



Pontificia, Real, Ilustre y Venerable
Archicofradía Sacramental de Culto y
Procesión del Santísimo Cristo de la
EXPIRACIÓN
y Mª Stma. De los
DOLORES CORONADA

Dirección Casa Hermandad: Pza. de Enrique Navarro 1 (29002 Málaga)
Sede Canónica: Iglesia de San Pedro. Avda. de la Aurora 1 (Málaga)
secretaria@expiracion.org web:www.expiracion.org Tel. 952 36 02 71

Semana Santa de Málaga

Análisis y propuesta para un recorrido oficial

VOLUMEN I

ÍNDICE

- I. INTRODUCCIÓN. (Páginas 3 a 9)
 - A. Finalidad del presente documento. (Páginas 9 a 12)
 - B. El origen de una propuesta. (Páginas 12 a 17)

- II. ANTEDECENTES. (Página 18)
 - A. Planeamiento Urbano: evolución histórica de la Ciudad. Observación del proceso de crecimiento: desde su origen hasta la Málaga de hoy en día. (Páginas 18 a 96)

- III. RECORRIDO OFICIAL PROPUESTO POR AGRUPACIÓN DE COFRADÍAS.
 - A. Necesidades de un Recorrido Oficial. (Páginas 98 a 106)
 - B. Trazado del Recorrido Oficial propuesto. (Páginas 106 a 122)
 - 1.- El significado de su trazado. La sensación de avance del cortejo.
 - 2.- Accesos propuestos.
 - 3.- Larios.
 - 4.- Martínez, Atarazanas y Torregorda.
 - 5.- Alameda.
 - 6.- Plaza de la Marina.
 - 7.- Molina Larios.

- IV. ALTERNATIVA AL RECORRIDO OFICIAL PROPUESTO (PRIMERA Y SEGUNDA).
 - A. La Catedral, el epicentro de la Vida de nuestra Diócesis. (Pág. 122 a 127)
 - B. Antecedentes históricos. Un recorrido centenario. (Pág. 127 a 128)
 - 1.- Actualidad (Páginas 128 a 129)
 - C. Propuestas de un Recorrido Oficial. (Páginas 130 a 143)
 - 1.- Contexto urbano.
 - 2.- Premisas.
 - 3.- Recorrido.

3.1.-Elementos singulares.

3.1.1.- Alameda

3.1.2.- Recorrido semicerrado.

3.1.3.- Plaza Marqués de Larios.

3.1.4.- Tribuna Plaza de la Constitución.

3.1.5.- Plaza del Obispo.

3.1.6.- Postigo de los Abades. Acceso a la Catedral.

3.1.7.- Acceso Puente de la Aurora.

V. TERCERA ALTERNATIVA DE RECORRIDO OFICIAL PROPUESTO.

(Páginas 144 a 146)

VI. CONCLUSIONES.

(Páginas 147 a 150)

Anexo I INFORME PREVIO Y ANÁLISIS COMPARATIVO SOBRE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD EN LOS RECORRIDOS. (Páginas de 151 a 181)

Anexo II PLANIMETRÍA.

(Páginas 182 a 187)

I. INTRODUCCIÓN

El espíritu de este documento que presenta la Archicofradía de la Expiración quiere servir de reflexión sobre todos los movimientos que están aconteciendo acerca del posible cambio del Recorrido Oficial de las hermandades de Semana Santa de nuestra ciudad.

El llamado “Proyecto Centenario” abrió la brecha de una remodelación en el transcurrir de las cofradías por la ciudad. Una iniciativa forjada y creada por un grupo de cofrades, era el punto de partida de un debate que se nos antoja complejo por lo que supone de reajustes entre las diferentes corporaciones. Hay que tener en cuenta que en todas las propuestas que se han apuntado durante estos años siempre salen perjudicadas entre 10 y 15 hermandades. Este motivo nos lleva a pensar en la necesidad de una búsqueda de consenso real, ya que una decisión de este tipo, no puede sustentarse en preceptos ajenos o paralelos a aquello que es el pilar de nuestra identidad: el carácter religioso.

Este eminente sentido de aquello que somos, debe alejarnos de principios de otros ámbitos. Lo cristiano debe prevalecer, y eso nos lleva a valorar el significado de las minorías y la generosidad que hay que tener con los que pueden tener dificultades en nuevos trazados. No hemos encontrado en nuestro texto sagrado ni en los escritos de los Santos Padres de la Iglesia conceptos como mayorías cualificadas u otros que parecen extraídos del mundo de la política más que de un movimiento asociativo cristiano. El que fuese durante décadas Director Espiritual de la Agrupación de Cofradías y Párroco de los Mártires D. Antonio Ruíz Pérez decía que los miembros de las cofradías éramos “Cristianos de apellido Cofrade”. Esa máxima debe movernos y conmovernos en momentos en los que la sociedad parece querer llevarnos por derroteros de algo que no somos.

Dar culto público a imágenes sagradas y veneradas por devotos y por el pueblo en general, está directamente relacionado con el verdadero sentido de Evangelización que encierran nuestras Estaciones Penitenciales por las calles de

la ciudad. Somos un medio para alcanzar un fin, de ahí que el poner en riesgo el modo de procesionar, o el llegar a provocar cambios estructurales en tronos o enseres, tiene la suficiente trascendencia como para no tomar decisiones con un arrojo que pueda dañar directamente algo que para nosotros es esencial. Pero esto no nos hace ser una institución cerrada a cambios, sino todo lo contrario. Lo que se ha logrado en nuestra Hermandad es un sentimiento de apertura, de conciencia colectiva, de necesidad de espacios para la escucha, y de atender la opinión libre sin precipitaciones, pero con soluciones definitivas que sean buenas para todos los que construimos la Semana Santa de Málaga.

Por ello queremos contribuir con 3 propuestas concretas de Recorrido Oficial en las que las personas que las analicen por parte de la Agrupación y del conjunto de la sociedad malagueña, no van a encontrar a una Expiración que piensa en sí misma, sino que como hemos hecho como corporación nazarena a lo largo de nuestra historia, asumimos ese espíritu de servicio que siempre hemos tenido hacia nuestra ciudad y hacia el conjunto de las hermandades que procesionan en nuestra Semana Santa, porque así nos lo legaron nuestros mayores, y de este modo lo hemos entendido desde una óptica cristiana y de compromiso con nuestra Santa Madre Iglesia.

La Agrupación de Cofradías es una institución con cerca de 100 años en la que la Expiración ha participado históricamente de forma muy activa. Además de ser miembros fundadores, tenemos que sumar la labor desempeñada por miembros de nuestra Cofradía a lo largo de todos esos años en la historia viva de la propia institución.

En aquella semilla sembrada el 21 de enero de 1921 en la Iglesia de la Merced, para mayor gloria de Dios y de nuestra Semana Santa, la Expiración asumía el compromiso real de lo que supone pertenecer a una entidad religiosa. En aquellos inicios complejos, la Expiración siempre se alineó junto a los que sentían que la llama viva de nuestra Fe no debía nunca apagarse. Nuestro Hermano Mayor Perpetuo, Enrique Navarro Torres, asumió en dos periodos complejos las riendas

de la Agrupación de Cofradías (desde 1935 a 1945 y desde 1954 hasta 1969), en dos etapas que resultaron vitales en la reconstrucción de nuestra Semana Santa tras las Quemas de Conventos de 1931 y Guerra Civil, y en un segundo periodo en el que la divulgación de los valores religiosos, artísticos y evangélicos de nuestras cofradías fueron el eje de su gestión. Pero junto al propio Enrique Navarro, cofrades de base y miembros de la Junta de Gobierno de nuestra Hermandad formaban parte de la vida activa de la Agrupación. Nombres como los de Antonio Dobladez, José Vizcaino o Rafael Alfonso, dinamizaban el culto y la vida diaria de una Agrupación que en buena medida se articulaba sobre la Expiración. Y así se ha seguido haciendo hasta la actualidad. Estas cuestiones históricas las planteamos siempre desde la humildad, el compromiso y ese espíritu de entrega que sentimos ante nuestra Semana Santa.

La Expiración se construyó en paralelo a la Agrupación desde su inicio, ya que un año antes del nacimiento de la institución que aúna a todas las cofradías y hermandades, se reorganizaba la antigua Hermandad de la Virgen de los Dolores de San Pedro, por lo que nuestro camino ha ido siempre de la mano de una entidad con la que nos sentimos plenamente identificados. Tan elevado es ese grado de pertenencia, que nunca hemos escatimado en renunciaciones y esfuerzos por contribuir de manera directa al conjunto de la Semana Santa. Buena prueba de ello es nuestra posición en último lugar en la noche del Miércoles Santo, pese a haber ido retrasando cada vez más la hora de salida de nuestro cortejo en beneficio del resto de las hermandades. En años complicados y difíciles, asumíamos con responsabilidad el valor que el patrimonio que había logrado la Expiración gracias al esfuerzo de nuestros hermanos, suponía un aliciente importante para aquellas personas que en sillas y tribunas esperaban la llegada de las imágenes del Cristo de Benlliure y la Dolorosa del Perchel cerrando la jornada del Miércoles Santo.

Creemos de manera honesta, por lo que supone de compromiso en la Fe, que siempre nos hemos entregado al bien común por encima de intereses particulares, y esperamos también esa respuesta por parte de los representantes de la Institución que a todos nos representa o debe representar por igual.

La Semana Santa es tradición, y cerca de una centuria en nuestra historia está llena de elementos que definen la forma de ver y entender los cortejos procesionales en su discurrir por la ciudad. Cambiar el imaginario colectivo no es sólo una cuestión estética. Estos asuntos de fondo pueden llegar a transformar la idiosincrasia de las hermandades.

Cuando lo lógico sería cargar las tintas sobre el significado de un Recorrido Oficial que ha resultado eficiente y que es producto de un contexto íntimamente vinculado con el proceso evolutivo de Málaga, tornamos la toma de decisiones hacia el sentido opuesto. Renunciamos a la posibilidad de aplicar mejoras en aquello que existe, para crear alternativas que no cuentan con estudios de viabilidad contrastados y que cuando demos el paso de ajustar horarios e itinerarios, van a volver a llevarnos a encontrar un alto porcentaje de hermandades con posturas enfrentadas. Estas cuestiones de fondo, han sido tenidas en cuenta en nuestras propuestas aún desde el convencimiento que la búsqueda de equilibrio requiere de tiempo, horas de trabajo y consenso, y en ningún caso se puede improvisar o trasladar al conjunto de las cofradías, devotos y sociedad en general, como un tema sencillo en cuanto a su desarrollo.

Entramos por tanto de lleno en materias que son esenciales en la conformación de una propuesta definitiva y duradera en el tiempo. Experiencias como las llevadas a cabo en la ciudad de Cádiz o en la jornada del Martes Santo en Sevilla, este mismo año, avalan lo que apuntamos. Decisiones experimentales no pueden llevar más que a la búsqueda de nuevas soluciones. Desde la Expiración entendemos que un paso al frente en un tema tan complejo como el cambio de Recorrido Oficial debe llevar anexo estudios contrastado en materias de seguridad, horarios, comunicación con los abonados, valoración de los espacios en los que personas que no disponen de una localidad en sillas o tribunas pueden disfrutar y ver el paso de nuestras imágenes en el entramado urbano, así como las repercusiones colaterales que puede tener en otros ámbitos. Todo ello debe además de contar con el consenso del conjunto de la sociedad malagueña, con el

beneplácito de la Iglesia por ser el movimiento cofrade un modo de evangelización activa.

Tan sólo la seguridad por sí misma, que ha sido tomada como el baluarte de la propuesta trasladada en las últimas semanas por la Agrupación de Cofradías, requiere de un ejercicio minucioso, de ahí que en este dossier se dedique un apartado especial a este asunto que resulta vital. Precipitarnos y no contar con estudios detalle, puede llevarnos a un estado de complacencia que nos haga perder la objetividad en un tema en el que la visión científica, profesional y experimental es esencial. A cualquier neófito en materia de seguridad le asaltarían un mar de dudas en el trazado propuesto desde la Agrupación de Cofradías, ya que el propio circuito se cierra de un modo preocupante, lo cual hace que el nivel de riesgo aumente de manera considerable ante cualquier incidente.

En cualquier caso, poco ha trascendido sobre las normas concretas sobre las que se soporta este asunto, especialmente las de carácter europeo. Al consultar nuestro ordenamiento jurídico encontramos directrices marcadas en el ámbito local y autonómico, con normas que se centran en cuestiones relativas a planes de emergencia y autoprotección. En este apartado encontramos medidas como las adoptadas por el Ayuntamiento de Málaga en la pasada Semana Santa de 2018 sobre señalización de vías de evacuación en el Centro Histórico y otras en las que inteligencia artificial han formado parte de estrategias globales dentro de lo que supone un evento en espacio público abierto.

El modo en el que se ha transmitido este asunto de la seguridad deja abierto este campo a plantearnos toda una serie de cuestiones que tendrían como eje una Semana Santa que podríamos calificar como insegura durante todos estos años pasados. Consultadas de manera directa fuentes municipales competentes en esta materia, aseguran que nuestra Semana Santa ha cumplido con todo lo relativo a emergencia y seguridad, no habiendo normas concretas para esta manifestación popular, sino la aplicación de principios recogidos en los códigos técnicos pertinentes y en las normas generales. No obstante, podríamos hacernos otra

pregunta, que no es otra que lo que ahora se matiza sobre distancia entre sillas de los abonados, pasillos de salida y entradas, etc., lo cual nos lleva a pensar que todos estos preceptos son aplicables al recorrido actual y a todos aquellos que se pudiesen proponer. En ocasiones ha parecido que para evitar la solución de un problema sobre lo que ya existe, generamos un camino más largo y tortuoso en el que quedan muchos cabos por atar en un tiempo que es relativamente corto.

Sin estar aprobada de manera firme la apertura de la Puerta del Postigo de los Abades, con sus correspondientes permisos del Cabildo Catedral y de la Junta de Andalucía, al ser competencia del ente autonómico la modificación de cualquier elemento de un Bien de Interés Cultural (BIC) (Ley 14/2007 de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico Andaluz); y sin contar con las preceptivas aprobaciones técnicas del Ayuntamiento de Málaga en lo que se refiere a ocupación de vía pública y seguridad, resulta un tanto aventurado dar pasos en el ámbito público teniendo como principal soporte una creación virtual en 3D. Todo esto no significa que desde esta propuesta que hacemos llegar por escrito a la Agrupación de Cofradías manifestemos nuestra oposición a estas medidas y logros planteados, aunque sí que hacemos constar con firmeza, que el procedimiento no es el más lógico ni adecuado.

Los cambios que se quieran o puedan plantear deben partir del análisis de las propuestas dentro de un marco de diálogo. Una prueba de ese compromiso es este documento. Pero no deberíamos desde la oficialidad de una Institución en la que convergen 41 hermandades, construir el proyecto de un nuevo Recorrido Oficial desde las suposiciones o compromisos que no estén recogido de manera precisa y concreta en documentos que garanticen que el camino que vamos a emprender se sustenta sobre la seguridad de lo legalmente establecido. Denotamos una falta clara de procedimiento y para que eso sea posible hay un factor que es vital en todo lo que se propone: tiempo.

Desde que en noviembre de 2014 el economista Francisco Cobos, el arquitecto José Manuel Ruiz y la informática Aida Ferreras hiciesen público el

“Proyecto Centenario”, con una novedosa configuración y gestión del Recorrido Oficial, el tiempo parece haber jugado en nuestra contra más que en nuestro favor. Aquella propuesta que tenía como horizonte el año 2021, se asemeja bastante a lo que en las últimas semanas se ha intentado acelerar de un modo más efectista que meditado. Y con esta afirmación no queremos hacer un juicio ex profeso del trabajo hecho por las personas que están al frente de la comisión que promueve el nuevo Recorrido Oficial, de las que valoramos y agradecemos sus horas de dedicación. Lo que sí nos preocupa es que en esta última fase prime lo público -incluida la puesta en escena-, la declaración, producto del “macutazo periodístico” a representantes públicos en tiempos de precampaña, prevalezca al verdadero diálogo y no entendiendo como diálogo el que pueda haber existido con las hermandades, que es siempre positivo, sino el que debería nacer de un amplio número de propuestas que den la oportunidad de abrir un verdadero debate, con lo que supone de enriquecimiento en cuanto a comunicación y exposición de ideas. Ahora hay que sentarse de manera clara y eficaz con cada una de las partes y agentes implicados en este asunto con el objetivo de lograr lo mejor para todos, y para lograrlo la próxima Semana Santa se nos parece que está muy cercana ya que son muchos los trámites que quedan pendientes, a no ser que lo que se pretenda es una aprobación exprés para después alargar el periodo de aplicación de esta decisión.

Pero llegado este punto, aquí estamos, con el alma y las ideas abiertas a atender y a ser atendidos, a escuchar y ser escuchados y, en definitiva, a lograr un espíritu de trabajo, que bajo un prisma cristiano de amor y confraternidad nos ayude a tomar conciencia de qué somos y de qué queremos ser. Nuestro objetivo es claro y conciso: el bien para el conjunto de las hermandades de Málaga.

I.A.- Finalidad del presente documento.

Previo a exponer aquello que consideramos no ha podido ser debatido en la Agrupación de Cofradías y entre todas las hermandades relativo al nuevo Recorrido

Oficial propuesto, es nuestro deseo manifestar ciertos aspectos que consideramos de interés.

En primer lugar, queremos dejar constancia una vez más del reconocimiento y agradecimiento al esfuerzo realizado al grupo de trabajo en quien la Agrupación ha confiado para elaborar un nuevo Recorrido Oficial para el discurrir de la Semana Santa de Málaga.

En segundo lugar, hacer constar que esta Archicofradía realiza el presente documento para manifestar las dudas, incertidumbres y problemas que entendemos presenta el nuevo Recorrido Oficial propuesto por la Agrupación, descartando sin justificación alguna, un Recorrido Oficial centenario, que tantos momentos de gloria, ilusión y esperanza nos ha dado a muchos de los que formamos parte de este mundo cofrade, y que tal y como demostramos en el presente documento, es capaz de absorber todas las premisas que desde la Agrupación se consideran necesarias acometer.

Llegado el momento en el que nos encontramos a día de hoy, surgen muchas lagunas de las que creemos debe haber respuestas justificadas desde el ente agrupacionista, como por qué no se ha propuesto conservar el trazado del recorrido actual, cuando se demuestra que los anhelos no están ligados al trazado del mismo. Entendemos, que hubiera bastado con realizar un estudio pormenorizado, una intervención integral de gestión y dotación sobre él del calibre y del interés que se ha tomado la institución en elaborar la propuesta de un trazado nuevo, para tener la solución sobre la mesa. Planteamos así una propuesta de inicio de estudio a abarcar, que una vez desarrollada, no sólo satisficiera las necesidades planteadas por la Agrupación, si no que garantizara una mayor seguridad a todos los cofrades y malagueños, además de mantener un recorrido histórico, una base, fundamentos litúrgicos excepcionales que profundicen en nuestra identidad.

En tercer lugar, nos gustaría poner de manifiesto que esta Archicofradía jamás se ha negado a que se lleve a efecto un estudio del Recorrido Oficial, ya sea

sobre el trazado existente o bien sobre un nuevo trazado. Desde la Expiración, lo único que se ha manifestado desde el primer momento es que es inasumible estar 2 horas más en la calle, andando 800 metros más y aumentando en un 40% el número de curvas en el recorrido resultante de la propuesta frente al recorrido que tenemos actualmente. Siempre nos hemos ofrecido a ceder, por supuesto que cedemos por el bien de la Semana Santa de Málaga como venimos haciendo desde que se fundó la Agrupación de Cofradías, pero siendo conscientes de nuestras limitaciones, que por desgracia parece ser que son, a día de hoy, más acusadas que las de la mayoría. Desde aquí entonamos el mea culpa. Hemos apelado a la solidaridad en primer lugar de la propia Agrupación de Cofradías y en segundo lugar, del resto de las hermandades.

No son pocas las cofradías a las que supone el cambio de trazado del Recorrido Oficial un gran esfuerzo físico por parte de su cuerpo nazareno y hombres de trono. Algunas con la valentía, si se quiere ver así, de afrontarlo, otras, con la seguridad de que supondrá una vuelta atrás a tantos años de trabajo realizado, de luchar por integrarnos en el ritmo de vida actual, por la particularidad de la sociedad en la que nos encontramos y ante todo, por hacer cada año una mejor procesión o al menos, de la manera más digna que sea posible de cara a la mayor gloria de las imágenes a las que rendimos culto.

No tenemos más aspiraciones, pues somos plenamente conscientes de la realidad cofrade en la que nos encontramos, que solicitar que se le dé una vuelta más al Recorrido Oficial tanto al actual, como al propuesto, ya que somos firmes creyentes de que en el término medio está la virtud. Se puede estar a un paso de conseguirlo, únicamente, con una cuestión de tiempo, evitando tener que someter a aprobación un recorrido de manera precipitada, del que ha habido que ir convenciendo una a una a las cofradías para ello, a sabiendas, que una gran parte, en mayor o menor medida, se les estaba causando un perjuicio directo.

Solicitamos se busque una solución de consenso unánime, en la que todas y cada una de las cofradías agrupadas, nos veamos beneficiadas al menos en la

medida en la que el sobreesfuerzo que pueda suponer un aumento de longitud en el recorrido para cualquiera de nosotros, sea en primer lugar, asumible, y en segundo lugar, que se vea recompensado con el sentido de la Estación de Penitencia que se realiza y con el acompañamiento de la Málaga Cofrade. En ningún caso, estaremos a favor de que se comprometa y se exija a una cofradía agrupada a que realice una Estación de Penitencia por encima de su capacidad, llevando a extremos físicos tanto la participación de sus hermanos nazarenos como la de sus hombres de tronos.

I.B.- El origen de una propuesta.

Desde hace unos años se ha generalizado que una de las propuestas a la presidencia de la Agrupación de Cofradías sea el “cambio del Recorrido Oficial”. Lo que algunos entendieron que surgió siendo un lema propagandístico a instancia de los candidatos a la presidencia de la Agrupación, y bajo ningún concepto demandado por los cofrades, ha ido evolucionando en una propuesta que a día de hoy se pone sobre la mesa. A estas alturas surgen muchas dudas, muchas preguntas y, por qué no decirlo, mucha incertidumbre y preocupación en torno al nuevo Recorrido Oficial.

Es curioso ver cómo, una Institución que en teoría está para aunar a las cofradías, ha llegado a estar en un punto, en el que parece que más que agrupar, lo que ha hecho es dividir, separar, y por qué no decirlo, hacer insolidarias unas hermandades con las otras, actuando a nuestro parecer de manera poco fraternal, haciendo guerras de guerrillas y actuando hasta con cierta deslealtad para con sus agrupados. Cuando se analiza fríamente la situación, uno se estremece: surgen cuestiones sobre cómo ha sido el proceso, cómo ha evolucionado, cómo se ha llevado por parte de la Agrupación y por qué se ha actuado de esta manera, trasladando a un plano mediático algo que debe ser propuesto y debatido dentro de los órganos de gobierno de la Agrupación de Cofradías según se recoge y contempla en sus Estatutos. Es difícil entender que los representantes legítimos de los hermanos de las cofradías, es decir, sus hermanos mayores, juntas de gobierno,

cabildos, capítulos y asambleas, tengan que enterarse por medios de comunicación y por redes sociales de los pasos que se están dando en este asunto. Entendemos que aquellos que participan de los cortejos procesionales tienen que tener acceso directo y preciso de la información que se genere.

Por todos es aceptado que el Recorrido Oficial que actualmente tenemos presenta un notable margen de mejora. Lo que resulta curioso es que de todos ellos, contemplados en las premisas del Nuevo Recorrido Oficial y con los que estamos de acuerdo, ninguno vincule su subsanación al trazado del mismo. Tan sólo ampliarlo en longitud serviría para paliar y dar solución a muchos de estos problemas.

De todo ello se deduce que el trazado actual, a priori, el único problema que contempla es que no es lo suficientemente largo como para reubicar un número de sillas que “por seguridad” obligan a desaloja. Ahora bien, la seguridad no es algo nuevo, los técnicos y responsables de las administraciones tienen conciencia de su existencia y directrices desde hace más de 15 años: seguridad en la evacuación, número y dimensionado de pasos y salidas de emergencia, limitación de ocupación, distancias entre pasos peatonales y vías de evacuación... y ¿por qué no se han tomado medidas antes? ¿Por qué se ha seguido aumentando el número de sillas a diestro y siniestro de manera tan irresponsable que, tal y como se afirma ahora, no podemos seguir así porque se ha puesto en juego la seguridad de toda la ciudadanía? ¿No es acaso entonces el momento de dar las explicaciones que se tengan que dar y se pidan las responsabilidades pertinentes a quien corresponda? Podemos estar hablando que la Semana Santa de años anteriores ha sido insegura o que no se ha ajustado a la legislación vigente.

Llega el día en que la Agrupación de Cofradías presenta, extraoficialmente, una propuesta de un nuevo Recorrido Oficial. La primera sorpresa se detectó hace más de un año, y no es otra que es el *modus operandi*: curioso que la Agrupación haya actuado en este sentido totalmente al margen de las cofradías a las que agrupa, procediendo como una Cofradía Mayor o como la madre de todas las

cofradías. Por propia decisión elabora un Recorrido Oficial nuevo del que, una vez realizado, ha tenido que convencer a las cofradías agrupada. Pero he aquí la cuestión: ¿es esa la labor de la Agrupación?, ¿acaso se ha preguntado a las cofradías agrupadas si quieren cambiar el Recorrido Oficial antes de tomar alguna decisión?, ¿acaso se ha preguntado si quieren cambiar el trazado del Recorrido Oficial antes de dinamitar todo?, ¿acaso se ha hecho un estudio previo en el que se justifique y demuestre documentalmente que sobre el recorrido actual es imposible alcanzar una señal única? ¿Que, aumentando su longitud, es imposible reorganizar sillas y tribunas para que sea un Recorrido Oficial más permeable al cofrade de a pie? ¿Qué reordenando sillas, vías de evacuación y accesos peatonales adecuando los pasos, distancias y medidas de evacuación sigue teniendo su trazado un problema de seguridad?, ¿acaso la hipotética apertura de la segunda puerta en la Catedral no es viable con el trazado del recorrido actual?, ¿quizás no hay más alternativas para entrar las cofradías en el Recorrido Oficial actual que en el propuesto? Actualmente puedes acceder desde el Puente de Tetuán o desde el lateral norte de la Alameda. En el propuesto únicamente se entra desde calle Cisneros – Especierías. ¿Se considera un acceso alternativo generar una circunferencia y entrar en el Recorrido Oficial con una curva de 90 grados que no te permite en ningún momento tener perspectiva del cortejo procesional? ¿Se considera acceso a pasar por la trasera de la Tribuna Presidencial? ¿Qué pasará cuando esté tocando la banda de una cofradía tras su Virgen por delante de la Tribuna Presidencial y se solape con la banda de cabeza de la cofradía que esté esperando o llegando para entrar en el recorrido? ¿Se les va a prohibir tocar para no molestar a la presidencia o para no deslucir el cortejo de la que en ese momento esté en el Recorrido Oficial? ¿Acaso el recorrido actual no se puede cerrar y dar acceso exclusivo a sus abonados? ¿No se puede redimensionar el paso de los cruces en el recorrido actual? ¿No se pueden mejorar los horarios e itinerarios sobre el trazado del recorrido actual? ¿El trazado del recorrido actual no puede mejorar el mobiliario para comodidad del abonado, no puede dotarse de un engalanamiento homogéneo acorde a los tiempos actuales, dar accesibilidad universal, innovar en la gestión de sillas y tribunas, etc...? Hay

muchas preguntas que se quedan en el aire y que deberían ser estudiadas y explicadas antes de echar por tierra un recorrido histórico, símbolo de nuestra realidad cofrade desde sus inicios. Por encima de todo creemos que la Agrupación debería buscar soluciones reales a los problemas acuciantes que tiene nuestra Semana Santa. No es lógico que año tras año se repitan las discrepancias que generan los horarios e itinerarios entre el conjunto de las hermandades que procesionan cada día. Adaptarnos a los nuevos horarios y usos sociales parece más relevante que cambiar un trazado con las consecuencias que esto va a tener en cuanto al modo de andar de las cofradías.

En ningún momento se ha preguntado a las hermandades qué querían ellas. Primero, si querían cambiar el trazado del Recorrido Oficial o no. Y una vez decidida esta cuestión, si se quiere, en base a qué criterios se quiere cambiar el trazado, y si no se quiere cambiar, obviamente, todo lo que viene después, sobra.

No podemos anteponer egos personales a los intereses de todas y cada una de las cofradías. Se debe actuar desde la conciencia de la Fe, dando testimonio en cada gesto, en cada acto, en cada propuesta de nuestras creencias cristianas, llevando por bandera la solidaridad, el entendimiento, el respeto al prójimo, el sentido de nuestro ser. Se debe actuar desde el punto de vista de qué queremos mostrar a la sociedad cada Semana Santa, qué queremos sentir cada uno de nosotros bajo una túnica o bajo un varal. No se puede actuar desde la frialdad y la distancia de dejar de lado el sentir, el significado, de lo que es hacer una Estación de Penitencia y dar un testimonio público de nuestra Fe. Asumir como propios valores que no nos corresponde es sumergirnos en la inercia de una sociedad que cada vez da más la espalda a la Iglesia. Nuestro compromiso es con el colectivo cofrade y con los devotos de nuestras imágenes, pero esa responsabilidad nos vincula con algo más trascendente: el culto público a Dios.

Afrontar una modificación en el Recorrido Oficial no se debe hacer, con todo nuestro respeto, de manera aleatoria, como un encaje de euros/sillas, o bajo la excusa de garantizar la seguridad, a sabiendas que se está dificultando y llevando a

extremos, el esfuerzo de determinadas cofradías y de los hermanos que conforman el cortejo procesional, solicitándoles un sacrificio tal, que pueda llegar a ser inviable su Estación de Penitencia en un futuro. Nuestro objetivo no debe ser tan sólo el dar culto público a las imágenes, sino hacerlo con la dignidad, seriedad y respeto necesarios. No vale sólo con hacer gestos, sino que aquello que expresamos debe estar sustentado por unos preceptos que tienen en los textos sagrados su máximo exponente. Ahí, en la palabra, es donde debemos refugiarnos.

Se parte de la premisa que afrontar una modificación en el Recorrido Oficial se debe hacer, como mínimo y principalmente, bajo 2 perspectivas: bajo el significado del procesionar, esto es, dar un testimonio público de nuestra Fe, y bajo el significado de ser cristiano, con todo, y con todos, lo que esa definición conlleva.

El poner señal única, el cambiar estéticamente palcos y tribunas, el garantizar la seguridad de los abonados y del público en general que con su devoción acuden a ver cada día de la Semana Santa a los Sagrados Titulares, vendrá después. Todos esos aspectos son subsanables, modificables, justificables con ligeras actuaciones. Lo que no es subsanable, modificable ni justificable es echar por la borda el esfuerzo que año tras año todas las cofradías han ido realizando para poder llevar a cabo una Salida Procesional impecable, sus virtudes y sus defectos, pero todas y cada una de nosotras, han luchado dentro de sus posibilidades para garantizar que su Estación de Penitencial se empiece y se acabe en buen estado, que se sientan acompañadas en todo momento, que nuestros Titulares lleguen dignamente a sus templos y casas hermandades, que el número de nazarenos que acabe el recorrido sea el mayor posible y con una actitud ejemplar, y un largo etcétera que, entendemos, todos y cada uno de los que estamos leyendo este documento sabemos a los que nos referimos, pues no han sido ni una, ni dos, ni tres, las reuniones que se han mantenido en horarios e itinerarios año tras año, en busca de la ecuación perfecta que permita alcanzar todas estas mejoras.

A todo ello, hay que añadir y tener en cuenta un factor de máxima importancia: la situación política y social que vivimos en nuestra sociedad. No se

puede olvidar que, por desgracia, la sociedad de hoy en día es cada vez en más laica. Cada vez son más las cofradías que tienen serios problemas para completar sus filas de nazarenos y puestos bajo los varaes. Bajo ningún concepto se puede echar por tierra todos los avances dados en este tiempo, y mucho menos, comprometer a las cofradías a que si ya de por sí, el ritmo de vida y la sociedad de hoy en día no son un punto a favor en nuestra divulgación, les pidamos a los hermanos que participan en los cortejos un esfuerzo sobre humano. No todo vale por un momento de gloria, o por un aspecto que no forma parte de nuestro mundo: sillas, sillas, y más sillas, una pura cuestión económica. Hemos sido testigos en los últimos años de muchos “efectos burbuja” en distintos sectores. ¿Esteremos siendo impregnados por ese espíritu materialista?

II. ANTECEDENTES.

A la hora de enfrentarse a la problemática del Recorrido Oficial y analizar sus posibles soluciones, entendemos no se puede hacer únicamente desde un punto de vista numérico, en el sentido de: me obligan a quitar X sillas para cumplir medidas de seguridad, tengo que reubicar X sillas... y más aún, vaya con todo el respeto y agradecimiento por delante al trabajo realizado, en base a un trazado aleatorio y sin más justificación que alcanzar una distancia tal, en la que se reubiquen el número de sillas a reubicar.

Tal y como se apuntó anteriormente, a la hora de replantear el Recorrido Oficial, entendemos debe hacerse bajo dos premisas:

1- En primer lugar, se parte de la base de qué sentido tiene una Estación de Penitencia: de dónde salimos, hacia dónde queremos ir, y cómo hemos de ir. Todo ello provoca una dialéctica permanente y constante de la Ciudad con nuestra Fe. Quizás sea el momento de entender y analizar nuestra ciudad desde la Fe.

2- En segundo lugar, no podemos olvidar que nos guste o no, somos una minoría en la sociedad, con un gran impacto en la misma, pero al fin y al cabo una minoría, que no debe ni puede hacer otra cosa, que respetar y entorpecer lo menos posible al resto de los malagueños de sus quehaceres y de su vida diaria. Para ello, hay que entender la ciudad, entender su crecimiento, su evolución, su urbanismo, para poder justificar ante el resto de la sociedad, el por qué le pedimos que nos cedan desinteresadamente como vienen haciendo desde hace un centenar de años, sus calles, sus plazas... en definitiva, su vida, durante una semana.

II. A.- Planeamiento Urbano: evolución histórica de la Ciudad. Observación del proceso de crecimiento: desde su origen hasta la Málaga de hoy en día.

Málaga ostenta un complejo desarrollo desde sus inicios, incorporándose a la historia en torno al siglo octavo antes de nuestra era y cambiando paulatinamente hasta constituirse tal como actualmente la conocemos.

Debemos comenzar valorando la determinación que impone al asentamiento de una población la orografía, la conformación y la potencialidad de los suelos. Así su atractivo de cara a los colonizadores fenicios -considerados los fundadores de la ciudad- debe responder a varios parámetros, fundamentalmente a la disponibilidad de recursos abióticos en el marco circundante y accesibles a su explotación, pues el modelado geomorfológico y orográfico, muy variado en una superficie relativamente reducida, y también el clima, han contribuido a que el ámbito periurbano posea recursos minerales de gran interés para la época, mientras el actual solar urbano se encontraba en su mayor parte prácticamente sumergido.

Respecto al Casco Histórico tenemos una imagen de partida, inusual y desconocida, que nos ofrece un suelo emergente de acusadas laderas constreñido entre las aguas de las torrenteras situadas al norte, el trazado del Guadalmedina al oeste y la presencia del mar Mediterráneo en el borde meridional, que bien pudo responder al ambiente que el marco físico ofrece a las sociedades protohistóricas en los momentos previos a la fundación fenicia. Aunque se olvida a menudo que otro atractivo se debió a la existencia de una población con quien comerciar y, en este aspecto, la arqueología nos ha permitido concretar lugares y fechas esclarecedoras.

La transición de la protohistoria a la historia sigue una tónica generalizada para el arco litoral que también se advierte en paralelo, por ejemplo, en el Morro de Mezquitilla: reconocemos un poblado en un estadio cultural de la Edad del Cobre que irá cobrando carácter urbano en un proceso que llamamos “fundacional” y que se produce por asimilación en el momento en que estas sociedades entran en contacto con las formas de vida de los colonizadores orientales. Así pues, antes de surgir *Malaka* encontramos indicios en el sentido de que el área periurbana debía ser ya, a la llegada de los fenicios, escenario de ocupación de asentamientos indígenas, sea de forma temporal o de ciclo estacionario, según se desprende de las

excavaciones de los alrededores de San Pablo, en el actual barrio de la Trinidad, situado en la margen derecha del río Guadalmedina.

Topográficamente, el asentamiento de San Pablo se ubicaría sobre una suave elevación peri fluvial, a escasa distancia de la línea costera en estos momentos. Se trataría pues de un asentamiento relativamente extenso, pero probablemente con una densidad de viviendas escasa, tal como ocurre en otros poblados del Bronce Final.

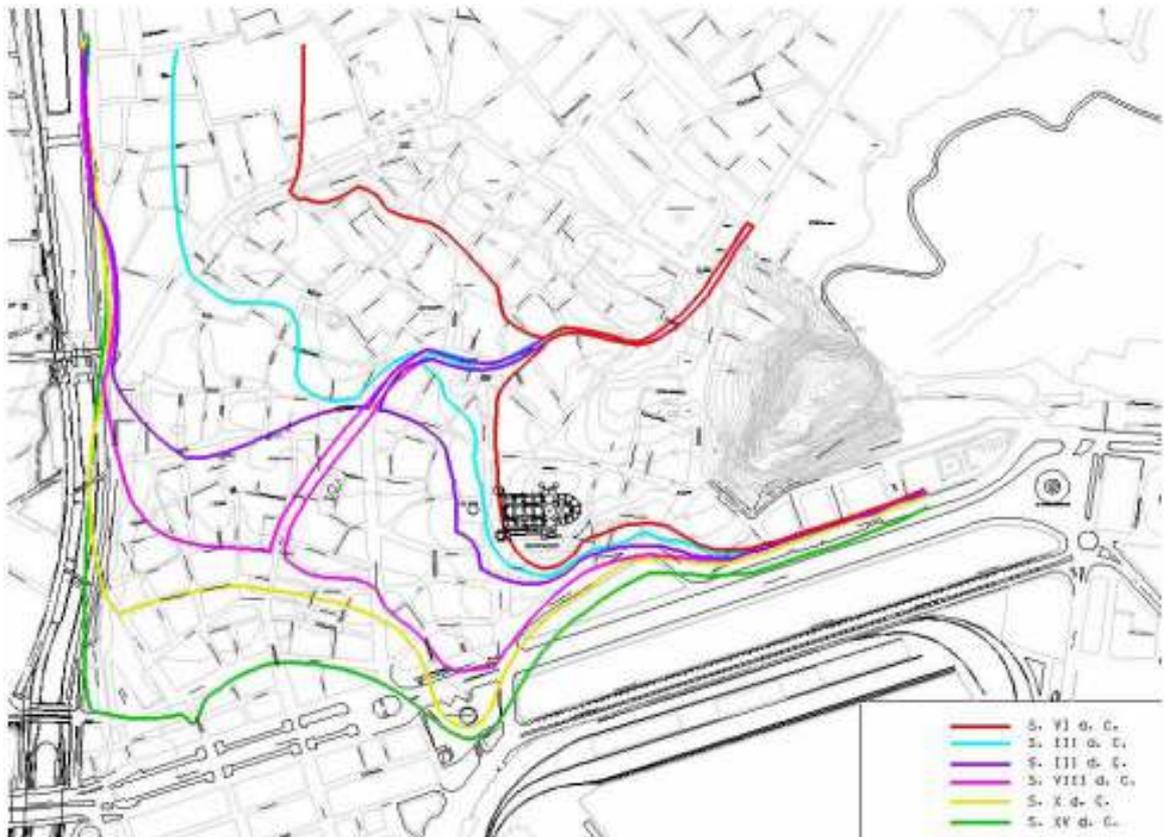
Quizá, en un primer momento, las distintas sociedades permanezcan separadas. El establecimiento de la colonia semita del *Cerro del Villar* y posiblemente otros en las terrazas del Río Guadalhorce, así lo indica. En el origen del Barrio de la Trinidad, el avance de la aculturación fenicia se observa a través de las tumbas de incineración, bien fechados a inicios del siglo VI a.n.e., sirviendo de muestra el ajuar funerario localizado en su interior.

Ciertamente esto evidencia un cambio de funcionalidad en este espacio, debiendo resolver que las áreas domésticas y de trabajo se desplazan y se encuentran ya en otro lugar en esa fecha, que se va revelando clave en la evolución de la ciudad.

Se complementa, en parte, la explicación de ese proceso con datos aparecidos bajo el antiguo edificio de Correos, documentando niveles constructivos fenicios fechados a mediados del siglo VII a fines del VI a. n. e, asociados a cerámicas indígenas a mano de fines del siglo VIII al VII a. n. e. Malaka Fenicia.

Aquel tipo de asentamientos inmediatos a la colonia, a base de cabañas, propio de las fases más antiguas de las relaciones fenicios-indígenas, no pasa de momentos iniciales del siglo VII a.C. A partir de ahí se produce la aparición de nuevos enclaves aledaños a la ciudad y situados sobre lugares estratégicos, que dominan el espacio de la bahía de Málaga, como es el caso de Cerro Cabello. Se

están produciendo una serie de cambios en los asentamientos indígenas, ya diferenciados funcionalmente y establecidos en el territorio con una clara vinculación política, que evidencian el desarrollo de sociedades de clases.



Inicialmente, la confirmación del proceso de urbanización fenicia de la ciudad se fue obteniendo de retazos de información dispersos, que al sumarse y releerse unos a la luz de los otros, otorgan certeza a la hipótesis y definen un ámbito de ocupación. Así en El Ejido aparecieron restos de un *ustrinum* que nos permite teorizar acerca de la dedicación funeraria puntual del espacio.

Vemos como se reitera la data del siglo VI a. n. e. en una posible ampliación del solar urbano, viniendo a coincidir con el abandono del poblado del Cerro del Villar, lo que posiblemente supuso un aporte poblacional importante coadyuvando al proceso. En tal fecha redunda también la ocupación más antigua localizada en Gibralfaro, emplazamiento que por su altitud puede responder tanto a la necesidad

de defender la urbe como a estrategias de seguridad marítima (faro) que remite a una necesaria actividad portuaria y mercantil.

Además, esa consolidación urbana vuelve a evidenciarse con la presencia, en la vertiente sur de su propia ladera de una necrópolis, caracterizando el período fenopúnico desde el siglo VI hasta el siglo IV a.n.e.

Llegados a este punto y analizado el sistema de desarrollo urbano en el casco histórico, recapitulamos señalando el núcleo de población en el vértice elevado formado por Alcazaba-Teatro-Gibralfaro, donde permanecerían las más importantes funciones económicas y políticas. En cuanto a la ciudad baja, la fórmula para reconocer el suelo consolidado en cada etapa cultural se advierte a través del trazado de los perímetros murados, de modo que cada etapa consecutiva tiende a englobar y actúa sobre las anteriores. Es decir, tenemos certeza del crecimiento a través de la implantación y desbordamiento de los Recinto Murados, pues el amurallamiento es un acto defensivo y político clave que traduce el grado de urbanización y organización de una sociedad.



