

LOS HITOS PAISAJÍSTICOS EN LA EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

BELÉN ZAYAS FERNÁNDEZ
MATÍAS MÉRIDA RODRÍGUEZ

RESUMEN

En este trabajo analizaremos el desarrollo y la estructura de la red de hitos de la ciudad de Málaga a lo largo de las diferentes etapas de su formación, desde la Antigüedad hasta la actualidad. Se persigue igualmente realizar una lectura diferente de la evolución urbana de la ciudad a partir de sus hitos paisajísticos y recíprocamente establecer la incidencia de los hitos en su proceso de formación.

ABSTRACT

In this paper we analyze the development and the net's structure of landmarks to the city of Malaga through difereents stages of formation, from antiquity to the present time. We also persue to carry a differerent lecture of urban's evolution of the city, though its landmarks landscaping, and reciprocally to stablish the impact of landmarks, in its process of formation.

1. INTRODUCCIÓN

En el paisaje urbano, el hito o punto de referencia, definido por Lynch (1974), consiste en un elemento físico, concreto, que cumple una función referencial para el observador, ayudándole a orientarse e identificar su localización. Esta función referencial contribuye de una forma notable a la legibilidad del paisaje. En este sentido, la demanda de legibilidad es mayor donde, como ocurre en las zonas urbanas, el paisaje tiende a la uniformización a través de, por ejemplo, tipologías constructivas o tramas urbanas homogéneas. A lo largo de la historia, los hitos han formado parte de la estructura urbana de las ciudades, aunque su localización, número y tipología se haya modificado sustancialmente a lo largo de las diferentes etapas. En todo caso, la presencia constante de hitos en el paisaje, intencionada o no, permite realizar una lectura

diferente de la evolución de la ciudad, utilizando como eje estructurante la existencia de estos elementos y sus características. Analizaremos en las siguientes líneas el caso de la ciudad de Málaga, ciudad que por los rasgos de su evolución urbana, particularmente en la Edad Contemporánea, puede ser representativa de otras ciudades españolas y europeas.

2. LOS HITOS EN LA MÁLAGA ANTIGUA

En los orígenes de la ciudad y en sus primeras etapas de desarrollo, las reducidas dimensiones de la ciudad y la escasa capacidad técnica de sus pobladores potencian el papel del medio físico, como condicionante de su morfología pero también como generador de hitos. En este sentido, en el caso de Málaga, junto a referentes de otra naturaleza (ríos, arroyos, la propia línea de costa), los cerros que la enmarcaban y cobijaban constituían los primeros referentes paisajísticos de la ciudad, especialmente el más importante e inmediato: el Monte Gibralfaro.

Sobre los espacios construidos, las carencias documentales limitan considerablemente el análisis. La principal fuente la constituyen los restos arqueológicos que afloran en distintos momentos, a partir de los cuales se realizan estimaciones sobre las dimensiones y características de la ciudad en la Antigüedad. Esta dependencia limita los conocimientos y los condiciona a la aparición de nuevos vestigios, particularmente en determinadas épocas.

2.1. Época prerromana

Muchos historiadores coinciden en el origen púnico de la ciudad. En los textos de Estrabón (III 4-2, siglo I a.C) se señala que la ciudad presenta una forma de tipo fenicio, aglomerada, no geométrica, es decir, tiene una organización urbana propia de un establecimiento colonial semítico.

Se ha señalado que el primer asentamiento fenicio en la zona de la actual ciudad de Málaga debió haberse producido en la colina de la Alcazaba y su continuación Gibralfaro; no se tiene seguridad de su fundación en el siglo VIII a.C, aunque sí indicios de cierta solidez. Los restos de estructuras descubiertos recientemente en Gibralfaro, apuntan también al siglo VI a. C (Wulff, 1999). Estos elementos de carácter defensivo constituyeron los primeros referentes paisajísticos construidos de la naciente ciudad y su entorno. Su situación en un espacio ya dotado con un alto valor referencial, el Monte Gibralfaro, multiplica su relevancia paisajística, continuada a lo largo de la historia hasta la actualidad, aunque con profundos cambios tanto en las construcciones como en los terrenos.

Junto a estas construcciones defensivas, otro espacio destacado en la naciente ciudad fenicia era el puerto. Su importancia económica está fuera de discusión, siendo el motor de la economía urbana; además, sus primitivas instalaciones, prácticamente un fondeadero pegado al monte Gibralfaro entre dos de sus contrafuertes (probablemente entre Puerta Oscura y el Parque, donde se ha encontrado un muro posiblemente portuario), tendrían un importante valor referencial para sus habitantes y visitantes.

2.2. Época romana

Sobre la época romana se han hallado más restos arqueológicos que nos aclaran de una manera más eficaz cuál fue la extensión de la ciudad en dicha época. El solar de la Málaga romana fue básicamente el mismo que el de la Málaga púnica. Permaneció en la etapa de la República y se extendió en la etapa altoimperial hacia el futuro casco histórico. Una de las características más destacadas de la civilización romana fue su carácter urbano y la intensa actividad desarrollada en obras civiles. En este sentido, teatros, anfiteatros, circos, acueductos, etc., formaban parte, todos o algunos de ellos, de las ciudades romanas. En el caso de Málaga, la principal herencia, y posiblemente el principal hito urbano de su época, es el Teatro Romano, aunque se ha especulado con la posible existencia de un circo en la actual Plaza de la Merced.

Un elemento esencial para entender la realidad socioeconómica de Málaga en la época romana seguiría siendo el **puerto**, con una actividad muy intensa, no sólo local, sino también a escala del imperio. En este sentido, el puerto de Málaga era el más importante de la época entre Gades y Cartagena. En los siglos II y I a.C. sus monedas dan idea, por su dispersión, de la compleja red de relaciones comerciales de la ciudad. Además de su importancia funcional, el puerto era materialmente la principal instalación de la ciudad. Sin duda, junto al Monte Gibralfaro, constituía el principal referente paisajístico de la ciudad ya que, por otro lado, sus reducidas dimensiones lo hacían abarcable visualmente.

