

# OVERTOURIST CITY

Estrategias para recuperar la habitabilidad del centro  
histórico de Málaga frente a la turistificación



# OVERTOURIST CITY

Estrategias para recuperar la habitabilidad del centro  
histórico de Málaga frente a la turistificación

Carlos Rosa Jiménez y Kike España (eds.)

## OVERTOURIST CITY

Estrategias para recuperar la habitabilidad del centro histórico de Málaga frente a la turistificación

**Editores:**

Carlos Rosa Jiménez y Kike España

**Editorial:**

RU books

Plaza Ruiz Valle, 29008 Málaga

**Diseño de la colección:**

Recolectores Urbanos

**Imprenta:**

Recolectores Urbanos - Ulzama

Los derechos sobre las imágenes y figuras publicadas son propiedad de sus respectivos autores.

Algunos derechos reservados. Licencia Creative Commons: Reconocimiento - No comercial - Sin Obra Derivada (by-nc-nd). Esta licencia no permite la generación de obras derivadas ni hacer un uso comercial de la obra original, es decir, sólo son posibles los usos y finalidades que no tengan carácter comercial, a no ser que se tenga el permiso escrito de RU Books.

Esta publicación ha sido financiada por la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda y recoge los resultados del proyecto de investigación: "Estrategias de recuperación del espacio público y uso residencial frente a la gentrificación y turistificación en Málaga" (UMA 20.01).

© Los autores, 2022

© Recolectores Urbanos, 2022

ISBN: 978-84-123142-6-7

Depósito legal: MA 1844-2022

**MÁLAGA DICIEMBRE 2022**

# ÍNDICE

- 7 **Introducción**  
Carlos Rosa Jiménez, Kike España
- DINÁMICAS DE TRANSFORMACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO Y LA TURISTIFICACIÓN**
- 12 **Características de la evolución del centro histórico**  
Juan Gavilanes Vélaz de Medrano
- 40 **La museificación del centro histórico**  
Kike España
- 54 **Impacto de la actividad comercial y turística en el espacio público**  
Javier Castellano Pulido, Jorge Asencio Juncal, Lola Dumesnil
- 72 **Indicadores del impacto de la actividad comercial y turística en el espacio público**  
Roberto Barrios Pérez
- 102 **Análisis del impacto de las mutaciones del uso residencial**  
Francisco Chamizo-Nieto
- ESTRATEGIAS DE PROTECCIÓN DE LA HABITABILIDAD URBANA**
- 116 **Políticas urbanas frente a la turistificación**  
María José Márquez-Ballesteros, Alberto E. García-Moreno
- 154 **Conflictos y demandas de los movimientos sociales**  
Francisco Chamizo-Nieto
- 168 **La habitabilidad urbana como patrimonio inmaterial**  
Nuria Nebot Gómez de Salazar
- 182 **Estrategias para la gestión de un turismo de cruceros responsable en Málaga**  
María J. Andrade, Eduardo Jiménez-Morales, Guido Cimadomo, Rachel Rodríguez-Ramos
- 200 **Recuperación de la habitabilidad del centro histórico de Málaga. Las tecnocasas: revisión, contextualización crítica y alternativas**  
Jorge Minguet Medina
- 224 **Estrategias de recuperación social de la habitabilidad del centro histórico**  
Carlos Rosa Jiménez, Francisco Conejo Arrabal



# INTRODUCCIÓN

Desde la crisis de 2007 y los movimientos surgidos a raíz del 15M en España en 2011 —y tanto antes en las primaveras árabes como después en el movimiento Occupy—, “la ciudad” se ha convertido en un objeto conceptual crucial que condiciona los imaginarios políticos y económicos. El auge del urbanismo de la austeridad reavivó el campo del “derecho a la ciudad” para contrarrestar la concentración espacial intensiva del capital desplegando formas de democratización espacial. Al mismo tiempo, la tendencia neoliberal de las economías de escala, el cambio tecnológico, la diversificación cultural y la terciarización de ciertas economías urbanas supusieron una expansión del potencial de mercado de la globalización. La ciudad ocupa la centralidad en la dinamización de la circulación planetaria de capital y, paralelamente, es la principal infraestructura socioespacial de las reivindicaciones para ampliar las formas de democracia y frenar los excesos de la mercantilización del espacio.

La desindustrialización y terciarización de las economías de litoral de la periferia sur europea han relegado a sus ciudades a espacios de ocio y recreo turístico que compiten por la atracción de capital para sus industrias turísticas, desplazando a su población fuera de los centros históricos expulsándolos de la ciudad. La turistificación y la gentrificación son algunos de los mecanismos más visibles de este proceso en el que la habitabilidad está en riesgo. La ciudad de Málaga es un caso especialmente singular para el estudio de la turistificación y los efectos de la sobrecarga turística sobre el territorio, porque las transformaciones urbanas vinculadas a su centro histórico se han producido de manera muy acelerada y claramente definida.

En la actualidad, los centros históricos de las ciudades europeas, y especialmente las de litoral, sufren graves problemas de gentrificación y turistificación como consecuencia de esta condensación de la mercantilización por sobrecarga turística en los centros históricos. Existen numerosos estudios sobre los procesos de turistificación en centros históricos desde un punto de vista analítico a través de indicadores cuantitativos que han asentado un consenso sobre la problemática. Este trabajo, se propone ir más allá del diagnóstico, con el objetivo de contribuir a generar una serie de estrategias concretas para recuperar la habitabilidad de los centros históricos frente a la turistificación. Para ello, el estudio de la ciudad de Málaga se presenta como clave interpretativa, por la evolución exponencial de su estrategia turístico-cultural de atracción de capital condensada en el centro histórico durante las últimas dos décadas. Y, las estrategias aquí desarrolladas podrán servir de referencia extrapolable a otros centros históricos.

Hay un amplio consenso sobre la estrategia a seguir frente a la turistificación: la defensa, el cuidado y la recuperación del uso residencial y el espacio público como herramientas fundamentales para que las ciudades sean habitables. Uno de los primeros estudios fue el Plan Regulador del Centro Histórico de Bolonia (1971), donde se desarrollaron parámetros para fortalecer la cohesión social y evitar la gentrificación. Sin embargo, las políticas de intervención en los centros históricos se han centrado en los aspectos patrimoniales y su museificación creciente desde la década de 1980. Con el desarrollo de los planes de regeneración urbana, iniciados en la década de 1990, se puso el foco en la recuperación de espacio público y su peatonalización, lo que ha propiciado el desarrollo aún mayor de la actividad turística y comercial del centro histórico; tal y como encontramos en el caso de Málaga. Políticas urbanas recientes como el Plan Vive en Andalucía (Decreto 91/2020) enuncian que persiguen poner en valor el uso residencial en los centros históricos en afinidad con la Agenda Urbana de Andalucía 2030, pero hasta el momento no ha habido ninguna medida concreta y efectiva para frenar los efectos de la gentrificación y la turistificación. Las políticas urbanísticas aplicadas hasta la fecha en los centros históricos no han sido capaces de evitar la terciarización radical de muchos tejidos centrales, favoreciendo incluso la desaparición de los usos residenciales en favor de usos más lucrativos y su tematización. No existen suficientes estudios que pongan el foco en el espacio público, en cómo la gentrificación y la turistificación han impactado en la vida cotidiana de las personas que habitan los centros históricos. Tampoco se cuenta con trabajos de investigación suficientes sobre las importantes mutaciones que ha sufrido el uso residencial en los espacios altamente turistificados y sus consecuencias.

Esta publicación —llevada a cabo en el marco del Proyecto de Investigación: “Estrategias de recuperación del espacio público y uso residencial frente a la gentrificación y turistificación en Málaga” (UMA 20.01) y financiada por la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio—, propone unificar los diferentes análisis y enfoques que afectan a la recuperación de la habitabilidad de los centros históricos, desde el entendimiento del espacio público como lugar de encuentro social y el uso residencial como engranaje principal del tejido urbano. No se puede olvidar que las ciudades, más allá de poder ser visitables, deben ser principalmente habitables.

La publicación se estructura en dos partes. La primera se centra en analizar los efectos derivados del intensivo uso turístico y comercial del centro, mientras que, en la segunda parte, se establecen las estrategias que buscan recuperar el equilibrio y la complejidad de actividades que, en cierta medida, han caracterizado el centro histórico a lo largo de su historia. En relación a la primera parte, se indaga en las dinámicas de transformación del centro histórico. Desde las características de la evolución de los proyectos de peatonalización con financiación europea, sus relaciones con la estrategia turístico-museística que desembocó en la museificación del centro histórico, hasta llegar a analizar tanto el impacto concreto de la actividad comercial y turística como el de las mutaciones del uso residencial por la pérdida de población residente y la consolidación del alquiler turístico en los últimos años previos a la pandemia de la Covid-19.

En relación a la segunda parte, esta publicación aporta el concepto de barrio protegido como figura a incorporar en la planificación urbana. Se trata de establecer un modelo físico donde articular las políticas y estrategias que actualmente se desarrollan en los centros históricos. Partiendo de un análisis de las políticas urbanas en diferentes ciudades europeas, así como de conflictos y demandas concretas de la ciudadanía en la ciudad de Málaga, se plantea la hipótesis de la habitabilidad urbana como patrimonio inmaterial que también desemboca en la nueva figura urbanística del barrio protegido. A partir de aquí se despliegan una serie de estrategias: la incorporación de la figura del patrimonio inmaterial para proteger el uso residencial —y las distintas formas de vida— en los centros históricos; el reconocimiento y la protección regulada del comercio local; la recuperación de la plaza como espacio público central de cada unidad o subunidad de barrio protegido; el fomento del centro social y cultural ciudadano como complemento y extensión de la plaza en cada barrio protegido; la definición, limitación y regulación de manera precisa aquellas calles y corredores destinados a los usos turísticos y comerciales como ejes de dinamización y actividad de la ciudad histórica; la regulación de la actividad cruceística de manera integral y responsable evitando la condensación de los flujos de pasajeros en el centro; el establecimiento de vías efectivas para la intervención ciudadana consensuadas con los habitantes del centro histórico y, finalmente, la diversificación e intensificación de los programas de vivienda social protegida y equipamientos públicos en el centro histórico y los barrios protegidos.

Carlos Rosa Jiménez  
Kike España



# DINÁMICAS DE TRANSFORMACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO Y LA TURISTIFICACIÓN

CARACTERÍSTICAS DE LA EVOLUCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

LA MUSEIFICACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

IMPACTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA EN EL ESPACIO  
PÚBLICO

INDICADORES DEL IMPACTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA  
EN EL ESPACIO PÚBLICO

ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS MUTACIONES DEL USO RESIDENCIAL

# **CARACTERÍSTICAS DE LA EVOLUCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO**

Juan Gavilanes Vélaz de Medrano

## Introducción

### *Málaga nunca fue una identidad de éxito*

En marzo de 1997, Rem Koolhaas ya alertaba acerca de los abusos sobre la historia de las ciudades, materializada en sus centros, como poso de la identidad colectiva. A todas aquellas ciudades cuya historia constituía un referente colectivo las denominaba como “identidades de éxito” (París, Venecia, Manhattan...) y veía en la masa siempre creciente de turistas la posibilidad inquietante de llegar a machacarlas hasta convertirlas en un polvo sin sentido (Koolhaas, 1997).

Por otro lado, el arquitecto holandés reflexionaba sobre la necesidad de mantenimiento, cuidados y renovación continua de los centros históricos en un proceso cuajado de paradojas:

...el centro tiene que ser constantemente mantenido, es decir, modernizado. Como “el lugar más importante”, paradójicamente tiene que ser, al mismo tiempo, el más viejo y el más nuevo, el más fijo y el más dinámico; sufre la adaptación más intensa y constante, que luego se ve comprometida y complicada por el hecho de que también tiene que ser una transformación irreconocible...<sup>1</sup>.

El caso del centro histórico de la ciudad de Málaga, que hoy en día podría calificarse sin lugar a dudas como un caso de identidad de éxito sometida al riesgo que vaticinaba Koolhaas, durante los años 80 y 90 del pasado siglo, no podía sino calificarse como un centro muy deteriorado y abandonado que podría ser considerado como una periferia, aunque geoméricamente se encontrase en el centro de la ciudad. Esto es algo que podría ser extensible a multitud de ciudades medias, no capitales, europeas con patologías y características similares.

En el caso andaluz las identidades de éxito siempre se han circunscrito al triángulo Sevilla-Córdoba-Granada, nombrado así por Félix de Azúa y equiparable a Venecia por su relación mítica con el mundo de la creación artística (Azúa, 1999)<sup>2</sup>.

Málaga no podía estar más lejos de ellas porque a pesar de haber tenido un esplendor significativo a lo largo del siglo XIX a través del comercio marítimo y que se manifestó en la propia ciudad, ni sus monumentos tenían la misma categoría de los del triángulo mítico andaluz ni su estado de conservación permitía su conocimiento o disfrute.

---

[ 1 ] El texto original, “The Generic City” fue publicado en el N° 791 de la revista Domus, en marzo de 1997. Posteriormente fue traducido y editado por Gustavo Gili en 2006, constando Jorge Sainz como responsable de la versión en castellano. Pp. 7 y 10. ISBN 978-84-252-2052-4.

[ 2 ] La invención de Caín. Ciudades y ciudadanos. Madrid: Alfaguara, 1999. 347 páginas. ISBN 978-84-204-3086-7.

Si desde finales del XIX con la plaga de la filoxera la ciudad pujante de ese siglo había entrado en decadencia, los acontecimientos del siglo XX tampoco iban a colaborar en mitigar esa deriva entre Guerra Civil, la dictadura y su autarquía, ni siquiera el primer desarrollismo posterior al Pacto Americano o de Madrid de 1953 y su primera consecuencia con el Plan de Estabilización de 1959. El primer turismo que llegó a la zona como consecuencia de estos cambios políticos y sobre todo económicos obvió completamente la ciudad vieja y semiabandonada que quedaba en la otra orilla del río Guadalhorce cuando en la proximidad al nuevo aeropuerto se encontraban las playas de Torremolinos, en aquella época un barrio malagueño, y de ahí en adelante hacia lo que hoy día se denomina como la Costa del Sol occidental. El nuevo ímpetu inversor de los años 60 se extendió hasta los 70 del siglo pasado y provocó un aluvión de edificaciones que en el centro histórico supusieron unos aumentos de edificabilidad y por tanto de alturas que lo plagaron de medianeras fuera de contexto, empezando por la misma Alameda Principal y llegando allí donde existiera la posibilidad de negocio más allá de entorno histórico o cualquier otra consideración y que se detuvo sobre todo debido a la crisis del petróleo de 1973.

Durante este período de expansión económica se produjo una degradación física y social, de forma que a principios de los 90 del siglo XX se podía considerar al centro histórico de Málaga, como comenta Fernando Barreiro:

la zona más degradada de la ciudad, que al mismo tiempo no había podido ser atendida en sus necesidades por las dificultades financieras de las autoridades locales y la inhibición del sector privado.<sup>3</sup>

Lo que aconteció, en cuanto al desarrollo y crecimiento de la ciudad de Málaga desde el comienzo de la segunda mitad del siglo XX, es algo que estaba sucediendo en general en muchas ciudades. El proceso de maquinización progresiva, transformadora y de transporte, en definitiva, tecnológico, afectaba a la ciudad en el sentido en el que los cambios pueden acontecer a mayor velocidad que nunca y eso aniquilaba los tiempos de planificación y maduración de las ideas para lograr un crecimiento idóneo.

Y esto mismo puede encontrarse en la Málaga de los años 60 y se certifica con el Plan de Ordenación de 1971 de Álvarez de Toledo y Caballero. Este plan que pretendía unir capacidad de desarrollo, a veces llamado desarrollismo, con teorías modernas heredadas de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), celebrados durante la primera mitad del siglo XX (de 1928 a 1959), y con la presión económica y de intereses que nacía después de décadas de empobrecimiento en una mezcla algo explosiva por los desequilibrios que se generaron en muchas zonas de la ciudad.

Sin lugar a duda la capacidad de intervención, de demolición y levantamiento de

---

[ 3 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga, p. 18.

edificios que supuso este Plan de 1971, fue más rápida que su aceptación como transformación urbana y a la que no siempre acompañaron los espacios libres ajardinados y humanizados preconizados por la cultura moderna.

Pero esto, que hoy se debe reconocer, a finales de los años 70, unido a los necesarios cambios políticos que sucedieron en la España de la época, fue considerado de manera casi exclusiva y no sin falta de argumentos, como el crecimiento de la ciudad de la especulación y de la transformación interesada del suelo y por tanto de la ciudad sin orden ni limitación de altura, algo que realmente también sucedió. El cuestionable planeamiento de los 60 y 70 utilizó el denominado *zoning* para marcar áreas de interés económico sin discreción y permitió construir una ciudad nueva sin repartos equitativos de cargas y beneficios, ajustado exclusivamente a los límites de la parcela catastral<sup>4</sup>.

Con la llegada de la democracia en la segunda mitad de la década de los 70 se inició un camino de renovación política y legislativa plagado de dificultades económicas. A todo esto, se le unió la influencia inmensa que supuso, en el ámbito del conocimiento urbano y de la arquitectura, el libro “La arquitectura de la ciudad” (1966) del arquitecto italiano Aldo Rossi y cuyas primeras consecuencias se cristalizaron en el Plan para el Centro Histórico de Bolonia de 1969-71<sup>5</sup>.

### *El centro histórico de Málaga en el PGOU de 1983. Entre el desuso y el abandono*

La llegada de la democracia supuso un revulsivo en las estructuras organizativas del Estado, un momento esperanzador, de cambio y mejora e igualdad de oportunidades generalizada. La ciudad no podía permanecer al margen del mismo y es por lo que en Málaga acontecieron una serie de hechos que, desde el punto de vista urbano incluso, la colocaron en primera línea a nivel nacional.

El que podríamos llamar urbanismo democrático, surgió con fuerza en los nuevos ayuntamientos con la idea de frenar desmanes, evitar privilegios, generar equilibrios y lo más importante, recuperar la ciudad para los ciudadanos.

A finales de los 70 fue elegido el primer alcalde democrático del Ayuntamiento de Málaga de esta nueva época, Pedro Aparicio, que ejercería como tal entre 1979 y 1995 y que recordaba que recibió: “...una ciudad llena de colegios y sin agua corriente, luz, autobuses y sin asfaltar; construida en el campo...”<sup>6</sup>.

---

[ 4 ] Gavilanes, J; Lacour, R; (2011). Arquitectura y urbanismo del siglo XX 3. Nuevos trazos para el futuro. Tomo 21 de la Historia del Arte de Málaga, coordinado por Rosario Camacho y Pedro Rodríguez. Málaga, Prensa Malagueña, 2011, p. 46.

[ 5 ] <http://urban-networks.blogspot.com/2014/08/cuando-el-plan-de-bolonia-era-una.html> (Fecha de consulta: 24/09/2022).

[ 6 ] Ruíz, S. (2009). Artículo de prensa: “Aquella Málaga sin agua ni asfalto”, publicado en el diario Málaga Hoy, el 20 de abril de 2009.

Y el nuevo alcalde encargó a un equipo de tres jóvenes arquitectos, Salvador Moreno, Damián Quero y José Seguí, la redacción del que se conoce como Plan General de Ordenación Urbana de 1983 (PGOU), el primero de las grandes ciudades españolas, mayores de 100.000 habitantes, y por tanto también el primero de Andalucía, en la nueva era democrática. Si 1983 fue la fecha de su aprobación inicial, no sería hasta el 3 de mayo de 1985 cuando tuvo lugar la resolución aprobatoria del Texto Refundido del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía.

El Plan se abre con la dedicatoria al arquitecto redactor del anulado Plan de 1950 José González Edo por su inspiración y aliento, y define así el enlace propositivo donde se quiere ubicar, inspirado en la identidad profunda de la historia reciente de Málaga. Por otro lado, y como intención marco, destaca por ser aún novedad en su época la de dotar al ayuntamiento de los útiles necesarios para que se apropie y distribuya la colectividad de la mayor parte de las rentas urbanas generadas en el proceso de transformación urbana, en una clara vocación distributiva de cargas y beneficios. Por primera vez en décadas la propia ciudad desempeña la gestión de su crecimiento desde un ayuntamiento elegido por toda la ciudadanía y desde un urbanismo que se erige como garantía de igualdad.

Y dentro de la memoria de este primer plan de la democracia también se atendió al abandonado centro histórico. Algo que proporcionó una idea sobre su estado en los años 80 y sobre cómo fueron las primeras miradas renovadas dirigidas hacia su reforma y protección.

Entre los objetivos del plan se destaca lo siguiente en relación al estado material del centro histórico dentro del marco de la presente investigación:

Disposición de medidas correctoras de la destrucción del patrimonio edificado, mediante la revisión de aprovechamientos edificatorios excesivos, introducción de nuevas tipologías edificatorias adecuadas al paisaje urbano y previsión de acciones de rehabilitación urbana y de vivienda.<sup>7</sup>

Además el PGOU de 1983 detectaba bolsas de marginalidad social económica traducida en la existencia de infraviviendas, no solo en periferias sino también en el espacio físico central.

La variación que ha ido sufriendo el centro histórico de sus funciones, ha sido importante, llegándose a poder decir que el centro de Málaga no tiene ya una clara delimitación espacial, ni está desempeñando tampoco una función integradora con todo el medio urbano de la ciudad y está a su vez perdiendo, vaciándose de su función simbólica. Para poder volver a intuir la idea de un centro-integrador, había que volver a definir o entender el centro

---

[ 7 ] Moreno, S.; Quero, D.; Seguí, J. (1983) "Memoria del Plan General de Ordenación de Málaga de 1983". Aprobación definitiva: 03/05/1985 del Texto Refundido del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía., p. 5.

con respecto al conjunto de la estructura urbana. Habría que procurar una cierta asimilación entre la noción del contenido de la idea de centralidad y de la forma y delimitación del mismo. De algún modo la rotura; el vaciado, la desaparición del centro, supone la desaparición de la idea urbana de la ciudad...

...la idea de centro del XIX en sus límites y funciones no puede seguir manteniéndose como concepción mental. física y funcional en nuestros días; es necesario replantearse el espacio de centralidad, como un centro de concentración más amplio, más integrado en sí mismo y con el resto de la ciudad, capaz de cumplir más y mejor sus funciones y servicios.

El diagnóstico y situación del área central de Málaga, presenta básicamente factores idénticos a otras áreas centrales de otras ciudades. El abandono y desequilibrio urbano en que se encuentra sumido el centro de Málaga no es anecdótico o característico de Málaga, más bien corresponde a un tipo de proceso y de lógica inmobiliaria generalizada en muchas de nuestras ciudades. Su degradación física, social y económica, responde a toda una forma de entender la ciudad y el hecho urbano, a las propias leyes de la oferta y la demanda reguladoras de los usos del suelo urbano que, de manera inexorable e incluso irreversible, están llevando a las áreas centrales de nuestras ciudades a una situación de expoliación y abandono progresiva.<sup>8</sup>

Por lo tanto y visto en la distancia, el PGOU de 1983 arrojaba una fotografía precisa sobre el descontrol edificatorio general y canalizaba parte de su discurso hacia una mirada atenta al centro histórico de Málaga sumido en aquella época en un total abandono y desequilibrio urbano. Esta dejadez también se hacía ver en el estado de su arquitectura y construcciones históricas:

La destrucción del patrimonio edificado, no debida las más de las veces a la necesidad física de su renovación, sino al interés del mayor aprovechamiento del suelo por el incremento del volumen concedido por los planes urbanísticos, ha determinado tanto un despilfarro de recursos económicos como una pérdida de calidad del paisaje urbano.<sup>9</sup>

El PGOU constataba pues los procesos que se entrelazaban entre lo identitario, lo social, lo económico y la realidad física del patrimonio abandonado que Fernando Barreiro resume como sigue:

*Cambio demográfico, con expulsión de población sin renovación generacional*

---

[ 8 ] Moreno, S.; Quero, D.; Seguí, J. (1983) "Memoria del Plan General de Ordenación de Málaga de 1983". Aprobación definitiva: 03/05/1985 del Texto Refundido del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía., pp. 9-10.

[ 9 ] Moreno, S.; Quero, D.; Seguí, J. (1983) "Memoria del Plan General de Ordenación de Málaga de 1983". Aprobación definitiva: 03/05/1985 del Texto Refundido del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía, p. 12.

Declive físico urbano. Obsolescencia física por falta de mantenimiento y condiciones precarias de habitabilidad.

*Declive social.* Consecuencia de las buenas condiciones para la emigración y salida del centro histórico de la clase media alta y permanencia de la clase con recursos limitados.

*Declive económico.* Falta de actividad inversora pública y cierre progresivo o traslado de los “comercios tradicionales”<sup>10</sup>

### *Entre la Protección y la Reforma. El PEPRI Centro de Málaga (1989)*

Si bien durante los años 70 del pasado siglo la ciudad de Málaga creció hacia fuera, y este crecimiento también fue reconocido por el PGOU de 1983, durante los años 80 la ciudad se transformó mirando hacia dentro. Este proceso ya planificado tuvo lugar mediante la colmatación y redefinición de usos, apareciendo las dotaciones y actividades terciarias. Frente al planeamiento de la ciudad de manera seguida vendrá la mirada al centro de la ciudad. Surgirá como criterio democrático el derecho ciudadano al patrimonio urbano. Su conservación supone en este contexto una vuelta al centro en la que la rehabilitación será un proceso lento solo avivado por momentos de bonanza, pero orientado a corregir los despoblamientos, la degradación física y social, pero en el que también tendrá un papel importante la recuperación de los espacios públicos, comenzando desde infraestructuras tan elementales como la iluminación y el alcantarillado<sup>11</sup>.

En el momento en el que apareció la Ley 13/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español junto a la consecuente incoación del Conjunto Histórico-Artístico del Centro de Málaga, por Resolución de 18 de julio de 1985, el ayuntamiento se planteó la necesidad de redactar un Plan Especial de Protección del Centro Histórico, en cumplimiento del Art. 20 de la citada ley<sup>12</sup>.

Así pues, en 1989 se aprobó el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro (PEPRI), redactado por un equipo interno de la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU) del Ayuntamiento de Málaga integrado por los arquitectos Francisco Jiménez Játiva, Jefe del Departamento de Planeamiento y Diseño Urbano del Ayuntamiento de Málaga, M<sup>a</sup> Eugenia Candau y Luis Pérez Cuenca y el

---

[ 10 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga, p. 18.

[ 11 ] Gavilanes, J; Lacour, R; (2011). *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 3. Nuevos trazos para el futuro. Tomo 21 de la Historia del Arte de Málaga*, coordinado por Rosario Camacho y Pedro Rodríguez. Málaga, Prensa Malagueña, 2011, p. 62.

[ 12 ] Jiménez, F. (1993). *Plan de Protección y Reforma del Centro de Málaga. Jornadas de estudio "Recuperación de Centros Históricos"*, coordinado por Silvestre Martínez García. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1993. ISBN: 84-8108-005-5, p. 83.

economista Vicente Seguí<sup>13</sup>.

Ténganse en cuenta que el Centro estaba paralizado totalmente en esos momentos, fundamentalmente por el “vaciado” de sus funciones administrativas y comerciales, y por su falta total de imagen como lugar para residir, trabajar o vender, dado el estado de degradación en que se sumía.

Era función básica municipal “animar” la inversión en esta área central, además de invirtiendo a su vez lo preciso, dando confianza administrativa con unas reglas de juego, claras, preestablecidas.<sup>14</sup>

El diagnóstico que arrojaba el propio PEPRI era tajante:

1.- El deterioro del Centro de Málaga, parte de su propia condición de área marginada o abandonada del proceso de crecimiento y transformación de la ciudad iniciado a principios de los sesenta.

Este carácter de situación a “tras pies”, de pérdida de funcionalidad central, es coincidente en el tiempo con el incremento poblacional de la ciudad en su conjunto y con la expansión territorial de la misma. Es “curioso” que la sangría en el Centro se produzca cuando el resto de la ciudad crece a ritmos desorbitados. La población del Centro ha disminuido en un 20% en 6 años, de 1975 a 1981, perdiendo 1.000 personas cada año, en 1975 tenía 30.478 habitantes y en 1981 24.402.

Si en 1975, la población del Centro significaba el 7,4% de todo el municipio, en 1987 ésta significa el 4,2%.

No obstante, este importante descenso parece estabilizarse a partir de 1981. De 1981 a 1987, la población pasa de 24.402 a 23.839 habitantes.

Mientras la Ciudad crecía en el periodo de 1975 al 1987 en un 27% el centro descendía en un 22%.

Los grupos sociales que se han mantenido en el Centro forman hoy el *slum* de la ciudad, están formados por sectores insolventes económicamente, que en su mayor parte no pueden acceder a una nueva residencia extracentral. De alguna forma, coexisten en el Centro, segmentos de población “atrapados” por consideraciones diversas.

---

[ 13 ] Seguí, V. (2006). Artículo: “A propósito del centro y algo más sobre cómo empezó el PEPRI Centro y porqué”. Libro: Viva la calle. Málaga, Ayuntamiento de Málaga, Comisión Europea, Ministerio de Economía y Hacienda, 2006, pp. 139-149.

[ 14 ] Jiménez, F. (1993). Plan de Protección y Reforma del Centro de Málaga. Jornadas de estudio “Recuperación de Centros Históricos”, coordinado por Silvestre Martínez García. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1993. ISBN: 84-8108-005-5, p. 87.

Como explica Játiva, el caso de Málaga era singular porque al encontrarse tan deteriorado el centro necesitaba “abundantes” reformas y para ello, se tomó en consideración el último párrafo del punto 3 del Art. 21 de la Ley de Patrimonio en el que se permitían reformas “en la medida en la que contribuyen a la conservación general del Conjunto”. Era en la memoria del PEPRI donde quedaba justificado como sigue:

...Dichos objetivos podrían quedar integrados bajo el epígrafe del Plan Especial de Protección de la Ley de Patrimonio, ya que en ella se encuentra, como indicamos, la posibilidad excepcional de tales reformas, que podrían quedar ampliamente justificadas para tal inclusión en el PEP, pero pensamos que es mucho más claro y responde más literalmente a las tipologías del PE de la Ley del Suelo, abarcar la totalidad de acciones propuestas bajo el denominador común de un Plan Especial de doble entrada o finalidad, esto es un Plan Especial de Protección y Reforma Interior.

Ello que puede parecer contradictorio, no lo es tal, en la medida que ambas finalidades (Protección y Reforma), se encuentran contenidas en las acciones, dependiendo de la estructura objeto de análisis y Planeamiento, de manera que una primará sobre la otra en cada caso.

