viene indetto il concorso per la sua costruzione per il quale vengono considerate diverse opzioni per l'organizzazione degli spazi sotterranei della piazza e dei dintorni. Nel giugno 1976 viene preparato un rapporto sulla fattibilità tecnica e nel 1977 uno studio geotecnico più completo³⁸. I problemi causati dalla natura del terreno e dalla vicinanza al mare costringeranno a realizzare un solo livello sotterraneo. Dopo un lungo periodo di disaccordo tra il Comune, il Governo e l'azienda aggiudicataria, questa desiste dal portare avanti i lavori.

Nel giugno 1979, pochi mesi dopo la promulgazione della Costituzione democratica, la denominazione di questo spazio urbano viene nuovamente cambiata in *Plaza de la Marina*, dal richiamo tradizionale e storico.

Pochi anni dopo, nel 1982, il Consiglio comunale recupera l'idea e commissiona la realizzazione del parcheggio sotterraneo e la sistemazione di superficie a Manuel Solà-Morales Rubió, che nel luglio 1983 redige il progetto in collaborazione con María Rubert Ventos. In questo documento si indica che questa piazza "è un problema sempre in sospeso" ed uno "spazio irrisolto, aperto e smantellato, senza definizione architettonica in sé o rispetto alle trame contigue".

In questo progetto, la pendenza naturale della piazza viene modificata e si crea una piattaforma da trattare come un'ampia area pedonale in terra battuta per coprire il parcheggio sotterraneo, direttamente collegato con la zona ovest, l'*Ensanche Heredia*, e con la zona est attraverso nuovi percorsi verso il *Paseo del Parque*.

Come landmark principale, tra la quota di stazionamento e quella stradale, viene confermata la fontana del 1963 intorno a cui si dispone una nuova scala, e pertanto, una relazione diretta, tra i due livelli³⁹.

³⁸ AGMUM, *DAI*, b. 10.324, Aparcamiento Plaza de la Marina, R. Naranjo Anegón, E. Cebamanos Jarreta, Proyecto de Aparcamiento subterráneo en la Plaza de Queipo de Llano, Memoria, 1971/04/07, p. 1, 3-4, 6, Inspección General de Servicios Técnicos, Informe de las proposiciones presentadas para el concurso público celebrado para la construcción y explotación de un estacionamiento para vehículos automóviles en la Plaza de Queipo de Llano, pp. 1-2, 6-7, S.a., Informe sobre la situación actual de las obras del aparcamiento en la Plaza de Queipo de Llano, Comylsa Empresa Constructora, Informe geotécnico para la construcción de un aparcamiento subterráneo en la Plaza Queipo de Llano de Málaga, 1977.

³⁹ AGMUM, *DAI*, b. 10.305, M. de Solà-Morales Rubió, M. Rubert Ventos, Proyecto de urbanización de la Plaza de la Marina, 1983/07, Moción que presenta el Alcalde-presidente al Excmo. Ayuntamiento Pleno, en relación con la construcción del estacionamiento subterráneo y la ordenación y urbanización de la Plaza de la Marina, 1983/08/23, p. 2, Memoria, pp. 1-2, 4, Memoria descriptiva, p. 1.

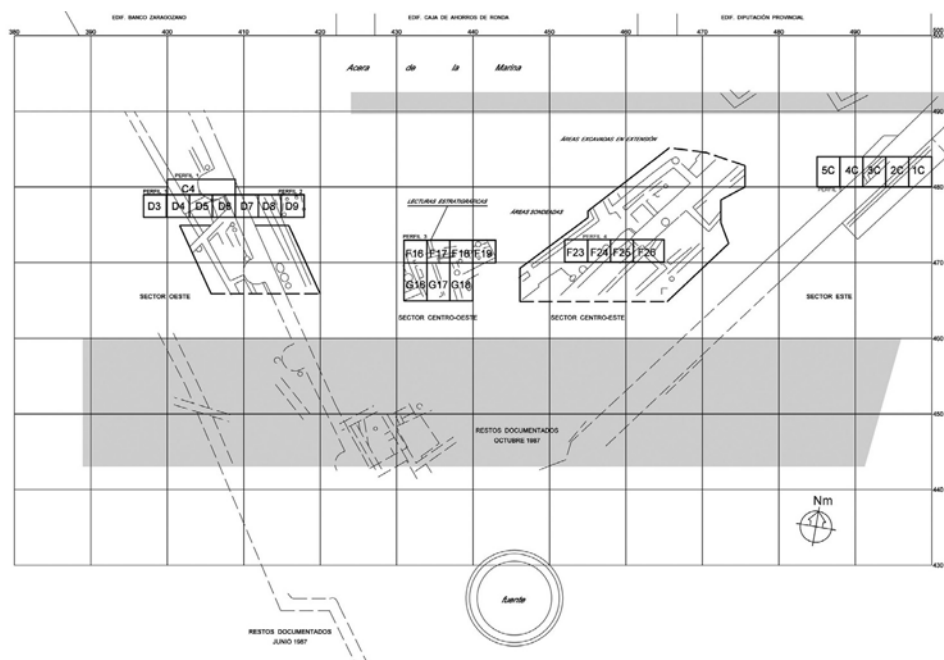


Fig. 10 - C. Peral Bejarano, C. Íñiguez Sánchez, *Plaza de la Marina. Sectores y fases de excavación* [Plaza de la Marina. Settori e fasi di scavo], 1987-1988, C. Peral Bejarano, C. Íñiguez Sánchez, *El Castell [sic] de Genoveses*, cit., p. 367.