Como se ha señalado con anterioridad, uno de los hitos más importantes de la época romana fue el **teatro**. Fue construido en los años iniciales del principado de Augusto, sobre construcciones también romanas de época republicana. Se ubica en la ladera norte de la Alcazaba sobre una zona donde se concentran vestigios de procedencia fenicia, púnica y romana. Mantiene un papel clave en la imagen de la ciudad, ya que una inscripción en el interior nos señala que se habían producido mejoras en el siglo I d.C (Wulff, 1999). En Hispania era el edificio dedicado a un espectáculo más numeroso y suele situarse como en Málaga en el interior de la ciudad. En él se distinguen los elementos típicos de los teatros romanos, como la escena, la cávea o la orquesta. Realizado en

piedra recubierta originariamente de mármol, aprovecha la ladera del monte para situar los asientos. Ubicado en el sector suroeste de la colina, fue descubierto en 1951 tras las obras realizadas para concluir el acceso a la Casa de la Cultura. A partir de esta fecha, su naturaleza, carácter histórico, localización y visitas lo convirtieron en un hito paisajístico de la ciudad, previsiblemente en aumento tras las excavaciones realizadas en la última década a partir de la demolición de la antigua Casa de la Cultura.

3. LA ETAPA MEDIEVAL. LA MÁLAGA MUSULMANA

A partir de la toma de Málaga por el zirí Badís a mediados del siglo XI y hasta 1083 que llegan los almorávides, se inicia un periodo de inestabilidad y rivalidades en la ciudad. Esto se corresponde en los aspectos urbanísticos y constructivos con un fortalecimiento del recinto urbano y defensivo, incluidos los arrabales. Se define la Alcazaba como una gran fortaleza, incluyendo el palacio, se fortifica de nuevo Gibralfaro, más intensamente en época nazarí, y se refuerza el perímetro de la ciudad con una cerca consolidada y fortalecida a la que se crean nuevas puertas que conectan con los principales arrabales.

Las referencias documentales existentes sobre la estructura urbana de la Málaga musulmana son igualmente escasas. Sin duda, a partir de su construcción algunos elementos como la mezquita y la Alcazaba serán las obras de mayor significación en la Málaga de la primera mitad del XI, junto a la continuidad de elementos como el Puerto o la propia muralla y sus consiguientes puertas y torreones, dando acceso a los diferentes caminos que conectaban Málaga con otros enclaves. Otras instalaciones civiles, como las Atarazanas, la alhóndiga o el castillo de los genoveses, se constituirían en importantes referentes paisajísticos de la ciudad.

La **mezquita mayor** se situó sobre un cerro que se cimentó arrasando los restos de construcciones anteriores nivelando el terreno en su cota más alta, en los terrenos de la actual catedral. Su relevancia funcional y, probablemente, física, generarían una alta capacidad referencial. Además de ésta, se cree existieron en la ciudad unas 20 mezquitas menores, a las que habría que sumar la de los arrabales. Aunque tenían pequeñas dimensiones, por la mayor altura de sus alminares unida a la función religiosa que tenían, crearían una red de hitos que a nivel urbano serían de segundo nivel pero que posiblemente constituyeran en algunos sectores menos céntricos su principal hito paisajístico.

La Alcazaba une, a su singular tipología, su ubicación en una parte elevada de la ciudad, en las primeras estribaciones del Monte Gibralfaro, estando prácticamente unida al Castillo, lo que acentuó su carácter referencial. Fue descrita en 1495 por el viajero alemán Münzer como “un grande y podero-

so castillo, de laberíntica disposición”, y a fines del siglo XVI, Pérez de Mesa se refería a ella todavía como una “fortaleza muy buena” (AA. VV., 1986). Sin embargo, en el siglo XIX tanto la Alcazaba como Gibralfaro estaban en ruinas. Como ha señalado Rubio (2003), desde la toma de la ciudad por los Reyes Católicos el complejo de la Alcazaba entra en una decadencia paulatina. De una forma o de otra lo que sí es cierto es que no se interviene en este complejo hasta el siglo XX, cuando se aborde su restauración.

El puerto seguía teniendo un papel muy destacado en la ciudad, tanto funcional como paisajísticamente. Prácticamente no tuvo modificaciones, excepto un pequeño dique por la parte de poniente. En cambio, se desarrollaron nuevas edificaciones, como las Atarazanas, que por sus dimensiones, tipología y funcionalidad se añadirían al listado de hitos de la ciudad. Su puerta, más destacada artísticamente, ha permanecido hasta la actualidad, aunque dando acceso desde el siglo XIX a otro edificio igualmente relevante de la ciudad funcional y tipológicamente, el Mercado Central.

4. LA EDAD MODERNA

Desde el siglo XVI hasta el XVII Málaga asistió a unos profundos cambios en su estructura interna, mucho más documentados que en las etapas anteriores, tanto en el espacio construido dentro de las murallas como en las zonas más allá de ellas, continuando y aumentando los procesos de desbordamiento iniciados en época musulmana. Este proceso se aglutinó particularmente en torno a la construcción de las nuevas parroquias, frecuentemente en solares ocupados por antiguas mezquitas, y al constante incremento de espacios conventuales, tanto en el interior como fuera de las murallas, siguiendo los caminos que partían en diferentes direcciones desde las puertas de la ciudad amurallada. Áreas urbanas como Trinidad, Perchel Norte, Victoria, Capuchinos, estarían definidas por estas instalaciones clericales que ejercían como verdaderos focos aglutinantes.