Todo ello con un ámbito que alcanza, como referimos, un recinto correspondiente no solo al incoado (antiguo recinto amurallado), sino también al de su primer arrabal histórico, que es precisamente el necesitado de mayores acciones de reforma...<sup>15</sup>

Para la protección se utilizó la catalogación de inmuebles, en parte promovida por la iniciativa del Colegio de Arquitectos de Málaga, a través del Plano Guía de la arquitectura malagueña (1987) y por rigurosos estudios sobre Málaga barroca de la catedrática de Historia del Arte de la Universidad de Málaga Rosario Camacho Martínez (1981) y “La arquitectura doméstica del siglo XIX en Málaga”, de Francisca Pastor Pérez (1980). El documento original fue revisado con los PGOU de 1997 y 2011 y en la actualidad se está en espera de la actualización del nuevo catálogo para su última revisión, encontrándose bloqueado este proceso desde 2018.<sup>16</sup>

### *La llegada de fondos europeos, El Plan Urban*

Ante la lentitud que imponía la aplicación de normativas, la Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico, perteneciente al Ayuntamiento de Málaga, desarrolló a partir de 1995 de la mano de la alcaldesa Celia Villalobos, una importante labor

---

[ 15 ] Jiménez F. et al. (1989) P. E. P. R. I. del Centro de Málaga, aprobado definitivamente con fecha 30 de octubre de 1989.

[ 16 ] Santana A. (2022). Artículo: Los catálogos del patrimonio inmueble de Málaga. puntualizaciones sobre algunas intervenciones y las herramientas de tutela y salvaguarda. Revista americana, científica de humanidades, Arte y Cultura, N° 11, marzo 2022. ISSN.: 2530-6014.

mediante programas de subvenciones de fondos europeos (URBAN) para incentivar la rehabilitación de iniciativa privada, de apoyo a la rehabilitación integral de inmuebles significativos y de proyectos singulares de espacios públicos.

La movida juvenil, que desde 1986 se había volcado en el centro histórico, junto con la especialización de la actividad comercial, de oficinas y entidades bancarias, vinieron a fijar unos nuevos horarios de uso. A ello se sumó la ausencia de equipamientos en el centro histórico por lo que se hacía bien difícil poder generar vida residencial, el caldo de cultivo no era el más apropiado. Para ello se realizaron desde el ayuntamiento estudios de tráfico y se planeó la inversión en infraestructuras, urbanización y tratamientos de calles para compatibilizar peatonalización con accesibilidad. Se propuso una red de nuevos aparcamientos municipales (Tejón y Rodríguez, Alcazaba y Camas), se acondicionaron y crearon nuevos puentes (Esperanza) y se retomó la propuesta decimonónica de apertura de un túnel bajo la Alcazaba, considerado fundamental para cerrar el anillo de circulación perimetral al centro histórico y conectarlo con el Este.

Con todas estas medidas se llegó a una gestión en tres niveles de efectividad: urbanístico, económico y social, para solventar los respectivos deterioros y la huida demográfica, sin lograr resolver las condiciones de marginalidad en los arrabales de la corona histórica<sup>17</sup>.

Como Fernando Barreiro recuerda<sup>18</sup>, desde 1995 llegaron los planes Urban con los que se daba inicio a importantes ayudas públicas para poder dar comienzo a la recuperación integral del Centro Histórico. Cuyos objetivos eran los siguientes:

—Revitalizar los espacios públicos y edificios históricos

—Recuperar población residente

—Dinamización económica del entorno

Se pueden diferenciar tres grandes períodos de distintos planes Urban:

Iniciativa URBAN I (1995-1999)

Iniciativas FEDER (2000-2005)

Iniciativa URBANA Arrabales-Carreteras (2006-2013)

Los objetivos generales, tanto del PEPRI centro, como de las iniciativas URBAN y URBANA, Agenda 21 y el Plan Estratégico de Málaga se resumen en:

---

[ 17 ] Gavilanes, J; Lacour, R; (2011). *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 3. Nuevos trazos para el futuro*. Tomo 21 de la Historia del Arte de Málaga, coordinado por Rosario Camacho y Pedro Rodríguez. Málaga, Prensa Malagueña, 2011. Pp. 70 y 71.

[ 18 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga. Pp. 14.

El proceso de rehabilitación y recuperación del centro de la ciudad pasaba por dos líneas:

1. Intervenciones físicas en la edificación, espacios libres y equipamientos.
2. Usos de suelo que trataba de frenar el proceso de expulsión del uso residencial por parte de la actividad terciaria y determinando las áreas y ejes de actividad comercial.

Los principios del modelo de recuperación se basaban en<sup>19</sup>:

- Potenciar la densidad urbana.
- Promover la compacidad edificatoria.
- Favorecer la complejidad de usos y funciones.
- Facilitar la accesibilidad y proximidad a equipamientos básicos.
- Mejoras en la movilidad a todos los niveles.

Específicamente los planes URBAN (primera fase) y URBANA planteaban la regeneración urbana integral en tres ejes:

—Mejora del espacio físico mediante “mejora de la infraestructura del centro histórico, recuperación de espacios degradados, esponjamiento de áreas congestionadas y creación de espacios abiertos y zonas verdes”.

—Mejora del tejido económico a través del incentivo a la rehabilitación privada y la “modernización de los medios productivos del pequeño empresariado”.

—Mejora de la cohesión social y formación de colectivos en zonas marginales a través de un sistema de equipamientos.

Así pues, los proyectos de regeneración urbana proponían por vez primera la introducción de la economía turística, casi inexistente hasta la fecha en el centro histórico. El parque hotelero era escaso y obsoleto, habiéndose desarrollado por el contrario y en una destacada mayor medida hipertrofiada el de los municipios de la Costa del Sol occidental.

### *Actuaciones URBAN I (1994-1999)*

Siguiendo los datos que facilita Fernando Barreiro en 2013<sup>19</sup>, estos planes de ayudas europeas comenzaron con URBAN (1995). Entre 1995 y 2006 se continuó con las aportaciones FEDER, con las que se consiguió la recuperación del Centro Histórico y los arrabales (XVI y XVII), pero principalmente dentro de la antigua muralla o

---

[ 19 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga.

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

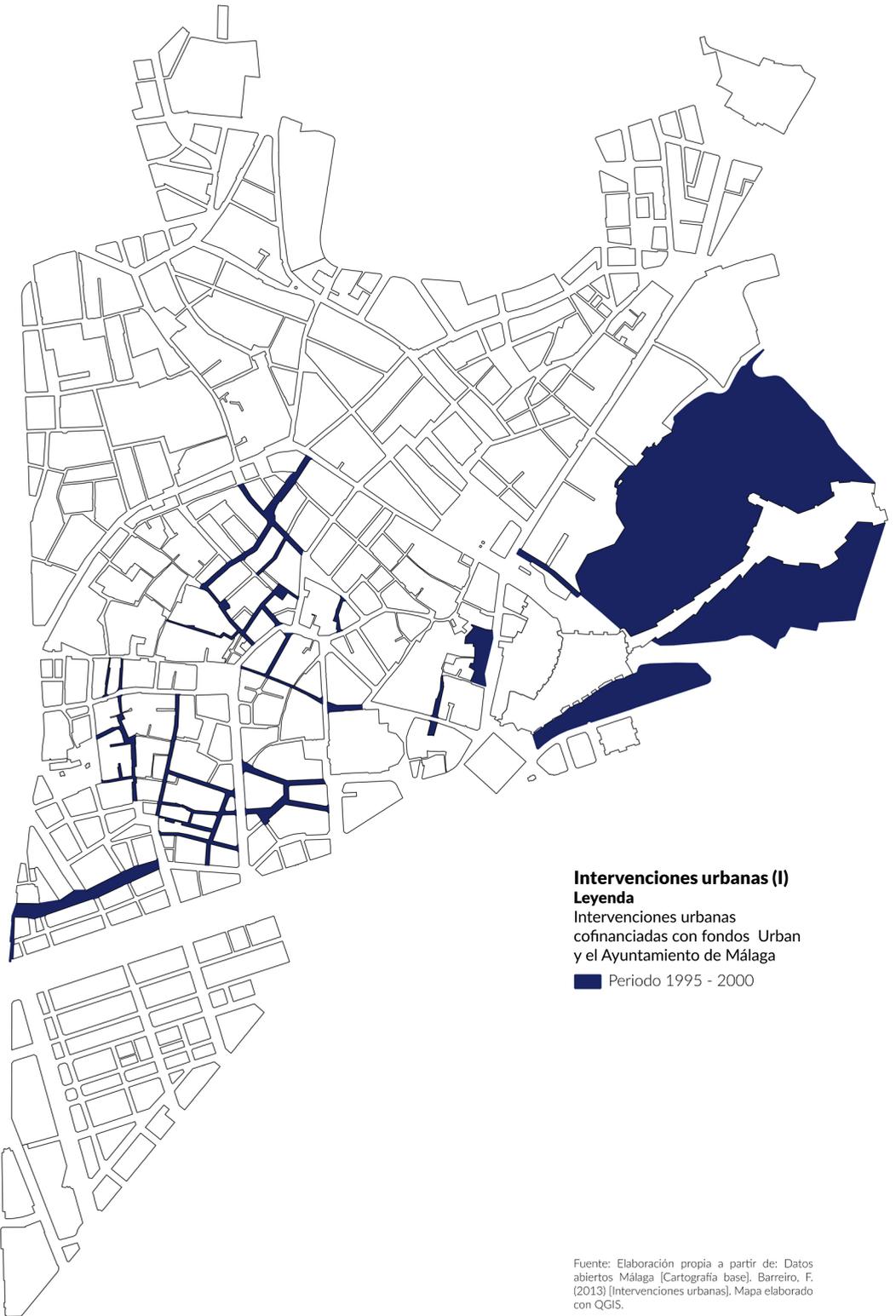


Figura 1.1.1. Relación de actuaciones de rehabilitación subvencionadas 1995-2002

parte Sur del PEPRI 1989.

La inversión se centró fundamentalmente en la renovación de infraestructuras y rehabilitación de viviendas con escasas actuaciones en el ámbito social y económico. No obstante, se destacan las subvenciones a comercios. El coste de la inversión de esta primera actuación fue de 15.786.603 €.

Entre las acciones más relevantes se encontraron las siguientes:

—Túnel de Gibralfaro-Alcazaba (1997-1999) permitió cortar el tráfico en la calle Alcazabilla (2001) y del aparcamiento bajo la zona de salida del nuevo túnel (2001)

—La calle Alcazabilla quedó desprovista de tráfico rodado, aunque con un suelo de hormigón en espera y se recuperó la fachada Oeste (restos de la antigua judería) y los Jardines de Ibn Gabirol. Esto facilitó la posterior actuación en el entorno de la Judería y conexión con calle Granada (2004) y la finalización de la actuación de peatonalización de la calle Alcazabilla (2008)

—Recuperación del entorno de C/ Camas. Creación de una zona verde, equipamiento y un aparcamiento. En 2008 se construyó un mercado provisional mientras se rehabilitaba el Mercado Central de Atarazanas (2010). Finalmente se desarrolló un proyecto consensuado entre vecinos y comerciantes.

—Aunque ya existían algunas intervenciones de renovación de acerados como la de calle Císter con acabados en mármol Sierra Elvira, pero con espesores de interiores de solo 2 cm, se dio comienzo a renovaciones de calles que ya eran peatonales en las que se acometieron las mejoras de servicios urbanos, pavimentación y mobiliario urbano con varias áreas en el centro:

Calles ubicadas al *Norte de la plaza de la Constitución* y entorno de la iglesia de los Mártires: C/ San Telmo (1996), C/ Convalecientes, C/ Juan de Padilla, Plaza del Marqués del Vado Maestre, y C/ Mosquera (1997).

Calles en la *zona Oeste de la calle del Marqués de Larios*: se comenzó por C/ Nueva (1994), C/ Marín García, C/ Esparteros, C/ Ángel Ganivet, C/ Hornos, C/ Santos, C/ San Juan, C/ Comandante, C/ Calderón de la Barca, C/ Marqués, C/ Mezquitilla (1998) y Liborio García, C/ Alarcón Luján, C/ Mesón de Vélez (1999).

*Otras localizaciones más dispersas*: C/ Denis Belgrano (1998).

*Calles con tráfico rodado, priorizando el tráfico peatonal y compatibilizándolo con el rodado*, sin desniveles y con texturas diferenciadas: C/ Santa Lucía y C/ Comedias (1995) y C/ Tejón y Rodríguez, C/ Méndez Núñez, C/ Plaza del Teatro y Puerta de Buenaventura (1996).

*Semipeatonalización definitiva de calles con tráfico rodado*, permitiendo tan solo el

paso a vehículos de emergencia y limpieza: C/ Luis de Velásquez y C/ Ángel (1996) .

Cabe destacar que todas estas intervenciones en diversas calles del centro histórico de Málaga sus proyectos fueron realizados desde la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU) por técnicos municipales, arquitectos e ingenieros. La materialidad empleada fue muy variada y por tanto los criterios de intervención. Las calles por las que conviviría el tráfico con el tránsito peatonal fueron acometidas con adoquinado prefabricado de hormigón, como la C/ Comedias y en su mayoría aquellas ya peatonales previamente como las próximas al lado Oeste de la C/ Marqués de Larios, se solaron con pizarras de diferentes colores y bandas de mármol y con poco espesor de las placas.

En el año 1999 a través de la concejala del Distrito del Centro Histórico, la arquitecta Olivia Fernández, se encargó por primera vez con corporación de Villalobos, el proyecto de renovación de calles a profesionales externos a la G. M. U., concretamente al equipo de arquitectos formado por Juan Gavilanes, Francisco González y José Ignacio Pérez, que realizaron los diseños de las primeras calles que se encontraban entre la C/ Marqués de Larios y la Catedral de Málaga, en pleno entorno catedralicio como la C/ Santa María, Sánchez Pastor (estas dos que ya eran peatonales) y también los de C/ Strachan, C/ Bolsa y C/ Torre de San Doval (calles éstas que dejaron de tener tráfico rodado y pasaron a ser completamente semipeatonales) y todas de 1999. El trabajo se realizó en equipo entre los arquitectos externos y la GMU, encargándose los primeros de los diseños de los suelos y el alumbrado y mobiliario urbano y desde la GMU de toda la renovación de servicios urbanos (acometidas de agua, alcantarillado, electricidad, telecomunicaciones, etc.).

Este equipo de arquitectos introdujo una nueva mirada en relación con las intervenciones de pavimentación en el centro histórico de Málaga. Estos criterios buscaban acordar la una percepción del espacio público heredado de manera que se transmitiera en una materialidad acorde que permitiera distintos tratamientos por zonas y espacios públicos. De tal manera que el diseño de los nuevos suelos de las calles debía atender a los distintos episodios urbanos que se observaban entre las edificaciones que delimitaban las calles.

En cuanto la materialidad a emplear se propuso un cambio hacia el uso de mármoles de colores en los que predominaba el mármol crema en relación con los zócalos de la mayoría de los edificios del XIX que eran de sillería de este material o incluso con la escalinata y fachada de la catedral de Málaga. El resto de colores utilizados suponía el uso de ciertos acentos en la pavimentación o incluso como colores más neutros para elementos de fondo. El empleo de este material supuso un estudio de las piezas y de las llagas, así como un incremento de los espesores de piedra utilizados hasta entonces y que llevaron a usar un espesor genérico de adoquín de 8 cm lo que facilitaba su durabilidad, mantenimiento y resistencia, teniendo en cuenta sobre todo que el concepto de semipeatonalización lleva aparejada la posibilidad de entrada por esas calles de vehículos pesados para mantenimiento, seguridad, emergencias o recogida de basuras, por ejemplo.

## *Ayudas a la rehabilitación de edificios y Plan de Color*

No solo se pudo intervenir en la renovación urbana de calles, sino que se facilitaron Incentivos para la Rehabilitación de Edificios desde la Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico, órgano municipal dirigido por el arquitecto técnico municipal José María Gómez y siguiendo los criterios del PEPRI. Al ser la situación muy deficitaria, de los de los 1.100 edificios del centro histórico, casi el 80% se encontraba en muy malas condiciones de habitabilidad o necesitaban de una renovación urgente<sup>20</sup>.

Según el PEPRI las Unidades de Ordenación prioritarias eran las siguientes: Pasaje Heredia, Chinitas, Larios, Convalecientes, C/ Salinas, C/ Compañía y aledaños y Plaza Rosa en el Ejido.

A su vez la citada Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico incorporó en 1995 el programa de ayudas denominado como “Ponle Color al Centro” (1995), a través del encargo mediante concurso público del “Estudio del Color del Centro Histórico de Málaga con un primer proyecto de Restauración de Entornos Singulares y posteriores estudios cromáticos individualizados para finalizar con la Carta de Colores de Málaga. Este estudio fue realizado por el equipo Gabinete de Color, integrado por los arquitectos Joan Casadevall y Águeda Serra. De tal manera que, para cada periodo histórico y tipología arquitectónica, del s. XVI al XX, se le asignaron combinaciones cromáticas y descripción de los procesos de rehabilitación de fachadas más adecuadas<sup>21</sup>. También URBAN financió este estudio del Color del Centro Histórico sobre materiales, colores y texturas de más de 1.500 fachadas, y era todavía es de obligado cumplimiento para toda actuación que se sometiera a subvención.

Según relata Fernando Barreiro las ayudas y/o subvenciones a fondo perdido se daban a los propietarios particulares, comunidades de vecinos y asociaciones privadas, para la rehabilitación de las fachadas, cubiertas y los elementos comunes de los edificios, así como los proyectos técnicos; tanto en viviendas como en locales comerciales. Se rehabilitaron más de 300 edificios y 1.300 viviendas.

Llegado a este punto y después del primer periodo de intervenciones en espacios públicos y con la nueva semipeatonalización, conviene decir que toda intervención de revitalización de un centro histórico es susceptible siempre de actuar sobre distintos niveles. Estas distintas capas irían desde la reordenación y supresión de tráfico de automóviles y transporte público, la rehabilitación según grados de los inmuebles de esas calles o plazas, la incentivación de la actividad comercial y de los distintos tipos de viviendas posibles, la racionalización de los múltiples horarios de uso, la mejora en la seguridad y así hasta un largo etcétera. Pero este proceso, más o

---

[ 20 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga, p. 25.

[ 21 ] <https://gabinetdelcolor.com/es/>. (Fecha de consulta: 24/09/2022).

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM, Zone 30N

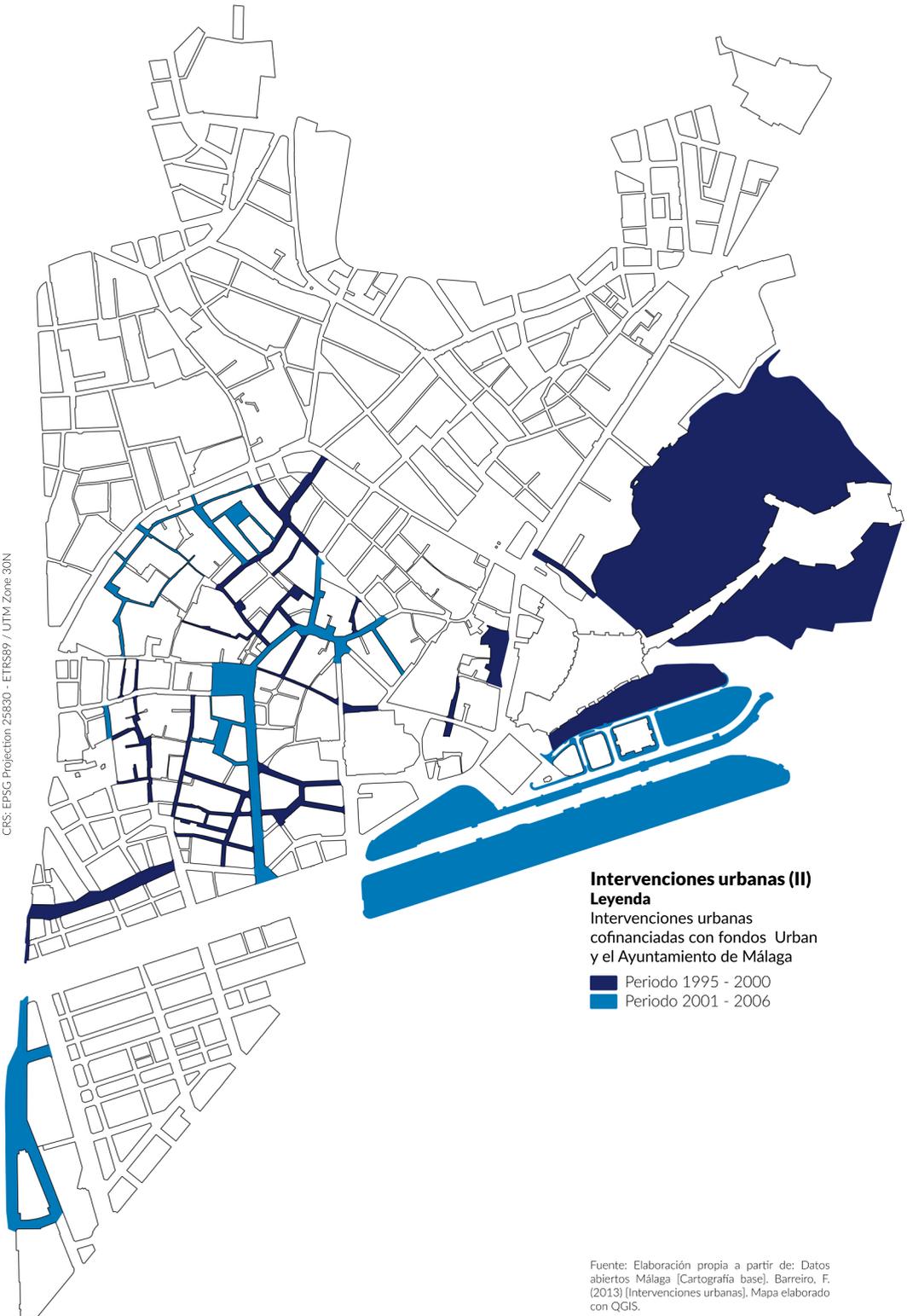


Figura 1.1.2. Relación de actuaciones de rehabilitación subvencionadas 2001-2006

menos lógico, necesita de un ingente esfuerzo de gestión y de recursos económicos que, por mucho que pese, solo se cumplen en muy contadas excepciones y el caso que nos ocupa gracias a los fondos de origen europeo.

Año	Actuaciones	Total inversión €	Subvenciones € *	N <sup>o</sup> edificios	N <sup>o</sup> viviendas
1995	Fachadas y locales	325.466	43.327	1	2
1996	Fachadas y locales	457.798	64.190	27	40
1997	Fachadas y locales	2.637.866	650.944	61	383
1998	Fachadas y locales	6.076.154	685.309	53	319
1999	Fachadas y locales	598.837	157.883	26	57
2000	Fachadas y locales	1.841.323	340.734	43	122
2001	Fachadas y locales	2.655.007	882.227	67	303
2002	Fachadas y locales	1.532.655	485.566	31	41
	Total	16.125.106	3.310.180	309	1.267

Figura 1.1.3. Relación de actuaciones de rehabilitación subvencionadas 1995-2002 en el centro histórico de Málaga.

Por otro lado, parece deseable esperar que la administración pública realice planes de conjunto que perciban el centro histórico desde una óptica global, algo que viene de los PGOU e incluso de la rehabilitación y restauración de grandes entornos BIC. En el caso del centro histórico de Málaga y en relación con la cantidad de dinero que se consiguió a través de los planes Urban y que se tradujo en un volumen grande de intervenciones en calles y plazas, al menos sería deseable que hubiera habido una suerte de Plan Director para definir los objetivos y las actuaciones en el tiempo. Un plan maestro que hubiese establecido distintas jerarquías de intervención y que interrelacione las posibles actuaciones incluso más allá de los recursos económicos disponibles, a modo de plan de etapas. Algo que, después de tantas intervenciones en tantos centros históricos, como el de Málaga, a día de hoy todavía parece muy lejano y a expensas exclusivamente del acierto o desacierto de cada proyecto puntual.

Pero es en este punto donde, a la luz de distintas experiencias, se puede decir que, con intervenciones públicas menores, dentro del conjunto, como lo son las de repavimentación y por supuesto la renovación de servicios, se puede conseguir un efecto que podríamos denominar de alfombra mágica, activándose así otros niveles de actuación, aparentemente en letargo y de iniciativa privada como lo son la rehabilitación de inmuebles. De tal manera que se puede llegar a activar una

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

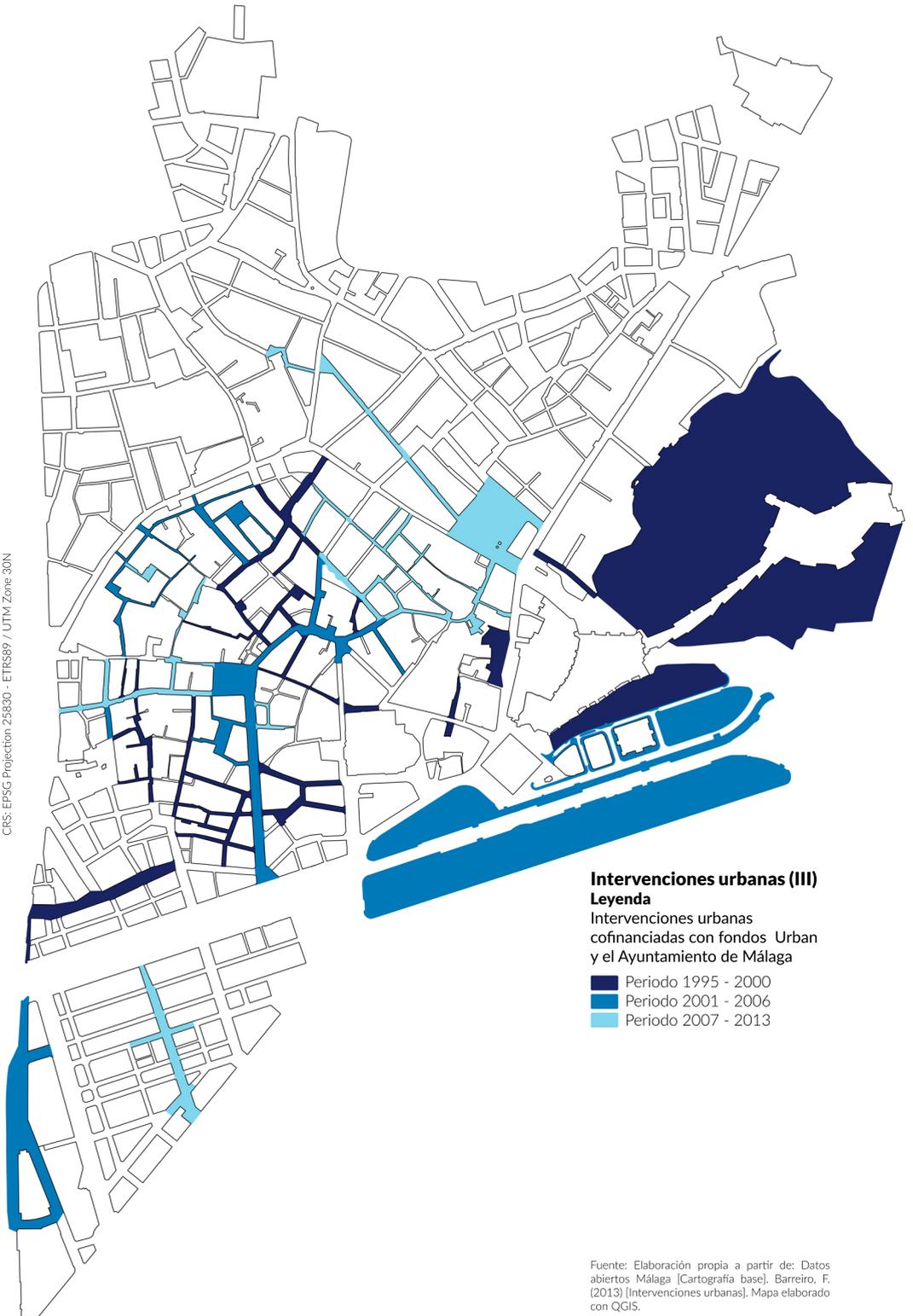


Figura 1.1.4. Relación de actuaciones de rehabilitación subvencionadas 2007-2013

ilusión creciente por sectores, fundamentalmente privados, que puede concluir en una auténtica revitalización integral de una porción de tejido urbano del centro histórico, como así sucedió en la primera década del siglo entrante.

### *Segundo período 2000-2006 de los Fondos Europeos. El regreso del uso habitable del centro*

Durante este período de inversiones europeas que provenían de los fondos Pol e Interreg IIIA el 97% de las mismas se dedicó a actuaciones de renovación urbana y rehabilitación de varios edificios protegidos como centros de arte o museos como la rehabilitación en 2003 del antiguo mercado de Mayoristas del arquitecto Luis Gutiérrez Soto (1937-44)<sup>22</sup> para albergar el nuevo Centro de Arte Contemporáneo en la orilla Este de la desembocadura del río Guadalmedina y la rehabilitación en 2011 del Palacio Villalón (s. XVI) en la C/ Compañía como sede del Museo Carmen Thyssen<sup>23</sup>.

Estas intervenciones de rehabilitación en edificios singulares para museos y centros de arte tuvieron un importante acicate e impulso gracias a la iniciativa de la familia de Pablo Picasso para exponer en Málaga su colección privada como deseo póstumo del pintor malagueño, Legado Paul, Christine y Bernard Ruiz-Picasso<sup>24</sup>. Esta circunstancia extraordinaria propició la restauración del palacio de los Condes de Buenavista (s. XVI) para albergar el Museo Picasso Málaga, en este caso a través de fondos provenientes de la Junta de Andalucía.

De igual manera que la llegada del Museo Picasso en 2003 supuso un revulsivo añadido a la rehabilitación del centro histórico de Málaga por su carácter cultural e internacional de entre las intervenciones de semipeatonalización y renovación urbana que se hicieron durante este periodo cabe destacar la que se planteó en la calle más singular del centro histórico malagueño fruto de la pujanza del s. XIX, como lo fue la renovación urbana de la calle del Marqués de Larios y la plaza de la Constitución cuya inauguración sucedió un año antes de la del Museo Picasso, en 2002.

El equipo de arquitectos integrado por Juan Gavilanes, Francisco González y José Ignacio Pérez intervino junto a la GMU desde el año 1999 en los proyectos de renovación urbana de las calles ya peatonales, de Santa María y Sánchez Pastor y también en las nuevas peatonalizaciones de las calles Strachan, Torre de Sandoval y Bolsa. Fue el primer equipo externo de arquitectos en hacerlo con la nueva corporación, a través de la concejala del distrito del centro histórico Olivia González y con el apoyo de la Oficina Municipal de Rehabilitación del Centro Histórico,

---

[ 22 ] <https://docomomoiberico.com/edificios/mercado-de-mayoristas/> (Fecha de consulta: 23/09/2022).