Lungo il perimetro della piazza sono piantate diverse specie di alberi, mentre le sculture di *El Cenachero* ed *El Biznaguero* sono collocate in altri spazi della città, in particolare a *Paseo de la Farola* e in una rotonda interna di *Paseo del Parque*.

La questione dell'archeologia

Il 14 gennaio 1987 viene posta la prima pietra e seguendo le linee guida dal PRG del 1983, vengono eseguiti i corrispondenti sondaggi archeologici preventivi. Importanti vestigia riemergono in diverse fasi: il vecchio molo occidentale (sec. XVIII), il *Castill de Genoveses*, con tre delle sue torri, la base del *Torreón del Obispo* sotto la fontana della piazza, il molo orientale (secc. XVI-XVIII) e parte del *Barrio del Ancla*. Nonostante il valore, l'ottimo stato di conservazione e le normative vigenti in materia di protezione, questi ritrovamenti, opportunamente

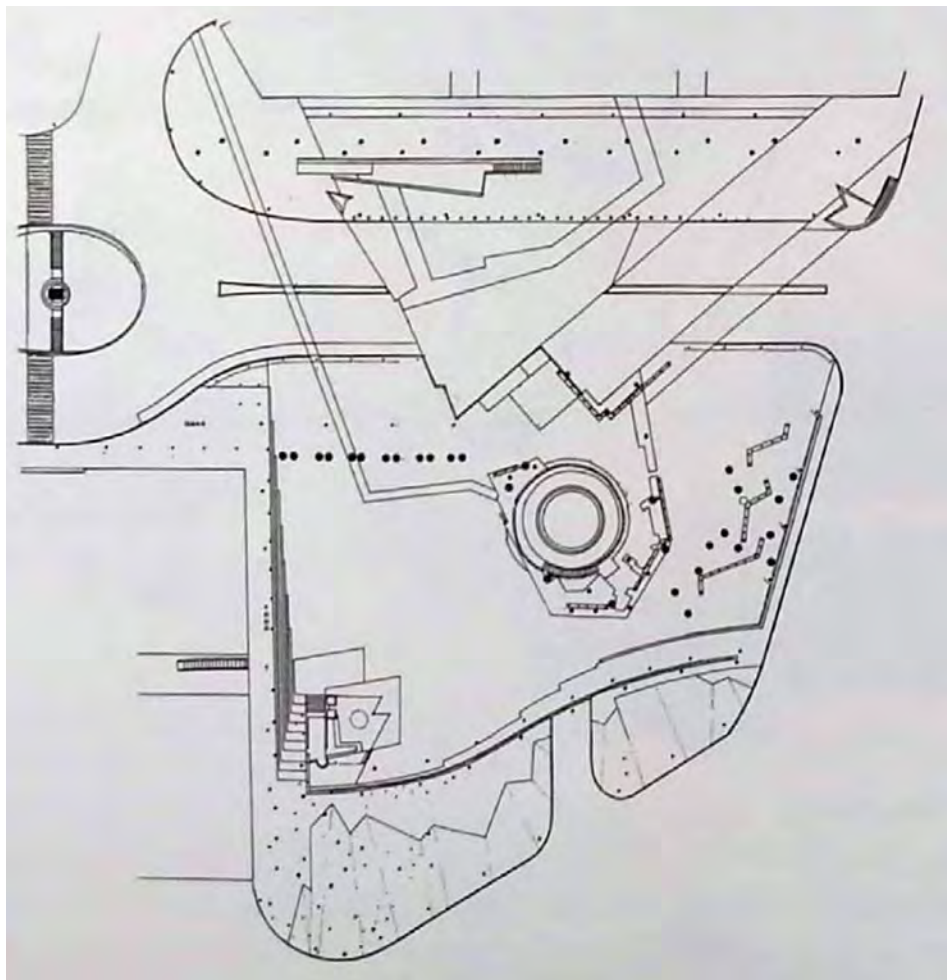


Fig. 11 - M. Solà-Morales Rubió, *Plano geométrico de trazas y pavimentos [Planimetria geométrica di tracce e pavimenti]*, 1988-1989, M. de Solà-Morales Rubió, *Plaza de la Marina, Málaga*, "Geometría", 1992, 14, pp. 5-20: 6.

documentati, vengono distrutti meccanicamente nell'ottobre dello stesso anno⁴⁰, mettendo in mostra il totale disinteresse delle amministrazioni che avrebbero dovuto essere responsabili della conservazione del patrimonio della città. Nell'aprile 1988 viene effettuata la terza e ultima fase dei sondaggi, su un settore non ancora scavato e situato più al nord, più vicino ad *Acera de la Marina*. In questa circostanza, si trovano altri resti della roccaforte ligure, la continuazione del muro del porto e parte dell'*alhóndiga*, l'edificio islamico in cui il grano veniva venduto, comprato e immagazzinato.

L'esistenza di queste vestigia era già nota attraverso le planimetrie storiche; inoltre, esiste una mappa della zona, datata febbraio 1976, di supporto alla relazione geotecnica del 1977, con la sovrapposizione degli elementi architettonici di questa enclave⁴¹. In relazione all'obbligo di conservare i pochi elementi salvati dalla distruzione, nel 1988 viene redatta una variante del progetto del 1983, che implica una serie di cambiamenti sostanziali, il principale dei quali è la conservazione dei resti archeologici scoperti nell'ultimo scavo⁴² (fig. 10). Tuttavia durante i lavori essi vengono mozzati⁴³; e dall'esterno, in *Acera de la Marina*, essi sono visibili attraverso due lucernari realizzati con muri di cemento.