Estos cambios en la estructura urbana, limitados casi exclusivamente al entorno de estas construcciones en los espacios intramurallas, y algo más extendidos en los arrabales, a menudo desarrollados en atirantamientos, trajeron consigo modificaciones en la composición y estructura de los referentes paisajísticos urbanos. La singularidad de estas nuevas construcciones implicaría su conversión en hitos paisajísticos, particularmente en las parroquias, tanto funcionalmente como físicamente, atendiendo a su tipología y sobre todo a su altura, especialmente en sus torres. Los campanarios de las iglesias eran los elementos arquitectónicos de más altura en la ciudad de Málaga. Las torres de la catedral, San Juan, Santiago y los Mártires suponían y aún hoy suponen

elementos que contrastan con otros edificios de menor altura en el centro de la ciudad. La altura de las casas de la época estaba dominada por casas de dos plantas como podemos comprobar en el cuadro nº 1, tomado de Rubio (2003).

CUADRO 1
ALTURA DE LAS CASAS DE LA CIUDAD DE MÁLAGA, POR
NÚMERO DE PLANTAS, SEGÚN EL CATASTRO DE ENSENADA

| Nº de plantas | Número | % |
|---------------|--------|------|
| 1 | 201 | 4,5 |
| 2 | 3.686 | 84,2 |
| 3 | 267 | 6,1 |
| 4 | 44 | 0,02 |
| 5 y más | 176 | 4,02 |
| Total | 4.374 | 100 |

Así las iglesias, distribuidas por barrios y a partir de sus torres, establecerían una extensa trama de hitos paisajísticos en la ciudad, organizada jerárquicamente con la catedral a la cabeza y los centros parroquiales en un segundo nivel. Los ejemplos son abundantes: Mártires, Santiago, San Juan, La Victoria, El Carmen, Santo Domingo, Trinidad, San Felipe, etc.

Pero, obviamente, será la **catedral** el edificio religioso más representativo de la ciudad y, desde su construcción, el principal hito paisajístico construido debido a su tipología de carácter monumental y a sus magnitudes, especialmente la altura de su torre, el punto más elevado de la ciudad durante mucho tiempo. La única torre de la catedral, la torre norte, no fue concluida hasta 1770, y la construcción del primer templo de la diócesis finalizó en 1782. Sus dos primeros cuerpos forman una unidad con la fachada principal del edificio, el tercero repite la estructura de los anteriores con una triple arquería en cada una de sus fachadas en las que se alojan las campanas y el cuarto cuerpo es de planta octogonal hasta quedar rematado por una cúpula.

Además de estos nuevos hitos, continuarían ejerciendo su función referencial los hitos preexistentes, como las murallas, con sus torreones y puertas (con algunas modificaciones respecto a la época musulmana), los edificios civiles (Ayuntamiento, cárcel), los primeros hospitales (San Lázaro, Santo Tomás), y principalmente Gibralfaro (monte y fortaleza) y el puerto. Este último conservó su importancia económica, al menos en un primer momento, ya que en los siguientes siglos entraría en una lenta atonía. Sin embargo, su presencia visual se intensificó debido a la creación del dique de levante, aprovechando una primitiva lengua de tierra, a partir de canteras existentes en el mismo monte Gibralfaro. En 1588 fue colocada la primera piedra. Varios fueron los moti-

vos que acuciaron a Felipe II para la realización de tan ansiado proyecto. Unos eran de tipo estratégico y militar, y otros, más apremiantes, de carácter económico, como era el desarrollo y progreso de la comarca malagueña.

La ciudad se encontraba estrechamente vinculada al comercio marítimo, padeciendo la pérdida de centralidad del Mediterráneo en beneficio del Atlántico y América. Será en el año 1778 cuando el intercambio comercial sufre una importante transformación gracias a una autorización regia que permitía el libre comercio con América. En este contexto se abordó la ampliación del puerto, a través de la prolongación del dique de levante hasta los terrenos donde en 1827 se construiría el edificio de la farola, que se sumaría al grupo de hitos paisajísticos de primer nivel de la ciudad, tanto por su esbelta tipología como por su localización aislada y su función. Al mismo tiempo que se prolongaba el dique de levante, se construiría el dique de poniente, aproximadamente en los terrenos de la actual plaza de la Marina. No obstante, en un proceso que crecerá a medida que el puerto siga ampliándose, el aumento de su extensión implicaría una dispersión de su capacidad referencial, subdividida entre las diferentes construcciones que lo formaban, que pasarían progresivamente a ejercer individualmente su propia función referencial.

Una fuente indirecta importante para conocer cuáles eran los elementos urbanos considerados hitos paisajísticos en este periodo de la Edad Moderna son los grabados y dibujos realizados por los artistas especializados en vistas urbanas, representaciones, ya fuera en perfil u oblicuamente desde arriba, de una ciudad o población concreta. El objetivo de estas vistas urbanas era la exactitud topográfica. En el siglo XVI, Antón Van den Wyngaerde era incuestionablemente uno de los más diestros profesionales del género. Este artista es invitado a España por Felipe II hacia el año 1561 realizando un inventario pictórico de las ciudades más importantes de España (AA.VV., 1986). Una de estas ciudades visitadas y dibujadas es Málaga, ya que había recibido el encargo del rey de representar el asedio del Peñón de Vélez de la Gomera, en la costa norteafricana. Durante su estancia preparó dos vistas panorámicas de la ciudad, junto con varios apuntes de algunas de sus estampas más características.

Una de estas vistas es un panorama de la ciudad tomado desde el sur, desde un punto de vista imaginario elevado en el mar. En este dibujo el mar ocupa el primer plano como para poner de relieve la dependencia de Málaga respecto al mar, ya que la ciudad en el siglo XVI formaba parte de la primera línea de defensa española contra los turcos y corsarios árabes del Norte de África.