— Muralla romana

— Muralla fenicia

Del recinto fenicio ya se ha publicado y puede visitarse algún punto. A grandes rasgos se puede asegurar que su decurso aprovecha dos relieves geoestructurales de rango elevado: por una parte, la cota dominante que constituye la elevación calcofilítica que sirve de asiento a las actuales Alcazaba y Gibralfaro, y de otro lado la dorsal filítica que discurre longitudinalmente desde la Parroquia de Santiago hasta la Catedral. Aún se conserva la evidencia del antiguo sistema natural de drenaje que desaguaba del anfiteatro montañoso al norte (la zona alta del Barrio de La Victoria), inicialmente discurriendo en una trayectoria muy cercana al actual trazado de calle Alcazabilla para, posteriormente, desviar su cauce por la actual calle Granada.

Este marco alto-bajo ofrece dificultades de interpretación a la arqueología. El sector de la antigua acrópolis ha sufrido una erradicación sistemática debido a la instalación medieval de la Alcazaba-Gibralfaro, quedando únicamente restos puntuales para su estudio, de modo que el patrón de asentamiento en ladera del urbanismo fenicio resulta perdido en gran parte, debiendo concentrar nuestra atención en la Ciudad Baja, donde se desarrollaban funciones productivas y manufactureras más prosaicas.

Así mismo, quedan indicios de otro factor urbanizador, por ejemplo el trazado viario: la actual calle de San Agustín se genera como un paso o ronda exterior al lienzo oeste de ese recinto murado, como vía perimetral de la Ciudad Baja que se mantendrá abierta hasta la actualidad.

Pero, analizando los datos de la intervención de Cister 3 ponderamos la evidencia de que la ciudad de Málaga debió ser cuna de un asentamiento fenicio arcaico, por lo menos ya en el siglo VIII a.n.e., destacando la aparición de un pavimento de conchas, que parece ser un indicio de aculturación fiable, con paralelos en el Cerro del Villar, en San Pablo y en otros ambientes indígenas, junto a pequeños altares.

El sistema constructivo generalizado para las defensas del siglo VI se estructura mediante dos muros paralelos entre los cuales discurre un espacio vacío o zanja que sigue el modelo denominado de *casamatas*, a través de los que articula fácilmente los quiebros precisos y presenta torres al exterior.

Aún no conocemos los accesos abiertos en la misma, aunque barajamos la posibilidad de que una puerta se ubicase en la articulación entre la ciudad alta y la baja, en los Jardines de Ibn Gabirol y otro hacia calle San Agustín, donde la complejidad de las instalaciones y baluartes defensivos así parecen indicarlo.

¿Cómo se caracteriza el espacio intramuros? La disposición de la cerca urbana modifica las orientaciones de las construcciones a partir del siglo VI a. n. e., y a ella deberán acomodarse tanto los edificios como los viarios. Aunque no podamos avanzar aún la conformación del parcelario interno y su red de tránsito. En el mismo contexto la presencia de escorias evidencia prácticas metalúrgicas en las inmediaciones, dato productivo que hay que sumar a la existencia de materiales cerámicos.

Destacar por su envergadura y monumentalidad el alzado de sillares aparecido en calle Don Juan de Málaga, pudiendo tratarse de un edificio público, cuya posición nos orienta hacia usos portuarios. Para cerrar la delimitación conocida de la ciudad fenicia citar sólo lo observado en la excavación del Sagrario y en Correos *“un muro fenicio que sirve a su vez de cimentación para la base de las piletas de salazones, una vez desmochado”*, tratándose posiblemente de la Muralla.

El grado de urbanización de una ciudad se observa también en la delimitación de un área funeraria exenta. Ya citamos la conocida necrópolis de Campos Elíseos parcialmente desaparecida por la apertura del paseo de Reding en la segunda mitad del siglo XVII, por la explotación de la cantera de Gibralfaro en el siglo XVIII y la urbanización de la ladera hasta el XX.

En el aparcamiento del túnel de la Alcazaba se registra una cámara funeraria subterránea con acceso desde el lado oeste, a favor de la ladera. El hipogeo contenía cuatro inhumaciones fechadas entre los siglos V y IV a n e. y si bien puede implicar un cambio del emplazamiento del área cementerial en esas fechas -que no están representadas hasta ahora en Campos Elíseos-, podría interpretarse como un ámbito distinguido para la élite local, si apreciamos la mayor calidad de dichos ajuares.



Ámbito de la ciudad fenicia (azul) con localización de áreas de necrópolis (rojo)

Malaca Romana.

Aún se reconocen escasas edificaciones que puedan ser atribuidas a la primera etapa de la Malaca romana.

Así, la secuencia del inicio de la romanidad es aún poco conocida debido principalmente a dos factores, de una parte, la levedad del registro material de período republicano, fundamentalmente monetales y cerámicas sin asociación a estructuras construidas y de otra la incidencia de los restos tardíos. No obstante, veremos que los escasos datos para este período quedan referidos al área norte de la ciudad y se extienden a ambos lados de la calle Granada, como una ampliación de la ciudad anterior hacia el noroeste.

¿Cómo advertimos la superposición romana a la ciudad púnica? Observamos como la acrópolis y el núcleo cercado, “la ciudad fundacional”, se irá quedando en una posición ligeramente excéntrica, ya que la ocupación se despliega en campos crecientes y centrífugos avanzando hacia el Norte y al Oeste. Sólo en época tardía se irá ocupando también el espacio meridional de modo paulatino y sucesivo, en varios momentos de expansión que quedan registrados en el parcelario urbano con la disposición de viarios, que a modo de abanico abren desde ese punto elevado o eje.

Será fundamental, pues, precisar el momento de rebasado y amortización de la muralla, facilitado por la voluntad de expansión de la nueva población y por la dinámica de sedimentación natural que la colmata al exterior, ya que la posición de los muros defensivos permite una rápida acumulación de depósitos en su cara externa aportados por las torrenteras del norte y los vertidos desde el interior de la urbe.

Todo ello genera un rápido crecimiento del suelo y, por ende, del terreno disponible, que modificará el poder estratégico de las defensas en época republicana, revelando que se mantienen en el lienzo norte, mientras al oeste ya se presenta amortizada por instalaciones industriales.

Aunque sabemos que la *civitas* tomará peso económico hasta estar representados sus productores y comerciantes en Roma y esa pujanza justifica tanto la recepción del estatuto de *Municipium* en época Flavia como la construcción de un edificio público de la envergadura del Teatro aún antes, en época Augustea, la incertidumbre sobre la ciudad romana llevó a Emilio de la Cerda a no incluir plano de la ciudad romana en su trabajo y prácticamente un siglo después, la arqueología ha ido abriendo paso a la percepción de la perduración de los patrones de la ciudad púnica.

La búsqueda de la planificación urbana altoimperial se ve inicialmente entorpecida por la perduración de los patrones púnicos y también resulta muy limitada por la incidencia que ha supuesto la extensiva producción de las factorías de salazones de pescado sobre todo a partir del siglo III d.n.e., pues la construcción de piletas dedicadas a la fabricación del *garum*, requiere para su instalación (requiere) frecuentes vaciados que pueden alcanzar entre 2 o 3 m. de profundidad, comportando la erradicación de los niveles altoimperiales.

Este proceso constructivo y destructivo podría haber afectado entre un 65-70 % del suelo urbano, de modo que, a la excepción de edificios singulares como el Teatro Romano, sólo podemos añadir en el ámbito de la ciudad fundacional la instalación de algunas áreas de tránsito, como la calzada de calle Alcazabilla, que se completa con la instalación de cloacas y canalizaciones que permiten reconocer la implantación de redes de drenaje que facilitan en el siglo II d.n.e. la instalación de unas termas, en el patio de la Abadía de Santa Ana del Cister, debiendo entender esos elementos de urbanismo de carácter público como factores de romanización y siendo casi únicos estigios edificadas de lo que en su día fue la Malaca altoimperial.

Sólo estamos aún en condiciones de hipotetizar acerca de la ubicación del área pública por excelencia: el Foro o los Foros. Si se emplazó en el lugar preponderante de la ciudad alta habría requerido un esfuerzo para acomodarse al

carácter escarpado de la púnica, indicios no constatados en la ladera entre Alcazaba y Teatro, ya que éste parece localizarse en un sector lateral o periférico de la civitas. Si se ubicó en la ladera sur, como parecen indicar el volumen escultórico aparecido durante las obras de la Aduana, esta zona debió configurarse como un Foro Portuario quedando pendiente su estudio arqueológico.

Respecto de un sector donde prevalezcan las funciones domésticas existen indicios claros en la ladera sur de la Alcazaba con la Villa de los Jardines de Puerta Oscura, erigida en torno a los siglos II-III. Y suponemos se extiende por la zona norte de la Plaza de la Constitución actual, de calle Granada hasta Beatas.

Para interpretar la evolución de la ciudad también podemos avanzar datos con los cambios que se infieren del desplazamiento de las necrópolis desde su posición inicial, observando su alejamiento del núcleo habitado ante la presión constructiva y otros indicios aportados por los restos de carácter productivo. Así vemos como al este de calle Beatas, en Ramón Franquelo, la data de los ajuares funerarios ajusta su período de actividad en torno al cambio de Era y se desplazan al extremo suroeste de la calle donde alcanzan el siglo II d.n.e.

Presionado por la actividad productiva el área cementerial también asciende al norte, alcanzando la explanada ante el Teatro Cervantes, con inhumaciones individuales correspondientes a una necrópolis del Bajo Imperio y prosigue localizando ya en calle Frailes otras tardías, sin fecha adscribible, que subyacen bajo los primeros enterramientos islámicos.

Que la ciudad se mueve a impulsos de las necesidades de sus pobladores, se observa más tarde, cuando se dará el proceso inverso: al desaparecer la actividad productiva se inhuma sobre las piletas que se instalaron en el Teatro y extendiéndose por los jardines de Ibn Gabirol, refleja el proceso de cambio de funcionalidad. Todo ello nos permite desechar por obsoletas las teóricas

reflexiones acerca de la perduración del carácter “sagrado” de algunos ámbitos de tipo religioso en la ciudad.

Ya en el orden productivo, el despegue económico de los productos elaborados derivados del pescado, sobre todo salazones y salsarios, se observa a través de la forma en que inexorablemente se impone la actividad, a través de las piletas datadas desde el siglo I. d.n.e. en el sector de las desaparecidas calles Santa Ana y Muro de Santa Ana, cuya presencia ayuda a marcar el avance de la superficie ocupada que se prolongará al este por la calle Beatas, que indudablemente constituyó un viario de salida de la ciudad. Hasta constituir una verdadera factoría de salazones, que empieza a colmatarse a fines del siglo II y prosigue hasta el segundo cuarto del siglo III. Un segundo momento en torno a los siglos IV y V d.n.e., asociados a otros restos constructivos ya tardíos.

Este hecho deja ver una ciudad muy activa comercialmente y da sentido a la posición de los hornos altoimperiales de producción de ánforas y cerámica activos en la zona entre calles Carreterías y Ollerías, germen del que será un barrio dedicado a la alfarería hasta el siglo XX.

El primer núcleo dedicado a dicha actividad de manufacturas del pescado alcanza al suroeste la actual calle J. Denis Belgrano y se extienden al norte entre Plaza de la Merced y San Juan de Letrán. A ellas se suman las instalaciones aparecidas en calle San Agustín con San José. Posteriormente, para concluir la limitación de esta área industrial, señalar que los últimos trabajos efectuados en la zona corroboran la extensión de las piletas desde el propio Teatro, amortizando su uso público ya en el siglo III, en el Palacio de Buenavista, calle Pedro de Toledo, en Cister y San Agustín, y bajo el cine Echegaray. Se consignan por el sur en el edificio de Correos hasta el mar y también al oeste por Especerías y Compañía donde debieron perdurar más tiempo y asociarse al espacio portuario del siglo V sobre el que volveremos.

Antes de seguir avanzando en el tiempo debemos reconocer que nos encontramos en circunstancias de total desconocimiento respecto a la existencia de una muralla de época imperial, por lo que deberemos partir de los restos conocidos para la muralla Romano Tardía: El lienzo meridional bajo la fachada edificada de Cortina del Muelle y otro occidental reconocido a lo largo de Molina Lario, Plaza y Palacio del Obispo, donde las fechas de edificación se reiteran en torno a las postrimerías del siglo III y el IV. Su confluencia, prolongando hipotéticamente su trazado vendría hacia calle Strachan, aunque no aparecen indicios de sus lados norte y este, desconociendo aún el perímetro urbanizado.

Al mar se presentaba un lienzo de 2,20 de ancho conservado, con un cuerpo de calicanto de hormigón y mampuestos, presentando la cara externa sillares y sillarejos de tobas calcáreas reutilizados, tomados con mortero y, a veces, acuñados con ladrillo. La cara interna estaba desmontada, estimando unos 2,75 m. de grosor. Conserva una altura máxima de algo más de 3 m. de alzado. Se mantuvo emergente durante todo el siglo V, colmatándose su alzado durante los siglos V-VI d.n.e.

Del lienzo oeste detectado en tres puntos destacar una fábrica distinta, reaprovechando ladrillo, sillarejos o mamposterías y núcleos de *opus caementicium* con unos dos metros de grosor. Agregando en la Plaza del Obispo a la cara externa un bastión semicircular o torre de ladrillo al exterior.

El hecho fortificador traerá aparejado, de modo inmediato, un proceso reurbanizador expansivo que llevará los límites de la ciudad extramuros, por lo menos al margen izquierdo del Guadalmedina. Así de Pozos Dulces a calle Compañía se observa la edificación *“ex novo”* de éste área: Sobre arenas y gravas de naturaleza detrítico-sedimentaria se construye una extensa factoría, cuyos cierres se configuran mediante paramentos de sillares de travertino de gran tamaño. y con

una datación para su construcción de fin del siglo III al IV d. n. e. y prolongando su actividad hasta el siglo VI d.n.e.

Se completa el esquema de la zona meridional con los restos de construcciones defensivas y/o de carácter portuario consignando una rampa hacia el mar registrada en calle Castillo de Sohail, seguido de una muralla y un espaldón portuario que se extiende al oeste hasta Pasillo de Santa Isabel, dejando al sur una zona de escollera y avanzando hacia el mar, en calle Camas, la imagen del fondeadero, atestiguado por la dispersión de maderos procedentes de las arboladuras y anclas, de piedra y/o metal, así como un extenso campo arenoso sembrado de los material anfórico.

Mientras, al norte, el área urbanizada de calle San Telmo ha cambiado de uso. Abandonado el edificio a fines del siglo V o inicios del VI, el solar resultante es ocupado por una necrópolis de la que se documentan nueve enterramientos completos y signos parciales de otros. En la primera mitad del siglo VII se suspende el uso funerario de este espacio. Dejamos antes el barrio de la Trinidad en época fenicia, debiendo señalar la ocupación constatada en época romana altoimperial, desde el siglo I.

Conocemos su dedicación a la producción anfórica por la aparición de varios hornos alfareros en torno a la calle Cerrojo, que se abre como una vía meridional de acceso y salida por el oeste y que, prolongándose por el Paseo de los Tilos y Camino de Churriana, marcará el límite costero de ocupación de suelo.

La existencia de *villae* periurbanas en la margen derecha del río Guadalmedina queda atestiguada también por las necrópolis aparecidas, de mayor extensión entre calle Tiro y Trinidad, o de menor entidad ya en calle Gerona para fechas similares. Se incrementarán las construcciones sobre las antiguas (por ejemplo una *villae* de ribera entre pasillo de Guimbarda y calle Padre Lamothe) y

aparecerán nuevas ocupando desde calle Priego y La Puente al Llano de la Trinidad... ya en período Bajo imperial y Tardío, cuando posiblemente a las labores agropecuarias se añade la producción de salazones y garum, instalándose factorías en el mismo ámbito de Cerrojo, donde milagrosamente se ha podido advertir la huella de los primitivos Percheles en negativo, es decir, la seriación desordenada de los huecos de la inserción de los trípodés que sostenían las perchas o secaderos, al precipitar las sales rezumadas en la arena.

Respecto al resto del Término Municipal señalar la aparición del poblamiento de mayor intensidad en el casco urbano de Churriana correspondiendo a época romana. Según los trabajos realizados desde época imperial se localizan evidencias asociadas probablemente a una gran villa, situada en el lugar conocido como La Tosca, así como un área de necrópolis, en el Carambuco y otros indicios - un columbario romano por la finca las Peñuelas- sin concretar hasta el momento.

De época tardía observamos una gran dispersión de asentamientos, que pueden evidenciar un tipo de poblamiento a base de pequeños núcleos de población, vinculados quizás a una nueva forma de propiedad de la tierra. En esta línea se podrían incluir lugares como Huertecilla de Churriana, Caseta de Madera II, Camino de Churriana y necrópolis, como la situada tras el Cuartel de la Guardia Civil y la del Aeropuerto, es decir, sobre todo en el área de los fértiles valles fluviales al oeste del término municipal, pues suponen líneas y terrenos de fácil penetración al interior (a través de las terrazas del río Campanillas, enlazando con el arroyo de Cupiana), cuya toponimia parece orientadora respecto a su génesis como *fundus* romano-tardío.

Esos momentos tardíos de los siglos IV y V d.n.e. evidencian una gran explotación de los recursos rurales y se alterna un poblamiento de grandes villas como Manguarra y San José, en Cártama, con la presencia de abundantes asentamientos de menores dimensiones, recogidos exhaustivamente por Gozálviz.

Este sistema de explotación, basado en latifundios en propiedad de grandes terratenientes, que alterna con la renta de propiedades a campesinos es dominante en la Antigüedad Tardía.

En este marco socioeconómico se incluye la Iglesia, referencia obligatoria a partir de momentos del siglo IV, cuando se convierte en la institución más importante junto a la aristocracia laica. Dentro de ella, destaca a su vez el papel de los monasterios. Esta institución fue adquiriendo importancia, especialmente en la segunda mitad del siglo VII... En el yacimiento denominado Camino de Churriana II se localizan cerámicas que hacen pensar en una ocupación que llegaría hasta momentos del siglo VI d.n.e., coincidiendo con el momento de presencia bizantina en la ciudad de Málaga.

La ciudad bizantina. Mediados del siglo VI a principios del VII.

Gracias a la arqueología tenemos una imagen significativa de la ciudad pues el dominio imperial documentado por fuentes escritas, sólo era reconocido materialmente por el conjunto de ponderales del Museo Arqueológico Nacional, procedentes de la Alcazaba. Bajo la capitalidad de Cartagena Málaga será centro político militar y mercantil desde la mitad del siglo VI. Por una parte, el área consolidada ofrece un nivel de mantenimiento y edificación que implica la vigencia de instalaciones industriales e infraestructuras urbanas hasta principios del siglo VI, en que se generalizan por doquier los niveles de amortización. Es decir, la ciudad conoce un nivel de decadencia, o cierto retroceso en su capacidad de auto gestionarse.

Pero, arqueológicamente se registra una ciudad con fuerte actividad mercantil y próspera, que se extiende por un área de localización que abarca desde la Alcazaba a calle Strachan y donde se reconocen distintas funciones: zonas de Almacenes próximos al puerto, zonas de vivienda, y el núcleo de la sede administrativa. Al Oeste, rebasando el flanco de la muralla romana delante de la

Catedral, se disponen los almacenes por la Plaza del Obispo, calles Molina Lario y Strachan.

Son verdaderas naves comerciales donde se almacenan y exportan las producciones locales y se reciben las importaciones orientales. Ello concuerda con el límite marítimo para la línea de costa en torno a calle Ancla, siendo límite oeste el fondeadero puesto al descubierto entre calles Marqués y Camas. Ese borde meridional se mantuvo construido y fue amortizado en idéntica fechas en el área frontera, al otro lado del río.

El sector de viviendas ocupará desde calle Alcazabilla y laderas del Teatro Romano hasta calle Echegaray donde, amortizadas las piletas con un sedimento de colmatación de medio metro, se erigen muros de mampostería con jambas y esquinas de ladrillo, aglutinados con arcilla y enlucidos de mortero de cal, disponiendo pavimentos de argamasa de cal y arena, de tierra o de ladrillo.

Mientras que el área fortificada resulta muy desconocida por pérdida material, debida a la posterior instalación de la Alcazaba. No obstante, el sistema de tres recintos concéntricos, parece seguir un modelo bizantino según L. Torres Balbás, quedando sobre la *scenae* del Teatro restos de una *turris* de base hueca que unos reconocen como edificación defensiva y otros interpretan como construcción dedicada al almacenaje.

Para concluir, sólo señalar con I. Navarro, que el final del dominio bizantino viene marcado arqueológicamente con niveles generalizados de incendio, desplomes y arrasamiento, con espesores relevantes registrados ya con cierta extensión: en la ladera del Teatro, en Molina Lario, o en San Telmo 14. Aquí, con 30 cm., alberga materiales de gran tamaño, poco rodados, que han permanecido *in situ* durante el incendio, presentando sus fracturas ennegrecidas y datables en la primera mitad del siglo VII, a tenor de una producción africana (Hayes 107) de rara

frecuencia, junto a tornos lentos con mamelones digitados, que aparecen exclusivamente en este nivel y no en el resto del corte, identificándose así con la violenta operación visigoda que forzará la conquista de la ciudad.

La Ciudad Visigoda.

Respecto a la Málaga Visigoda señalar sólo que, tras la incursión de Leovigildo en 570, se produce la conquista de Sisebuto ya en el año 619. Sólo conocemos muestras generalizadas de destrucción con niveles de incendio y arrasamiento y los restos de un piro estructura muy deteriorada en Cister 3. Ello debe interpretarse tanto por el escaso número del contingente foráneo, como por un agudizamiento del proceso de ruralización, con la probable huida de la población a los montes y campos circundantes.

Todo esto se evidencia por la ausencia de niveles arqueológicos construidos, de donde se infiere una reducción de poblamiento, a lo que se añade el registro de los yacimientos a las afueras del ámbito urbano, en los montes cercanos. No obstante, la ciudad es citada como *urbis*, siendo sede obispal y donde sabemos además que funcionaría una ceca.

Sabemos que en esta época culmina el proceso de cristianización, observándose indicios en los materiales de las tumbas (lucernas decoradas con crismones, corderos, peces y otra simbología cristiana...) aunque aún no se han registrado basílicas, u otro tipo de construcciones religiosas.

Aquí podemos adscribir los restos de ocupación que se establecen como un cinturón rupestre en el promontorio actual de Churriana. Consideramos que, tipológicamente, se aproximan al tipo de establecimientos religiosos (eremitorio) para pequeñas comunidades y se inserta en un proceso característico durante los siglos VI, VII y VIII, es decir, en un período en que la ciudad cambia y decae,

posiblemente porque parte de la población abandona la urbe y consecuentemente se pueblan los contornos y las alturas.

Se trataría de establecimientos excavados en la roca natural del terreno (toba travertínica lacustre) cuyas características mecánicas, porosidad y escasa dureza, permite la instalación de dependencias subterráneas con cierta frecuencia (apertura de refugios, de bodeguillas o almacenes) durante época reciente, que ya han aparecido en otros lugares de la barriada, aunque no se han registrado en ningún caso las tipologías de las cavernas.

No obstante, la posición relativa respecto a otras localizadas, así como la complejidad de alguna instalación excavada y su tipología suponen indicio razonable y suficiente para considerar la aparición de un eremitorio.

La Ciudad Medieval.

Ésta vendrá marcada por la presencia del islam, constituyéndose una verdadera *Madina* con un esquema de barrios cerrados, con un predominio de lo privado sobre lo público, en un entramado articulado por los viarios que prácticamente ha llegado hasta nosotros, siguiendo en un proceso urbanizador que se va a ir desglosando en las páginas siguientes.

Interesa conocer el proceso de asentamiento de las tropas invasoras, pese a la discordancia de las fuentes que narran la conquista. De un aparte se atribuye al libertario Tarik ibn Ziyad en el 711, de origen beréber, y otra al propio hijo del Gobernador de Ifriqiyya Musa ibn Nusayr, de origen árabe, quien posiblemente debió completarla dos años más tarde (713). Coinciden ambas, e interesa señalar, que no se produce pacto con la población ya que el régulo o gobernador no se encontraba en la ciudad y tampoco existía una comunidad judía con quien establecer negociaciones, así la toma se hará por la fuerza y ello conllevará una

huida generalizada de la población a los montes, apareciendo entonces los poblados de altura que refieren las fuentes en Jotró, Santo Pitar, San Antón, Olías...

Se establecerá pues, la capital de la *kura* o provincia en Archidona, dándose en la zona de Antequera la mayor concentración de hallazgos monetales, constituyéndose en la sede de los árabes yemeníes, tribu hegemónica. Todo ello apunta a un decaimiento urbano inicial. La cultura material refleja cómo es esa sociedad: convulsa, beligerante, con tensiones entre los distintos grupos de población: de una parte, la oligarquía autóctona hispano-goda que mediante una conversión paulatina al islam pasarán a muladíes, las comunidades rurales mozárabes, las familias árabes hegemónicas, las tribus norteafricanas. Se producirán revueltas generalizadas y por tanto será una sociedad fuertemente militarizada, que emprenderá muy pronto la construcción de fortificaciones.

Se emprenderá el proceso de Islamización parejo con la organización del Estado Emiral. Así con el emir Abd ar-Rahman I que emplea la guerra para lograr la sumisión, usará el botín como principal medio de financiación del incipiente estado. Con Abd ar-Rahman II se inicia el desarrollo de la Administración, que en el caso de la formación social islámica siempre va a estar basada en la activación de la vida urbana y mercantil. Con el Emir Abd Allah y con Abd ar-Rahman III se inician los éxitos militares que llevan a la pacificación del siglo X, cuyo éxito queda marcado en la zona por la derrota de Omar ibn Hafsum.

¿Cuáles son los primeros registros de actividad durante el Emirato? Con carácter general se detectan ciertos patrones de asentamiento y de reorganización de la vida urbana: aparecen con asiduidad niveles de arrasamiento y colmatación con materiales, como regularizaciones previas para disponer el suelo para construir, si bien resulta escasa la construcción conservada, sólo retazos, quizá por la acción constructiva inmediata del siglo X tras la pacificación del Califato. Es decir,

conocemos el área ocupada por la ciudad emiral ya desmantelada por la posterior califal.

¿Cuál es la posición de las nuevas estructuras sobre el substrato romano tardío?: puede observarse cómo los restos de edificaciones emirales se disponen según sus necesidades, a veces lo cortan, o se acomodan abancalándose sobre los restos tardíos, unas veces los ignoran, otras los barren y muy frecuentemente los expolían.

No obstante, puede seguirse un registro de ocupación con voluntad urbanizadora: se dispondrán sistemas de reordenación y encauzamiento de aguas (cauces secos de evacuación y pozos rellenos de gravas,...), aparecen con profusión silos de almacenaje, bastante bien conservados en la ladera de la Alcazaba, pero sobre todo se organiza una actividad manufacturera de carácter propiamente islámico: la actividad alfarera, además se disponen necesariamente espacios de culto y se erigen construcciones defensivas, según una noticia que refiere que en el año 861 Abd ar-Salam Ibn Talaba fortificó los fondeaderos de Rayya.

Al conocido testar de calle Especerías se suma el aparecido en calle San Juan de Letrán, en la Plaza de la Merced, donde se documentan los tipos domésticos propios desde jarros a lámparas y arcaduces de noria, cuya presencia, unido a la mencionada reordenación de las captaciones de agua, debe asociarse a los inicios de actividades agrícolas de regadío.

Respecto a la creación de espacios de culto, existe la hipótesis de la fundación de una Mezquita primitiva bajo Plaza de Armas de la Alcazaba, aunque pudieron ocupar o compartir el culto en las iglesias. También se habilitan ciertos espacios para instalaciones funerarias. Aparece un cementerio meridional de nueva creación, ocupando las arenas del arco de la bahía desde La Marina hasta Sebastián Souvirón y también se reaprovechan otras áreas cementeriales

anteriores romano-tardías en el entorno de calle Frailes e inicio de calle de La Victoria.

No obstante, la fisonomía de la ciudad ganará concreción tras la proclamación del califato en 930, cuando se produce la pacificación. Así se puede observar la función de lugar de descanso que va a caracterizar a nuestra ciudad en el siglo XX a través de la crónica de Ibn Hayyan quien, tras narrar los combates en Comares, Santo Pitar y sus hermanas cuenta que el califa Abd ar-Rahman III se dispuso a *“marchar luego a la costa a la zona de Málaga, donde pasó tres días descansando, mientras las naves corrían ante él y cogían diversos tipos de peces”*.

La consolidación del estado pasaba inexorablemente por conseguir la bajada al llano de aquella población enriscada, único modo de ampliar el censo sobre el que poder ejercer las funciones recaudatorias. El rastro de los nuevos habitantes recién llegados se apreciará en las nuevas construcciones, donde se reconoce el empleo de determinadas técnicas edilicias que se popularizan – sillarejos a soga y tizón- y la difundida presencia de cerámica verde y manganeso junto a las de “torno lento” que bajan con ellos. También debe ponerse en relación este hecho con otros político-administrativos, pues conocemos que, tras la *fitna*, perderá Archidona la capitalidad, interpretando que ello favorecería el ascenso administrativo de otras ciudades del litoral, como Bezmiliana hasta el siglo XII y posiblemente Málaga a partir de esa fecha.

En síntesis, los cambios urbanísticos más importantes serán un crecimiento observable al Suroeste y al Norte, de la Plaza de María Guerrero a calle Santa Ana en una política de fomento de áreas de vivienda y de actividades económicas susceptibles de gravamen. Resultará una actividad planificada donde se aprecia la especialización de los espacios urbanos según variadas funcionalidades industriales o manufactureras.

Se advierte la ocupación del área meridional desde la Plaza de la Constitución hasta Sebastián Souvirón con instalaciones dedicadas a Curtidurías, es decir al curtido y tratamiento de pieles, aprovechando la captación mediante pozos de noria del agua del manto freático y la facilidad de drenaje al río Guadalmedina inmediato, perdurando las excavadas en Pasillo de Santa Isabel hasta el primer cuarto del siglo XIII, en que aparecen en al Arrabal de Attabanín a la margen derecha del río, posiblemente desplazándose estas actividades molestas en el momento de densificación de la ciudad nazarí.

Pueden verse unas integradas en la Plaza de las Flores del siglo XI, que perduran allí también hasta el primer cuarto del siglo XIII. Aparece una batería de cinco piletas de sección cónica, o de fondos de cerámica reutilizados que elevan sus paredes con obra de restos de ladrillos. Tanto los espacios intermedios como las oquedades se presentan revestidas de un grueso mortero de cal impermeabilizante, delimitado el espacio al oeste por un pasillo entre dos muros.

En el espacio de la propia *madina*, en el área próxima al mar se amplía la zona de almacenes “portuarios”, según el ejemplo visto en calle Nueva y se produce la fortificación del frente litoral, según se deduce de la presencia de un lienzo defensivo mal conservado localizado en el Sector Centro-Este en la Marina.

Del mismo modo, se ubicará en el sector noroeste de la ciudad el Barrio alfarero, hacia Dos Aceras, Plaza de Montañó, donde han aparecido hornos califales, por calle Guerrero y Ollerías, aprovechando la accesibilidad de las arcillas de la inmediata elevación del Ejido, donde por otra parte, irá acomodándose el pastoreo cercano.

Algo inmediato, pero también al exterior del área urbana, se constituye el Cementerio de Yabal Faruh como el general de la ciudad concentrándose las inhumaciones en la ladera oeste de Gibralfaro. Se irá ampliando hasta las laderas del Ejido a tal punto que un viajero describe la vasta necrópolis, con gran acierto va

a ir indicando que desde un extremo no puede alcanzar con la vista el contrario. Aparte de documentar las fluctuaciones poblacionales a través de su estudio, su interés radica en que constituye un ejemplo de *maqbara* completo, pues abarca inhumaciones de todos los períodos de dominación islámica de la península, observándose a través de su estudio todos los tipos de enterramientos, las influencias de los reinos cristianos y norteafricanas en una cierta evolución de la sencillez a la complejidad.

Durante el controvertido siglo XI surge la taifa malagueña donde se produce la sucesión del control político del Califato Hammudí por los Ziríes. Esta época se iniciará tras la usurpación del título califal en la sede cordobesa por al-Mansur y sus herederos, cuando se suceden las tensiones entre los candidatos de distintas facciones. Así Muhammad II al-Madhi cabeza de los marwanies (omeyas cordobeses) va a ser derrotado por la facción del ejército beréber, comandado por el otro omeya Sulayman al- Mustá'in quien será asesinado.

Los califas hammudies (1016) también descendientes del profeta a través de la rama de los idrisíes quienes fundaron en Fez un estado ya en el siglo IX, reclamarán su legitimidad en al-Ándalus donde imponen su soberanía legal sobre los nominalmente "sometidos" reinos de taifas constituidos por toda la península, aunque sus intereses prioritarios continuarán centrados en el norte de África.

No obstante, ante la presión cristiana y de los distintos "reinos", los enfrentamientos entre dos facciones internas - una pro belicista más apoyada en las posesiones norteafricanas- y otra sostenida en los círculos intelectuales cordobeses posibilitarán el encumbramiento de los ziríes, cuyas actividades nos llegan referidas por un narrador de primera mano en *Las memorias de 'Abd Allah, último rey de Granada, destronado por los Almorávides (1090)*.

El registro material del periodo durante ambos dominios resulta casi indistinto. Se manifiesta en primer lugar en el acto de acuñación, como demostración Hammudí de su poder legal, o en la decisión política de favorecer la instalación de la judería de la que hoy resta un registro material muy perdido y que originalmente debió ocupar un espacio aledaño a la propia Alcazaba, buscando esta minoría la protección del poder que se localizaba entre la ladera, la propia calle de Alcazabilla y entre la muralla al norte y los jardines de Ibn Gabirol, aunque posiblemente a lo largo de la Edad Media crecería hasta rebasar esos límites iniciales, ampliando su marco inicial prolongándose hasta calle Granada y las actuales de Marquesa de Moya o Postigo de San Agustín.

En realidad, debemos destacar que se producen ahora unos cambios urbanísticos tan importantes que configurarían la medina y los arrabales hasta siglo XVIII: El alcance de ese proceso de urbanización cuyo nivel de calidad se aprecia, por ejemplo, en materia de salubridad en la documentación arqueológica de los primeros sistemas de evacuación de aguas negras generalizado en todas las manzanas construidas y alcanza hasta el gran proyecto defensivo unitario de la envergadura que supone la edificación de la Alcazaba y la Muralla de la medina....

Examinando la trama, los viarios y la tipología de la ciudad islámica, cabe resaltar que el registro excavado nos orienta sobre una multiplicidad de adarves hoy perdidos, en el sentido dado por L. Torres Balbás al término (En "Adarves de las ciudades hispanomusulmanas". *Obra dispersa*, 3) que entrecruzaban, quizás como "pasos de servicio" el parcelario islámico por el interior de las manzanas, hasta el punto de documentarse en Málaga un Barrio de los Adarves. Este hecho conocido y reiterado ha recibido una definición apresurada al catalogar los conjuntos edificados que componen los barrios como "*manzanas orgánicas (sin normas parcelarias)*".

Todo ello encuentra una explicación funcional mediante el registro arqueológico, ya que los adarves no sólo operan definiendo una articulación interna

-sobre la superficie de la manzana- que viabiliza el paso y refuerza el concepto de seguridad doméstica, sino que resultaban imprescindibles ya que a su través se organizaban la recogida y evacuación de aguas residuales, dada la concentración de pozos negros dispuestos en ellos y vinculados a letrinas en un período temprano, desde el siglo XI. Este sistema de limpieza que recibe una regulación en las ordenanzas municipales de Ibn Al Zaqati (Siglo XIII) y que va a ser sustituida a partir de ese momento o en época nazarí, posiblemente, por una red de alcantarillado, como es el caso visto en la calle Atahud completada por las excavaciones en calle Granada - Echegaray y Duque de la Victoria. Tal y como las menciones a madres, “madre viejas”, albañales, alcantarillas, reiteradas en los Repartimientos evidencian, hasta el punto que una calle recibe la denominación de *Pontecilla*, al disponerse alguna para salvar el paso sobre la alcantarilla.

Insistíamos en subrayar el otro gran proyecto de carácter defensivo, en un programa unitario de gran envergadura: la edificación de la Alcazaba y la Muralla de la medina.... La Alcazaba supone la construcción de una sede representativa del aparato administrativo y político-militar con el que se busca la representación de su legitimidad califal, por ello se emplean las técnicas constructivas con despieces de sillares a soga y tizón a imitación de las fábricas de la ciudad palatina de Madinat al-Zahra en los muros del palacio, o el arco de la torre del Homenaje al más puro estilo omeya, según destacó el profesor M. Acién, vinculado al aparato de propaganda hammudí. En tanto que los atauriques, u otros motivos decorativos, no estamos en condiciones de adscribir a una u otra fase sea hammudí o zirí.

Al interior de la Alcazaba nos queda un ejemplo original conservado. Las casas se organizan como un barrio en miniatura, con instalación de un baño público, sistemas de drenaje bajo la calle perimetral de evacuación, organizada mediante un canal que desaloja fuera del primer recinto, mientras los ambientes domésticos articulan las crujías organizadas en torno al patio, con un piso alto.

Respecto a la implantación defensiva de la cerca urbana, su edificación supondrá en primer lugar, una operación de adquisición del suelo anteriormente construido para disponerla, lo que se observa claramente en la ladera en el sector norte de enlace con la Torre Norte. El desplazamiento de esa población conlleva el crecimiento y consolidación de aquellos dos verdaderos arrabales, el de Attabanín al otro lado del río y el de Funtanalla en sector norte de la ciudad, apareciendo simultáneamente en ellos los primeros indicios de urbanización.



Muralla de época islámica en el enlace con la torre norte de la Alcazaba

Aunque las murallas se presentan en un estado desigual de conservación, actualmente enmascarada al interior de los inmuebles, bajo y sobre cota cero, su trazado es conocido desde la cartografía histórica documentándose un perímetro aproximado de 2.525 m. lineales, sobre el que nos sirve de guía la toponimia menor, las actuales calles de Muros de San Julián y de las Catalinas, la Puerta Nueva y Puertas de Buenaventura, de Antequera, del Mar, Oscura, precisando aún el contorno del Casco Antiguo. Se trata de un complejo sistema defensivo, erigido en el siglo XI, constituido por los lienzos de la muralla de unos 7 u 8 metros de altura que rodeaban la medina.

Se complementa, unos cinco metros al exterior, con un Antemuro o Barbacana de inferior altura, quedando entre ambas un “espacio de liza”. Así mismo, en distintos momentos, ambas se reforzaron con Torres. Se añade un Foso perimetral en los lados Norte y Oeste, que contorneando el exterior, actuaba de madre para evacuación de las aguas. El foso era salvado por pontones dispuestos ante las Puertas Principales de acceso, de las que conocemos siete, a través de las cuales se controlaba el tráfico mercantil de la ciudad, permeabilizándose el paso peatonal a través de numerosos postigos. Este complejo esquema se completaba con un paso de ronda para la guardia en altura y disponía de perforaciones de drenaje en su base, como puede contemplarse en el lienzo conservado en La Marina.

Como su trazado ha quedado recogido en cartografía histórica y en la planimetría de este documento, no insistimos en su recorrido, sólo señalar que su mantenimiento obligó a realizar múltiples reformas constructivas, adosamientos y refacciones, presentando distintas técnicas edilicias que permiten reconocer las obras de los distintos períodos desde el siglo XI hasta mediados del siglo XVIII, en que se inicia su desmonte y la venta de parcelas resultantes, momento en que se dispone un colector cubierto sobre el trazado del foso.

Otros cambios urbanísticos notables, entre los ya señalados, será la consolidación de los arrabales con tan buena dotación de servicios que los va a constituir, según los viajeros que los visitarán más tarde, en verdaderas ciudades. Así, en la Trinidad se conserva un paisaje “ruralizado” pues la dedicación al cultivo de las huertas desde la calle Mármoles hacia el oeste y al norte se confirma por la aparición de pozos de noria y canales de drenaje, así como redes de albercas jerarquizadas para distribución controlada de riego, ascendiendo geográficamente en torno a la actual calle de la Trinidad, en aquel lado del río. Esto mismo se aprecia en el área comprendida entre la acera de los impares de calle Ollerías y el río, posiblemente abasteciendo de aguas, tanto las huertas cercanas a la ciudad como

al barrio alfarero mencionado que se iniciaba al otro lado de dicha calle en el denominado arrabal de Funtanalla.

En el Perchel Sur, en torno al convento del Carmen edificado sobre el complejo defensivo que los cristianos ya en el siglo XV llamaron Torres de Fonseca y luego Batería de San Andrés, se instalaron una serie de alfarerías y en Perchel Norte en torno al convento de Santo Domingo se han documentado en el siglo XI tempranamente la ubicación de hornos de fundición de vidrio, aunque estas producciones no se prolongaran en el tiempo, siendo sustituida esta especialización artesanal por edificaciones domésticas perfectamente ordenadas y urbanizadas. Ambos espacios se desarrollaron por separado, intercalándose entre ellos un cementerio, en torno a la actual Avenida de Andalucía.

Ante la presión de los reinos cristianos fueron llamadas las tropas norteafricanas y se entregan sin lucha Málaga y Granada. Se viene considerando la Málaga almorávide un corto período (1090-1153) de control político militar con escaso asentamiento poblacional que justificaría la escasa aparición de material identificativo sobre el que se investiga actualmente, posiblemente debido al “malikismo” rigorista que pretende volver al primitivo estado islámico, e indudablemente apoyados por las clases populares por rechazar el cobro de impuestos extra canónicos, prácticamente todos en el islam.

Su identificación material se reconoce a través de algunos tipos cerámicos de pasta naranja untosa con pulimento superficial. O, según J. B. Salado en la Alcazaba por alguna actuación de embellecimiento de la Torre de Maldonado, convirtiéndola en un mirador y colocando dos columnas de mármol con collarines epigráficos que responderían a esa fase y quizá también algunos estucados de motivos geométricos y epigráficos en las viviendas.

Aislados de la población y gobernando en su nombre el qadí Abul-l-Hakam al-Kalbí y debido al rechazo de los habitantes por su proceder – ya que había

impuesto una especie de régimen del terror, aplicando condenas a muerte y destierros- abrió las puertas a los Almohades quienes ejercieron su dominio entre los años 1153- 1232.

Con los Almohades se inicia otra fase de apogeo urbano. Esta nueva “oligarquía teocrática” emprendió numerosas actuaciones reconocibles en la ciudad, siguiendo una orientación política con un marcado carácter emblemático y propagandístico, según demuestran los trabajos de M^a A. Martínez Núñez.

Aquellas serán fácilmente reconocibles por la difusión de una epigrafía oficial de caracteres propios, con predominio del cúfico en todo al-Andalus que constituye una seña de identidad siendo empleada tanto en piedra, como programa decorativo arquitectónico, repetimos que, con clara intencionalidad política, como en cerámica, yeso y madera y será aplicada a todos los campos desde las estructuras funerarias (maqabriyyas) a objetos de carácter doméstico (sobre brocales de pozo).

