

EL PAISAJE URBANO DE MÁLAGA, PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN

URBAN LANDSCAPE OF MALAGA, IMPACT OF GENTRIFICATION PROCESSES

*María Dolores López Padilla*¹

«Esta famosa Ciudad jamás ha mudado su sitio donde la fundaron sus primeros pobladores que es este sitio donde estamos» (García de la Leña, 1789:15).

1. INTRODUCCIÓN

El municipio de Málaga, capital de la provincia homónima se sitúa en el extremo occidental del Mediterráneo (36° 43' N, 4° 25' W), posee una historia que se remonta a la presencia fenicia en la zona desde el siglo VII a. C. Sus restos arqueológicos presentes en el día a día de todos los malagueños nos hablan de ciudad de llegada y establecimiento con una preciada riqueza en recursos naturales y clima templado donde vivir «bien» y crear riqueza. Ha quedado reflejada la cultura de pueblos fenicios, romanos, musulmanes y castellanos que ha ido creando y moldeando con sus costumbres y tradiciones la población malagueña. Una buena parte de la población malagueña es extranjera, alrededor del 13 % en el Distrito Centro, que valorando las posibilidades que ofrece la capital de Málaga ha decidido establecer su residencia en ella.

¹ Doctoranda en Historia e Historia del Arte y Territorio, Itinerario en Paisajes Culturales. Máster en Técnicas Avanzadas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica. Universidad Nacional de Educación a Distancia. UNED. España. mlopez129@alumno.uned.es
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6477-9269>

La orientación de la ciudad es al sureste y posee un puerto comercial con ingresos por explotación en 2019 de 20,1 millones de euros, su resultado del ejercicio es de 2,4 millones de euros de beneficio². El Puerto de Málaga se ha transformado en los últimos veinte años en turístico, se sitúa como segundo puerto peninsular por número de turistas de cruceros, 477.001 este pasado año 2019 aunque ha supuesto una reducción del 5,2% con respecto al año 2018 (506.277 de turistas); el año 2017 fue un récord histórico con un 18,6% más de pasajeros que el año 2016 (Imagen 1).

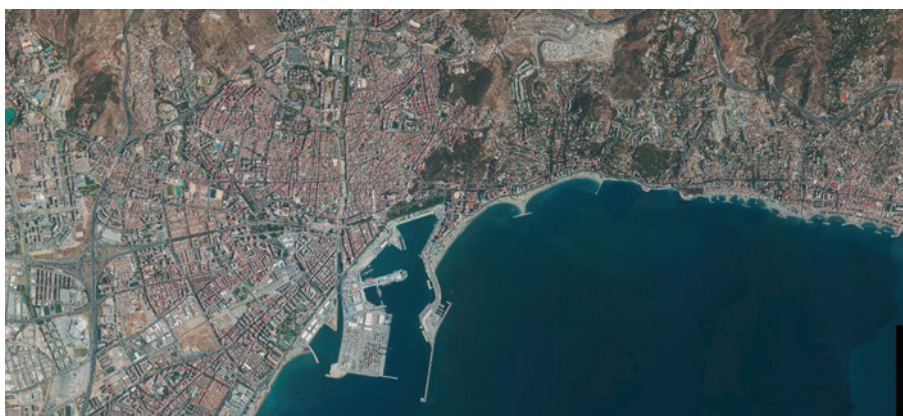


Figura 1. Málaga capital, Centro Histórico y Puerto.

Fuente: Ortofotos Iberpix³ Noviembre 2020.

La ciudad de Málaga (29067) y los once distritos censales que componen su capital forman un conjunto poblacional que se sitúa a 1 de enero de 2020 en 580.469 habitantes, un incremento de 4.375 personas con respecto a 1 de enero de 2019, seguimos con un incremento en población en el municipio de Málaga en los últimos años. El año 2018 fue el primero en crecimiento de población del Distrito Centro o Distrito 1 y este pasado 2019 también se produjo incremento, teniendo 81.628 habitantes a 1 de enero de 2020⁴. Han sido históricamente muchas las diferencias en acomodamiento de las distintas capas sociales de sus ciudadanos, acceso a los servicios básicos, acceso a la cultura o a los servicios comunitarios y otros, según se tratase del centro de la

² Puerto de Málaga. <https://www.puertomalaga.com/es/actualidad/el-puerto-de-malaga-consolida-su-actividad-con-un-movimiento-de-35-millones-de-toneladas-en-2019/>

³ Ortofotos y cartografía raster. Iberpix. Disponible en: <http://www.ign.es/iberpix2/visor/>

⁴ Gestrisam. Ayuntamiento de Málaga. https://gestrisam.malaga.eu/export/sites/default/economia/gestrisam/portal/menu/portada/documentos/2020_Poblacixn_por_Distritos_Municipales.pdf

ciudad o de los barrios periféricos. Tras varias décadas de intervenciones municipales, marcadas sobre todo en los años transcurridos de este siglo XXI, se ha intentado llegar a una reducción de estas diferencias. Se han creado los diferentes Distritos Municipales, 11 desde la creación del Distrito de Teatinos en 2011, con sus equipamientos propios, como Oficinas de Junta de Distrito, Centros de Salud, Institutos Enseñanza Secundaria, Parques y Jardines, Hogar del Jubilado y otros. A pesar de ello existe una diferencia bastante acusada entre la renta familiar de zonas como Malagueta-Limonar del Distrito 2 que triplica a la de Palma-Palmilla del Distrito 5. Para este año 2020 el Ayuntamiento de Málaga posee un presupuesto aproximado de 652 millones de euros, el pasado 2019 superaron los 626 millones⁵. A pesar de ello siguen existiendo zonas con grandes diferencias en equipamientos básicos, incluso sin luz ni saneamiento, como la zona de los Asperones que existe como barrida marginal desde 1987 cuando fue creada para acoger a familias procedentes de las últimas chabolas que existían en Málaga. Está situada en el Distrito de Puerto de la Torre y puede considerarse zona *tecno-apartheid* por sus carencias que la sitúan en niveles similares a barrios que se enclavan en megalópolis de país subdesarrollado. Lo más grave es que no se da respuesta ni solución a la situación de estos ciudadanos malagueños que viven a escasos 10 kilómetros de la capital de la Costa del Sol y de camino al Parque Tecnológico de Andalucía en el Distrito malagueño de Campanillas.

2. ANÁLISIS DE LOS CAMBIOS EN EL PAISAJE URBANO EN EL CENTRO DE MÁLAGA, SEGUNDA MITAD DE SIGLO XX E INICIOS DEL SIGLO XXI

Han sido muchos y muy profundos los cambios en el paisaje del Centro Histórico de Málaga durante la segunda mitad del siglo XX. Consultando los Planes Urbanísticos del Ayuntamiento de Málaga y contrastando con imágenes de la ciudad en el Archivo Histórico Municipal podemos determinar que han sido demolidos entre los años 1957 y 2016 una buena parte de los edificios históricos, muchos de ellos considerados Bien de Interés Cultural (BIC). Desde la década de los años ochenta del pasado siglo, incluso tras la aprobación de la Ley de Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985) hasta el momento actual se han perdido un número cercano a los 400 de edificios históricos en la capital malagueña.

⁵ Ayuntamiento de Málaga, Presupuestos 2020 <http://www.malaga.eu/recursos/web/ayuntamiento/economia/presupuestos/2020/2-ayuntamiento/Proyectodepresupuesto.pdf>

Durante la década de los noventa del pasado siglo y coincidiendo con la Expo de Sevilla de 1992, el presupuesto de la Junta de Andalucía para ese año 1992 destina 3.405 millones de pesetas para Málaga, de los cuales unos 1.360 millones de pesetas se invirtieron en mejoras urbanísticas en Málaga capital. Entre los proyectos ejecutados destacamos las obras en la playa de la Malagueta con el aporte de arena hacia la costa y construcción de escolleras de piedra para intentar evitar la pérdida de arenas por temporales de esta playa urbana; además de obras en la desembocadura del río Guadalmedina y el inicio del proyecto de paseos marítimos de levante y poniente. Se comienzan las obras del túnel que une el Paseo del Parque y la calle Alcazabilla con la perforación de parte del monte de Gibralfaro en la zona este de la capital, inaugurado el año 1999 y que sentaría las bases para los procesos de turistificación en la zona céntrica. Motivos de embellecimiento y musealización para la atracción de turismo de masas hacia Málaga capital se iniciaron con la llegada del siglo XXI. Según nos expone el profesor Hernández Pezzi (2008), el I Plan Estratégico de Málaga de 1992-1996 (I PEM) supuso una alteración profunda del corazón de la ciudad con una escasa inversión financiera. Sin embargo, con el II PEM de Málaga 2001-2014 se destina una gran inversión en infraestructuras como Aeropuerto de Málaga, autovía del Mediterráneo (A-7), circunvalación de Málaga, AVE Málaga-Madrid y otros que supusieron un atractivo incuestionable hacia Málaga del turismo. Procesos de gentrificación acelerada en la capital malagueña y una alteración en el paisaje urbano en muy poco tiempo y en muy poca superficie en el corazón de la ciudad de Málaga, según el autor. Actualmente los planes generales, estratégicos y las estrategias de desarrollo urbano sostenible integrado (EDUSI) deben considerar en su contenido los cambios que se producen en procesos residenciales, terciarios y turísticos. La cuestión del PGOU de Málaga es que sigue en vigor con modificaciones el Plan 2011. Según SEGITTUR⁶, Málaga es ciudad inteligente o *Smart City*, situándola entre las primeras cinco ciudades de nuestro país junto a Barcelona, Santander, Madrid y San Sebastián. Habría que preguntarse si el concepto de *Smart City* como ciudad que aplica las nuevas tecnologías para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y que se ayuda de herramientas TIC para buscar la sostenibilidad económica, social y ambiental para una mejora permanente se ha conseguido en Málaga. Los pilares de una *Smart City* son conseguir la interacción en las cuestiones más relevantes a escala municipal de sus habitantes, una comunicación real entre los órganos de gobierno del municipio y sus ciudadanos. ¿Se está realmente llegando en la ca-