En el margen izquierdo de este panorama se encuentra una leyenda en donde aparece un listado de los elementos urbanos que destaca Wyngaerde. Estos elementos son (siguiendo la grafía de Wyngaerde):

| | |
|--|---------------------------|
| Y: La torra de molino | M: Los Martyrios |
| X: La torra de Zambra | L: La Encarnación |
| G: Sto. Domingo | B: El moylyo (El muelle) |
| E: Tarasanas del Rey | A: Glesia Magior |
| H: (San) Joan | V: La torre de la Reyna |
| D: Porto del mar | N: Sta Clara |
| I: Duana del Rey | O. S. Fran. Co |
| K: La Trinidad | F: Postygo de las Habados |
| C: Porto Sparteria | P. Sta. Brígida |
| Q: La Victoria | S. Santiago |
| R: Baptisto de Calsallio (baluarte de Calsaucho) | |

Como puede comprobarse en el anterior listado aparecen elementos relacionados con la actividad portuaria, pero predominantemente edificios religiosos. La iglesia domina siempre la ciudad barroca por la irrupción de lo sagrado en su espacio, sobre todo a través de la presencia y ubicación en ella de los edificios religiosos. El discurrir de la vida diaria estaba presidido por elementos relacionados con la vida religiosa. El ritmo del trabajo estaba marcado por los toques de campanas, que igualmente señalaban motivos de gozo o de tristeza. La ciudad se convierte en una ciudad convento, ya que la piedad popular se manifiesta igualmente con la erección de una serie de ermitas y hornacinas para la devoción nazarena y mariana. Las procesiones organizadas por las cofradías serán el exponente más significativo de la nueva religiosidad.

Las descripciones literarias de la ciudad también nos permiten analizar los hitos paisajísticos del pasado. La descripción más antigua y extensa que se conoce y conserva en la actualidad sobre la ciudad de Málaga es la realizada por Pedro Texeyra en el año 1626 (Morales Folguera, 1992). En esta descripción aparece, entre otras cosas, un recorrido por el corazón del casco histórico de la ciudad, citando las principales calles con su trazado y función así como los edificios más importantes en ellas situados. Destaca también la importancia que habían adquirido en la ciudad las construcciones religiosas: conventos de monjas y de frailes, parroquias, ermitas y hospitales. Además, la descripción abarca también los barrios situados fuera de las murallas, en donde de nuevo cita los conventos e iglesias que se encuentran en dichos barrios.

En cuanto al abastecimiento de la ciudad, la creación del acueducto de San Telmo y sus instalaciones en el siglo XVIII aportaron nuevos elementos referenciadores en la ciudad.

5. EL SIGLO XIX

A partir de mediados del siglo XIX el paisaje urbano de Málaga experimentó un notable cambio. Este cambio se produce como resultado del desarrollo económico y del consiguiente crecimiento demográfico que experimenta la ciudad, y su dirección estará condicionada por dos circunstancias: de un lado, las medidas desamortizadoras; y de otro, el incipiente planeamiento, especialmente el Plan de Ensanche de J. Moreno Monroy de 1861. Estos cambios produjeron la transformación del centro histórico, la extensión de la ciudad en todas las direcciones, especialmente hacia el oeste, y la evolución hacia el concepto de ciudad moderna dotada de una infraestructura de servicios (Pérez del Campo, 1990). Igualmente, la ciudad ocupa terrenos ganados al mar: a finales del XVIII, la Alameda; y durante el XIX, la Malagueta y el Parque, sobre el que se ubicarán algunas de las edificaciones más destacadas del XIX y principios del XX.

Superados los momentos de crisis citados en la etapa anterior, comienza un periodo de auge económico a mediados del siglo XIX, basado fundamentalmente en la acumulación de capital producido por los comerciantes foráneos. Esto produjo una concentración de capitales en manos de unas pocas familias que protagonizan un profundo cambio emanado del naciente proceso de industrialización. Hacia mediados del siglo XIX, Málaga se convirtió en el segundo núcleo industrial español, auspiciado por el comercio y a la vez potenciando su función comercial.

El origen de la siderurgia malagueña hay que situarlo a mediados de la década anterior, concretamente en 1826, fecha en que un grupo de hombres de negocios, en su mayoría comerciantes, crearon dos sociedades para fundir el mineral de hierro de un yacimiento próximo a Marbella. Dichas sociedades, denominadas La Concepción y El Ángel, establecieron dos ferrerías en un paraje situado en la margen derecha del Río Verde, cerca de su desembocadura. Pero fue poco tiempo después cuando se tomó la decisión de trasladar las instalaciones de afinado, con objeto de facilitar el suministro de carbón mineral, necesario para la segunda fase de la producción de hierro. Dado que éste había de llegar por mar desde los puntos de extracción, el **puerto** de Málaga ofrecía mejores posibilidades para los retornos y ello permitía abaratar los costes. Así nació La Constancia, un nuevo establecimiento siderúrgico, situado en la playa de San Andrés, al oeste de Málaga. A partir de este momento, durante las siguientes décadas, Málaga, especialmente su litoral occidental, tuvo en la industria un componente muy importante de su paisaje, además de ser el motor de su crecimiento urbano por estas áreas, en un primer momento en base a la aparición de barrios obreros en los alrededores de las principales factorías.