A ello se suma el carácter piadoso otorgado a las fundaciones urbanas. Comprobamos otro rasgo característico en la edificación de ese período que vendrá marcada por la profusión en obra de los tapiales, aplicado indistintamente tanto en arquitectura militar como en espacios domésticos, o incluso cementeriales.

Sirvan de ejemplo de dicho apogeo urbano de época Almohade algunas mejoras constatadas, posiblemente la erección de las murallas de los arrabales de la que queda alguna muestra en calle Eslava o la edificación de un puente que cruzaba el río Guadalmedina a la altura de Santo Domingo, constandingo esta como la primera vez que la ciudad dispone de dicho dispositivo, pese a algunas noticias sobre indicios de construcciones de estructuras que pudieran asociarse a uno más antiguo romano, en el entorno del actual puente de calle Mármoles.

Por la representación que nos ha llegado posiblemente constaría de 4 vanos apoyados en tres pilas y reforzado en sus extremos por dos torres que flanqueaban el paso fortificándolo, según narran las crónicas de la conquista castellana y gráficamente queda ilustrado en la sillería del coro de la Catedral de Toledo.

Del mismo puente se reconocieron dos pilas y excavado una sola. Ésta con unos diez metros de longitud, presentaba un núcleo de mampostería de calicanto revestida de ladrillo, erigida sobre una trama de pilotes y maderos, ofreciendo el vértice expuesto al curso de las aguas una disposición triangular, a modo de quilla, revestida de sillería a soga de caliza conchífera de color amarillento dejando ver las juntas de mortero, mientras el extremo opuesto remata en un casquete de esfera fabricado en ladrillo a tizón tomado con un mortero de enorme compacidad.

Una vez analizados los maderos se obtuvo una data en torno al año 1115 para la tala del árbol de procedencia, lo que podría avenirse a las noticias de su origen almohade, ante la necesidad de comunicar el arrabal que va ganando población al otro lado del río con la *madina*, sea como obra levantada por el gobernador al-Massufi (1184 -1203) u otras obras reseñadas con posterioridad. Según todos los indicios debió perdurar muy desmontado tras el asalto cristiano hasta desplomarse por efecto de la siniestra riada de 1661.

Volviendo a la concepción política de gestos piadosos, en ella se incardina también la donación de un personaje público, Ibn al- Sayj para la excavación de cincuenta y dos pozos de captación de agua, sistema que será dominante en la ciudad y llegará a dar nombre a alguna calle hasta hoy, Pozos Dulces. También el mantenimiento de la red de saneamientos traduce un deseo de control eficaz en el gobierno urbano como evidencia la aparición de las primeras “ordenanzas municipales” *El libro del Buen gobierno del Zoco* de Ibn al-Zaqati, donde se regulan aspectos de limpieza, vigilancia en las transacciones comerciales, pesos y medidas en el zoco, incluso ciertas normas para proceder a la inhumación de los difuntos.

Algunos cambios se observan en el cementerio que alcanzará uno de sus límites prolongándose hasta calle del Agua, posiblemente queda ahí limitado por una senda o vía de acceso principal a Gibralfaro. En su interior se generaliza la instalación de panteones y aparecen las mezquitas funerarias, posiblemente asociadas a la veneración de un personaje piadoso, dado que se localiza una densidad de construcciones que orienta hacia la instalación de una verdadera “zawiyya”, abundando en la documentación que aportan Calero y Martínez.

Posiblemente un cambio sobrevenido a remolque de la presencia del cementerio desde el inicio de la islamización es la dedicación de la explanada a las afueras de la Puerta de Funtanalla, donde confluía uno de los caminos a la Puerta de Granada y posiblemente actividades comerciales de un zoco, con la instalación de la Musalla, un oratorio al aire libre donde podrían velarse a los difuntos, ante la prohibición de entrar los cadáveres en las mezquitas de la ciudad según la ortodoxia malikí, que será germen de la extensa y actual Plaza de la Merced.

Otras fundaciones de carácter piadoso se suceden, existiendo noticia de la fundación de 25 mezquitas también atribuidas a Ibn al-Sayj (1132-1208) que culminarán con la edificación de una nueva mezquita aljama, bajo el Sagrario y patio de la Catedral actual, construida sobre espacios domésticos aún de primera época almohade.

Nos hemos referido ya al empleo de la epigrafía como parte de los repertorios ornamentales, que se aprecia sobre las producciones cerámicas al introducir también cambios en los tipos y programas decorativos (vedríos monocromos, estampillados, “costillas”) donde se reconoce la factura almohade que además resulta muy homogénea en todo al- Andalus desde el sur de Portugal a Levante.

Ello implica producciones muy dirigidas por el estado y se traduce en otro tipo de instalaciones alfareras de mayores dimensiones, con numerosos hornos y fuertemente controladas, como las aparecidas en torno a calle Chinchilla, extendiéndose el barrio manufacturero hacia San Felipe, por las calles Alta y Parras.

Sin duda también los momentos definitivos de consolidación en la urbanización de la orilla oeste del río, el Arrabal de Attabanin, se corresponde a los siglos XII y XIII, que extenderá su núcleo edificado en una trama ortogonal, desde calle la Puente y Pasillo de Guimbarda -donde se instalan unos baños y una mezquita por el este hasta Mármoles y Armengual de la Mota al oeste, seguido de la zona de huertas hacia las afueras, donde según las descripciones de los textos debemos suponer construcciones aisladas a modo de casas de campo o *almunias*. Las fuentes desde al-Razi, siguiendo con al-Idrisi, Ibn al-Wardi o Ibn al-Jatib, y los poetas ya describen en el entorno el dinamismo de una agricultura orientada a la exportación (higueras, almendros y viñas) y la cercanía de numerosos molinos.

Entre las obras de carácter civil, destacar la instalación en esa área de huertas inmediatas a la ciudad de un complejo de recreo, donde serán alojados los huéspedes distinguidos, erigido por el califa almohade al-Mámun al-Mansur, cuando era sayyid de la ciudad antes de acceder al califato, es decir, ya en momentos tardíos del dominio almohade (1226). Conocido por las fuentes cristianas, su emplazamiento en la ribera del río se sitúa en referencia al Convento de Santo Domingo, sin otras precisiones constructivas, ni descripciones significativas (número y jerarquía de cuerpos edificados, articulaciones internas entre distintas dependencias), salvo la genérica presencia de jardines que debían articular el tránsito entre pabellones....

La excavación de una parcela en el borde señalado de Armengual de la Mota nos ofrece ya un extenso desarrollo constructivo, aunque conservado sólo de

niveles de suelo hacia abajo, es decir, a nivel de cimentaciones. Se distinguen una serie de habitaciones de las que parte un eje longitudinal sureste-noroeste o viario, que da paso a una serie de estructuras de carácter doméstico-comerciales, con un desigual estado de conservación, advirtiendo fábricas con zócalos de bolos y mortero de tierra con alzados de tapial simple. Las estructuras que jalonan al este la calle se ven sometidas a una intensiva compartimentación, presentando estancias de 1 x 1,5 m. a 4 x 2 m. con pavimentos de argamasa de cal, que podemos interpretar como pequeñas tiendas en un área de intercambio o pequeño zoco.

El esquema cambia al extremo norte de dicho eje al quedar cortado transversalmente por una secuencia de tres patios consecutivos, con andenes en cruz central y alcorques rehundidos y fuentes, el último con una pila centralizada suministrada por tuberías cerámicas y canales abiertos para distribución ornamental del agua en superficie, sin que se pueda deducir si pertenecen a un mismo edificio de patios jerarquizados o pertenecen a viviendas distintas.

Aunque el equipo descarta la identificación con instalaciones del citado Palacio almohade, aunque las fechas de construcción coinciden, no sucede lo mismo con el momento de demolición y amortización, que según las fuentes hicieron ya los conquistadores, cuando aquí se presenta amortizado ya en período nazarí...

Nos interesa porque redonda en la caracterización de este ámbito con parcelas más espaciosas. Ello se ve reformado por la aparición en la fachada sur de la actual plaza de la Trinidad de edificios donde se repite el patrón doméstico más amplio y abierto, donde la distribución de las estructuras edificadas se articula mediante amplios patios con andén cruciforme central y el acceso a la crujía principal se abre mediante un vano con parteluz; y también se extiende por calle Agustín Parejo donde el especial cuidado se refleja también en la disposición de una

fuente jerarquizada con tres pilas o una pila y dos alcorques para alojar vegetación adosadas al frontal de un patio.

Este prototipo que queda al norte de calle Cerrojo contrasta con las manzanas meridionales de la propia calle, por el área que se extiende hacia las de Calvo y Cerezuela, anexas al cementerio, donde los espacios domésticos son más reducidos y la trama más abigarrada. Hacia la orilla del río se desplazan ya en primera época nazarí algunas curtidurías.

Pasando ya al último período de dominación islámica, la inestabilidad política del Reino nazarí no se reconoce en la ciudad, que se muestra sumamente activa y opulenta, como muestra el acuerdo suscrito para acoger a los comerciantes italianos, que controlaban el tráfico marítimo internacional por el Mediterráneo y que justifica la implantación de un reducto fortificado propio en un lugar privilegiado de la ciudad: el *Castil* de Genoveses que se dispondrá adosado al exterior de la muralla en la Plaza de la Marina, lugar que resulta del punto de inflexión de las dos radas que conforman el frente de la Bahía, de modo que el asentamiento de dicha colonia garantizará la continuidad comercial de los productos de lujo, algunos generados en Málaga, como la seda, la cerámica dorada, o el vino... productos introducidos en el circuito internacional, a la vez que garantizarían el abastecimiento de materias primas.

Dicha ubicación se ofrece idónea, pues también se presenta inmediato a la Alcaicería de la ciudad, verdadero centro comercial de artículos de precio que situaba su puerta principal hacia la desembocadura de la calle Salinas con la actual de Larios y que se prolongaba hasta la calle Nueva pues su apertura, ya en época cristiana, se hace a expensas de su demolición quedando dicha parcela.

Los propios límites del Reino, restringidos sus territorios a la superficie de las actuales provincias de Almería, Granada y Málaga y la situación de “reducto”

musulmán imponen al reino nazarí cierta dependencia de la política norteafricana, pudiendo rastrearse la notable impronta de la “tutela” meriní, por ejemplo en los tipos de enterramiento de bastidores de ladrillos vidriados que dimos en llamar “malagueño” y se expresará en la necesaria edificación de las dos obras más emblemáticas de este período.

Esa necesidad de abastecimiento marítimo obligó a la reactivación del puerto y también a la construcción de una nueva instalación de apoyo a la actividad mercantil, sirviendo de ejemplo Las Atarazanas, que se ubicarán también al exterior del recinto murado sobre el espacio ganado al mar, sobre el antiguo fondeadero romano. Resultaría verosímil la reordenación de este espacio con la edificación de una gran Alhóndiga en terrenos aledaños en las mismas fechas, completándose con la instalación de un baño inmediato al norte, aun parcialmente conservado en el subsuelo y una mezquita conocida por los Libros de Repartimientos.

Esta reordenación de período nazarí nos lleva a preguntarnos si existirían en la ciudad otras atarazanas anteriores y dónde se localizarían, barajando distintas hipótesis siguiendo a los eruditos locales, que las sitúan en las inmediaciones de la propia Alcazaba, a su pie oeste. Y ya que los organismos de control debían estar inmediatos al centro del poder, en el otro extremo al oeste, hacia la Puerta de Vélez se ha situado teóricamente la disposición de unas Aduanas Antiguas, extremos que la arqueología debe venir a confirmar.

No podemos pasar por alto otra magna obra de carácter militar, el Castillo de Gibralfaro, ante la necesidad de disponer de una guarnición militar amplia que ya no tenía cabida en la Alcazaba a la que protege mediante un acceso directo y fortificado que aún da su carácter al cerro: La Coracha. Merece especial mención la disposición de su propia mezquita al interior, y el mantenimiento del pozo de agua, aunque las

continuas obras han enmascarado su disposición inicial y complicado aparentemente su factura inicial con adendas de otros tipos de fábricas.

Sabemos que en una segunda fase Yusuf I invirtió grandes sumas durante la centuria siguiente, disponiendo en la torre de planta cuadrada una bóveda de ladrillo con decoración de lazo de 8 y clave de alicatados con estrella de 11 puntas. Serán rastros de influencia meriní que se observan en la Puerta principal de aparato, donde se dispone arco de parada en el acceso protegido por la Torre Blanca o albarrana y en cuyo paño aún se aprecia una decoración parietal de despiece simulado de sillería.

En estos momentos ya está constituida la red de torres de vigilancia que constituirá el sistema de alertas “defensiva” y de vigilancia y “guardas” del término municipal, unas situadas en un paso intermedio entre el litoral y el interior, en las primeras alturas del escarpe montuoso que precede a las sierras y otras en el litoral. Efectivamente puede considerarse una red, pues de su estudio se infiere que comunican entre sí y con Alcazaba y Gibralfaro en un cruce visual, mantenidas mediante señales luminosas y de humo, que promedia entre los 6 y los 9 Km., y a veces los huecos se explican porque algunas han desaparecido actualmente.

En general, en la ciudad, a lo largo del período se puede ir observando arqueológicamente una densificación del espacio, sobre todo a través de la compartimentación que sufren las estructuras domésticas, reduciéndose las parcelas respecto a las otras subyacentes del XI y del XII mejor conservadas. Si bien permanece el prototipo habitacional de crujías alrededor del patio, adopta menores dimensiones y se emplea con profusión el ladrillo y la mampostería encintada, menudean los pavimentos de solerías vidriadas policromadas y fuentes de ladrillo las más modestas o empleando olambrillas cerámicas de color, alternando piezas geométricas. Posiblemente las razzias y asaltos continuados de las tropas cristianas durante la segunda mitad del siglo XIV obligan a la población que reside

en los arrabales a volver a la medina y acomodarse constreñida en el espacio interior de las murallas, constando dicho abandono en parte de las casas del arrabal de Attabanin.

Además, podemos indagar sobre la ciudad nazarí a través de las fuentes cristianas que nos orientan con su contrastación arqueológica, aunque a veces se encuentren los niveles muy afectados por el impacto de la conquista y del urbanismo posterior, podemos deducir la identificación y fijación del parcelario actual: su organización en barrios cerrados, con mezquita, baño y horno para uso común. Refieren así mismo multitud de tiendas abiertas en las calles principales, que serán aquellas que embocan a las puertas de acceso a la ciudad, donde se controlaba la llegada de los distintos productos, los pesos y las medidas y se ejercía la fiscalidad.

Por ello, al interior de las puertas urbanísticamente, se abren espacios expeditos reconocidos arqueológicamente, que funcionarían a modo de pequeñas plazas donde acoger el tránsito de personas y el asiento de las mercancías. Un reducto congelado en el parcelario hasta los años cincuenta del pasado siglo sería la llamada Plaza de los Moros, abierta tras la puerta del Baluarte, o la actual Plaza del Teatro aunque modificada, tras la Puerta de Buenaventura.

El comercio en el interior viene también reflejado por la existencia de otras pequeñas alhóndigas, zocos o funduq, como el ejemplo estudiado entre las calles de San José con San Agustín, que permitían el almacenamiento de enseres y el alojamiento de personas y se localizaban también en las calles de tránsito obligadamente concurrido, como son todas las que rodeaban las mezquitas, fundamentalmente la Aljama o principal bajo la Catedral actual.

Todo este mundo abigarrado y comprimido, según las descripciones de algunos viajeros, se verá alterado y llegará a su fin tras la conquista cristiana.

La Ciudad Cristina (Finales Siglo XV – Siglo XVIII).

El asedio y los asaltos que concluyen en las capitulaciones y rendición de la ciudad el 19 de agosto de 1487, debieron suponer un enorme impacto físico sobre las murallas y el propio caserío, tanto como para sus habitantes por los actos de dominación de los conquistadores sobre los pobladores musulmanes, que se vieron sometidos, encerrados en el tercer recinto de la Alcazaba que se llamó así Corral de los Cautivos, pasando a formar parte del imaginario heroico de la ciudad integrado en el escudo que le conceden los Reyes Católicos.

Desposeídos de sus casas primero, fueron paulatinamente privados de sus propiedades y heredades, dedicando algunos poblados a otras necesidades demandadas por los nuevos vecinos. Así Cupiana, alquería situada en la terraza del arroyo de su nombre, con 140 vecinos censados antes de la conquista se destina a tierras para alojar la Dehesa boyar.

La figura de poblamiento que recoge el término alquería es desigual, designando un núcleo de población compuesto por un número mínimo de casas y ciertos servicios disponibles de carácter religioso y/o militares, con distinto grado de urbanización unas de otras. Podemos suponer que contaba con sus propios elementos defensivos: cerca y torre, a tenor de los vestigios conservados.

Como estudió Cabrillana, unas alquerías desaparecieron (Simientes, Junquela...) y otras se beneficiaron de nuevas instalaciones, como Churriana o Campanillas,... mientras que la roturación intensiva para adaptación de los montes a la siembra de majuelos y a la producción vinícola acarreó la desaparición de la mayoría de las situadas en los montes orientales, hacia la Axarquía malagueña, con lo que también se irían perdiendo algunas especies arbóreas, como los morales, materia prima básica para la producción de los gusanos de seda y, por ende, para su fabricación.

Dicho impacto también se hace visible en la ciudad, incluso en la localización de los ladrillos de las tumbas del cementerio saqueadas para la construcción de nuevos paramentos y utilizados en las reformas en el Castillo de Gibralfaro. La nueva población observa también la estrechez de las casas, de modo que se concentrarán varias propiedades formado un solo lote para las nuevas familias.

A través de los libros de Repartimiento se caracterizan los distintos “barrios”, en tanto que espacios poblados de carácter diferenciado en el interior de la medina nazarí, basado en el reconocimiento efectuado por los nuevos pobladores que aprecian distintos núcleos de casas y callejuelas interiores que disponían, como servicios básicos propios, de mezquita, baño y horno. En el entorno de la Catedral se localizan hasta tres mezquitas; a lo largo de las calles principales Granada o Beatas y en las zonas más comerciales dos, mientras que en los restantes una única por barrio... Se da, obviamente, una acción de cristianización superponiendo sus signos representativos sobre los hitos más sobresalientes de la ciudad conquistada, como es el caso de la Catedral a la Mezquita Mayor, pero no se trata de una sucesión automática pues constan varios casos de mezquitas repartidas a particulares como casas o mesones. La reforma urbana busca la implantación de un nuevo modelo basado en una concepción diferente de la ciudad que implica la ampliación de los espacios públicos, mediante aperturas o ensanches y nuevas ordenaciones administrativas (cuatro colaciones) que se adscriben a cuatro parroquias, adecuación a las ideas que emanan del renacimiento europeo y que la monarquía castellana ya establecía en todas las ciudades de su reino en cuanto a higiene, edificación, jerarquía de espacios, etc..

La planta de la ciudad musulmana, sobre la que se organiza la ciudad cristiana, se refleja en los planos elaborados por E. de la Cerda, divulgados por G. Robles (1880) y en el plano histórico de Carrión de Mula, que evidencia una permanencia de los adarves de la etapa anterior, pero la arqueología demuestra

que el nuevo urbanismo cristiano fue ocupando esos espacios públicos medievales para viviendas en época moderna, tal y como manifiestan reiteradamente los repartimientos. La nueva concepción urbana se fija según Ruíz Povedano, sobre todo a través de una reforma interior de la ciudad heredada.

A grandes rasgos la evaluación del impacto cristiano en el urbanismo precedente se produce mediante la constatación del derribo de casas para ampliación de parcelas, la aperturas y prolongaciones de los viarios, la edificación de nuevas instalaciones, así como la urbanización de espacios adyacentes a los núcleos poblados de los arrabales, observándose a través de los repartimientos se observa una profunda transformación de los mismos:

Respecto a la zona de viviendas, la necesidad de disponer de suelo motivó que en el Barrio de la Victoria muy tempranamente se planificara la apertura de calles, siguiendo la traza de los arroyos que bajan del Monte de Gibralfaro (así la actual calle del Agua, recibió el nombre del Pilar por la disposición de un surtidor canalizado) deslindando las parcelas a expensas del suelo del cementerio islámico; hecho al parecer disuasorio al asentamiento que no llega a constar hasta mediados del siglo XVII, cuando la actividad de los Tejares existentes en la zona de Lagunillas, para la fábrica de la Iglesia que le dio nombre va cambiando el aspecto del lugar. Mientras en el Perchel se da una reocupación casi inmediata de las viviendas precedentes y una ampliación al sector sur de Santo Domingo.

Respecto al reparto de actividades y funciones, en el arrabal situado al norte de la ciudad, dedicado en época islámica para asentamiento de huertas, guarda del ganado e instalación de alfarerías, se medirán las huertas para su reparto y se deslinda la parte que se dedica a ejido de la ciudad. Las olleras proseguirán en el mismo barrio, hasta verse abocadas a escalar el Ejido por calle de los Negros hasta Puerto Parejo, en una búsqueda incesante de materia prima, que a la vez posibilitará la urbanización del sector, gracias a los desmontes producidos.

En el situado al oeste de la ciudad intramuros, atravesada la barrera del río, que había llegado n prácticamente arrasado al momento de la conquista cristiana, se procederá a la ubicación y traslado de algunas funciones nocivas o molestas: Así las carnicerías cristianas inicialmente ubicadas en la Plaza Mayor pasan a calle Especerías, lugar más secundario hacia el río y posteriormente se habilita un espacio junto a las curtidurías al otro lado del Guadalmedina, hacia las torres de Fonseca. Allí desde muy pronto se emplazarán las tenerías, y las manufacturas relacionadas con el mar las *anchoverías* y los percheles.

En la zona de servicios portuarios se procede al derribo de la Alcaicería y a la instalación de la Aduana y la Alhóndiga, cambiando de funciones el edificio de las Atarazanas y se instalarán nuevos servicios, sean de carácter militar, por ejemplo, situando entre ambas radas el Torreón del obispo, avanzada respecto al Castil de Ginoveses, dado el retroceso de las aguas marinas, o de dotación sanitaria. Por ejemplo, ubicando próximo a este ambiente portuario la fundación del Hospital del Rey, situado entre Molina Lario y Strachan, o donando los reyes también una almunia con huerto y noria para lazareto, que por razones obvias se ubicará fuera de la ciudad, hacia el inicio del Camino Nuevo.

Si bien, como queda dicho, la ciudad no modifica esencialmente la trama de su casco antiguo, si hay alteración urbanística, dado que los repartidores ordenaron retranqueos y edificación de fachadas y alineaciones de solares, ensanchamiento de calles a partir de la eliminación de ajimeces y otros elementos de tradición islámica añadidos a las casas durante aquel proceso de densificación y masificación sufrido durante los últimos momentos de la ciudad nazarí, así como señaladas reformas puntuales y ocupación de espacios liberados para nuevos usos, destacando la Plaza Mayor y la Plaza del Mercado.

Respecto a la apertura de nuevas plazas, sirva de ejemplo la ampliación de la del Obispo y la del Alcázar y las yuxtapuestas a las puertas, aclarando que la

instalación del Mercado franco se realiza sobre la antigua *Musalla*, origen medieval de la popular plaza de la Merced.

Se obrará la apertura de nuevas calles, como la denominada justificadamente Nueva ya a fines del s. XV y, sobre todo, la implantación de edificaciones de orden religioso, aspecto este de especial relevancia puesto que sí genera una imagen distinta: la ciudad conventual, si bien muchas veces, como ocurre con las fundaciones de conventos femeninos levantados dentro de la ciudad amurallada en los siglos XVI y XVII, partían de la agregación de casas ya preexistentes, a las que se edificaba una iglesia y se recomponía la distribución en la búsqueda de espacios comunes.

Este sentido de pervivencia urbana se manifiesta, sobre todo, en la continuidad del uso defensivo de las murallas heredadas de época islámica, que en todo caso sufre reparaciones y modificaciones de accesos, pero que seguirá cercándola:

- Puerta del Mar se convierte en la principal de la ciudad, por ser enlace de comunicación con el puerto, y dada su destacada situación sufre una reordenación con tempranos adosamientos para instalación de escribanías, guarda de la puerta, cárcel de caballeros, balcón oratorio.
- Puerta Nueva, único caso de nueva planta en la ciudad castellana, que se levanta para organizar el acceso de carretas y mercancías hasta la Plaza, teniendo en cuenta la nueva función económica y social de este sector urbano, que se manifiesta también en la apertura de la Calle de las Guardas (actual Compañía)
- Reapertura de la Puerta de San Buenaventura, clausurada antes de la conquista Cristinana



Planta de la plaza de Málaga, H. Torelli (1693)

Esa reforma interior se expresa en una nueva edificabilidad, al tener que acoger la ciudad el asentamiento de aproximadamente dos mil familias en casas de pequeñas dimensiones o bien en situación de ruina debido al asedio. Así, ya señalamos que la corona hubo de incorporar a la ciudad el arrabal cercado del lado norte, para efectuar su reparto como solares para los pobladores.

La importancia de la religiosidad, sustrato ideológico de la política de la corona, hace que las instituciones del clero dispongan de los mayores beneficios requeridos para su implantación, no sólo por su elevado número sino por la preeminencia de los solares que irán ocupando en la antigua urbe medieval islámica: en 1880 se constata que los edificios de orden religioso ocupan más de la tercera parte de la superficie de la ciudad, que se dividió en cuatro principales sectores, fruto de la distribución eclesiástica en cuatro parroquias que servirá como partición administrativa hasta entrado el s. XIX: colaciones de Sagrario (1488); Santos Mártires (1491) que verá aumentada su demarcación a raíz de la expansión demográfica del s. XVIII con los barrios extramuros de Trinidad y Capuchinos; Santiago (1490) con el barrio extramuros de la Victoria; San Juan (1490).

La expulsión definitiva de los moriscos del Reino de Granada se efectuó en varias etapas, si bien la mayor parte de la población fue deportada a finales de 1570. En Málaga y su jurisdicción la población de repobladores superaba con amplitud a los mudéjares, no obstante, la deportación de la población de origen islámico tendrá consecuencias palpables en el orden económico. Los lugares donde se localizaba la mayor concentración de población morisca se convirtieron en despoblados, cesando toda actividad productiva.

La ciudad cuenta en 1559 con 2.997 vecinos dentro del casco urbano. Un censo posterior en 1680 ya contabiliza 4.296, aproximándose así a los 20.000 habitantes. El desarrollo demográfico natural, que en Málaga se traduce en un paulatino aumento a lo largo del XVII, se vio paralizado estacionalmente por las epidemias y sucesivas inundaciones por desbordamiento del Guadalmedina que sufrió la ciudad durante el período barroco, producto de la tala indiscriminada a lo que habrá que sumar el daño causado a la urbe por los terremotos sufridos, del que sólo el de 1680 produjo la ruina en la mitad de su caserío.

El sector comercial se reparte en varias áreas, pero puntualmente destaca en la zona sur, entorno al puerto y el frente de muralla marítimo. El centro administrativo se localiza alrededor de la plaza mayor: cárcel y audiencia, sobre unos preexistentes baños árabes, y casa del Corregidor. En 1529 se trasladan las Casas Capitulares a la Plaza, reedificándose a mediados del XVIII.

Intramuros, los ejes viarios históricos traducen los pasos permanentes con trazados determinados por las condiciones topográficas y orográficas, vehiculan la accesibilidad interior-externo y viceversa y condicionan la movilidad interna, la idoneidad de ubicación de actividades (mercantiles, portuarias, religiosas...).

Destacan los que se corresponden con los accesos desde las puertas principales abiertas en la muralla: Compañía-Santa María-Cister, accede desde la Puerta Nueva hasta la Puerta de la Alcazaba, y recupera la huella del *Decumanus* mayor de época romana. A partir de 1494 esta arteria principal incrementa su valor urbano con la apertura de calle Nueva, que sobresale por ser una comunicación comercial entre la ciudad y el puerto. Una tercera vía en importancia será la conformada por la calle Granada que comunica desde la Puerta en la muralla en la que confluía el camino norte hasta la Plaza Mayor.

Málaga está estrechamente ligada a la existencia del puerto, que constituye además de su valor estratégico como frontera, el centro de la actividad económica, germen de su desarrollo comercial desde el s. XVII, basado en la exportación de los productos de su entorno agrario hacia los países nórdicos: frutos secos, vinos y pasas, sedas, aceite, agrios...

Sobre estos dos ejes, frente marítimo-puerto y río, la corona centrará sus intereses por cuestiones estratégicas, en tanto que la ciudad desarrollará a lo largo de la época barroca lo esencial de las acciones urbanísticas. La constante presencia de ingenieros militares buscaba soluciones a las crisis provocadas por la secuencia de inundaciones, así como un refuerzo del aspecto defensivo que Málaga aportaba, como se ejemplariza con la instalación del fuerte de San Lorenzo.

Durante el XVIII los libros parroquiales estiman un crecimiento de población que parte de veintiocho mil habitantes a principios de la centuria, finalizando entorno a los cincuenta mil. Este aumento demográfico va unido a una superación de la "crisis continua" que se vivió en el siglo anterior y es paralelo al experimentado en el resto del reino y a nivel europeo. El Catastro de Ensenada (1750-1754) será la fuente documental de primera mano para conocer la historia urbana de Málaga en la centuria. A su través podemos conocer la localización de las tiendas, desde las

carbonerías a las barberías, desde los lavaderos públicos a las bodegas, y todas las producciones.

Aún registramos, en algunos inmuebles protegidos y otros de carácter popular cómo debía ser la imagen colorista de esta ciudad barroca, a través de las decoraciones que ofrecían sus fachadas. El análisis evolutivo de las mismas contribuye a la datación precisa de algunos inmuebles, desde las auténticas fábricas en resalto de ladrillo con llagueado rehundido más antiguas, decoraciones geométricas complicadas y coloristas (por ejemplo, en la ermita de la Piedad, en la confluencia de calle Parras con Cruz del Molinillo) a la mayoría que, imitando las fábricas más nobles de sillería, incorpora dibujos de cadenas de ladrillo o columnas adosadas. A veces, avanzando el tiempo, se completan con guirnaldas, óculos, cartelas identificativas de la propiedad o encerrando la fecha de construcción, y avanzando también figuras, aisladas o componiendo escenas, que también sirven de pista acerca de la utilidad de los bajos, traduciendo los negocios que alojaban.

El puerto hasta este momento sólo contaba con un muelle, el de levante, y dada la expansión económica que se estaba produciendo se proyecta su ampliación con la construcción de otro en poniente. En la segunda mitad del siglo, y relacionado también con las necesidades de acarreo de dichos materiales y un mayor tráfico se levantan los caminos a Vélez-Málaga, que acarrea la apertura y urbanización del Paseo de Reding y el de Antequera por el Puerto de la Torre, continuando en ejercicio el dispositivo o red de torres de alarma y aviso que rodea la ciudad, conectando con Alcazaba y Gibralfaro, al que se añaden algunos dispositivos de mejora militar, como el Castillete de Santa Catalina en las colinas que vigilan el litoral este.

En el siglo de la Ilustración, la ciudad sigue siendo conventual. Las construcciones religiosas -cuatro parroquias, veintiséis conventos, numerosas ermitas, capillas...- llegan a ocupar hasta el 30 % del terreno edificado. Esta

limitación a la expansión, obligó a intervenir sobre la periferia, como ya había ocurrido desde el s. XVI con el desarrollo urbano entorno a la instalación de los conventos *externos*: Victoria, Capuchinos, Trinidad y el Carmen, surgiendo barrios nuevos en los antiguos arrabales: Perchel, Trinidad, Barrio Alto, Victoria, reflejo de la demográfica que se está viviendo. La consecuencia es el final anunciado del derribo de las antiguas murallas que circundaban la ciudad desde la época musulmana, efectuándose por orden real de 1786, una vez superado su carácter defensivo.

Un elemento muy destacado de la transformación de la ciudad a partir de un nuevo urbanismo que emana de las ideas de renovación e higiene de la Ilustración, será el proyecto de la Alameda que surge a partir de la Real Orden de 1783. Si bien cuenta con antecedentes desde el siglo anterior, como pueden entenderse el ornato de los caminos de acceso a la ciudad, Camino Real de Vélez, Compás al convento de la Victoria, Capuchinos,es con este proyecto que se consigue una actuación completa de orden urbanístico y arquitectónico, fundamentalmente por lo que supone de regeneración de un espacio yermo e insalubre, como es el playazo de la ciudad, y por la creación *ex novo* de una zona que se convierte en un nuevo *centro* urbano y cívico, ubicación de las clases dominantes con valores especulativos en alza, y lugar de desarrollo de los mejores diseños de arquitectura civil.

Respecto al orden constructivo militar, sólo mencionar respecto a la red defensiva de época nazarí, que el sistema fue constantemente reforzado en época cristiana, desarrollándose la construcción y mantenimiento de torres hasta el siglo XVIII.

Por su inmediatez a los caminos debemos considerar algunas torres vinculadas al control de paso de personas y mercancías, por ejemplo, la del Atabal al Camino de Antequera y la de San Telmo y Las Palomas vinculadas al Camino de Vélez. Otras del interior, pueden relacionarse también con las tareas propias de las

“guardas del campo” custodiando las propiedades de vecinos o los bienes comunales y de propios, si tenemos en cuenta las noticias sobre la situación de las dehesas u otros bienes de aprovechamiento público (pastos, leña, esparto...) en las proximidades, existiendo órdenes, bandos y pregones al respecto, por ejemplo, aquella que indica que *el bachiller Serrano* prohibió por un pregón pastar ganado en la Dehesa de la Torre del Atabal, con excepción de los bueyes y otros animales de arada. Asimismo, prescribía la pena para los infractores, añadiendo... *“e questo sea judgado ante los fieles ejecutores”*.

La Ciudad Ilustrada y la Industrialización.

La relativa continuidad que se aprecia en el urbanismo de la ciudad de época



Plano de la Plaza de Málaga, Joaquin de Villanova (1785)

barroca, desaparece a partir de los grandes cambios que se generan ya a fines del XVIII, con el estímulo al crecimiento que supuso la liberación del comercio con América, tras los decretos de 1765 y 1778 y la plena implantación de las ideas ilustradas, dando origen a instituciones relacionadas con el comercio: Consulado, Escuela Náutica de San Telmo.

El impulso comercial trae aparejada la localización de una numerosa colonia extranjera, cambios urbanísticos, medidas de modernización, crecimiento en definitiva que requiere nuevas dotaciones para la ciudad (Acueducto de San Telmo, mejoras en el Puerto, fundación y demolición del Cuartel de San Lorenzo...).

La nueva economía industrial llega con retraso (1830) a las regiones meridionales europeas, si bien en el territorio malagueño existían ya desde el siglo anterior instalaciones relacionadas con actividades manufactureras de carácter preindustrial: Real fábrica de hojalata de San Miguel, en Ronda (1725); Fábrica de naipes de Macharaviaya (1755); Fábrica de papel en Nerja (1780).

Pero serán, sobre todo, los acontecimientos asociados al siglo XIX: industrialización, convulsiones políticas revolucionarias, desamortización, los que provoquen los mayores cambios. En el período comprendido entre 1830 y 1860 Málaga se convierte en un centro industrial de primer orden, partiendo de la siderurgia (Altos hornos de Marbella, Ferrería de la Concepción, 1832) abarcando un amplia representación de actividades en la ciudad: Siderurgia La Constancia (1833); Ferrería El Ángel (1841); Industrial Malagueña (textil, 1846); Fábrica La Aurora (1856); químicas, transformación de maderas; agroalimentarias..., dando lugar a una nueva expansión con el alzado de las barriadas obreras y el crecimiento de población, tal como se constata al duplicar el censo de población entre 1842 y 1877.

El crecimiento económico, fruto de esta actividad, conlleva el desarrollo de una clase dominante en expansión que va gestando, a su vez, la transformación a una nueva ciudad, cuyo proyecto más emblemático en la centuria supone la mayor ruptura con el parcelario de tradición islámica que había pervivido, salvo actuaciones puntuales, hasta el siglo anterior: la construcción de la calle Marqués de Larios (1887-1891), pero que también se expresa en la extensión hacia la zona Este, ya alejada de la ciudad histórica y que se convierte en la residencia de la clase burguesa dominante.

La política desamortizadora planificada por los gobiernos liberales conforma otro de los aspectos esenciales en el cambio de ciudad que se produce durante el s. XIX, fundamentalmente la realizada sobre los bienes del clero, que primero fueron declarados de utilidad pública y, en numerosos casos, una vez vendidos terminaron convirtiéndose en solares con fines especulativos.

Si bien ya durante la segunda mitad del siglo anterior se intentaron medidas para disponer parcialmente de los bienes del clero, no es hasta la mitad del S.XIX, con las políticas desamortizadoras de Mendizábal y Madoz, cuando se produce el auténtico proceso desamortizador que genera una profunda transformación en la fisonomía de la ciudad. A esto hay que unir el florecimiento del comercio y el apogeo industrial que hace que la ciudad salte los muros y se extienda hacia los arrabales, formando definidos barrios en la periferia. La reordenación que implica la liberación de inmuebles o su conversión en solares, supuso un fuerte impacto en la renovación urbana, la definición de un nuevo parcelario y la edificación de una arquitectura contemporánea.

Así, del derribo del Convento de Santa Clara surgen las calles Duque de la Victoria y Molina Lario. El solar resultante del Convento de San Francisco permitió la apertura de la Plaza San Francisco hasta el río. El Convento de San Bernardo estuvo situado sobre las calles Denis Belgrano y Niño de Guevara, posibilitando su desaparición la reordenación de todo ese sector.

La desaparición del Convento de las Capuchinas hará posible la apertura de la calle Echegaray, mientras que la supresión del Convento de Carmelitas permite la reordenación y la apertura y edificación de la calle Sánchez Pastor. Mientras que algunos cambiaron de funciones, así el Convento de Capuchinos fue destinado a cuartel de Caballería y el Convento de la Paz a cuarteles.

Durante el siglo XIX se produce una honda preocupación ordenadora asistiendo a diversos proyectos de esa índole entre los que destaca el Plan de Ensanche y Remodelación de la ciudad de José Moreno Monroy de 1861. Este plan forma parte de la utopía urbanística malagueña, pues, pese a que la mayor parte del mismo no se llevase a la práctica, ha servido de inspiración a muchos de los proyectos posteriores y sus postulados han servido de guía para la arquitectura de final del siglo XIX. Hay que entenderlo en un contexto histórico muy concreto en el que también se están produciendo ensanches en Madrid (plan Castro) y Barcelona (plan Cerdá) y en una época de pleno auge industrial de la ciudad de Málaga.



Plano de Málaga, Rafael Mitjana (1838)

Las características principales de estos ensanches son, en el plano morfológico, la ordenación en manzanas. En el orden conceptual la implantación de la ciencia a todos los campos incluidos la arquitectura y el urbanismo a través del

Higienismo y otros criterios para la zonificación por barrios, pues si en otras épocas se agrupaban por colectivos gremiales, ahora se asientan en distintos barrios a las distintas clases sociales (barrios aristocráticos, burgueses, obreros...).

Este plan afectaba profundamente tanto a la ciudad intramuros como a los arrabales, modificando las tramas de la antigua ciudad de Málaga por completo, aunque no postulaba un gran crecimiento de la ciudad. La ordenación que lleva a cabo este plan acomete las áreas comprendidas entre la Alameda y las calles Compañía y Granada, y al norte entre la Plaza de la Merced y Puerta Nueva, en lo que podría haber sido una autentica nueva ordenación para el centro.

Una de las motivaciones de este plan hay que buscarla en la inviabilidad del tráfico interior de la antigua ciudad de Málaga heredera tanto de la medina musulmana como de la posterior ciudad conventual. En la nueva ordenación propuesta las calles, que parten perpendicularmente de la Alameda y se abren en forma circular hasta la Plaza de la Constitución y Cortina del Muelle, forman una ordenación radial en torno a Plaza de la Constitución y la Catedral.

El resto de actuaciones contempladas en el plan ordenaba las huertas más cercanas a la ciudad y reordena los barrios históricos de Trinidad y Perchel al otro margen del río, respetando las trazas originales del barrio de la Trinidad mientras que sobre el Perchel propuso una prolongación de la Alameda.

Otro factor de enorme interés en la modernización de la ciudad será la llegada del Ferrocarril como elemento potenciador del desarrollo de la zona Oeste de la Capital. Así, en 1861, con el comienzo de las obras del ferrocarril Córdoba-Málaga, empieza a transformarse este litoral de la ciudad creando un binomio entre el puerto y el ferrocarril, capaces de dinamizar toda la estructura urbana del oeste del río originando entre el puerto y la estación el sector urbano más dinámico y característico del periodo industrial en la ciudad.

Respecto a la Ordenación y reformas interiores en el Centro, ya mencionamos que en el casco antiguo de Málaga la desamortización trajo consigo una nueva ordenación de la ciudad, abriendo un nuevo sistema viario y regularizando la morfología formando manzanas con cierto orden y en la mayoría de los casos haciendo alarde de los progresos técnicos adquiridos construyendo edificios de más altura, cuatro en la mayoría de los casos, pero el proyecto más importante de la Málaga del siglo XIX será la apertura de las calles Marqués de Larios y Molina Lario en 1886.

La idea de una calle con este trazado aparece por primera vez en el Plan de Ensanche de Moreno Monroy, aunque el proyecto no es llevado a la práctica hasta encargar un estudio a José María de Sancha sobre el estado de la red de alcantarillado en Málaga en 1878. Tras examinar las necesidades higiénicas y circulatorias propuso la apertura de la primera calle entre la plaza de la constitución y el puerto y la prolongación de la segunda.

El trazado de dichas calles hay que examinarlo conjuntamente ya que para sus aperturas resulta necesaria la parcelación y ordenación de los terrenos del Hospital San Juan de Dios, Antiguo del Rey, que perduraba entre la calle Cortina del Muelle y Plaza del Obispo. Dicha ordenación también traerá como consecuencia la aparición de nuevas calles tales como Strachan y Bolsa y respetando únicamente las trazas de herencia islámica de las calles del área comprendida entre Salinas y Álvarez.

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

Mientras que el Plan de ensanche de Emilio de la Cerda de 1892 hay que entenderlo en una coyuntura histórica totalmente diferente a la anterior en plena

crisis del modelo de industrialización malagueño, y con unos ritmos de crecimiento de la población que no son los de la época de esplendor pasada.

Ahora todo parecía indicar que, tras el profundo cambio del centro histórico y el desarrollo de las periferias, el crecimiento de la ciudad se ha detenido o ha desacelerado su ritmo de crecimiento.

Así este plan presenta como características fundamentales el considerarse como un plan de la crisis, ya que contempla un crecimiento muy moderado, además aporta un marcado carácter Higienista en concordancia con el resto de Europa proponiendo vías más anchas “donde pueda penetrar abundantemente la luz y el aire, elementos tan necesarios a la vida”, y lo logra mediante Ensanches, atendiendo a una malla ortogonal y plantas con manzanas achaflanadas.