⁶ Sociedad Mercantil Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas, S. A. M. P (SEGITTUR), dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y adscrita a la Secretaría de Estado de Turismo. <https://www.segittur.es/es/conocenos/descripcion/index.html>

pital malagueña, a través de su Ayuntamiento, a una transparencia con datos abiertos de entes públicos y privados y que garanticen una confianza en sus actuaciones que pueda transmitir una sensación de gobernanza? Según Acciona en su informe «¿Qué es una *Smart City*? Top 5 ciudades inteligentes»⁷ se plantean qué ciudades en el mundo son «las más inteligentes», en el Top 5 de ciudades inteligentes no se encuentra ninguna ciudad española. Se proponen como características que son deseables para una *Smart City*: «hay diferentes parámetros por los que se valora más a una ciudad que otra. Para ello se consideran 10 dimensiones que son clave: Gobernanza, planificación urbana, gestión pública, tecnología, medioambiente, proyección internacional, cohesión social, movilidad y transporte, capital humano y economía». Según la Unión Europea una *smart city* debe reunir unas características de accesibilidad, sostenibilidad y buen gobierno que se concretan en «Prioridades de la asociación, movilidad urbana sostenible, barrios sostenibles y entorno construido, Infraestructuras y procesos integrados en energía, tecnologías de la información y comunicación y transporte, enfoque ciudadano, política y regulación, planificación y gestión integradas, intercambio de conocimientos, Líneas de base, indicadores de desempeño y métricas, gobernanza de datos abiertos, modelos de negocio, compras y financiación»⁸.

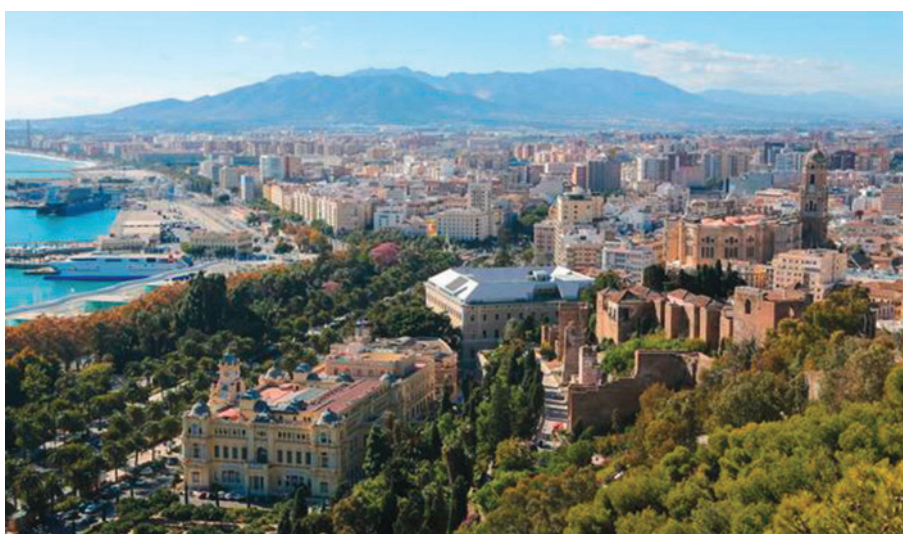


Figura 2. Vista panorámica de Málaga capital desde Gibralfaro. Diario SUR 16 de octubre 2020.

⁷ Acciona. <https://www.sostenibilidad.com/construccion-y-urbanismo/que-es-una-smart-city-top-5-ciudades-inteligentes/>

⁸ Unión Europea. Smart Cities. https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

3. GENTRIFICACIÓN

3.1 Concepto de Gentrificación y su evolución

El concepto de gentrificación se relaciona con los procesos de revalorización de zonas urbanas, la expulsión de la población residente y la llegada de nuevos habitantes de un estatus económico o sociocultural superior y que ocupa centros históricos, capitales de provincia o ciertos barrios adyacentes con una oferta cultural, tecnológica o de servicios superior a la media de otras zonas urbanas.

En 1960 el I Congreso sobre los centros histórico-artísticos de varios municipios italianos emite la Carta de Gubbio para la salvaguarda y el saneamiento con objetivo primordial de conservación y tutela a toda ciudad histórica y a su conjunto urbano para convertir el centro histórico en Bien Cultural y Bien económico. Planificación urbanística general mediante planes especiales, pues es esencial para el desarrollo de la ciudad moderna y el *Risanamento* conservativo como fórmula con propuestas como: la consolidación de estructuras esenciales de los edificios; eliminación de superposiciones recientes de carácter utilitario, dañinas para el ambiente y la higiene; restitución, siempre que sea posible, de espacios libres, jardines y huertos; promoción de vínculos de intangibilidad y de no edificación. Y la conservación de la estructura socioeconómica mediante un plan de sostenimiento: saneamiento y derecho de los vecinos a reocupación de alojamientos y establecimientos comerciales y artesanales de modesta entidad con respeto a alquileres y licencias.

En 1964 la UNESCO promueve la celebración en Venecia del Segundo Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de la restauración de los Monumentos para definir y consensuar criterios en la Carta de Venecia. Las obras monumentales de los pueblos son portadoras de un mensaje espiritual del pasado, patrimonio común del que la humanidad es responsable ante las generaciones futuras, a quienes tiene el deber de transmitirles en su completa autenticidad. Monumento histórico son tanto las grandes obras como los elementos modestos con significado cultural, y la finalidad de su conservación es salvaguardar tanto la obra de arte como el testimonio histórico (la unidad de estilo no es el fin de la restauración). La conservación impone un mantenimiento sistemático y una restauración excepcional basada en criterios científicos, con cooperación interdisciplinar entre científicos, historiadores y restauradores y documentación precisa y minuciosa a depositar en un organismo público a disposición de investigadores, y para publicar si es posible. El monumento no puede separarse de la historia de la que es testimonio, ni del am-

biente en el que se encuentra, y la utilización en nuevos usos no debe alterar distribución ni aspecto. Los trabajos de excavación deben seguir siempre las Recomendaciones de la UNESCO (1959), con reconstrucción solo por anastilosis y actuaciones en el mínimo necesario para facilitar la comprensión del monumento y sin desnaturalizar su significado.

En 1965 la UNESCO (ONU) crea el ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos).

Entre 1964 y 1967 trabaja la Comisión Franceschini que afianza la expresión «Bien Cultural», que añade al valor de cultura el valor de civilización. Designa un conjunto variado de Bienes: «Los bienes materiales testimonios de la civilización» en cuanto símbolo de la historia y el hacer del hombre (permitirán la posterior incorporación de bienes inmateriales). Cambia el sentido elitista de «cultura» cultivo de la mente que proporciona distinción por el de conjunto diferenciador de costumbres, creencias e instituciones que caracterizan a un grupo humano, lo general y socializado se impone a lo personal.

En 1972 se publica la Carta italiana del *restauro*, que define los conceptos de conservación, restauración, introduce oficialmente el término de reversibilidad, salvaguarda y restauración de antigüedades, forma de proceder en las restauraciones arquitectónicas, ejecución de restauraciones pictóricas y escultóricas o tutela de los centros históricos.

En 1972 se firma la Convención de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Mundial, que otorga a la autenticidad un papel fundamental para la postulación e inscripción de los Monumentos en la Lista del Patrimonio Mundial.

En 1975 se firma la Carta Europea del Patrimonio Histórico Arquitectónico, Carta de Ámsterdam: «el Patrimonio arquitectónico Europeo no está formado solamente por los monumentos más importantes sino también por los conjuntos de edificios que componen nuestra ciudad y nuestros pueblos tradicionales en su ambiente natural o construido».

En 1994 la Carta de Nara vuelve a referirse a la autenticidad: «la preservación del patrimonio cultural en todas sus formas y periodos históricos halla sus fundamentos en los valores que en cada época se atribuyen al patrimonio. Nuestra capacidad para comprender estos valores depende, en buena parte, del grado en el cual las fuentes de información sobre estos valores puedan tomarse como creíbles y verdaderas. El conocimiento y la comprensión de estas fuentes de información en relación con las características originales y las derivadas del patrimonio cultural, así como de su significado, es un requisito básico para valorar todos los aspectos de su autenticidad». «Dependiendo de la naturaleza del patrimonio cultural, de su contexto cultural, y de su evolución a través del

tiempo, los juicios de autenticidad pueden vincularse al valor de una gran variedad de fuentes de información. Algunos de los aspectos de las fuentes pueden ser la forma y el diseño, los materiales y la sustancia, el uso y la función, la tradición y las técnicas, la ubicación y el escenario, así como el espíritu y el sentimiento, y otros factores internos y externos. El uso de estas fuentes permite la elaboración de las dimensiones específicas de estas fuentes de patrimonio cultural objeto de examen: artísticas, históricas, sociales y científicas».

En el año 2000 se firma la Carta Europea del Paisaje en Florencia cuyo Preámbulo nos dice: «Los Estados Miembros del Consejo de Europa, signatarios del presente Convenio, Considerando que el objetivo del Consejo de Europa es alcanzar una unión más estrecha entre sus miembros con el fin de salvaguardar y promover los ideales y principios que son su patrimonio común, y que este objetivo se persigue en particular mediante la celebración de acuerdos en los campos económico y social. Preocupados por alcanzar un desarrollo sostenible basado en una relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente. Tomando nota de que el paisaje desempeña un papel importante de interés general en los campos cultural, ecológico, medioambiental y social, y que constituye un recurso favorable para la actividad económica y que su protección, gestión y ordenación pueden contribuir a la creación de empleo.