[ 23 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga.

[ 24 ] <https://www.museopicassomalaga.org/fundacion>. (Fecha de consulta: 8/10/2022).

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

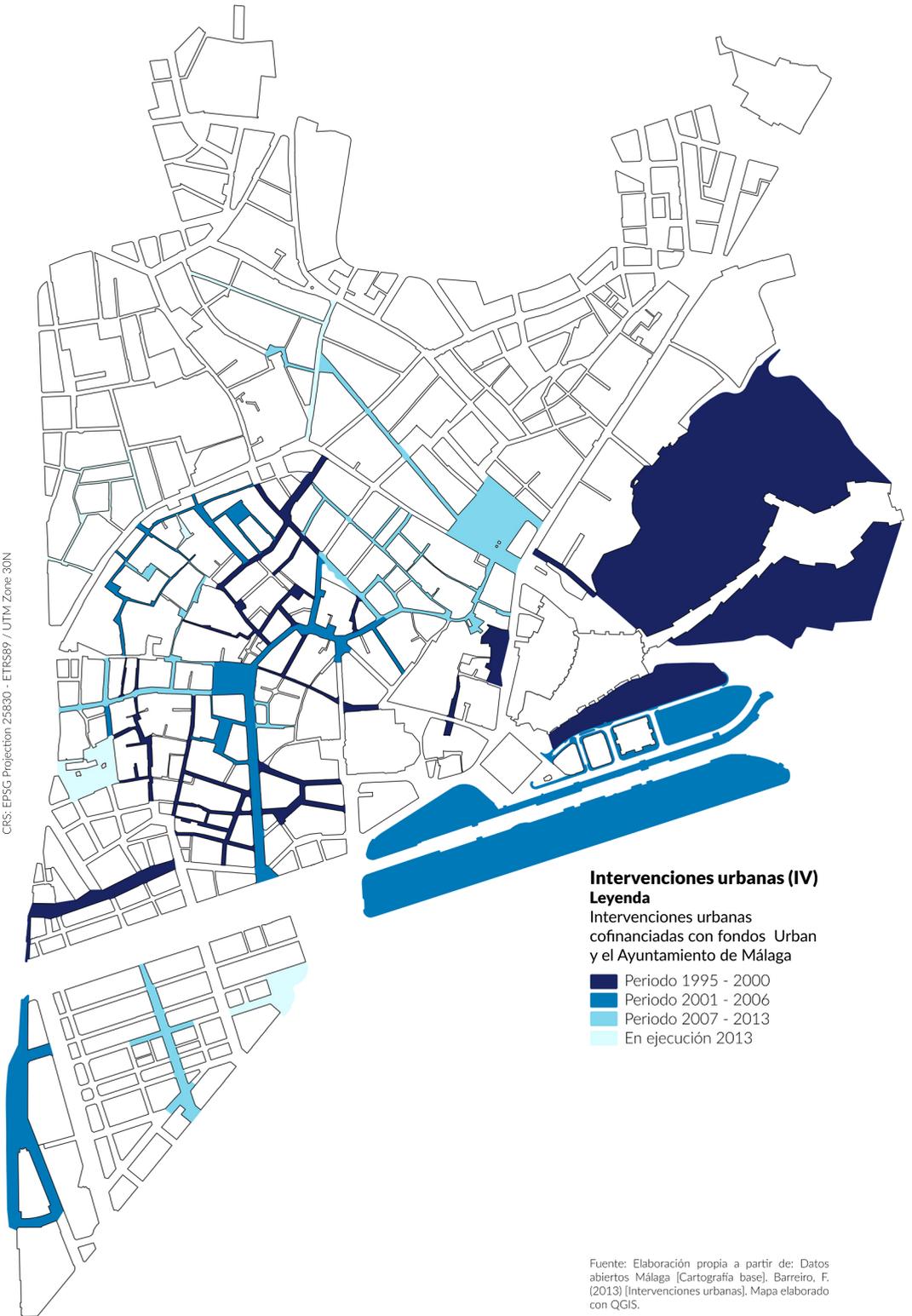


Figura 1.1.5. Relación de actuaciones de rehabilitación subvencionadas en 2013

dirigida por José María Gómez. El encargo lo tramitó la GMU, que hasta entonces elaboraba con técnicos propios, arquitectos e ingenieros, los proyectos de renovación de calles con los fondos Urban.

La renovación urbana y peatonalización de estas calles a partir de 1999 provocó una amplia rehabilitación de edificios y la llegada de negocios de hostelería. Esta actividad económica y el éxito de estas intervenciones movió al ayuntamiento a acometer el proyecto conjunto de renovación urbana y semipeatonalización de la calle Marqués de Larios y la plaza de la Constitución. Lugares principales por donde pasaba el tráfico rodado y cuyos proyectos fueron encargados de nuevo al equipo de arquitectos formado por Gavilanes, González y Pérez en el año 2002.

El proyecto que planteó el equipo redactor para la calle Marqués de Larios consideró tratar toda la superficie de la calle al mismo nivel, eliminando las aceras, y usando para la pavimentación mármoles de distintos colores basándose en la materialidad de los zócalos del caserío de viviendas del s. XIX y en la escalinata y fachada de la catedral de Málaga. A esto se le añadió una especial atención a las cualidades del espacio público y a la propia historia del mismo. En estos proyectos de semipeatonalización el suelo pasaba a comportarse como una fachada relacionando su materialidad con los edificios que la conforman.

El uso del mármol Crema Marfil permite que se ilumine la calle con la luz de Málaga y aporte una sensación de mayor amplitud, viveza y alegría. El espesor que se usó para todas las losas y adoquines de mármol fue el ya utilizado en los proyectos previos de 8 cm sobre solera de hormigón armado.

En este proyecto todas las partes implicadas siempre fueron conscientes de la responsabilidad que suponía el actuar en el corazón de la ciudad. La renovación urbana de la calle del Marqués de Larios y la plaza de la Constitución fue inaugurada en la Navidad de 2002 con la asistencia de unas 10.000 personas como muestra de la gran acogida que tuvo por parte de la ciudadanía.

Esta calle se mantiene hoy como una calle con vida a cualquier hora. Al principio del proceso de transformación hubo ciertas reservas por la supresión del tráfico por parte de comerciantes e incluso políticos, pero al final se constató que la intervención funcionaba y embellecía el lugar. Se había conseguido subrayar la importancia de la calle del Marqués de Larios en el conjunto de la ciudad desde el punto de vista de su identidad y no tanto por su dimensión sino por su capacidad simbólica. Esta actuación sirvió de punto de partida, con la autoestima renovada, para las profundas transformaciones que han ido sucediendo en la ciudad de Málaga a lo largo de estos últimos veinte años.

Y esta materialidad se hizo paulatinamente extensiva en los proyectos posteriores de renovación de espacios públicos como lo fueron la plaza de las Flores (2005) o las plazas de Spínola, Carbón y Siglo (2007) también de Gavilanes, González y Pérez. E incluso a otros proyectos realizados por otros muchos arquitectos externos

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

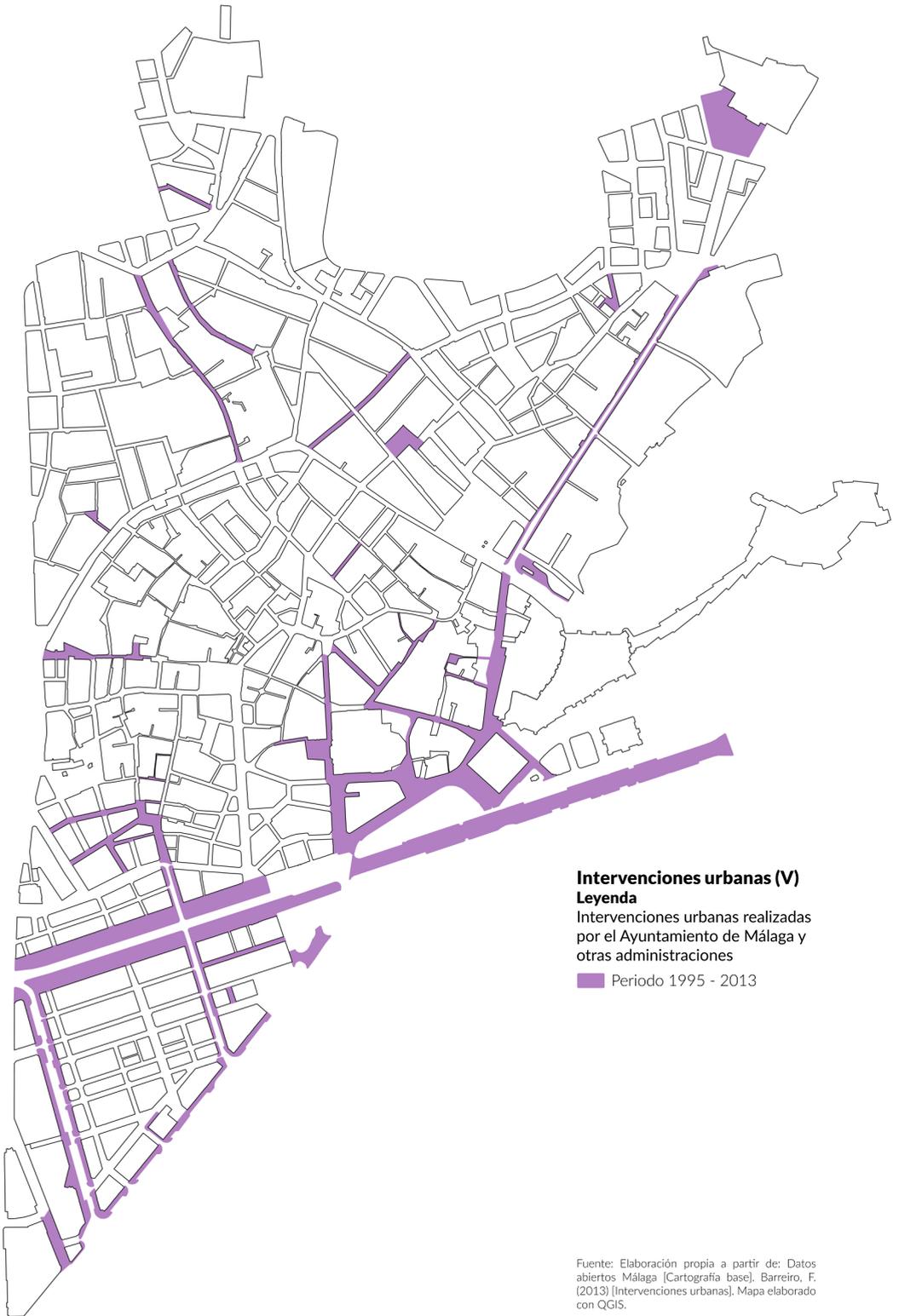


Figura 1.1.6. Relación de actuaciones de rehabilitación 1995-2013

o internos a la GMU del ayuntamiento de Málaga como la renovación del Parque de Málaga, del arquitecto Pau Soler (2004) o la renovación de la calle Alcazabilla, de Isabel Cámara y Rafael Martín (2008) entre otros.

A partir de este segundo período de las inversiones públicas de los planes Urban y otras y sin duda motivado por ello se inicia un cambio de tendencia en el centro histórico con una doble vertiente.

		Inversiones totales en PEPRI €	Inversiones en actuaciones urbanísticas PEPRI €	% de gasto en actuaciones urbanísticas
MAC 1994-1999	Total	15.786.603	12.941.918	82
MAC 2000-2006	Total	35.433.678	34.532.159	97
MAC 2007-2013	Total	20.364.789	13.713.828	67
	Total	71.585.070	61.187.906	85

Figura 1.1.7. Inversiones públicas en el centro histórico de Málaga (1994-2013) Fuente: Servicio de Programas Europeos, Ayuntamiento de Málaga.

Por un lado, afloraron las promociones privadas que empezaron a rehabilitar edificios del XIX del centro histórico con el objetivo de renovar y comercializar nuevas viviendas, lo que provocó la llegada de nuevos habitantes para el centro de Málaga, con un cambio generacional, económico y social respecto a la situación de los 80 y 90 que supuso un revulsivo habitacional y que también puso de nuevo de manifiesto la carencia de equipamientos sanitarios, educacionales o comercios para el nuevo-viejo barrio y generó todo tipo de reivindicaciones.

Por otro lado, el embellecimiento progresivo de los espacios públicos, rehabilitación de monumentos y de edificios de toda índole puso en valor no solo la historia de Málaga y su identidad, sino que sirvió de motivación añadida para que por primera vez desde el inicio del turismo moderno en el conjunto de la costa la mirada se dirigiera a la ciudad principal de este territorio como nunca antes se había hecho. Durante la década de los sesenta del siglo XX se inició el turismo moderno en nuestro litoral. El territorio empobrecido y dormido despertó con la nueva actividad. El turismo trajo dinero y cultura occidental a un país en crisis económica necesitado de ambas cuestiones. La llegada del turismo supuso un auténtico revulsivo con una gran capacidad de transformación que trajo como primera consecuencia a la Costa del Sol que hoy conocemos, con sus luces y sus sombras.

En estas primeras décadas del turismo este nuevo desarrollo provocó en la ciudad

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

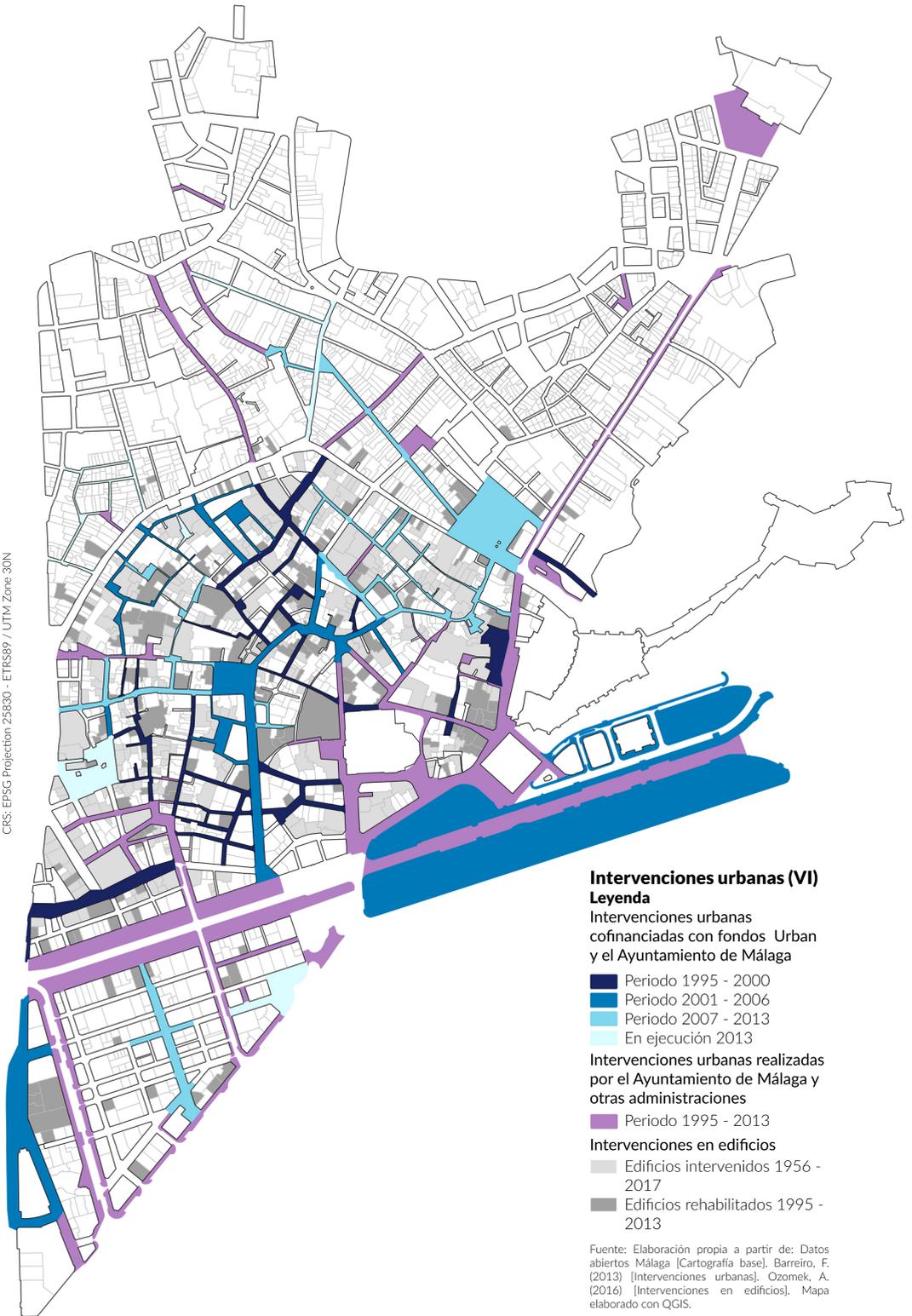


Figura 1.1.8. Intervenciones urbanas 1995-2013 y en edificaciones 1956-2017

de Málaga una serie de transformaciones más bien relacionadas con la necesidad urgente de vivienda. La emigración llegaba a la ciudad buscando trabajo, en lo que fuera, en la costa turística próxima. Eso supuso una transformación de tejidos urbanos como brusco salto entre el XIX y los 60 del XX, que a veces duele contemplarlos. El mismo Estado de la época planteó la operación de la Prolongación de la Alameda como conexión con el litoral turístico occidental con un eco en La Malagueta. Pero Málaga no se integró nunca como otro nodo más de actividad turística. La ciudad antigua, con su bahía rodeada de montañas y su historia desvinculada, era paradójicamente la fea de la costa.

Pero desde el inicio del siglo XXI la situación ha avanzado de manera señera. Entre las transformaciones del centro histórico cabe destacar la progresiva peatonalización, la recuperación de la identidad histórica y su lavado de cara, la apertura del puerto a la ciudad con intervenciones de calidad, el surgimiento de un sistema de museos a partir de la mecha que prendió el Museo Picasso. Málaga siempre ha estado ahí, pero como una suerte de mito de Pígalión se ha transformado y ha potenciado su belleza natural.

A todo esto, se unió que la llamada 'burbuja inmobiliaria', de la primera década del s. XXI, devino en la provincia Málaga la realización y culminación de las más potentes infraestructuras de comunicación jamás soñadas, que permitieron cuestionar la secular situación periférica y aislada de Málaga (ampliación del aeropuerto, AVE, hiperronda, ampliación del puerto, autovía del litoral, autovía con Córdoba, autovía por Despeñaperros, autopista de Las Pedrizas, etc.).

### *Tercer período: 2007-2013, los Fondos Urbana y POCTEFEX. Primeros indicios de abuso*

Este periodo se corresponde con la llegada de los Fondos URBANA y POTEFEX (Cooperación Transfronteriza España Fronteras Exteriores). Se continuó con las intervenciones de renovación de espacios públicos (calles y plazas) diseñadas en todos los casos por técnicos municipales (arquitectos e ingenieros) como por ejemplo la plaza de la Merced y consolidándose el uso predominante de suelos de mármoles de diferentes colores, tamaños y acabados, se mejoraron o crearon equipamientos (como por ejemplo la Ludoteca municipal) y ayudas a comercios a través de la empresa municipal PROMÁLAGA e incluso se actuó fuera de la ciudad antigua en el ensanche Heredia que pasaría a denominarse como Soho "Barrio de las Artes" y en los arrabales de Ollerías y Lagunillas<sup>25</sup>.

Pero este periodo también se corresponde con la crisis económica que arrancó en 2008 con la quiebra del gigante financiero Lehman Brothers<sup>26</sup> y que se mantuvo hasta más allá de 2013, lo que supuso un freno de las inversiones de iniciativa privada para la rehabilitación de inmuebles del centro histórico de Málaga.

---

[ 25 ] Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga.

[ 26 ] [https://elpais.com/economia/2016/09/15/actualidad/1473927113\\_403186.html](https://elpais.com/economia/2016/09/15/actualidad/1473927113_403186.html) (Fecha de consulta: 9/10/2022).

Subvenciones concedidas	2.720.560 €
Nº de comercios subvencionados	333
Inversión inducida	11.675.600 €
Empleos creados	380
Empleos mantenidos	1.400

Figura 1.1.9. Relación de intervenciones económicas de apoyo al comercio durante el período 1994-2013. Fuente: PROMÁLAGA, Ayuntamiento de Málaga.

Durante esos años de crisis económica internacional y concretamente entre los años 2007 y 2009 apareció la aplicación Airbnb<sup>27</sup> con la siguiente idea:

El modelo de negocio era sencillo: los propietarios o anfitriones publicaban un anuncio ofreciendo sus habitaciones disponibles; las personas que debían asistir a algún evento tendrían la posibilidad de encontrar alojamiento económico con desayuno cerca a su destino; y la web cobraría una comisión por cada reserva que se concretara. Además, como elemento diferencial con respecto al hospedaje tradicional, dieron un enfoque de comunidad al servicio, marcándose como objetivos lograr que desconocidos se hicieran amigos y contribuir a que la gente se sintiera como en casa en cualquier lugar. Este enfoque se convertiría en uno de los pilares fundamentales de la propuesta de valor de la compañía.<sup>28</sup>

Este fenómeno llegó a España en 2009 y empezó a consolidarse de manera progresiva y ascendente a partir de 2011. En una ciudad como Málaga con un centro histórico embellecido y con oferta cultural y museística cada vez más intensa supuso un revulsivo a la oferta turística que provocó que muchos propietarios de viviendas las ofreciesen a través de esta aplicación u otras similares que también salieron al mercado. A su vez un porcentaje considerable de promociones en marcha de rehabilitación de edificios para viviendas iniciaron expedientes de modificaciones de estos proyectos originales de viviendas a apartamentos turísticos. Por tanto los habitantes del centro histórico empezaron a ser una mayoría de eventuales (turistas) y los alquileres subieron para una fuerte demanda temporal lo que incrementó sin duda la gentrificación y que afectase tanto a quien se pudiera plantear vivir en el centro histórico como a aquellos nuevos habitantes del centro que llegaron en la primera década del siglo XXI padeciendo la eclosión turística del centro histórico ya como clara identidad de éxito con unas viviendas con hipotecas vivas y que en

[ 27 ] <https://www.airbnb.es/> (Fecha de consulta: 18/09/2022).

[ 28 ] <https://www.negociosyemprendimiento.org/2020/06/historia-airbnb.html> (Fecha de consulta: 18/09/2022).

su origen no se podía haber previsto esta evolución. Se dieron incluso casos de ciudadanos que salieron de sus viviendas hacia otros barrios, pero las conservaron y pasaron a la oferta de apartamentos turísticos con lo que podían seguir pagando la hipoteca e incluso podían obtener un medio para pagar un nuevo alquiler o hipoteca en otro barrio de la ciudad de Málaga.

A la par de este proceso de fuerte raíz tecnológica y como consecuencia de los acontecimientos relacionados con la crisis económica, en 2013 se reformó la ley de 1994 de Arrendamientos Urbanos por la nueva ley 4/2013 con la idea de flexibilizar la oferta de alquileres y conseguir incentivar la salida de viviendas vacías al mercado<sup>29</sup>. Los bancos se volvieron mucho más exigentes con la concesión de hipotecas unido a la precariedad laboral, y sobre todo a cómo afectó a la juventud llevaron a un aumento de las viviendas destinadas al alquiler y también de los alquileres. Esto también incidió en el centro histórico de Málaga a aquellos edificios rehabilitados como viviendas o sirvió de aliciente para nuevas promociones de rehabilitación para este fin.

Por último, hay que indicar que a su vez en los últimos años ha ido aumentando la oferta de plazas hoteleras en el centro histórico rehabilitándose edificios del mismo con categorías altas. De hecho, la oferta hotelera en este lugar llevaba bastante tiempo estancada desde los análisis del PGOU del 83 hasta la primera década del siglo XXI.

Con todos estos argumentos que se han amplificado en estos últimos años se ha dado una circunstancia de hipertrofia de la actividad turística pasando en casi 40 años el centro histórico de Málaga de estar prácticamente abandonado y en desuso a un exceso de actividad que en ciertos casos y horas puede rozar el abuso. Sin duda alguna la rehabilitación llegó para quedarse, las inversiones y proyectos han sido muy multilaterales e intensos, el embellecimiento y oferta cultural es innegable e irradia optimismo y ha conformado una marca de Málaga como lugar deseado de conocer. Pero la convivencia de todos sus habitantes, el uso ordenado del espacio público y esta nueva realidad deben establecer algún tipo de regulación que permita mejorar la convivencia sin menoscabar la mina de servicios que supone el centro histórico para el conjunto de la economía de la ciudad y su región.

## Bibliografía

- Azúa, F. (1999) *La invención de Caín. Ciudades y ciudadanos*. Madrid: Alfaguara, 1999, p. 78.
- Barreiro, F. (2013). *Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del Centro Histórico de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga. p. 18.

---

[ 29 ] <https://www.abogadoarrendamientos.com/denegacion-prorroga-forzosa/> (Fecha de consulta: 09/10/2022).

- Gavilanes, J; Lacour, R; (2011). *Arquitectura y urbanismo del siglo XX 3. Nuevos trazos para el futuro. Tomo 21 de la Historia del Arte de Málaga*, coordinado por Rosario Camacho y Pedro Rodríguez. Málaga: Prensa Malagueña, 2011. Pp. 46.
- Jiménez, F. (1993). Plan de Protección y Reforma del Centro de Málaga. Jornadas de estudio: "Recuperación de Centros Históricos", coordinado por Silvestre Martínez. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1993. ISBN: 84-8108-005-5. p. 83.
- Koolhaas, R. (2006) *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006. pp. 7 y 10.
- Moreno, S.; Quero, D.; Seguí, J. (1983). Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. Málaga, Gerencia Municipal de Urbanismo, Ayuntamiento de Málaga, 1983.
- Rossi, A. (1966) *L'architettura della città*. Marsilio, Pádua, 1966. (Versión castellana: *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1971 y ss.; 239 pp.; trad. de S. Tarragó y J.M. Ferrer-Ferrer).
- Santana, A. (2022). Artículo: Los catálogos del patrimonio inmueble de Málaga. Puntualizaciones sobre algunas intervenciones y las herramientas de tutela y salvaguarda. Revista americana, científica de humanidades, arte y cultura, nº 11, marzo 2022. ISSN.: 2530-6014.
- Seguí, V. (2006). Artículo: A propósito del centro y algo más sobre cómo empezó el PEPRI Centro y porqué. Libro: Viva la calle. Málaga, Ayuntamiento de Málaga, Comisión Europea, Ministerio de Economía y Hacienda, 2006. Pp. 139 a 149.
- <https://gabinetdelcolor.com/es/> (Fecha de consulta: 24/09/2022)
- <http://urban-networks.blogspot.com/2014/08/cuando-el-plan-de-bolonia-era-una.html> (Fecha de consulta: 24/09/2022)
- <https://docomomoiberico.com/edificios/mercado-de-mayoristas/> (Fecha de consulta: 08/10/2022)
- <https://www.museopicassomalaga.org/fundacion> (Fecha de consulta: 08/10/2022)
- [https://elpais.com/economia/2016/09/15/actualidad/1473927113\\_403186.html](https://elpais.com/economia/2016/09/15/actualidad/1473927113_403186.html) (Fecha de consulta: 9 de octubre de 2022)
- <https://www.abogadoarrendamientos.com/denegacion-prorroga-forzosa/> (Fecha de consulta: 9 de octubre de 2022)

# LA MUSEIFICACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

Kike España

## La estrategia turístico-museística

Las particularidades del proceso de transformación urbana del centro histórico de Málaga son muy difíciles de entender sin el entramado de museos que se han puesto en marcha en las últimas dos décadas en la capital, junto a la generación de una marca Málaga ligada a esta estrategia turístico-museística para situar a la ciudad dentro del mercado de destinos turísticos internacionales. Esta situación es muy reciente pero sus bases se asientan en la década de los años ochenta. La situación de los equipamientos culturales de la ciudad en los años ochenta estaba muy por debajo de una ciudad de la escala de Málaga. No solo se carecía de un plan de nuevos espacios culturales, sino que incluso el equipamiento heredado de la ciudad decimonónica se encontraba en mal estado e incluso en desuso. Medio siglo después podemos asegurar que se perdió la oportunidad de haber construido un nuevo entramado de equipamientos culturales tanto de proximidad como de escala metropolitana acordes al momento histórico y en la tensión de avanzar hacia nuevos experimentos culturales.

Ya lo avanzaba Alfredo Rubio a principio de los años dos mil, explicando como la situación de los años ochenta no dio lugar a ningún cambio significativo porque no hubo ninguna intención real de apostar de manera clara por una estrategia museística de calado para la ciudad: “En términos de equipamientos culturales la dinámica no parece excesiva ya que sigue sin desarrollarse un plan sistemático de museos para la ciudad, con una doble variante: su difusión por el conjunto de la trama urbana y la definición de los perfiles particulares (temáticos) de las unidades componentes. Un sistema de corte moderno capaz de establecer relaciones con la historia de la ciudad o de proponer museos temáticos de nuevo contenido, sin tener que acudir a ninguna opción mimética.” (Rubio, 2002, p. 357).

Aquí se esboza lo que podría haber sido este plan estratégico que no sucedió; por un lado, comprender la trama urbana y su relación con espacios culturales situados y, por otro lado, nuevos equipamientos relacionados con las singularidades de la historia de Málaga sin copiar sin más modelos descontextualizados. Como recalca también Alfredo Rubio (2002, p. 357) el caso de la evolución urbanística de Málaga es muy singular, ya que hay muy pocos casos donde se aprecie de un modo tan claro una revolución industrial clásica y sus efectos en la ciudad. La oportunidad perdida se escapó aquí no habiendo aprovechado la complejidad de la historia urbana de Málaga para generar un tejido cultural donde, entre otras cosas, se le diera la relevancia que tiene a todo este proceso de industrialización. Este es solo un ejemplo, pero da cuenta de la ausencia de una planificación mínimamente consistente ya sea clásica o moderna en relación a los espacios culturales.

En cambio, lo que se inició no fue una estrategia museística sino una estrategia turística a través de la apertura de museos. Esta estrategia turístico-museística ha evolucionado bajo los dictados de la atracción turística y la dinamización económica, pero no obedece a ningún modelo cultural para la ciudad. Las consecuencias de esta diferencia estratégica quizás no eran visibles en sus inicios, pero hoy se muestran de

forma muy clara. Museos franquicia instalados en la ciudad previo pago, pequeños espacios de interacción cultural renombrados como museos y la obsesión de atraer cuantos más visitantes y museos mejor, dibujan un panorama desolador para la cultura en la ciudad.