Las principales acciones propuestas se especifican en torno a varios proyectos, el de desviación del río Guadalmedina a través de un canal hasta el barrio de Huelin, el de prolongación de la Alameda por el desarrollo del puerto y ordenación del barrio obrero de la Malagueta; la apertura de la calle Armengual de la Mota y ordenación de la Trinidad formando el conjunto más condicionado por malla ortogonal de todo el ensanche; Ordenamiento de la playa de pescaderías mediante la misma una malla; Unión de la Alameda y el Parque con reordenamiento de la manzana de la Marina y apertura al norte de la actual calle Alcazabilla.



Plano de Málaga, Emilio de la Cerda

Ciudad y urbanismo en la Málaga del siglo XX.

También la historia del urbanismo en el siglo XX en Málaga está muy marcada por su trayectoria económica, por el descenso de la actividad industrial hasta su posterior colapso y el nacimiento de una nueva industria, el turismo que a la postre junto con la construcción formarían el binomio en el que se basa el crecimiento de la ciudad. Representa la ciudad que conocemos de modo que vamos a detenernos más y diferenciando los siguientes periodos:

Podemos considerar el primer cuarto del siglo XX como un periodo de prolongación del XIX. Es una fase de calma en el crecimiento de la ciudad, una continuación de las ideas formadas por el Plan de Ensanche de De la Cerda poco intensivo respecto a crecimiento.

Tras la década de los años veinte y como consecuencia de la no intervención en la primera guerra mundial, la industria española y también la malagueña experimentó un momento dulce lo que se tradujo en un incremento de la producción. Pero, destinada en su mayor parte a la exportación, aumentó los precios de los bienes produciendo una época de inflación, lo que se tradujo en un empobrecimiento de las clases obreras.

El *Plan de Ensanche de Daniel Rubio 1928/29* se redacta en un momento clave, tras la Conferencia Nacional de Edificación de 1923, al entrar en crisis el planeamiento de ensanche (al cual no supera técnicamente) y al ascenso de las ideas del Movimiento Moderno. En este contexto y ya durante la dictadura de Primo de Rivera se produce en Málaga el plan de Daniel Rubio haciendo frente a una nueva situación urbana marcada por un crecimiento demográfico que había repercutido en un mayor hacinamiento en los barrios obreros, y el progresivo aumento de la construcción y la infravivienda, siendo estos por primera vez objeto de planeamiento.

Este Plan se fundaba más en argumentos higienistas, dependientes de criterios sobre habitabilidad y la alta densidad demográfica de la ciudad consolidada, que en previsión de infraestructuras públicas; así las circulaciones interiores se convierten en la base que fundamenta el plan, rompiendo la producción anárquica de la ciudad ordenando una gran superficie al oeste del río Guadalmedina y deteniéndose en el borde oeste de los barrios Trinidad y Perchel donde aún restaban en activo huertas y explotaciones agrícolas. También propuso una prolongación de la Alameda que incardina todas las circulaciones junto con un sistema de seis radiales o ejes de salida extrapolados de la ciudad ya existente, y tres rondas, interior, intermedia y exterior.

En el centro proponía Proyectos de urbanización en la ciudad consolidada, como ensanches y prolongaciones de calles, o la creación de un nuevo trazado viario.

Mientras que al este propuso la creación de una amplia vía circulatoria que uniría la ronda exterior con los Baños del Carmen, avanza el enlace de La Alameda con el Parque eliminando los inmuebles y manzanas que impedían su unión en la acera de La Marina, la construcción de un paseo marítimo y la prolongación de la calle Maestranza.

Sólo mencionar que paralelamente a éste tiene lugar la redacción del Plan General de Reformas y Mejoras de José Bores con R. Benjumea, L. Werner y M. Jiménez.

La época autárquica (1937-1959) resulta interesante el análisis del periodo que sucedió a la Guerra Civil en lo que se refiere fundamentalmente a la política de Vivienda, la plasmación de dicha política y el planeamiento urbano. Las actuaciones de la administración se refieren fundamentalmente a la provisión de vivienda barata, aunque aún a pequeña escala, fundamentalmente generando las siguientes

barriadas: Barriada del Generalísimo Franco en ciudad Jardín, Grupo del Canódromo en Ciudad Jardín, Santo Tomas de Aquino, Viviendas Ultra baratas de El Palo, Haza Campillo Alto y Bajo, Haza Cuevas (o Nuestra señora de la Victoria).

Estas realizaciones atienden fundamentalmente a una normativa estricta (Ley de 19 abril 1939 sobre vivienda protegida) y a la creación del Instituto Nacional de la Vivienda que regulaba estrictamente los diseños y la tipología de las viviendas producidas con un cierto aspecto ruralizante. Respecto a realizaciones de Planeamiento Urbano se conforman las actuales fachadas del puerto de Málaga, es decir la actual fachada de la plaza de la Marina y las edificaciones del frente del Muelle de Heredia.

Llegados a la mitad de la centuria se realiza el Plan de Ordenación Urbana de José González Edo, (B.O.E. de 18 de julio de 1950) siguiendo las líneas del planeamiento anterior, simples trazados de alineaciones, con algunas clasificaciones elementales de las tipologías arquitectónicas para la aplicación de ordenanzas y la concesión de licencias. Entre los proyectos en este periodo destacar la prolongación de la calle Larios, la unión de El Parque con la Alameda y las ordenaciones de El Ejido y La Malagueta.

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

El arranque de la ronda exterior se produce en las inmediaciones de la Casa de La Misericordia y sólo se vuelve a recuperar la traza del Plan Rubio a la altura del

cementerio de San Rafael hasta llegar al segundo tramo de la prolongación de La Alameda. Desde ese momento su trazado se deshace en las urbanizaciones propuestas por el nuevo plan en las laderas. Este trazado será el soporte de algunos nuevos asentamientos residenciales.

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

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

El Plan de González Edo es derogado por sentencia del Tribunal Supremo con fecha de 21 de marzo de 1964, alegados defectos de forma por un particular. En realidad, suponía un freno al desarrollo inmobiliario incipiente, debido al crecimiento del turismo, y suponía una amenaza para los intereses de los inmobiliarios, siendo la causa efectiva de su derogación.



Ahora se empieza a tomar conciencia de los cambios que iban a sufrir nuestras ciudades y se promulga a nivel nacional la primera ley del suelo, la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

El despegue económico: El Boom Demográfico, Turístico y Constructivo (1964- 1973). Tras el Plan de Estabilización Económica de 1959, España abrió sus puertas al comercio extranjero lo que supuso una importante entrada de capitales y un crecimiento económico sin igual, conocido como “milagro económico español”. Así la siguiente fue una década de crecimiento y prosperidad que transformó la ciudad con un impacto similar al producido en el momento de las desamortizaciones.

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

Ello repercutió en centro histórico de Málaga, iniciándose un proceso de deterioro que llegó a niveles deplorables, debido a varias causas fundamentalmente a la búsqueda de una mayor comodidad por la población en viviendas a las afueras, al uso generalizado del automóvil, poco compatible con la antigua ciudad de Málaga.

Además, la mayoría de edificios habían sido traspasados por herencia, tratándose de un caserío principalmente de los S. XVIII y XIX desprovistos de comodidades, como baños independientes o mayor privacidad, a diferencia de las nuevas promociones de viviendas más adaptadas a las necesidades contemporáneas a lo que se sumaba un escaso equipamiento público. Ello favoreció el abandono paulatino de la población del centro de la ciudad, iniciándose un periodo de degeneración que casi llega a nuestros días.

En este periodo, y a falta de un instrumento de protección, se produjeron los mayores atentados en cuanto a destrucción del patrimonio y producción de vivienda “de promoción” en el centro histórico. En los sesenta se puede decir que la ciudad careció de instrumento de planeamiento capaz de regular el crecimiento y la dinámica de la ciudad: una vez derogado el Plan General de Ordenación Urbana de 1950 y hasta los primeros años setenta en que se aprobó el siguiente plan, la producción de la ciudad física no estuvo realmente regulada, precisamente en uno de los periodos de dinámica más intensa de la reciente historia de Málaga.

No obstante, se consigna que por el Ministerio de la Vivienda se promulgaron en agosto de 1966 unas Normas Complementarias y Subsidiarias Regulatoras de la Construcción que debían ser puente hasta la aprobación del nuevo PGOU que, al menos desde 1967, se venía redactando Período Democrático y Crisis Económica (1973-1982). Las condiciones económicas cambian a partir del año 1973 en la que puede considerarse la segunda mayor crisis económica a nivel mundial: La Primera Crisis del petróleo, seguida de una crisis del lado de la oferta que encarecería todos los productos y servicios y que generaría mayores niveles de desempleo (la conocida estanflación, aún impensable para los economistas de la época). También hay que indicar que en este periodo se produce el colapso definitivo de la industria malagueña; ciudad que tenía un tejido industrial muy diversificado y que se irá perdiendo durante esta década.

Es en este contexto cuando se redacta el *Plan General de Ordenación al Este del Río Guadalmedina* de E. Caballero Monrós y R. Álvarez de Toledo 1971 en un momento en que los arquitectos abandonan cualquier intención de obra propia en el plano del diseño urbano. Si unimos las condiciones impuestas por el mercado y al modelo económico desarrollista, se comprende que el único objetivo del plan fuese situar y normalizar la acción de los promotores, produciendo una situación de anarquía urbanística sin precedentes. Así se plantea la superación de la barrera psicológica del río Guadalmedina e impulsar el crecimiento urbano (residencial) en el oeste, así como en la necesidad de transformar sectores urbanos.

La aplicación de la planificación parcial y la creación de la ordenanza “Residencial Plurifamiliar”, que a la postre fue lo único que se llevó a la práctica en esta fase, y que hacía referencia a la creación de bloques de viviendas exentos en polígonos, donde en principio no alcanza la actividad organizadora del plan, dejaba en manos de los promotores la configuración de la trama a nivel de barrio sin que existiera una cierta coherencia u homogeneidad en esas nuevas creaciones de ciudad, obteniendo como resultado su desmembración.

La dinámica territorial previsible se diagnosticó con acierto, atribuyendo a Málaga un papel de centro terciario y cultural de una futura ciudad lineal costera inducida por el crecimiento turístico. Por tanto, su expansión oeste y la mejora de las infraestructuras eran objetivos fundamentales de la consideración funcionalista del territorio. Los espacios costeros y sus colinas quedaron definitivamente sellados como los lugares de expansión urbana de baja densidad construida y alta calidad residencial.

Mientras que las zonas periféricas y suburbanas, como los barrios de La Palmilla, La Virreina y 26 de febrero, fueron asiento de población procedente de los núcleos de chabolas, infravivienda o población afectada por algunas de las

operaciones de renovación urbana iniciadas durante los sesenta. Con su implantación en un territorio absolutamente aislado del resto de la ciudad y apenas accesible, comenzó la producción planificada de una nueva periferia urbana.

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

La inflexión hacia un nuevo Orden Urbano se producirá entre 1983-2005, prosperando una mayor conciencia urbanística es la nota que marca este periodo. Así, los componentes fundamentales que impulsaron la elaboración de la primera generación de planes de ordenación urbana no como simples planes de ensanche sino como elementos vertebradores de la ciudad serán, entre otros, la intención de poner freno al crecimiento urbano ilimitado, la importancia de la racionalidad como fundamento de las intenciones.

Así se produce un urbanismo de recomposición, en el cual el diseño básico se amplía a las áreas de nuevo crecimiento, predeterminando su estructura formal final y definiendo sus conexiones con la ciudad consolidada, en la pretensión de poner freno a los procesos de concentración y especialización espacial de los equipamientos.

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

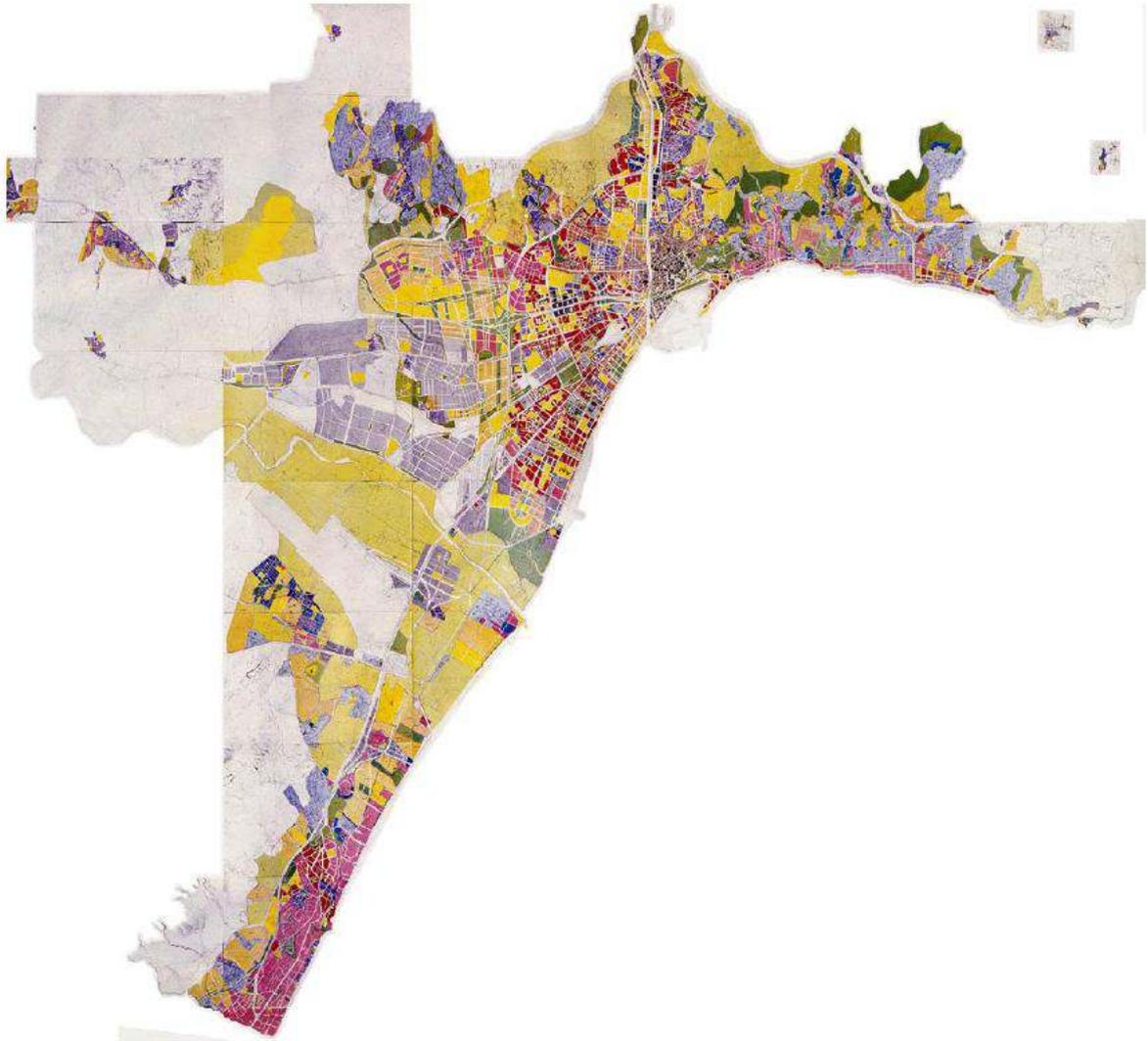
Así la operación Trinidad-Perchel y la posible apertura de la calle Jaboneros, provocó un intenso debate social urbano que se puede considerar a la vez nexo de

unión entre la década de los ochenta y la anterior y una ruptura con aquella forma de urbanismo que no respetaba los ambientes y que consideraba el territorio como una página en blanco.

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

El Plan General de Ordenación Urbana de 1983.

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



Al ser un plan en periodo de crisis abandona el planteamiento extensivo en cuanto a crecimiento enfatizando la recomposición de la ciudad interior dando atención preferente a la forma urbana, al trazado viario y, por el contrario, una escasa consideración del territorio. Al objeto de paliar la escasez de equipamiento público se establecen unidades de actuación para obtener suelo de las mismas.

En cuanto al viario, planteó una soldadura de la ronda exterior al oeste, al norte de la ciudad, definen también el viario y aportan elementos de sutura para completar los tejidos y conseguir un mayor esponjamiento y una mayor movilidad interior en una zona donde habían proliferado polígonos sobre las laderas, en

coexistencia con la magnífica ordenación Ciudad Jardín. Así, será capaz este plan de relacionar la capital con sus territorios de influencia ya que la “metropolización” era un hecho ya constatado por estos años.

Como novedad incorporó la figura de protección sobre los yacimientos arqueológicos del término municipal, en distintos grados y sobre especies vegetales.

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

En un momento en el que el centro había ya sido completamente abandonado surge al objeto de hacer frente, fundamentalmente, a los siguientes problemas:

- Población envejecida y continuidad en el proceso de abandono del centro, desplazándose a zonas en expansión con mejores infraestructuras, lo que posibilitó la entrada de población marginal e inmigrantes.

- Ante la pérdida de los usos tradicionales del mismo se produjo su terciarización, aglomerando actividades bancarias y de oficinas.

- Todo ello conllevaba falta de habitabilidad fuera del horario comercial y, consecuentemente, problemas de inseguridad ciudadana.

- Problema con la antigua ley de arrendamientos urbanos (las rentas antiguas). Los propietarios no atienden al deber de conservación de la edificación. El plan se planteó proteger el centro de la ciudad intentando recuperar la edificación a través de procesos de renovación o rehabilitación ya que morfológicamente y tipológicamente no había sufrido procesos irreversibles, dotando a la ciudad de un catálogo de edificios y una clasificación con distintos grados de protección de los inmuebles, a saber:

- Protección Integral. Comprende edificios que deberán ser conservados íntegramente por su carácter singular y monumental, preservando todas sus características arquitectónicas.

- Protección Arquitectónica Grado I. Aquellos que por su valor arquitectónico y su implantación en la estructura urbana deben ser protegidos, impidiendo su desaparición o sustitución
- Protección Arquitectónica Grado II. Edificios con elementos que deben ser conservados o sustituidos en edificios de nueva planta.
- Protección Ambiental. Edificios que por su situación en entornos monumentales han de ser tratados con especial cuidado.

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

Dicho texto constaba de un documento de planeamiento otro de gestión y otro de protección. También planteó una mejora de las circulaciones interiores, abordando la figura de peatonalización, haciéndola más habitable.

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

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

El avance del plan de 1993 recupera la oposición entre crecimiento y desarrollo urbano, de donde se deducía la necesidad de una recualificación de la

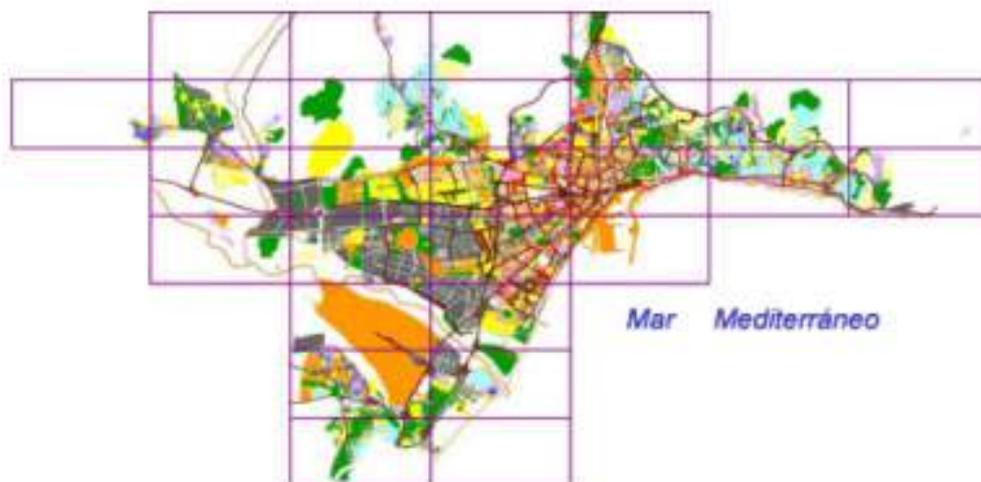
ciudad consolidada-Aprobado en 1994 quedó sin efecto poco menos de un año después. A modo de síntesis sobre su contenido señalar que aborda:

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

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

El Plan General de Ordenación Urbana de 1995 de Damián Quero Castanys.

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



Una vez analizada la ciudad en la que vivimos, su configuración, su sentido de crecimiento y ordenación, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

De lo que fue la colonia fenicia de Mlk o Malaka quedan varios tramos de la muralla defensiva bajo los sótanos de algunos edificios del centro histórico, concretamente bajo el Museo Picasso Málaga y el antiguo edificio de Correos.

Durante el periodo de dominación bizantina, iniciado a mediados del siglo VI, se mantiene la estructura de la ciudad romana. En el área de las calles Molina Lario y Strachan se situaron las naves de almacenamiento de los productos destinados a la exportación, coincidiendo con la línea de costa de la época.

Con la llegada de los visigodos y la crisis generalizada en el Mediterráneo, se inicia un periodo de feudalización propiciado por la desaparición del garum y la inseguridad creciente. La población huyó a los montes de forma masiva. Con el abandono de la ciudad, desaparece el puerto hacia el siglo VII y no será hasta la llegada de los árabes cuando Málaga se recupera.

Bajo la dominación castellana, la ciudad experimenta un cambio de usos y funciones, pero las modificaciones del trazado urbano son muy limitadas y se reducen prácticamente a la apertura de calle Nueva. Trazada en 1491, esta vía, estrecha para los estándares actuales, fue pensada para facilitar el tránsito de mercancías entre la puerta del Mar, en el puerto, y la puerta de Antequera.

Con el cambio de administración, las mezquitas comienzan a ser sustituidas por iglesias. Sobre los cimientos de la mezquita mayor se empezó la construcción de la Catedral de Málaga.

Un elemento característico de las ciudades españolas de esta época lo constituyen las cruces de humilladero o de término. En Málaga existieron cuatro de

ellas, situadas en los confines de la ciudad, a la salida de los caminos reales. De estas, sólo se conserva la de la plaza de la Cruz del Humilladero, entonces situada en medio de un descampado donde se cruzaban el camino de Cártama y el de Churriana. Las restantes cruces estaban situadas en el camino real de Vélez-Málaga, en el llamado humilladero de La Caleta; en el camino de Granada, en la Huerta del Acíbar, junto a la colina de El Ejido; y en el humilladero de Zamarrilla, en la actual calle Mármoles, antiguo camino de Antequera

Los restos más visibles de la Malaca romana son los del teatro romano, situado junto a la alcazaba, así como algunos retazos del sistema viario y unas grandes termas públicas en el área de calle Alcazabilla en dirección calle Císter.

El foro de la ciudad romana no se ha identificado aún. Se baraja la posibilidad de que se encuentre bajo el palacio de la Aduana o calle Alcazabilla. Por el contrario, sí se han identificado algunas áreas donde prevalecían las funciones domésticas. En la ladera sur de Gibralfaro se han encontrado los restos de una villa en los actuales jardines de Puerta Oscura y al norte de la plaza de la Constitución han aparecido diferentes muestras de antiguas viviendas, sobre todo alrededor de las calles de Santa Lucía y San Telmo.

La morfología de la Málaga nazarí (ciudad musulmana) corresponde al modelo clásico del urbanismo islámico medieval, constituido por la medina, el castillo y los arrabales. El perímetro amurallado de esta época rodeaba los que en la actualidad se considera el centro histórico.

El eje central de la medina unía la alcazaba con la puerta de Antequera, conectando la plaza de las Cuatro Calles (en la actualidad plaza de la Constitución), el zoco y la mezquita mayor. La ciudad se configura en trazados transversales a este eje central, destacando el eje de calle Granada, que se extendía desde la citada plaza hasta la salida del camino real de Granada, a través de la puerta homónima, y

que concentraba varias mezquitas y casas señoriales. El restante sistema viario se caracterizaba por su trazado sinuoso de calles estrechas, de las que algunas han perdurado hasta hoy, como es el caso de calle Ascanio.

Alcazaba y Castillo. Se sitúa en el lado oriental de la medina y está rodeada por tres murallas. El recinto exterior albergaba la plaza de armas y contenía los accesos a la medina. En el recinto interior se situaban las dependencias palaciegas y un pequeño barrio intramuros.

La alcazaba estaba comunicada con el castillo de Gibralfaro a través de un camino protegido por una doble muralla o coracha, utilizada para el suministro de alimentos de los soldados. Murallas. Arrancaba desde la alcazaba en línea recta hasta la puerta de Granada, sin envolver a la alcazaba. Continuaba por el lado sur de la plaza de la Merced y calle Álamos, desde donde partía el muro que rodeaba al arrabal de Fontanella. Seguía por calle Puerta de San Buenaventura, entrada al mencionado arrabal, y calle Carretería hasta la puerta de Antequera. Desde este punto, la muralla se extendía paralela al río Guadalmedina hasta adosarse a las Atarazanas. Proseguía hasta el castillo de los Genoveses, situado en la actual plaza de la Marina, y por Cortina del Muelle hasta alcanzar de nuevo a la alcazaba.

Toda la zona urbana estaba rodeada de huertas y arboledas y dos arrabales. Además, también se ubicaban en el exterior algunos cementerios, algunas juderías y los establecimientos comerciales de extranjeros, entre los que destacaba el de los genoveses, que disponían de un castillo junto al puerto desde 1278.

El arrabal de Fontanella, el más poblado, se extendía al norte de la medina, entre las actuales calles de Frailes, Refino, Postigo, Cruz del Molinillo y Gigantes, abarcando los actuales barrios de La Merced y San Felipe Neri y casi toda La Goleta.

Pero el gran proyecto de la centuria de la Ilustración fue la creación de la Alameda, gran paseo arbolado entre la ciudad antigua y el barrio de Pescadería del puerto. La Alameda se convirtió en el principal punto de encuentro de la sociedad de la época y durante el siguiente siglo fue ampliada y decorada con fuentes, estanques y esculturas y se derribó el antiguo castillo de San Lorenzo, situado junto al Guadalmedina, dando lugar a la apertura de la perpendicular Alameda de Colón. La alta burguesía mercantil, la llamada oligarquía de la Alameda, la convirtió en su lugar de residencia, construyendo sus viviendas señoriales a ambos lados del nuevo eje.

Asimismo, se realizan una serie de obras de ingeniería que beneficiaron a la ciudad, notablemente, el encauzamiento del río y la ampliación del puerto. En 1775 se ampliaron los almacenes de Atarazanas y un año después se construye un Lazareto. Finalmente cabe mencionar las mejoras acometidas en los principales caminos de la ciudad. En esta época era especialmente importante el camino de Málaga a Vélez-Málaga, ya que gran parte de las pasas y vinos que se exportaban a través del puerto de Málaga provenían de la Axarquía. También se realizaron mejoras en el camino hacia Torremolinos y se creó una vía alternativa al camino de Antequera, el llamado camino del Colmenar.

En el siglo XIX se produce un crecimiento demográfico y una notable transformación morfológica y tipológica del centro histórico impulsada por las desamortizaciones y el desarrollo de la industrial textil y metalúrgica. De esta época se conservan numerosas edificaciones y el eje principal del casco antiguo, calle Larios. Entramos en la ciudad burguesa.

La incorporación al mercado inmobiliario de las grandes propiedades de las instituciones religiosas con motivo de las sucesivas desamortizaciones tuvo un gran efecto en el sistema viario del centro histórico y del antiguo arrabal de Fontanella, entonces llamado Barrio Alto. Las nuevas manzanas requerían de un

sistema viario que las articulara y las integrara en el resto del entramado urbano. En los solares liberados por las desamortizaciones se desarrolla una arquitectura burguesa, elegante y homogénea, que aún en la actualidad caracteriza a buena parte del centro histórico. No se levantan en estas zonas las grandes mansiones de la aristocracia y la alta burguesía, que se asientan en la zona este de la ciudad, sino que se instalan los pequeños burgueses de una incipiente clase media decimonónica, con preferencia por la arquitectura soberbia de inspiración neoclásica. Generalmente se construyen edificios de tres plantas con bajo y ático y esquinas redondeadas.

Una virulenta epidemia de cólera sucedida en 1833 volvió a poner en evidencia la necesidad de mejorar las condiciones sanitarias del centro de la ciudad que ya se habían manifestado en el pasado siglo (véase: Pandemias de cólera en España). El plan de Ensanche de 1859 del arquitecto José Moreno Monroy contemplaba la apertura de una gran calle desde la plaza de la Constitución hasta el Boquete del Muelle, situado en los inicios del actual parque, pero la financiación necesaria fue denegada por el Gobierno Central y no fue hasta 1878 cuando un nuevo proyecto del ingeniero José María de Sancha propone la apertura de tres nuevas calles, de las cuales una sería la futura calle Larios, de la que se encargó el arquitecto municipal Joaquín de Rucoba.

Ese mismo año el plan fue aprobado por el ayuntamiento, que recurrió a la creación de una sociedad anónima para su financiación. Sin embargo, la sociedad fue incapaz de llevar a cabo el proyecto y en 1886, la casa Larios asume la realización de la nueva calle y de las doce manzanas de edificios a sus lados. Toda la obra fue finalizada en 1891, apenas cuatro años después del relevo de la Casa Larios, y se remató con detalles innovadores, como un pavimento especial de madera que aminoraba el ruido de los carruajes de caballos, que no obstante, desapareció por los efectos de la gran riada de 1907.

La nueva reforma y ampliación del puerto trajo consigo la liberalización de extensos terrenos en la plaza de la Marina, calle Cortina del Muelle y Haza Baja de la Alcazaba, sobre los que se proyectó la prolongación de la Alameda hasta el paseo de la Farola. Las obras de relleno comenzaron en 1897, configurándose el Parque de Málaga en sucesivas obras¹² y en cuyo diseño intervinieron arquitectos como Eduardo Strachan Viana-Cárdenas, Manuel Rivera Vera, Fernando Guerrero Strachan y Joaquín de Rucoba entre otros, siendo este último el principal diseñador.

La expansión de la ciudad hacia levante es también una consecuencia de la industrialización, pero en lugar de las grandes instalaciones industriales se desarrollan en esta zona las viviendas de los burgueses que amasaron grandes fortunas con la bonanza económica del siglo. A principios de la centuria Teodoro Reding continúa la demolición de las murallas que permiten la apertura del paseo de Reding, que pronto se convierte en la zona de residencia de la aristocracia.

La apertura en 1848 del camino de Vélez, entre los montes de Gibralfaro y Sancha y el mar posibilita la construcción de viviendas a sus lados que van dando lugar a la aparición de los nuevos barrios de La Caleta, El Limonar, Bellavista, Miramar, etc.

A diferencia de las nuevas construcciones del centro histórico, las viviendas de la zona este se caracterizan por la profusión decorativa y la variedad de estilos empleados: neobarroco, neomudéjar, neoárabe, etc. Con el tiempo, algunas de estas viviendas fueron adquiridas por familias del interior, que las utilizaban como residencia de verano o invierno, y comienza la conversión de algunas de ellas en hoteles, convirtiéndose la zona en el lugar turístico preferente en la ciudad.

Generalmente, se considera como el inicio del urbanismo moderno en la ciudad cuando se empiezan a realizar planteamientos globales de los problemas urbanos y se pretende controlar el crecimiento de la urbe a un diseño

preestablecido. Con la promulgación en 1924 del Estatuto Municipal se obliga a los grandes municipios a redactar planes de ensanche, que en Málaga daría lugar al Plan de Grandes Reformas, orientado a la mejora de las infraestructuras de saneamiento y alcantarillado, la reforma de algunas calles del centro histórico, la definición de nuevos ejes al oeste del río (sobre el que se proyectaron nuevos puentes), así como la realización de la Ciudad Jardín.

Plan Rubio

Al plan de 1924 le siguió el Plan de Ensanche de Daniel Rubio, aprobado en 1929, el cual incorpora consideraciones del urbanismo moderno, como son la preocupación por el hacinamiento y el propósito de controlar la densidad habitacional. El plan aporta datos precisos y urge a la necesidad de llevar a cabo el proyecto, especialmente en lo referido a la densidad, que, según el plan, alcanzaba los 302 habitantes por ha (663 en el distrito del Carmen) comparado con los 250 de Madrid y los 110 de Barcelona.

Este plan introduce un sistema viario basado en calles radiales y concéntricas y propone la prolongación de calle Larios hacia el norte, hasta El Ejido, y del eje Alameda-Parque en ambas direcciones, atravesando La Trinidad hacia el oeste, y La Malagueta hacia el este, donde enlazaría con el Paseo Marítimo. Asimismo, plantea la necesidad de proteger las calles de interés histórico-artístico y la ordenación de las barriadas de El Palo y Churrana.

El urbanismo de la autarquía.

En los años 1940, el éxodo de población rural hacia la ciudad, sumado a la negativa de las autoridades a permitir la emigración a otros países, resultó en un alto crecimiento de la infravivienda y el chabolismo, que se extendió por grandes áreas de la ciudad, ocupando nuevos espacios en el extrarradio, como el Arroyo del Cuarto, y llegando casi hasta el centro en los años 1950.

El urbanismo del desarrollismo.

Falta de planeamiento y control, especulación y rápido crecimiento son las principales características del urbanismo del desarrollismo de la segunda etapa franquista. A partir del boom turístico a mediados de la década de los 1960 el grueso de la promoción y gestión de nuevos barrios cae en manos de la iniciativa privada. Aunque en algunas promociones la Administración también colaboró, como en los barrios de Virreina, La Palmilla, Puerta Blanca o La Paz, fue predominante el sector privado, que frecuentemente abandonaba los proyectos una vez terminadas las viviendas, desentendiéndose de los equipamientos e infraestructuras convenidos. De este modo, la ciudad crece de manera irracional, sin ningún tipo de control por parte de la ciudadanía ni de la Administración.

EL URBANISMO EN LA DEMOCRACIA. PGOU de 1983.

En este plan se analizan los problemas heredados tras 20 años de crecimiento vertiginoso, señalándose como principales problemas la descomposición del entramado urbano en piezas desarticuladas por la enorme deficiencia del sistema viario, la congestión y segregación de numerosas bolsas carentes de equipamientos esenciales, el aprovechamiento desorbitado del suelo, la destrucción del patrimonio y la degradación del paisaje urbano, el desmantelamiento del espacio industrial en favor del residencial y el nuevo éxodo hacia la periferia de las clases medias, con el consiguiente abandono y envejecimiento del casco antiguo.

Rehabilitación del centro histórico

Una de las máximas preocupaciones del plan de 1983 fue la rehabilitación del centro histórico, para lo cual se introduce una normativa específica para regular las condiciones de ordenación, edificación, uso de los inmuebles, alturas permitidas, etc, así como otra normativa que establece dos niveles de protección para edificios protegidos.

PGOU de 1996 e inicio del planteamiento metropolitano

Estos objetivos se mantienen en el Plan General de Ordenación Urbana de 1996, que además desarrolla nuevos proyectos de orientación metropolitana tales como la ampliación de la Ciudad Universitaria o la creación del Parque Tecnológico de Andalucía y acelera la rehabilitación del centro histórico,³¹ que presentaba un alto nivel de deterioro urbanístico.

El boom inmobiliario de 1997-2007

Entre los años 1997 y 2007 la actividad constructora en Málaga es de gran intensidad y presenta las mismas características que el boom inmobiliario experimentado en casi toda España, pero, sobre todo, en la fachada mediterránea. El aumento de la demanda de la vivienda fue el factor decisivo para el desarrollo inmobiliario de este período, que además se vio favorecido por el incremento demográfico producido por la inmigración, un clima político favorable al crecimiento sin límites y una ciudadanía mayoritaria convencida de los beneficios aparentes del desarrollismo.

PGOU de 2011

Este nuevo plan incluye actuaciones significativas, como el denominado Plan Repsol, que destacarán dentro del paulatino desarrollo de la ciudad en los próximos años. Igualmente, se ha concretado una iniciativa de origen ciudadano para la creación de un distrito cultural o Soho de Málaga en la zona del Ensanche del centro, inspirado en el estilo de los barrios del mismo nombre de Londres y Nueva York. Conlleva actuaciones de carácter regenerativo y mejoras del espacio público.



Pontificia, Real, Ilustre y Venerable
Archicofradía Sacramental de Culto y
Procesión del Santísimo Cristo de la
EXPIRACIÓN
y Mª Stma. De los
DOLORES CORONADA

Dirección Casa Hermandad: Pza. de Enrique Navarro 1 (29002 Málaga)
Sede Canónica: Iglesia de San Pedro. Avda. de la Aurora 1 (Málaga)
secretaria@expiracion.org web:www.expiracion.org Tel. 952 36 02 71

Semana Santa de Málaga

Análisis y propuesta para un recorrido oficial

VOLUMEN II

III.RECORRIDO OFICIAL PROPUESTO POR LA AGRUPACIÓN DE COFRADÍAS

III.A. Necesidades del Recorrido Oficial.

Si hay un denominador común que aúna criterios y que consigue que en todos los cofrades malagueños haya pleno consenso, es que en el Recorrido Oficial de hoy en día, tiene cabida un considerable margen de mejora por lo que no debe permanecer en el estado actual en el que se encuentra por mucho más tiempo.

Todos anhelamos ciertos aspectos, que llevan siendo demandados durante largo tiempo por la sociedad cofrade, y que en más de una ocasión se ha puesto sobre la mesa acometer, pero que por alguna razón, nunca se ha dado el paso a llevarlo a efecto.

Resulta curioso que en la exposición que se realiza acerca del recorrido actual en su apartado 1.2 del dossier de presentación del recorrido propuesto por la Agrupación de Cofradías, se realicen afirmaciones sin justificación alguna, y que por más vueltas que se les dé, no se alcanza a encontrarla:

- En primer lugar, dice: *Una Semana Santa muy consolidada de 27 cofradías hasta 1978, pasa a 41 cofradías en la actualidad, lo cual ha supuesto multitud de cambios en base exclusivamente a horarios, ya que al mantener inalterado el Recorrido Oficial, no se han podido contemplar otras soluciones, más integradoras y muchos más flexibles.*

¿En qué condiciona el trazado del Recorrido Oficial al número de cofradías?
¿Por qué no se han contemplado otras soluciones como reorganización de horarios, órdenes de salida, días de salida, etc.? ¿qué impide una reestructuración completa de itinerarios, horarios y día de salida de cada cofradía? ¿Por qué no abogar por el tan deseado y necesario Sábado Santo?

- En segundo lugar, afirma: *El modelo del Recorrido Oficial actual está agotado en muchos aspectos, es indispensable una revisión del mismo para dar solución a las diferentes problemáticas que afectan directamente a las Cofradías como a las inquietudes que demandan los abonados y la sociedad malagueña en general.*

¿A qué modelo de Recorrido Oficial se refiere? ¿A lo que respecta equipamiento, mobiliario, comunicación e imagen? ¿A lo que se refiere a la gestión del Recorrido Oficial de cara a abonados, y gestión o facilidad de participación a la sociedad malagueña? ¿O al trazado del Recorrido Oficial? ¿La Alameda está agotada? ¿Calle Larios, agotada? ¿Plaza de la Constitución agotada? ¿Calle Granada, agotada? ¿Agotado en qué? Y sobre todo... ¿por qué?

Entrando en el análisis del nuevo Recorrido Oficial propuesto, encontramos las primeras contradicciones acerca de la intencionalidad de la remodelación del Recorrido Oficial frente al resultado presentado. Veámoslas:

- Como punto de partida, se apoya en la reciente reurbanización del entorno de la Catedral y la Alameda, como espacios a ganar para la Semana Santa y sobre todo, cumplir con el anhelo de muchas cofradías de reafirmar su manifestación pública de Fe llegando hasta el primer templo de la ciudad: la Catedral de la Encarnación. Ahora bien: como resultado de dicha pretensión obtenemos que en lugar de seguir recorriendo al completo la Alameda Principal con el nuevo carácter que urbanísticamente se le está dotando como espacio peatonal y canal de comunicación con calle Larios – Plaza de la Constitución, lo que propone es interrumpir ese paseo, recorriendo únicamente 2/3 de su longitud sin argumentos de peso.

Totalmente de acuerdo con ir hasta la Catedral como culmen de nuestra manifestación de Fe. Ahora bien: el resultado de la propuesta vuelve a contradecir

la intencionalidad. Se queda en un querer y no poder, se queda en llegar, pero pasar de largo. ¿Qué sentido tiene quedarse en la Torre Sur y no avanzar por la Plaza del Obispo? Si se tiene intención de llegar a ese momento en lo espiritual en nuestra salida procesional, ¿por qué no pasar todas las cofradías por la plaza del Obispo? ¿Por qué no realizar un acto litúrgico en ese momento? Una vez más, el resultado vuelve a contradecirse con la intención.

Se afirma que con el Recorrido Oficial actual es imposible dar respuesta a ese anhelo, el urbanismo del Casco Histórico, los itinerarios de las cofradías y los horarios es un cóctel de difícil solución... ¿Anhelo? ¿Pero si el recorrido actual transcurre por las principales arterias del Casco Histórico de nuestra ciudad? ¿Si es completamente viable llegar hasta la Plaza del Obispo con el Recorrido Actual? ¿Difícil solución? ¿De verdad se ha querido solucionar alguna vez el problema por parte de las cofradías dejando a un lado intereses partidarios y anteponiendo el bien común? Nuestra humilde opinión es que no.

Las premisas expuestas sobre las que se fundamenta la realización del nuevo Recorrido Oficial propuesto por la Agrupación de Cofradías son las que a continuación se exponen. Seguida de cada una de ellas, se realiza puntualización pertinente que, una vez más, vuelve a poner en tela de juicio el resultado del Recorrido Oficial propuesto como resultado de las premisas a las que quiere dar respuesta:

- *Aumentar las alternativas de itinerarios de las cofradías hasta acceder al Inicio del Recorrido.*

En la introducción se expuso este aspecto. Es incomprensible que se afirme que se aumentan las alternativas de itinerarios hasta acceder al inicio del recorrido cuando todos los caminos llevan a calle Cisneros/Especerías, con la limitación de anchura de calle que esto conlleva, y el peligro que supondría en caso de incidente,

ya que un trono ocupa todo el ancho de las mismas. Más incomprensible es aún que como alternativa, a las que no puedan acceder (por longitud de recorrido) por Cisneros/Especerías, se les ofrezca la alternativa de recorrer la trasera de la Tribuna Principal, teniendo que hacer una maniobra para acceder al Recorrido Oficial, como poco, comprometedor, por no hablar de la estética de la misma ante la Tribuna Principal... ¿Qué respeto se muestra a los Titulares que para acceder al Recorrido Oficial lo hacen por la espalda no sólo del pueblo de Málaga, sino de la máxima representación protocolaria de la misma? Esto además supone un error de concepto desde el punto de vista de *raccord* que es un principio audiovisual totalmente integrado en nuestra cultura. Ese proceso de continuidad en aquello que estamos observando se rompe cuando la escena se genera a la espalda de aquel que está sintiendo los sonidos antes que viendo la imagen. Lo acústico llama tu atención, pero lo hace a tu espalda produciéndose una incongruencia entre lo que vemos y lo que percibimos a través del oído.

- *Finalización del Recorrido en la Catedral.*

No se finaliza el Recorrido en la Catedral, finaliza antes de llegar a ella. Para acabar allí ha de alcanzar la Plaza del Obispo, entrar en ella, y ganarla como telón de fondo. En la propuesta no finaliza allí, sino que llegan las procesiones a su entorno se desvían.