Conscientes de que el paisaje contribuye a la formación de las culturas locales y que es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea. Reconociendo que el paisaje es un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones en todas partes: en los medios urbanos y rurales, en las zonas degradadas y de gran calidad, en los espacios de reconocida belleza excepcional y en los más cotidianos. Tomando nota de que la evolución de las técnicas de producción agrícola, forestal, industrial y minera, así como en materia de ordenación regional y urbanística, transporte, infraestructura, turismo y ocio y, a escala general, los cambios en la economía mundial están acelerando en muchos casos la transformación de los paisajes.

Deseosos de responder a la aspiración general de disfrutar de paisajes de gran calidad y de participar activamente en el desarrollo de los paisajes. Convencidos de que el paisaje es un elemento clave del bienestar individual y social y de que su protección, gestión y ordenación implican derechos y responsabilidades para todos».

Y se definen Cuatro Capítulos donde se recogen las Disposiciones, a modo de recomendaciones, para todos los Estados que se adhieran a esta Carta Europea del Paisaje.

El 1 de marzo de 2008, el Gobierno de España, con el impulso de los Ministerios de Medio Ambiente y Cultura, Comunidades Autónomas, Instituciones y expertos, y mediante las pertinentes gestiones del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, ratifica este Convenio Europeo del Paisaje el 26 de noviembre de 2007 y entrará en vigor el 1 de marzo de 2008.

Como se ha comentado con anterioridad el concepto de gentrificación se relaciona con procesos de expulsión de la población residente y su sustitución por otra capa poblacional, de mayor nivel económico en la mayoría de los casos. Procesos de gentrificación tan impactantes como la situación que se produce en Haifa y que podemos encontrar en el artículo «La gentrificación crece en Haifa» del periódico digital *La Haine*⁹ que nos expone los procesos que se están desarrollando en esta región, resultado de la ocupación de territorios palestinos por Israel. «El municipio israelí de Haifa está revelando importantes planes para transformar la ciudad del norte de Israel en una Barcelona del Medio Oriente, una ciudad con una arquitectura antigua cautivadora que recuerda un pasado histórico». Durante la guerra palestino israelí de 1948, «Nakba» o «catástrofe», 750.000 palestinos fueron expulsados de esta región y sus casas incautadas por Israel y bloqueadas para que no fuesen ocupadas ni habitadas. Tras décadas de abandono, el estado de Israel pone en marcha varios proyectos para convertir estas antiguas viviendas en centros comerciales, culturales o en apartamentos de lujo. Ninguna familia palestina podrá comprar estas viviendas, sino que son adquiridas por grandes empresas inmobiliarias. Según el artículo «WadiSalib no es solo un lugar de gentrificación», sino que también es un «área palestina histórica que fue capturada, descuidada durante décadas y ahora se está sustituyendo y recreando en nuevos proyectos israelíes que no sirven a las comunidades palestinas originarias».

Procesos muy alejados de «la ciudad como lugar de encuentro por excelencia y más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público peatonal». De esta forma se inicia el Prólogo escrito por Enrique Peñalosa de «La humanización del espacio urbano. La vida social entre edificios» traducción del año 2006 del libro *Life Between Buildings: Using Public Space* del autor danés Jan Gehl escrito en el año 1971.

«El coche ha invadido nuestras vidas. Madrid Central no va a solucionar esto, porque las ciudades no paran de crecer y siempre generarán problemas, pero me parece bien limitar los coches en favor del peatón como está haciendo la alcaldesa. Pero el problema no es la Gran Vía, sino la vida en la gran ciudad. París, Londres o Madrid no tenían que haber crecido tanto. No es

⁹ Periódico digital *La Haine*. «La gentrificación crece en Haifa»
https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/la-gentrificacion-crece-en-haifa

justo que los coches lo invadan todo. Carmena hace lo que puede para arreglar el desaguisado» (Antonio López, Pintor, 2019)¹⁰.

Una de las cuestiones que a diario se sigue padeciendo en nuestro país son los desahucios de viviendas. Los casos de imposibilidad de pago de hipotecas y la expulsión de sus propietarios se siguen produciendo, el pasado año fueron un 9,5 % menos que en 2018 los casos de desahucio, pero aún en nuestros días con la pandemia de COVID 19 se siguen produciendo a diario. Las «lanzamientos» por impago de alquileres son los casos que más han aumentado en el último año¹¹.

3.2 Agentes públicos y privados en su promoción

Las políticas públicas urbanas puestas en marcha en la ciudad neoliberal en muchas ocasiones se han sometido a intereses privados obviando de esta forma el interés general de la ciudadanía. Grandes empresas inmobiliarias o financieras atraen voluntades políticas incidiendo en los Planes Urbanísticos que en las últimas décadas han disminuido, en gran medida, su esfuerzo en la creación de vivienda pública que pueda cubrir la demanda social creciente. Desde los años ochenta esta situación ha ido empeorando al respecto de promoción de vivienda pública y desde la crisis de 2008 en España hemos tenido un aumento notable en materia de regulación del suelo y de la vivienda y de precarización del trabajo. Todos los agentes sociales denuncian lo precario del empleo creado en los años transcurridos desde la salida de la crisis económica, en su mayoría temporal y a tiempo parcial. Todo ello hace mucho más difícil para la población poder acceder a una vivienda no ya en propiedad sino también en alquiler. La revista El Salto recoge en algunos de sus números publicados problemas que padecen ciertos barrios cercanos a las zonas centrales de las capitales españolas. Son muy reducidas las actuaciones municipales para reconocer la vivienda como derecho y bien social a pesar de estar recogido como un derecho de todos los españoles en la Constitución Española de 1978, en su artículo 47, «Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación. La comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos».

¹⁰ *El Confidencial*, «El último naufragio de Madrid Central». Antonio López, 2019. https://www.elconfidencial.com/cultura/2019-01-26/antonio-lopez-madrid-central-manuela-carmena_1780086/?fbclid=IwAR2BeFuvSDBKH1dN8oqGEZX6ILfAj2D5XfNRys26egWqnRXHQJygw8rrF0c

¹¹ Según la Web de Consejo Superior del Poder Judicial.

<http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Consejo-General-del-Poder-Judicial/>

«Las ARI¹² desarrolladas en los centros de las ciudades, y especialmente en algunos barrios, han estado marcadas por lo que puede considerarse un potentísimo discurso de la “crisis urbana”, de una gran pregnancia simbólica. Desde este universo discursivo, vecinos, asociaciones civiles, técnicos de la administración y políticos locales han definido el estado de la ciudad en su centro a partir de las figuras de la degradación, el deterioro, el colapso o la crisis, figuras conformadas por una amalgama de problemas que van desde el envejecimiento del caserío a la falta de servicios sociales, la degradación de los espacios públicos, la presencia de la droga y la delincuencia, el desempleo, la pobreza o la exclusión». (Cañedo Rodríguez, 2011:2).

En la ciudad de Barcelona, según el artículo del Diario la Vanguardia¹³ publicado el 4 de febrero de 2019 se nos informa de medidas tomadas por el Ayuntamiento de Barcelona, que no dará licencias para *actividades de concurrencia pública* durante un año en la calle Girona para «evitar la gentrificación», garantizar el equilibrio de usos y preservar el comercio local y de proximidad. Así las licencias que se niegan conceder son las de espectáculos en la calle y las de restauración. Una de las principales motivaciones para esta medida temporal es el derecho al descanso de los vecinos del barrio.

4. EL CASO DE MÁLAGA CAPITAL

Tras la ejecución del I Plan Estratégico de Málaga (1992-1996), II Plan Estratégico de Málaga (2001-2014) y en la actualidad con el Plan Estratégico de Málaga (2016-2020)¹⁴ los cambios han sido muy profundos en el diseño urbano con los proyectos emprendidos. Su contenido ha sido elaborado por el Ayuntamiento de Málaga y CIEDES, entidad que incluye al propio ayuntamiento de la capital malagueña, a la Diputación de Málaga, a la Junta de Andalucía, la Universidad de Málaga, Asociaciones de Vecinos de Málaga capital, la Cámara de Comercio y la Confederación de Empresarios de Málaga. Se coloca a Málaga como «el destino turístico urbano que mejor ha evolucionado en la última década» según el Informe de Coyuntura Económica del Instituto Nacional de Estadística.

¹² Actuaciones de respuesta inmediata (por parte de los Ayuntamientos y gobiernos locales ante reclamaciones ciudadanas o interés prioritarios).

¹³ *Diario La Vanguardia*. «Barcelona no dará nuevas licencias durante un año en calle Girona para evitar la gentrificación». <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20190204/46192785567/barcelona-no-dara-nuevas-licencias-durante-un-ano-en-la-calle-girona-para-evitar-gentrificacion.html>

¹⁴ Plan Estratégico para el Turismo de Málaga (2016-2020) https://ciedes.es/images/stories/Laura/PLAN_2020/2PLAN ESTRATEGICO_TurismoMalaga.pdf



Figura 3. Plano cartográfico de la ciudad de Málaga. Fechado en 1887. Biblioteca Digital Hispánica. Título Plano de Málaga 1887 Málaga. Planos de población 1887. Autor: Duarte de Belluga, José. Editor [S.I.] Publicado por J. Duarte de Belluga. Fecha: 1887. Descripción Física: 1 plano 40 x 50 cm. Descripción Orientado con flecha con el N. al NE. del plano.



Figura 4. Fotografía de la zona de la Coracha 1960 y 1990, en esta segunda imagen tras la apertura del túnel que comunica con calle Alcazabilla.

Fuente: Foro Historia de Málaga Facebook.



Figura 5. Fotografía actual de la zona baja de la Coracha y entrada a Paseo de Sancha tras su demolición. Puede apreciarse la esquina este de uno de los antiguos edificios en la zona izquierda de la fotografía y la construcción del Museo del Patrimonio del Ayuntamiento de Málaga.