Un'ulteriore modifica viene apportata nella pavimentazione della piazza, e nel parcheggio, dove sono riprodotte le impronte degli antichi impianti del *Barrio del Ancla*, del *Castill*, del *Torreón del Obispo*, delle mura, e dei vecchi moli, per favorire la comprensione dei processi evolutivi di questa enclave urbana.

Nella sistemazione della piazza, lo spazio viene trattato come un singolo vuoto in cui è incorporata la carreggiata principale senza suggerire una divisione. È per questo motivo che la traccia storica appare riprodotta dalla zona nord a sud senza alcuna discontinuità, indipendentemente dall'uso del suolo. Per questo motivo, le impronte della muraglia e del *Castill de Genoveses* determinano spazi triangolari tra questa via (est-ovest) ed il bordo settentrionale della piattaforma pedonale, alterando il passaggio, prima rettilineo, tra *Alameda* e *Parque*. La pergola centrale è una memoria del *Torreón del Obispo* distrutto.

Un'altra modifica da evidenziare è lo stile utilizzato nei diversi elementi di arredo urbano. Nel progetto del 1983, sono usati riferimenti più storicistici, legati

⁴⁰ C. Peral Bejarano, C. Íñiguez Sánchez, *El Castell [sic] de Genoveses*, cit., pp. 365-366, 377.

⁴¹ AGMUM, *DAI*, b. 10.324, Aparcamiento Plaza de la Marina, Comylsa Empresa Constructora, Estudio de aparcamiento subterráneo en la Plaza Queipo de Llano, 1976/02.

⁴² M. de Solà-Morales Rubió, *Plaza de la Marina, Málaga*, "Geometría", 14, 1992, pp. 5-20: 11. In questo momento si unisce al gruppo, come collaboratore, Juan Lorenzo.

⁴³ A. Roche, *Desafortunada transformación de la Plaza de la Marina*, cit.



Fig. 12 - S.a., *Plaza de la Marina en feria* [*Plaza de la Marina in feria*], fra 1990-1994, Diario Málaga, Costa del Sol, collezionabile di fotografie.

all'*art déco*, alla tipologia moresca o altri stili tradizionali⁴⁴, che cercano di portare un certo decoro in questo luogo pubblico. Nel 1988, si opta per l'adozione di un linguaggio completamente postmoderno, con un'eccessiva combinazione di materiali ed elementi, oltre ad un certo tocco decostruttivo in alcuni dettagli (fig. 11). Gli accessi pedonali, che nel 1983 avevano una composizione simmetrica, sono dislocati anche in altri punti, alterando i principali elementi di riferimento della piazza. Così, in *Acera de la Marina*, ve ne sono disposti due, uno diretto verso l'inizio di *calle del Marqués de Larios*, e l'altro verso *calle Molina Lario*, ricavato servendosi del muro del vecchio molo del porto. Per di più, un altro ingresso verrà installato nella rotonda che chiude *Paseo de la Alameda*, sotto il *Monumento al Marqués de Larios*. I lavori costringono al trasferimento temporaneo di questo gruppo scultoreo e, sebbene in principio fosse indicato che la loro restituzione dovesse avvenire "nelle stesse condizioni fisiche originali"⁴⁵, si verifica una scelta infelice: la base in pietra viene sostituita da una struttura in cemento. Questa nuova disposizione ha un foro di ventilazione che, circondando completamente

⁴⁴ M. de Solà-Morales, *Plaça de la Marina*, "Quaderns d'arquitectura i urbanisme", 1983/03, 155, pp. 98-99.

⁴⁵ AGMUM, *DAI*, b. 10.305, M. de Solà-Morales Rubió, M. Rubert Ventos, Proyecto de urbanización de la Plaza de la Marina, 1983/07, Memoria, pp. 3-4, Memoria descriptiva, p. 2.

il pezzo funge da camino, causando seri problemi alla conservazione dell'opera realizzata in pietra e bronzo. È stato necessario un restauro ed il trasferimento controverso nelle vicinanze, lasciando così il sito per il quale il monumento era stato pensato alla fine dell'Ottocento, al crocevia dei due viali principali della città in quel periodo, *Paseo de la Alameda* e *calle del Marqués de Larios*⁴⁶. Un altro accesso si trova nell'*Ensanche Heredia*, concretamente in *calle Trinidad Grund*.

Questo ampio numero di entrate pedonali rende facile percorrere la piazza senza dover attraversare la sua strada principale, sebbene non vi sia un camminamento sotterraneo, dal momento che quello programmato nel 1983 è stato eliminato.

Il 16 dicembre 1989, il parcheggio viene aperto senza un'inaugurazione ufficiale⁴⁷. Tra gli usi a cui *Plaza de la Marina* è destinata in questo momento, si deve menzionare quello culturale e pedagogico, che appare per la prima volta in un progetto destinato a questo spazio.