- *Mejorar las vías de acceso y evacuación tanto de abonados como visitantes.*

¿En qué influye las vías de evacuación y acceso a los abonados con el trazado? ¿De verdad se afirma que se da mayor facilidad de acceso a un recorrido enroscado en sí mismo que a uno completamente lineal como es el actual con capacidad de acceso en toda su longitud y por ambos lados del mismo?

- *Redistribuir el aforo actual para lograr mayor permeabilidad y visibilidad de los no abonados.*

Aspecto independiente del trazado del Recorrido Oficial. Se trata de una reorganización de sillas y tribunas que es extrapolable al recorrido actual. La única condición es la longitud y búsqueda de espacios necesarios para reubicar las sillas cumpliendo con los cánones de seguridad. ¿Ahora bien, es necesario garantizar el número de sillas o el número de abonados? ¿En qué condiciones están realizados los repartos de sillas por abono a particulares? ¿No se podría compensar la repercusión económica que causa la disminución del número de sillas con una subida de precios de las mismas, así como con una adecuada gestión de su compra?

- *Apertura y redimensionado de los pasos-cruces a lo largo del recorrido.*

Aspecto independiente del trazado del Recorrido Oficial: todo ello es respuesta de la organización y distribución del aforo.

- *Reducción de tribunas y mayor presencia de sillas a pie de calle.*

Aspecto independiente del trazado del Recorrido Oficial: todo ello es respuesta de la organización y distribución del aforo.

- *Flexibilidad de posibles ampliaciones a futuro.*

¿Qué se entiende por flexibilidad? ¿a que no sea de paso obligado en su totalidad? ¿a qué puede ir sufriendo cambios según antojo de cada cual? ¿Ampliaciones a futuro? ¿con qué sentido, el puramente recaudatorio?

- *Mejora de horarios e itinerarios de las Cofradías.*

Aspecto independiente del trazado del Recorrido Oficial. Esa es una labor que se debería haber hecho desde hace años para que la Semana Santa que tenemos sea compatible con la forma de vida y la sociedad de hoy en día. Abogar por la ampliación al Sábado Santo.

- *Recorrido cerrado y accesos de abonados controlados.*

Aspecto independiente del trazado del Recorrido Oficial: el sistema de acceso controlado se puede instalar sobre cualquier trazado en función a la distribución y reorganización de sillas.

- *Adaptación a las nuevas exigencias en materia de Seguridad ciudadana y Protección Civil.*

Aspecto obligatorio independientemente del trazado del Recorrido Oficial. La reorganización de accesos, pasos, sillas, etc. ha de ir en función de la seguridad ciudadana y la protección civil, no de un afán recaudatorio.

- *Señal única de Tv, situación de medios de comunicación (audiovisuales, radio y prensa).*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial, es un aspecto de gestión y organización, no de por dónde discurre el recorrido.

- *Reposicionamiento de los Servicios Públicos de Asistencia.*

Aspecto obligatorio independientemente del trazado del Recorrido Oficial. Ha de ir en función del protocolo establecido por los servicios públicos para la seguridad ciudadana y la protección civil.

- *Señalética homogénea.*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial. Cuestión de querer dar empaque estético al recorrido.

- *Accesibilidad Universal.*

No se especifica muy bien a qué se refiere con accesibilidad universal, si es a accesibilidad universal referente a eliminación de barreras arquitectónicas, es evidente que es de obligado cumplimiento, el cual puede absorberse en la reorganización de sillas y tribunas en base a la normativa actual.

- *Puntos de encuentro, Información y Seguridad.*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial. Cuestión de querer dar un mayor servicio al ciudadano y visitante que se acerque a disfrutar de nuestra Semana de Pasión.

- *Mejorar el mobiliario utilizado, aumentar la comodidad del abonado.*

Aspecto independiente del trazado del Recorrido Oficial: el tipo de mobiliario a utilizar es de libre elección, por lo que se puede elegir uno que garantice la comodidad del abonado.

- *Nuevo modelo de interacción y servicio con el Abonado (comunicación, guardería, custodia, etc.).*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial. Cuestión de querer dar un mayor servicio al abonado que disfruta de nuestra Semana Santa, pero, ¿a qué costo? ¿Repercusión sobre el coste de las sillas? ¿Repercusión en detrimento de cada cofradía sufragando los gastos de estos servicios la Agrupación?

- *Innovación en la gestión de sillas y tribunas.*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial. Cuestión de querer dar un mayor servicio al abonado, así como al ciudadano y/o visitante que disfruta de nuestra Semana Grande.

- *Nuevos modelos de abonados.*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial. Cuestión de querer dar un mayor servicio al abonado, así como al ciudadano y/o visitante que disfruta de nuestra Semana Grande.

- *Imagen homogénea acorde a los tiempos actuales.*

Independiente al trazado del Recorrido Oficial. Cuestión de querer dar empaque estético al recorrido.

Analizando todas y cada una de las premisas con las que se motiva una elaboración de un nuevo Recorrido Oficial, se constata que ninguna de ellas va ligada al trazado del mismo, esto es, se detectan una serie de ausencias a las que se quiere poner remedio, pero sin embargo, ninguna de ellas, alude al trazado del Recorrido Oficial por dos motivos: o bien, porque la Agrupación de Cofradías entiende que el discurrir de una procesión no es de importancia: el motivo, el origen, el dónde empieza y hacia dónde voy, el por qué, el cómo y el dónde; o bien, porque en principio el trazado del Recorrido Oficial actual no supone ningún inconveniente, por un lado, porque es acorde al sentir de una Estación de Penitencia, así como al mismo tiempo, deja patente que el trazado no es condición *sine qua non* para dar respuesta a las necesidades de hoy en día. Eso sí, cabe una excepción: la necesidad de ganar longitud suficiente que garantice el número de abonos existentes en la

actualidad salvaguardando las medidas necesarias de seguridad que, hasta día de hoy, no se han tenido en consideración año tras año.

III.B. Trazado del Recorrido Oficial propuesto.

Como se ha expuesto con anterioridad, el hecho de modificar el trazado del Recorrido Oficial no está fundamentado bajo ningún criterio que lo justifique, pues los aspectos o las premisas de las que se parte para argumentar las necesidades de intervenir en el Recorrido Oficial, ninguna de ellas, va ligada al trazado del mismo, todas conciernen a: cambio estético, señal única, gestión de abonos y servicio a abonados, reorganización de sillas y tribunas en cumplimiento de la seguridad del ciudadano.

Ahora bien, no siendo necesaria la modificación del trazado, la propuesta de la Agrupación de Cofradías conlleva un cambio radical en el mismo. La pregunta es: ¿en base a qué criterio se ha realizado? ¿Qué fundamenta el mismo? A la hora de realizarlo, ¿se ha tenido en cuenta las capacidades, circunstancias y condiciones de cada una de las cofradías?

Aquí se hace necesario incidir en dos aspectos:

- En primer lugar, el porqué del recorrido propuesto. ¿Qué sentido tiene llegar, avanzar, retroceder, volver a ir, para quedarse en un sí pero no a la vista de la Catedral? No tiene sentido. Una Estación de Penitencia ha de tener una continuidad, un discurrir, un discurso, un avance en todo momento. Es iniciar un camino hacia un fin, simbología pura, y no, un deambular sin sentido por las calles de nuestra ciudad.
- En segundo lugar, por todos es sabido que, a la hora de afrontar un reto, por ejemplo, en el ámbito arquitectónico un proyecto, a la hora de idearlo,

siempre se ha de tener en cuenta aquellas normativas, aquellas restricciones que más condicionan un diseño. Por ejemplo, en el caso de un edificio, la normativa que más restringe es la de seguridad en caso de incendios. Cumpliendo las distancias entre salidas, las longitudes de evacuación de los edificios, las dimensiones de los espacios máximos y número de puertas obligatorias en cada caso, etc, cumpliendo esas directrices, todas las demás de menor restricción las cumple pues siempre estás del lado de la seguridad.

¿Por qué se expone esta situación? Porque en la elaboración del Recorrido Oficial propuesto no se ha tenido en ningún momento en cuenta las limitaciones que pueden presentar las cofradías más afectadas, que son aquellas que vienen desde más lejos, y con unas condiciones más duras que otras. Existen cofradías que vienen desde muy lejos, dígame Mediadora, Humildad y Paciencia, Nueva Málaga, las que vienen de la Trinidad... que aumentarle 700 m - 800 m más de recorrido les puede suponer un problema, un serio problema; o cofradías que no viniendo desde tan lejos, como la Expiración, por las características no sólo de sus tronos, si no de sus enseres e insignias, de su forma de procesionar, del día y hora de su salida procesional, no pueden físicamente asumir un aumento de recorrido de 700-800 metros.

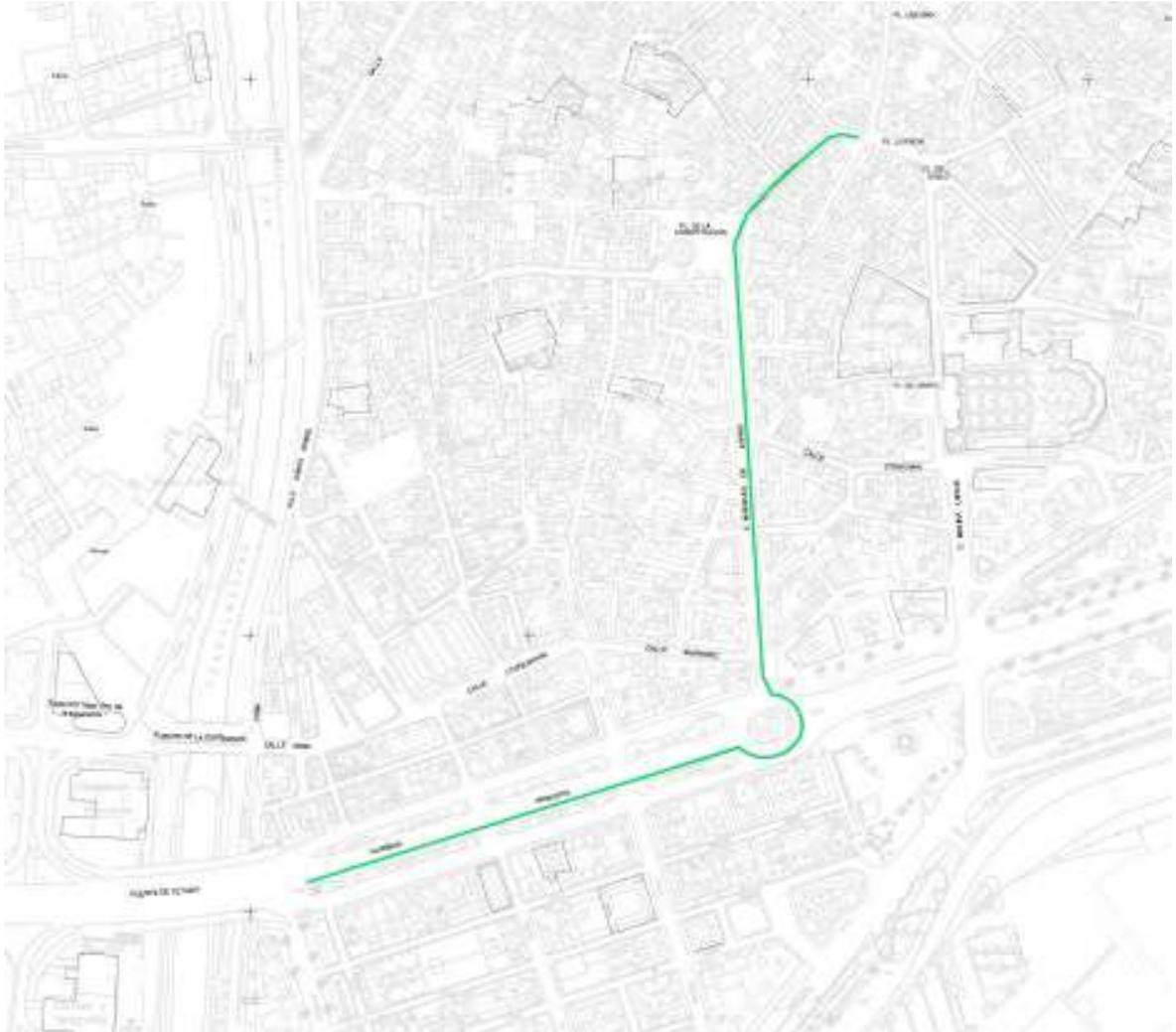
Es una temeridad obligar a las cofradías a que estén dos horas o más en la calle con respecto a los horarios habituales, suponiendo un esfuerzo muy importante a los componentes del cortejo y sin que eso suponga llegar a su iglesia o casa hermandad afectados en demasía, o lo que es lo mismo: con una posible disminución de nazarenos en el cortejo y problemas en los tronos y las consecuencias que puede esto crear de cara al futuro.

Plantear estas situaciones, y poner a las cofradías en la tesitura de tener que asumir hacer tal sacrificio en perjuicio de su manifestación pública de Fe y en

detrimento de sus propios hermanos que participan en el cortejo, denota una ausencia total de hermandad, solidaridad, respeto y amor para con cada una de las cofradías.

Nadie se puede negar a ceder, eso es evidente. Nadie se puede quedar anclado en su propio ser y mirar hacia otro lado, cuando estamos siendo conscientes del gran sobreesfuerzo que estamos exigiendo a las cofradías con este recorrido. Todos cedemos, la Expiración también. En la primera reunión mantenida con la Agrupación de Cofradías, expresamos que estábamos dispuestos a andar más: entre 300-400 metros, pero era imposible que nos pidieran casi 800 metros más de lo que procesionamos actualmente y estar dos horas más en la calle. Sólo se pidió que se buscara una solución al recorrido para dejarlo en 300-400 metros de incremento a los que veníamos desde este lado del río, ¿qué se recibió a cambio? Silencio y ponernos en el disparadero del resto de cofradías colgándonos el cartel de insolidaria.

El Recorrido Oficial propuesto tiene una longitud de 1.260 m. frente a los 830 m. que tiene el actual, esto es, el trazado del Recorrido Oficial sufre un incremento de 430 metros lineales. En él, se contemplan la realización de 5 curvas de 90° (siendo 8 curvas si se accede por la Calle Granada), frente a 1 única curva, rotonda del Marqués de Larios, que se realizaba en el recorrido actual.



Recorrido Oficial Actual

III.B.1.- El significado vs su trazado. La sensación de avance del cortejo.

Si analizamos históricamente la conformación de los recorridos de las hermandades en Málaga hasta nuestros días podemos comprobar la evolución de las propias cofradías y su incardinación en la ciudad.

La conformación histórica del recorrido de las hermandades de penitencia en Málaga fue transformándose desde la Reconquista hasta el siglo XIX, para consolidarse en esa centuria un trazado cuya base se ha mantenido hasta nuestros días.

Tras la llegada a la ciudad de los Reyes Católicos en 1487, restableciéndose el culto cristiano, las fraternidades de penitencia comienzan a realizar sus salidas procesionales. El tránsito hasta la Catedral y el regreso a sus sedes canónicas, les llevaba a la visita de iglesias y conventos que encontraban a su paso. Puede servir de ejemplo los Estatutos de 1507 de la Archicofradía de la Sangre. Su recorrido por las calles de la ciudad le llevaba desde el Convento de la Victoria a la Iglesia de Santiago, antes de hacer estación en la Catedral, para después transitar por las parroquias de San Juan y los Santos Mártires. También cobra relevancia la Plaza Mayor por ser el espacio urbano en el que se aúnan el poder político y económico. Pasadas las décadas la zona de la calle Nueva, como eje transversal del comercio y los gremios, va también a unirse al recorrido de las cofradías que encuentran en el centro histórico el espacio adecuado para cumplir con sus fines evangelizadores.

El siglo XVIII sería el de la consolidación de la Plaza de la ciudad como el escenario en el que se desarrollaban las grandes celebraciones. El Corpus o la propia Semana Santa tendrían a este lugar de encuentro entre las callejuelas que la bordeaban, como el sitio idóneo para aglutinar al pueblo. La bendición del Nazareno del Paso con la escenificación del encuentro con María, San Juan y la Verónica, suponían el momento crucial de una Semana de Pasión que adoptaba los cánones estéticos e icónicos del barroco.

Sería en el siglo XIX, concretamente en la segunda mitad, cuando se forja el concepto de Semana Santa que en sus formas evolutivas llega hasta nuestros días. Fue ésta una época de esplendor para Málaga. La industria y los años de bonanza económica hacen que en nuestra tierra se concentrasen los poderes económicos, lo que influyó directamente en las directrices políticas que se seguían a nivel nacional. Estamos en los tiempos en los que las familias de los Larios, Heredia y Loring articulaban la ciudad, alcanzando privilegios y prevendas del gobierno del país gracias a la figura de Cánovas del Castillo. En Málaga florecía una burguesía que quiere ser parte activa en los cortejos procesionales. Aunque se sigue manteniendo las salidas de las cofradías de una misma parroquia todas juntas durante buena parte de ese siglo, como es el caso de las de San Juan, la proyección de la Alameda como gran salón de la ciudad y la inauguración de calle Larios (1891), van a hacer que se conviertan en el paso obligado para las procesiones. Además, ese discurrir se hace de un modo lógico con la propia oleografía y sentido de las calles hasta llegar a la actual Plaza de la Constitución. Por tanto, el antiguo arenal formado en la desembocadura del Guadalmedina ganado para la ciudad en el siglo XVIII bajo la influencia del racionalismo francés auspiciado por los borbones, convertido en Alameda Principal, y la apertura de la arteria comercial más importante de Málaga, calle Larios, van a tener un protagonismo absoluto en lo que va a ser el vínculo entre los espacios urbanos y la implantación de las manifestaciones culturales, sociales y religiosas malagueñas.

La creación de un Recorrido Oficial es incluso anterior a la creación de la propia Agrupación de Cofradías. Ya en 1920 hay una solicitud por parte de las hermandades al Ayuntamiento de colocar tribunas en la Plaza de la Constitución.

La vida activa que mantienen las hermandades durante las primeras décadas del siglo XX podemos observarla en la implantación que sus salidas en procesión tienen sobre las calles de Málaga. En 1916 la ciudad tiene procesiones todos los días de la Semana Santa, desde el Domingo de Ramos al Viernes Santo, siendo la primera en toda Andalucía en tener este grado de actividad cofrade. Calle

Santa María, Salvago, Torrijos (Carretería), Nueva, Granada o Larios es una constante en el discurrir de las cofradías. No hay más que acudir a las hemerotecas para encontrar descripciones del paso de la Esperanza por Carretería en 1916. Más de 100 años después esta estampa puede perderse.

Pero con la llegada de la Agrupación de Cofradías, en 1921, se aborda de manera directa la creación de un recorrido común para todas las hermandades. Con pequeñas modificaciones, llega hasta nuestros días cargado de simbolismo en todo aquello que supone desde el punto de vista histórico y antropológico. Merece la pena abrir un tiempo amplio de reflexión que nos lleve a analizarlo desde el respeto a todos aquellos que nos antecedieron y que al igual que nosotros podemos sentir ahora, quisieron lo mejor para nuestras cofradías y hermandades de Pasión.

El estudio nos lleva a varias conclusiones:

- 1.- La base del Recorrido Oficial siempre ha sido la misma y ha tenido el mismo sentido.
- 2.- Siempre que ha habido cambios en el Recorrido Oficial ha sido ampliando por los extremos el que ya había.

III.B.2.- Accesos propuestos.

El acceso propuesto en la Plaza de la Constitución a través de la calle Granada o desde la calle Cisneros - Especerías genera muchísimas controversias.



En primer lugar, por el estrechamiento que se produce en Cisneros-Especerías al ser entrada del Recorrido Oficial es previsible una gran afluencia de público como ocurre en la actual entrada por la Alameda Principal. Al tratarse de una calle estrecha, en la que la disposición del desfile procesional de cada cofradía ocupa el ancho completo de la vía, las dificultades crecen. Todo esto supone un peligro especial en la seguridad, ya que, en caso de emergencia para acceso o evacuación, estas calles quedarían totalmente bloqueadas impidiendo y taponando cualquier paso a través de ellas. Además del déficit en seguridad, la aglomeración perjudica directamente al paso de las hermandades.

El plantear como acceso alternativo calle Granada es como poco inquietante. ¿Que una cofradía acceda al Recorrido Oficial a espaldas de una Tribuna Principal? ¿Qué acceda al Recorrido Oficial e inicie su paso por la Tribuna Principal con una maniobra de un giro de 90° con lo que ello supone? No tiene mucho sentido ni estético y desluce la llegada y entrada de la cofradía.

El hecho de defender que de tal modo la venia se pediría al principio y no al final, como ocurre en el recorrido actualmente, no es justificación de peso alguna para plantear su entrada por la Plaza de la Constitución, ya que en la reordenación de sillas y tribunas que se ha de llevar a efecto, llevándolo al recorrido actual, se puede prever un palco presidencial, donde cada día esté la presidencia que tenga asignada esta función, quedando así la Tribuna de la Plaza de la Constitución, como una tribuna destinada únicamente al protocolo y al uso de los abonados.

III.B.3.- Larios.

Larios se discurrirá en sentido descendente y no en el ascendente como se transcurre en el recorrido actual, lo que urbanísticamente supone un sin sentido, ya que Larios surge y se entiende como una vía de entrada a la ciudad desde el Puerto, tal y como se ha expuesto en el apartado II del presente dossier.

Evidentemente, dada la reorganización de sillas y pasos para el cumplimiento de las condiciones de seguridad, el número de éstas se vería mermado. Entramos aquí en un punto clave de debate, ¿sería necesario mantener el número de sillas totales que se colocan en el Recorrido Oficial a día de hoy?, ¿o lo que es obligatorio sería garantizarle a cada abonado un número de sillas y reestudiar el precio para encontrar el equilibrio económico entre pérdida de sillas vs ingresos de la Agrupación? Esto lo apuntamos por el efecto que está existiendo de reventa de sillas sueltas y abonos, acumulados de manera desproporcionada por parte de algunos particulares, que se dedican a obtener un rédito económico de una actividad ilegal a consta de nuestras procesiones.

III.B.4.- Martínez, Atarazanas y Torregorda.

La propuesta lo argumenta como que con la inclusión de estas calles se generan nuevos espacios para el Recorrido Oficial, siguiendo las mismas condiciones de distribución de sillas y pasillos de acceso.



A nuestro entender este es uno de los aspectos más críticos en el trazado del Recorrido Oficial propuesto. Por dos aspectos claves:

- En primer lugar: ¿por qué estas calles? ¿qué sentido tienen? ¿por qué avanzar hasta Plaza de la Constitución, bajar calle Larios, para retroceder en el itinerario y volver a ir por donde ya se venía?, ¿con qué fundamento? ¿Nuevos espacios en el Recorrido Oficial con qué finalidad? ¿Sólo para ganar metros? ¿Todo vuelve a resumirse a un problema económico? Para muchas de estas preguntas nuestras propuestas tienen respuestas claras, concisas y definidas.
- En segundo lugar, provoca una clara disyuntiva en lo referente a seguridad. Se queda bloqueado en todo momento tanto el acceso de los medios de seguridad y emergencia al núcleo central del Recorrido Oficial, así como la evacuación en caso de emergencia del núcleo central del recorrido. ¿Cómo evacuaría calle Larios si se tiene bloqueada la zona de Atarazanas, Alameda, Plaza de la Constitución y Molina Lario con sillas y tribunas y cofradías desfilando de forma simultánea obligatoriamente? ¿Eso es seguridad y permeabilidad en el Recorrido Oficial? ¿Cómo evacúan en caso de emergencia los abonados de calle Martínez si es una calle en la que prácticamente no hay accesos y los que hay están bloqueados por una procesión o por sillas?
- En tercer lugar, esta zona permite acomodar el ritmo de entrada y pasos en el Recorrido Oficial, dando margen suficiente para que las cofradías tengan un colchón tal que les permita comprimirse o bien esperar su hora sin entorpecer al resto de cofradías de su día, introduciendo esta bolsa dentro del Recorrido Oficial, las cofradías se quedan sin entorno en el que puedan ejercer y absorber ese juego espacio/tiempos tan necesarios en nuestra Semana Santa.

- En cuarto lugar, estos espacios en el Recorrido Oficial actual, todo el entorno de las antiguas atarazanas, son muy necesarios por dos aspectos: el primero, porque son de dominio del cofrade de a pie desde hace prácticamente un siglo, por donde callejear, llegar a cruces, ver el paso de procesiones en primera fila, etc. ¿se está pensando en algún momento en los cofrades de a pie? ¿Qué resquicios les dejamos? Únicamente que vayan a buscar cada cofradía a sus feligresías en el momento de la salida o en el momento de su encierro. ¿Es lo mejor para la Málaga Cofrade? ¿No estamos haciendo el recorrido más cerrado, y por ello más opaco a la ciudadanía? Todo esto hay que tenerlo en cuenta y buscar un equilibrio que contra restamos en nuestras propuestas. Cuando ocupamos unos espacios debemos liberar otros y no generar una ocupación total de las calles del Centro Histórico de la ciudad que colapse el entramado urbano.
- En quinto lugar, ¿qué pasa con los comerciantes y vecinos del centro de Málaga del entorno de Martínez - Atarazanas? Son muchas las voces que se alzan en protesta por el perjuicio económico que les generará la ubicación de sillas en su entorno, ya no sólo porque le impidan un mayor rédito comercial, sino también por la dificultad en su tránsito derivando en que la gente esquive esas calles durante más de una semana, pues no se puede obviar los días de montaje y desmontaje. Por una parte, el comercio tradicional sería víctima de esta ocupación, y por otro la hostelería vería como se imposibilitan las ventas en la semana más importante del año para ellos, ya que el público tendría serias dificultades para poder llegar a estos establecimientos.

La isla comercial de Martínez, muy diversificada en bares, heladerías, ultramarinos, estanco, lavandería, tiendas de complementos, óptica, tienda informática, etc., viene complementada por la típica calle Comisario, ya de por sí de

difícil tránsito y que se convertiría en un punto negro caso de que estuviese rodeada en sus dos salidas naturales por zona acotada por sillas en la zona norte y en la sur por el público de la Alameda.

III.B.5.- Alameda.

Compartimos la idea proyectada de la Alameda permitiendo eliminar las tribunas actuales y disponer las sillas a pie de calle. Se facilita así tener una mayor perspectiva de las procesiones. Ahora bien, ¿por qué sacrificar un tercio de la Alameda que es arteria principal de la ciudad, que no produce perjuicio alguno ni a comerciantes, ni a los malagueños en general ni a los vecinos del centro histórico en particular? Cuando se logró materializar en la ocupación total de la Alameda en la década de los 60, se dio un salto cualitativo que ahora queremos eliminar.

La propuesta de cambio planteada perjudica de manera casi irresoluble el ascenso de las corporaciones, especialmente a las del suroeste, obligándolas a llegar a la Plaza de la Constitución antes que a la Alameda, un auténtico sinsentido que va en contra de la sensación de avance natural de cualquier cortejo. Se obliga al uso del puente de la Esperanza para dar un rodeo y se destierra en gran medida la gran aportación que ha supuesto el Puente de la Misericordia y la Alameda de Colón. Por su parte, olvida inicialmente los primeros tramos de la Alameda, creándose un extraño vacío de contraste entre una zona para procesiones y otra descartada. Cuesta trabajo pensar que algo así cale en el ideario colectivo.



III.B.6.- Plaza de la Marina.

El hecho de que se elimine el Marqués de Larios es un aspecto totalmente indiferente al trazado del Recorrido Oficial.

Sin embargo, el paso de los cortejos por esta zona vuelve a ser un punto de bastante controversia.

- En primer lugar, se apela a la seguridad. Los efectivos de emergencia se sitúan en esta zona, estratégicamente para acceder en función del recorrido actual, al centro por dos vías, o bien por el lateral de la Alameda, o bien con acceso directo al núcleo central a través de Molina Lario. En el recorrido propuesto, se bloquea este acceso, dejando a los efectivos sin capacidad de actuar y obligándolos a situarse más alejados del núcleo central.
- En segundo lugar, ocurre que se convierte en una zona de conflicto entre cofradías, ya que es donde se produce el solape entre bandas de diferentes cortejos, descrito en el anterior apartado de Calle Larios; y más aún, cuando el sonido que provenga de calle Larios se encuentre con efecto altavoz entre los edificios, mientras que el sonido de la banda que en ese momento pase por la Plaza de la Marina se diluye en el entorno.
- En tercer lugar, se convierte en un espacio totalmente inhóspito, en el que se pierde el sonido, deja de ser acogedor el recorrido, por no hacer mención a las inclemencias meteorológicas de la zona: presencia constante de viento, lo que hará prácticamente insoportable estar allí cuando caiga la noche disfrutando de los cortejos procesionales. ¿No es molesto el frío en la Tribuna Presidencial de la Plaza de la Constitución cuando arrecia la noche? ¿Cómo será en una Tribuna o unas sillas que no estén protegidas por edificios como lo está la Plaza de la Constitución? ¿De verdad se quiere apostar por una zona en la que al público sufre especialmente? Tenemos el ejemplo

contrastado en las tribunas dispuestas en la rotonda del Marqués de Larios. Al ir pasando las horas, cuando entra la noche, van despoblándose de público.

Pero, es más, el proyecto habla de unas tribunas que generarían una pantalla visual, o sea, que encima estaríamos ante un espacio opaco para el público sin abono, hecho que ya hemos repetido que va en contra de la esencia del procesionismo malagueño. Es contradictorio que en la Alameda se esté planteando el quitar tribunas para crear una mayor visibilidad para el público no abonado y por el contrario en la Plaza de la Marina estamos generando el efecto contrario.

Por otro lado, la Plaza de la Marina ha ganado en los últimos años por el uso de su zona central y sur con el paso de cortejos camino del Soho. Es el caso de Mediadora, Humildad y Paciencia, el Rico, Dulce Nombre o Misericordia. Todos estos tránsitos se verían afectados con el cambio de recorrido, bien teniendo que cambiar a otras zonas o bien pasando por un entorno acotado y por parte la trasera de tribunas en una solución más que mejorable. Volveríamos a encontrarnos con el principio estético falta de raccord y lenguaje audiovisual, al relegar las procesiones a la espalda del público, añadiendo a este tema todo lo que tiene que ver con los aspectos acústicos.

Así, consideramos que la Plaza de la Marina es un espacio que debe quedar libre, tanto por motivos de seguridad como para que vaya desarrollándose desde el punto de vista cofrade con su interacción con el Soho.

III.B.7.- Molina Larios.

En este punto no es cierto que se multipliquen las alternativas para volver a su lugar de origen, ya que la variante de Strachan únicamente puede tomarla la última que realice el desfile procesional del día (la que cierre cada día). Si no, las

únicas alternativas son o continuar por la Plaza del Obispo, o por Postigo de los Abades.

En el proyecto del Recorrido Oficial propuesto se plantea igualmente el acceso a la Catedral por la puerta situada en Postigo de los Abades para iniciar la Estación de Penitencia. Estamos totalmente de acuerdo, en que dos puertas para acceder a la Catedral es fundamental, pero no sólo en el recorrido propuesto, aplicándolo al recorrido actual sería y es una solución indispensable para descongestionarlo y dotarlo de una mayor ligereza. En nuestras propuestas se va a poder vislumbrar como hay diferentes puestas en valor de este enclave que enriquecerían el intercambio de opiniones entre las cofradías.



IV.ALTERNATIVA AL RECORRIDO OFICIAL PROPUESTO.

IV.A.- La Catedral, el epicentro de la Vida de nuestra Diócesis.

Ahí, en el valor y la fuerza de la Catedral centramos el eje sobre el que se sostienen dos de las propuestas que elevamos a la Agrupación de Cofradías como epicentro del Recorrido Oficial. Alfa y Omega –principio y fin- del Recorrido Oficial de nuestras hermandades es culmen del significado religioso del sentido penitencial de los cortejos procesionales.

La Catedral de la Encarnación, como templo cristiano y sede o cátedra del Obispo, se erige como clave en la vida de la Fe y la doctrina de la Iglesia. En los usos del término *ecclesia cathedralis* aparecida en las cartas del Concilio de Tarragona de 516, y en el de *ecclesia mater* o *ecclesia major*, se condensa ese valor espiritual y de encuentro para la comunidad cristiana.

El primer templo de la Diócesis durante los días en los que celebramos la Pasión, Muerte y Resurrección de Cristo, acoge ritos y cultos esenciales para este tiempo litúrgico. La Misa de Palmas, el Cabildo del Perdón, la Misa Crismal, la celebración Penitencial, la Misa “in Coena Domini”, la celebración de las Siete Palabras, los Oficios de la Pasión y Muerte del Señor y la Vigilia Pascual tienen su cierre con la Misa Solemne del Domingo de Resurrección con Bendición papal. Junto a todo ello, las celebraciones de Estaciones de Penitencia de hermandades nos muestran un templo vivo símbolo de la Iglesia que Jesús encomendó construir a Pedro “... y sobre esta roca edificaré mi iglesia; y las puertas del Hades no prevalecerán contra ella” (Mt. 16:18).

Más allá de las 15 hermandades que entran en la Catedral y de las 2 que tienen actos en el Atrio, el templo de la Encarnación puede convertirse en el epicentro de nuestra Semana Santa. El paso de las cofradías por la facha principal

serviría de compendio al espíritu religioso que envuelve la penitencia que realizamos nazarenos y hombres de trono en nuestras salidas procesionales.

Tenemos reciente la salida extraordinaria de la Patrona de la Diócesis, Santa María de la Victoria, con motivo del 150 Aniversario de su Patronazgo y el 75 de la Coronación Canónica. El acto central al paso de las imágenes marianas coronadas canónicamente ante la fachada principal de la Catedral nos dio la dimensión, en cuanto al sentido religioso, que puede alcanzar el discurrir de las cofradías por este espacio emblemático para el sentir cristiano de Málaga. Tanto el Via Crucis Jubilar del año 2000, como el Mater Dei en septiembre de 2013, ya apuntaban la importancia, en cuanto a contenido espiritual, que puede tener la Catedral en el transcurrir de las procesiones.

La monumental fachada del primer templo de nuestra Diócesis dividido en dos alturas y tres calles separadas por columnas de orden corintio levantadas sobre imponentes basas que conectan en el plano estético con el interior, componen un espacio urbano preeminente en el trazado de la ciudad. La obra de Antonio Ramos cuyo centro iconográfico aborda el misterio de la Encarnación (1743) en consonancia con la dedicación de la Catedral, abunda en lo dogmático en un programa simbólico que reforzaría la parte más trascendente de nuestra Semana Santa. Si a esto sumamos la representación de los patronos de la ciudad, San Ciriaco y Santa Paula, conectamos directamente con las raíces cristianas de los mártires malagueños y por tanto, con la propia historia del cristianismo en Málaga.

La Encarnación *incarnatio*, que representa el momento en el que el Verbo de Dios (Dios Hijo), se encarna en la Virgen María por obra del Espíritu Santo, aborda la naturaleza humana de Jesús sin dejar su Naturaleza Divina, como producto de la reconciliación de Dios Padre con la humanidad, que se perdió por el pecado original. Precisamente es la Pasión de Cristo donde podemos disfrutar fuera de los templos de representaciones icónicas donde el Hijo de Dios nos redime a través de su

muerte en la cruz. Significante y significado se entrelazarían en un marco único en el que confluye la pedagogía plástica de los Evangelios.

Respetando el trazado histórico de nuestra Semana Santa (Alameda, Larios, Plaza de la Constitución y Granada), se amplía por plaza de Espínola, Plaza del Siglo y del Carbón y Molina Lario, hasta llegar a la Plaza del Obispo, en un trazado en el que encontramos el mayor valor en el plano religioso. Ganamos en espacio para la recolocación de las sillas y tribunas, pero sobre todo potenciamos el carácter evangelizador de las cofradías en sus procesiones.

Como apuntábamos anteriormente, la experiencia de las salidas extraordinarias vividas en las dos últimas décadas, fortalecen y aseguran el impacto positivo sobre la ciudad de este trazado. Junto a esta premisa tenemos que añadir la aceptación social de una propuesta plena en cuanto al propio significado religioso. La posibilidad de realizar este itinerario en el sentido actual o en el contrario, es decir comenzando en la torre sur, incrementan el nivel de posibilidades de llegada y salidas del Recorrido Oficial. A su vez la opción de la apertura de la Puerta de Postigo de los Abades, beneficiaría estas opciones propuestas, ya que generarían una mayor fluidez en las Estaciones de Penitencia. No obstante, no supondría un gravamen el mantener tan sólo la Puerta del Patio de los Naranjos, ya que las hermandades podrían llegar hasta la Plaza del Obispo por las calles Cister, Cañón y Postigo de los Abades, generándose un discurrir alternativo a través de la Aduana y Cortina del Muelle para después acceder entre los hoteles Málaga Palacio y Molina Lario. Esta opción serviría para aquellos momentos de congestión, lo que haría que se ganen espacios urbanos con los que se generarían nuevas sinergias.

Llegado este punto recurrimos al texto de George Stainer “Gramáticas de la creación” (Premio Príncipe de Asturias de Comunicación y Humanidades 2001), para impregnarnos de su conocimiento. Para él los comienzos son interminables y

aquello que se comenzó a forjar en 1921 debe buscar una continuación lógica en el tiempo y el espacio, justo lo que se apunta desde esta propuesta que nos beneficia a todos en la parte más íntima de nuestro cometido social y de compromiso con el mensaje de Jesús.

Pero este paso por la Catedral estaría revestido por un acto en el que la lectura del pasaje del Evangelio que se corresponde con el momento de la Pasión de Cristo representado, serviría para abundar en aquello que somos en esencia, a su vez que para profundizar en el carácter pedagógico que se encuentra en el origen y raíz de la historia de las hermandades de penitencia. A su vez, para aquellas 26 hermandades que no hacen Estación de Penitencia en el interior de la Catedral, es un momento para completar el sentido reparador de nuestra participación en un cortejo procesional. El diseño y montaje efímero necesitaría de un estudio detalle bajo la coordinación de la Agrupación de Cofradías en coordinación con el Cabildo Catedral y el Obispado.

Fue San Agustín quien en su obra *De civitate Dei*, articuló como la ciudad celestial se contrapone a la ciudad pagana. Escrito entre los años 412 y 426, nos lleva a abordar los grandes temas que son pilares de nuestra Fe. Analizando y estudiando a quien es Doctor de la Iglesia, nos abrimos a encontrar en nuestra propia ciudad esa escena que nos transporte a un plano superior.

San Agustín comprendió la historia desde una perspectiva única, a partir de la cual creó un orden iluminado por el pensamiento de Dios. El mundo transitaba en los años en los que escribió la obra que citamos entre la *antiquitas* pagana y la llegada inmediata de la caída de Roma. Cada vez es más acuciante la presión laica sobre lo religioso. Pensamos que estas propuestas de Recorrido Oficial que hacemos en las que la Catedral es el eje, tienen una clara visión de futuro en cuanto a nuestros valores y posicionamiento social. A la manifestación pública de la Fe debe unirse en mensaje directo y comprometido, ya que de modo contrario

podemos reducir nuestra función al de una puesta en escena más con un fuerte componente de tradición, pero donde puede faltar un trasfondo religioso, que sin lugar a dudas debe siempre primar en las instituciones de nuestra naturaleza.

En el transcurrir de las cofradías por las calles de la ciudad debe de haber misterio y mensaje. Misterio por lo que icónicamente representa y mensaje en cuanto a que somos un medio para alcanzar un fin. Un proceso reduccionista nos serviría tan solo para generar un debate sobre sillas y tribunas, que, a pesar de ser necesario, debe tener el contrapunto de abundar en aquello que realmente somos. En ese concepto del ser, nuestro principio está en la Iglesia, en su participación como miembros activos y en vivir junto a ella el momento de culto externo más importante que tenemos durante el año, y ese objetivo lo podemos conseguir teniendo a la Catedral como epicentro de nuestra Semana Santa.

IV.B.- Antecedentes históricos. Un recorrido centenario.

Como ya se ha expuesto, el Recorrido Oficial se crea a partir de un itinerario de obligado paso para todas las hermandades que se integran en la Agrupación de Cofradías de Semana Santa de Málaga. Esta fórmula ha sido la desarrollada desde 1921, primer año en el que la Tribuna instalada en la plaza de la Constitución sirvió como primer Recorrido Oficial, teniendo su antecedente en el año 1920.

En la primera década de funcionamiento de la Agrupación en los años, va ampliándose paulatinamente ese paso obligado por delante de la Tribuna de la Plaza de la Constitución, para ir ganando Larios primero y parte de la Alameda después, por el sur, y calle Granada hasta la Plaza del Siglo, por el norte.

La instalación de sillas sueltas en otras calles y cuyo uso era para días concretos, ya que no pasaban todas las cofradías por ellas, demuestra la amplitud

de acciones realizadas para atender la demanda existente para ver los desfiles procesionales.

A partir de los años 40 se consolida el Recorrido Oficial tal y como hoy en día se reconoce, con diversas ampliaciones en la Alameda hasta completar toda su longitud, y variaciones entre calle Granada y Calderería, que terminan definitivamente con la apertura de la Catedral en 1988, dejando el final de salida en el cruce entre ambas calles, denominada popularmente como la Doble Curva.

El escenario que se ha ido desarrollando en estos noventa y cinco años, no ha incluido la Catedral en el itinerario de las procesiones, tomando por el contrario para ello en los primeros años la antigua calle Real de la ciudad, actual Granada, y su homóloga moderna y cosmopolita calle Larios a continuación, dejando el entramado de callejones que circundaban la Catedral en la década de los años 20, sin posibilidad de integrarse como parte de un gran Recorrido Oficial. Esta circunstancia que con el paso del tiempo ha venido a ser solventada en el aspecto urbanístico, no ha tenido por el contrario su reflejo en el itinerario cofrade.

IV.B.1.- Actualidad.

El Recorrido Oficial es el fundamento de los horarios e itinerarios de todas las cofradías agrupadas. Los horarios establecen el control de tiempo, mientras que los itinerarios el control del espacio.

Una Semana Santa muy consolidada de 27 cofradías hasta 1978, pasa a 41 cofradías en estos momentos, lo cual ha supuesto multitud de cambios en base exclusivamente a los horarios, ya que al mantenerse inalterado el Recorrido Oficial, no se han podido contemplar otras soluciones, más integradoras y mucho más flexibles.

El aforo actual se ha duplicado en los últimos 20 años, en 870 metros de Recorrido Oficial se distribuyen 23.800 personas para asistir a las manifestaciones públicas de Fe de las 41 cofradías agrupadas, de Domingo de Ramos a Domingo de Resurrección.

La ciudad se transforma desde el inicio del montaje de sillas y tribunas 3 semanas antes, durante la Semana de Pasión y una semana de desmontaje posterior. La organización y logística alcanza todas las Áreas Municipales, así como todos los Cuerpos de Seguridad del Estado y Protección Civil. Es el mayor evento anual de la Ciudad. La afluencia de visitantes cada año desborda todas las previsiones.

Comienza el trazado en el lado oeste de la Alameda Principal, Rotonda del Marqués de Larios, calle Larios y Plaza de la Constitución como fin de Recorrido Oficial.