Fuente: Dolores López. Enero 2018.

4.1 Distritos y evolución poblacional de Málaga capital

La ciudad de Málaga está compuesta por once Distritos Municipales que de manera heterogénea en población y aspectos socioeconómicos engloban una población de 580.469 habitantes a 1 de enero de 2020. Las divisiones en distritos no coinciden con las divisiones en secciones municipales con lo que para todo tipo de estudios debemos cotejar los datos municipales que proporciona el Ayuntamiento de Málaga, Padrón de Habitantes, a través de su oficina Gestrisam y los datos ofrecidos por el Instituto Nacional de Estadística (INE) a través de los Censos de Población disponibles cada diez años. Para este trabajo de investigación hemos estudiado los Censos de los años 2001 y 2011.

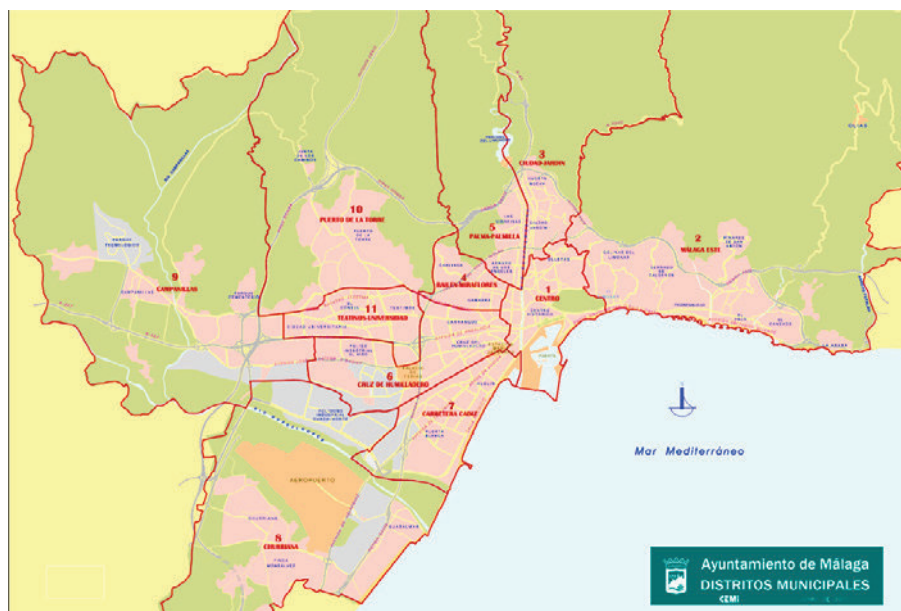


Figura 6. Distritos municipales de Málaga Capital. Ayuntamiento de Málaga.

Tabla. 1. Evolución de la población de Málaga Capital por Distritos Municipales Años 2015-2020

Número y Distrito	2020	2019	2018	2017	2016	2015
1. Centro	81.628	81.259	81.229	80.673	81.055	81.655
2. Este	56.055	55.929	56.137	56.108	56.456	56.992
3. Ciudad Jardín	36.997	36.689	36.508	36.212	36.377	36.511
4. Bailén-Miraflores	62.189	61.650	60.800	60.310	60.357	60.586
5. Palma-Palmilla	31.048	30.879	30.882	30.378	30.727	30.949
6. Cruz de Humilladero	86.440	86.037	85.960	85.617	85.884	86.422
7. Carretera de Cádiz	116.166	115.365	115.212	114.664	114.758	115.136
8. Churrana	20.596	20.176	19.913	19.622	19.547	19.635
9. Campanillas	19.218	18.885	18.768	18.678	18.681	18.670
10. Puerto de la Torre	31.333	30.959	30.781	30.524	30.292	29.989
11. Teatinos-Universidad	38.799	38.266	37.642	37.220	36.935	36.402
Total Población	580.469	576.094	573.832	570.006	571.069	572.947

Fuente: Gestrisam con datos de población al 1 de enero del año citado. Elaboración propia.

Los cambios en las estructuras de su población con los fenómenos propios de crecimiento poblacional acelerado en las décadas de los sesenta y setenta del siglo pasado, pasaron a un estancamiento de la población e incluso pérdida de población en algunas zonas de la capital malagueña en la última década. Se advierte un incremento en la población del Distrito Centro en el Padrón Municipal de habitantes desde el año 2016. El aumento de la población ha estado relacionado con las mejoras y construcción de promociones de viviendas en barrios cercanos al Centro Histórico como el Ejido y zona de Conservatorio de Málaga muy cercanos a la Plaza de la Merced, donde se han promovido bloques de viviendas de 1 y 2 dormitorios que han atraído a familias jóvenes y estudiantes, en renta libre.

Como podemos apreciar en la Tabla anterior que contiene la población de los distintos Distritos Municipales de Málaga Capital entre los años 2015 y 2020, se gana población en la mayoría de los Distritos el pasado año 2019, salvo en Bailén-Miraflores que pierde. A destacar aumentos de población en Carretera de Cádiz, Churriana, Campanillas, Puerto de la Torre y Teatinos-Universidad. El caso de notable aumento de población en los Distritos 10 y 11 puede ser debido a la tendencia de las nuevas parejas o población joven que estudia o trabaja en la zona Universitaria de Teatinos a trasladar a estos distritos su residencia temporal o definitiva. La decisión de residir en estos dos Distritos muy cercanos a esta zona de nueva creación va aparejada a que ofrece buena relación calidad precio en la vivienda, además de buenas comunicaciones con la Universidad y zona de Polígonos Industriales y Centro de Málaga.

Atendiendo a los datos recogidos en los diferentes estudios realizados por el Ayuntamiento de Málaga y facilitados en la sección de Estadística de Gestisam, podemos apreciar algunas características poblacionales según distritos municipales de Málaga Capital:

Distrito 1. Málaga Centro, con población menor de 25 años que ronda el 23 % del total y una proporción de mayores de 65 años bastante elevada de aproximadamente el 33% del total. Se trata de un Distrito donde se concentra una población residente que posee unas características peculiares pues hay un grupo poblacional de avanzada edad que ha nacido y vivido en el Centro de Málaga, proveniente de las familias burguesas e industriales del siglo xx y una población de origen extranjero que vive también en este Distrito 1 por motivos principalmente laborales pues se emplea en los negocios de restauración y hoteles del Centro de Málaga.

Distrito 2. Este, con una proporción de alrededor del 21 % de menores de 25 años y un grupo poblacional de mayores de 65 años de proporción que ronda también el 21 % de la población total del distrito. Se trata de una zona con varias peculiaridades significativas: aglutina barrios residenciales muy

cercanos al Centro de Málaga con población acomodada que reside en villas del siglo XIX en los barrios de Limonar y Paseo de Sancha; además posee barriadas muy populares como Pedregalejo o el Palo típicas zonas de trabajadores de bajo nivel adquisitivo o pescadores.

Distrito 3. Ciudad Jardín, con una población menor de 25 años que puede suponer alrededor del 20% de la población total, una población mayor de 65 años menos presente que en Distritos como el Centro y que ronda el 18% de total. Se trata en la mayoría de las zonas de bloques de viviendas para personas de escasos recursos y en muchos casos población marginal procedente del «chabolismo» presente en Málaga y que fue reasentada en estos barrios construidos en la década de los setenta y ochenta del pasado siglo.

Distrito 4. Bailén Miraflores, en la mayoría de los casos son barriadas de «pisos baratos» construidas en la década de los setenta del siglo XX y ocupada por población trabajadora y en algunos casos marginal. Presenta una población joven que supone el 25% de la población total. La población mayor de 65 años del sexo femenino duplica a la masculina.

Distrito 5. Palma Palmilla, la composición de la población del distrito Palma Palmilla tiene un perfil de escala social y económica baja. La vivienda procede en su mayoría de la política de viviendas baratas de los años sesenta y setenta del siglo pasado. La proporción de población joven puede suponer un 25% y una escasa población de mayores de 65 años en proporción a la población total.

Distrito 6. Cruz de Humilladero, se trata de un distrito muy amplio y heterogéneo con una población en barrios de casas unifamiliares y barrios de bloques de viviendas de los años ochenta del siglo pasado, heterogéneo también en origen de la población pues en este distrito se encuentra alrededor del 30% de la población inmigrante de la capital malagueña debido en parte al servicio que prestan los Servicios Sociales del Ayuntamiento de Málaga de acogida a población inmigrante en pisos lanzaderas hasta que la población consigue su incorporación al mercado laboral y su independencia económica.

Distrito 7. Carretera de Cádiz, se trata al igual que el distrito de Cruz de Humilladero de barriadas heterogéneas en tipos de vivienda con barriadas de casas unifamiliares y bloques de viviendas con promociones de viviendas baratas como 25 Años de Paz, Barriada Girón, Barriada La Paz, La Luz y San Andrés. Estas barriadas construidas en la década de los años sesenta y setenta del pasado siglo, la mayoría de Protección Oficial vendidas o alquiladas a población trabajadora de escala económica baja.

Distrito 8. Churriana, las características poblacionales de este Distrito son también heterogéneas con un núcleo poblacional en la barriada de Churriana con población trabajadora que reside en casas unifamiliares y bloques de viviendas de

los años ochenta y noventa; además de zona de viviendas y chalet unifamiliares dispersos en la zona de Heliomar o Cortijo de Maza y el Albaricocal donde se encuentran un nivel económico medio alto y en muchos de los casos población extranjera residente de jubilados con alto poder adquisitivo. Aquí la población menor de 25 años supone un 22 % y la de mayor de 65 años ronda el 15 % del total.