Di fatto, la scelta di riprodurre sulla pavimentazione le sagome degli edifici scomparsi non viene compresa dalla cittadinanza. L'assenza di una adeguata comunicazione *in situ*, la diversità di materiali, la compresenza di planimetrie e tracciati relativi ad epoche diverse e scollegati fra loro, la scarsa fruibilità, avrebbero dovuto consigliare di riservare il compito pedagogico all'importante centro di interpretazione nello spazio per le attività culturali immaginato nel sottosuolo della zona nord, vicino ai muri conservati⁴⁸: settore rimasto tuttavia incompiuto per diverso tempo⁴⁹.

L'offerta in termini di ristorazione è ancora principalmente mantenuta in *Acera de la Marina*, mentre l'installazione di una attività di *franchising* internazionale e la chiusura di alcuni dei più tradizionali caffè, in esercizio sin dagli anni '50, hanno apportato modifiche al carattere tradizionale dell'area. Inoltre, il chiosco per bevande installato nell'angolo sud-ovest, previsto nel progetto del 1983, è stato completato da un'area coperta necessaria per alleviare i passanti dalla calura estiva.

L'ampia piattaforma pedonale, quasi interamente liberata da ostacoli, è utiliz-

⁴⁶ Questo restauro non arriverà fino a quasi venti anni dopo con il progetto di pedonalizzazione di *Paseo de la Alameda*. Il trasferimento del primo pezzo è avvenuto il 6 settembre 2018, e lo spostamento nella sua nuova ubicazione è stato concluso l'8 maggio 2019. M. Ferrary, *La estatua de Larios, camino de su restauración*, "La Opinión de Málaga", 2018/09/06, in <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2018/09/06/comienzo-traslado-monumento-larios/1031403.html>, S. Sánchez, *El marqués ya mira a su calle*, "Málaga Hoy", 2019/05/08, in https://www.malahoy.es/malaga/marques-larios-vuelve-alameda-Malaga_0_1352864996.html.

⁴⁷ A. Roche, *Desafortunada transformación de la Plaza de la Marina*, cit.

⁴⁸ M. de Solà-Morales Rubió, *Plaza de la Marina, Málaga*, cit., pp. 5-20: 9.

⁴⁹ AGMUM, *DAI*, J. L. Daroca Bruño, Proyecto de ejecución de integración de restos arqueológicos en el interior del aparcamiento de la Plaza de la Marina, 1995/02, s.n.p.

zata assiduamente per l'installazione di strutture temporanee, come tendoni per la celebrazione di una delle feste più rilevanti della città, la *Feria de Agosto*, e per altri eventi di richiamo di tipo culinario, culturale e promozionale. A volte queste installazioni riempiono lo spazio nella sua interezza (fig. 12).

Il parcheggio degli autobus è stato spostato nelle strade vicine, lasciando così la carreggiata di *La Marina* soltanto come asse di collegamento stradale. Viene anche mantenuta una fermata dei taxi su una corsia ausiliaria al limite meridionale di *Acera de la Marina*. Il parcheggio pubblico ottiene nel tempo un notevole successo di frequentazione, suscitando un intenso flusso di traffico privato nell'area.

Nuove istanze e nuove proposte. Le sistemazioni recenti

La scarsa accettazione da parte della cittadinanza del progetto di Solà-Morales ed il pessimo stato di conservazione e manutenzione della piazza nel decennio successivo provocano una serie di problemi e la necessità di un rimodellamento, firmato da Dolores Jiménez Ruiz e Juan Antonio Marín Malavé, nel luglio 1994.

In effetti, diversi materiali e colori utilizzati per riprodurre il vecchio tracciato urbano, insieme all'elevato flusso di traffico lungo l'asse stradale, hanno provocato in meno di dieci anni di esercizio alcuni danni, tra cui l'avvallamento di una parte della carreggiata. Allo stesso modo, l'uso di terra battuta ha causato notevoli problemi nei giorni di pioggia.

Con la sostituzione dell'intera pavimentazione esistente nella piazza, ad eccezione di *Acera de la Marina*, sono stati ripensati gli itinerari pedonali, principalmente quello di *Alameda-Parque*. Per fare ciò, il limite nord della piattaforma centrale viene modificato, trasformandolo in un rettilineo, e viene inserito un nuovo pergolato che fornisce ombra e sedute per i passanti, al cui termine a nord-est si innalza uno spazio più alto e isolato, poco utilizzato se non in alcune occasioni specifiche. Viene aperta anche una nuova comunicazione realizzando una scala che collega il chiosco dell'angolo sud-ovest con il marciapiede meridionale della piazza, e quindi con *Avenida de Manuel Agustín Heredia*.

L'ampliamento degli spazi verdi si realizza con il posizionamento di alcune aiuole al limite settentrionale per separare la carreggiata dalla zona pedonale, e altre allineate all'asse *Larios*-porto; la vegetazione al confine con *Paseo del Parque* viene rinfoltita e nell'area verde esistente di fronte al porto vengono piantati più alberi. Inoltre, lo spazio per il riposo dei passanti viene esteso disponendo altre panchine.

L'illuminazione, tra gli elementi più rappresentativi del progetto del 1988, è oggetto di un ulteriore intervento: la soluzione adottata da Solà-Morales per i lampioni, poco apprezzata dalla cittadinanza, era la stilizzazione di una palma, in metallo,

con i bulbi come noci di cocco e lastre d'acciaio per le foglie. La loro sostituzione con corpi illuminanti anonimi, ritenuti più attraenti e funzionali, risale al 1999⁵⁰.

Gli usi della piazza non sono variati, ma i flussi pedonali si sono intensificati grazie alla sottolineatura dell'itinerario tra *Paseo de la Alameda* e *Paseo del Parque*.