Este entendimiento de lo cultural como espectacular, alejado y desligado de lo social y las tramas creativas de la ciudad, mide su éxito únicamente en base al número de visitantes que reciben y la capacidad de gasto que generan estos visitantes en las industrias turísticas a su alrededor. Pero incluso más allá de que sea una cuestión de locales o turistas los que visitan, el gran error está en pensar los espacios culturales desde esta relación de consumo donde el que visita es espectador; en lugar de profundizar en las relaciones de producción cultural en la ciudad, donde lo cultural y lo social no se pueden separar porque conforman el entramado que hace una ciudad habitable, viva y heterogénea.

En la figura 1.2.1 se puede ver un análisis de las relaciones entre las principales inauguraciones de museos y equipamientos culturales en el distrito centro de Málaga, el número de visitantes de estos espacios expositivos y la inversión pública por parte del Ayuntamiento de Málaga en ese mismo año<sup>30</sup>. En esta relación se aprecia que, desde la inauguración del Museo Picasso Málaga en el año 2003, se ha producido un auge en la apertura de museos muy significativo donde destacan el CAC, el Museo Carmen Thyssen y el Centro Pompidou de Málaga tanto por el gasto público que suponen para la ciudadanía malagueña como por el tipo de museos que son. El caso del CAC es significativo porque intenta copiar el modelo alemán de kunsthalle o kunsthaus, pero su mimetismo se queda en una capa más bien superficial de propaganda. Este caso revela la atención que se pone en la atracción de artistas mundialmente conocidos y en exposiciones llamativas que atraigan público, en lugar de generar un entramado de reflexión y experimentación cultural con el tejido local.

Los casos del Museo Carmen Thyssen y el Centro Pompidou de Málaga son algunos ejemplos de museos franquicia, es decir, de la búsqueda de acuerdos comerciales con museos de otras ciudades para crear una franquicia o sede de estos museos en la ciudad de destino mediante el pago de un canon por la marca y subvenciones cuantiosas para su funcionamiento. En el caso del Centro Pompidou de Málaga, el más reciente de los impulsados desde este enfoque, se ubica en el puerto, muy cerca de la zona donde se recibe a los cruceristas que llegan a visitar la ciudad en un edificio que ni siquiera fue construido para albergar un equipamiento cultural. En cualquier caso, aquí la cuestión problemática no es que un espacio se use para otro propósito distinto al que fue concebido —como ocurre con tantos museos y equipamientos culturales en todo el mundo—, sino, de nuevo, la falta de un plan estratégico museístico donde se entienda la trama de la ciudad en su conjunto.

---

[ 30 ] En el análisis comparado se ha estudiado el año 2019, ya que se trata del año fiable más cercano a la actualidad, debido a las distorsiones producidas por la pandemia de la COVID-19 y sus consecuencias posteriores.

Museo	Año inaug.	Temática	Entidad gestora	Nº visit. (2019)	Inversión Ayuntamiento (2019)
Museo Casa Natal Picasso	1988	Picasso	Ayuntamiento de Málaga	120.789	2.500.000 €*
Museo Interactivo de la Música de Málaga	2002	Música	Ayuntamiento de Málaga	113.827	194.000 €
Museo Picasso Málaga	2003	Picasso	Fundación Museo Picasso Málaga	703.807	4.378.557 € (Junta And.)
CAC Málaga	2003	Arte contemp.	Ayuntamiento de Málaga	71.648	3.451.842 €
Museo del Patrimonio Municipal	2007	Colecciones siglo XVII al XX	Ayuntamiento de Málaga	57.718	694.201 €
Museo Revello de Toro	2010	Félix Revello de Toro	Fundación Félix Revello de Toro	46.971	463.592 €
Museo Carmen Thyssen	2011	Arte moderno	Fundación Palacio de Villalón	170.000*	3.584.641 €
Centro Pompidou de Málaga	2015	Arte moderno y contemp.	Centro Pompidou; Ayuntamiento de Málaga	176.434	4.500.000 €*
Museo de Málaga	2016	Bellas Artes y Arqueología	Ministerio de Cultura; Junta de Andalucía	150.448	**

Figura 1.2.1. Museos del Distrito Centro de Málaga, sin tener en cuenta ni los espacios expositivos exclusivamente religiosos, ni centros de interpretación u otros más pequeños de temáticas muy específicas. Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los balances públicos de cada museo o por consulta directa con cada museo. En cuanto a la inversión económica los datos son del Ayuntamiento de Málaga: <http://las cuentasclaras.malaga.eu/politicas/33/cultura>

\* Dato aproximado. \*\* Se desconoce el dato.

Al tiempo que se ha producido un impulso muy importante en la inauguración de museos y centros de arte, otros equipamientos culturales de la ciudad han quedado en un segundo plano en inversión e interés por parte del gobierno local, especialmente aquellos que tienen mayor relación con la participación directa de la

ciudadanía. Un caso que llama la atención es que, en el mismo año 2019, el gasto total en el conjunto de todas las bibliotecas municipales de la ciudad fue de 3.559.728 €. Esto quiere decir que la inversión municipal en un único equipamiento, el Museo Carmen Thyssen, fue superior a la dedicada al conjunto de todas las bibliotecas municipales de la ciudad. Y lo más problemático aquí no radica en la cuestión de la comparación de las cifras, sino en el modelo cultural y de ciudad que genera.

La evidente ausencia de una idea o modelo de ciudad, que contenga a su vez una articulación de equipamientos, sedes y redes vinculadas a la cultura, nos permite opinar, a poco que se conozcan los entramados culturales de Málaga, que en estos años ha aumentado su relativa inserción en ciertos circuitos culturales, pero, por el contrario, no podemos hablar de un aumento de las capacidades de producción y exportación de “experiencias” o “productos” de esta índole. Con esto queremos decir que, la medición y la evaluación del desarrollo de la cultura no puede basarse exclusivamente en los datos cuantitativos de asistencia a eventos más o menos culturales, que en su mayoría se caracterizan por ser propuestas de recepción pasiva a modo de espectáculos donde no se contempla posibilidad alguna de participación. En todo caso, con ese planteamiento sólo estaremos midiendo una o algunas dimensiones del consumo cultural, asunto bien diferente de un enfoque de los hechos culturales como creaciones individuales y colectivas, en términos de lo que habitualmente se denomina cultura como potencialidad que abre nuevos mundos mediante la creación. En síntesis, resulta difícil concebir unas expectativas locales de futuro que se asienten en la creación cultural coexistiendo con los consumos culturales. (Rubio, 2002, p. 359)

A principio de los dos mil, los esfuerzos mediáticos y gubernamentales se centraron en la inauguración del Museo Picasso Málaga y la nueva marca Málaga asociada a Picasso utilizando su nacimiento en la capital de la Costa del Sol para promocionar turísticamente la ciudad y atraer turistas acostumbrados a quedarse en Torremolinos, Marbella, Benalmádena o Fuengirola. Con este movimiento, que se ha demostrado muy efectivo, se han cumplido los peligros anunciados hace veinte años; la relación entre Málaga y Picasso como un simple atractivo turístico sin modificar nada el hecho cultural como fenómeno de consumo y espectacular.

En ello estriba el no estar de acuerdo con un entendimiento unilateral de los equipamientos culturales como simples atractivos de flujos, ya turísticos ya de los propios habitantes de la ciudad. De ahí que la perspectiva o los horizontes culturales de Málaga no puedan ni deban descansar exclusivamente en la adopción de una imagen corporativa construida a partir del hecho del nacimiento de Picasso en la ciudad, tampoco de un museo pensado como simple atractivo turístico y nunca como asiento y sede desde donde generar nuevas y mejores condiciones para la creación (cultural) endógena. [...] El problema se deriva de una cuestión de enfoque y elección: la oposición entre un entendimiento de los hechos culturales como consumo o, por el contrario, su comprensión como asunto de creación inmanente -desde la propia

sociedad-. En el ámbito cultural la ausencia de unos entramados sociales suficientes para impulsar la creación y la innovación conduce al mimetismo, posición que viene adoptando en Málaga en las dos últimas décadas [...]. (Rubio 2002, pp. 359-360)

Queda pendiente un análisis del nivel de profundidad de los dos tomos de *Málaga de ciudad a metrópolis* (Rubio, 2002), pero del período comprendido entre los años 2000 y 2020, porque en este lapso de tiempo es donde se despliega y consolida la saturación turística de la ciudad y que se pueden comprender bien como la continuación de muchos de los errores de planificación ya iniciados con anterioridad. El término museificación es una derivación concreta dentro del fenómeno de la turistificación que se han utilizado en la bibliografía especializada de distintas formas según los contextos, los campos disciplinares y las posiciones políticas. Aquí se utiliza museificación para explicar, por un lado, un proceso de turistificación donde el entorno urbano se convierte en un escenario espectacular de atracción turística, pero también, por otro lado, para describir la utilización de los museos como mecanismo central para alimentar la atracción turística.

## La ciudad-museo

*Picasso reinventa Málaga*<sup>31</sup>, este es el titular de la noticia de un periódico local. La noticia, con fecha de 28 de octubre de 2004, muestra los primeros efectos de una operación, la construcción de la “marca Málaga”, a partir de la apropiación de la figura de Picasso por parte del Ayuntamiento y los poderes locales y que hará extensiva como motor económico, a través de la atracción turística, a todas las escalas de la ciudad, convirtiéndose en el leitmotiv de restaurantes, bares, tiendas de souvenirs, inmobiliarias y un sinfín de formatos urbanos. La imagen de la ciudad se reconstruirá con y a través de Picasso: la Feria, la Semana Santa, los toros, la universidad, los lugares emblemáticos, sea donde fuere Picasso siempre estuvo allí. El esfuerzo es tal que la ciudad se venderá directamente como una transfiguración de Picasso, venir a visitarla será como deambular entre sus geniales entrañas. Como explican los artistas Rogelio López Cuenca y Elo Vega, este fenómeno es doble: “Picassización de Málaga y malagueñización de Picasso”<sup>32</sup>. Picasso como atracción y la ciudad como parque de atracciones. El lema “Málaga Ciudad Genial”<sup>33</sup> encabeza la estrategia turística de la administración local en la que se produce la mistificación

---

[ 31 ] Con esta noticia Rogelio López Cuenca inicia su conferencia junto a Elo Vega en La Casa Invisible en marzo de 2017, en el marco de las jornadas «Picasso en la institución monstruo». De estas jornadas luego se desarrollará un proyecto durante los meses siguiente llamado «Málaga 2026», véase: <https://malaga2026.net/> (accedido el 8 de diciembre de 2020).

[ 32 ] Expresión mencionada por Rogelio López Cuenca y Elo Vega en el proyecto artístico *Surviving Picasso / Sobrevivir a Picasso*: <http://lopezcuenca.com/proyectos/surviving-october/intro.html> (accedido el 8 de noviembre de 2020).

[ 33 ] Véase la web oficial de turismo del Ayuntamiento de Málaga: <http://www.malagaturismo.com/> (accedido el 8 de noviembre de 2020).

de Picasso para fines propagandísticos. La separación de la figura Picasso de la realidad de Málaga, el enmascaramiento de operaciones inmobiliarias bajo un relato cultural, la captura y utilización descontextualizada de algunos gestos superficiales a través de un relato ficticio de totalidad. La relación del pintor con la ciudad queda totalmente mistificada. La ciudad genial es el producto de esta mistificación, una máscara ficticia que produce el relato y la imagen de que la genialidad de Picasso está entrelazada con la propia ciudad. Esta mistificación es la que facilita los mecanismos de atracción (España, 2021).

La reinención de Málaga mediante la mistificación de Picasso se hace realidad, aunque esto no ocurra solo en Málaga ni surja de la nada en 2003 con la inauguración del Museo Picasso de Málaga. Es un proceso de largo recorrido y enormemente denso, con mucha influencia del capital turístico europeo y mundial de mediados del siglo pasado, así como durante el proceso de instauración de la democracia. La utilización del turismo como vía de acumulación, iniciada por la dictadura e impulsada gracias al nuevo rol geopolítico de España con respecto a Estados Unidos tras la caída del fascismo en el resto de Europa, dibujaría el nuevo terreno de juego económico en todo el Estado. Con la llegada de la democracia y el proyecto neoliberal, junto con la entrada de España en la Unión Europea en 1986, se refuerza la estrategia de generación de espacios para el turismo, así como de desmantelamiento industrial e implantación de la “cultura del pelotazo” financiero-inmobiliario, favorecida aún más con la ley de liberalización del suelo de 1997 y el nuevo panorama de liberalización financiera mundial. Las ciudades y municipios competían por atraer la mayor cantidad de visitantes, megaproyectos, macroeventos, urbanizaciones y complejos turísticos, recurriendo a todo tipo de estrategias que darían forma a la red de corrupción político-empresarial que se conocería luego. Y en esta ola de atracción de visitantes mediante distintas estrategias, en Málaga, se produce de un modo algo más sutil que en el resto de la Costa del Sol, con los museos como atractores de visitantes de las playas al centro histórico de la capital.

Las consecuencias urbanas fueron enormes en todo el territorio estatal, las ciudades se convirtieron en: ciudades-marca<sup>34</sup>. En 2008 la intensidad constructora y de transformación urbana era más alta que nunca, mientras se alcanzaban las mayores cuotas de visitantes. Entonces llegó la crisis global y la explosión de la burbuja financiero-inmobiliaria, arrasando a su paso con la frágil composición social y dejando paisajes y vidas devastadas por todo el territorio: urbanizaciones zombis, cadáveres inmobiliarios, ciudades sin vida. Ante la situación desoladora se aprovecha para consolidar la creación de espacios para el turismo, mediante la estetización forzosa del espacio con fines comerciales, la peatonalización como mecanismo que acaba facilitando los procesos de turistificación y la rehabilitación de edificios para cambiar el uso residencial por apartamentos de alquiler turístico. En el subtítulo de la noticia en la que se anuncia la reinención de Málaga a través de Picasso, antes

---

[ 34 ] Véase (Kavaratzis & Ashworth, 2005) y también un número especial reciente que vuelve a analizar el concepto de city branding [ciudades marca]: (Kavaratzis, 2019; Vanolo, 2019).

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

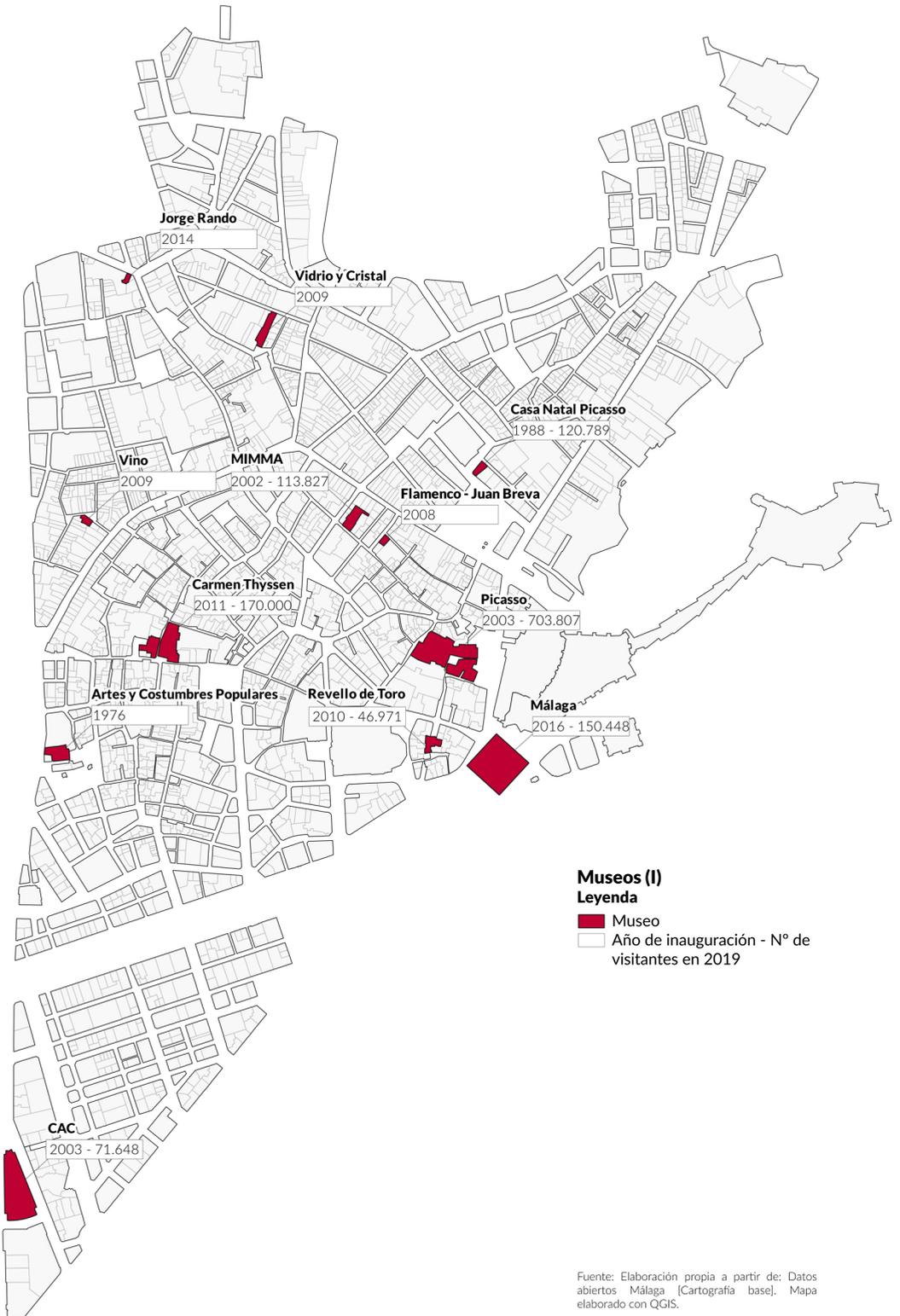


Figura 1.2.2. Museos por año de inauguración y número de visitantes

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.

0 100 200 m



mencionada, se lee con mucha claridad: “El Centro se perfila como *macromuseo* <sup>35</sup> al aire libre”. (España, 2021).

El centro histórico entendido en su conjunto como museo es la culminación de la estrategia turístico-museística, la ciudad-museo, donde no solo no hay intención alguna de tener sensibilidad con la complejidad urbana de los procesos culturales como fenómenos inmanentes en composición con los entramados sociales, sino que este proceso de museificación busca y provoca la desaparición de los entramados sociales y culturales vivos. La museificación es el intento de desligar la espacialidad de la socialidad del centro histórico para producir un escenario vacío donde la atracción turística sea el motor principal y exclusivo de las transformaciones urbanas. En los apartados siguientes se analizan las tres operaciones principales de museificación del centro histórico de Málaga donde se pueden constatar las relaciones entre las inauguraciones de los museos, las intervenciones urbanas con financiadas con fondos Urban y la generación de submarcas de ciudad en ciertas zonas donde hay un interés especial de aumento del valor del suelo. (Véase la Figura 1.2.3).

### *Ruta Picasso*

El Museo Picasso Málaga inauguró en 2003 una miríada de operaciones de picassización dirigidas en un inicio por el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía, pero muy pronto secundadas y multiplicadas hasta límites imposibles de rastrear por gran parte de los poderes y fuerzas activas de la ciudad, hasta permear de manera molecular en el inconsciente colectivo de la ciudad. Estas operaciones se llevaron a cabo sin prestar mucha atención a la relación real que tuvo Picasso con la ciudad de Málaga, ni profundizar mucho en la propia obra del artista. El hallazgo de utilizar a Picasso como marca no se frenó en un museo, esto fue solo el comienzo, Málaga pasó a apellidarse “La ciudad genial” en su nombre, y empezó a utilizarse como lema turístico.

La ciudad desarrolla un proceso de búsqueda de relaciones locales con Picasso para trazar a partir de ahí oportunidades de negocio y atracción turística. Uno de los más

---

[ 35 ] No queda muy lejos de la imagen que daba Brian Holmes hace casi 15 años sobre el último de los tres pasos en la expansión del museo por la ciudad: «Imagine un muticomplejo de seis pisos con una recepción y boleterías, cines, salas para conferencias y eventos, centros de información y comunicación, bibliotecas, una librería y un almacén de regalos, una cafetería, un bar-restaurante, y por supuesto, galerías de exposición. Se trata del centro Pompidou de París. Distribuya los elementos del multicomplejo dentro de un gran patio inmenso y cerrado, rodeado de una multitud de edificios y de todo el atractivo de un paseo arquitectónico: se trata del MuseumsQuartier de Viena. Disemínelos aún más en el seno de una ciudad renovada en la cual los festivales tradicionales y la vida intelectual contemporánea pueden ser programados como eventos del calendario turístico: es el conjunto de la municipalidad de Barcelona. [...] Los Estados providencia tal vez estén encogiéndose, pero no es así el caso del Museo. Este se encuentra más bien en fragmentación y penetra de manera más profunda y orgánica que nunca el complejo entramado de la producción semiótica» (Holmes, 2004).

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

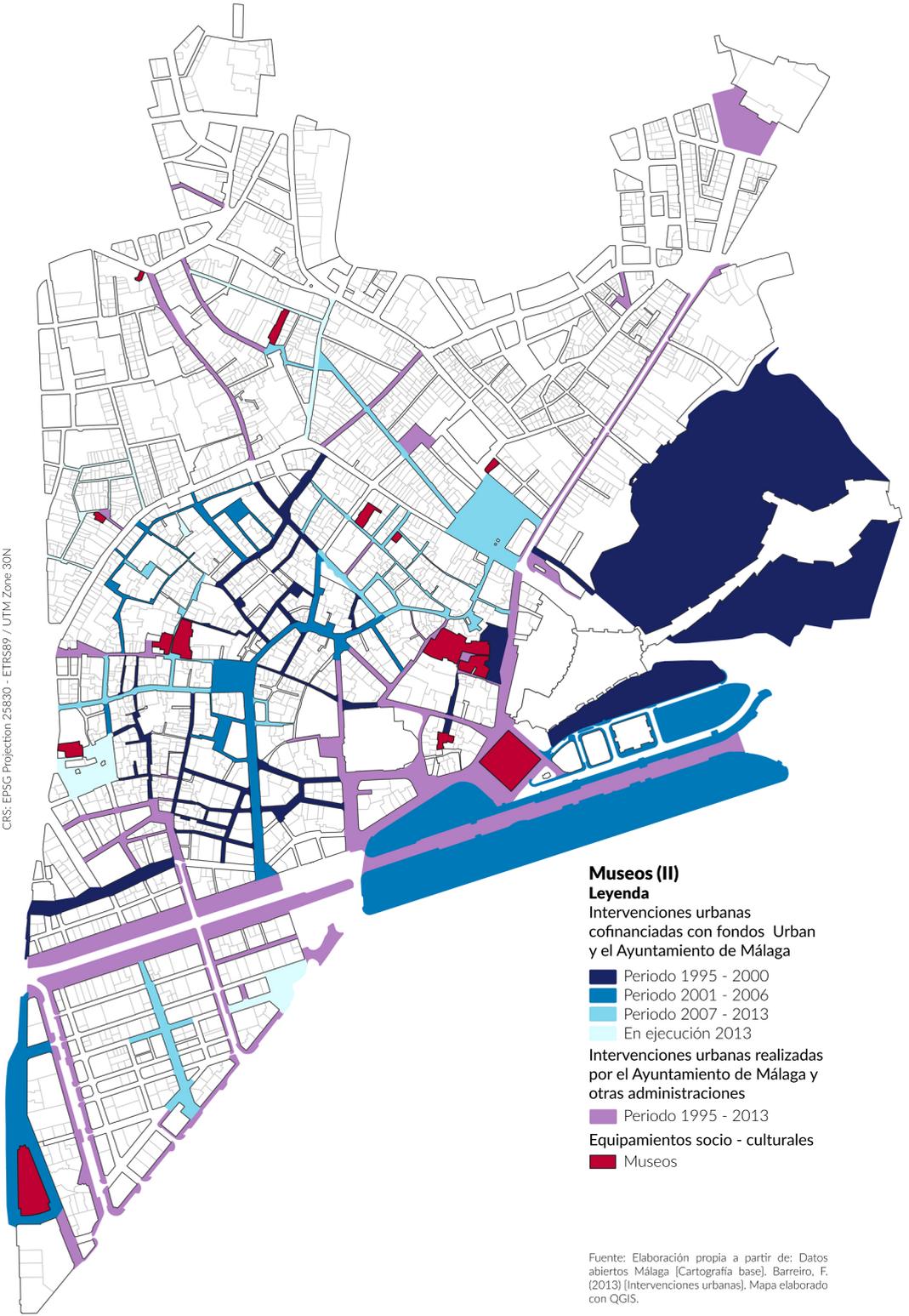


Figura 1.2.3. Relación entre los museos y las intervenciones urbanas 1995-2013

conocidos es el *tour* turístico “Ruta Picassiana”<sup>36</sup> que une en un mismo recorrido el Museo Casa Natal Picasso, la segunda casa de Picasso, la antigua sede del Colegio de la Sagrada Familia, la Plaza de la Merced, el lugar de tertulias del padre de Picasso, la iglesia de Santiago, el antiguo Museo Municipal, la antigua Escuela de Bellas Artes, el antiguo Colegio San Rafael, el antiguo Liceo Artístico y Literario, el instituto de Segunda Enseñanza, la plaza de toros de la Malagueta y el Museo Picasso Málaga. En muchos de estos espacios la relación que hay con Picasso es una mera suposición o simplemente una relación a través de su padre, pero su función es otra, se trata de generar una conexión espectacular con el genio para hacer más atrayente la visita a Málaga.

Como se puede apreciar en la Figura 1.2.3. los alrededores del Museo Picasso Málaga, así como todo el recorrido entre este y el Museo Casa Natal Picasso han sido una prioridad en las intervenciones urbanas de peatonalización y adecentamiento cofinanciadas con fondos Urban, especialmente en los momentos iniciales. Este, además, conforma el eje turístico principal de la ciudad, uniendo también el entorno de la Catedral, el Museo de la Aduana, calle Alcazabilla, el Teatro Romano y la entrada de la Alcazaba, con la plaza de la Merced. Es muy habitual, que más allá de la “Ruta Picassiana”, muchas otras rutas turísticas acaban en la plaza de la Merced, al lado de la estatua de Picasso.

### *Soho barrio de las artes*

Con la inauguración del Centro de Arte Contemporáneo de Málaga (CAC) en febrero de 2003 se inició la operación “Soho barrio de las artes”<sup>37</sup>, un proceso de gentrificación rápida mediante proyectos como el Málaga Arte Urbano Soho (MAUS)<sup>38</sup>, donde numerosos artistas urbanos conocidos como D\*Face, Obey, Okuda o Roa fueron contratados para hacer murales en muchas paredes del barrio. Este es un tipo de gentrificación rápida que contrasta con los procesos de revalorización habitualmente lentos que se requieren en otros barrios u otras ciudades, donde el arte urbano aparece como consecuencia orgánica de la desinversión y abandono de las calles porque son espacios con menor vigilancia y donde los criterios de cuidado de las fachadas son menores. El caso de la gentrificación y posterior turistificación del ensanche Heredia es todo lo contrario, se busca directamente la revalorización sin desinversión. Lo llamativo del caso es, por un lado, la centralidad que tiene el CAC como institución que avala y promueve el arte urbano comisariado y paracaidista para producir un ambiente que recree de manera simulada la atmósfera de un barrio degradado, pero mediante la inversión en lugar de la desinversión; y, por otro lado, la separación total que hay entre los trabajos artísticos y la realidad del barrio y la ciudad. En la web el proyecto MAUS se pueden leer las intenciones turístico-

---

[ 36 ] <https://visita.malaga.eu/es/picasso-2023/tras-los-pasos-de-picasso-ruta-picassiana> (accedido el 18 de octubre de 2022).

[ 37 ] <https://soho.malaga.eu/> (accedido el 2 de julio de 2022).

[ 38 ] <http://mausmalaga.com> (accedido el 2 de julio de 2022).

museísticas: “las calles se transforman en el lienzo de trabajo de numerosos artistas procedentes de todos los rincones del mundo”<sup>39</sup>.

El ensanche Heredia, renombrado como “Soho barrio de las artes», es ya la zona de Málaga más cara e inaccesible al tiempo que intenta dar una imagen de espacio cuidadosamente decadente a través del arte urbano. Esta operación ha expulsado no solo a los antiguos vecinos del barrio del ensanche Heredia, sino también a todo el tejido social que lo sostenía. En palabras del propio alcalde de Málaga sobre la operación: “los objetivos son convertir el ensanche del Muelle Heredia en un espacio de atracción cultural, comercial y de ocio para el ciudadano y el turista, ampliar y facilitar la accesibilidad del peatón, crear rutas alternativas de ocio y cambiar la imagen del barrio dotándolo de un carácter propio”<sup>40</sup>. La creciente subida de los precios del alquiler en la zona, unido a la reconversión del uso residencial en alquileres turísticos, ha hecho que esta zona de la ciudad sea prácticamente inhabitable. Al mismo tiempo, en la zona se han producido importantes intervenciones urbanas en los tres períodos de financiación europea de los proyectos Urban, así como por parte del Ayuntamiento de Málaga, como se puede ver en la figura 1.2.3. Así podemos ver cómo funcionan algunos aspectos de la estrategia turístico-museística: 1) intervenciones urbanas donde se peatonaliza y adecuenta una zona; 2) inauguración de un museo o equipamiento cultural llamativo junto a la puesta en marcha de proyectos que ayuden a generar un atractivo artístico de la zona; 3) generación de una marca que renombre la zona.

### *Entorno Thyssen*

La inauguración del Museo Carmen Thyssen Málaga en marzo de 2011 desencadenó la operación “Entorno Thyssen”<sup>41</sup>; una campaña para cambiar el nombre y la atmósfera de una zona del centro histórico sobre la imagen de la ciudad en los alrededores del museo. Esta ha sido una de las zonas históricamente menos atractivas del centro donde se proyectaban los clásicos estereotipos de la venta de drogas, el trabajo sexual y la sensación de peligro, pero también una zona llena de vida vecinal, con comercios locales, donde ocurrían acontecimientos imprevistos y donde una vivienda era accesible. Esta campaña inundó los alrededores del Museo Carmen Thyssen de unas banderolas rosas en las fachadas de comercios de todo tipo con el logo del museo y tres palabras: “Comercio, Cultura, Turismo”. Resulta que se trata de una forma de adherirse al aura del museo pagando una cuota, teniendo así una serie de beneficios a la hora de participar en las actividades del museo. Ni siquiera se trata de un programa de ayudas a equipamientos culturales menores que pudieran verse beneficiados económicamente de la presencia del museo y realizar actividades conjuntamente. Más bien lo contrario, una estrategia publicitaria de

---

[ 39 ] <http://mausmalaga.com> (accedido el 2 de julio de 2022).