Distrito 9. Campanillas, El distrito de Campanillas reúne una población en muchos casos procedente de antiguos agricultores de la zona de diseminados de la Fresneda o incluso de municipios como Almogía o Álora que se trasladan más cerca de la capital para trabajar en actividad industrial durante los años sesenta y setenta. En muchos casos son parejas jóvenes que se han trasladado a promociones de viviendas de principio del siglo XXI y que trabajan en la zona de la Universidad o en el Parque Tecnológico de Málaga, muy cercano a Campanillas, con una población joven que ronda el 25 % de la población.

Distrito 10. Puerto de la Torre, este distrito ha pasado de una población que no llegaba a los 15.000 habitantes a principios del presente siglo a poseer 31.333 a inicios del año 2020. Se ha convertido en barriada de referencia para parejas jóvenes y con hijos pues se encuentra a muy poca distancia de la Universidad, del Parque Tecnológico, del Centro de Transportes de Málaga, Polígonos Industriales y Centro Comerciales. La población joven sigue suponiendo alrededor del 22 % del total y la población de mayores de 65 años se sitúa en un 15 %. Según los residentes en la zona se disfruta de buena calidad de vida con amplias zonas verdes y equipamiento público adecuado.

Distrito 11. Teatinos - Universidad, se trata del último distrito creado por el Ayuntamiento de Málaga en junio de 2011 y que cercano a Puerto de la Torre se compone casi en su mayoría de promociones de bloques de viviendas de calidad y precio medio en renta libre y destinado en alta proporción a trabajadores del funcionariado. Se encuentra en este distrito la zona nueva de la Universidad de Málaga y edificios que acogen empresas de tecnología, además del Hospital Universitario Virgen de la Victoria (Clínico), concentra una proporción alta de población entre 25 y 65 años que se encuentra en edad activa.

La población del Centro Histórico, que se engloba dentro del Distrito 1 o Centro de Málaga, no ha parado de perder población en las últimas décadas. Según el OMAU del Ayuntamiento de Málaga en el año 1975 se encontraban censados en la denominada «almendra histórica» alrededor de 11.000 ciudadanos, en el año 2007 rondaban los 5.900, en 2017 la cifra de empadronados era de 4.942 habitantes y en la actualidad (2020) no superan los 4.600 habitantes. Según los portavoces de las Asociaciones de Vecinos de Centro Histórico y Málaga Centro se pierden alrededor

de 200 habitantes anuales que por diferentes cuestiones relacionadas con los problemas de habitabilidad son expulsados a diferentes barrios de Málaga.

Grandes hitos en el proceso claro de gentrificación del Centro de Málaga en los últimos años han sido la peatonalización de calle Marqués de Larios (2003), calle Nueva y calle Alcazabilla (2011) calles principales del Centro Histórico y que tienen un trazado norte-sur de unos 300 metros de longitud en cada caso y que son el espacio urbano donde se está actuando dentro del II Plan Estratégico del Ayuntamiento de Málaga¹⁵ aprobado y puesto en marcha desde el año 2001, uno de sus lemas es «Metrópoli que mira al mar, la Málaga de Picasso, cultural y atractiva, en la vanguardia de la nueva sociedad del conocimiento, en definitiva, una ciudad renovada para sus ciudadanos y visitantes».

4.2 Nuevo Plan estratégico y conectividad de Málaga

Como Líneas de Debate del II Plan Estratégico: Málaga, Ciudad del Conocimiento, Málaga Ciudad Litoral, Málaga Ciudad de la Cultura, Málaga, Revitalización Urbana. Las claves transversales propuestas son sostenibilidad, calidad, sociedad en red y compromiso ciudadano.



Figura 7. Fotografía de Procesión del Señor de la Pollinica el domingo 16 de septiembre, estaba previsto para el 15 septiembre por su 75 Aniversario de la Coronación pero por problemas de lluvias se desarrolló al día siguiente por las calles del Centro Histórico de Málaga. Esta fotografía por calle Nueva peatonalizada y tomada desde calle Liborio García. La situación no puede ser más extraordinaria, procesión en septiembre y las calles con clara gentrificación y turistificación. Fuente: Dolores López. 16 septiembre 2018.

¹⁵ II Plan Estratégico de Málaga. Ayuntamiento de Málaga. http://www.malaga.eu/export/sites/malaga.eu/el-ayuntamiento/el-alcalde/galleries/Ponencias/malaga_y_nuevos_entornos_conocimiento.pdf

La propuesta de 10 Proyectos Estrella incluidos en este II Plan Estratégico son: Ágora Mediterráneo «la ciudad como espacio de cultura», mar y metrópoli «Puerto y fachada litoral integrada», Málaga Innov@ «una ciudad para el conocimiento y la innovación», metrópoli aeroportuaria «Málaga vértice del transporte internacional», integración urbana del Guadalmedina «el nuevo espacio que une a los malagueños», Málaga y la movilidad metropolitana, Málaga ciudad solidaria, Málaga Tur «una ciudad para el turismo, Málaga «una ciudad que se enriquece con diversidad cultural», Málaga y la gobernanza local. Como resultado deseado de este II Plan Estratégico cofinanciado por el Ayuntamiento de Málaga, la Junta de Andalucía y los Presupuestos Generales del Estado se ha obtenido la conexión visual, paisajística y peatonal del Palacio de la Aduana, el Museo Picasso, el Teatro Romano y la Plaza de la Merced. En la imagen 7 podemos apreciar el embellecimiento de la calle Nueva y su inclusión dentro de la zona peatonalizada del Centro de Málaga, un espectáculo diario.

Otra de las propuestas que está en proceso es la de conseguir «Excelentes comunicaciones». Málaga cuenta con el tercer aeropuerto más importante de España peninsular y cerró el año 2019 con 19.856.299 de llegadas de turistas. El tren de Alta Velocidad AVE se ha puesto en marcha comunicando Málaga con otras capitales y como principal ejemplo con Madrid-Atocha en alrededor de dos horas y media. El Puerto de Cruceros y Mercancías, destacando el atraque de grandes cruceros turísticos y barcos de lujo en el Puerto de Málaga. Málaga posee una Red de carreteras que se ha completado en los últimos años con la Ronda del Oeste de Málaga o Hiperronda abierta entre diciembre de 2010 y octubre de 2011, la AP-7 entre Málaga y Estepona o la Autopista del Guadalmedina AP-46 como acceso entre Málaga y el Puerto de las Pedrizas entrada natural por la zona norte de la provincia de Málaga y que comunica con la A-92 hacia Granada, Córdoba y Sevilla.

Gracias al Informe Socioeconómico de la provincia de Málaga 2018-2019 realizado por la Confederación de Empresarios de Málaga, CEM, obtenemos una información valiosa al respecto de la provincia malagueña. Si atendemos a las cifras ofrecidas como dotación prevista para infraestructuras en la provincia de Málaga incluidas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 se destinaron 140 millones de euros a la provincia, de los cuales 26,7 millones fueron para la remodelación de la terminal T2 del aeropuerto de Málaga; 6,5 millones para el inicio de obras de acceso norte del aeropuerto y mejora de la conexión entre Alhaurín de la Torre y la Hiperronda; 4,5 millones destinados al Puerto de Málaga; 1,5 millones para la Biblioteca Pública del Estado que se ha proyectado en el edificio de San Agustín antigua Facultad de

Filosofía de Málaga, proyecto muy polémico pues estamos ante un edificio del siglo XVI y su remodelación y transformación en Biblioteca Pública del Estado, su ejecución afectará profundamente al edificio histórico situado en calle San Agustín¹⁶.

En los Presupuestos de la Junta de Andalucía para 2018 se destinaron a la provincia de Málaga unos 200 millones de euros de los cuales la mayor partida era para el Metro de Málaga capital con 100,37 millones.

Desde la CEM se insta a que las Administraciones Públicas asuman compromisos firmes de financiación y ejecución en materia urbanística y en infraestructuras y que exista cooperación con el sector privado para que el funcionamiento sea más dinámico.

4.3 El puerto de Málaga, su reforma y nuevas funcionalidades

Con respecto al Puerto de Málaga la CEM recoge en su Informe 2018-2019 varios proyectos que ya se han realizado y que han abierto a la ciudad de Málaga a su puerto comercial y turístico, así como su puerto a la ciudad de Málaga¹⁷.

El Plan Especial del Puerto de Málaga fue aprobado en 1998, en esta fecha se inicia una remodelación del antiguo puerto comercial y de viajeros, incluida la demolición del antiguo Silo en contra de la opinión de un buen número de malagueños¹⁸. El proyecto de actuación afecta una superficie de 200.000 m² y de 4.000 metros lineales que incluyen la reconversión de los muelles 1 y 2. Según el proyecto el Muelle 1 se destinará a zona comercial y a atraque de barcos de recreo de pequeño o medio tonelaje. En el Muelle 2 se proyecta el Palmeral de las Sorpresas que discurre en paralelo al Paseo de los Curas y que se inauguró en 2011. Este muelle se ha destinado al atraque para buques de crucero de lujo y la construcción de 3 edificios donde se ha instaló la estación marítima de atraque en uno de ellos, los dos restantes para uso educacional y cultural. En uno de estos edificios se localiza el Aula del Mar (CREMA) que realiza una labor de rescate y recuperación de especies marinas amenazadas, además de educacional mostrando su labor en la recuperación y cuidado de especies marinas y la diversidad de nuestro litoral junto a las amenazas que existen sobre el mismo, con cursos y jornadas a grupos de estudiantes y al

¹⁶ *Diario La Opinión de Málaga*. El Ministerio de Cultura frena el proyecto de la Biblioteca del Estado en el Colegio San Agustín de Málaga <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2018/10/04/ministerio-cultura-frena-proyecto-biblioteca/1037411.html>

¹⁷ Ministerio de Fomento. Puerto de Málaga. <https://www.puertomalaga.com/es/puerto-ciudad/>

¹⁸ *Diario Sur*. Imágenes con historia: La demolición del Silo del Puerto de Málaga. <https://www.diariosur.es/malaga-capital/demolicion-silo-puerto-20170919220938-nt.html>

público en general. Otro de los edificios del Muelle 2 alberga el Museo de Arte Contemporáneo de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, con exposiciones temporales y actividades culturales. Además, se han dispuesto varios negocios de restauración en este Muelle 2, sobre todo bares de copas y música en directo que son frecuentados por turistas y visitantes malagueños.