La notizia del rimodellamento del progetto di Solà-Morales suscita una proposta da parte di un comitato di quartiere che include richieste di integrare nella nuova *Plaza de la Marina* elementi significativi, tra cui alcune pergole con vegetazione intorno alla fontana, il recupero delle statue di *El Biznaguero* ed *El Cenachero*, ed un pannello di ceramica in onore della Marina Spagnola (anche se il toponimo si riferisce al mare e non alle forze navali). Nonostante la proposta sia stata avanzata dagli effettivi utenti dello spazio urbano, essa non verrà presa in considerazione.

Un ulteriore elemento di problematicità è rappresentato dal trattamento dei resti archeologici accertati ed eventuali nel sottosuolo di *Plaza de la Marina*, la cui scoperta avrebbe dovuto generare un cambiamento radicale nella concezione del progetto. Ovviamente, la conservazione di questi, con il vertice del *Castill de Genoveses* che raggiungeva la piattaforma pedonale e con la base del *Torreón del Obispo* intorno alla fontana, avrebbe ostacolato la realizzazione del parcheggio sotterraneo, che tuttavia si sarebbe potuto edificare in un edificio in altezza, in un lotto pubblico. Oltre ad essere un tipo di soluzione abituale nel decennio del 1970 a Malaga, la realizzazione *in situ* di un importante centro di interpretazione per l'area di *La Marina* e la sua zona archeologica⁵¹ avrebbe consentito di fare fronte alla domanda iniziale di posti auto, ridotta come si è visto per le condizioni proibitive del terreno e per altre circostanze: dai 1.000 previsti nel 1971, ai 570 nel 1983 ed infine ai 450 a costruzione completata nel 1989⁵².

Invece, per sfruttare al massimo lo spazio di parcheggio, i resti archeologici non erano stati ben integrati nella sistemazione, costringendo nel febbraio 1995 a un

⁵⁰ AGMUM, *DAI*, b. 99.012, Departamento de Proyectos y Obras, Proyecto de remodelación del alumbrado público de la Plaza de la Marina, 1999/03, p. 1.

⁵¹ Un esempio notevole è il *Museo del Enclave de la Muralla (MuDEM)* en Molina de Segura (Murcia), dove il Comune ha effettuato un investimento e uno scambio di lotti per creare un impianto culturale dopo la scoperta dell'antica fortificazione (secc. XI-XVI) nel 2004. Cfr. Ayuntamiento de Molina de Segura (ed.), *Mudem. Museo del Enclave de la Muralla*, 2017, in <http://mudem.molinadesegura.es/>

⁵² AGMUM, *DAI*, b. O. M. M. 10/94, Proyecto de remodelación del alumbrado público de la Plaza de la Marina, 1999/03, Asociación de Vecinos de V. Alta, Propuesta de elementos significativos a integrar en la Plaza de la Marina, s.d. AGMUM, *DAI*, b. 10.305, M. de Solà-Morales Rubió, M. Rubert Ventos, Proyecto de urbanización de la Plaza de la Marina, 1983/07, Memoria, p. 3. M. de Solà-Morales Rubió, *Plaza de la Marina, Málaga*, cit., pp. 5-20: 8.



Fig. 13 - P. Ponce (Andalucía Imagen), *Interior, sede del MIMMA en la Plaza de la Marina* [*Interno, sede del MIMMA in Plaza de la Marina*], 2009, J.L. García, *Museo Interactivo de la Música Málaga / Historia de un Museo*, 2016, pp. 50-51.

nuovo intervento per effetto del loro deterioramento⁵³; coerentemente, gli architetti José Luis Daroca Bruño e Roberto Alés Méndez hanno delimitato lo spazio attorno ai resti per evitare l'avvicinamento di veicoli e pedoni e organizzato un settore riservato per usi culturali denominato *Espacio Expositivo Muralla Plaza de la Marina*, aperto nel 1999⁵⁴, che espone e spiega la storia dei reperti e quella di Malaga. Nello stesso anno sono eliminati i lucernari in cemento di *Acera de la Marina*, che essendo aperti lasciavano le mura in balia delle intemperie e di eventuali atti di vandalismo, sostituiti da pannelli calpestabili di materiale traslucido che consentono la visualizzazione dall'alto, anche se la mancanza di manutenzione li renderà

⁵³ J.L. Daroca Bruño, *Integración de restos arqueológicos en el interior del aparcamiento de la Plaza de la Marina. Málaga*, "Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico", 21, 1997, pp. 71-74: 74.

⁵⁴ Daroca Arquitectos, *Recuperación restos arqueológicos*, Málaga, in <http://www.darocaarquitectos.com/es/obras/edificios-y-espacios-publicos/item/398-recuperacion-restos-arqueologicos-pza-de-la-marina-malaga>

rapidamente opachi⁵⁵. Allo stesso modo, l'uscita di *calle Molina Lario*, chiusa da anni, viene riaperta, facendo riacquistare importanza all'antico molo.

Qualche tempo dopo, la mostra su Malaga verrà chiusa per lasciare spazio al *Museo Interactivo de la Música Málaga (MIMMA)*, che inizia a funzionare il 7 maggio 2003 (fig. 13). Nel 2011, anche questa attività sarà trasferita in un'altra sede, il *Palacio del Conde de las Navas*⁵⁶, e la struttura non avrà più una funzione culturale, né sarà riutilizzata.