La industrialización se plasmó lógicamente en el aspecto físico de la ciudad, ya que con la industria surgen nuevas tipologías constructivas, como las propias fábricas y, sobre todo, las altas chimeneas, que “rompieron el monopolio del blanco faro portuario y de la catedral, los dos hitos urbanos verticales que llamaban la atención a los viajeros que tan frecuentemente ingresaron en la ciudad desde el camino de Vélez-Málaga” (Rubio, 2003, p.190). Estas instalaciones se extendieron por esta parte de la ciudad, entonces en expansión, y por tanto carentes de otro tipo de hitos construidos, convirtiéndose así en los referentes paisajísticos de estas nuevas zonas urbanas y extendiendo a la vez los hitos paisajísticos de la ciudad a estos nuevos espacios. Además, su localización litoral hacía que conformaran la fachada de la ciudad por vía marítima, en aquel entonces la principal vía de acceso a la ciudad.

Aún hoy perviven algunos restos de estas instalaciones industriales, como algunas naves reconvertidas en diferentes instalaciones y particularmente las chimeneas existentes en el paseo marítimo de poniente, constituyendo claros ejemplos de hitos paisajísticos en espacios que durante el siglo XX y durante los primeros años del actual se han ido integrando plenamente en el tejido urbano, con una función abrumadoramente residencial y, por tanto, más carentes de referentes en su paisaje. La excepción la constituye la chimenea de la fábrica de la luz, dominadora del barrio de la Malagueta a finales del XIX y buena parte del siglo XX pero actualmente, aunque conservada, oculta tras varias edificaciones.

No obstante, el surgimiento de estos nuevos elementos del paisaje urbano y la general elevación de las plantas de los inmuebles que se produjo durante el XIX no impidieron que los hitos más tradicionales, como el monte-castillo de Gibralfaro o la catedral siguieran siendo los principales hitos de la ciudad, aunque su innegable dominio en la imagen no fuera tan abrumador como en los siglos anteriores. Como señala también Sauret (2003) el dominio visual de la catedral era percibido claramente por aquellos que llegaban a Málaga desde el mar. Algunos viajeros románticos, como Christian Andersen en 1863, lo resaltan, contemplándola como “si fuera una montaña de mármol labrado dominando la ciudad” (García Gómez, 1996). Otro viajero, en este caso, el reverendo Meyreck visita la ciudad de Málaga¹ con su familia y desde la cubierta del barco anclado en la bahía de Málaga comenta: “la ciudad presenta un excelente aspecto desde el mar. Yace a protegida a ambos lados por elevadas colinas y montañas. La catedral se levanta grandiosa aunque inacabada”.

1. Las impresiones del reverendo James Meyreck se recogen en la obra titulada *Cartas desde Andalucía. Estancia en Málaga y viaje por Andalucía del reverendo James Meyreck (1849-1851)*. Recogido en ABC, 28-02-04 (Suplemento especial).

Cabe señalar que en el siglo XIX, siglo en el que triunfan corrientes como el romanticismo, las propias ruinas de edificios del pasado son destacables también para el viajero, sobre todo los restos arqueológicos musulmanes, ya que se extiende la popularización del mito universal de Oriente. Podemos comprobarlo, por ejemplo, en la descripción de un viajero, el bostoniano Robert Semple, donde nos dice: "...Málaga no apareció hasta que no estuvimos a unas dos millas; lo primero en llamarnos la atención fueron las ruinas de las torres moras que hay sobre un monte al este de la ciudad, y la catedral, que sobresale por encima de todos los edificios." (García Gómez, 1995, P.15).

Por el contrario, algunos hitos tradicionales, como la Alcazaba, perdieron lentamente capacidad referencial como resultado de la ocupación de sus terrenos por viviendas, proceso que continuaría hasta aproximadamente mediados del siglo XX.

Con la desamortización y el derribo posterior de edificios viejos eclesiásticos, la ciudad ganaría nuevos espacios para su crecimiento. Como apunta Morales Folguera (1982), los solares que ocupaban estas instituciones eran tan extensos que prácticamente ahogaban una ciudad como Málaga, cuya superficie intramuros era bastante reducida. Se abre la calle del Marqués de Larios y se realiza la Alameda. Los edificios religiosos dejan de ser tan representativos como en épocas anteriores y pasan a ser importantes otros nuevos espacios y edificios como por ejemplo los equipamientos comunitarios. La imagen de la ciudad de Málaga así de ese modo va dejando de ser la imagen de una ciudad conventual y eclesiástica, siendo los nuevos hitos paisajísticos más representativos de la sociedad civil, antes débilmente representada por el Ayuntamiento o las Atarazanas. Simultáneamente, el crecimiento urbano y la aparición de nuevas formas de transportes condujeron a la aparición de tendidos viarios y ferroviarios, junto a centros neurálgicos, como las estaciones de ferrocarril.

A menudo, las dimensiones de estos equipamientos urbanos obligaban a situarlos fuera del centro urbano, en terrenos periféricos cuando no directamente rurales. Esta localización implicó (o implicaría más adelante en el caso de los situados en zonas rurales) la extensión de la trama de hitos paisajísticos por otras zonas urbanas, formando parte de la red de referentes del conjunto de la ciudad y constituyendo los principales referentes paisajísticos de las zonas donde se ubicaban.

Entre los equipamientos comerciales o administrativos destaca especialmente el edificio de la Aduana. Se construye en 1823, en una explanada al pie de la Alcazaba y junto al mar, constituyendo unos de los elementos más destacados de la fachada urbana de la ciudad. Su tipología constructiva (planta cuadrangular, estilo barroco clasicista) y sobre todo sus colosales dimensiones para la ciudad de la época, junto con su localización portuaria y exenta, la convierten desde su erección en un hito paisajístico de primer orden en la ciudad, solapando a la vez la capacidad referencial del propio puerto.