El modelo del Recorrido Oficial actual no está agotado en ningún aspecto, aunque es indispensable una revisión del mismo para dar solución a las diferentes problemáticas que afectan directamente a las Cofradías como a las inquietudes que demandan los abonados y la sociedad malagueña en general.

La Estación de Penitencia en la Catedral y los actos en la Plaza del Obispo se han convertido en puntos de gran interés, no sólo para las cofradías, sino también para los fieles que asisten a los mismos. Por lo que consideramos indispensable incorporar la Plaza del Obispo al Recorrido Oficial.

IV.C.- Propuestas de un Recorrido Oficial

IV.C.1.- Contexto urbano.

La Ciudad es un ente vivo que no deja de evolucionar y el Centro Histórico es una buena prueba de ello. Las obras de peatonalización del casco han generado nuevos espacios para los ciudadanos y la Semana Santa no es ajeno a ello.

La llegada del Metro al lateral norte de la Alameda y la nueva reurbanización de la Alameda en su totalidad, suponen un gran cambio en las rutinas asimiladas por la ciudad. La nueva Alameda como elemento dinamizador nos hace replantear la forma en la que la Semana Santa se ha implantado hasta la fecha, hay que cambiar el modelo para mejorar la accesibilidad, la visibilidad, la seguridad, etc., tanto de los abonados como de los visitantes que acoge Málaga en la Semana de Pasión.

La finalización de las obras de la Alameda y la reciente reurbanización del entorno de la Catedral (Molina Larios, Postigo de los Abades, Cañón y Cortina del Muelle), es una oportunidad de descubrir y ganar nuevos espacios para la Semana Santa y, sobre todo, cumplir con el anhelo de muchas Cofradías de reafirmar su manifestación pública de Fe llegando hasta el primer templo de la ciudad.

Con el Recorrido Oficial actual es posible dar respuesta a ese anhelo, aunque el urbanismo del Casco Histórico, los itinerarios de las cofradías y los horarios, sean factores que presentan dificultades para alcanzar una solución viable que agrade a todos.

Del análisis de las carencias y problemáticas del recorrido actual, de las demandas de las cofradías, de las exigencias en materia de Seguridad ciudadana y Protección Civil, así como las sugerencias de los propios abonados, ciudadanos en

general y las distintas áreas municipales que participan en la organización de la Semana Santa, resulta un itinerario para el Recorrido Oficial que debe cumplir todas las expectativas y premisas anteriores.

IV.C.2.- Premisas.

- Mejorar las alternativas de itinerarios de las cofradías hasta acceder al inicio del Recorrido Oficial.

- Posibilidad de paso del conjunto de las cofradías por la Plaza del Obispo, con el objetivo de realizar un acto litúrgico al paso de las cofradías con un componente evangelizador.

- Mejorar las vías de acceso y evacuación tanto de abonados como visitantes.

- Redistribuir el aforo actual para lograr mayor permeabilidad y visibilidad de los no abonados.

- Apertura y redimensionado de los pasos-cruces a lo largo del Recorrido.

- Reducción de tribunas y mayor presencia de sillas a pie de calle.

- Flexibilidad de posibles ampliaciones a futuro.

- Mejora de horarios e itinerarios de las cofradías.

- Recorrido cerrado y accesos de abonados controlados.

- Adaptación a las nuevas exigencias en materia de Seguridad ciudadana y Protección Civil.

- Señal única de Tv, situación de medios de comunicación, (audiovisuales, radio y prensa).

- Reposicionamiento de los Servicios Públicos de Asistencia.

- Señalética homogénea.

- Accesibilidad Universal.

- Puntos de encuentro, Información y Seguridad.

- Mejorar el mobiliario utilizado, aumentar la comodidad del abonado.

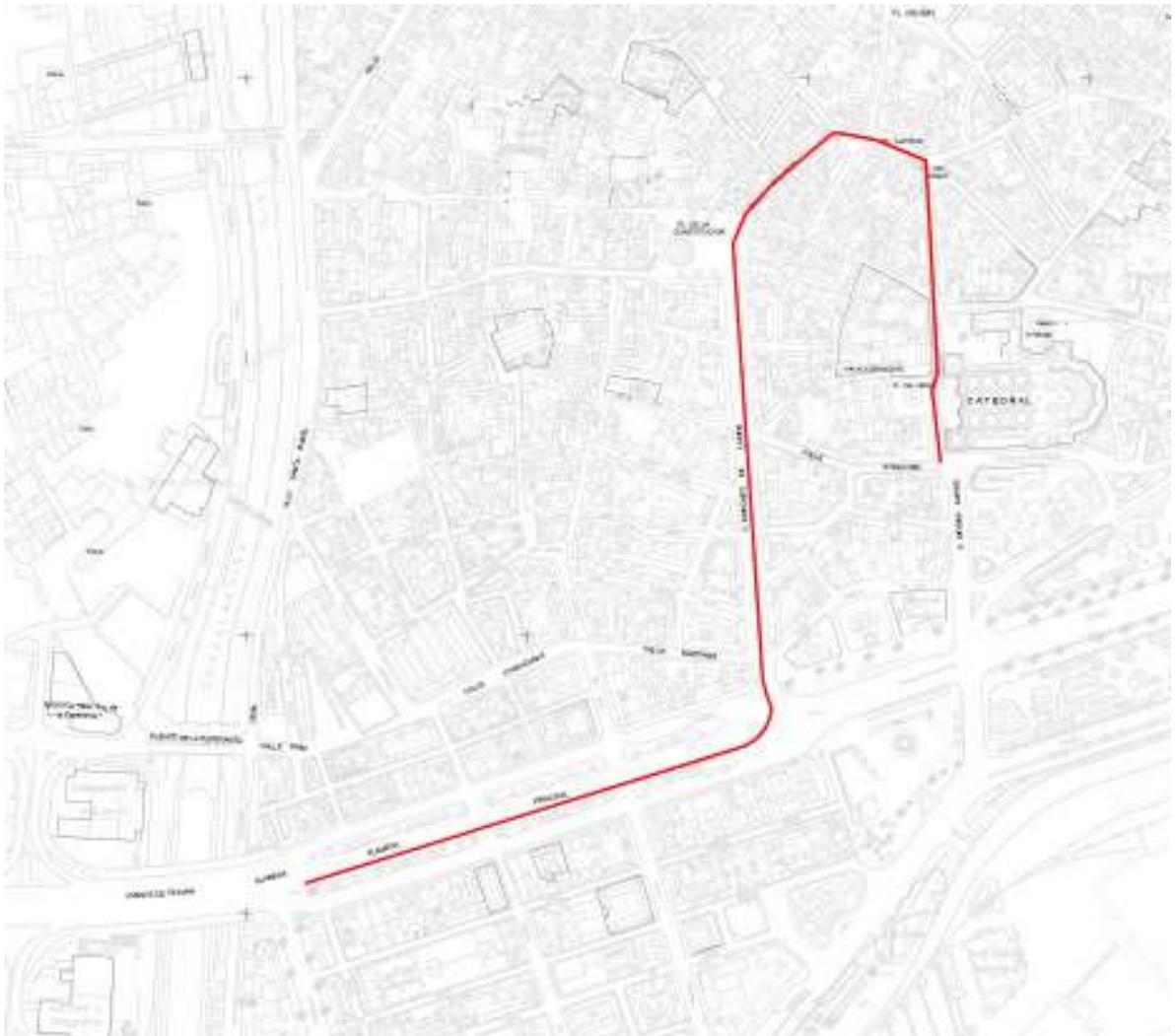
- Nuevo modelo de interacción y servicio con el Abonado (comunicación, guardería, custodia, etc.).

- Innovación en la gestión de sillas y tribunas.
- Nuevos modelos de abonados.
- Imagen homogénea acorde a los tiempos actuales.
- Reajuste de los tiempos de paso.
- Inclusión del Sábado Santo en la Semana Santa.

IV.C.3.- Recorrido.

Dos de las tres propuestas que traemos a colación, se basan en alargar el Recorrido Oficial hasta la Torre Sur de la Catedral, realizando un acto litúrgico en la Plaza del Obispo. Una primera propuesta correspondería a mantener el sentido de actual del Recorrido Oficial: entrada por la Alameda Principal, calle Larios, Plaza de la Constitución, calle Granada, Plaza del Carbón y del Siglo, Molina Lario y Plaza del Obispo. Mientras que igualmente, se plantea la posibilidad de realizar el Recorrido Oficial en sentido inverso, esto es, realizando la entrada por la Plaza del Obispo, saliendo por la Alameda Principal.

En ambos casos, la longitud total del recorrido propuesto asciende a 1.100 metros de longitud, con prácticamente menos del 50% de la propuesta que ha trascendido de la Agrupación de Cofradías.



Analicemos el recorrido propuesto en el mismo sentido que actualmente:

Inicio del Recorrido Oficial en el Oeste de la Alameda Principal donde se instalará la Tribuna Presidencial y el control de acceso de las Cofradías pertenecientes a la Agrupación de Cofradías al Recorrido Oficial. La venia se solicita al inicio del Recorrido Oficial.

La Alameda podría ser considerada, la mayor riqueza de la zona acotada de sillas, ya que posibilita el mayor lucimiento de las procesiones y sobre todo tiene un

punto de fuga natural hacia el este con un paseo central acotado por una arboleda histórica, que posibilita grandes espacios para el público no abonado en ambos laterales. Así, en la Alameda se escenifica la realidad de una Semana Santa de puertas abiertas, libre para toda la ciudadanía, incluidos los turistas extranjeros que pueden llegar desde la cercana estación de autobuses buses, red ferroviaria y Puerto Marítimo.

Desde el punto de vista de seguridad es un espacio amplio con cercanas vías de evacuación, siendo un lugar próximo por su situación estratégica como base de ambulancias, policía, bomberos, etc. en la Plaza de la Marina.

Continúa el Recorrido Oficial por toda la Alameda Principal con la eliminación de las tribunas actuales y una disposición de sillas a pie de calle y acerado que permita que los visitantes puedan ver sin obstáculos todas las procesiones.

Así, disponemos de un Recorrido Oficial homogéneo que se inicia con la línea recta de los 400 metros de la Alameda, espacio que sirve para ajustar los posibles acordeones de los cortejos y para tener una perspectiva general de los desfiles procesionales.

El cambio de situación de la estatua del Marqués de Larios elimina la rotonda, facilitando la conexión con calle Larios y la instalación de unas tribunas que generen una fachada para cambiar la sección de la plaza de la actual rotonda y resguardar a los abonados del viento de la zona.

En estas tribunas se instalarían las cabinas para las retransmisiones de radio y televisión dado el punto estratégico en el que se encuentran.

Con el planteamiento de recorrido cerrado (vallado), y adaptados los pasos a las vías necesarias para evacuación en caso de seguridad, calle Larios reduce su aforo actual un 25%. Las sillas se redistribuyen creando más pasillos de acceso

desde las fachadas de ambos lados. Aumentan las dimensiones de los cruces de la calle Larios.

En la Plaza de la Constitución, la Tribuna disminuye su tamaño en planta y altura, recuperando la plaza para la Semana Santa y la ciudad, debido principalmente al traslado de la presidencia al inicio del Recorrido Oficial, así como a la reubicación de los medios de comunicación al punto estratégico de la intersección de la Alameda Principal con Calle Larios.

A partir de la Plaza de la Constitución se generan espacios nuevos para el Recorrido Oficial, en calle Granada, Plaza del Carbón, Plaza del Siglo, calle Molina Lario y Plaza del Obispo, siguiendo las mismas condiciones de distribución de sillas y pasillos de accesos. Alternando sillas y palcos de perfil bajo para permitir, en su caso, una visión clara del conjunto catedralicio.

En la Plaza del Obispo se dispondrá otra Tribuna y sillas frente a la fachada principal de la Catedral, en este espacio se realizará por parte de las hermandades el acto religioso al que nos hemos referido.

El Recorrido Oficial finaliza en calle Molina Lario junto a la Torre Sur de la Catedral, donde se instalará el puesto de control de salida del Recorrido Oficial.

Las cofradías a partir de este punto multiplican las alternativas para volver a su lugar de origen, ya que pueden hacerlo por calle Strachan, calle Postigo de los Abades o seguir hacia el Sur por calle Molina Lario.

Esta configuración de final de recorrido permitirá cumplir con otro de los puntos importantes del proyecto, el acceso a la Catedral por la Puerta situada en Postigo de los Abades para iniciar la Estación de Penitencia, recorrer el templo para después salir por la Puerta del Patio de los Naranjos. Este acceso permitirá mejor organización de los desfiles procesionales dentro de la Catedral y ordenar los

horarios e itinerarios de las Cofradías que así lo realicen a lo largo de la Semana de Pasión.

IV.C.3.- Elementos singulares.

A continuación, pasamos a analizar distintos elementos de especial relevancia.

IV.C.3.1.- Alameda

La reurbanización de la Alameda proyectada dará lugar a la eliminación de las tribunas y todas las sillas irán a pié de calzada y sobre la "bahía" destinada a los usuarios del transporte público. El público podrá presenciar el paso de las procesiones sin obstáculos desde las zonas peatonalizadas al sur y norte.

IV.C.3.2.- Recorrido semicerrado.

Para mantener el orden y mejorar el paso de los desfiles procesionales es necesario realizar el vallado del carril central del Recorrido Oficial. Se mejorarán los pasos-cruces de calles y se contempla un nuevo sistema de control y acceso de abonados asociado a las nuevas tecnologías de interacción abonado- Agrupación de Cofradías.

IV.c.3.3.- Plaza Marqués de Larios

Tras la retirada de la estatua del Marqués de Larios, se libera la curva haciendo menos forzada la maniobra para encarar la calle Larios. Se plantea de esta manera, diseñar unas tribunas de manera tal que frenen la corriente de aire frío que apremia las noches de la Semana Santa, protegiendo al abonado de las inclemencias meteorológicas, al mismo tiempo que dada su zona estratégica, se

colocarán los medios de comunicación de televisión y radio para poder retransmitir las estaciones de penitencias teniendo un control casi completo del recorrido.

IV.C.3.4.- Tribuna Plaza de la Constitución.

En la Plaza de la Constitución se mantiene la instalación de una Tribuna protocolaria, ya que la presidencia se trasladará a la entrada el Recorrido Oficial para llevar a cabo la solicitud de la venia en la Alameda Principal.

Se propone un rediseño de la Tribuna de manera que se disminuya su tamaño, causando menos impacto y ocupación de la misma.

La orientación actual de la Tribuna, en sentido este, es el natural, el más seguro, el que genera más aforo, y sobre todo el que optimiza la plaza, ya que su parte trasera, entre la fuente y las fachadas oeste, queda libre para la ciudadanía, además de ser una válvula de desalajo por las calles Cisneros, Arquitecto Blanco Soler hacia Plaza de las Flores, Compañía y Santa María.

Eso sí, una reducción de longitud de la Tribuna permitiría cierta visión de los cortejos desde parte de su trasera, incidiendo de nuevo en la necesaria convivencia entre los abonados y la gente que no puede o no quiere ocupar una localidad y quiere ver las procesiones desde la vía pública.

IV.C.3.5.- Plaza del Obispo.

Tal y como se ha expuesto anteriormente, la Catedral se considera el epicentro de la Semana Santa de Málaga. Se propone realizar en este enclave estratégico un acto litúrgico, que, pese a que habría que estudiarlo con más detalle, lanzamos la propuesta de que podría consistir en la Lectura de un pasaje del

Evangelio que explique o esté relacionado con el momento de la Pasión que representa la cofradía que está pasando en ese momento.

Se instalará una tribuna acorde al espacio, en la que se destinará la ubicación de una Presidencia Religiosa, para representación de la Diócesis y del Cabildo Catedral.

IV.C.3.6.- Postigo de los Abades. Acceso a la Catedral.

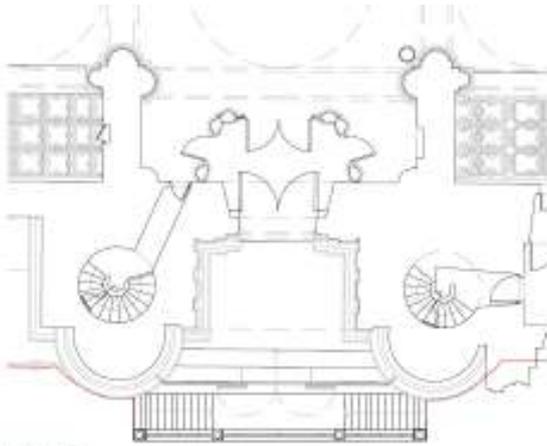
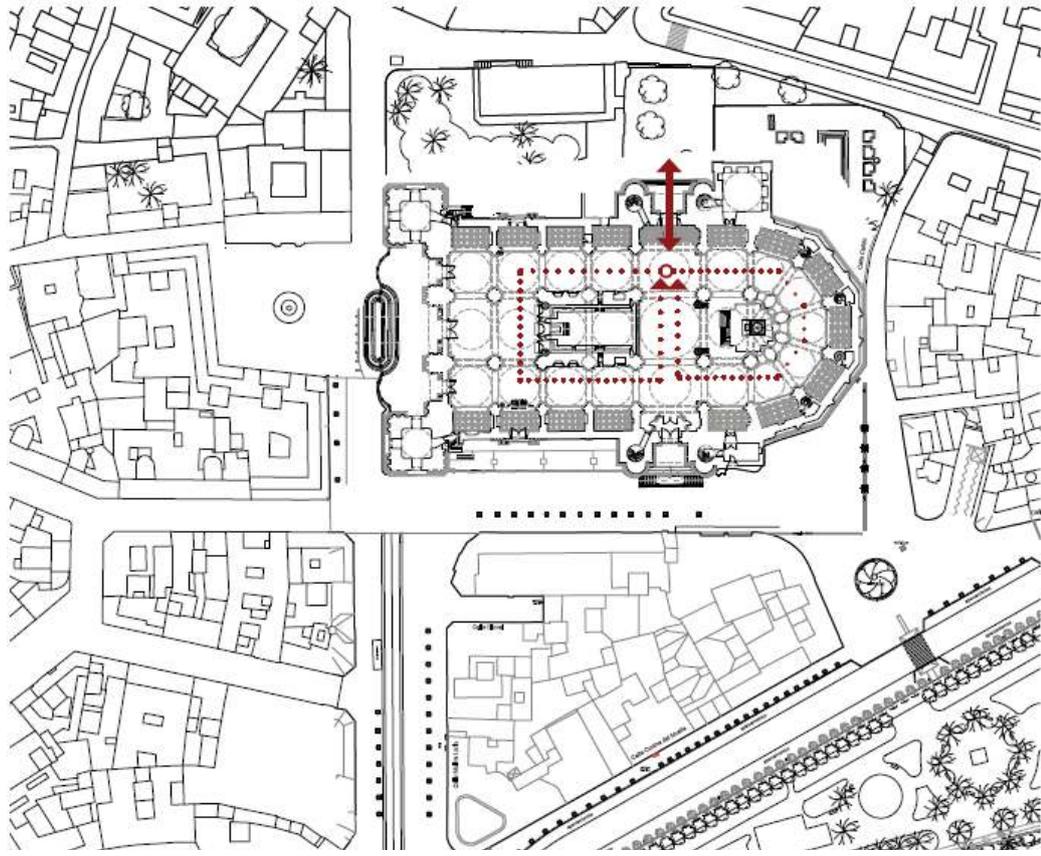
Se considera idóneo el planteamiento que desde la Agrupación se expone sobre la apertura de la segunda puerta de la Catedral.

Los accesos al primer templo de la ciudad desde calle Postigo de los Abades se ha caracterizado por su poco uso dado la operación urbanística sufrida que rebajó la cota de la calle en 2 metros.

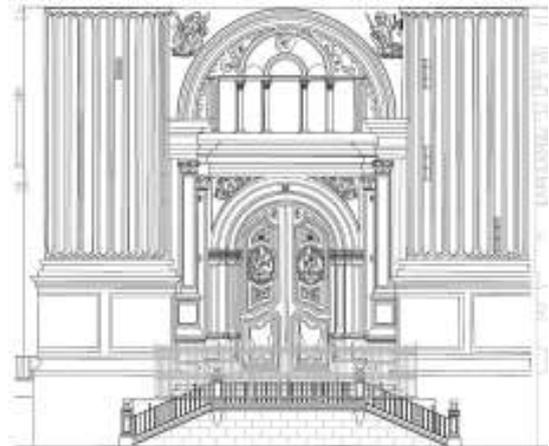
En la actualidad el acceso por la Puerta Sur se produce por una escalinata diseñada por Enrique Atencia en 1965. Las rejas fueron realizadas por el afamado rejero Luis Gómez en 1768 con hierro procedente de los martinetes de Ronda. Las hermandades que realizan Estación de Penitencia en la Catedral realizan los siguientes itinerarios:

- De Domingo a Martes Santo, desde la Puerta del Patio de los Naranjos, toman la girola y vuelven a salir por la Puerta Norte a través de la *Vía Sacra*.

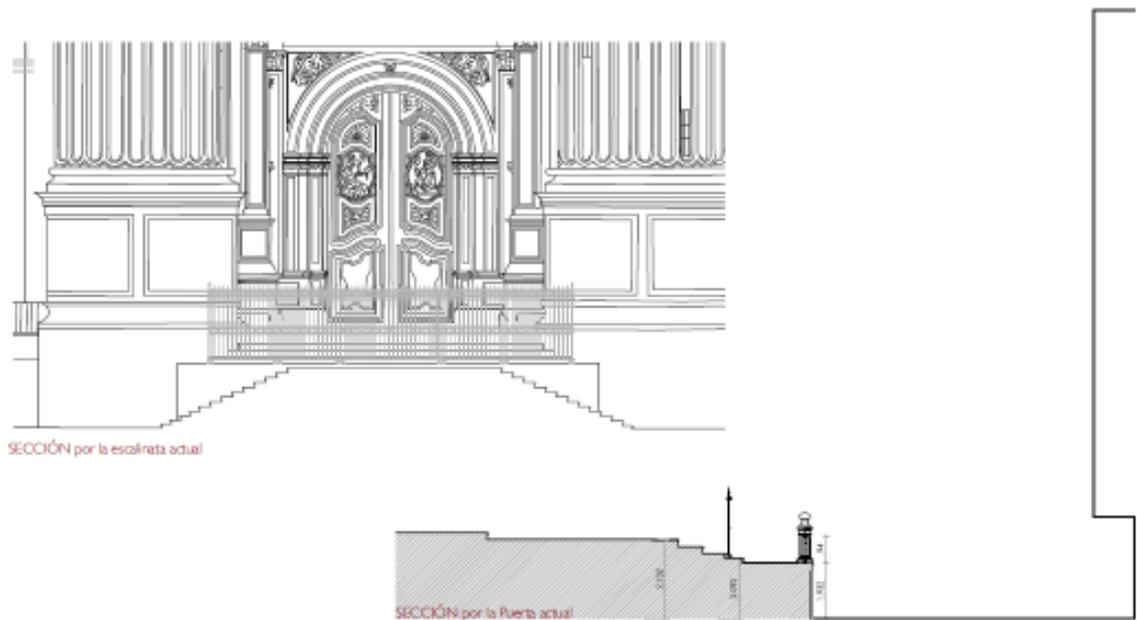
- De Miércoles a Viernes Santo, desde la Puerta del Patio de los Naranjos, rodean el coro desde el Oeste y vuelven por la *Vía Sacra* hasta salir por la Puerta Norte.



PLANTA ACTUAL



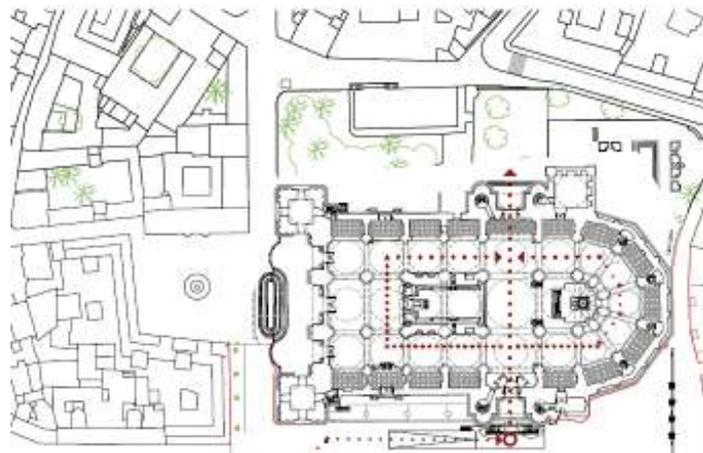
ALZADO ACTUAL

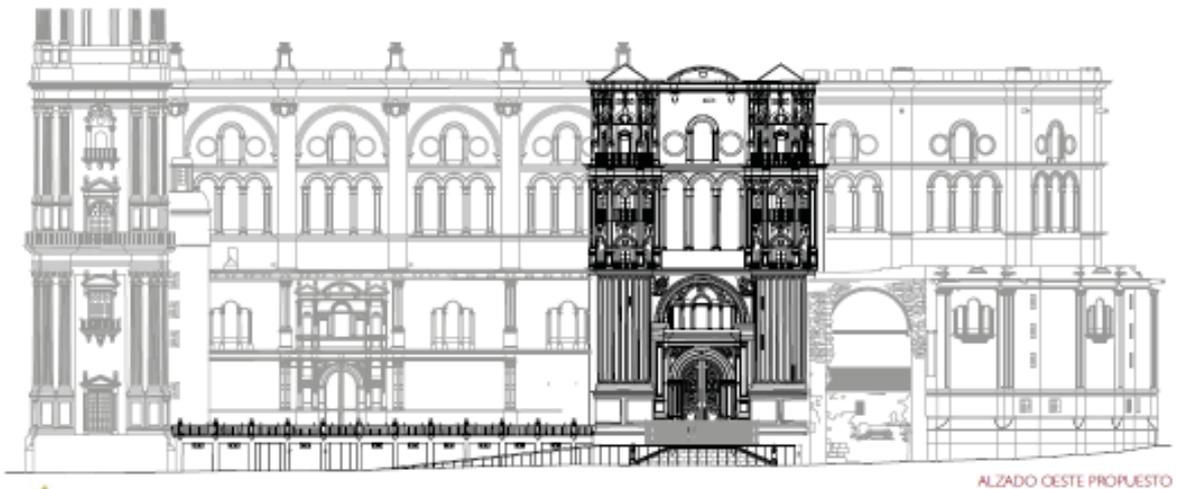


Con el empleo de elementos de arquitectura efímera, las hermandades que realizan Estación de Penitencia en la Catedral podrían acceder por la Puerta Sur y realizar hasta 3 alternativas hasta confluir en la Puerta del Patio de los Naranjos.

La Estación de Penitencia se realizaría en menor tiempo que la actual y se resolvería los problemas de encaje de horarios e itinerarios de las cofradías.

La disposición de la rampa adosada a la Catedral, permite la liberación de parte de la calle Postigo de los Abades para garantizar no solo el paso de otras hermandades sino como vía de evacuación y paso de personas.

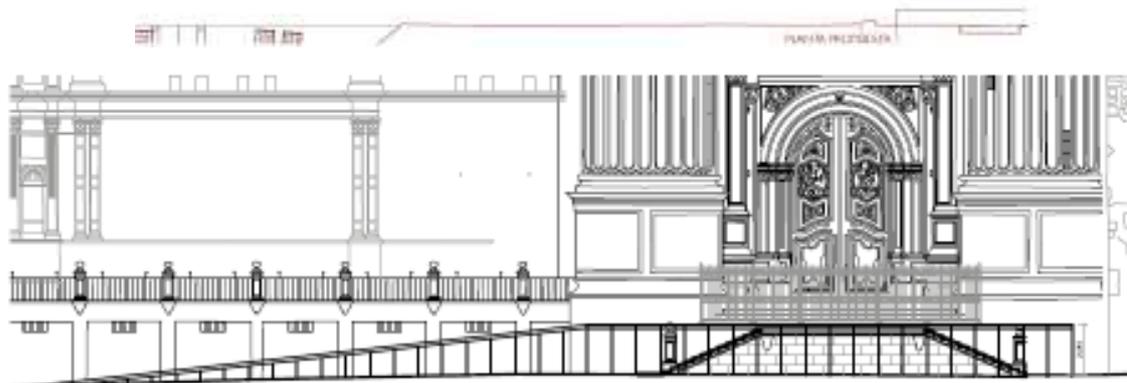
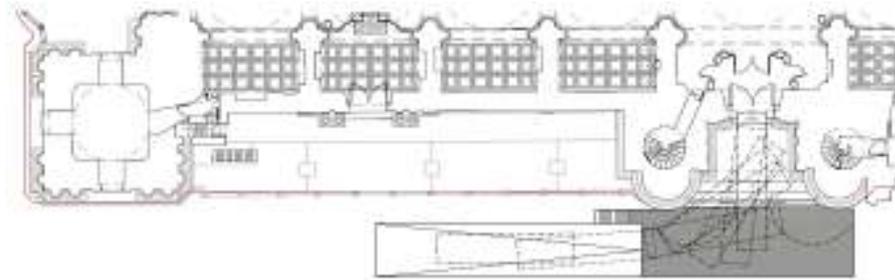




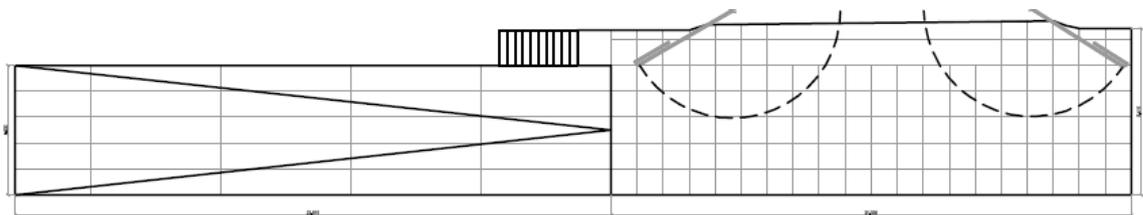
Para garantizar el acceso de los tronos de las hermandades, es necesario realizar las siguientes intervenciones:

- Escalinata. Se desmontarían los 2 remates superiores y los 3 tramos de barandillas de fundición. Se protegería la escalinata y se montaría sobre ésta una estructura tubular homologada y tarima que soporte el peso de los tronos y portadores. La cota superior de la plataforma sería el escalón sobre el que se apoya el enrejado.

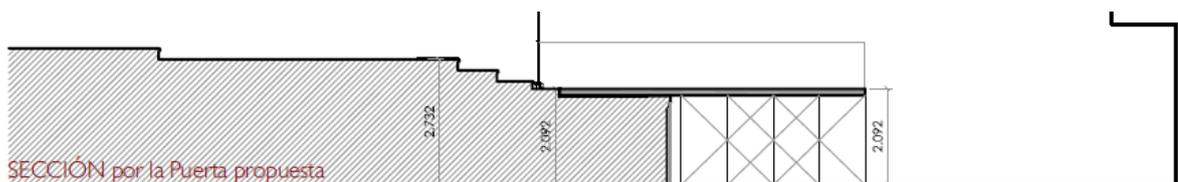
- Cancela de fundición. Para que los tronos pudiesen realizar el giro de 90° para embocar la puerta de forma perpendicular a la rampa, las rejas tendrían que abrirse desde sus extremos. Esto es, dotar de un eje de giro lateral e implementar en la parte inferior del enrejado unos rodillos, cojinetes, que permitan el deslizamiento y giro de toda la reja.



SECCIÓN por Postigo de los Abades



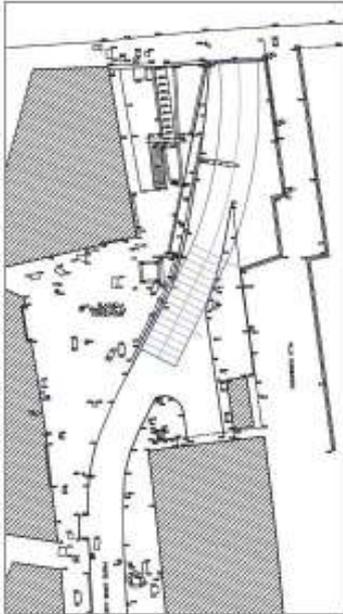
Rampa con un 9,17% de pendiente, en 22,90 m. se sube 2,10 m. La meseta de la plataforma es de 20 m x 6,50 m. Barandilla de vidrio y revestimientos de lonas ignífugas en los faldones perimetrales y escalera de evacuación o revestimiento en madera laminada.



SECCIÓN por la Puerta propuesta

IV.C.3.7.- Acceso Puente de la Aurora.

Igualmente, se considera acertada la propuesta de la instalación de una rampa para acceso al Puente de la Aurora.



V. TERCERA ALTERNATIVA AL RECORRIDO OFICIAL PROPUESTO.

Como se expuso al inicio del presente documento, la intención de la Archicofradía de la Expiración es la de llegar a un pleno consenso y en ningún caso, perjudicar a ninguna de las cofradías agrupadas, o al menos, no en la medida en la que no se compense el esfuerzo que por el incremento de longitud de recorrido que se propone suponga a los participantes de su cortejo en alguna de las medidas que se contemplan: por una intencionalidad en el recorrido, con una justificación de peso, y siempre que se compense con el acompañamiento de la Málaga Cofrade en su Estación de Penitencia.

Llegados a este punto, y pese a que estamos firmemente convencidos de que por su justificación litúrgica, así como urbanística la propuesta realizada previamente es la idónea, somos conscientes de las dificultades que puede conllevar este trazado para las cofradías que vienen desde la zona de la Trinidad, principalmente, quedando por delante un estudio detallado de las posibilidades de itinerarios y horarios de cada una de estas hermandades.

Justificado y convencidos de que el trazado del Recorrido Oficial actual es el ideal, así se ha constatado desde hace prácticamente 100 años, se plantea la opción de comenzar el mismo, en vez de en la entrada de la Alameda Principal, en calle Martínez/Atarazanas, bajando por Torregorda, ya que por Puerta del Mar no es posible por la distribución definitiva de la Alameda y la ubicación de salida peatonal del metro, además de porque existan interferencias acústicas con las cofradías que van por la Alameda.

En la actualidad son 21 hermandades las que entran por el entorno urbano de la Plaza de Camas, calle San Juan y calle Nueva, 7 hermandades lo hacen por el Pasillo Santa Isabel lo que les supondría un aumento de longitud de su recorrido de algo más de 100 m., siendo 31 las hermandades, si tenemos en cuenta a otras

cofradías cuya entrada natural sería la que estamos proponiendo, las que no verían alterado su recorrido en lo que se refiere a su longitud.

Con esta solución únicamente se verían afectadas las cofradías que venimos del Perchel Sur, entre las que se encuentra la Expiración, debiendo asumir un incremento de longitud de recorrido sobre el que realiza en la actualidad, de cerca de 400 m., siendo éste, asumible.

Se grafía a continuación la propuesta planteada:



Con esta alternativa, se obtiene un Recorrido Oficial de 1.100 metros de longitud, teniendo su comienzo en calle Atarazanas, y alargando su final de recorrido hasta la Plaza del Siglo, en la que se abren 3 posibilidades de continuidad: o bien Molina Lario, ir en busca de la Catedral/Calle Cister, o bien buscar la Plaza Uncibay dirección Méndez Núñez-Carretería, Casa Palma e incluso calle Granada peatonal.

VI. CONCLUSIONES.

La reflexión nos hace crecer y ese crecimiento nos debe llevar a adoptar medidas que beneficien al conjunto de las cofradías y hermandades de la Semana Santa de Málaga. Entendemos qué en una propuesta con amplitud de miras, tanto en las formas como en el tiempo, todas las hermandades deben salir beneficiadas ante un nuevo escenario físico de Recorrido Oficial. Estamos enfrentándonos a un cambio y las decisiones que se tomen en este momento van a afectar de manera directa al futuro de nuestra Semana de Pasión. Cerca de 100 años es un camino lo suficientemente contrastado como para poder valorar nuestras debilidades y fortalezas. El modo de procesionar de nuestras cofradías puede verse alterado por lo que supone una transformación de nuestra identidad. Málaga tiene una idiosincrasia a la que puede afectar una mal entendida regeneración del movimiento cofrade. Más allá de esnobismos, somos producto de la tradición y son precisamente nuestras raíces las que nos vinculan a un pueblo, el de Málaga, que tiene asumido de manera colectiva las formas en las que en esta tierra manifestamos públicamente nuestra Fe.

Queremos, en este apartado reseñar, que el bien común es para nosotros una premisa esencial en todo este proceso, que abordamos y que resumimos tomando como pilares esenciales los siguientes puntos:

- Estimamos que el procedimiento para la toma de una decisión final sobre un nuevo Recorrido Oficial para nuestra Semana Santa, debe estar revestido de un mayor espíritu de escucha que propicie el intercambio de ideas siempre desde una óptica de confraternidad.
- Obras del metro, apertura de la segunda puerta de la Catedral y en estos momentos problemas de seguridad, son los pretextos empleados para el cambio del Recorrido Oficial desde el año 2014, todos ellos, aspectos técnicos que pueden solventarse sobre la base de lo que existe.

- Parece una paradoja que cerca de la celebración del Centenario de la fundación de la Agrupación de Cofradías, se altere sustancialmente las formas generadas desde esta institución que nos aúna a todos en el modo de procesionar de nuestras hermandades. La valoración del tiempo de paso de las cofradías por el Recorrido Oficial (110 minutos para realizar 1.260 m.), no se ajusta a la realidad del caminar de las hermandades de Málaga. Cambiar el paso es desvirtuar nuestras señas de identidad.
- Lo permeable es lo que se abre, lo que genera diferentes formas de salida y entrada al Recorrido Oficial y lo que permite que aquellas personas que no son abonadas, puedan disfrutar de nuestras procesiones, sobre todo si tenemos en cuenta que los ciudadanos que nos ven a pie de calle son un número infinitamente superior al que se sienta en una silla o tribuna. No podemos, sin querer o de una manera inconsciente, que parezca que estamos mercantilizando y privatizando la Semana Santa. Esto puede tener un efecto de difícil retorno, más aún si tenemos en cuenta la regresión de todo aquello que tiene que ver con la Iglesia a nivel social.
- El consenso con movimientos asociativos que aúnan a vecinos y comerciantes, haciendo especial incidencia en los hosteleros de las calles que se ven rodeadas por zonas en las que están instaladas sillas y tribunas, es vital. No podemos generar un nuevo concepto de Semana Santa al margen de los malagueños y del impacto socioeconómico que generan las procesiones.
- Desde el año 1921 el Recorrido Oficial siempre se ha alargado, excepto leves modificaciones, en el principio o en la parte final. Las 3 propuestas que trasladamos a la Agrupación de Cofradías, respetan estos principios sobre el trazado primitivo.
- En el momento actual el Recorrido Oficial alberga 23.800 sillas, manteniéndose en la propuesta que se ha trasladado a la opinión pública este número de sillas. Los estudios realizados por nuestro equipo técnico compuesto por especialistas de reconocido prestigio profesional, da como

resultado una estimación de 24.400 sillas, de una dimensión de 45 cm. de ancho. Se ha respetado la distribución en la Alameda de 8 filas sin tribunas como se recoge en el proyecto de la Agrupación, las 4 filas a ambos lados de calle Larios, una disminución de 1/3 de la dimensión de la Tribuna de la Plaza de la Constitución y respetando un ancho en todo el recorrido de 6 m. para el paso de los cortejos procesionales. Se ha considerado igualmente un paso de 1,20 m. en los tránsitos entre bloques de sillas para así adecuarse a las directrices vigente en medidas de seguridad. Todo esto respetando el tránsito transversal en todo el recorrido, facilitando, haciendo permeable y teniendo en cuenta la circulación tanto del público que tiene abono como de aquellos que libremente quieren disfrutar de la Semana Santa en cualquiera de los espacios urbanos de la ciudad. Se ha respetado también un acceso de tráfico rodado permanente a la altura de calle Córdoba para vehículos de emergencia. Según los principios dictados por nuestro equipo técnico nunca sería inferior a 24.400 sillas (600 más que en la propuesta de la Agrupación) y podría aumentar.

- El estudio de la velocidad de los cortejos procesionales analizados por cada día de la Semana Santa nos ofrece los siguientes datos objetivos como media aritmética de la capacidad de avance de las cofradías:

Domingo de Ramos: 8,06 metros por minuto.

Lunes Santo: 7,76 metros por minuto.

Martes Santo: 7,95 metros por minuto.

Miércoles Santo: 8,2 metros por minuto.

Jueves Santo: 6,98 metros por minuto.

Viernes Santo: 8,17 metros por minuto.

Estos datos se contradicen frontalmente con la velocidad exigida para transitar por el Recorrido Oficial propuesto por la Agrupación de Cofradías, ya que el coeficiente al que nos referimos es de 11,45 metros por minuto. Esto es inviable si tenemos en cuenta que son un total de 5 curvas las que tienen que hacer cada uno de los tronos, es decir un 500% más que en la actualidad,

si acceden por calle Cisneros. En el caso de llegar a la Tribuna por la trasera de la misma desde calle Granada, este tipo de maniobra se incrementa en 3 más, llegando a un total de 8 curvas, lo que ralentizaría aún más el discurrir de las cofradías.

Abogamos por un consenso real y absoluto que se sostenga sobre la unanimidad y que dé la oportunidad y el espacio a cada una de las hermandades para poder hacer propuestas, que estas se estudien y que obtengamos producto de ese ejercicio de reflexión un recorrido que sume en voluntades y del que todos nos sintamos partícipes. Desde el convencimiento de que esa es la Semana Santa que queremos para los próximos 100 años, hacemos llegar esta propuesta en la que el respeto por el pasado nos sirve para construir el futuro.

Anexo I INFORME PREVIO Y ANÁLISIS COMPARATIVO SOBRE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD EN LOS RECORRIDOS.

INTRODUCCIÓN:

El auge indiscutible de la Semana Santa en Málaga, y el aumento de la afluencia de público en sus desfiles procesionales, ha propiciado que la sociedad cofrade malagueña, se plantee regenerar los elementos que posibilitan la puesta en escena de los distintos actores. Entre ellos podemos destacar el espacio ciudadano destinado a los recorridos procesionales, tanto en la zona de recorrido oficial, como en la zona colindante y de acceso al mismo.

Se asume el hecho de que la representación religiosa, cultural y tradicional es el hecho constitutivo de este evento de tal magnitud; así como se ha de asumir que la seguridad de este evento en todas sus vertientes, es el aspecto más importante a tener en cuenta en la elección de variables.

La Seguridad es una necesidad de primer orden y en el momento en el que nos encontramos, es una de las razones principales por la que las personas seguimos desarrollando ciertas actividades.

Es una realidad palpable que la seguridad general de los espacios usados debe ser dinámica e ir adecuándose a los distintos tiempos, los distintos usos y los distintos riesgos a tener en cuenta en materia de seguridad.

Las distintas normativas y directrices en cuestiones relacionadas con los accesos, la movilidad, las emergencias, la evacuación y la autoprotección, obliga a considerar una intervención en el recorrido oficial actual de la Semana Santa de Málaga.