L'ultima opera d'arte installata nella piazza, il 14 giugno 2005, è la *Escultura de Hans Christian Andersen* (José María Córdoba), allineata con il vecchio vertice del *Barrio del Ancla*, ancora segnato sul pavimento di *Acera de la Marina*. Il monumento è eretto in ringraziamento allo scrittore per le gentili parole raccolte su Malaga nella sua opera *Viaggio in Spagna* (1862)⁵⁷.

Frattanto, la parte centrale della piattaforma viene rivitalizzata con l'introduzione di diversi elementi e volumi per allenamenti e gare di *skateboard*, sebbene questa attività implichi un maggiore deterioramento dei loro materiali.

Questioni aperte: il ruolo urbano e territoriale

La limitazione del traffico nei centri storici è un'opzione forte sin dalla seconda metà del secolo XX. A Malaga il principio inizia ad essere dibattuto su vasta scala alla fine del Novecento. La pedonalizzazione dei dintorni di *Plaza de la Marina* influenzerà indubbiamente il suo rapporto con le altre strade. Il punto di partenza sarà la ristrutturazione di *Plaza de la Constitución* e di *calle del Marqués de Larios* che si conclude il 14 dicembre 2002⁵⁸. Rispetto alle previsioni iniziali di mantenere una corsia veicolare, la proposta, estesa ad altre strade della città antica, sarà assai più radicale, con la sua eliminazione.

Allo stesso modo, gli spazi inizialmente 'rifiutati' dai cittadini vengono recuperati, come il porto, che era rimasto completamente separato dalla città. Due moli sono rinnovati, quello *del Marqués de Guadiaro* e quello *de Ricardo Gross*,

⁵⁵ AGMUM, *DAI*, b. 98.137, Proyecto de adaptación y mejora del entorno de la Acera de la Marina, 1999/03, p. 1.

⁵⁶ J.L. García, *Museo Interactivo de la Música Málaga*, cit., pp. 49, 57.

⁵⁷ "En ninguna otra ciudad española he llegado a sentirme tan dichoso y tan a gusto como en Málaga" ["In nessun'altra città spagnola sono arrivato a sentirmi felice e comodo come a Malaga"], epigrafe sulla base della scultura.

⁵⁸ M. Ferrary, *La calle Larios cumple diez años de su peatonalización en la élite comercial*, "La Opinión de Málaga", 2012/12/14, in <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2012/12/14/calle-larios-cumple-diez-anos-peatonalizacion-elite-comercial/555024.html>

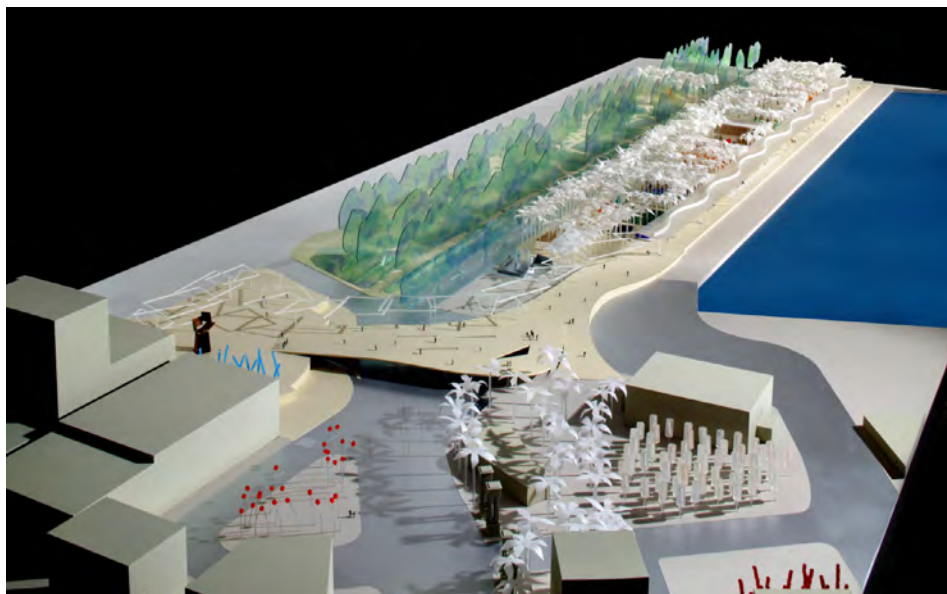


Fig. 14 - Junquera Arquitectos, Prospettiva del plastico di *Palmeral de las Sorpresas*, J. Junquera, *El Palmeral de las Sorpresas, Integración del puerto en la ciudad de Málaga*, "Portus", 13, 2008/06, pp. 56-61: 60, in <http://retedigital.com/portus/portus-no13/>.



Fig. 15 - GMUM, Veduta del porto e parte del centro storico con la *Plaza de la Marina*, 2013, AGMUM, *Fotografías*, DMS_1763.

come luoghi di svago. Il primo, come *paseo-salón*, viene chiamato *Palmeral de las Sorpresas* e inaugurato il 25 marzo 2011⁵⁹. Nel progetto originale del 2002, realizzato dallo studio Junquera Arquitectos, era stato proposto il prolungamento della piattaforma di *La Marina* per collegare entrambi gli spazi, attraverso una sorta di piazza sopraelevata sulla strada trafficata che la separa dall'ingresso al porto, che sarà presumibilmente realizzata in futuro⁶⁰. Il secondo molo si trasforma in una zona commerciale e con ristoranti, *Muelle Uno*, e viene aperto al pubblico il 29 novembre dello stesso anno⁶¹ (figg. 14-15).