Una cuestión que está siendo bastante polémica desde su propuesta de proyecto es la construcción del llamado «Hotel del Puerto» (Imagen 8). Se trataría de una torre de 35 plantas destinada a Hotel de lujo y Casino y que se situaría en la zona del Dique de Levante en la entrada del Puerto junto a la terminal de cruceros. El proyecto propuesto por el estudio de arquitectura Seguí¹⁹ del arquitecto José Seguí Pérez, por Concurso de Cesión de la Autoridad Portuaria a «Al BiddaGroup» en el año 2016. Ante este proyecto surgen numerosos colectivos vecinales del Centro de Málaga y una Plataforma en contra de la construcción del Hotel del Puerto que incluyen más de cincuenta profesores de la Universidad de Málaga, arquitectos, escritores y defensores del patrimonio histórico de la ciudad y contrarios de la destrucción de su paisaje cultural. Matías Mérida²⁰ doctor en Geografía y profesor de la Universidad de Málaga se encuentra a la cabeza de esta reivindicación y son muy abundantes las actuaciones realizadas contra el proyecto desde el año 2017 hasta la fecha para evitar la realización del proyecto.

Basados en el proyecto Hotel del Puerto es muy frecuente, casi a diario, la aparición en medios de comunicación locales artículos de opinión sobre la cuestión; con fecha 29 de enero 2019 en el diario La Opinión de Málaga se publica un artículo del profesor de Economía Aplicada de la Universidad de Málaga Rafael Estévez Secall titulado «Petrotorre portuaria ¿Negocio hotelero?»²¹ donde expone una estimación económica y de impacto del proyecto del Hotel en el Dique de Levante. El resultado de su estudio es bastante explícito dando como deficitario el negocio hotelero proyectado y con un posible balance económico positivo la zona comercial y de ocio que sería alojado en los pisos bajos de la Torre del Puerto. Como conclusión plantea la cuestión si no sería más indicado un proyecto basado en un área comercial y hotelera menos impactante visualmente.

¹⁹ Estudio Seguí. <https://www.estudiosegui.com/project/hotel-torre-puerto-malaga/>

²⁰ *Revista el Observador*. «Un riguroso informe del profesor de la UMA Matías Mérida desmonta las afirmaciones de la Junta de que el rascacielos del Puerto no tiene impacto visual...» <http://www.revistaelobservador.com/sociedad/12823-un-riguroso-informe-del-profesor-de-la-uma-matias-merida-desmonta-las-afirmaciones-de-la-junta-de-que-el-rascacielos-del-puerto-no-tiene-impacto-visual-el-documento-se-entrego-en-medio-ambiente-antes-del-em>

²¹ *Diario La Opinión de Málaga*. https://amp.laopiniondemalaga.es/opinion/2019/01/29/petrotorre-portuaria-negocio-hotelero/1063793.html?__twitter_impression=true&fbclid=IwAR3MOJcqSUj1970wyVTWczCV-o0FBmzqBriasmB0G_4QLW21S75N1Z6LPsM

Con fecha 7 de febrero 2019 aparece publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga n.º 26²² el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de aprobación inicial de la modificación de elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga - SGIT-PAMP.3 (97), promovido por la Autoridad Portuaria de Málaga PL 14/16 con lo que se inician los trámites para la posible construcción «de un importante centro hotelero de lujo de 45.000 m² y una altura de 35+3 plantas (con categoría cinco estrellas) que complete y potencie los usos ciudadanos y comerciales del muelle 1 y 2». Dando la posibilidad de presentación de alegaciones ante la decisión en Registro General de Entrada de Documentos de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga con un plazo de dos meses a partir del día siguiente de la publicación de este anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga. En esa fecha, como presidente en funciones de la Autoridad Portuaria se encontraba Paulino Plata, designado para tal cargo por el Partido Socialista Obrero Español de Andalucía. El Gobierno de la Junta de Andalucía realizó su nombramiento como presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga, según Decreto 58/2013 de 4 de junio de 2013.



Figura 8. Proyecto Hotel del Puerto.

Fuente: Estudios Seguí Proyecto 2016.

Después del cambio de gobierno de la Junta de Andalucía tras las elecciones del 2 de diciembre de 2018, el PSOE andaluz traspasa las funciones al Partido Popular que gradualmente hace los nombramientos oportunos. Carlos Rubio es

²² *Boletín Oficial de la Provincia de Málaga* n.º 26 jueves, 7 de febrero de 2019 pp.20-21 <https://www.bopmalaga.es/sumario.php?fecha=07-02-2019>

nombrado nuevo presidente de la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga²³ el día 18 de febrero, la cuestión es si el gobierno del Partido Popular tendrá las mismas perspectivas al respecto de la modificación del Plan Especial del Puerto de Málaga para así dar los permisos del Hotel en el Morro de Levante, cuestión bastante polémica en el día a día de muchos malagueños. En estos días tan extraños de pandemia de la COVID-19 desde marzo de 2020, han aparecido de nuevo noticias en prensa y medios de comunicación sobre el proyecto del Hotel del Puerto de Málaga y según todas ellas puede que se inicien las obras en el año 2021²⁴.

Movimientos vecinales como «Gente Corriente»²⁵ alertan en su web sobre los procesos de gentrificación y turistificación en Málaga. Nos cuentan la realidad de la vida de los vecinos del Centro de una ciudad que se «vende» como Ciudad de la Cultura, Ciudad de los Museos, Smart City (Figura 9, ¿ Marca Málaga o Marcas Málaga?).



Figura 9. Málaga de los Museos.

Fuente: Web Gente Corriente de Málaga.

De esta forma la vida y el ambiente de Málaga Centro es de bullicio continuo por la suma de ciudadanos malagueños que acuden al Centro a hacer compras y gestiones; trabajadores que viven en barrios o municipios alejados

²³ *Diario Sur*: «Carlos Rubio será el nuevo presidente del Puerto en sustitución de Paulino Plata». <https://www.diariosur.es/malaga-capital/carlos-rubio-nuevo-20190218163632-nt.html>

²⁴ *Diario Sur*. 19 /11/2020 <https://www.diariosur.es/malaga/alameda-101tv-programa-carlos-rubio-puerto-malaga-hotel-20201119220552-nt.html>

²⁵ Gente Corriente Blog <https://gentecorriente.net/blog/2017/04/10/la-gentrificacion-y-sus-efectos-en-malaga/>

del Centro y que deben desplazarse a este a diario y que les es imposible poder aparcar en zonas cercanas y que utilizan medios de transporte como el autobús en la empresa de autobús municipal EMT; transporte de autobuses privados como Vázquez Olmedo o Portillo; o que se desplazan en tren de cercanías C1 de la Costa del Sol Fuengirola-Málaga, trenes de cercanías de interior, el C2 Álora-Málaga; además de los miles de excursionistas y turistas que acuden a diario al Centro de Málaga para disfrutar de su patrimonio y de sus museos, también de su actividad y su «vida mediterránea».



Figura 10. Fotografía de Jornada en el Distrito 1 Centro, organizada por el grupo político Málaga para la Gente y cuyo lema fue «Los problemas del Centro Histórico. Ciudad Escaparate» donde técnicos, políticos y vecinos alertaban sobre los problemas de destrucción del patrimonio histórico en Málaga capital. Exposición y posterior debate de los componentes de la mesa: el Profesor Arquitecto y Urbanista Dr. Carlos Hernández Pezzi - fallecido el 18 de octubre de 2019-; Eduardo Zorrilla del Grupo Político Málaga para la Gente, hoy Adelante Málaga; y Alberto Llamas periodista de RTVA y vecino afectado por los problemas de gentrificación y turistificación de la zona del Soho de Málaga.

Fuente: Dolores López. 25 febrero 2019.

En la imagen 10 vemos la Jornada organizada en Distrito Centro de Málaga con la temática «Los problemas del Centro Histórico. Ciudad Escaparate»). A principios del mes de abril de 2019 terminó el período de alegaciones a la posibilidad de la modificación de elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga - SGIT-PAMP.3 (97) con alrededor de 1.000 alegaciones en contra, incluidas las del Colegio de Arquitectos de Málaga que alerta del daño irreversible en el paisaje urbano de Málaga si llegase a construirse el Hotel-Casino en el Puerto de Málaga con sus 135 metros de altura.



Figura 11. Fotografía de trabajos de asfaltado de Alameda Principal en Málaga, trabajos del Metro de la ciudad.

Fuente: Pepe Ponce. 4 marzo 2019.

El Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga - PEPRI propuesto por la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, Ayuntamiento de Málaga²⁶ en el año 2014 incluye una serie de protecciones a edificios históricos y de interés cultural del Centro de Málaga. La intención es la aplicación de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía al Centro Histórico de Málaga. El objetivo principal del PEPRI del «CENTRO, luchar por el centro, a través del planeamiento y la planificación urbana, y mediante el desarrollo de su gestión y la aplicación de medidas para su ejecución, en aras de conseguir mejoras para el lugar y los ciudadanos que se constituyen como sus usuarios, detectando los problemas que confluyen en el ámbito, diagnosticando las causas que los producen y adoptando soluciones para remediarlos»²⁷. (Imagen 11, si atendemos a las ordenanzas municipales incluidas en el PEPRI el uso del asfalto no está permitido en la zona histórica de Málaga).