[ 40 ] <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2011/02/11/soho-malaga-cerca/401196.html> (accedido el 8 de noviembre de 2018).

[ 41 ] <https://www.carmenthysseomalaga.org/entorno-thyssen> (accedido el 3 de septiembre de 2022).

la marca del museo, que además no es financiada éste, sino por los comercios — que no tienen que tener necesariamente ninguna vinculación con la cultura— que quieren verse beneficiados del aura artística del museo.

Esto es incluso más grave porque en esta zona es donde se inició en el año 2007, de manera espontánea y autogestionada, La Casa Invisible, un centro social y cultural de gestión ciudadana que es hoy una de las referencias más importantes a nivel mundial de equipamiento cultural gestionado de manera directa y autónoma por la ciudadanía, sin ayudas ni control público o privado. La apertura del Museo Carmen Thyssen no solo no generó ningún tipo de relación con La Casa Invisible, sino que el Ayuntamiento de Málaga, que es el titular del inmueble, ha intentado desalojar el espacio en múltiples ocasiones. El último intento de desalojo está sucediendo en la actualidad (diciembre de 2022), al mismo tiempo que La Casa Invisible es invitada como ponente por su relevancia a la Conferencia Anual del CIMAM (Comité Internacional para Museos y Colecciones de Arte Moderno) asociado al ICOM (International Council of Museums)<sup>42</sup>. A pesar del apoyo ciudadano masivo a este proyecto cultural ejemplar, refrendado por múltiples manifestaciones y presencia continua en sus numerosas actividades, a pesar de formar parte de la Comisión de Arte Contemporáneo del Ministerio de Cultura o de colaborar de manera habitual con el Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, a pesar de ser uno de los mejores ejemplos de experimentación viva de la producción cultural inmanente en la ciudad, el proyecto está permanentemente siendo perseguido y atacado por el gobierno municipal.

Este es un buen ejemplo de cómo el proceso de museificación no produce mayor complejidad cultural, sino todo lo contrario, una homogeneización total de la oferta cultural en museos espectáculo y una supresión de los entramados de producción cultural. Y sin estos entramados de producción cultural que entienden la cultura mucho más allá del espectáculo y el consumo, es decir, como la potencia invención de nuevos mundos, es muy difícil construir una ciudad habitable y democrática.

## Bibliografía

España, Kike (2021) *(El derecho a) inventar la ciudad* [Tesis doctoral]. Universidad de Sevilla.

Holmes, Brian (2004) «Una marea montante de contradicciones. El museo en la edad de la expansión del Estado “Workfare”», *Transveral*, 05/04.

---

[ 42 ] Es importante recordar la nueva definición del museo según ICOM (International Council on Museums) del 24 de agosto de 2022: «Un museo es una institución permanente sin ánimo de lucro al servicio de la sociedad que investiga, colecciona, conserva, interpreta y expone el patrimonio material e inmaterial. Abiertos al público, accesibles e inclusivos, los museos fomentan la diversidad y la sostenibilidad. Funcionan y se comunican de forma ética, profesional y con la participación de las comunidades, ofreciendo experiencias variadas para la educación, el disfrute, la reflexión y el intercambio de conocimientos.» (ICOM, 2022).

- Kavaratzis, Mihalis & Ashworth, Gregory (2005) «City Branding: An Effective Assertion of Identity or a Transitory Marketing Trick?», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 96: 506-514.
- Kavaratzis, Mihalis (2019) «Is 'City Branding' Worth Re-Visiting?», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 111: 24-27.
- Rubio, Alfredo (2002) *Málaga de ciudad a metrópolis. Tomo II. Metrópolis, 1970-2000*. Málaga: Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga.
- Vanolo, Alberto (2019) «Cities are Not Products», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 111: 10-17.

# **IMPACTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA EN EL ESPACIO PÚBLICO**

Javier Castellano Pulido  
Jorge Asencio Juncal  
Lola Dumesnil

A partir de la década de 1980, la ciudad de Málaga ha experimentado un crecimiento explosivo del parque inmobiliario que solo se ha visto ralentizado durante los primeros años de la crisis financiera de 2008 y ha gozado del marco legal apropiado para que este fenómeno se prolongue en el tiempo. Durante este periodo desarrollista, se redactaron los primeros planes urbanísticos modernos. El primer Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, de 1983<sup>43</sup>, realizado a escala metropolitana, destacaba el vínculo entre el crecimiento urbano acelerado y la degradación del centro de la ciudad. En 1990, mientras el casco urbano tendía al abandono, se redactó el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro de Málaga (PEPRI Centro), que alertaba de los siguientes conflictos derivados de esta dinámica<sup>44</sup>:

—El envejecimiento de la población.

—El proceso de abandono del centro en favor del desarrollo de la periferia, mejor dotada de infraestructuras y servicios, posibilitando la entrada de población marginal e inmigrantes.

—El proceso de terciarización, que llevaba a la acumulación de las actividades bancarias y la instalación de oficinas, ante la pérdida de los usos tradicionales.

—La falta de habitabilidad fuera del horario comercial y, consecuentemente, problemas de inseguridad ciudadana derivados de la pérdida de diversidad de usos.

—La falta de inversión y conservación de la edificación, provocada por la antigua ley de arrendamientos urbanos (las denominadas rentas antiguas).

Más recientemente, especialmente a partir del boom turístico que ha situado a Málaga como una de las capitales de provincia más visitadas de la geografía española, el centro histórico ha sufrido un intenso proceso de terciarización, turistificación del tejido residencial y museificación, en paralelo a su peatonalización, a costa de la actividad comercial y residencial tradicionales. El acceso del turismo de masas, como actividad asociada al ocio, ha sido una de las grandes revoluciones del siglo XX, dando lugar a desarrollos urbanísticos y una especialización de los destinos turísticos con una gran capacidad de transformación.

La Costa del Sol, uno de los principales destinos turísticos de sol y playa a nivel

---

[ 43 ] Ayuntamiento de Málaga (1983). Plan General de Ordenación Urbana, PGOU. [https://www.oma-malaga.com/4/com1\\_md1\\_cd-7450/com1\\_bs-pgou/plan-general-ordenacion-urbana-1983-texto-refundido-1985](https://www.oma-malaga.com/4/com1_md1_cd-7450/com1_bs-pgou/plan-general-ordenacion-urbana-1983-texto-refundido-1985)

[ 44 ] Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, PGOU. Ayuntamiento de Málaga (2011). Aprobación definitiva. Documento de subsanación de deficiencias. Correcciones. Memoria de Información. Título III. Julio 2011. [https://www.malaga.eu/recursos/urbanismo/pgou\\_ap2/pgou\\_ad1/Documento%20A.%20Introduccion%20memorias%20y%20estudio%20economico%20financiero/2.%20Memoria%20informativa/3.%20TITULO%20III/CAPITULO%20II.pdf](https://www.malaga.eu/recursos/urbanismo/pgou_ap2/pgou_ad1/Documento%20A.%20Introduccion%20memorias%20y%20estudio%20economico%20financiero/2.%20Memoria%20informativa/3.%20TITULO%20III/CAPITULO%20II.pdf)

mundial, es un fiel reflejo de esta capacidad de transformación del territorio a consecuencia del turismo. Es conveniente recordar que en 2019 España acogió 84 millones de visitantes, convirtiéndose en el segundo país más visitado (Organización Mundial del Turismo [OMT], 2021)<sup>45</sup>. De éstos, Andalucía recibió algo más de la tercera parte de turistas (30 millones), y la Costa del Sol más de 12 millones de visitas, más de una tercera parte del turismo andaluz. En la última década, Málaga se ha convertido en uno de los destinos más populares de España.

Si bien la ciudad cuenta con poco más de medio millón de habitantes permanentes, el número de turistas que se alojan en Málaga ha aumentado de forma constante hasta alcanzar los 1,4 millones en 2019<sup>46</sup>. A esto hay que sumar los turistas que solo se quedan de día, destacando los 500.000 cruceristas que han hecho escala en Málaga en 2019<sup>47</sup>. La presencia turística es ya la principal actividad del centro histórico.

Tal volumen de visitantes —ya estén de paso derivados de la Costa del Sol o provenientes de la industria de los cruceros—, sumados a los turistas que pernoctan en la ciudad como destino turístico principal, están produciendo unas transformaciones de gran impacto en el centro histórico. De hecho, el número de habitantes permanentes está disminuyendo de año en año en esta zona<sup>48</sup>.

Actualmente, las administraciones y los inversores privados impulsan en la ciudad de Málaga acciones mercadotécnicas que persiguen reposicionar la ciudad a nivel nacional e internacional, pues supone importantes ingresos, si bien esta dinámica induce a nuevos problemas de saturación del espacio público. Por esa razón, es necesario planificar el desarrollo de la oferta económica, comercial y cultural y regular de un modo equilibrado la instalación de infraestructuras que permitan adaptarse a los nuevos requerimientos. Resulta necesario también pensar en el patrimonio y los recursos culturales como un sistema que involucra tanto al centro histórico como al resto de la ciudad, que es susceptible de proponer nuevas relaciones en línea con el desarrollo sostenible<sup>49</sup>.

## Consecuencias del proceso de turistificación en el centro histórico

La presencia de turistas produce, sin lugar a duda, una gran actividad económica

---

[ 45 ] Organización Mundial del Turismo [OMT] (2021). Panorama del turismo internacional, Edición 2020. OMT. <https://doi.org/10.18111/9789284422746>

[ 46 ] INE, (2021). Encuesta de ocupación hotelera. <https://ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2078>

[ 47 ] Puerto de Málaga, (2022). Previsión de Cruceros. <https://www.puertomalaga.com/es/prevision-cruceros/>

[ 48 ] Bujalance, Barrera-Fernández, & Scalici (2019). Touristification in historic cities. Reflections on Malaga. *Revista de Turismo Contemporáneo*, 7(1), 93-115.

[ 49 ] Salmerón, (2007). La ciudad como patrimonio vivo. Los bienes de interés cultural. Paper presented at the International Architecture Forum "Centros históricos, el corazón que late", Córdoba, 2004 y publicado por la Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Arquitectura y Vivienda, Sevilla.

en la ciudad de Málaga, pero su abundancia implica un cierto riesgo de hiperespecialización y dependencia económica. Un crecimiento desmesurado del número de visitantes puede llegar a sobrecargar ciertas zonas de la ciudad, entre las que se encuentran los centros históricos. Los residentes son las primeras víctimas que sufren las consecuencias del turismo y los picos de visitantes, transformándose los estilos de vida y suponiendo una merma en la habitabilidad. Este es el fenómeno del sobreturismo<sup>50</sup>, que provoca riesgos como la degradación de su autenticidad y de la calidad de vida.

La primera consecuencia, que afecta sobre todo al centro histórico, es provocada por los intereses económicos que empujan a la ciudad a convertirse en un atractivo turístico, manteniéndose ciertos estereotipos estéticos, pero no sus valores esenciales. La representación más palpable es la transformación de edificios residenciales en alojamientos turísticos, ya sean viviendas con fines turísticos u hoteles, y la sustitución de los comercios tradicionales por locales enfocados para los turistas, en un proceso que es conocido como museización. El escaso espacio disponible para los residentes y la presencia de turistas con mayor poder adquisitivo también contribuyen a la subida de los precios, tanto de los alquileres como del consumo diario.

La degradación de la calidad de vida por la actividad turística está provocada por la sobrecarga de uso del espacio público, la contaminación acústica derivada, el cambio de actividad propia de barrio y el choque cultural entre visitantes y residentes. Con el aumento de las actividades de ocio nocturno, también aumenta el consumo de bebidas alcohólicas y drogas en el espacio público, aumentando la sensación de inseguridad<sup>51</sup>.

Todos estos factores contribuyen a cambiar de forma permanente la estructura poblacional del centro, llevando a los habitantes tradicionales a trasladarse a la periferia en busca de precios más bajos y una mejor calidad de vida. De este modo, se agrava aún más el problema del abandono del centro, en este caso a favor del turismo. Esta forma de gentrificación propia de la actividad turística se denomina turistificación y afecta a muchas ciudades de España y a otros lugares internacionales

---

[ 50 ] Milano, Novelli & Cheer (2019). Overtourism and Tourismphobia: A Journey Through Four Decades of Tourism Development, Planning and Local Concerns, *Tourism Planning & Development*, 16:4, 353-357. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21568316.2019.1599604?scroll=top&needAccess=true>

[ 51 ] Pennay, Manton, & Savic, (2014). Geographies of exclusion: Street drinking, gentrification and contests over public space. *International Journal of Drug Policy*, 25(6), 1084-1093.

como Venecia, Nueva York y Nueva Orleans,<sup>52 53</sup> donde se ha experimentado un aumento de protestas más o menos violentas por la población local si bien en Málaga, la hostilidad no ha llegado a alcanzar cotas elevadas. Toda una serie de iniciativas ciudadanas y agrupaciones han comenzado a aflorar como consecuencia. Este es el caso de la asociación de vecinos en el casco histórico de Málaga<sup>54</sup>, cuyo objetivo es, entre otros, identificar las consecuencias de la turistificación y luchar por el mantenimiento de la cohesión social en las estrategias de desarrollo urbano.

### *Estrategias urbanas recientes en el centro histórico de Málaga*

Desde la segunda mitad del siglo XX, los métodos de planificación urbana han intentado evolucionar para hacer frente a los nuevos retos del desarrollo urbano y a los problemas que surgieron en los centros de las ciudades como es la formación de guetos, el crecimiento de la inseguridad y de la delincuencia<sup>55</sup>. El fenómeno de la turistificación supone un riesgo para un centro histórico aún más evidente cuando es considerado como paisaje cultural, pues el patrimonio arquitectónico es considerado como algo inseparable de su uso cotidiano<sup>56</sup>. La relación entre el ser humano y su entorno, la importancia de la vida cotidiana y las percepciones de las personas resultan ser fundamentales para el sentido de la identidad, el bienestar y, por tanto, la conservación del paisaje.

A pesar de los intentos de conservar este tipo de aspectos intangibles, las políticas de intervención en los centros históricos se han centrado en los aspectos patrimoniales, infravalorando las estrategias dirigidas a asegurar la cohesión social, lo que ha llevado a una creciente musealización de las áreas centrales, sobre todo desde la década de 1980<sup>57</sup>.

---

[ 52 ] Clancy, (2019) Tourism, gentrification, and the struggle for New York City. [https://www.researchgate.net/profile/Michael-Clancy-4/publication/338750634\\_Tourism\\_gentrification\\_and\\_the\\_struggle\\_for\\_New\\_York\\_City/links/5e286a56a6fdcc70a14343bc/Tourism-gentrification-and-the-struggle-for-New-York-City.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Michael-Clancy-4/publication/338750634_Tourism_gentrification_and_the_struggle_for_New_York_City/links/5e286a56a6fdcc70a14343bc/Tourism-gentrification-and-the-struggle-for-New-York-City.pdf)

[ 53 ] GOTHAM, (2005). Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121.

[ 54 ] Asociación de Vecinos Centro Antiguo de Málaga. (2017) Manifiesto. <https://centroantiguomalaga.com/la-asociacion/manifiesto/>

[ 55 ] El Plan Regulador del Centro Histórico de Bolonia en 1969, fue uno de los primeros estudios que abordó esta cuestión, estableciendo parámetros para mejorar la cohesión social y evitar la gentrificación.

[ 56 ] En la Convención del Patrimonio Mundial de 1992, se introdujo la noción de "paisaje cultural", entendida como el paisaje construido por la interacción entre la naturaleza y la acción humana. De esta forma, se estaba intentando poner en primer plano todos aquellos valores de carácter intangible que no habían sido tenidos en cuenta previamente en el planeamiento de multitud de centros históricos.

[ 57 ] Campesino-Fernández, (1989). La rehabilitación integrada de los centros históricos. *Investigaciones Geográficas (España)*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=258856>

En la década de 1990, se hizo hincapié en la recuperación del espacio público y su peatonalización, a través del desarrollo de planes de regeneración urbana. En este sentido, resulta relevante, en el caso de la ciudad de Málaga, la redacción del Plan Urbanístico de 1994<sup>58</sup>.

Recientemente se han llevado a cabo una serie de iniciativas urbanas, como el “Plan Vive” en Andalucía<sup>59</sup>, que tienen como objetivo potenciar el uso residencial en los centros históricos —en línea con la Agenda Urbana de Andalucía 2030—<sup>60</sup>, pero las políticas urbanísticas aplicadas hasta ahora no han podido evitar la terciarización, contribuyendo más bien a la desaparición de usos residenciales en favor de usos más lucrativos y tematizados con una fuerte componente de márketing turístico.

La peatonalización de los espacios públicos ha sido aprovechada por este sistema empresarial que ve en cada mejora del espacio común una oportunidad para derivarla al consumo turístico, suponiendo un desarrollo de la actividad turística y comercial en el centro de la ciudad sin precedentes en Málaga. De una forma sintética, podemos identificar tres fenómenos en la transformación del centro histórico:

1. Hiperdesarrollo de la actividad turística. El auge de los alojamientos turísticos ha provocado un aumento de los precios de los alquileres y una disminución de la oferta de alquileres de larga duración. Esta terciarización turística ha supuesto un crecimiento acumulado del precio de la oferta de alquiler durante el periodo 2013-19 que, en Málaga, asciende a algo más del 45%<sup>61 62 63 64</sup>.
2. Presencia de los cruceristas en el espacio público. El impacto de los cruceristas se refleja en un fuerte aumento del número de turistas que no pernoctan pero que aumentan la ocupación del espacio público. En Málaga, el número de cruceristas

---

[ 58 ] Ayuntamiento de Málaga (1994). Plan General de Ordenación Urbana, PGOU.

[ 59 ] Junta de Andalucía, (2020). Plan Vive en Andalucía, Decreto 91/2020. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2020/127/7>

[ 60 ] Junta de Andalucía, (2018). Andalucía Urban Agenda 2030. [https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/02\\_agenda\\_urbana\\_andalucia\\_2030.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/02_agenda_urbana_andalucia_2030.pdf)

[ 61 ] López-Rodríguez & Llanos Matea, (2019). Recent Developments in the Rental Housing Market in Spain. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3441161](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3441161)

[ 62 ] Gutiérrez & Domènech, (2020). Understanding the spatiality of short-term rentals in Spain: Airbnb and the intensification of the commodification of housing. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 120(2), 98-113.

[ 63 ] Serrano, Sianes & Ariza-Montes, (2020). Understanding the implementation of Airbnb in urban contexts: Towards a categorization of European cities. *Land*, 9(12), 522.

[ 64 ] Gurran, Zhang & Shrestha, (2020). ‘Pop-up’ tourism or ‘invasion’? Airbnb in coastal Australia. *Annals of Tourism Research*, 81, 102845.

registrados en el periodo 2005-19 aumentó un 133,2% <sup>65</sup>.

3. Transformación de la oferta comercial y cultural. El desarrollo de una oferta comercial y de restauración alternativa a la tradicional, así como numerosas actividades culturales y de ocio que contribuyen a la contaminación acústica, ambiental y visual, está transformando el casco histórico en un gran centro comercial abierto. En el centro de Málaga, el número de eventos en el espacio público había aumentado un 65% en los 10 primeros meses de 2018.

Incluso más recientemente, la crisis del COVID también ha tenido un impacto en el proceso de turistificación de los centros históricos. El confinamiento y sus consecuencias económicas en el sector turístico han puesto de manifiesto la vulnerabilidad de una ciudad demasiado dependiente del turismo. Se ha producido, por otra parte, la liberalización del sector para paliar las consecuencias de la crisis, por ejemplo, con el aumento de la superficie de terrazas en la actividad de restauración, amplificando aún más su impacto en el espacio público y las molestias que ocasiona a la población residente.

Actualmente, el centro histórico de Málaga sufre problemas de gentrificación debido a la sobrecarga turística. Para encontrar soluciones al conflicto de intereses entre residentes y turistas se aplican estrategias basadas en el recuento de los usos residenciales y terciarios.

Es posible apreciar cómo el uso residencial tradicional está evolucionando hacia un uso turístico. Los estudios analíticos muestran que el número de hoteles, pensiones y albergues en el centro histórico está aumentando. También hay estudios que destacan el crecimiento del número de viviendas en alquiler vacacional (Airbnb, etc.)<sup>66</sup>. Como el alquiler de una vivienda turística es más lucrativo, el crecimiento de esta oferta residencial repercute en el mercado global al aumentar los precios<sup>67</sup>. Por otra parte, al polarizar las inversiones financieras, los edificios que albergan viviendas tradicionales sufren una falta de inversión, se mantienen y renuevan menos, e incluso se deterioran.

De forma comparable, la actividad económica evoluciona hacia los usos turísticos en detrimento de los usos tradicionales. La privatización y la pérdida de identidad de los espacios cotidianos se adaptan cada vez más a una funcionalidad económica orientada al turismo y alejada del uso público de la población residente<sup>68</sup>.

---

[ 65 ] Puertos del Estado, (2020). Resumen general del tráfico portuario. <https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/EstadisticaMensual/03%20Marzo%202020.pdf>

[ 66 ] Fernández-Morales, & Mayorga-Toledano, (2018). New accommodation models in city tourism: The case of Airbnb in Málaga.

[ 67 ] Álvarez-Herranz & Macedo-Ruiz, (2021). "An Evaluation of the Three Pillars of Sustainability in Cities with High Airbnb Presence: A Case Study of the City of Madrid". *Sustainability*, 13(6), 3220.

[ 68 ] López Padilla. (2020) "Current tourism processes in the city of Málaga", *Boletín de la R.S.G., CLV*.

Los estudios mencionados anteriormente analizan de forma cuantitativa distintos aspectos de la turistificación en Málaga y orientan la elaboración de nuevas orientaciones de planificación. En el centro de la ciudad se han puesto en marcha medidas para regular los usos comerciales, de restauración o de pisos turísticos con el plan de protección PEPRI Centro<sup>69</sup>.

Sin embargo, actualmente no existen estudios que analicen en profundidad el impacto de la gentrificación y la turistificación en el centro histórico de Málaga, específicamente en lo referente a la ocupación del espacio público.

### *Análisis de la ocupación del espacio público en el centro histórico de la ciudad de Málaga*

El centro histórico de Málaga, debido a su atractivo, constituye el punto central del fenómeno de la turistificación y la transformación de la actividad en el espacio público de la ciudad de Málaga. Para el desarrollo del estudio de la ocupación del espacio público en el centro histórico se ha establecido una metodología en la que se trata de cuantificar los efectos que provoca el impacto de la turistificación sobre la ocupación del espacio público en base a varios factores, incluyéndose la dimensión temporal que permita observar su evolución en el tiempo, especialmente tras la crisis originada por el COVID. La existencia de datos comparativos, especialmente desde la puesta en marcha del plan PEPRI Centro, permite disponer de datos comparativos de años anteriores.

Este trabajo analítico incluye tanto el centro histórico como los barrios más cercanos: los arrabales, al norte (barrios de La Goleta, San Felipe Neri, La Merced, Lagunillas y la Victoria) y el Soho, al sur. El cinturón que conforman dichos barrios en torno al centro histórico está fuertemente influenciado por éste, incluyéndose tanto como referencias comparativas como por un enfoque prospectivo. Se ha seleccionado como zona de estudio reducida las calles con la actividad comercial y de restauración más intensa o representativa. Esta zona de estudio, de un ámbito menor, ha permitido realizar un trabajo más minucioso de recogida de datos sobre el terreno, desarrollado principalmente durante los primeros meses de 2022.

Si bien ya existen factores generales que deben ser tenidos en cuenta a la hora de evaluar la transitabilidad y la calidad del espacio peatonal, como el “Nivel de servicio peatonal”<sup>70 71</sup> que consideran factores como la presencia de coches, la vegetación y el mobiliario urbano, a la hora de abordar un modelo de calificación

---

[ 69 ] Ayuntamiento de Málaga (1990). Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro de Málaga, PEPRI.

[ 70 ] Roupail & Hummer. (1998). Capacity analysis of pedestrian and bicycle facilities: recommended procedures for the “pedestrians”. The highway capacity manual.

[ 71 ] Bloomberg & Burden, (2006). New York City Pedestrian Level of Service Study. [https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td\\_fullpedlosb.pdf](https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td_fullpedlosb.pdf)

del espacio público sometido al impacto del turismo, ha sido necesario añadir factores específicos como la incidencia de la actividad comercial y de restauración, y los eventos comerciales-turísticos. Así pues, para el desarrollo del estudio se han tenido en cuenta los siguientes factores, que serán desarrollados a continuación:

*Actividad comercial y restauración:* evolución de la actividad comercial e instalaciones comerciales en las calles. Evolución de la actividad de restauración, instalaciones en la calle y actividad nocturna.

*Eventos turístico-culturales:* eventos tradicionales, actos culturales, actos colectivos y eventos deportivos.

*Otros conflictos relativos al uso y ocupación de la vía pública:* zonas verdes y espacios peatonales y conflictos vehículo/peatón.

## Actividad comercial y restauración

El estudio de la evolución de la actividad comercial entre el año 2019<sup>72</sup> en relación con la actualización de datos llevada a cabo recientemente, nos permite observar la transformación de este sector, el impacto de las medidas puestas en marcha por la administración, así como las consecuencias de la crisis del COVID. A partir del estudio de estos datos se puede observar la distribución y evolución de las zonas de alta concentración de locales comerciales, la distribución y evolución por tipos de locales —negocios franquiciados y actividades turísticas—, así como la distribución de la instalación comercial temporal en la calle, como mercadillos urbanos y venta en la calle, frente a los comercios.

A través del análisis de la evolución de la distribución espacial de la actividad comercial en el centro histórico de la ciudad de Málaga, es posible afirmar que existe un riesgo de estandarización de la oferta comercial. La alta concentración de tiendas franquiciadas en la zona comercial tradicional se debe a los altos precios de adquisición de los locales, por el atractivo de su localización. Esto sólo posibilita la realización de grandes inversiones privadas, especialmente en la calle Marqués de Larios, que pretendía ser una avenida comercial contemplativa. Con la globalización, la franquicia tiende a estandarizar los centros históricos en todo el mundo y conduce a la pérdida de identidad.

La ocupación comercial es más densa al suroeste del centro histórico, que corresponde a la zona comercial tradicional. Los comercios franquiciados también se concentran mayoritariamente en esta zona, especialmente en las calles Marqués

---

[ 72 ] Locales: Observatorio del Medio Ambiente Urbano de Málaga (OMAU), 2019. Análisis de los usos en planta baja en el ámbito del PEPRI centro (Málaga). Disponible online: [static.omau-malaga.com/omau/subidas/archivos/6/7/arc\\_8176.pdf?v=2](https://static.omau-malaga.com/omau/subidas/archivos/6/7/arc_8176.pdf?v=2)  
SHP file: [https://drive.google.com/file/d/1Uzmmz2h5Dlo\\_9UiZuYKR91eXEv7a6uY5/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1Uzmmz2h5Dlo_9UiZuYKR91eXEv7a6uY5/view?usp=sharing)

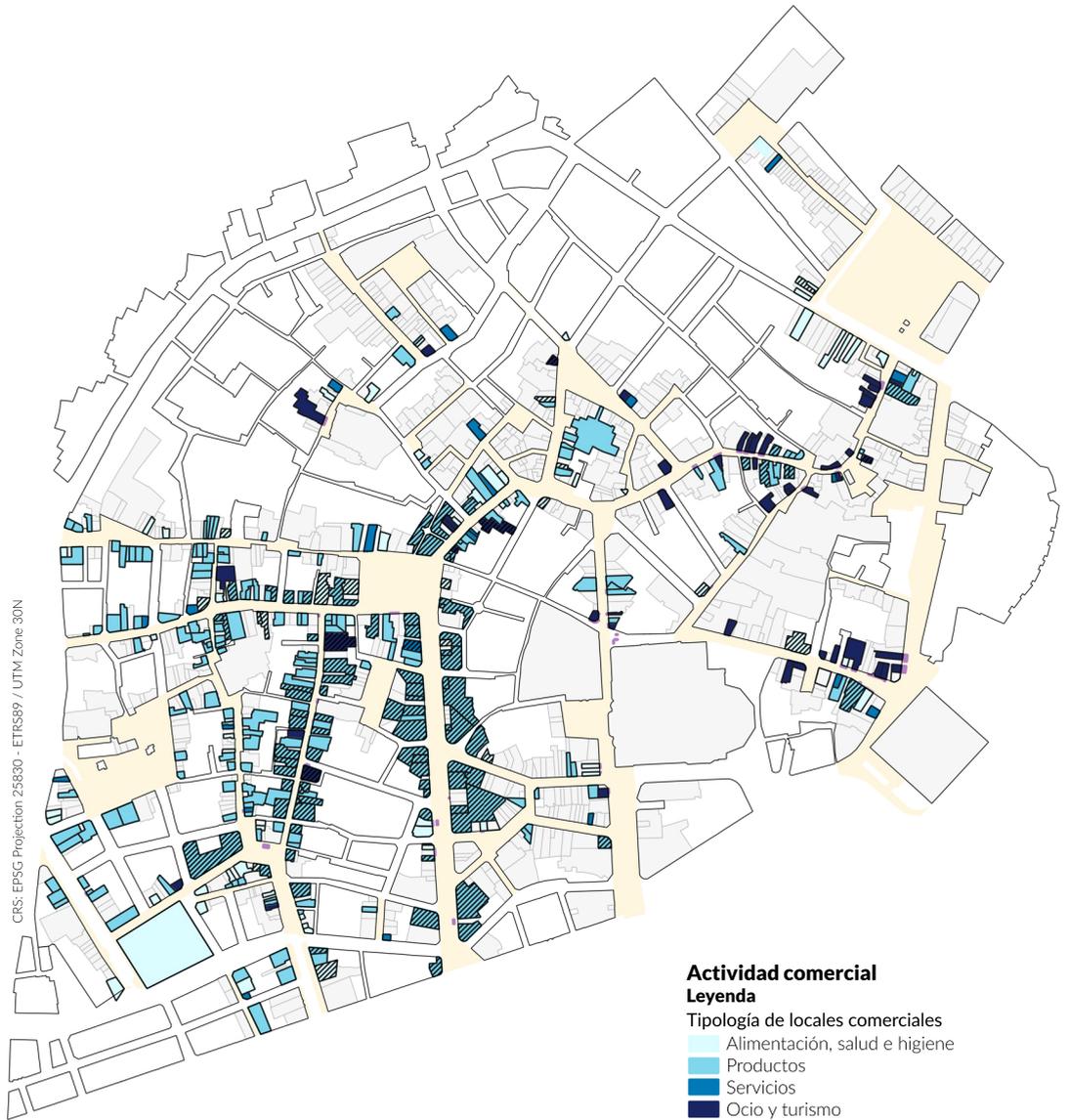


Figura 1.3.1. Actividad comercial en el área de estudio

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base], OMAU (2019) [Locales comerciales]. Mapa elaborado con QGIS.



de Larios, Nueva y Compañía, unas de las más representativas del área comercial.