Otro grupo de equipamientos fueron los sanitarios. El crecimiento demográfico trajo consigo la necesidad de construir centros sanitarios de mayores dimensiones que los existentes en torno a algunas iglesias o centro conventuales, ya que desde siglos anteriores los hospitales fueron creados las más de las veces a iniciativas de órdenes religiosas (Labasse, 1982). En la segunda mitad del siglo XIX la infraestructura sanitaria y asistencial de la población de Málaga, dependía aún en gran parte de las actividades benéficas de las clases acomodadas. Dos son los ejemplos más destacados de esta época, el Hospital Noble, en los nuevos terrenos ganados al mar, y, particularmente, el Hospital Civil, en la entonces periferia urbana noroeste.

El hospital Noble debe su existencia al legado testamentario del Dr. Joseph Noble, de nacionalidad inglesa (Rodríguez Marín, 1990). Se enmarca dentro del estilo neogótico, respondiendo así tanto a las condiciones de elegancia y de severo diseño que se recogían en las cláusulas de la cesión, como a la ascendencia británica de sus promotores, ya que Inglaterra fue la cuna del neogótico.

En 1898 se construye el Hospital Civil, como centro de beneficencia pública. Para ello se siguieron los planos del Hospital Larivossier de París. El Hospital Civil se convierte desde entonces en un referente paisajístico para la ciudad, no sólo por su propia función y localización sino también por su tipología de trazas regionalistas. En el siglo XX continúa teniendo su capacidad referenciadora como se constata, entre otras cosas, con algunos estudios en los que se ha utilizado fuentes indirectas como anuncios inmobiliarios en donde el Hospital Civil era utilizado como referente para localizar el inmueble que se deseaba vender (Zayas, 2001).

En lo que respecta a los equipamientos de ocio y cultura se ha señalado (Pérez del Campo, 1990) cómo la próspera burguesía dominante impulsa el desarrollo de la mejora del nivel de vida de los habitantes de la ciudad al tiempo que se incrementaba el número de sus necesidades. A pesar de que los intereses de esta burguesía discurrían en torno a otros planteamientos, la ascensión de esta clase dominante fue decisiva para el incremento cultural de una ciudad que carecía de una infraestructura de esta naturaleza. Por ello se crearon círculos de referencias especializadas (Liceo) y se impulsó la dotación y equipamiento de inmuebles destinados a espectáculos. De esta circunstancia nació la idea de la creación de un teatro estable y moderno, el futuro teatro Cervantes, realizado sobre terrenos que habían formado parte de las extensas huertas del Convento de la Merced, institución eclesiástica suprimida en 1810 e incluidas sus posesiones en el proceso desamortizador.

Un edificio relacionado con el ocio que se inaugura en 1874 con fuerte capacidad referenciadora en la zona este de la ciudad es la plaza de Toros de La Malagueta, de estilo neomudéjar y con forma de polígono regular de 16 lados.

Por sus dimensiones, localización y función será uno de los hitos urbanos más importantes de la ciudad de Málaga.

De los símbolos arquitectónicos que se realizan en el siglo XIX, precisamente el que representó la modernidad fue la Estación de Andaluces. La estación nace como consecuencia de la compañía ferroviaria que distintos capitalistas malagueños (Heredia, Larios, Loring, entre otros) fundaron para establecer la línea Córdoba-Málaga, con el fin de comunicar nuestra provincia con el centro del país a través de Córdoba y acceder a sus recursos carboníferos. Los trabajos de construcción comenzaron el 15 de marzo de 1860. El primer tramo del recorrido pudo inaugurarse durante el mes de septiembre de 1862 con ocasión de la visita que realizó a nuestra ciudad la reina Isabel II. En agosto de 1865 entra en servicio toda la línea Málaga-Córdoba (193 kilómetros).

Por su parte, durante el último tercio del siglo XIX, el **puerto** experimenta una nueva ampliación. Se prolonga el dique de levante, se realiza el de poniente, y se construyen los diques transversales de poniente y levante. Esta ampliación supuso la estructura del puerto durante prácticamente todo el siglo XX, con la única excepción de algunas mejoras e instalaciones creadas en los años 40. Sin embargo, cada ampliación del puerto supone una dispersión de su capacidad referencial, cada vez más radicada en sus diferentes partes: farola, morro de levante o de poniente, muelle nuevo, etc.

Otro elemento a tener en cuenta son los **equipamientos comerciales**. En 1880 se realiza el proyecto para el mercado central de la ciudad sobre el solar de las antiguas atarazanas árabes. Se conservó la puerta nazarí con arco de herradura ligeramente apuntado. Su arquitecto, Joaquín de Rucoba intentó relacionar este inmueble básico en el sistema de los equipamientos de la ciudad moderna expresamente con el lugar de la ciudad (Rubio, 2003).

Por lo que respecta a nuevos espacios comerciales, como los grandes almacenes, señala Giedion (1979) que el gran almacén es un producto de la edad industrial que se convierte en la expresión máxima de la producción de masas y de las nuevas tecnologías, ya que éstas posibilitaron una arquitectura espléndida de grandes espacios libres, con variadas y ricas ofertas de los productos manufacturados. En España los grandes almacenes comienzan a desarrollarse con considerable retraso sobre sus antecesores europeos. Es a finales del siglo XIX cuando se construyen en España los grandes almacenes. El caso malagueño, el gran almacén Félix Sáenz destaca porque se abre a finales del siglo XIX y en el resto de España se comienzan a implantar ya entrados en el siglo XX. Es el caso de los llamados almacenes populares Capitolio (1916); Almacenes El Águila (1919) ambos en Madrid. Por este motivo, puede considerarse el claro ejemplo de un hito de la innovación en esta época, dotado, a la vez, de una intensa funcionalidad.

6. SIGLO XX

6.1. Primera parte del siglo XX

En la década de los años 20 del siglo XX se iniciarán las reformas urbanas en Málaga con dos planes: las Grandes Reformas y Mejoras de Málaga en 1924 y el de Ensanche en el 29.