Anche nell'*Ensanche Heredia*, ribattezzato con il nome eccentrico di *Soho Barrio de las Artes*, alcune strade vengono pedonalizzate, in particolare gli assi principali, *calle Tomás Heredia* (nord-sud) e *calle Casas de Campos* (est-ovest). Quest'ultima finisce in un piccolo giardino, chiamato *Plaza Poeta Alfonso Canales* che verrà collegato con il limite meridionale della piattaforma di *Plaza de la Marina*, attraverso un'ampia rampa che consente di superare il dislivello. Su questo pendio viene trasferita la statua di *El Cenachero*, anche se in modo non del tutto opportuno. L'insieme di questi interventi, completati nella metà della decade del 2010, estende naturalmente l'area pedonale di *La Marina* a sud-ovest.

Da ultimo, due importanti pedonalizzazioni: quella di *calle Molina Lario* insieme ai dintorni meridionale e orientale della *Cattedrale*, nel 2016⁶²; e quella delle corsie laterali di *Paseo de la Alameda*, alla fine del 2019⁶³, che influenzeranno senza dubbio sul futuro sviluppo di questa zona.

La pianificazione recente ha trasformato questo spazio, non solo nell'ingresso alla città dal porto, ma in un nodo centrale su cui convergono numerosi percorsi pedonali urbani.

Lungo tutta l'evoluzione recente di *Plaza de la Marina* sono emerse varie idee in attesa di essere sviluppate, fra tutte la realizzazione di un importante snodo di scambio tra diversi mezzi di trasporto pubblico (autobus, metropolitana, ferrovia). Si tratta di un ruolo svolto dall'area già nella prima metà del secolo XX,

⁵⁹ M. Ferrary, *Málaga inaugura su Palmeral de las Sorpresas*, "La Opinión de Málaga", 2011/03/26, in <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/03/27/malaga-inaugura-palmeral-sorpresas/411126.html>

⁶⁰ J. Junquera, *El Palmeral de las Sorpresas, Integración del puerto en la ciudad de Málaga*, "Portus", 13, 2008/06, pp. 56-61: 58-61, in <http://retedigital.com/portus/portus-no13/>

⁶¹ F. Mármol, *El Muelle Uno del puerto de Málaga se estrena como calle comercial*, "El Mundo", 2011/11/29, in http://www.elmundo.es/elmundo/2011/11/28/andalucia_malaga/1322503823.html

⁶² J.M. Alday, *Un acabado cuestionado*, "Sur", 2016/02/15, in <https://www.diariosur.es/malaga-capital/201602/15/acabado-cuestionado-20160215124629.html>

⁶³ A. Peláez, *La nueva Alameda Principal ya está casi completa*, "Sur", 2019/12/01, in <https://www.diariosur.es/malaga/nueva-alameda-principal-20191130135920-nt.html>

ovviamente su scala minore. In questo caso, l'infrastruttura sarebbe sotterranea e le fermate e i capolinea presenti in superficie verrebbero eliminate. Va notato che il progetto di parcheggio del 1988 consente l'apertura delle estremità est ed ovest, sotto la strada principale, sia per un ampliamento, sia per una possibile viabilità sotterranea.

La stazione di interscambio centrale dovrebbe svilupparsi su più livelli sotterranei (nonostante i noti problemi del sottosuolo di *La Marina*), anche in coerenza con il prolungamento della linea metropolitana e delle reti ferroviarie ad est della città e della provincia. Questa proposta sarà intermittenemente riattivata e cancellata nel corso degli anni per i disaccordi tra i governi coinvolti, il municipio, il consiglio regionale ed quello nazionale. La prima proposta risale al 1997, e viene respinta nel 2003. Pochi anni dopo, nel 2005, il comune redige uno studio di fattibilità, nuovamente rigettato dal governo regionale per vari motivi⁶⁴. Nel 2008 si raggiunge finalmente un accordo tra le due amministrazioni, sotto condizione che vengano apportate alcune modifiche, compresa la conservazione *in situ* dei resti archeologici⁶⁵. Nello stesso anno viene presentata una nuova proposta che elimina il passaggio dei veicoli tra *Molina Lario* ed il porto, e riduce il traffico stradale sull'asse principale di *Alameda-Parque* per dare maggiore spazio ai pedoni⁶⁶.

Nel decennio del 2010, l'incomprensione tra i tre governi e le numerose modifiche apportate alle reti dei mezzi di trasporto impongono di accantonare la costruzione di questo grande impianto. Tuttavia, tempo dopo si riprende l'idea, ma posizionata nei pressi della stazione ferroviaria; riappare così la proposta per il sottosuolo de *La Marina*, ma adesso riservata soltanto agli autobus⁶⁷.

⁶⁴ D. Narváez, *La Junta cierra el trazado del metro de Málaga con la disconformidad del alcalde*, "El País", 2005/04/14, in https://elpais.com/diario/2005/04/14/andalucia/1113430923_850215.html

⁶⁵ L'antica cinta muraria della città è classificata come un Bene di Interesse Cultural [Bien de Interés Cultural (BIC)] e quindi ottiene la massima protezione in termini di patrimonio. S. Sánchez, *La Junta admite hablar de La Marina si potencia el transporte público*, "Málaga Hoy", 2008/02/02, in https://www.malahoy.es/malaga/Junta-Marina-potencia-transporte-publico_0_119088262.html

⁶⁶ F. Ruiz García, J. Bootello Llopis, *La Estación Central Intermodal de la Plaza de la Marina*, "Cuadernos de Gestión Pública Local", Isel, 2018/inverno, pp. 165-179: 165-167, 174, 179, in https://issuu.com/isel-diputacion-de-malaga/docs/cuadernos_de_gestion_publica_local.