Las medidas puestas en marcha por el ayuntamiento en la zona del PEPRI Centro han frenado el fenómeno de la franquicia de la zona comercial tradicional que estaba en marcha cuando el sector no regulado se limitaba a seguir la ley del mercado. Por el contrario, muchos negocios franquiciados han cerrado en favor de restaurantes o bares. En los últimos años, no se ha producido un agravamiento del fenómeno, pero tampoco una recuperación del espacio comercial para usos comerciales más tradicionales.

Existe, por otra parte, un claro riesgo de *disneylandización* de la zona comercial tradicional. Observamos que se han incrementado las actividades comerciales dirigidas específicamente a los turistas, tanto en la Zona Monumental y su periferia (Calle Granada y Calle Cister) como en la zona comercial tradicional (Calle Nueva, Calle Larios). Esta evolución se debe a la importante presencia turística sin regulación de este tipo de actividades. Además, estas actividades generan un mayor impacto en el espacio público (ocupación del espacio por las colas de espera, instalación de tiendas de *souvenirs*) y cierto impacto visual sobre el patrimonio construido debido a la publicidad o al no respeto del ritmo arquitectónico en la planta baja. El deterioro de los usos urbanos, de la calidad de vida y de la imagen del centro histórico constituye así a una pérdida de autenticidad.

En los últimos años, la zona comercial tradicional ha disminuido ligeramente su ocupación comercial y las zonas periféricas han cobrado más importancia, aumentando el número de locales comerciales en funcionamiento. Este fenómeno es consecuencia de la saturación de la actividad en la zona comercial tradicional por parte de los comercios franquiciados u orientados al turismo, obligando a los comercios más tradicionales u orientados al residente a abandonar la zona comercial tradicional y a trasladarse a zonas periféricas. Esto conduce a una dispersión de la actividad comercial tradicional.

Este fenómeno de dispersión se encuentra apoyado por las políticas urbanas aplicadas por el Ayuntamiento de Málaga, como manifiestan las actividades comerciales programadas y supervisadas por el ayuntamiento —como los mercados—, que tratan de respetar una lógica de descongestión del centro mediante la dispersión de los turistas. Tal es el caso de los mercados destinados al uso turístico en posiciones turísticas más periféricas y menos densas, como Soho y Merced.

Este desplazamiento de actividad tiene un impacto positivo porque permite la expansión de la oferta comercial en las zonas más residenciales y populares, reduciendo la especialización de las zonas y disminuyendo la concentración de peatones en el centro de la ciudad, lo que facilita la circulación. Pero esta dispersión comercial también corre el riesgo de extender la uniformización y *disneylandización* a todo el centro histórico, algo que puede afectar a la pérdida de autenticidad si se lleva a cabo a costa del abandono de los usos tradicionales de la zona.

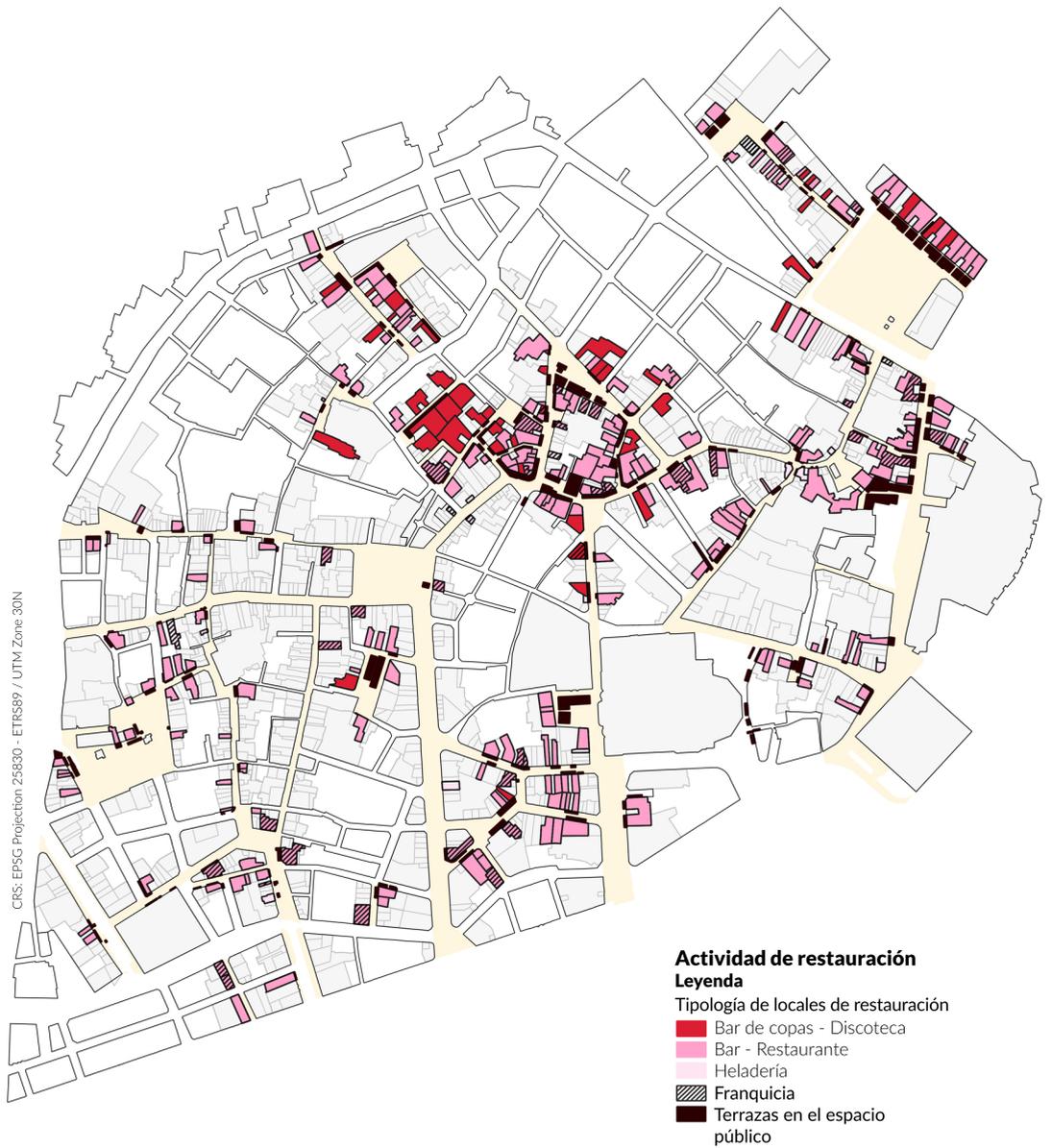


Figura 1.3.2. Actividad de restauración en el área de estudio

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base], OMAU (2019) [Locales comerciales]. Mapa elaborado con QGIS.



En el centro histórico se puede identificar una zona muy afectada por las actividades comerciales específicas del turismo como son las tiendas de recuerdos y los equipamientos comerciales instalados temporalmente en la calle —venta de *souvenirs*—. Este fenómeno afecta especialmente a las calles Granada y Cister, es decir, a las calles de la “zona monumental”, próximas a los principales lugares de interés turístico.

La hiperactividad turística provoca el aumento de la actividad de los restaurantes, llevando a una serie de perturbaciones como la saturación de las vías urbanas o plazas y el aumento del ruido, especialmente por la noche.

La oferta de los establecimientos de restauración se ha concentrado principalmente en la zona norte del centro histórico y tiende a intensificarse en los últimos años, provocando una excesiva especialización y, por tanto, a una pérdida de usos alternativos, sobre todo los locales de carácter tradicional. Es posible apreciar, por otra parte, un cierto control, al menos en cuanto a las franquicias. Esto se explica por la aplicación del reglamento de uso puesto en marcha por el ayuntamiento en la zona PEPRI.

El número de restaurantes está aumentando en los últimos años, así como el número de instalaciones comerciales temporales en el espacio público como son las terrazas, que suelen ocupar gran parte de calles y plazas. Esta elevada concentración de establecimientos de restauración tiene consecuencias negativas sobre el espacio público y las residencias cercanas. En particular, el alto nivel de ruido generado por los establecimientos de ocio nocturno ya ha sido puesto de manifiesto e incluso estudiado por el ayuntamiento en 2015. Estos establecimientos también provocan una sensación de inseguridad y un aumento de las incivildades en el espacio público, pero han seguido instalándose a un ritmo sostenido.

El impacto de la instalación de terrazas en el espacio público fue estudiado en 2015 por el OMAU. Se pusieron en marcha medidas reguladoras. Con la crisis del COVID-19, en cambio, a través de ciertas medidas de compensación económica como la liberalización del sector de la restauración o de medidas sanitarias como la necesidad de espaciar las mesas, se aprecia una mayor permisividad en la extensión del espacio ocupado por las terrazas. En 2022 no sólo han aumentado las superficies autorizadas, sino también las superficies reales de instalación. Esta tendencia expansiva de las instalaciones temporales en vía pública tiende a provocar la congestión de los peatones, saturando el espacio peatonal y dificultando la circulación.

La evolución de la ocupación de las terrazas de los restaurantes y bares entre 2012 y 2022 ha empeorado. A pesar de la mejora que se pudo observar en 2015, debido al endurecimiento de las medidas de control, en 2022 ha vuelto a aumentar. Esto puede explicarse por la liberalización y la flexibilización de los controles con el fin de facilitar la recuperación económica de la crisis del COVID-19 en la ciudad de Málaga.

Un sector de la zona norte, en torno a la plaza Mitjana, concentra gran parte de la actividad de restauración nocturna de bares y discotecas. Esta es también la zona donde se concentran las quejas relacionadas con esta actividad, lo que llevó a realizar un estudio de ruido nocturno ya en 2015, donde se constató que éste era el más alto. A pesar de esta concienciación, entre 2019 y 2022 han aparecido nuevos establecimientos de ocio nocturno en esta zona.

También se ha constatado la aparición de varios establecimientos de comida para llevar, entre ellos heladerías, especialmente vinculados a la presencia del turismo, pues se produce de forma coherente con la actividad comercial turística (venta de *souvenirs*). En efecto, la aparición de nuevos locales se concentra en la zona monumental (calle Cister, calle Granada) y en la zona comercial tradicional.

Las calles de la periferia de la zona monumental tienden a especializarse en actividades específicamente turísticas. Este es también el caso de los restaurantes de comida para llevar, como las heladerías, con la apertura de varios comercios nuevos que siguen amplificando este fenómeno. Existe, por tanto, una cierta permisividad con los establecimientos de restauración y sus impactos.

Las consecuencias negativas sobre el espacio público que generan provocan también una pérdida de atractivo para los usos tradicionales (viviendas, comercios tradicionales, establecimientos de servicios...), y una pérdida de autenticidad de uso. En consecuencia, vemos la necesidad de frenar la especialización restauradora, sobre todo la exclusivamente turística. Además, como ya se han observado los efectos negativos, parece necesario poner en marcha medidas para recuperar el espacio público para los usos destinados a los residentes.

## Ocupación del espacio público por eventos culturales y turísticos

Los eventos turísticos y culturales que tienen lugar en el espacio público contribuyen a su saturación, provocando un fuerte efecto en su calidad y organización. Esto puede verse en los principales ejes de la ciudad que acogen numerosos eventos como la calle Marqués de Larios, la Alameda Principal, la calle Carretería y la calle Álamos, así como las grandes plazas que conectan como la plaza de la Merced y la plaza de la Constitución. Estas actividades se concentran principalmente en el centro histórico, sobre todo en las zonas más turísticas y reconocidas de la zona monumental.

El impacto de estos eventos no sólo se produce en la ocupación del espacio público. También generan ruido y actividad que repercute en los edificios adyacentes. En un año, el 15% de los edificios de la zona del PEPRI se han visto muy afectados por los eventos y el 31% se ven moderadamente afectados por ellos.

En 2019, los eventos tuvieron lugar sobre todo en las vías principales, ya que las calles estrechas están sobrecargadas con otros usos como el comercial y la restauración.

También se concentran principalmente en el centro histórico, o incluso en la zona monumental, es decir, en las zonas que ya de por sí están más frecuentadas por los turistas. Estos eventos amplifican la saturación turística ya existente, así como sus consecuencias como las dificultades de circulación, el ruido o los comportamientos incívicos.

Aunque con menor intensidad, los eventos siguen teniendo lugar en las zonas periféricas. Este tipo de actividades temporales suelen ser de carácter tradicional o cultural, principalmente dirigido a la población residente.

Existe así una diferencia entre la oferta de eventos en las zonas más prestigiosas y monumentales, dirigidas principalmente a los turistas, y las zonas más periféricas, dirigidas sobre todo a la ciudadanía residente.

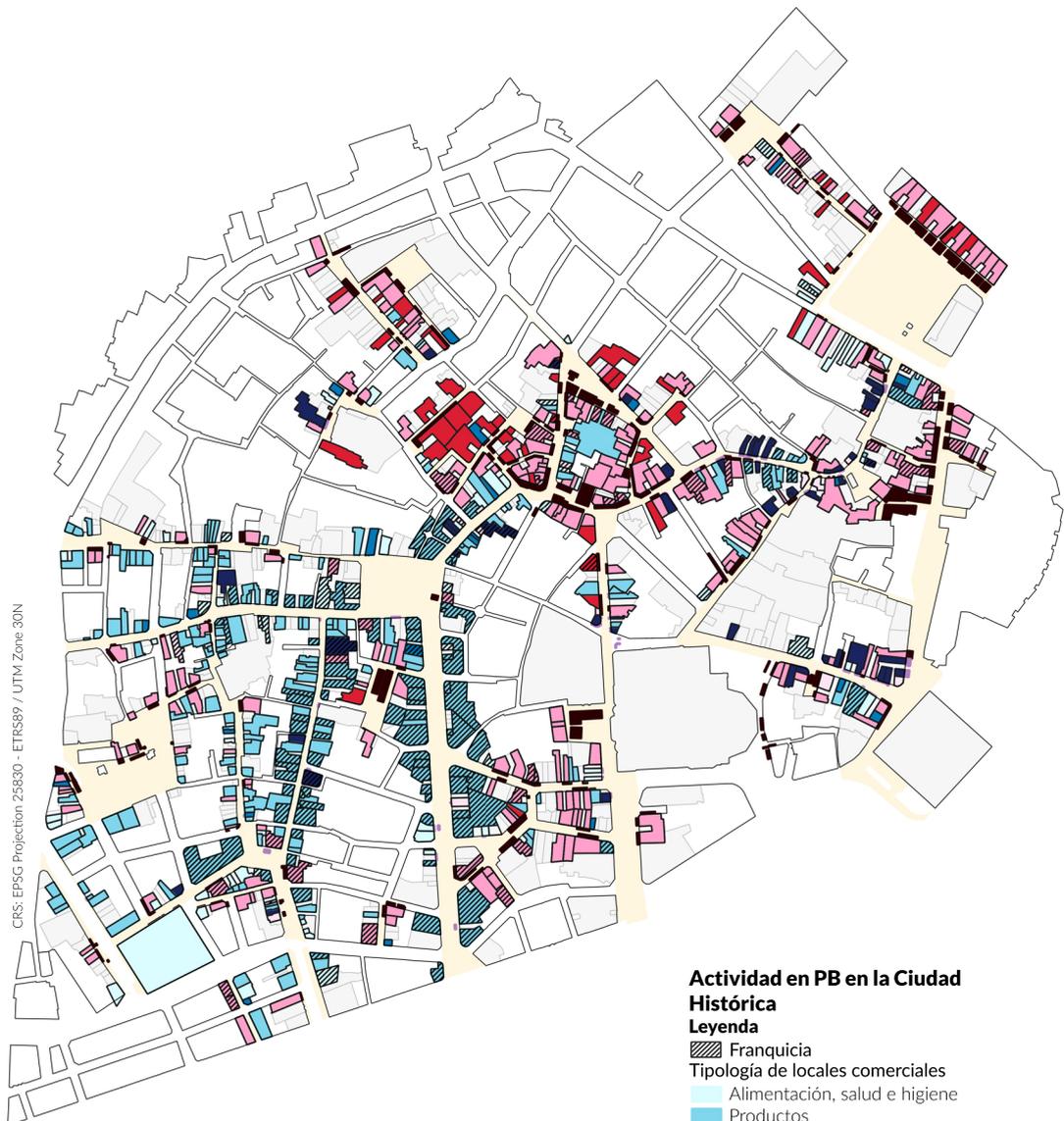
## **Otros conflictos relativos al uso y ocupación de la vía pública**

La calidad del espacio público depende, entre otros aspectos, de la existencia de espacios verdes, los servicios para los peatones y la proporción entre peatones y vehículos motorizados. Estos factores afectan a la capacidad de un espacio para congestionarse, al uso que las personas puedan hacer de este lugar y a su atractivo, algo que no debe ser ignorado al estudiar el impacto de la turistificación en el espacio público.

La vegetación del centro se concentra, en general, en las grandes plazas, con poca conexión entre ellas. Destacan dos calles; la calle Alcazabilla y la calle Cañón, donde la vegetación adquiere el aspecto de un jardín que ocupa una superficie considerable. Hay que tener en cuenta que estas calles son también muy turísticas en la zona monumental. Una vegetación más cualitativa en estas zonas puede contribuir al atractivo turístico. En el resto de los casos, la vegetación de las plazas se compone generalmente de árboles aislados rodeados de adoquines. Estos árboles son más bien decorativos y se aprovecha poco su aspecto funcional (protección de la biodiversidad, reducción de la temperatura, mejora de la calidad del aire, etc.). Se sitúan generalmente en lugares ya muy saturados por otros usos, especialmente las terrazas.

La ubicación de los servicios peatonales y mobiliario urbano (como bancos, fuentes, estatuas o parques infantiles) sigue patrones similares, limitándose a su presencia en ciertas calles o plazas sin mucha continuidad.

Con respecto al ruido en el espacio público, la peatonalización ha influido notablemente. De hecho, las calles del centro histórico en las que el ruido es mayor son las calles en las que el tráfico sigue abierto a los vehículos, total o parcialmente. Esto no es representativo de las molestias causadas por el ruido de las terrazas o del paso de personas, en particular el ruido nocturno, que es objeto de más quejas que el ruido de los vehículos. El contraste entre los niveles de ruido y la molestia



### Actividad en PB en la Ciudad Histórica

#### Legenda

▨ Franquicia

Tipología de locales comerciales

Alimentación, salud e higiene

Productos

Servicios

Ocio y turismo

Tipología de locales de restauración

Bar de copas - Discoteca

Bar - Restaurante

Heladería

Ocupación del espacio público

Expositores

Terrazas

Figura 1.3.3. Relación entre la actividad comercial y de restauración y la ocupación del espacio público en el área de estudio.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base], OMAU (2019) [Locales comerciales]. Mapa elaborado con QGIS.



percibida se explica porque la naturaleza del ruido influye en su percepción. El ruido de los transeúntes o de las terrazas también tiende a ser más puntual y, por tanto, está menos representado en una medición media a lo largo de un día. El estudio del ruido procedente de las actividades nocturnas es así más representativo de este conflicto de uso específico.

La proporción de vegetación y servicios peatonales disponibles en el centro es baja y carece de continuidad para presentar una ventaja real sobre la calidad del espacio público. En los lugares más ocupados por las instalaciones de restauración, la vegetación y los servicios peatonales están prácticamente incorporados a las terrazas, perdiendo su carácter público. Más aún, contribuyen a aumentar el atractivo de zonas ya saturadas. Por el contrario, las zonas menos turísticas podrían quedar descuidadas.

El proceso de peatonalización del centro histórico ha tenido un impacto real en la recuperación del espacio público por parte de los peatones. Esto ha contribuido, en cambio, a la amplificación de otros usos turísticos, de restauración y comerciales, provocando una amplificación de las molestias derivadas de la percepción del ruido y la ocupación del espacio público.

La modificación del espacio público en los últimos años ha estado vinculada, de forma clara al proceso de turistificación, contribuyendo a la especialización turística del centro y al vaciado de sus usos residenciales, creando calidad sólo para el uso turístico.

## Conclusiones

El análisis de las actividades comerciales y turísticas permite observar cómo gran parte del centro histórico está saturado, sobre todo de actividades y comercios relacionados con el turismo. La zona monumental contiene las principales atracciones turísticas y tiende a moverse aún más en esta dirección con muchas actividades específicamente dedicadas a esta industria, de fuerte presencia en la ciudad de Málaga: venta de *souvenirs*, comida para llevar como heladerías... Estas actividades también tienen un gran impacto en el espacio público pues la saturación turística de esta zona, ya de por sí elevada, podría tender a aumentar a través del crecimiento de este tipo de negocios.

El área comercial, por otra parte, podría correr el riesgo de especializarse en tiendas estandarizadas. Las medidas de la ciudad para evitar el aumento de la ya densa actividad comercial —facilitando la instalación de tiendas independientes en lugar de franquicias— parecen haber sido eficaces. Existe el deseo de dispersar la actividad hacia zonas algo más periféricas como el Soho o la Merced, lo que obliga a seguir vigilando el impacto de las tiendas en la autenticidad del tejido urbano.

El área de restauración tiende a intensificarse, monopolizando el espacio público, sobre todo con la instalación de terrazas. Las molestias causadas por estas actividades

también son elevadas, sobre todo por la noche, lo que degrada enormemente la calidad de vida en esta zona.

Las estrechas calles del centro histórico están muy saturadas de usos turísticos. Los numerosos eventos turístico-culturales o mercados completan esta saturación en las calles más amplias o plazas.

Las medidas puestas en marcha para mejorar la calidad del espacio peatonal como vegetación, servicios, o la peatonalización contribuyen, paradójicamente, a facilitar la amplificación de la saturación turística más que a mejorar la calidad del espacio.

En la zona del PEPRI Centro estudiada, en cambio, se observa que algunas áreas están menos saturadas al noroeste del centro histórico, en la zona de Arrabales al norte y en el barrio del Soho al sur. El barrio del Soho ya ha sido objeto de políticas de recuperación de espacios, lo que ha provocado una transformación de usos, un aumento del valor de los inmuebles y, por tanto, un fenómeno de gentrificación. Los distritos del norte del centro histórico siguen siendo más residenciales y populares y están designados como distritos de oportunidad para las medidas de rediseño urbano.

Cabe destacar la importancia de proteger estas zonas periféricas más residenciales y populares de la propagación del fenómeno de la turistificación y la gentrificación. No sólo es necesario adoptar medidas de recalificación espacial, sino también preservar la autenticidad y los usos tradicionales, potenciar el establecimiento de nuevas actividades que persigan el desarrollo local. Resulta también necesario el desarrollo de políticas de fomento de la vivienda social en el centro histórico que ayuden a compensar, en cierta medida, el desplazamiento de la población a la periferia, así como la saturación del espacio público por actividades del sector servicios.

# INDICADORES DEL IMPACTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y TURÍSTICA EN EL ESPACIO PÚBLICO

Roberto Barrios Pérez

## Espacio Público

El espacio público es un indicador de la calidad de la ciudad, y se puede entender como espacio económico y espacio de uso colectivo. Las cuestiones en cuanto a su uso y su apropiación surgen en una contraposición a espacio planificado y el espacio habitable al considerar conceptos de accesibilidad y actividad. Así resuelta habitual analizar los conflictos que subyacen derivados del uso del vehículo privado o el uso abusivo de las terrazas, en detrimento del uso colectivo y de encuentro que debieran caracterizarlos.

En Málaga se produce una transformación de este espacio en espacio viario y lugar turístico, de ocio, o de centro administrativo relacionados con un modelo neoliberal y su forma de urbanismo, en el que el mercado ocupa un lugar privilegiado como urbanizador. No obstante, se reconoce la importancia del espacio público urbano, en su estructura y en su funcionamiento, para determinar la calidad de vida de la ciudad, definir su imagen y relacionar las diferentes partes del entramado urbano y configurar el espacio de las relaciones sociales sin olvidar su importancia en los procesos de regeneración urbana.

Hacer un análisis del espacio público supone abordar el impacto de la actividad comercial y turística en el espacio público y las dimensiones y funciones que lo definen, para entender la dinámica urbana y las necesidades de sus habitantes. Este análisis debe pasar desde las características físicas, urbanísticas, a sus usos y significados sociales, evaluándose cuantitativa y cualitativa a partir de una serie de indicadores.

Conviene reflexionar en torno a las carencias, potencialidades y retos de este espacio para encontrar las estrategias que permitan encontrar el equilibrio entre uso, ocupación y actividad para medir el impacto en este espacio. Esta búsqueda es un proceso participativo, evaluable mediante indicadores y proponer las actuaciones necesarias para mejorar el espacio público urbano a través de intervenciones, como señala el OMAU<sup>73</sup>:

(...). La continua falta de datos e indicadores urbanos es un problema al que se enfrentan todas las personas cuyo trabajo incide en el estado, destino y transformación de las ciudades, ya que es imprescindible contar con indicadores para planificar y diseñar políticas, estrategias, acciones y proyectos de desarrollo urbano (...).

Existen iniciativas, programas, planes, acciones y estrategias que avanzan en la dirección señalada en la Estrategia Europa 2020 para un desarrollo urbano más inteligente, sostenible y socialmente inclusivo como son:

---

[ 73 ] Guía de aplicación: sistema integrado de indicadores urbanos observatorio de medio ambiente urbano. Edita: Ayuntamiento de Málaga Observatorio de Medio Ambiente Urbano ISBN 92-1-131801-7.

—Programa de Regeneración del Espacio Público Urbano de la Consejería de Fomento y Vivienda, que proponen intervenir en este espacio de una forma sostenible, responsable y participativa; y, con la experiencia del programa de la Ciudad Amable (2013) reconocen las características de la ciudad mediterránea como un modelo sostenible y proponen cambios en el uso y mantenimiento del espacio público para mejorar la calidad de vida.

—Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU)(2012), que define los objetivos para el desarrollo urbano y “recuperar el espacio público en las ciudades, poniendo en valor la calle y las plazas, que constituyen los espacios de contacto y convivencia por excelencia” así como “ampliar y mejorar el espacio público destinado a la convivencia, a los juegos infantiles, al paseo y a la estancia libre (islas peatonales, jardines, paseos, plazas, aceras)” y “buscar la complicidad de la ciudadanía en su diseño”, y otras líneas de actuación para el tratamiento de las ciudades y sus espacios públicos de forma integral.

—Programa Regional de Espacios Públicos (PREP)- La Ciudad Amable (LCA) (2013)-, iniciativa para orientar las actuaciones en el espacio público andaluz hacia metodologías de intervención que incorporen parámetros de activación urbana, movilidad sostenible, calidad ambiental, participación o integración social.

—Programa de Regeneración del Espacio Público Urbano (PREPU) (2017) desarrollo y tramitación de Regeneración del Espacio Público Urbano, para desarrollar actuaciones de regeneración de la ciudad mediante la reconversión o adecuación urbana del espacio público hacia un modelo de ciudad más sostenible y accesible, fomentando la reactivación social y económica del tejido conectivo de la ciudad consolidada.[Programa Operativo FEDER de Andalucía 2014-2020/ Eje Prioritario 6 conservar y Proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos”./ Prioridad de Inversión 6e: “Acciones dirigidas a mejorar el entorno urbano, revitalizar las ciudades, rehabilitar y descontaminar viejas zonas industriales (incluidas zonas de reconversión), reducir la contaminación atmosférica y promover medidas de reducción del ruido”. Objetivo Específico OE.6.5.1. y la Actuación 6.5.1.1., que se centran en la mejora, recuperación y regeneración del entorno urbano.

Área de Regeneración y Renovación Urbana (ARRU) para Málaga. ARRU acogida al Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016. Ámbito delimitado por la Orden de 1 de octubre de 2015 ARRU acogida al Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016. Ámbito delimitado por la Orden de 30 de junio de 2021 ARRU acogida al Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 Centro Histórico de Málaga.

De estos programas e iniciativas extraemos un objetivo común de regeneración urbana integral relativo a optimizar, preservar y revalorizar el capital urbano existente (social, urbanístico, patrimonio edificado, etc.).

Una respuesta equilibrada a las demandas para conseguir la máxima eficiencia es la clave para ordenar el espacio público, desarrollar su potencialidad de intercambio y aportar una perspectiva conjunta de la ocupación de este espacio sujeto a condiciones y carencias.

La intervención para la transformación del espacio público es intencionada y esencial como proceso habitual de renovación de su funcionalidad cuyo objetivo debería ser lograr una ciudad más sostenible, más social y de mayor calidad ambiental. Así, estos procesos implican un análisis transversal y sistémico de la dimensión, eficiencia, cohesión, complejidad y la vitalidad urbana para articular espacios, mejorar la habitabilidad y la calidad de vida de los ciudadanos en este espacio.

### *Indicadores: conceptos*

El indicador es una representación cuantitativa, variable y verificable que permite procesar y obtener la información para medir el estado de un objetivo, en este caso: ocupación por la actividad comercial del espacio público, es decir, una información medida en el tiempo que registra los cambios de la actividad comercial en el contexto de centro urbano en Málaga.

El indicador tiene la capacidad de analizar fenómenos mediante series estadísticas (agregación, proporción, crecimiento, etc.), y presentar el estado actual, la evolución y las tendencias del objetivo que se pretende cuantificar y conocer su evolución. Aunque todas las estadísticas no son indicadores, la estadística es primordial para recopilar la información y su posterior sistematización que permita generar series en el tiempo.

La evaluación de la ocupación de este espacio y mediante indicadores se realiza mediante indicadores para tomar decisiones basadas en los criterios incluidos en los mismos como, disponibilidad, calidad de información y relevancia, soportados por fichas técnicas, donde se consignan variables, fuente de datos, procedimiento de evaluación, etc.

Aplicar un análisis sistémico a esta ocupación y uso del espacio público permitirá entender su generación, proceso de recuperación, apropiación social hasta la inversión que se realiza y la percepción que tienen los ciudadanos a través de una visión global que mide su uso y establece parámetros de comparación con otras ciudades. Así mismo, la definición de estos indicadores puede tener importancia para el desarrollo de políticas que permitan mejorar este espacio y enriquecer sus elementos desde otros ámbitos como el económico, social, político y cultural, para la mejor comprensión de las relaciones que se dan en él, y generar nuevas intervenciones.