En el marco de las grandes reformas de 1924 cabe situar la construcción de Ciudad Jardín, sobre terrenos ganados al río, auténtica ciudad lineal, de dos kilómetros de longitud, planificada según los esquemas de Arturo Soria.

Por otro lado, el plan de Ensanche de 1929, aunque apenas se ejecutó (solamente barrios al oeste de la Trinidad y algunas actuaciones dispersas), sus líneas maestras se incorporaron a todo el planeamiento posterior y sirvieron de referencia a todo el desarrollo de la ciudad moderna.

Junto a estas intervenciones, la imagen de la ciudad cambia considerablemente ya que es en este siglo cuando comienzan las labores de recuperación de la Alcazaba, hito paisajístico en los siglos anteriores. También destaca la realización en 1919 del nuevo edificio del Ayuntamiento situado en el paseo del Parque, una de las principales vías de comunicación.

Por otro lado, se crea una Geografía de la Administración (Rubio, 2003) con determinados hitos en el paisaje urbano: la Casa de la Cultura (1939), sobre parte del teatro romano; el Palacio de Justicia (1939), el edificio de Sindicatos (1948) y otros destinados a equipamientos de carácter comercial (los mercados de Mayoristas, de la Merced, 1938 y de Mármoles, 1948), o turístico, como el hotel Miramar en los años 20 o la Hostería de Gibralfaro, inaugurada en 1948, y asociada a las obras de remodelación del complejo Alcazaba-castillo.

En la zona del centro histórico continuaran surgiendo edificios que pronto se convertirán en referentes para la población fundamentalmente por su función y por su gran tamaño es el caso por ejemplo de cines como el Málaga Cinema inaugurado en 1935 y situado en la Plaza de Uncibay. Periódicos y revistas de la época publicaron artículos informando de las características y otros detalles relacionados con este cine. Se hablaba de "gigantesco cine" (Lara García, 1999).

En cuanto a la industria, la fábrica de tabacos de Huelín comenzada en 1923 sería uno de los edificios con gran capacidad referenciadora por su grandes dimensiones, su función y una tipología arquitectónica clásica en la zona oeste de la ciudad, zona de expansión industrial en el anterior siglo.

6.2. Segunda parte del siglo XX

Por lo que respecta a la segunda parte del siglo XX la ciudad experimenta un fuerte crecimiento de población. La ciudad por tanto crece y se extiende por determinadas zonas (zona oeste fundamentalmente). En estos lugares serán muy importante la presencia de hitos, ya que se trata en muchos casos de zonas donde no existen referentes anteriores.

Esta nueva población necesita todo tipo de equipamientos comunitarios con lo cual dichos equipamientos seguirán actuando como referentes paisajísticos. **Equipamientos deportivos** como el Estadio "La Rosaleda" en la zona norte o más recientemente, el palacio de deportes J.M Martín Carpena en la zona oeste son un claro ejemplo de ello. Son edificios de gran tamaño, con una determinada tipología, muy utilizados por muchos ciudadanos y además poseen una considerable extensión visual. Otros equipamientos destacables serían los **equipamientos educativos** como por ejemplo la Universidad y sus diferentes instalaciones en distintas zonas de la ciudad (centro, El Ejido, y más recientemente, Teatinos). También entre los nuevos equipamientos, los **sanitarios** como el Hospital Carlos Haya, Materno Infantil o Clínico poseen una gran capacidad referenciadora en la zona donde se encuentran ubicados, en el caso del Clínico comparte dicha capacidad con las instalaciones universitarias de Teatinos anteriormente citadas.

Continuando con otros equipamientos surgen nuevos **equipamientos turísticos** como el hotel Málaga Palacio (el actual AC) o el NH, ambos en la zona centro de la ciudad. En el caso del Málaga Palacio entra en clara competencia referenciadora con un hito de primer orden como es la Catedral.

En cuanto a los equipamientos comunitarios, destacan la sede central de Correos en el Prolongación de la Alameda, Hacienda, o el edificio de Servicios Múltiples. Todos ellos de gran altura, con características tipológicas singulares, como en el caso del edificio de Servicios Múltiples más conocido como edificio negro por el color oscuro del material con el que fue realizado.

También es destacable en estos últimos años la construcción del Palacio de Ferias y congresos. Ubicado en la nueva zona de expansión de la ciudad, el oeste, se trata de un edificio moderno de gran extensión (60.000 m² de superficie) con una tipología arquitectónica particular (el diseño de su cubierta intenta representar un ondulado mar de aluminio) lo que lo ha convertido en poco tiempo en hito paisajístico de este sector de la ciudad y de la ciudad en general.

Por lo que respecta al puerto, en los años 50 aparecen nuevas instalaciones, entre ellas el silo, y en los años 90 se realiza una nueva ampliación que llevará a la creación de nuevos equipamientos que serán posiblemente referentes en el futuro.

Finalmente, analizaremos los **equipamientos comerciales** que han experimentado grandes transformaciones sobre todo a finales del siglo XX. Estos espacios comerciales han dado lugar a nuevos puntos de referencia en el paisaje urbano de Málaga.

Es en los años sesenta y setenta del siglo XX, en la etapa del desarrollismo económico y merced fundamentalmente al turismo cuando se multiplica la actividad comercial, especialmente en el comercio interior. Por un lado, hay mayor consumo; y por otro, una adaptación constante a las nuevas formas de distribución del comercio, adaptación incentivada por el cosmopolitismo de la costa occidental.