⁶⁷ S. Sánchez, *Málaga activa el diseño de una estación soterrada para autobuses en La Marina*, "El Español", 2021/07/30, in https://www.elespanol.com/malaga/malaga-ciudad/20210730/malaga-activa-diseno-estacion-soterrada-autobuses-marina/600441298_0.html.

Conclusioni

L'area di *La Marina* di Malaga, cuore pulsante della città nell'arco temporale di oltre un millennio, è andata incontro a una serie di trasformazioni morfologiche e socio-economiche che hanno posto in evidenza, soprattutto nelle vicende più recenti, l'inadeguatezza di soluzioni parziali e di respiro esclusivamente locale: idee, progetti e assetti si sono succeduti e accavallati spesso in discontinuità, attraverso i secoli, e l'attuale destino di questo luogo centrale, in termini di ruolo e di senso, sia in superficie che nel sottosuolo, rinvia a un confronto interistituzionale che si riverbera ben oltre l'organismo urbano.

Ma anche sul fronte della vita cittadina si sono verificati cambiamenti nella destinazione d'uso degli edifici, a scapito di quello residenziale. È preoccupante l'insediamento di nuove attività, principalmente alberghi. Come succede in altre aree della città, sfruttando la motivazione di adattare gli edifici alle nuove funzioni, essi vengono alterati o distrutti in parte o totalmente, nonostante siano inclusi nel Catalogo di Edifici Protetti del Piano Speciale di Protezione e Riforma Interna con diversi gradi di salvaguardia.

È questo uno dei numerosi casi di gentrificazione che si stanno verificando nella città di Malaga, dove il centro storico sta progressivamente assumendo il carattere di un parco a tema esclusivo per i turisti. Senza tener conto di come l'attuale situazione sanitaria dettata dal COVID-19 abbia dimostrato l'importanza economica della conservazione dei tessuti residenziali.

Riferimenti autori

SALVATORE ADORNO, Università di Catania, adorno.salvo2017@gmail.com

BETSABEA BUSSI, Politecnico di Torino, betsabea.bussi@polito.it

FRANCESCA CAPANO, Università di Napoli Federico II, francesca.capano@unina.it

SALVATORE CIRIACONO, Università di Padova, salvatore.ciriacono@unipd.it

GIOVANNI CRISTINA, Università di Genova, giovanni.cristina@unige.it

FILIPPO DE DOMINICIS, Università dell'Aquila, filippo.dedominicis@univaq.it

FILIPPO DE PIERI, Politecnico di Torino, filippo.depieri@polito.it

BENEDETTA DI DONATO, Sapienza Università di Roma, benedetta.didonato@uniroma1.it

FIAMMA FICCADENTI, Sapienza Università di Roma, fiamma.ficcadenti@uniroma1.it

SAVERIO MASSARO, Università della Basilicata, saverio.massaro@unibas.it

GIOVANNI PERRUCCI, Università Roma Tre, giovanni.perrucci@uniroma3.it

AURORA RIVIEZZO, Politecnico di Torino, aurora.riviezzo@polito.it

ANDREA RONZINO, Politecnico di Torino, andrea.ronzino@polito.it

ANTONIO JESÚS SANTANA GUZMÁN, Università di Malaga, asantana@uma.es

SALVATORE SANTUCCIO, Università di Catania, osuna71@libero.it

ELENA SVALDUZ, Università di Padova, elena.svalduz@unipd.it

CARLO M. TRAVAGLINI, Università Roma Tre, carlo.travaglini@uniroma3.it

Città & Storia



C.M. TRAVAGLINI, *Tra continuità e innovazione*

Saggi

G. CRISTINA, *Villaggi rurali e montani in Calabria tra fascismo e dopoguerra (anni '20- anni '60 del XX secolo)*

F. DE DOMINICIS, B. DI DONATO, *Riforma agraria e regione: il lavoro di Nallo Mazzocchi Alemanni fra campagna e città, Matera 1947-1955*

F. CAPANO, *Il parco di Capodimonte: da riserva reale di caccia a museo all'aperto*

A.J. SANTANA GUZMÁN, *Trasformazioni spontanee e pianificate la Plaza de la Marina a Malaga*

S. MASSARO, G. PERRUCCI, *Vuoti nei vuoti. Reti di spazi aperti come matrice di resilienza*

S. SANTUCCIO, *Dal panopticon alla smart city. Il controllo dello spazio urbano*

Note e discussioni

S. CIRIACONO, *Milano, città d'acqua e di ferro. Una metropoli europea fra XVI e XIX secolo*, a cura di A. Dattero, Roma, 2019

In copertina:

Ignoto, *Piano topografico del Real Bosco di Capodimonte*, 1790 ca., MNC, Gabinetto Disegni e Stampe, neg. N.A.F.S.B.A.S. 4377M.

Prezzo del volume € 40,00

Semestrale - Sped. in abbonamento postale 70% - DCB - Roma - Poste italiane Spa

ISBN 978-88-8368-114-1