No obstante, existen algunos indicadores en el PGOU de la ciudad como es el espacio público efectivo por habitante de enfoque cuantitativo (se limita a

elementos del espacio público tales como parques, plazas, zonas verdes). Frente a esta mirada, encontramos referencias a formas diferentes de medir el espacio, desde una valoración cualitativa en donde la percepción ciudadana relativa al uso que promueve la actividad comercial tiene un papel fundamental. Por lo tanto, el espacio público, al ser un elemento estructural para la ciudad, debe tratarse de forma integral desde todas las dimensiones posibles y así, definir los indicadores. Por otra parte, algunos trabajos desarrollados por el OMAU<sup>74</sup> (Ayuntamiento de Málaga) sobre el espacio del centro histórico, aportan una mirada físico-espacial cuantitativa, y dejan a un lado los estudios cualitativos, y no aportan información suficiente sobre el estado de conservación, su apropiación y la totalidad de usos.

En una publicación sobre Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas<sup>75</sup>, la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible AL21 y la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (BCN Ecología) exponía una serie de indicadores y condicionantes que respondían a una doble cronología en cuanto a la situación actual y la mejora y mantenimiento de la capacidad de respuesta para las situaciones futuras, que los agrupaba en siete grupos: 1. Ocupación del suelo, 2. Espacio público y Habitabilidad, 3. Movilidad y Servicios, 4. Complejidad urbana, 5. Espacios verdes y Biodiversidad, 6. Metabolismo urbano y 7. Cohesión social. Y, éstos a su vez en cuatro ejes que pretendían definir el modelo de ciudad: compacidad (1, 2 y 3); complejidad (4 y 5); eficiencia (6), y cohesión social (7).

Esta publicación señalaba que la eficiencia del sistema urbano sintetiza la función guía de la sostenibilidad, sirviendo para la planificación y para analizar el grado de ajuste que los tejidos consolidados tienen en relación con el modelo de ciudad compacta y compleja más sostenible, y, especificaba para cada uno de los indicadores la fase de aplicabilidad desde el planeamiento, a la urbanización y construcción y el uso. Salvador Rueda<sup>76</sup>, por otra parte, indica que, tras el análisis de diversos sistemas urbanos, el modelo que mejor se ajusta al principio de eficiencia y habitabilidad urbanas, es la ciudad compacta en su morfología, compleja en su organización, eficiente metabólicamente y cohesionada socialmente. En la actualidad existe un sistema de indicadores<sup>77</sup> que permiten medir el grado de ocupación del espacio público por la actividad comercial, y fija criterios para el dimensionamiento y

---

[ 74 ] Estudio de Ocupación de vía pública por las terrazas de hostelería-restauración en los focos de atracción del centro histórico de Málaga. OMAU Ayuntamiento de Málaga, 2018.

[ 75 ] <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0722854.pdf>

[ 76 ] Rueda, S (2002). *Barcelona, ciudad mediterránea, compacta y compleja. Una visión de futuro más sostenible*, Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.

[ 77 ] Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local. (<https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/urbanismo-y-sostenibilidad-urbana/sistema-municipal-de-indicadores-de-sostenibilidad-urbana-y-local>). En la Reunión Plenaria de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible (Albacete, 2009), se acordó la creación de un Grupo de Trabajo para poder establecer unos indicadores homogéneos a todas las redes que permitan el seguimiento de la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL).

localización de las concesiones del espacio para desarrollar la actividad comercial mediante la definición de un estándar a partir del local comercial situado en la planta baja de los edificios, considerando las limitaciones por razones paisajísticas en el entorno de monumentos y la cantidad y superficie por sección del espacio público

En definitiva, se trata de ratios de ocupación en función del espacio público necesario por residente, para disponer de un sistema de control y monitoreo de este espacio, para recoger las diferentes dimensiones de su desarrollo y fijar objetivos, metodología, selección y clasificación de los indicadores y subindicadores.

Utilizaremos posteriormente este análisis que relaciona: compacidad y morfología, complejidad y organización, eficiencia y gestión, y todo con el segundo plano relativo a la cohesión social en la conceptualización de indicadores de impacto de la actividad comercial y turística, tomando un ámbito significativo del centro de la ciudad, que se encuentra actualmente en vías de transformación, como muestra de la aplicación de la realidad más compleja de la ciudad.

### *Objetivos*

El espacio público es el elemento estructural de la ciudad, el espacio de convivencia ciudadana y forma con la red de equipamientos y espacios verdes de estancia, los ejes de la vida social y de relación, que permite definir los conceptos que aplicamos de complejidad, compacidad, eficiencia y cohesión social.

La calidad de este espacio no es sólo un indicador relacionado con los objetivos básicos indicados, sino que al mismo tiempo se relaciona con otros indicadores, tales como:

—Complejidad, en la organización y grado de mixticidad (usos y funciones), reflejando las interacciones entre actividad económica, asociaciones, equipamientos e instituciones. Ligada al orden-desorden, se puede analizar, mediante el concepto de diversidad.

—Diversidad, en el equilibrio entre usos y funciones, partiendo de los condicionantes urbanísticos, para acercar a las personas a los servicios (reducción del consumo de la energía).

—Población ocupada, (autosuficiencia de puestos de trabajo ocupados por residentes), permite conocer la proximidad entre residencia y trabajo (muestran el tejido urbano y la riqueza económica, capital social, etc.)

—Compacidad, se relaciona con la realidad física y las soluciones formales (densidad, distribución de usos, espacio viario, espacio con otros usos, zonas verdes). Determina la proximidad entre usos y funciones acompañando a movilidad, espacio público y modelo de ordenación.

—Eficiencia, relacionada con flujos (materiales, agua y energía<sup>78</sup>), es el soporte del sistema urbano para mantener su organización (gestión de recursos, ciclo del agua, reutilización, etc.) buscando la autosuficiencia (ahorro, eficiencia, gestión integral, reducción del consumo de recursos), y el objetivo de lograr el máximo control.

—Cohesión social, es la relación entre personas e interacciones sociales. La mezcla social (culturas, edades, rentas, profesiones) tiene un efecto estabilizador sobre el sistema, pues proporciona un equilibrio entre los actores de la ciudad.

El estudio de la diversidad puede mostrar la ocupación del espacio (quién ocupa) y la probabilidad de intercambios y relaciones; en sentido contrario, la segregación social que se produce en ciertas zonas crea problemas de inestabilidad (inseguridad y marginación). En los espacios cohesionados se constata homogeneidad en las rentas que influye en el resto de los aspectos, incluidos en la idea de diversidad y cohesión. Planificar con éxito permitirá la ocupación del espacio público por personas de diferente condición, facilitando las interacciones entre ellas y reducirá conflictos en favor de la estabilidad del sistema.

### *Metodología*

1. Revisar los elementos del espacio público conforme a la normativa para seleccionar el tipo de indicadores y, la bibliografía sobre el concepto de indicador y tipos de indicadores, para analizar las referencias y seleccionar cuáles pueden ser adaptados a la realidad de Málaga.
2. Aplicar indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas, y su adaptación a los elementos del espacio público de Málaga.
3. Evaluar y realizar un primer desarrollo de indicadores de espacio público particularizados para el Uso Comercial.
4. Estudiar la proximidad física entre equipamientos y viviendas incluso la mezcla de tipos de vivienda para diferentes grupos sociales y la Integración de barrios marginados a partir de la ubicación estratégica de elementos atractores.
5. Priorización de las conexiones peatonales y la accesibilidad de todo el espacio público para personas con movilidad reducida como elementos clave para no excluir a ningún grupo social y garantizar las necesidades básicas en el espacio público como elemento estructural, espacio de convivencia y eje de la vida social en una ciudad compleja y compacta como Málaga.

---

[ 78 ] En el ámbito de la energía, se debe planificar un determinado grado de autosuficiencia energética que combine la generación y las medidas de ahorro y eficiencia.

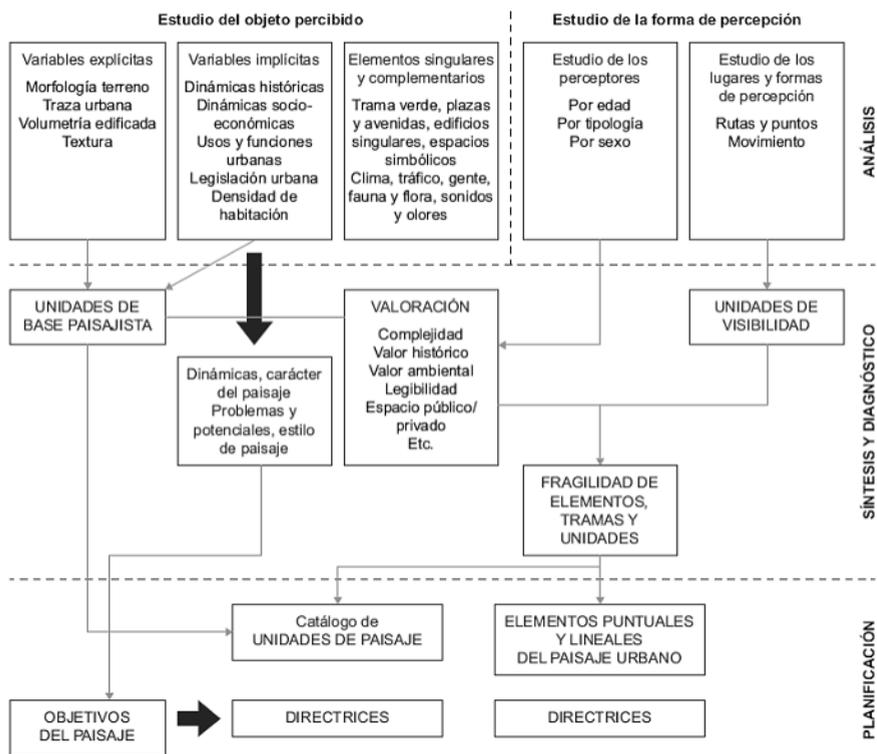


Figura 1.4.1. Esquema metodológico general propuesto para zonas urbanas. Fuente: Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas, la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible AL21 y la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (BCN Ecología).

### Selección de indicadores

La intervención sobre la ciudad es intencionada y plantea la exigencia de renovación de sus estructuras funcionales, para construir un modelo sostenible y atender necesidades sociales, económicas y ambientales. La ciudad debe ajustar su forma y funcionalidad para contribuir a la gestión de los espacios urbanos, incrementar la habitabilidad y mejorar de la calidad de vida de los ciudadanos. La investigación se desarrolla en reflexiones conceptuales sobre el modelo de ciudad sostenible y la estabilidad en el ecosistema y, aplicación práctica de los indicadores del impacto de la actividad comercial y turística.

Los indicadores se acompañan de objetivos específicos, directrices de cálculo y comentarios, incluyendo variables para la definición de la ciudad según un modelo de sostenibilidad respondiendo a una doble visión temporal: situación actual y capacidad de respuesta para la situación futura. Criterios básicos como: relevancia, aptitud para medir el progreso hacia los objetivos, coordinación para comparar territorio y tejido urbano y viabilidad de la información de base se pueden estructurar en:

—*Ocupación del suelo.* Intensidad de uso, densidad urbana de viviendas, compacidad absoluta.

—*Espacio público y habitabilidad.* Ordenación: compacidad corregida, accesibilidad del viario público peatonal, calidad del aire),( calidad del espacio público: confort acústico, confort térmico, percepción espacial de verde urbano, índice de habitabilidad en el espacio público, índice de habitabilidad global.

—*Movilidad y servicios.* Configuración de la red: modo de desplazamiento de la población, proximidad a redes de transporte alternativo al automóvil. Funcionalidad: reparto del viario público, proximidad a aparcamiento para bicicletas, proximidad al servicio de préstamo de bicicletas. Dotación de infraestructuras: aparcamiento para el vehículo privado fuera de calzada, déficit de aparcamiento para el vehículo privado, operaciones de carga y descarga fuera de calzada.

—*Complejidad urbana.* Diversidad: complejidad urbana, equilibrio entre actividad y residencia, actividades de proximidad, actividades densas en conocimiento. Funcionalidad: continuidad espacial y funcional de la calle.

Así estos criterios se relacionan con compacidad y morfología, complejidad, organización, eficiencia y gestión, y cohesión social en la conceptualización del impacto de la actividad comercial y turística, tomando un ámbito significativo del centro de la ciudad, que se encuentra actualmente en vías de transformación: Ámbito 1 calle Carretería -calle Álamos.

### *Sobre el espacio público: Ámbito 1 calle Carretería - calle Álamos*

El Espacio Público puede ser un edificio invisible: un vacío “otezyiano”, el negativo de lo macizo, de la materia...aunque esté lleno de otra: aire, uso, representación, sociabilidad, convivencia y movilidad. A principios de los ochenta el espacio público era un vacío, pero sin esa materia que permitía identificar lo urbano en la ciudad, según la clásica disquisición lèfebvrina: una nada entre edificios que apenas se podían llamar calles y unas calles interrumpidas que apenas permitían reconocer una estructura subyacente sobre la que establecer referencias, conexiones y redes de transporte público. (*Del vacío a lo público, OMAU*).

La base del Espacio Público en la ciudad de Málaga está en el PGOU/83 que pretendía ejercer el control público de los procesos urbanos, a partir de la toma de conciencia de la anarquía urbanística generalizada y con la exigencia de la administración de planificar y ejecutar en los vacíos existentes, así el centro de la ciudad ha concentrado el crecimiento sin responder a una lógica urbana, en donde no se ha incluido la cesión pública de espacios para zonas verdes ni equipamientos resultando infradotada de servicios urbanísticos y dependientes de las vías arteriales

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N



**Ámbito de actuación**  
**Legenda**

 Calles Carretería y Álamos

Figura 1.4.2. Calle Carretería y Calle Álamos (ocupación de la muralla por edificios en calle Carretería).

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.

0 100 200 m



estructurantes.

El siglo XX supuso transformar el espacio público deficiente conformado por calles y vacíos urbanos en vías de distribución y almacenamiento de automóviles, limitando o eliminando el resto de las funciones que originalmente tenían, así la calle pasó a ser un espacio para los vehículos, asumiendo el peatón su adaptación a los espacios reducidos y residuales de difícil accesibilidad y perdiéndose la continuidad y la función conectora que ofrecía el espacio público.

Los cambios de la ciudad histórica han ido modificando el comportamiento social de los habitantes, un vecindario humilde desplazado gradualmente en una gentrificación<sup>79</sup> del centro mediante la compra de edificios para venderlos o rentarlos a mayor valor. Este proceso provoca una mejora en los inmuebles, además de un crecimiento y un desarrollo comercial cuya regulación por parte de las autoridades resulta clave para el control de uso del suelo.

La evaluación del espacio público se realiza en un recorrido de la ciudad como Calle Carretería- Calle Álamos (Véase Figura 1.4.2) que reúne las características para definir una muestra prototípica del conjunto de calles existentes. pretende describir su transformación, crecimiento y reurbanización para valorar el impacto de esta reconfiguración sobre la propia existencia y accesibilidad de este espacio destinado originalmente a la socialización que redujo su calidad y extensión en favor de los desplazamientos en automóvil.

Utilizamos, el análisis documental y la observación directa de las condiciones del espacio público. Este análisis a partir de las investigaciones sobre el centro, los informes del OMAU y el texto del PGOU Málaga, entre otros, aporta la información necesaria para su caracterización social y urbana, se complementa con el trabajo de campo, permite valorar los rasgos del espacio considerado, su aptitud para el encuentro y su contribución al desarrollo del sentido de comunidad.

Además, el uso de metodologías cualitativas<sup>80</sup> para evaluar las políticas urbanas permite profundizar en las causas del fenómeno para obtener información, con el objetivo de generar hipótesis de partida que proporcionen variables de medición que identifiquen tendencias, e interpretar desde la percepción in situ y las opiniones de sus habitantes los cambios de uso que estos espacios tienen en la actualidad.

Estos espacios se caracterizan mediante atributos formales como dimensión, sección de viario, texturas, pavimentos, configuración de la calzada, soleamiento, secciones

---

[ 79 ] El origen de la palabra proviene del neologismo inglés *gentry* que significa pequeña nobleza terrateniente y fue empleado por primera vez en 1964 por la socióloga Ruth Glass, para intentar explicar la realidad de los procesos de la época que estaban teniendo lugar en Londres.

[ 80 ] La metodología cualitativa se caracteriza por: Ser inductiva; como consecuencia de ello, presenta un diseño de investigación flexible, con interrogantes vagamente formulados. Incluso, se incorporan hallazgos que no se habían previsto inicialmente, y que ayudan a entender mejor el fenómeno estudiado.

transversal y longitudinal, color, luminosidad, sombreamiento, accesibilidad, conectividad, etc. y representan a la red de espacios públicos del centro y muestran cómo la dotación y gestión de este espacio es un aspecto clave para exigir unas condiciones de calidad y equidad que deben mantenerse.

*Ámbito 1: Calle Carretería - Calle Álamos*

Calle Carretería: se incluye el recorrido desde el inicio de la calle en su confluencia con Puerta Nueva hasta el encuentro final con calle Dos Aceras con una superficie aproximada de 5.450 m<sup>2</sup>, tiene una longitud de 520 metros, con un ancho medio entre aceras de 10,50m. Previamente a la remodelación y reurbanización de esta calle para aumentar la superficie peatonal, podemos identificar sus características:

Descripción	sección prácticamente continua de acera
	aparcamiento, calzada y acera con anchura variable, en torno a 1,50 m
	calzada de tránsito de vehículos y aparcamiento que consume la mayor parte del espacio disponible entre fachadas
Características	vía lenta de circunvalación del centro
	conexión entre la zona oeste y el este a través del túnel de la Alcazaba
	incorpora una línea de transporte público.
	está muy condicionada como punto de carga y descarga para el suministro de establecimientos del centro
	importante ocupación del espacio por motos
Geometría	prolongación mediante calle Álamos
	vía de enlace entre el centro histórico y la zona norte de la ciudad y barrio de El Ejido
	condicionada por su topografía
	sección reducida hasta la plaza de la Merced
	con vocación de continuidad y siendo el peatón protagonista debido a la prohibición o restricción de paso de vehículo privado por las aperturas realizadas en el siglo XIX y la incorporación de equipamientos

1.4.3. Elaboración propia.

Originalmente se trataba de un continuo espacio público, que recorre la traza del recinto medieval amurallado y corresponde con el recorrido histórico paralelo a la muralla de la ciudad, sumando su carácter de vía perimetral, desde la que se reconocen las puertas a la ciudad, y de vía intermedia entre el núcleo central del casco histórico y los barrios extramuros. Tiene en la actualidad un carácter de vía de suministro y servicio, de “almendra central”.

Calle Álamos: con una superficie aproximada de 2.080 m<sup>2</sup>, se desarrolla en una longitud de 260 metros, con un ancho medio entre aceras de 8,00 m.

Previamente a su remodelación y reurbanización para aumentar la superficie peatonal, podemos identificar sus características:

Descripción	sección variable
	dispone de un aparcamiento en línea hasta que la sección de la calle lo hace inviable
	las aceras mantienen un ancho en torno a 1,50 m., presentando además un aspecto deteriorado
Características	el tráfico presenta continuidad desde calle Carretería
	recoge calle Dos Aceras y el paso de vehículos desde el norte hacia el este, para incorporarse al túnel de la Alcazaba
	dispone de línea de transporte público
	está muy condicionada como punto de carga y descarga para el suministro de establecimientos del centro
	importante ocupación del espacio por aparcamiento de motos
Geometría	el eje transversal Cárcer - Caspalma, tiene una gran afluencia de peatones, siendo un punto de congestión
	es una prolongación natural de calle Carretería

1.4.4. Elaboración propia.

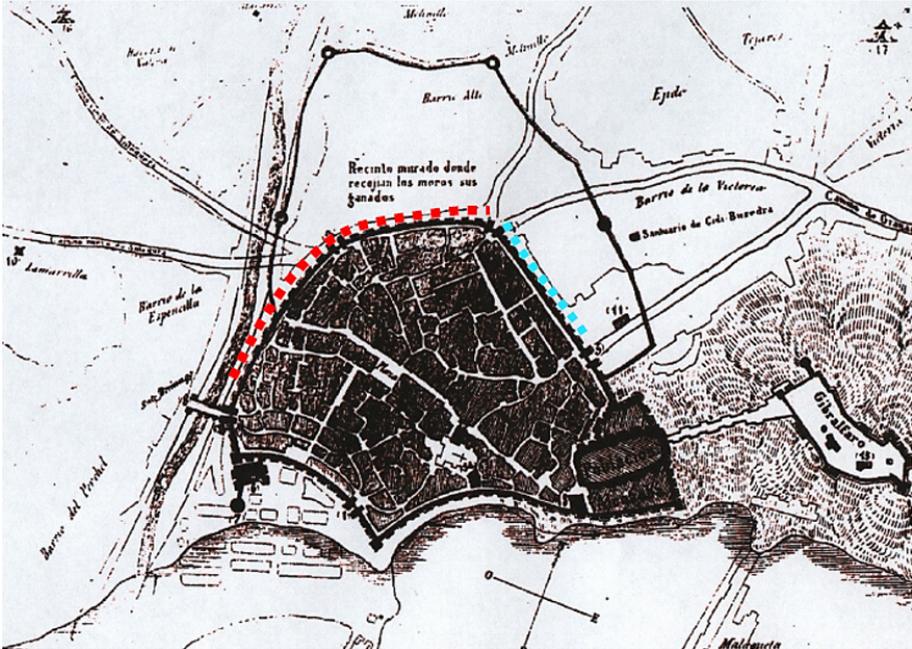


Figura 1.4.5. Málaga, 1482.

### *Antecedentes históricos*

La muralla es uno de los elementos urbanos mejor conocidos de la Málaga islámica, en especial el trazado de la etapa nazarí gracias a la documentación de cronistas e ingenieros militares (siglos XV y XVII), conservándose planos y grabados que aportan información sobre la planta y componentes principales de su frente marino que permite conocer su evolución, morfología y datación.

La muralla tendrá una configuración definitiva entre los siglos XI y XIII, mediante el empleo de determinados materiales (aparejo mixto de mampostería y ladrillo además de sillares y sillarejos en algunos paños) en torres alternadas de planta cuadrada y semicircular. Las cimentaciones y los núcleos de torres y lienzos de muralla son de macizado de “calicanto”.

El ámbito de la actuación: Calle Carretería - Calle Álamos, tiene un carácter lineal, como vía de ronda del recinto amurallado según se recoge en el plano de la ciudad fechado en 1482 (Véase Figura 1.4.5).

La muralla mantuvo su trazado a lo largo de los siglos, nombrándose los puntos de acceso a la ciudad con topónimos como: “Puerta Nueva”, en la prolongación de calle Compañía y “Puerta de San Buenaventura” el acceso desde el Norte de la ciudad. Existen además otras puertas que se abrieron posteriormente y corresponden a encuentro con las calles actuales, como se aprecia en el plano de la ciudad de 1717, de B. Thurus. (véase Figura 1.4.6).



Figura 1.4.6. Málaga, 1717 (B. Thurus)

Las transformaciones de la muralla hasta su demolición parcial y la construcción residencial apoyada sobre sus lienzos, a partir de 1786, han configurado el trazado actual de la calle (véase Figura 1.4.6):

...Lo que sí ocurrirá a comienzos del XVIII -1786- será la transformación en calle (que tomará el nombre de calle Carretería) de la frontera de separación entre ambos sectores. Los muros musulmanes, tantas veces rehechos por los cristianos, ya carentes de utilidad, fueron demolidos, previa autorización del gobierno del rey. El foso que discurría ante él, foso de inmundicias, fue cedido al que se comprometiese a construir sobre él. Así es como surgió la fachada sur de calle Carretería, donde algunas viviendas conservaron a modo de medianería, lienzos de muralla medieval, como las recientes demoliciones se han encargado de demostrar.<sup>81</sup>

El trazado de la muralla a partir del XVIII va a condicionar la evolución urbanística, como se refleja en los informes municipales describiendo un estado ruinoso en diversos puntos, salvo en la proximidad al puerto y, que conduce a autorizar por la municipalidad la construcción, en contra de la autoridad militar que sostenía el valor defensivo de la misma. Finalmente, Carlos III, en 1786 autorizará la demolición de los enclaves existentes, con el fin de adecuar zonas ruinosas convertidas en basureros incontrolados, para conseguir mediante los pagos de los terrenos adquiridos la realización de obras en el Guadalmedina.

---

[ 81 ] M.E. Candau, J.I. Díaz, F. Rodríguez. Málaga Guía de Arquitectura. Málaga 2005. Junta de Andalucía/Colegio de Arquitectos de Málaga.



Figura 1.4.7. Málaga, 1791 (Carrión de Mula)

A partir de este momento el cerco murario visualmente desaparece en casi todos sus tramos quedando su impronta en el trazado urbano actual. En el Plano de la ciudad de 1791 de Carrión de Mula (véase Figura 1.4.7), se aprecia el trazado de las calles Carretería y Álamos, con muy pocas modificaciones para respetar la traza paralela al recinto amurallado si lo comparamos con la actualidad.

La edificación existente en calle Carretería, incluye según el Catálogo de Edificios Protegidos (PGOU), (véase Figura 1.4.8), un patrimonio arquitectónico residencial, destacando, según la Guía de Arquitectura de Málaga:

- Carretería 16. 1905. Arquitecto De Manuel Rivera Vera
- Carretería 12. 1870. Arquitecto Joaquín Rucoba y Octavio Toledo
- Carretería 60, Palacio de Valdeflores. S. XVIII.

Además, el carácter de las edificaciones existentes mantiene la parcelación y tipología de arquitectura doméstica malagueña del siglo XIX el listado de inmuebles protegidos dentro del PEPRI CH, incluyen los números:

- Acera norte: 9, 11,13, 15,19,21,35,37,39,43,61,79,81, 93,95,99 y 109.
- Acera sur: 22, 24, 36, 44, 46, 48, 50, 54, 56, 60, 66, 68, 72, 82, 84, 86, 92.

La edificación existente en calle Álamos, incluye según el Catálogo de Edificios Protegidos (PGOU), (Fig. 1.4.8), un patrimonio arquitectónico residencial como

aparece en la Guía de Arquitectura de Málaga:

—Álamos 7. Palacio marqueses Crópani. Comienzos s. XIX.

—Álamos 11, Segunda mitad siglo XX.

—Álamos 24. 1905. Arqto Fenando Guerrero Strachan.

Así mismo, se encuentran en esta calle ejemplos de arquitectura doméstica malagueña del siglo XIX como figura el listado de inmuebles protegidos del PEPRI CH:

—Acera norte: 5,7, 17, 23, 41, 43

—Acera sur: primera manzana (muy transformada) con protección ambiental y 20, 22, 24, 38, 40.

### *Carencias, Potencialidades y Retos*

En el centro de la ciudad y partiendo de los vacíos previos a la consolidación urbana, se analiza la incorporación de elementos no previstos, que han surgido de la oportunidad y de la lógica del desarrollo, que suponen la densificación de este espacio público en entornos calificados como “vulnerables”, partiendo de la valoración basada en indicadores sociales y funcionales de las condiciones desfavorables en las que se hallan sus habitantes, y que podrían derivar en procesos de marginación ( Información Municipal /OMAU). Por ejemplo, zona Lagunillas, calle Alta y plaza de los Monos, como consecuencia de dos características como la extendida opinión de ser ámbitos problemáticos y conflictivos desde el punto de vista social y, por albergar una buena cantidad de inmuebles sin restaurar o rehabilitar.

Este espacio público reúne desde la calle misma como lugar de paso y acceso a la vivienda, en donde se da la vida de barrio, a los bulevares, alamedas, avenidas, etc. al frente urbano orientado al mar y al cauce del río como espacio longitudinal de conexión que sirve para el paseo y el ocio de los ciudadanos y, también algunas plazas y pequeños parques de espacio contenido y focalizados como puntos de encuentro. Tiene una serie de carencias que afectan a la ciudad en diferentes escalas. Ian Bentley<sup>82</sup>, en su libro “Entornos Vitales” habla de siete variables para medir su calidad y visualizar los conflictos y el uso que se da en los mismos:

—Permeabilidad, si el espacio es accesible tanto física como visualmente y se integra en la ciudad.

---

[ 82 ] Bentley, Ian. Entornos Vitales: Hacia Un Diseño Urbano y Arquitectónico Más Humano, Ed. Gustavo Gili, Barcelona , 2000. ISBN-10: 8425217318. ISBN-13: 9788425217319

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

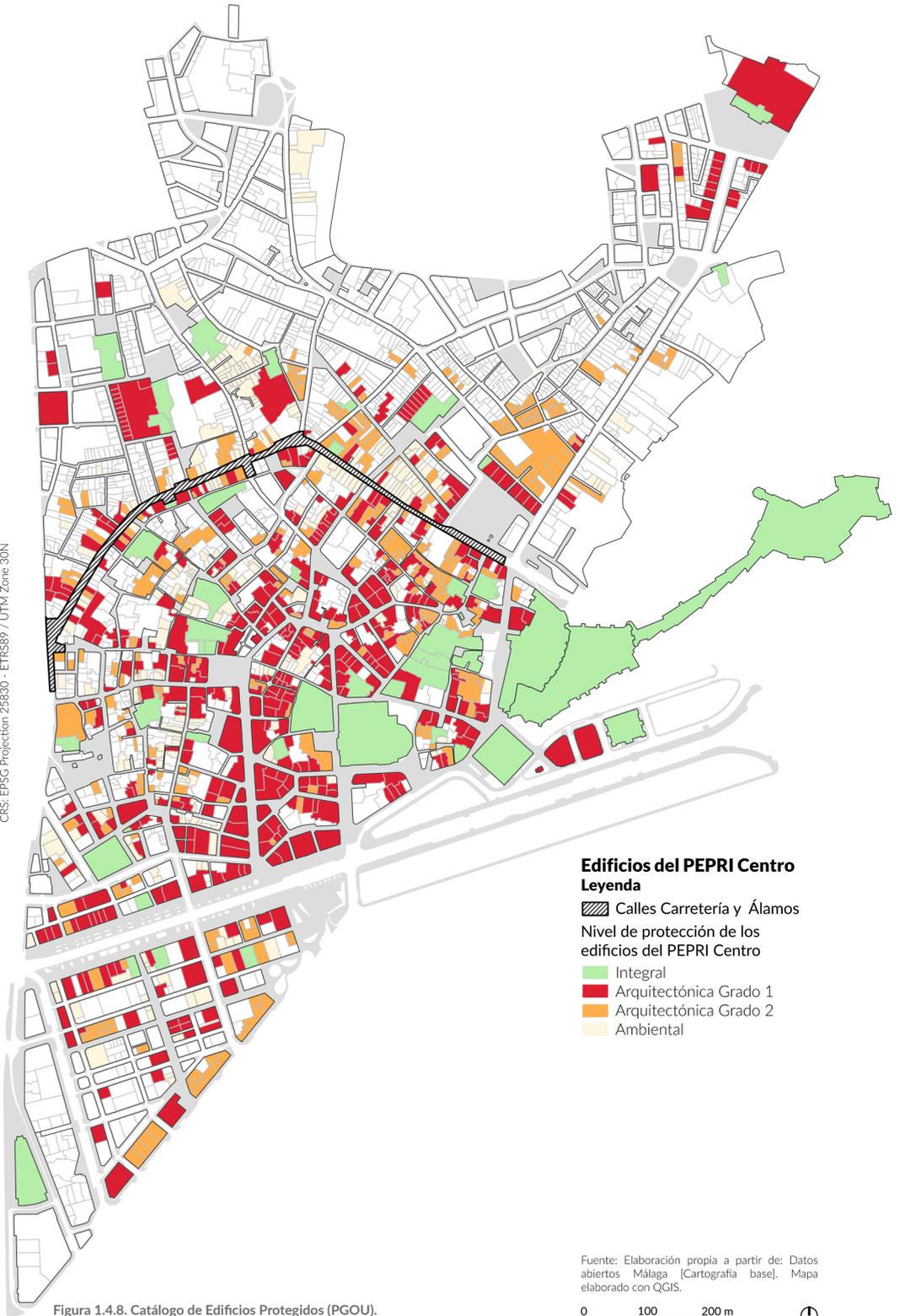


Figura 1.4.8. Catálogo de Edificios Protegidos (PGOU).