Partidos políticos como Málaga para la Gente y colectivos vecinales denuncian el no cumplimiento de la normativa municipal al respecto de protección del patrimonio histórico y cultural del Centro de Málaga y exponen que la situación es tan grave que muchas de las propias ordenanzas y bandos municipales aprobadas por el equipo de gobierno del Ayuntamiento actual en Málaga no son puestas en marcha.

²⁶ Ayuntamiento de Málaga. <http://urbanismo.malaga.eu/es/plan-general-de-ordenacion/pepri-centro/#.XBT6umhKJIU>

²⁷ PEPRI del Centro Histórico de Málaga, objetivos. <http://avancepepricentro.malaga.eu/opencms/export/sites/pepri/.content/documentos/documentos-general/PEPRI-CE0NTRO2.pdf>



Figura 12. PEPRI del Centro Histórico de Málaga. Protección de edificios históricos. Ayuntamiento de Málaga. Fecha de consulta 15 diciembre 2018. Disponible en <https://gmuoi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=81405b22fa9242e1af3cbe3194f19bd5>

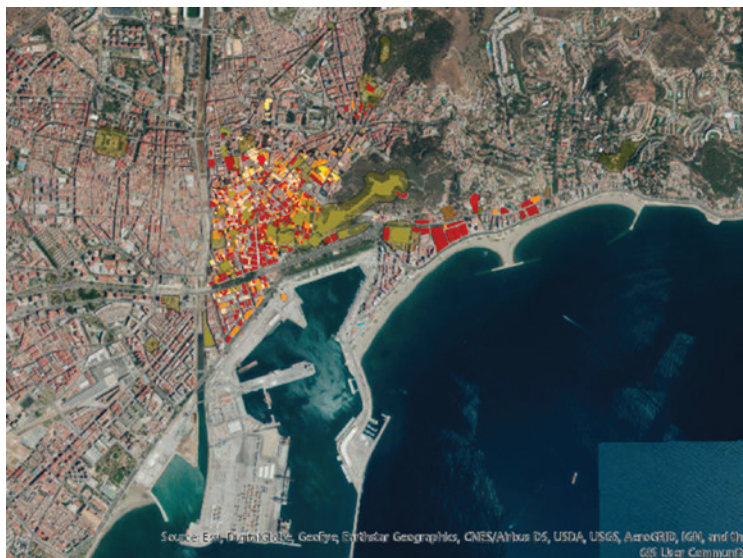


Figura 13. PEPRI del Centro Histórico de Málaga y Distrito 3. Protección de edificios históricos. Ayuntamiento de Málaga. Fecha de consulta 12 marzo 2019. Disponible en <https://gmuoi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=81405b22fa9242e1af3cbe3194f19bd5>

En el Muelle de Heredia se proyecta un complejo de oficinas y aparcamientos y la creación de un Hotel de 4 o 5 estrellas en la esquina más próxima a la Plaza de la Marina (Imagen 14, edificio donde se proyecta el hotel). Se trata del proyecto de rehabilitación y transformación del edificio de La Equitativa en hotel en Alameda Principal de Málaga. El edificio fue construido en 1956 según proyecto del arquitecto Manuel Cabanyes y Mata en el solar del antiguo Palacio de la familia Larios y albergó durante décadas a la compañía de seguros La Equitativa. En 2017 la mayor parte del edificio fue comprado por una empresa denominada Key International con sede en Miami, en octubre de 2018 presentó proyecto a la Gerencia de Urbanismo de Málaga para la transformación del edificio en hotel. En junio de 2019 se inician las obras de reforma y adaptación en Hotel del edificio²⁸.



Figura 14. Fotografía Edificio de la Equitativa en la actualidad, visto desde el Muelle II del Puerto de Málaga.

Fuente: Dolores López. 9 marzo 2019.

4.4 Patrimonio histórico en peligro

Con fecha 2 de enero de 2019 se publica en varios medios de comunicación (Diario Málaga Hoy, Europa Press y otros) la noticia «La Junta construirá 67 viviendas en Centro Histórico de Málaga» tras la demolición de cinco edificios

²⁸ *Diario Opinión de Málaga* de 28 de junio de 2019 <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2019/06/28/equitativa-transforma-hotel-cinco-estrellas/1098667.html>

existentes²⁹. Se trata de una de las actuaciones enmarcadas en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, estas promociones de viviendas, todas construidas tras la demolición de los edificios existentes, serán financiadas en un 59,08 % por la Junta de Andalucía y en un 40,92 % por el Ayuntamiento de Málaga. En el año 2015 el Centro Histórico de Málaga se declaró Área de Regeneración y Renovación Urbana. Ya han sido acometidas anteriores actuaciones dentro de este Plan y como principal intención se propone la mejora en las condiciones de las viviendas de los residentes de la zona Centro de Málaga.

En Hoyo Esparteros, pleno centro histórico de Málaga y muy cercano al Mercado Central o de Atarazanas existe un edificio histórico en situación de abandono desde hace décadas y que albergó el Hostal La Mundial³⁰ se construyó a finales del siglo XIX como residencia de la familia Lorins Heredia, diseñado por el arquitecto Eduardo Strachan. La cadena hotelera H10³¹ ha presentado proyecto de Rafael Moneo para derribo del edificio y la construcción de un hotel de 5 estrellas (Imagen 15).



Figura 15. Proyecto Moneo para hotel en Hoyo Esparteros para la cadena H10.

Fuente: Diario SUR 8 febrero 2019.

²⁹ *Europa Press*, <https://www.europapress.es/andalucia/malaga-00356/noticia-junta-construira-67-viviendas-centro-historico-malaga-nuevo-acuerdo-area-rehabilitacion-20190101173135.html>

³⁰ Vimeo. ¡Salvemos La Mundial!
https://vimeo.com/321080873?fbclid=IwAR13gpmCdjifFaLdFrIBfpluSvkG98lmPiLgDZUVbCnC9d_qnnLdWCgJYE

³¹ *Diario Sur*. «La cadena H10 ultima su desembarco en el hotel de Moneo para sacarlo a flote» <https://www.diariosur.es/malaga-capital/cadena-ultima-desembarco-20190201231707-nt.html>

Con fecha 1 de febrero de 2019 se publica en Diario Sur la noticia «Los promotores del hotel de Moneo saldan la deuda y desbloquean definitivamente el proyecto»³². Desde el año 2015 en que se conocieron las intenciones de la eliminación del edificio para la construcción de un hotel de lujo con un diseño que en nada respeta la estética del entorno donde se erigirá, ha movilizadado a asociaciones de vecinos y defensores de la protección de los edificios del centro histórico. El geógrafo malagueño Antón Ozomek ha realizado numerosas intervenciones en medios de comunicación y redes sociales ante la continua destrucción del patrimonio histórico de la capital malagueña y en defensa de «La Mundial»³³. Con fecha 8 de febrero de 2019 aparece la noticia en Diario Sur «Los promotores del hotel de Moneo ya tienen la licencia para derribar la Mundial e iniciar las obras»³⁴, de esta forma se admite como segura la construcción del hotel de 138 habitaciones promovido por la cadena H10, cuestión que ha provocado el rechazo de parte de la población residente que asistirán preocupados a la destrucción de este palacete histórico, su eliminación y la construcción de un edificio cuyo proyecto y diseño afectará gravemente a la estética arquitectónica de la margen izquierda del río Guadalmedina en la capital malagueña. Con fecha 5 de marzo se acepta la Moción de Málaga para la Gente en el Ayuntamiento de Málaga contra la demolición del Palacete de los Benahavis diseñado por el arquitecto Eduardo Strachan (antiguo Hostal la Mundial), se paraliza el permiso de demolición del edificio. El sábado 9 de marzo de 2019 se organiza «Salvemos la Mundial»³⁵ un acto para rodear el edificio e intentar evitar su demolición inminente, con asistencia de unas 200 personas entre las que destacan políticos de la oposición del Ayuntamiento de Málaga, profesores de la UMA, activistas por el patrimonio y por el Centro Histórico, vecinos,... A pesar de ello ya son conscientes de que existe una Licencia Municipal para su derribo y que se procederá al mismo a partir del lunes 11 de marzo, a pesar de ello se confía en que *in extremis* pueda evitarse y se escuchan comentarios como «esto no pasa en Barcelona, a nadie se le ocurre demoler un edificio de Gaudí» o «no queremos más hoteles de diseño en el Centro de Málaga». El lunes 11 de marzo la empresa autorizada para su demolición inicia los trabajos, pero a lo largo de la jornada se recibe una

³² *Diario Sur*. «Los promotores del hotel de Moneo saldan la deuda y desbloquean definitivamente el proyecto». <https://www.diosur.es/malaga-capital/promotores-hotel-moneo-20190201113509-nt.html>

³³ ANTÓN OZOMEK. Youtube. Crono mapa del expolio del BIC del Centro Histórico de Málaga 1957-2016. <https://www.youtube.com/watch?v=POfu2gmLz8U&fbclid=IwAR2lgaGE1UccX9KWS5iRcVHGHx1Pvn-kU8GrM5DPgaGjH3KIE-pelphc11>

³⁴ *Diario Sur* de 8 de febrero de 2019.

³⁵ *Diario Málaga Hoy*. «Los trabajos de demolición de La Mundial empiezan el lunes» https://www.malahoy.es/malaga/trabajos-demolicion-La-Mundial_0_1334567003.html

orden de paralización de derribo procedente del Juzgado de Instrucción N.º 3 de Málaga³⁶ mientras se resuelve la denuncia ante la Fiscalía de Málaga presentada por el colectivo «Salvemos La Mundial». Con fecha 22 de marzo la paralización provisional de la demolición de Palacete de los Condes de Benahavis es rechazada y el lunes 26 de marzo se inician los trabajos de demolición en el edificio (Imágenes 16 y 17).