Un edificio comercial importante con una gran capacidad referenciadora en la ciudad de Málaga desde que se inauguró en 1979 es El Corte Inglés. No sólo por su función, gran tamaño y tipología arquitectónica singular, de diseño contemporáneo, sino por su localización en el Polígono Alameda, lugar de expansión del centro urbano. A pesar de que compite con otros edificios singulares como la Delegación ministerial de Hacienda o Correos así como con la presencia de numerosas entidades bancarias, El Corte Inglés continúa siendo en la actualidad uno de los principales hitos urbanos de la ciudad.

Entre las nuevas formas de distribución del comercio, destacan los centros comerciales. Muchos son los centros comerciales que se han abierto en Málaga capital con nuevas formas tipológicas y diferentes modos de venta, en el que se combinan establecimientos tipo hipermercados con otros dedicados al ocio representados fundamentalmente en la oferta en salas de cine. Es el caso de centros comerciales más recientes (década de los noventa) como el centro comercial Rosaleda en la zona norte y céntricos como el centro comercial Larios en donde la oferta de establecimientos es muy amplia. Esto hace que la funcionalidad sea una de las principales razones de su capacidad referenciadora, además de por su diseño particular con elementos arquitectónicos destacados (la gran cúpula del centro comercial Rosaleda por ejemplo) o por su ubicación en una zona donde se ha llevado a cabo un plan de reforma y el centro comercial se ha realizado ocupando un lugar destacado cercano al centro histórico y administrativo de la ciudad (como es el caso del centro comercial Larios).

Otros centros comerciales localizados en un comienzo en la periferia oeste en la década de los 70 y 80 como Los Patios (abierto al público con el primitivo nombre de Hiper en el año 75), Pryca Alameda (actual Hipercor), Continente Alameda (hoy Carrefour) sirvieron y sirven como referencia a la hora de localizar o situar un punto de la zona donde se encuentran ubicados, e incluso son utilizados para denominar determinados lugares ante la carencia de referentes anteriores en estas nuevas zonas de expansión (Zayas, 2001).

Es de prever que si en algunos hitos la capacidad referenciadora de éstos proviene de su ubicación periférica y aislada, conforme se consolida la visua-

lización de su entorno pierda parte de dicha capacidad, particularmente si tiene que competir con otros edificios singulares, como puede ser el reciente Palacio de Ferias y Congresos para el actual Hipercor.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1999): *Historia de Málaga*, Vol I y II. Edita Sur, Málaga.
- AA.VV. (2001): *El proceso de transformación de una ciudad. Seguimiento y evaluación del plan estratégico de Málaga*. Fundación Ciedes, Málaga.
- AA.VV. (1986): *Ciudades del siglo de oro. Las vistas españolas de Antón Van den Wyngaerde*. Ediciones el Viso, Madrid.
- AA.VV. (1984.: *Málaga*, tomos I, II y III, ed. Andalucía, Granada.
- GARCÍA GÓMEZ, F. (1995): "Descubriendo la ciudad (I) El urbanismo malagueño según los viajeros extranjeros del siglo XIX". *Baetica* 17.
- GARCÍA GÓMEZ, F. (1996): "Descubriendo la ciudad (II) la arquitectura malagueña según los viajeros extranjeros del siglo XIX: la catedral". *Baetica* 18.
- GARCÍA GÓMEZ, F. (1997): "Descubriendo la ciudad (III) la arquitectura malagueña según los viajeros extranjeros del siglo XIX: los restos musulmanes". *Baetica* 19.
- GIEDION, S. (1978): *Espacio, tiempo y arquitectura*, Ed. Dossat, Madrid.
- LABASSE, J. (1982): *La ciudad y el hospital. Geografía hospitalaria. Colección Nuevo urbanismo*, I.E.A.L, Madrid.
- LARA GARCÍA, M.P. (1999): *Historia del cine en Málaga*, Sarriá, Málaga.
- LYNCH, K (1974): *La imagen de la ciudad*. Infinito, Buenos Aires.
- MACHUCA SANTA-CRUZ, LUIS (1997): *Málaga, ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*. Colegio de Arquitectos, Málaga.
- MORALES FOLGUERA, J.M. (Ed) (1992): "*Description de la ciudad de Málaga y su playa y lo que fortificó en ella el Sr. Don Pedro Pacheco del Consejo de Guerra de su Majestad Año 1626*", Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Málaga, Málaga.
- MORALES FOLGUERA, J.M (1982): *Málaga en el siglo XIX. Estudios sobre su paisaje urbano*. Departamento Historia del Arte de la Universidad de Málaga, Málaga.
- MORALES FOLGUERA, J.M. (1989): "Málaga ¿una ciudad en crisis?" en *Málaga en el siglo XVII*. Ayuntamiento de Málaga, 33-50.
- OLIVA, A. (1962): *Paisaje literario de Málaga*. Publicaciones españolas, Colección Mediodía, Madrid.
- PÉREZ DEL CAMPO, L. (1990): "Inmuebles de uso cultural" en *Patrimonio artístico y monumental*. Ayuntamiento de Málaga, Málaga, 81-96.
- QUILES FAZ, A. (1995): *Málaga y sus gentes en el siglo XIX. Retratos literarios de una época*. Arguval, Málaga.
- RUBIO, A. (2003): *Málaga de ciudad a Metrópoli*. Asociación de Promotores y constructores de la provincia de Málaga, Málaga.

- SAURET, T. (1999): "La ciudad islámica", en *Patrimonio cultural de Málaga y su provincia*, Vol. I, Málaga, Diputación, 264-285.
- SAURET, T. (2003): *La catedral de Málaga*. CEDMA, Málaga.
- WULFF, F. (1999): "La estructura urbana de la Málaga antigua" en *Patrimonio cultural de Málaga y su provincia*, Vol. I, Málaga, Diputación, 188-199.
- ZAYAS, B. (2001): *El centro comercial como elemento del paisaje urbano. El caso de la ciudad de Málaga*. Inédito.