OBJETIVO

El objetivo de este informe es el de aportar distintas visiones sobre los distintos recorridos oficiales planteados, así como identificar las líneas generales de autoprotección, en los cuales se debe basar, el plan de autoprotección futuro. Sin menos cabo todo ello, de poder ampliar y pormenorizar en cualquiera de las líneas recogidas en este informe preliminar.

Se ha de considerar que cualquier recorrido elegido es, en sí mismo, debido al aforamiento, a los espacios determinados y delimitados, a la longitud de los cortejos procesionales y la naturaleza de los riesgos desconocidos, un riesgo constante de sufrir una situación de emergencia. Dicha situación debe ser estudiada y estructurada en toda su extensión.

Este informe traza las líneas generales que se entienden mínimas, en cuestiones de seguridad, a tener en cuenta en el momento de elegir cualquiera de las opciones de recorrido oficial.

Para ello, se describirá a continuación las características generales del trazado del recorrido oficial actual y del trazado del recorrido oficial propuesto por la Agrupación de Cofradías. De la misma manera, se detallarán, de forma esbozada, los distintos riesgos a los que se pueden ver sometidos cualquiera de los recorridos descritos.

Finalmente, a modo de conclusiones se hará un comparativo, sobre posibilidades de emergencias y evacuación, entre los modelos (trazados) de recorrido propuesto y actual, haciendo hincapié en las medidas generales de autoprotección y seguridad.

RECORRIDO OFICIAL DE LA SEMANA SANTA DE MÁLAGA

HECHOS COINCIDENTES Y NO COINCIDENTES

Al margen del recorrido oficial que se trate, en términos generales, existen situaciones y elementos que no sufren alteración y que deben ser tenidos en cuenta tal como son concebidos a día de hoy.

El recorrido oficial será usado por el total de las cofradías agrupadas, y lo harán en los días en los que lo hacen actualmente: estará en uso desde el Domingo de Ramos y el Domingo de Resurrección, en horarios diurnos y nocturnos, indistintamente.

La longitud de los cortejos, en condiciones normales, será invariable, o mínimamente variables, y aunque se deben a un tiempo de paso, los diferentes miembros y elementos del cortejo, suelen ser aproximadamente el mismo número cada año en cada cofradía. Así mismo, los templos de salida y encierro, son puntos definidos y fijos para cada hermandad.

Por otro lado, hay situaciones, elementos, horarios, recorridos alternativos y tiempos de paso que las hermandades han manifestado están dispuestos a valorar y cambiar en caso de necesidad. Tal es así, que, a día de la fecha, se contemplan cambios de horario de salida para cada hermandad, el itinerario en un porcentaje elevado de su recorrido, los tiempos de paso, el lugar que ocupan en el paso del recorrido oficial en su día de salida procesional, e incluso la pérdida o transformación de eventos importantes para cada hermandad. Este hecho permite mucho dinamismo a la hora de diseñar un recorrido oficial que contemple todas las medidas de seguridad posible.

En cualquiera de los casos, hay que tener muy presente las distintas Administraciones e Instituciones que al fin y al cabo, tienen especial voz y criterio en

lo que al trazado del Recorrido Oficial concierne: el Obispado sería la institución que autorizaría los cortejos procesionales y las modificaciones respecto a la estación de penitencia en la Catedral. El Ayuntamiento, debe autorizar la cesión de espacio de las calles de la ciudad. La Junta de Andalucía cuestiones culturales y patrimonio, en concreto la idoneidad y las características de una posible rampa en la entrada Sur de la Catedral. Y Metro Málaga aportaría información de los proyectos definitivos urbanísticos sobre el trazado del metro y su intersección con el recorrido propuesto.

Se describen a continuación, parcialmente los dos trazados de recorridos oficiales sometidos a estudio: una propuesta manteniendo el trazado actual del recorrido oficial, y una segunda propuesta que es la planteada por la Agrupación de Cofradías. En ellos se tendrá en cuenta la dirección de la marcha de los cortejos procesionales, las distancias aproximadas en sus distintos tramos, el número de abonados que actualmente alberga, los espacios usados para aforo del recorrido, etc. así como los espacios y calles que son usados o pudieran serlo como herramientas de evacuación y/o emergencia.

TRAZADO DEL RECORRIDO OFICIAL ACTUAL

El trazado del recorrido actual de la Semana Santa de Málaga se inicia en el punto más al oeste de la Alameda Principal y está diseñado su avance en dirección este en su primer tramo (Alameda), en dirección Norte, desde la rotonda del Marqués de Larios, en su segundo tramo (Larios) y en dirección noreste en su tercer tramo, desde la intersección con la plaza de la Constitución (Granada) recorre una distancia aproximada de 900 metros y discurre a través de las siguientes calles:

Alameda Principal, en un total de 340 metros

Rotonda del Marqués de Larios, en un total de 100 metros

Larios, en un total de 320 metros

Plaza de la Constitución, en un total de 40 metros
y Granada hasta la esquina de Plaza del Carbón en un total de 100 metros.



El recorrido dispone de elementos necesarios para la visión adecuada de cada uno de los abonados, como son sillas plegables y/o tribunas permanentes, pasillos de entrada y salida al mismo desde el exterior, que son usados igualmente para atravesar el recorrido y todo ello dispuesto detrás de unas vallas metálicas móviles de baja altura.

En total, en la actualidad, se alberga 23.800 abonados que son distribuidos entre tres tribunas de alto aforo con un total entre ellas de 2.500 abonados aproximadamente. Unos 8.000 abonados distribuidos entre pequeñas tribunas que

se encuentran a lo largo del recorrido detrás de las últimas filas de abonos de sillas, y el resto, unos 13.300 abonados, en sillas plegables con un fondo máximo de 6 sillas en la alameda y un fondo mínimo de 2 sillas en calle granada.

El actual recorrido no tiene previstas las salidas de evacuación y emergencias adaptadas a la normativa y la realidad actual, ya que las salidas previstas, salvo contado número de ellas, solo contemplan pasillos metálicos de 1 metro de anchura, vallados en sus laterales, que actúan en forma de cuello de botella para la entrada y salida del recorrido oficial. Algo muy adecuado para el control de entrada y salida de abonados y desaconsejado como bocana de emergencias y/o evacuación.

Las calles recorridas tienen la posibilidad de prever zonas de evacuación en su margen izquierdo en las calles:

Torregorda,
Pastora,
Puerta del Mar,
comisario,
Martínez,
Alarcón lujan,
Marin García,
Liborio García,
Manuel Perez Bryan,
José Álvarez Fonseca,
Plaza Constitución.
Santa lucia,
Angel,
Calderería

En total 12 calles, de las que algunas ya se hace uso para emergencias y evacuación

Y en su margen derecho en las calles:

San Lorenzo,
Tomas Heredia,
Córdoba,
Pedro de mena,
Talavera,
Plaza de la Marina (evacuación y zona de servicios)
Sancha de Lara,
Don Juan Diaz,
Bolsa,
Strachan,
Moreno Monroy,
Nicasio Calle,
Chinitas,
Santa María,
Sánchez Pastor.

En total 15 calles, de las que algunas ya se usan para emergencias y evacuación.

Sin embargo, sobre el trazado del recorrido oficial actual, si existe un significativo margen de mejora, en tanto en cuanto, se respeten las normativas y directrices generales que para evacuación se recogen. Dicho margen de mejora conlleva el desalojo o reubicación de sillas existentes en la actualidad: su reubicación conlleva de manera inmediata, un aumento de longitud del recorrido, tal que permita reabsorber y recolocar la sillas que se han de mover para despejar el

tránsito y las vías de evacuación y accesos, tanto a las sillas y tribunas, como para el libre circular del ciudadano. Otra opción que se podría barajar, a fin de no alargar la longitud del recorrido oficial, sería la de eliminar el número de sillas (que no de abonado), estableciendo un número máximo de sillas por abonado, compensando el perjuicio económico que dicha disminución de cantidad pudiera provocar en las arcas de la Agrupación, con la subida simbólica del precio de las sillas, ya que tiene un alto margen de subida económica.

En la propuesta planteada manteniendo el trazado del recorrido oficial actual, se contempla una reorganización de sillas y tribunas tal que, se garantice el ancho mínimo exigido para evacuación de espectadores entre sillas y/o butacas (1,20 m), se garantice que no se supera el número de butacas máximo indicadas hasta el pasillo de acceso y evacuación, se permite una circulación libre de obstáculos tras las principales islas de filas de sillas y tribunas, que garantice la accesibilidad, eliminación de barreras arquitectónicas así como la dimensión mínima que permita la evacuación de los ocupantes.

Al tratarse de un trazado en L, abierto en prácticamente la totalidad de su longitud a ambos lados, lo hace de un trazado mucho más permeable, reorganizando la ubicación y distribución de sillas y tribunas de manera tal que se facilite el tránsito de las personas desde un lateral al otro de la L que conforma el trazado del recorrido oficial actual.

Otro aspecto importante a tener en cuenta, es que la distribución de sillas y tribunas planteada, permite mantener totalmente libre de obstáculos la conexión directa desde la zona este de la ciudad con la zona oeste de la misma, donde curiosamente, se sitúan la mayor parte de Hospitales de nuestra provincia. Dicha conexión se garantiza con la liberación de todo el final del Parque, manteniendo despejada la Plaza de la Marina, así como el Lateral Sur de la Alameda.

-  Tránsito peatonal
-  Tránsito rodado vehículos emergencias
-  Evacuación de emergencia directa desde el interior del recorrido.

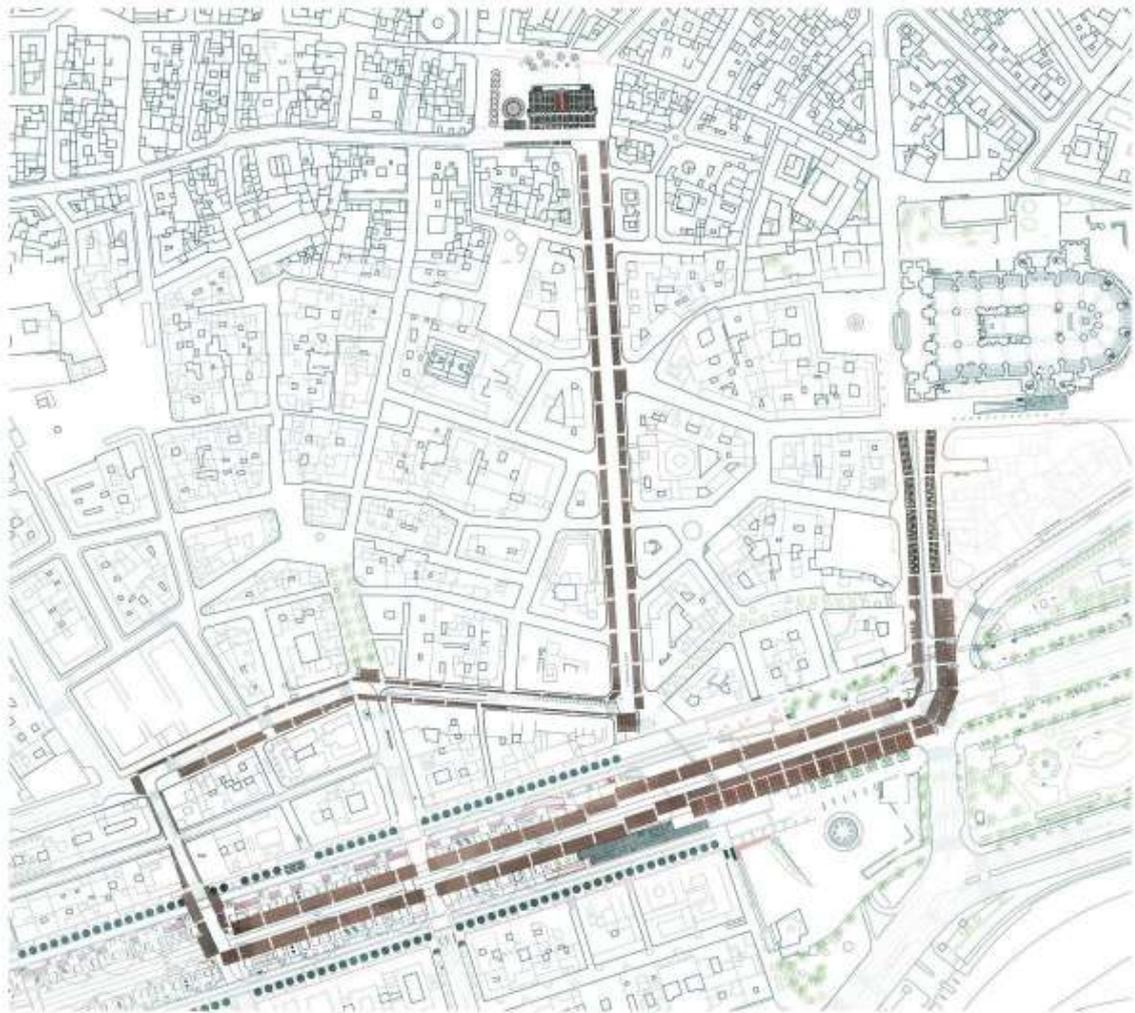
RECORRIDO PROPUESTO AGRUPACIÓN

El nuevo recorrido propuesto, ha sido estudiado por la propia Agrupación de cofradías.

El recorrido está diseñado desde la esquina de calle Especerías con Plaza de la Constitución, en dirección Este hasta el encuentro con calle Larios desde la misma plaza. En el siguiente tramo, calle Larios en dirección Sur, hasta el encuentro con calle Martínez. Desde ese punto en dirección Oeste, hasta calle Torregorda, en dirección Sur hasta Alameda Principal. Recorre la Alameda y Plaza de la Marina en dirección Este y finalmente desde la intersección con calle Molina Lario, en dirección Norte hasta el final del recorrido, que está situado en la esquina de la Catedral.



Recorre una distancia en total de 1260 metros aproximadamente. Con 385 metros en su primer tramo que comprende Plaza de la Constitución y Calle Larios. Con 338 metros en su segundo tramo que comprende desde Martínez hasta la Alameda. Con otros 390 metros en su tercer tramo que comprende Alameda y Plaza de la Marina. Y por último unos 180 metros en su tramo final de calle Molina Larios.



Al igual que pasara con el recorrido propuesta manteniendo el trazado actual del recorrido oficial, este recorrido propuesto, albergaría mayor número de abonados ya que dispondría de un mayor número de metros de longitud. Se estima que, esta situación, podría bajar la densidad en todas las calles actuales y a su vez crecerían el número de localidades posibles.

De la misma forma que en el recorrido descrito anteriormente, se prevé igualmente hacer las tribunas de bajo perfil y ampliar el espacio para cada abonado. Aun así hay calles que aumentarían el fondo de sus pastillas de sillas como es el caso de Alameda.

Las calles que nos encontramos a derecha e izquierda que pudieran ser tomadas como salidas naturales de emergencias y evacuación, son las siguientes:

En su margen izquierdo.

Plaza de la Constitución

Nicasio Calle

Moreno Monroy

Strachan

Bolsa

Don Juan Díaz

Sancha de Lara

Comisario

Puerta del Mar

Pastora

Panaderos

Pastora

Puerta del Mar

Comisario

Larios

San Juan de Dios

Ancla

Sancha de Lara

Bolsa

En total 19 calles, con dimensiones diferentes y de las que alguna ya se hace uso para estas funciones de evacuación.

Y en su margen derecho, en dirección a la marcha

José Álvarez Net Fonseca

Manuel Pérez Bryan

Liborio Garcia

Marín García

Alarcón Luján

Antonio Baena Gómez

Puerta del Mar

Alhondiga

Guillen de Castro

Panaderos

Tomás Heredia

Córdoba

Pedro de Mena

Talavera

Plaza de la Marina

Paseo del Parque

Cortina del Muelle

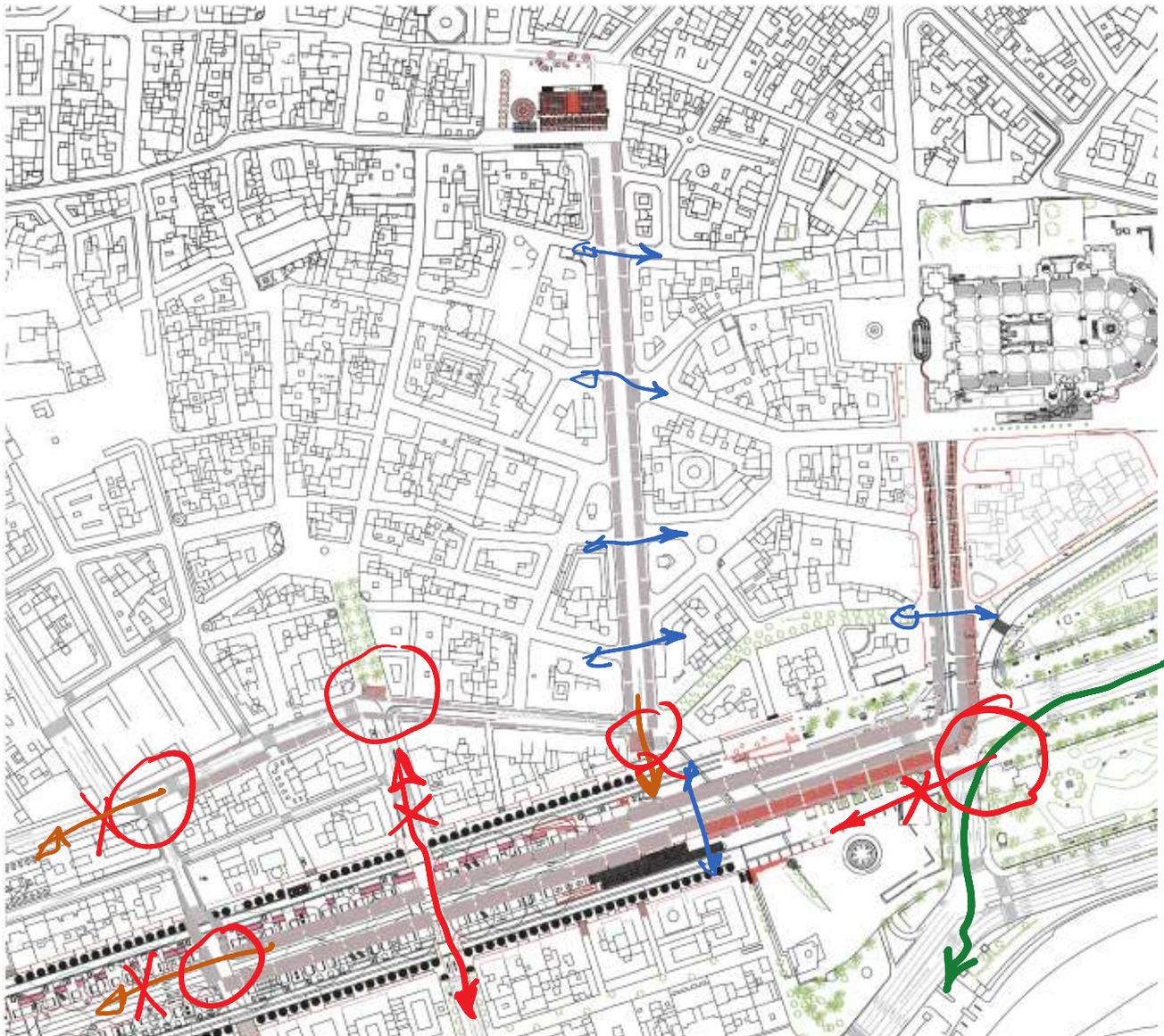
En total 17 calles, con dimensiones diferentes y de las que ya se hace uso para funciones de emergencias y evacuación.

Tal y como ocurre con la intervención planteada sobre el trazado del recorrido oficial actual, se reorganizan y recolocan sillas y tribunas de manera que se permita una mayor y mejor evacuación de los ocupantes, así como circulación de los mismos.

Ante el trazado planteado en forma de U se detectan los siguientes aspectos: desaparece la conexión directa existente entre la zona este de la ciudad y la zona oeste en la que se ubican los Hospitales del municipio, ya que la disposición de tribunas y sillas en la Plaza de la Marina con el margen de seguridad peatonal que hay que dejar, dificulta sobre manera la actuación en caso de emergencia de los vehículos que se sitúen en dicha zona.

Del mismo modo, al estar trazado en forma de U, se pierde la posibilidad de crear un acceso directo al centro histórico de Málaga desde la zona Sur atravesando por calle Córdoba, ya que una vez atravesada la alameda, aparece otra zona de bloqueo con calle Martínez/Atarazanas.

Es necesario comentar que por su forma en el trazado en U, se queda bloqueada cualquier posibilidad de evacuación natural, en caso de emergencia, por la zona central del recorrido oficial, ya no sólo ante la presencia de tribunas e islas de sillas que cortan, interceptan, la comunicación, sino que además, sus dos principales vías de accesos son áreas peatonales, dificultando, dada la dimensión de la misma, sobremanera, el acceso de un camión de bomberos, una ambulancia, un furgón de Policía, Protección Civil o Guardia Civil al interior del recorrido oficial, no como ocurre con el trazado actual, que al ser un trazado completamente lineal y de trazado amplio, las vías de escapes desde el punto central del mismo son directas.



-  Circulación imposibilitada
-  Tránsito peatonal
-  Tránsito rodado vehículos emergencias
-  Evacuación de emergencia directa desde el interior del recorrido.
-  Existencia de elemento de bloqueo.

IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGOS.

Coincidente en cualquier recorrido oficial que se proponga, pueden ser los riesgos a los que se pueden ver sometidos las personas y los elementos en estos espacios estudiados. Los riesgos identificados de mayor incidencia, teniendo en cuenta la configuración del evento pueden ser:

RIESGOS ANTROPICOS

En cualquier evento ciudadano multitudinario se pueden producir riesgos antrópicos, y entre ellos podemos nombrar:

ALTERACIÓN DEL ORDEN PÚBLICO

Consumo de alcohol y /o drogas

Presencia o atentados de grupos antisociales o conflictivos

Delitos de odio

Actos vandálicos

Robos y hurtos

Y peleas, agresiones y reyertas tumultuarias

CONCENTRACIÓN DE MASAS

El riesgo por concentraciones humanas se considera el riesgo más relevante dentro de los riesgos identificados. La alta ocupación de los espacios puede producir problemas de evacuación de heridos o de dificultad en la asistencia médica.

Los daños que pueden originarse de las concentraciones humanas pueden ser:

Daños personales. En una desbandada pueden producirse, aplastamientos, asfixias, heridos de diversa consideración e incluso muertes.

Daños materiales. En instalaciones, mobiliario urbano, efectos personales, etc

Daños al medio ambiente. Acumulación de residuos y basuras, daños en plantas y árboles, etc.

Extravío de personas. Principalmente menores.

AVISO DE BOMBA O ACCIONES TERRORISTAS

El riesgo por la colocación de un artefacto explosivo o por la comisión de un atentado terrorista en cualesquiera de sus versiones o formas.

INCENDIOS

El fuego puede tener diferentes orígenes dada la naturaleza mixta del emplazamiento, con usos residenciales, servicios, restauración y recreativo.

Incendios de tipo eléctrico, incendios en establecimientos permanentes de restauración, establecimientos itinerantes de restauración, explosiones o deflagraciones, etc.

ASISTENCIAS SANITARIAS

Pueden ser los relacionados con la concentración de personas por la afluencia de público y por las distintas patologías del público.

Dolencias médicas que afecten a personas con riesgo de enfermedades cardiovasculares o respiratorias: infartos, desmayos, brotes alérgicos, etc

Ataques de ansiedad. Habituales en personas que asisten a zonas masificadas.

Golpes de calor

Intoxicaciones por drogas o alcohol.

Etc

RIESGOS NATURALES

Los riesgos que se desencadenan de fenómenos geológicos o climáticos.

RIESGOS TECNOLÓGICOS

Los producidos por derivación de los adelantos tecnológicos.

Tendidos eléctricos

Instalaciones de televisión

Etc

CONCLUSIONES

El trazado del recorrido oficial de la Semana Santa de Málaga necesita una actuación sobre el mismo de forma inexcusable, si nos remitimos exclusivamente a las medidas de seguridad que aún no se están acometiendo.

Es por ello que estudiando exclusivamente las incidencias en materia seguridad sobre los dos recorridos a día de hoy principalmente estudiados (mantener trazado del recorrido oficial actual o cambiar trazado del recorrido oficial actual), se obtienen las conclusiones que detallamos a continuación:

El recorrido actual, y su posible ampliación, tiene principalmente forma de L invertida con tramos completamente rectos y con tan solo 2 curvas importantes en su recorrido, de las cuales la primera en la rotonda del Marqués de Larios, es muy abierta y con espacios delimitados y la segunda se encuentra encarando la salida misma del recorrido. Por lo que entendemos, debido al número de calles que la atraviesan o se encuentran con el propio recorrido de forma transversal, es un trazado muy permeable.

No obstante, se pone de manifiesto que las medidas actuales de seguridad del trazado no son suficientes y necesitan de un estudio pormenorizado y de una adecuación a la norma y a las realidades actuales en materia de seguridad. Ello incide directamente en la eliminación y/o reorganización de ciertos abonos que actualmente se encuentran en uso, y que atendiendo a las mismas, ante la propuesta presentada, se constata que son fácilmente subsanables.

Sobre el recorrido oficial propuesto por la Agrupación de Cofradías, se constata que tiene forma de fondo de saco, producida por la dirección de la marcha en su primer tramo que es aproximadamente de norte a sur y por la dirección de su último tramo que es aproximadamente de sur a norte, mientras que en su interior se crea una zona que se envuelve en sí misma, en la que se calcula puede llegar a albergar más de 50.000 personas, entre los abonados, los participantes en los cortejos y el público libre.

Se constata, igualmente, que en este segundo recorrido expuesto, las posibilidades que tienen los servicios de emergencias, bomberos o cuerpos de seguridad del estado son limitadas en el acceso al fondo de saco producido por el trazado del nuevo recorrido.

Analizando día a día el tránsito de las cofradías por el recorrido oficial propuesto, se dan casuísticas como las que a continuación se presentan: una

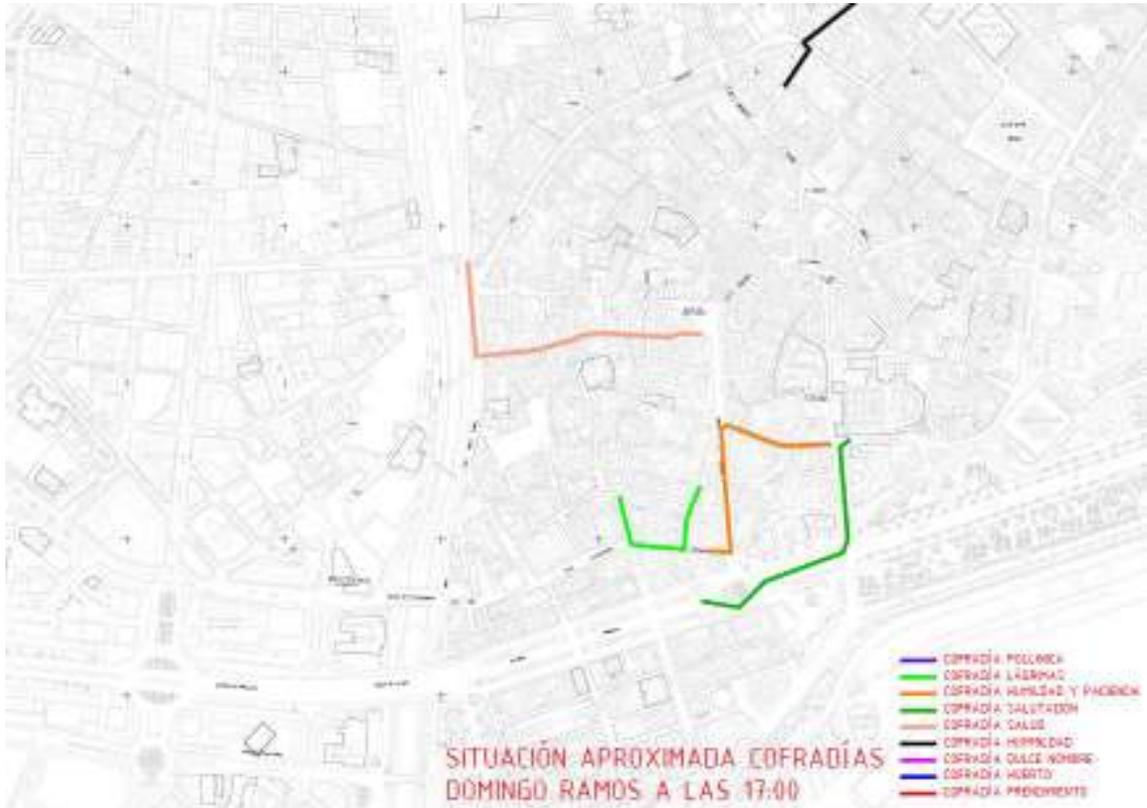
cofradía en recorrido oficial, con la cabeza de procesión en la esquina de Larios con Martínez, justo otra hermandad delante, ocupando desde Puerta del Mar hasta la Alameda y una tercera desde la Alameda hasta el final del recorrido oficial. En esos momentos, la última cofradía del día, intenta entrar desde Especerías al recorrido oficial y una hermandad más, pretende, después de salir del recorrido oficial, volver a su casa hermandad por calle Granada y pasar justo detrás de la tribuna oficial. Esta situación, produciría el retraso de todas las procesiones, ya que la presencia de una hermandad en la entrada imposibilita la salida de vuelta de la primera.

Esto en si no es un problema y podría coordinarse para que el paso retenido de las primeras, ocasionara la entrada en recorrido de las siguientes.

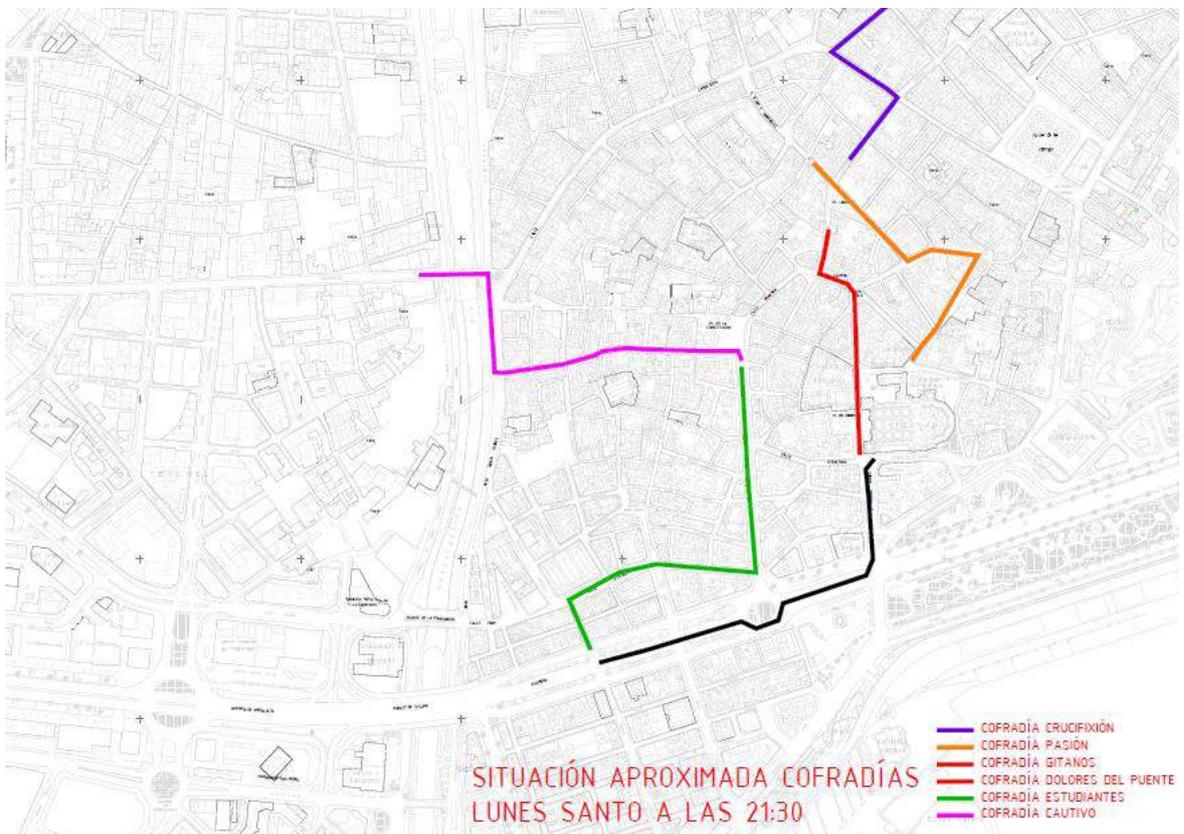
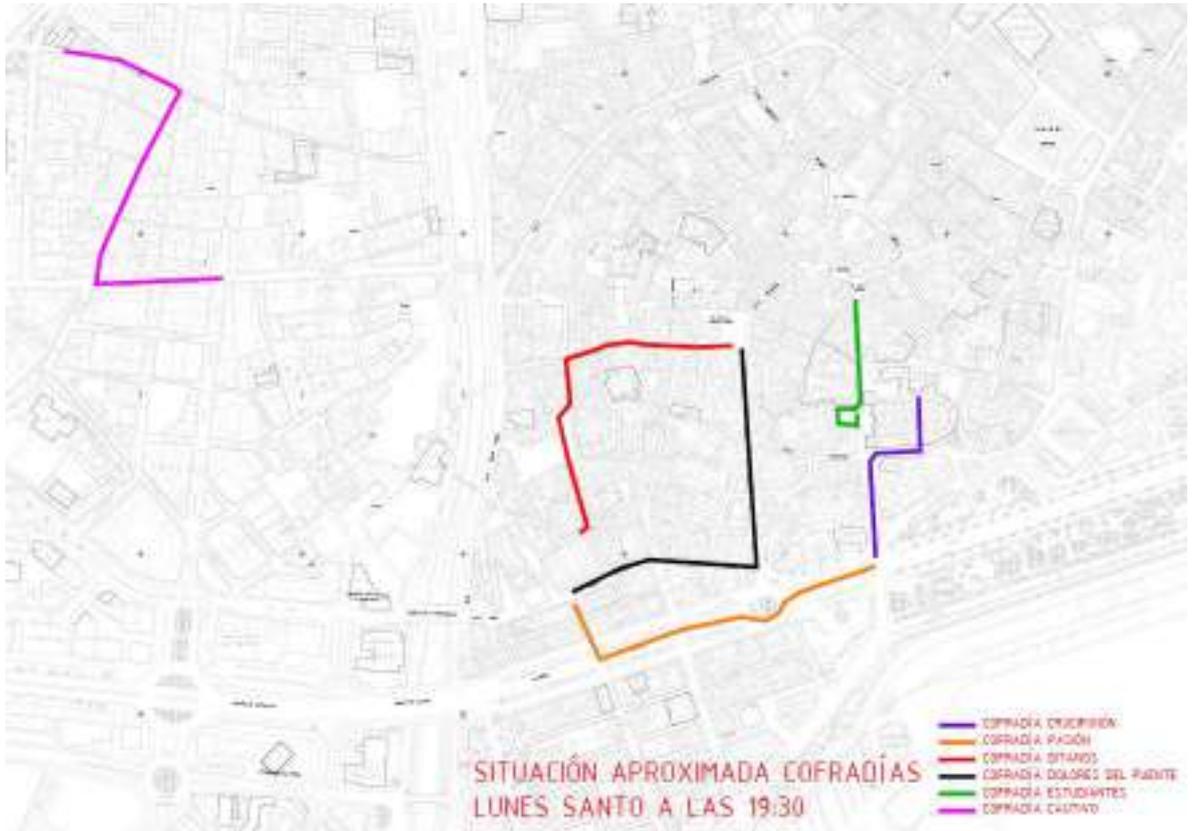
El problema se puede producir en el momento que hemos creado una bolsa completa, cerrada, en el recorrido oficial, que mantiene aislados a un número importante de abonados y que pone en movimiento probablemente a más de 4000 cofrades de forma simultánea en el recorrido oficial, produciéndose una barrera natural de personas.

Se analiza a continuación, que ocurrirá en el centro histórico de Málaga, si se llevan a efecto los horarios e itinerarios que se están empezando a barajar como cuadrantes para la Semana Santa 2019. Para el estudio se han tomado dos horas de cada día, en las que el discurrir de las Hermandades sería como un gusano, totalmente permanente. Llegan a darse las siguientes casuísticas, en las que no sólo en ocasiones se produce el bloque de la bolsa central que queda a modo de isla en el recorrido propuesto en forma de U, si no que en la mayoría de los casos, se produce un bloque absoluto en una nuez de mayor tamaño, en la que recoge la mayor parte del centro histórico:

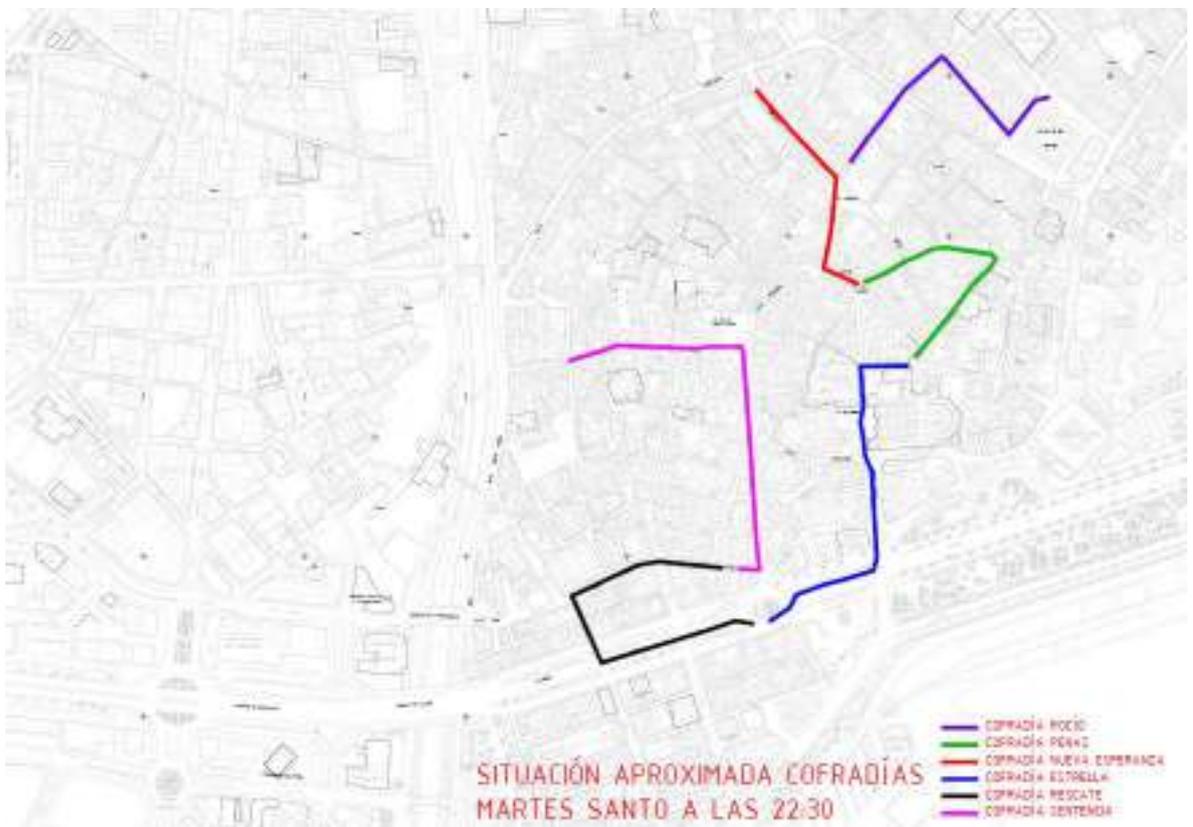
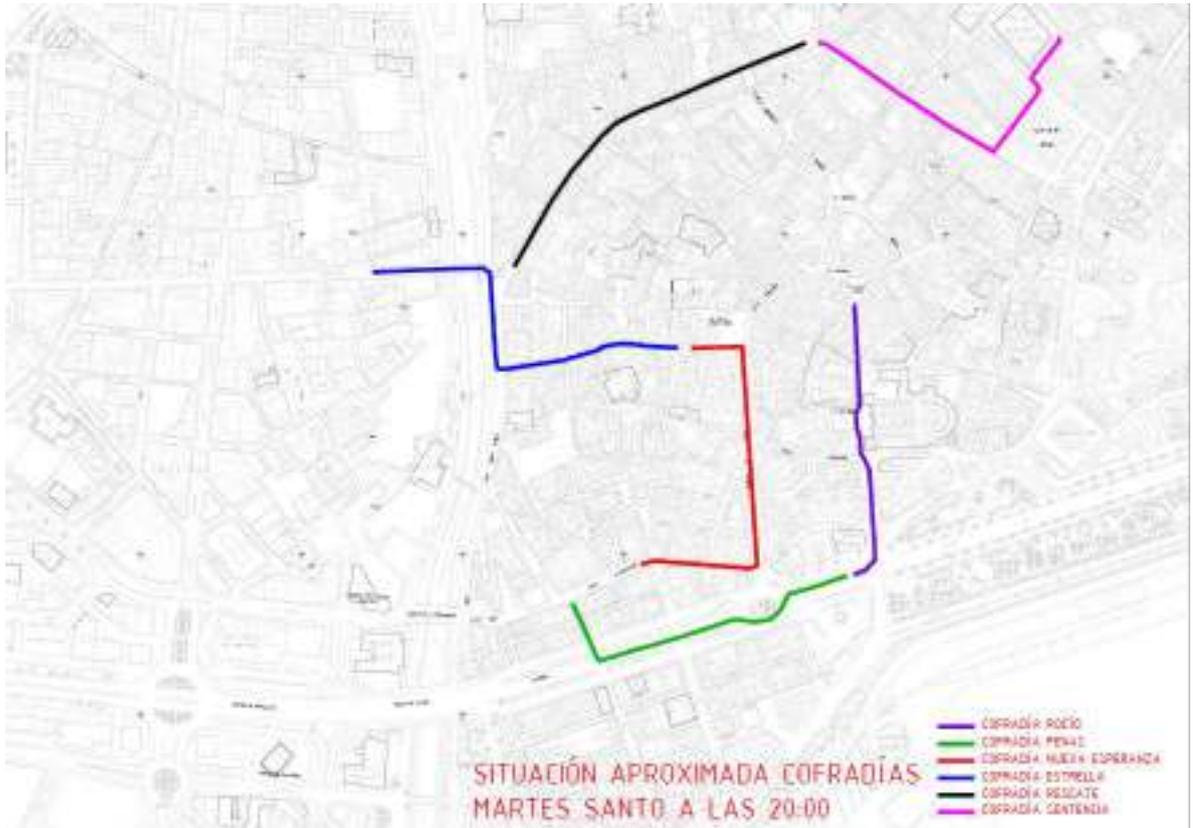
Domingo de Ramos:



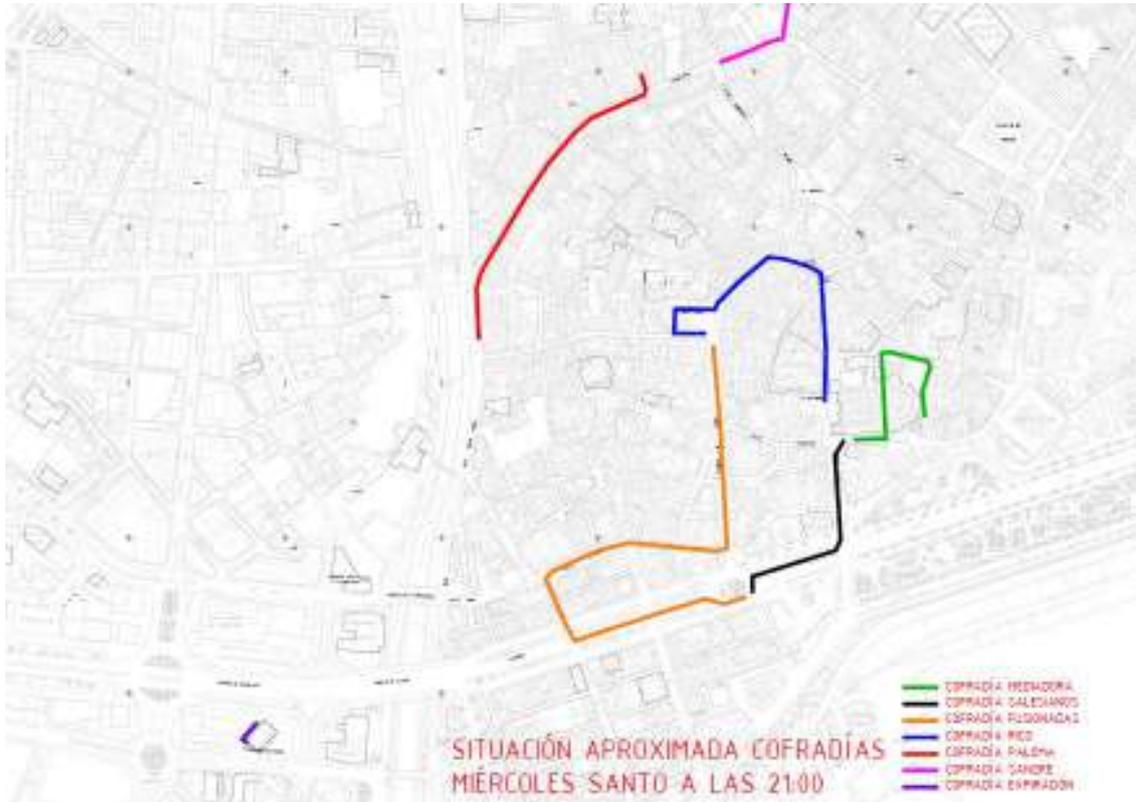
Lunes Santo



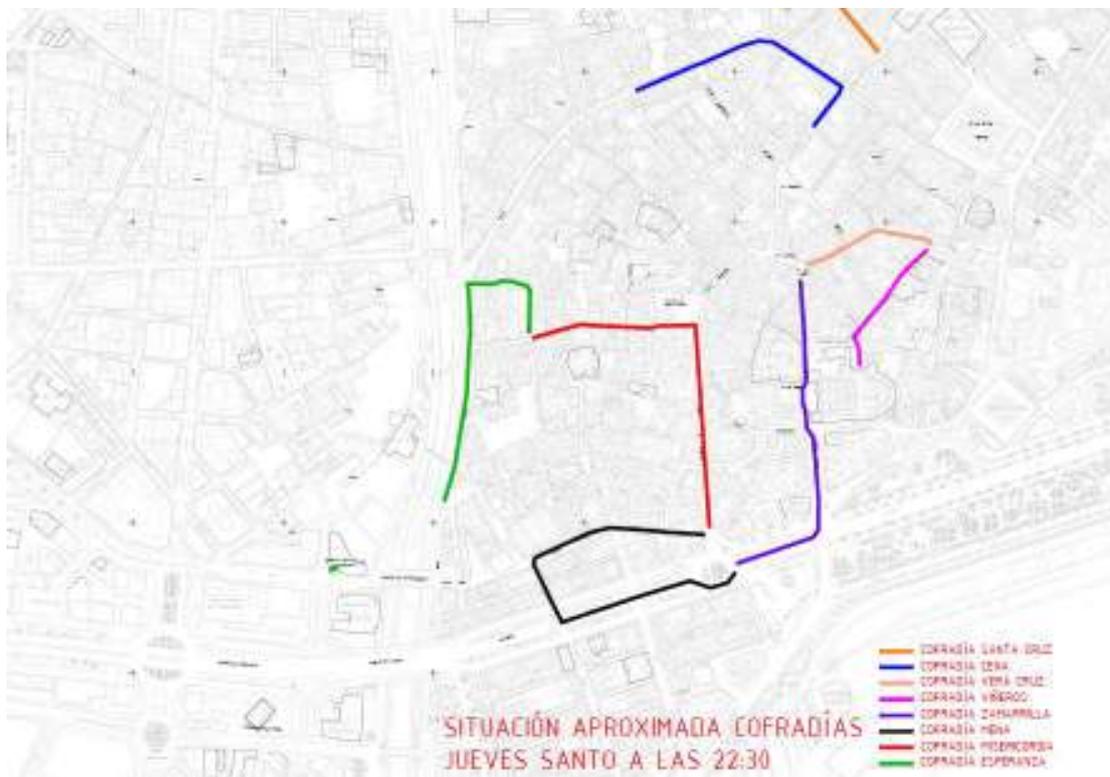
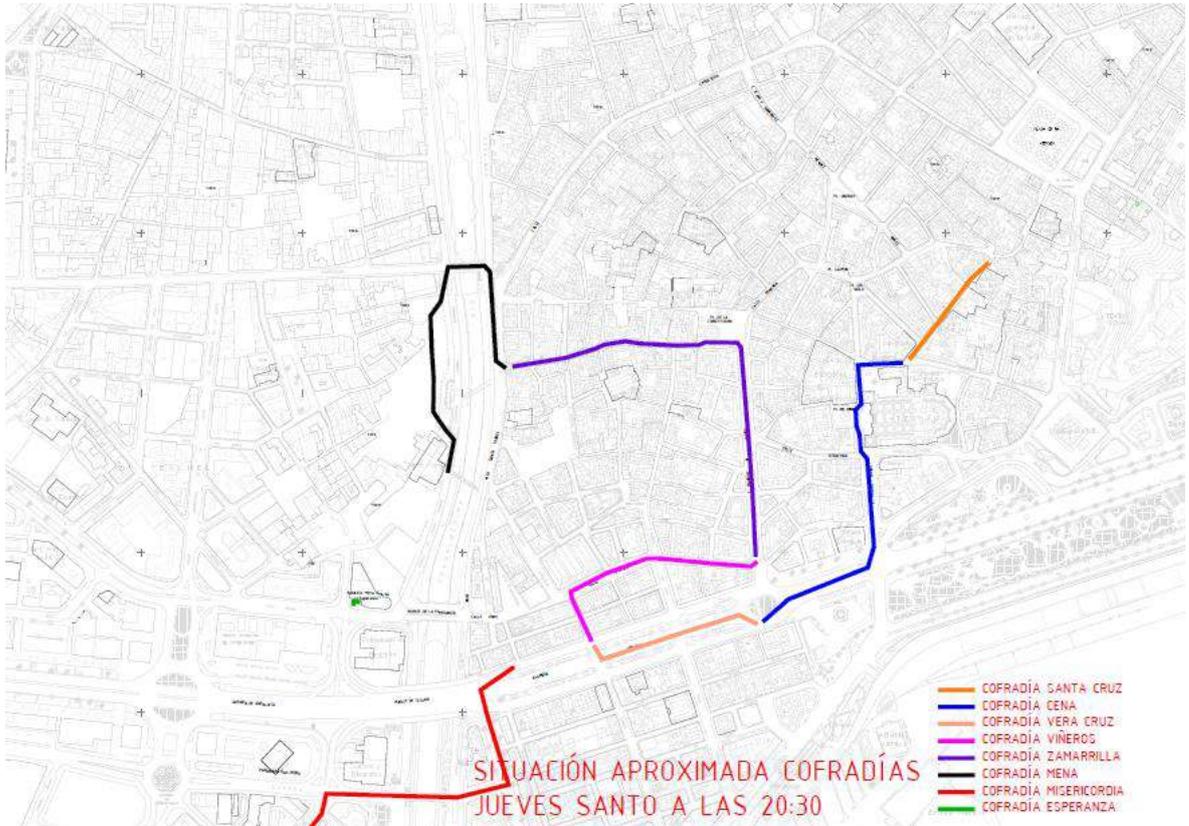
Martes Santo



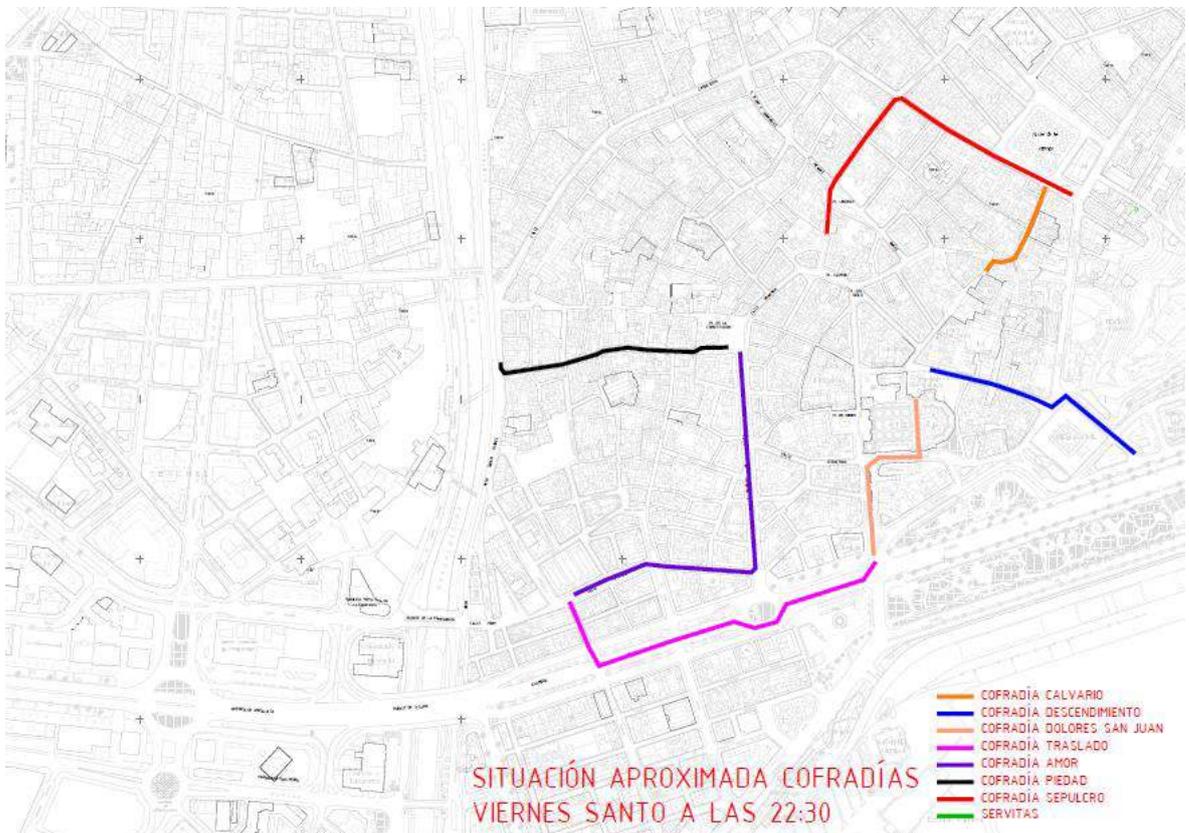
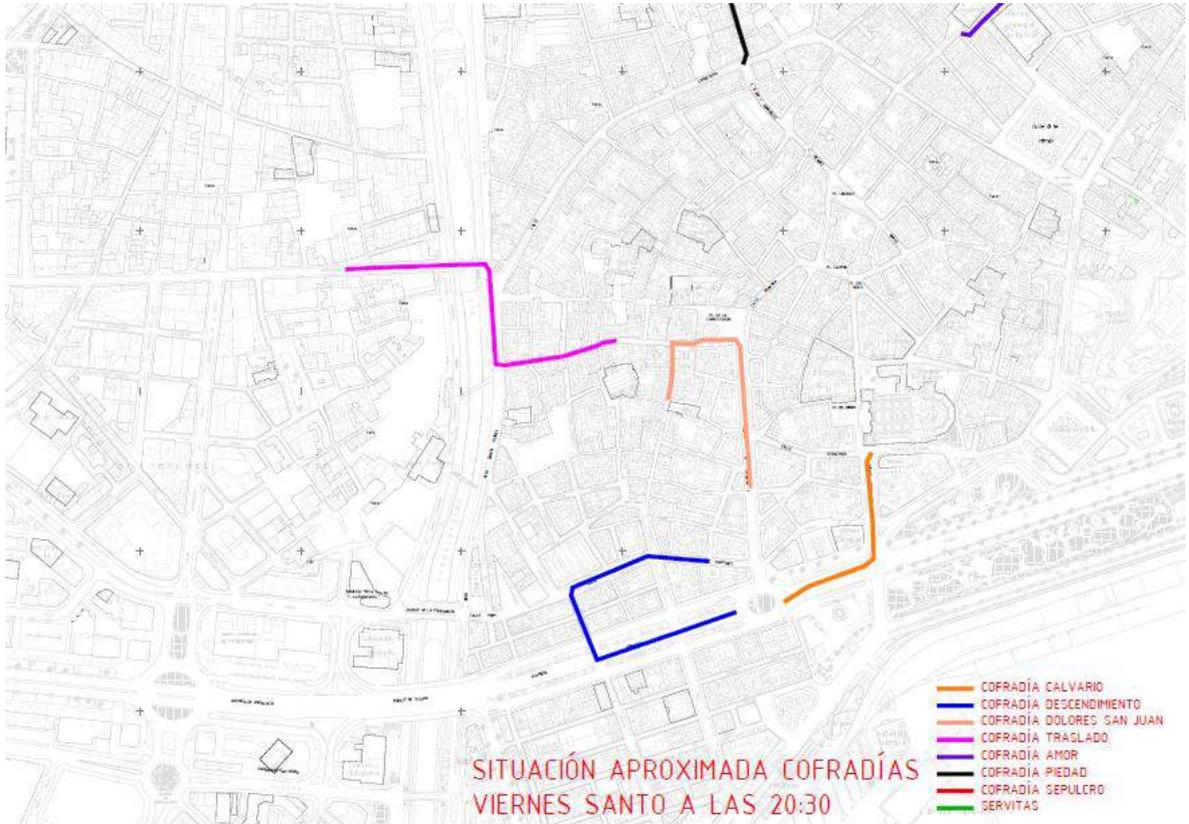
Miércoles Santo



Jueves Santo



Viernes Santo



El simple hecho de atender una urgencia en, por ejemplo, en calle la bolsa, la mayoría de los días, dificultaría el acceso de los servicios sanitarios o de emergencias.

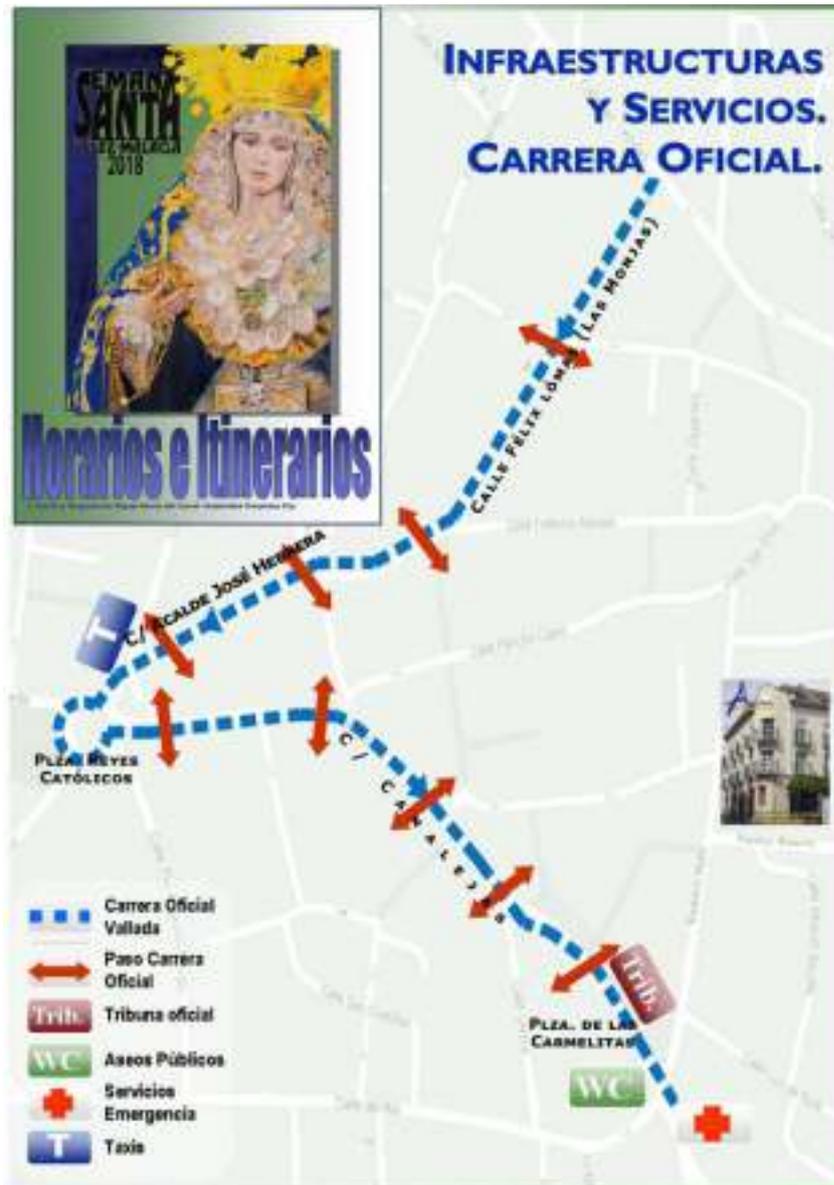
No hablemos de los riesgos que hemos adelantado anteriormente. De los que se puede desprender una “estampida”, producida por cualquiera de esos riesgos.

Ante tal situación, imaginemos igualmente que se produce una pelea tumultuosa en la zona de calle Larios, en su encuentro con calle Martínez. Esto ocasionaría probablemente la estampida de las personas que se encuentren alrededor.

Y a partir de ahí por el principio de Huygens que habla de la propagación y multiplicación de un frente de ondas, que se inicia en el momento que las personas, empujadas por un riesgo inminente, pasan de reposo a movimiento en carrera en décimas de segundo. La velocidad de las ondas es superior a las personas. Y en ello influye la densidad y ocupación de los espacios, el tipo de vía, etc.

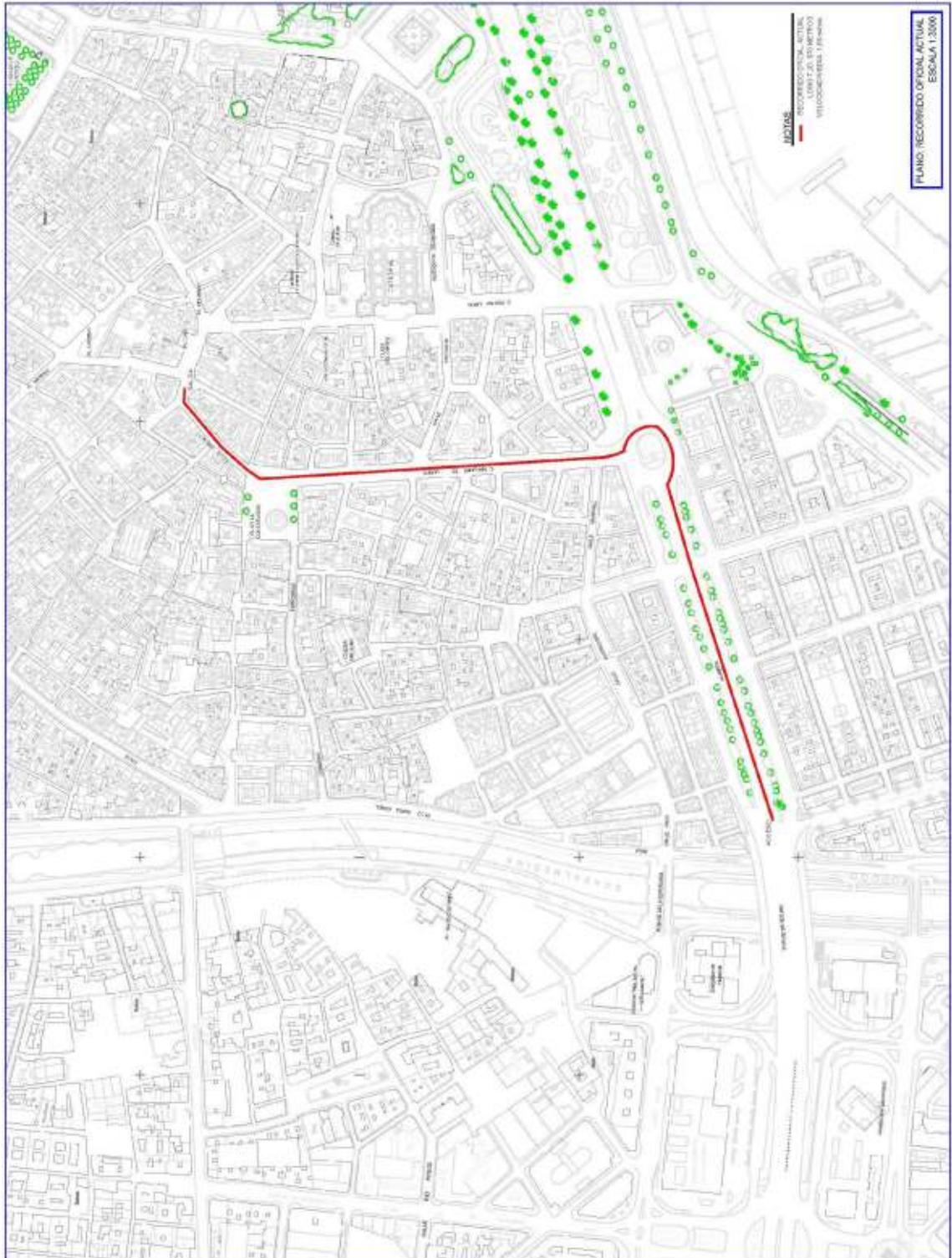
Las calles estrechas acusativamente reflexivas favorecen la propagación. El ruido en movimiento genera nuevos frentes que a su vez van alertando a nuevas personas que al ponerse en movimiento retro alimentan las ondas que no llegan a disiparse o dejar de multiplicarse hasta que llegan a zonas abiertas. Algo que podría no ocurrir en el fondo de saco que genera el recorrido oficial propuesto por la Agrupación, generando problemas de concentración de masas que no podrían ser previstas en su totalidad.

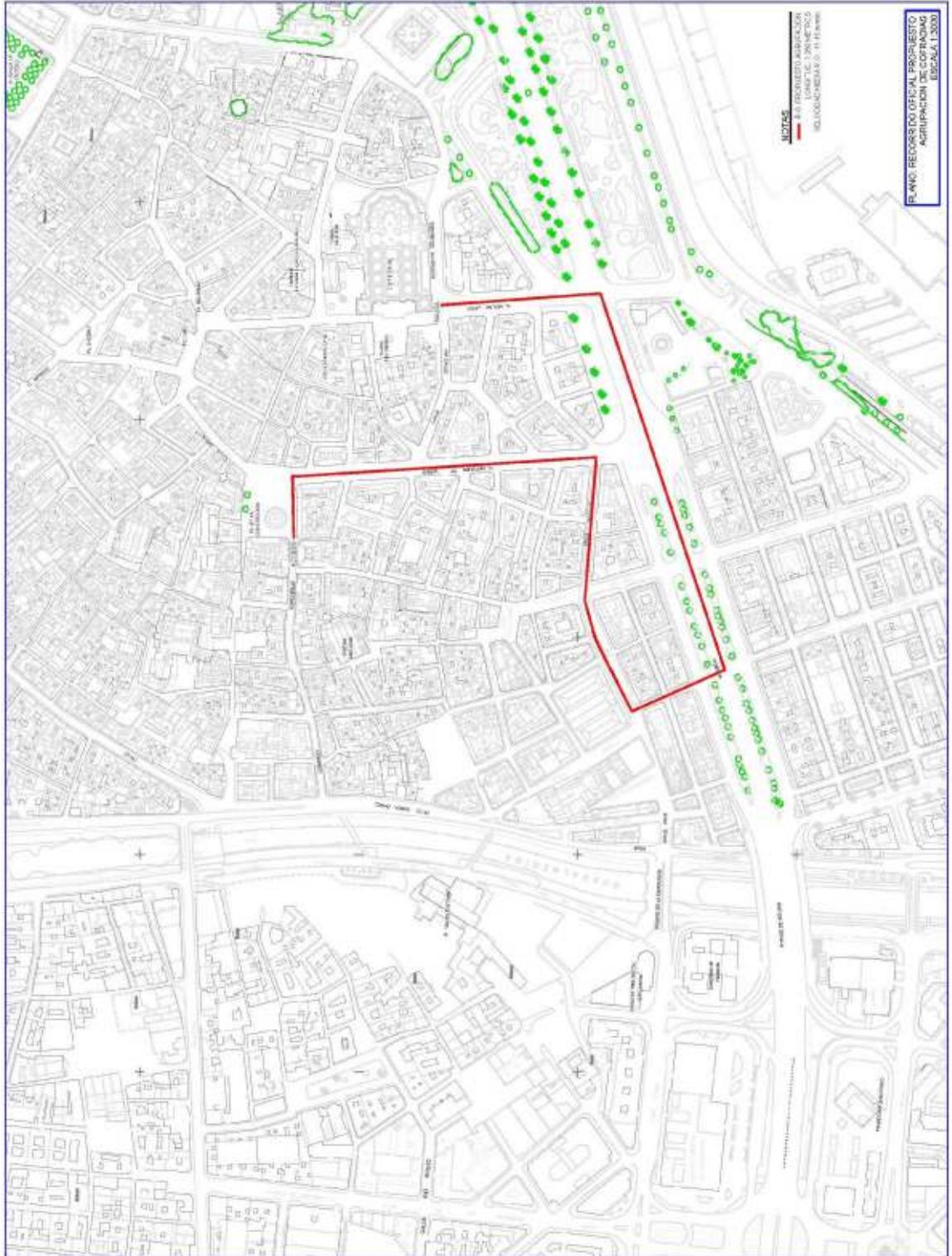
Es por ello, que de todo lo anteriormente expuesto, se deduce que la propuesta más adecuada sería la de modificar el recorrido actual en materia de

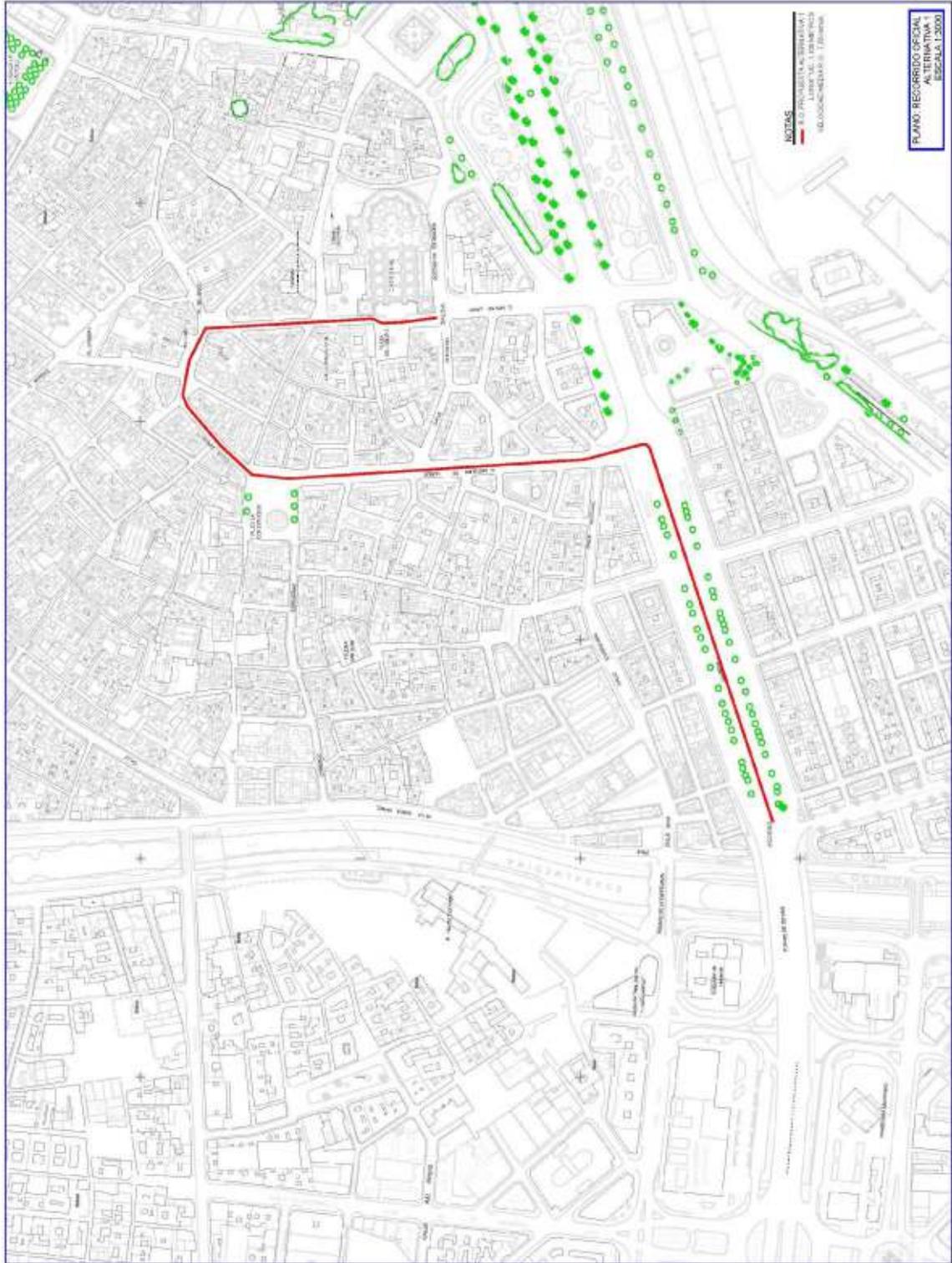


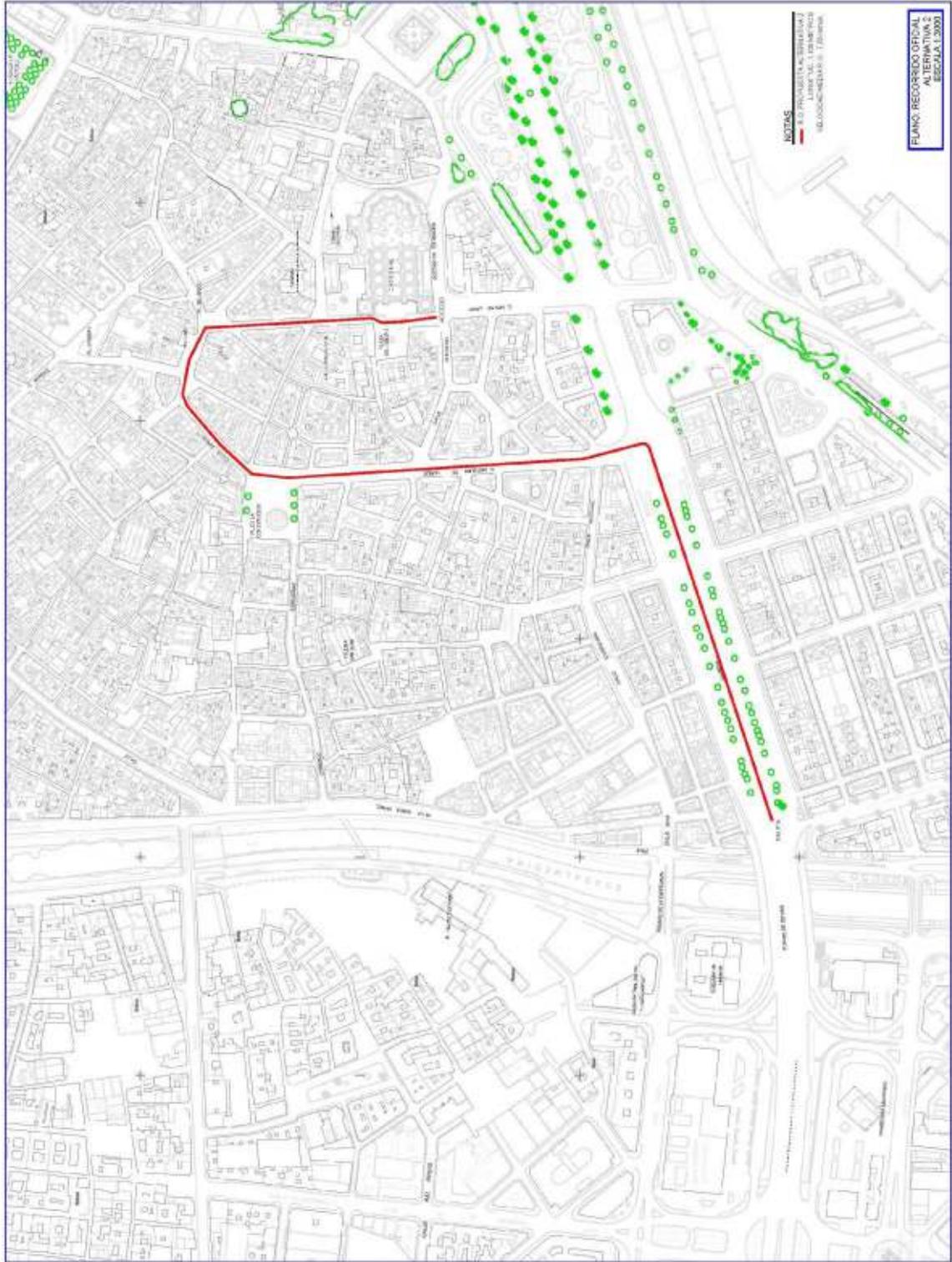
Director de Seguridad n.º 5378

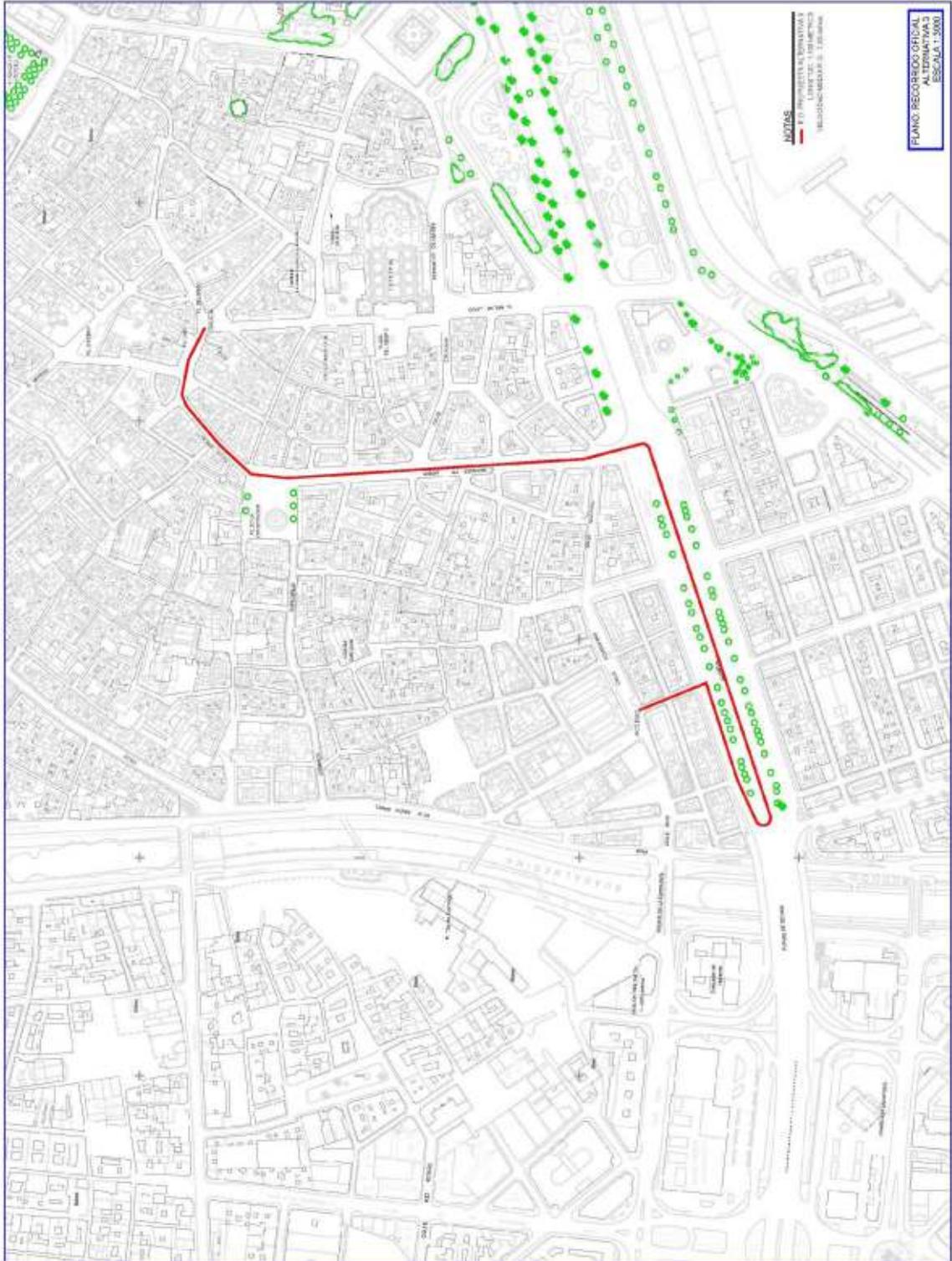
ANEXO II PLANIMETRÍA

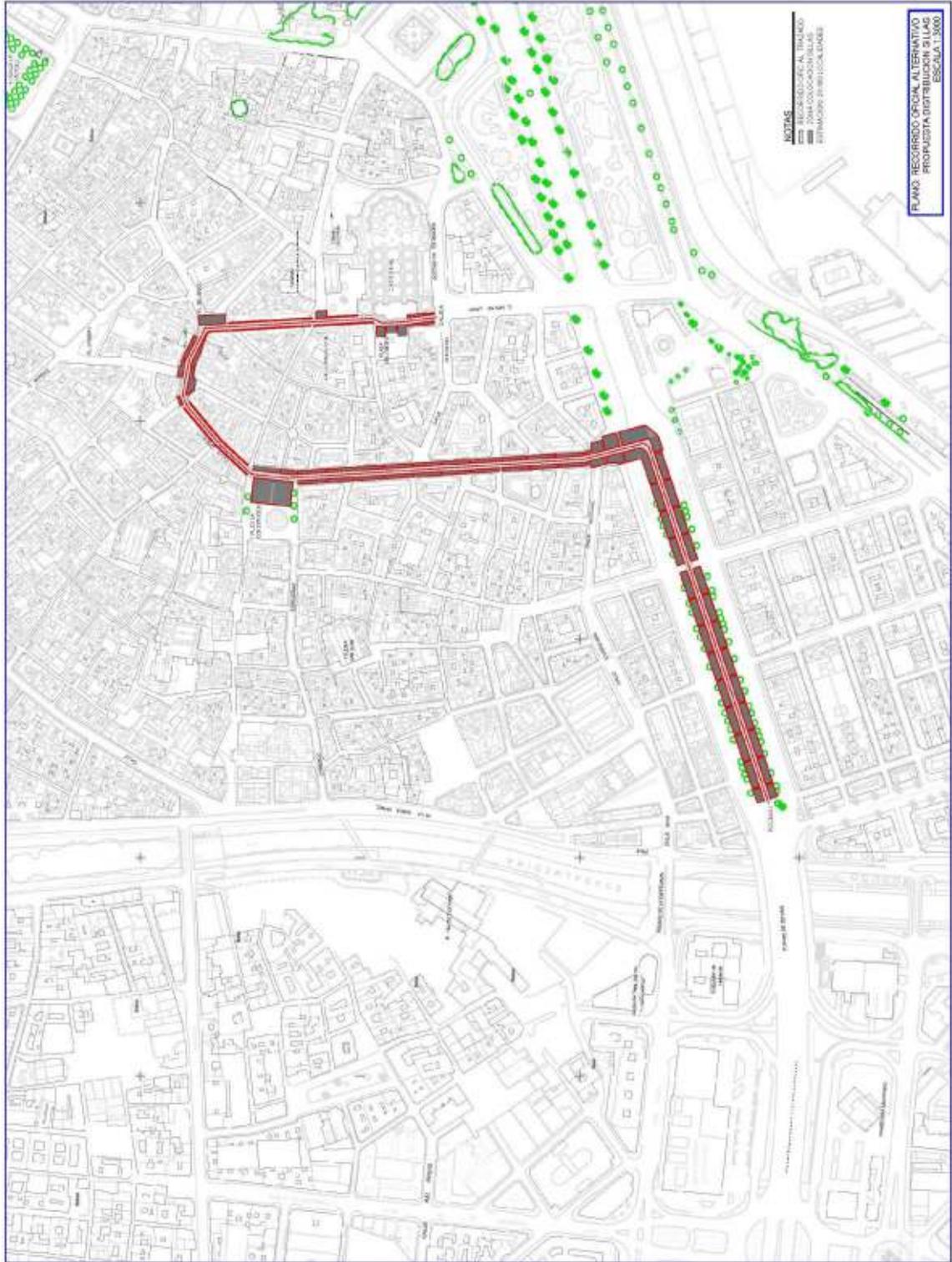












EQUIPO DE TRABAJO:

Miguel Alfonso Gutiérrez Rodríguez.

Angeles Alonso Núñez.

Ramón García-Valdecasas Márquez.

Francisco Marmolejo Dominguez.

Luis López Cozar Alonso

Juan Luis Martín Malavé.

Enrique Vega López.

Alan Antich Durán.

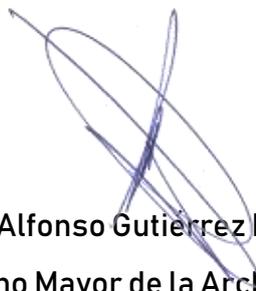
Félix Ruiz del Portal Molina.

Juan Carlos Estrada García.

José Ignacio Navarro García.

Directores, Jefes y técnicos de Seguridad

Todos los participantes son Hermanos de la Archicofradía de la Expiración.



Miguel Alfonso Gutiérrez Rodríguez
Hermano Mayor de la Archicofradía de la
Expiración de Málaga.

SEMANA SANTA DE MÁLAGA.

ANÁLISIS Y PROPUESTA PARA UN RECORRIDO OFICIAL