Figuras 16 y 17. Fotografía de inicio de obras del edificio del Hostal La Mundial con retirada de rejas y algunos materiales del edificio antes de proceder a su demolición. El lunes 1 de abril 2019 presentaba esta imagen el solar del edificio de La Mundial, en plena demolición y retirada de materiales.

Fuente: Dolores López.

5. CONCLUSIÓN Y PROPUESTAS

Estamos en la certeza de que Málaga reúne un amplio conjunto de características históricas, culturales y antropológicas que la encuadraran dentro de las ciudades Patrimonio de la Humanidad. A pesar de ello, este reconocimiento que concede ICOMOS (UNESCO), Málaga no se ha beneficiado de él y son muchas las voces que proponen reconsiderar la cuestión en la actualidad.

La capital malagueña ha sufrido claramente un profundo proceso de gentrificación desde finales de los años ochenta del pasado siglo. Barrios en estado de abandono como la Trinidad, el Perchel, el Bulto, la zona de Ensanche Heredia o ciertas calles del Centro Histórico como calle Beatas o calle Carretería se han transformado en barrios para población con alto nivel adquisitivo.

³⁶ *Diario La Opinión de Málaga*. «Un juzgado paraliza el derribo de La Mundial de forma cautelar» <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2019/03/11/paralizan-obras-demolicion-mundial/1073831.html>

Málaga como ciudad mediterránea posee una identidad, una diferencia y una diferenciación gracias a la mezcla de culturas de pueblos y personas que han venido a la zona de forma casual y han decidido quedarse a vivir por diferentes motivaciones y principalmente por la espléndida calidad de vida que se ha podido disfrutar en nuestra ciudad. Las características que definen una ciudad mediterránea son su gastronomía en primer lugar y en segundo lugar su cultura y su diseño urbano.

Estamos asistiendo a una modificación profunda del Centro Histórico de Málaga con rehabilitaciones y restauraciones que enmascaran transformaciones profundas de edificios históricos, nuestro patrimonio histórico acaba en la basura. A diario seguimos teniendo noticias de falsas rehabilitaciones de edificios históricos en el centro de Málaga con la intención de reconvertirlos en edificios para viviendas turísticas o negocios de servicios orientados al turismo. Debemos prestar mayor atención a nuestro patrimonio y no llegar a convertirnos en una ciudad banal copia de modelos desarrollados en cualquier rincón del Planeta. Las ciudades son de los que las habitan y debemos ser los ciudadanos a los que nos guste nuestra ciudad.

La cuestión más destacable en estos meses desde la aparición de la COVID-19, según nuestra opinión, es que no se está trabajando, por lo menos a escala municipal en Málaga para intentar cambiar este modelo de desarrollismo urbanístico y turístico para la ciudad. Todos los agentes públicos y privados desean el final de la crisis sanitaria y volver a los mismos modelos anteriores a marzo de 2020 cuando de manera sorpresiva nos vimos afectados por este proceso que afecta a todos los aspectos de nuestra vida y que va a dejar de manera segura su impronta en ellos. Las buenas intenciones deben ir acompañadas de verdaderas actuaciones para hacer nuestras ciudades más habitables y más cómodas para los ciudadanos que las habitan y que las sufren en una gran mayoría de los casos debido a las nocivas actuaciones de sus políticos que se prestan a actuaciones «de chapa y pintura» más que a cuestiones que realmente inciden en la vida diaria de la población. Echamos en falta planes de viviendas para los ciudadanos malagueños. Se deberían establecer verdaderos planes de sostenibilidad en desplazamientos y consumo urbano, más cuando estamos ante un reto tan importante como reducir las emisiones contaminantes y dar una calidad de vida a la población. Estos meses de pandemia nos han enseñado mucho respecto a lo verdaderamente necesario para la vida de las personas y deberían hacernos recapacitar sobre el modelo socioeconómico en el que estamos instalados.

6. BIBLIOGRAFÍA

- ALÍA MIRANDA, F. (2008): *Técnicas de Investigación para Historiadores: las fuentes de la Historia*. Ed. Síntesis, Madrid.
- AROSTEGUI SÁNCHEZ, J. (2001): *La investigación Histórica: Teoría y Método*. Ed. Crítica, Barcelona.
- BARRIONUEVO SERRANO, M. R. (2012): *Málaga, Urbanismo y Arquitectura. Catálogo de Documentos del Archivo Histórico Municipal de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga. Málaga.
- BARRIONUEVO SERRANO, M. R., y MAIRAL JIMÉNEZ, M. C. (2007): *Mapas, Planos y Dibujos del Archivo Municipal de Málaga*. Vol. 1 Ayuntamiento de Málaga. Málaga.
- BORDERÍAS URIBEONDO, M. P.; GONZÁLEZ YANCI, M. P.; Martín Roda, E. M. (Coord.) (2009): *Procesos, Estructuras y cambios territoriales europeos*. Editorial Universitaria Ramón Areces – UNED. Madrid.
- CAÑEDO RODRÍGUEZ, M. (2011): «Discursos vecinales sobre la inseguridad ciudadana y políticas de rehabilitación urbanística: el caso de los antiguos vecinos y la ARI-Lavapiés (Madrid) desde una perspectiva antropológica». *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol. XV, n.385, ISSN: 1138-9788.
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE MÁLAGA (CEM) (2019): «Informe Socio Económico de la provincia de Málaga». 2018/2019. CEM Málaga.
- ECO, Umberto. (2009): *Cómo se hace una Tesis. Técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura*. Ed. Gedisa. Barcelona.
- GARCÍA DE LA PEÑA, C. *Conversaciones Históricas Malagueñas. Oficina del Impresor de la Dignidad Episcopal de la Sta. Iglesia Catedral y del Real Colegio de San Telmo*. Málaga. 1789. Disponible online.
- GEHL, J. (2006) «La humanización del espacio urbano. La vida entre los edificios». *Estudios Universitarios de Arquitectura* 9. Ed. Reverté. Barcelona. Traducido de la 5.ª edición inglesa de *LifeBetweenbuildings: UsingPublicSpace*.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J. M., y NOVO-MALVÁREZ, M. (2018): «Dinámicas urbano-turísticas en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). De la vulnerabilidad a la Gentrificación». *Libro de Actas XVI Coloquio Ibérico Geografía. 5-7 Nov. Lisboa. La Península en el Mundo: Problemas y desafíos para una intervención activa de la Geografía*. pp. 59-70. Centro de Estudios Geográficos de la Universidad de Lisboa.
- HERNÁNDEZ PEZZI, C. (2018): *Turismo: ¿Truco o trato? Políticas públicas para el turismo de masas*. Ed. Catarata. Barcelona.
- MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico (1845-1850)*. Málaga. Edición Facsímil. Ámbito Ediciones, S. A. Valladolid. 1986. ISBN: 84-86047-82-X (Málaga).
- MORADIELLOS, E. (1994): *El Oficio del Historiador*. Ed. Siglo XXI de España. Madrid.
- MORALES YAGO, F. J.(2017): «Paisaje y Patrimonio: Elementos Claves para el Desarrollo Turístico en un Espacio de Interior: El Caso de Yecla (Murcia)». *Revista de Estudios Andaluces*, vol. 34, núm. 1 pp. 399-428. Universidad de Sevilla.

- OZOMEK, A. (2017): «Cultura, Turismo y Desarrollo Local: el modelo de Málaga a debate. El crecimiento turístico y cultural de Málaga.. ¿un desarrollo sostenible?». Colectivo en Defensa del Patrimonio Histórico de Málaga. UNIA Málaga.
- PARDO ABAD, C. J. (2013): *Territorio y Recursos Turísticos. Análisis Geográficos del Turismo en España*. Editorial Universitaria Ramón Areces – UNED. Madrid.
- PÉREZ LÓPEZ, E. «Guía Oficial de Málaga. Indicador del Comercio y la Industria. Año 1909». Biblioteca virtual de la provincia de Málaga.
- RUIZ ROMERO, E., y CRUZ RUIZ, E. (2018): *Centro de Estudios Andaluces*. Grupo de Investigación problemas de la ciudadanía.
- SUDJIC, D. (2009): *La arquitectura del poder*. Barcelona. Disponible online.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A. (2006): «Medio siglo de cambio en los centros urbanos españoles». *Revista Estudios Geográficos*, LXVII, 260.
- (2012): *En torno a la ciudad y la forma urbana. Sociedad y Paisaje*. Editorial Académica Española.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A., y RUBIO BENITO, M. T. (2011): *Paisaje, Sociedad y Cultura en Geografía Humana*. Ed. Ramón Areces UNED, Madrid.
- (2018): *Fundamentos de Geografía Humana*. Ed. Ramón Areces UNED, Madrid.

EL PAISAJE URBANO DE MÁLAGA CAPITAL, PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN

RESUMEN

Estudio que analiza procesos de Geografía Humana en sus aspectos de Geografía Urbana, encuadrándonos en los cambios producidos en el paisaje urbano de Málaga centro, en muchos casos por las tendencias del turismo urbano en los últimos diez años, aproximadamente desde la crisis financiera de 2007 hasta la actualidad y cómo ha afectado ello al Centro Histórico de Málaga y a sus habitantes.

Palabras Clave: Ciudad, Málaga, Gentrificación, Paisaje Urbano.

URBAN LANDSCAPE OF MÁLAGA, IMPACT OF GENTRIFICATION PROCESSES

ABSTRACT

Study that analyzes processes by Human Geography in its aspects of Urban Geography, framing ourselves into the changes produced in the urban landscape of Málaga center, in many cases due to urban tourism trends in the last ten years, approximately from the financial crisis of 2007 to the present and how it has affected the Historic Center of Malaga and its inhabitants.

Key Words: City, Malaga, Gentrification, Urban Landscape.