—Variedad, si los espacios públicos tienen entornos urbanos vivos, con mezclas de usos, arquitecturas y significados variados.

—Legibilidad, si en el contexto urbano existen elementos arquitectónicos fácilmente identificables que determinan la imagen y la identidad del lugar.

—Versatilidad, si los espacios pueden tener diferentes actividades y usos en los mismos lugares, lo que los hace más atractivos para las personas.

—Imagen apropiada, los entornos urbanos deben tener una imagen que busque el equilibrio entre contexto e identidad urbana mediante la imagen arquitectónica que trasmite cada edificio.

—Riqueza Perceptiva, en los espacios públicos, no solamente se percibe la espacialidad y la arquitectura, hay otros elementos que intervienen en el mismo (colores, texturas, olores) y que forman parte de la imagen urbana.

—Escalas, está asociado al buen funcionamiento de los espacios públicos en relación con los roles y escalas urbanas que tienen cada uno.

Por otro lado, Project for Public Space<sup>83</sup> planteaba cuatro variables para medir la calidad de estos lugares, relacionándose con lo anterior:

—Accesos y Vinculaciones, fácil acceso a los espacios públicos e integración con la ciudad. Permeabilidad espacial y visual.

—Usos y Actividades, variedad de actividades y usos tanto dentro como en los entornos de los espacios públicos, de tal forma que se generen lugares vivos y dinámicos.

—Confort e Imagen, los espacios deben tener un buen confort climático, ser lugares seguros y limpios; además, deben tener una imagen urbana y paisajista adecuada a la vista del usuario.

—Sociabilidad, los espacios tienen que ser amigables e interactivos, que generen la integración y la sociabilidad de las personas.

A partir de estos criterios, se han identificado carencias y deficiencias en el uso y manejo de los espacios públicos<sup>84</sup>:

1. Déficit de m<sup>2</sup> por habitante de espacios públicos, que alcanza 1,98 m<sup>2</sup>, y resulta inferior a 8 m<sup>2</sup> que indica la OMS; este déficit está asociado a la carencia de parques.

---

[ 83 ] Organización de Estados Unidos dedicada a la planificación y diseño de espacios públicos en colaboración con comunidades de vecinos y gobiernos locales.

[ 84 ] OMAU Málaga.

El crecimiento expansivo de la ciudad desde los años 20 y el boom inmobiliario de los últimos diez años, han conformado un centro de edificios que generan alta densidad sin reservas para espacios públicos, produciéndose un estrés urbano en los ciudadanos y el empobreciendo su calidad de vida. Paralelamente, se da una atomización excesiva de micro-parques urbanos aprovechando espacios residuales y de geometría muy compleja

2. Privatización y Obstaculización de los espacios públicos, que se desarrolla bajo la idea de “condominio privado” con el fin de brindar seguridad y estatus a sus usuarios, con barreras, jardineras, toldos, sombrillas, cámaras de seguridad, carteles anunciadores que destruyen la continuidad urbana y fragmentan el territorio. Se persiguen fines lucrativos, rompiendo la permeabilidad y la continuidad del espacio, en esta discontinuidad se puede incluir la utilización de espacios de carga-descarga (con horario limitado), que son aprovechados como aparcamientos espontáneos y playas de estacionamiento, donde el peatón es la principal víctima.

3. Tugurización de algunos espacios públicos, en plazas y parques (mini - parques), en donde se produce un diseño espacial muy recargado de fuentes, estatuas, monumentos, aéreas verdes, zonas pavimentadas, parques infantiles, etc..., como si de un almacén se tratara, que generan unos híbridos tipológicos entre parque-plaza-calle, impidiendo su uso y su función restando permeabilidad, legibilidad e identidad a estos lugares.

La visión paisajística y figurativa de estos jardines-diminutos, con la imposibilidad de ser usados de manera intensiva, hace que tampoco llegue a cumplir su función, lo que les convierte en espacios inservibles y poco accesibles; un ejemplo puede ser los espacios-plaza asociados a la calle Carretería en su exhibición de los restos de la muralla, o en su prolongación en la calle Álamos para facilitar el paso a la plaza del Teatro y equipamientos, donde los espacios y jardines cumplen una mera función decorativa y son barreras que impiden que las personas puedan usar el espacio en su totalidad.

Es distinto el uso actual de la plaza de la Merced comunicada con la calle Álamos, cuya remodelación para su peatonalización parcial y acceso restringido permite múltiples actividades como fiestas, mercado, etc...y donde la situación central del obelisco conmemorativo no impide su uso en gran parte del año manteniendo su tipología de plaza – parque, es decir, un espacio abierto y vacío, destinado a distintos usos, en donde las arquitecturas y los edificios del entorno definen la identidad y ordenan la imagen urbana.

Los fenómenos de Ensanche del siglo XIX, como el mencionado de la Merced, produjeron el surgimiento de plazas y espacios vacíos dentro del núcleo urbano asociados a fines religiosos y comerciales, para producir posteriormente inserciones de naturaleza, mediante arbolado y superficies verdes y naturalizar el espacio público. Estos espacios vacantes se caracterizan por su forma regular y axial, teniendo como unidad modular el parterre, que consiste en un pedazo de jardín

en cuyo interior se disponen flores y árboles que se ha extendido y aparece como símbolo de estética obsoleta.

El objetivo paisajista del parterre ha terminado por anular el uso de estos espacios, haciendo que las plazas no pudieran ser utilizadas en su totalidad como lugares de encuentro, añadiéndose la pobre y precaria imagen urbana de estos entornos, lo que se trata de corregir de forma sistemática mediante un relleno con elementos decorativos y barrocos, cuando lo que debería desarrollarse son regeneraciones urbanas de estos entornos sin llegar a alterar la identidad del lugar. Adecuadamente tratadas, muchas plazas – parque que son aceptadas por los ciudadanos, podrían servir para la construcción de una nueva identidad urbana como ya ha ocurrido en otras ciudades mediterráneas como Barcelona o Valencia.

Previamente no se ha realizado el análisis urbano con carácter previo a los procesos de reurbanización y transformación, si no, que más bien se ha confiado en verificar mediante prueba-error las actuaciones de peatonalización de estos espacios del centro, que aunque ha contribuido a intensificar y a dignificar su carácter público incrementándose su eficacia como ámbitos de relación ciudadana no permiten una coexistencia entre actividad, usuario y residentes, manteniéndose en un permanente conflicto .

Estas políticas y actuaciones municipales han construido un escenario urbano central complejo, con dificultades para disponer servicios básicos y equipamiento mínimo y que, no obstante, otorgan a estos espacios disminuidos una función de representación, sobre los que además se ha realizado una extensa actuación transformadora en los últimos años con un conjunto de espacios públicos homogéneos, pero cuyo resultado es una ciudad despersonalizada y desarraigada.

Además, estos espacios reurbanizados en entornos desordenados y repletos de actividad comercial, se caracterizan por su organización desde la necesidad de circulación de vehículos para uso de los vecinos de la zona, con superposición de calzadas asfaltadas, aceras, pavimentos, alcorques para árboles y mobiliario urbano, minúsculos espacios para estancia y juegos infantiles en una difícil coexistencia entre lo peatonal y lo rodado.

Otra característica de este espacio público son las calles que rodean estos lugares y que permiten un comercio de diario para consumo local (predominio de bares, restaurantes, comestibles, bazares orientales y locutorios) con una relación tráfico-peatón que expresa también la vida urbana de encuentro, de conciencia de barrio y de sinergias comerciales en el entorno residencial.

Este proceso de modernización que ha impuesto una restricción del vehículo rodado sin analizar las relaciones de proximidad entre la residencia y el trabajo, negando la realidad, afecta a la principal característica de la ciudad: la movilidad, como forma de vida.

La obsolescencia de estas transformaciones resulta evidente en pavimentación, tratamiento de la accesibilidad, mobiliario urbano, iluminación, señalética, señalización, control de ruido, contaminación lumínica, etc. con especial mención de zonas infantiles de muy baja calidad y en pésimo estado de conservación y mantenimiento. Así mismo, otro aspecto urbano del tratamiento del espacio público lo constituyen la implantación y distribución de las especies arbóreas aisladas o en pequeñas superficies verdes, sin carácter formal concreto, ni coherencia en su distribución, sin planteamiento previo sobre el objetivo que se persigue y que no tiene en cuenta el uso ciudadano, la luz y el clima que propicia su uso.

La imagen final de este espacio es de uniformidad y homogeneización en cuanto a la falta de calidad en su configuración, que permite recordar una figura esbozada en el PGOU/83 y nunca desarrollada: los Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano, que debían abordar algo más que los aspectos asistenciales de la urbanización primaria y el equipamiento, y aplicar la visión del diseño urbano a zonas, lugares y rincones degradados o de difícil encaje geométrico.

La reutilización de elementos patrimoniales como es el caso del Mercado de Atarazanas, el Museo Picasso o el Museo Thyssen, e incluso a la regeneración residencial y urbana de áreas socialmente deprimidas en esta zona central, han tenido un efecto notable actuando como verdaderos factores de centralidad, que no se ha acompañado de una atención detallada sobre el espacio público adyacente que impide recuperar un cierto carácter o singularidad que aporte valor definitivo a la intervención, siendo casi exclusivamente superficies libres para no peatones, por la proliferación y desorden de actividades comerciales.

Las más evidentes carencias materiales se pueden relacionarse con: pavimentos deteriorados, discontinuos, gastados por el uso y por reparaciones inadecuadas; redes de riego prácticamente inexistente o muy deteriorada por falta de mantenimiento, redes de distribución de agua potable, de materiales anticuados (fibrocemento) e insuficiente para el abastecimiento de la zona centro, redes de saneamiento unitaria obsoleta con embovedados repletos de incidencias y patologías como es la pérdida de la solera debido a la erosión del paso del agua, inexistencia de red de baldeo, escasa red de hidrantes, red de telefonía anticuada, red de alumbrado carente de telegestión y eficiencia energética, con redes aéreas sobre postes y buena parte en las fachadas de los edificios.

Estos espacios en el ámbito indicado soportan alta presión de tráfico y una movilidad urbana insostenible, con dificultades para el transporte colectivo y ausencia de otros modos de transporte (carril bici) y carencias en las conexiones viaria y peatonal. Estas carencias nos remiten en lo social a fragilidad que afecta a personas, grupos o comunidades, y en lo material o constructivo, a un proceso sin una planificación adecuada que se traduce en problemas en el transporte, contaminación ambiental, carencia de espacios públicos e inseguridad ciudadana.

Una adecuada planificación establece un orden y una jerarquía en la construcción

de las infraestructuras necesarias, permitiendo mayor accesibilidad y oportunidades para todos y se traduce en mayor calidad de vida para toda la población. En esta ocasión la definición y los indicadores que se emplean para evaluar su incidencia proceden de la Guía de Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados v.1.0<sup>85</sup>.

La definición que se adopta en ese documento señala que las deficiencias e incertidumbres, combinado con los reducidos mecanismos de la población que lo sufre para enfrentarse a ellos y superar sus efectos, determina la aplicación de una batería de indicadores cuya información de base proviene de la propia administración pues todos los análisis sobre las condiciones coinciden en el hecho de que se registra valores críticos en: accesibilidad, información, espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, itinerarios peatonales, resaltes y escalones aislados, iluminación, áreas de estancia, elementos de urbanización, cruces entre itinerarios, mobiliario urbano elementos vinculados al transporte, comunicación y señalización, etc.

Por otra parte, la potencialidad de este espacio público se relaciona con su mayor calidad que, aunque no contribuye de manera directa a resolver los problemas de índole social, sí que puede ayudar a mejorar las condiciones de vida de la población. Por tanto, las potencialidades de los espacios públicos se pueden ver como lugares para la sociabilidad para facilitar el uso ciudadano, los procesos de apropiación, la interacción e integración social y con ello la mejora de la calidad de vida de los residentes. A través de sus atributos inmateriales, estos espacios públicos pueden contribuir al desarrollo entre sus habitantes de un sentimiento de pertenencia a una comunidad: el barrio.

Para que tales procesos puedan cristalizar es preciso, que cuenten con espacios públicos y accesibles a todos, vinculando su condición técnica y su visibilización en el entorno de los edificios protegidos (PGOU), cuyo carácter simbólico de calidad se deberían preservar mediante el uso exclusivo de actividades no comerciales para facilitar sea accesibilidad, iluminación y presencia en las calles recuperadas para el uso peatonal.

Es así, que el espacio público, componente básico de la vida ciudadana, debe ser revalorado y rescatado, no solamente como parte de la identidad de la ciudad, sino también como lugar vivo que mejore la calidad de vida y las condiciones medioambientales. Podemos extraer algunas recomendaciones para que dichos espacios adquieran o mejoren su dimensión como lugares de libre concurrencia de carácter multifuncional. El diseño y definición debe responder a determinados objetivos y retos basados en criterios básicos como:

La permeabilidad, la accesibilidad y la integración con el resto de la ciudad.  
Espacios diseñados según su función tipológica (Plaza, parque, etc.)

---

[ 85 ] [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios\\_y\\_publicaciones/guia\\_accesibilidad.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_y_publicaciones/guia_accesibilidad.pdf) Recomendaciones para la aplicación de la orden ministerial TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Entornos arquitectónicos y urbanos en los que se fomenten usos mixtos que generen actividades urbanas y espacios vivos.

Evitar la tugurización de estos lugares con elementos y actividades innecesarias y ajenas a los mismos, limitando el uso de mobiliario urbano y arborización que no convenga con la imagen del lugar.

Fomento de actividades recreativas, culturales y comerciales temporales que le aporten vida al espacio público sin alterarlo.

Buena gestión tanto del gobierno local y de la participación vecinal por el mantenimiento y preservación de estos sitios.

## Usos del espacio público

### *Antecedentes normativos y concesiones en el espacio público: DPMT y PGOU Málaga*

Los criterios de ocupación en el Dominio Público Marítimo-Terrestre que considera la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, parten de un contexto normativo, en el que se incluyen las definiciones y conceptos más destacados y se describe de forma explícita los requisitos y criterios establecidos para estas ocupaciones. Igualmente, se definen las directrices establecidas en el régimen de utilización de playas, en tramos naturales y urbanos desarrollando una serie de conceptos:

Tramos naturales y urbanos (de las playas), establece una ordenación y catalogación Considerando el carácter urbanizado o rural de los terrenos contiguos a cada tramos, así como su grado de protección medioambiental.

Terrazas de bienes muebles (mesas, sillas, sombrillas, ...), anexas a instalaciones expendedores de comidas y bebidas, formando parte de la misma unidad de negocio, serán permitidas siempre que se respeten las superficies máximas fijadas: 70 m<sup>2</sup> (tramos naturales), 270 m<sup>2</sup> (tramos urbanos).

Requisitos en tramos urbanos, las ocupaciones cumplirán los requisitos:

—superficie de las ocupaciones será la mínima posible y la ocupación total (...).

—distribución de forma homogénea a lo largo de la playa (considerar las normas establecidas en PGOU en lo referente a la normativa y planos de ordenación (...), y en lo que refiere al establecimiento de normas más restrictivas.

—respetar la separación mínima entre instalaciones (150 m para instalaciones fijas; 100 m para desmontables.

—permeabilidad de vistas.

Eventos de interés general con repercusión turística, (...) podrá autorizarse la celebración de eventos de interés general con repercusión turística que cumplan los siguientes requisitos:

- interés turístico internacional, nacional, regional o local.
- informe al órgano competente en materia de turismo de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- eventos deportivos o culturales que, aun celebrándose de forma esporádica, tengan repercusión nacional o internacional.

Se puede concluir que la concesión sobre el espacio público se basa esencialmente en los indicadores:

DMPT	superficie ocupada máxima (terrazas, mesas, sillas, sombrillas, ...).
PGOU Málaga	separación mínima entre instalaciones
	permeabilidad de vistas (evitar el efecto barrera)
	distribución homogénea

Figura 1.4.9. Elaboración propia.

### *Dimensiones que mejoran la eficiencia, la cohesión, la complejidad y la vitalidad urbana: espacio público y habitabilidad*

El principal reto del modelo urbano sostenible es el de transformar el espacio público en un ámbito más habitable. La mayor parte del espacio público está limitado por las funciones asociadas al vehículo privado. Esta realidad deriva en una planificación del espacio público poco flexible, que afecta directamente a la convivencia, factor de gran importancia de una ciudad más sostenible.

La redefinición del modelo urbano requiere instrumentos y metodologías que consideren la escala humana como factor de análisis, que incluyan de forma más integral una valoración de las calles y de su potencial como espacio de relación, vinculando aspectos como la accesibilidad universal, las variables de confort o las variables perceptivas.

La habitabilidad urbana es un indicador que mide las condiciones del entorno que permiten una buena calidad de vida para los habitantes de una ciudad, está relacionado con las posibilidades de emprender y esto se debe a la consideración de la diversidad de actividades comerciales, la multifuncionalidad del espacio urbano y la accesibilidad a servicios.

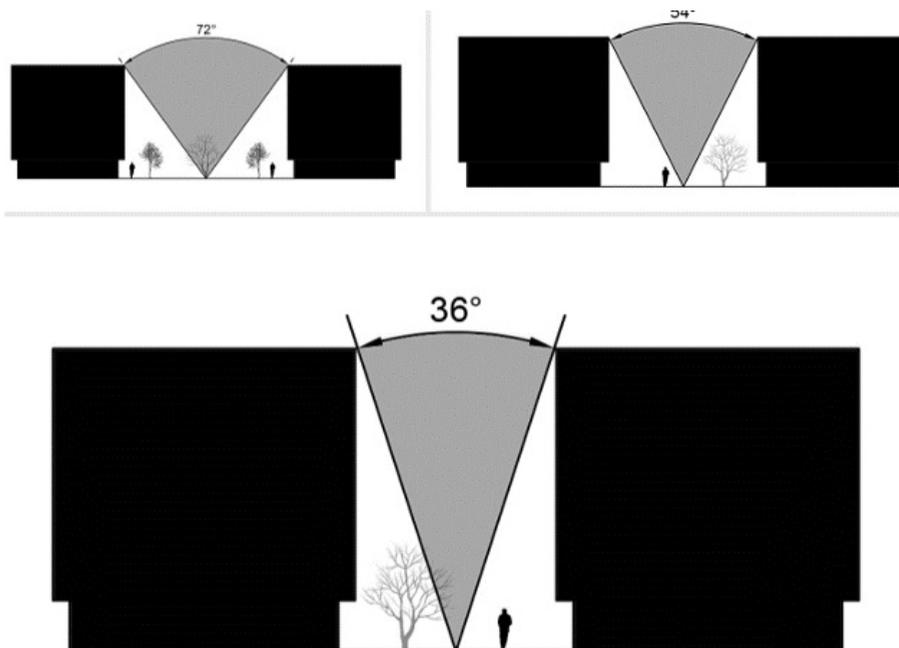


Figura 1.4.10. Esquema ancho de vías -apertura de vista de cielo.

Esta habitabilidad urbana debe analizar la habitabilidad del espacio público, midiendo la compacidad de la ciudad, la capacidad de atraer y estimular a las personas y el confort del usuario. Además, el paisaje urbano y el funcionamiento de la ciudad son elementos claves, que deben propiciar nuevos parámetros para la planificación y el diseño. Así un índice de habitabilidad, que midiera habitabilidad del espacio urbano y habitabilidad del entorno podría ser una manera de relacionar los parámetros morfológicos de la ciudad con los estímulos y realidades que ofrece para transformar las restricciones urbanísticas en condiciones para potenciar el ambiente urbano, midiendo las características del entorno que permiten una buena calidad de vida para los habitantes.

Relacionar morfología, confort, proximidad y ergonomía podría medir la composición de la escena urbana, utilizando las variables de morfología urbana, grado de atracción de las personas y acceso a diversidad de servicios, percepción de proximidad, acceso a equipamientos públicos y servicios esenciales podría medir las características de entorno cercano con funciones residenciales, productivas y de servicios complementarios sin realizar grandes desplazamientos.

Movilidad, fácil acceso para las personas, transporte público, jerarquía del transporte, carga y descarga el grado de peatonalización de las vías y el ángulo de apertura de vista al cielo<sup>86</sup>, podría medir su accesibilidad universal. (véase Figura 1.4.10).

[ 86 ] La cantidad de vista al cielo que un peatón tiene al caminar tiene relación directa con el ancho del derecho de vía y con la altura de los edificios. En ese sentido se considera óptimo oscilar entre un ángulo de visión de 36 a 72 grados. (ver esquemas en sección).

Este ángulo, representa el uso tanto horizontal como vertical del espacio y apunta por un perfil urbano denso, compacto y construido de una manera eficiente. Si el ángulo de visión es menor, corremos el riesgo de diseñar calles con poco confort climático. Por otra parte, si el ángulo de visión es muy extendido, la ciudad es excesivamente horizontal.

Desde el punto de vista de la capacidad atractora del espacio público central, el coeficiente de habitabilidad debe incluir los siguientes parámetros: el volumen verde para trascender la visión higienista del porcentaje mínimo por habitante y trasladar el concepto verde al paisaje urbano. Se puede considerar un 30% de cobertura vegetal como una condición mínima de habitabilidad urbana, acompañados de la calidad del aire y la contaminación por ruido en la búsqueda de la diversidad de usos compatibles con las actividades con el objetivo de estimular de manera constante y positiva al peatón.

Estos indicadores apoyarían la definición de un equilibrio entre el grado de desarrollo que los tejidos consolidados y el modelo de ciudad compacta y compleja más sostenible, facilitando su aplicabilidad, planeamiento, y construcción.

Otras variables como densidad edificatoria deben compensarse con una superficie de convivencia de carácter público con la inclusión, ya comentada, de espacios verdes, plazas y aceras de un ancho mínimo, que dulcifiquen el efecto densificador, otorgando, por otro lado, sentido a las funciones de la vida ciudadana relacionadas con el descanso, el relax, el silencio y el contacto tranquilo entre los usuarios. Este indicador de densidad nos aporta una idea de esponjosidad del suelo urbano y así el espacio público actúa como factor descompresor, identificando así el grado de desequilibrio a nivel de ciudad con la finalidad de establecer las estrategias necesarias que garanticen su reequilibrio.

## Bibliografía

Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona (2008): Plan de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla.

Agència d'Ecologia Urbana De Barcelona Y Departamento De Medio Ambiente Del Ayuntamiento De Vitoria-Gasteiz (2010): Plan de indicadores de sostenibilidad urbana de Vitoria-Gasteiz, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, Vitoria.

Alguacil, Julio (2008). "Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación". En: GARCÍA GARCÍA, A. (ed.). Espacio público, ciudad y conjuntos históricos, Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

Augé, Marc (1996). Los "no lugares": espacios del anonimato: una antropología de la modernidad, Barcelona: Gedisa.

- Arias Sierra, P. Periferias y nueva ciudad: El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana. Sevilla, España, Secretariado de publicaciones, Universidad de Sevilla. 2003.
- Ascher, F. Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid: Editorial Alianza, 2004.
- Asenjo Díaz, A. Boned Purkiss, J. Arquitectura de Málaga (1990-2013) la consolidación de un lenguaje. Edita OMAU Málaga. Ayuntamiento de Málaga
- Benavides, Jorge (2008). "El espacio público en las estrategias de construcción de la ciudad". En: GARCÍA GARCÍA, Antonio. (ed.). Espacio público, ciudad y conjuntos históricos, Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- Berque, A. En el origen del paisaje. En: Paisaje y arte, Revista de Occidente, febrero de 1997, No. 189, Madrid,
- Borja, J. (2013): Revolución urbana y derechos ciudadanos, Alianza Editorial, Madrid.
- Borja I Sebastià, J., Y Z. Muxí Martínez (2003): El espacio público, ciudad y ciudadanía, Electa Editorial, Barcelona.
- Ciochetto, A. (2014): Urbanismo para la vida cotidiana: herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género, tesis doctoral (inédita), Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona
- Colomer Sendra, V., A. Portalés Mañanós, D. Urios Mondéjar Y J. Colomer Alcácer (2017): «Una segunda oportunidad para el espacio público en las periferias consolidadas: Valencia y los parques de barrio», ZARCH, 8. Edita Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- Cullen, Gordon. El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística, Título original: Townscape, 1962. Barcelona, Editorial Blume. Barcelona 1974.
- Delgado, M. (2011): El espacio público como ideología, Editorial Catarata, Madrid.
- De Luxán, M, et al.: Arquitectura bioclimática y clima en Andalucía. Manual de diseño, Junta de Andalucía, Sevilla, 1997
- Fariña, J. La ciudad y el medio natural, Editorial Akal, Madrid, 2008
- García García, Antonio (2008). "Introducción". En: GARCÍA GARCÍA, A. (ed.), Espacio público, ciudad y conjuntos históricos, Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

- García Pérez, S. (2017): «Diseño urbano y espacio público en contextos de regeneración urbana integrada: conceptos, marco institucional y experiencias recientes», ZARCH, 8. Edita Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- García Vázquez, C. Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI., Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2004.
- Gehl, Jan (1971). La vida entre los edificios, Universidad de Costa Rica.
- Gehl, Jan (2006) La humanización del espacio urbano, Barcelona: Editorial Reverté.
- Jacobs, J. Muerte y vida de las grandes ciudades. Editorial Península. Madrid, 1967.
- Leal Maldonado, J. Ríos Ivars, J. Los espacios colectivos en la ciudad, Instituto del Territorio y Urbanismo. Madrid, 1988
- Lefebvre, Henri (1969). El derecho a la ciudad, Ediciones Península. Barcelona.
- López De Lucio, R. (2012): Vivienda colectiva, espacio público y ciudad: evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales, 1860-2010, Editorial Nobuko, Buenos Aires.
- Lynch, K. La imagen de la ciudad, Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2004.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Espacios Públicos Urbanos. Trazado, urbanización y mantenimiento. España: Edición MOPU, 1999.,
- Neila, F. J. Arquitectura bioclimática en un entorno sostenible\*, Editorial Munillalería, Madrid, 2004
- Olgay, V. Arquitectura y clima, Manual de diseño bioclimático para arquitectos y urbanistas, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1998.
- Paisaje Transversal (2018): Escuchar y transformar la ciudad. Urbanismo colaborativo y participación ciudadana, Editorial Catarata, Madrid.
- Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible (2012): Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y Ministerio de Fomento, Madrid
- Serra, J. M. Elementos urbanos: mobiliario y microarquitectura, Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2002.
- Solís, J. M. (2018): Intervención, control, conducta y espacio. Intencionalidad política en el espacio público de Barcelona: Geografía comparada de Ciutat Vella y Nou Barris, tesis doctoral (inédita), Universitat de Lleida, Lleida.



# **ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS MUTACIONES DEL USO RESIDENCIAL**

Francisco Chamizo-Nieto

## Población, tejido residencial y alquiler turístico en el distrito Centro

### *Datos*

Con el objeto de analizar el cambio del uso residencial en el Centro Histórico de Málaga, se propone un análisis espacial del (1) parque de viviendas y la (2) oferta de alquiler turístico para el año 2019 en el distrito Centro como caso de estudio. La elección de este año responde al período en el que la oferta de viviendas turísticas alcanzó su pico máximo antes del inicio de la pandemia del coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19), según el número de anuncios Airbnb ofertados (Cox, 2016). Además, se incluye a estas dos variables una tercera que mide cuál es el aumento o disminución de la población en la última década a escala de barrio, a través de los datos del padrón municipal entre 2009 y 2019 (Ayuntamiento de Málaga, 2009, 2019). A continuación, se presentan las fuentes utilizadas para cada una de las variables consideradas:

I. *Población*. Para analizar la evolución de la población censada entre 2009 y 2019, se analizan los datos del padrón por barrios en 2010 y 2020 (Ayuntamiento de Málaga, 2009, 2019). Ambos se construyen para el último día del año anterior al que hacen referencia: 31 de diciembre de 2009 y 2019, respectivamente. Estos datos muestran cuál es la población censada, propietaria o no, de un inmueble; es decir, el número de habitantes. En este sentido, se asume la limitación que supone esta fuente al no registrar cuál es la población flotante. Para analizar el crecimiento o pérdida de población por barrios entre 2009 y 2019, se ha analizado, en términos absolutos, cuál es el incremento entre ambos años. Asimismo, también se ha calculado cuál es el porcentaje asociado a dicho incremento por barrios. No se ha considerado homogeneizar la población por barrios en función de la superficie que ocupa debido a que (a) hay barrios donde el parque de viviendas es inexistente o muy limitado —puerto, y entornos de la Alcazaba y del Seminario Diocesano—; y (b) al hecho de no considerar la población flotante a partir del número de plazas de las diferentes tipologías de alojamientos turístico, regladas e informales, concentradas principalmente en el Centro Histórico.

II. *Tejido residencial*. Se recogen los datos de la Sede Electrónica del Catastro (Ministerio de Hacienda y Función Pública, 2022). La consulta, filtrada bajo la categoría “uso residencial”, se realizó a fecha de diciembre de 2021. Sobre esta muestra se han descartado aquellas entradas cuya fecha de construcción es posterior al año 2019 (153 viviendas). En total resultan 44.187 viviendas. Cada una se ha geolocalizado a escala de punto —coincidente con el centroide la edificación—, lo cual ha permitido cuantificar cuál es tejido residencial por barrios.

III. *Alquiler turístico*. Se analiza la oferta Airbnb a fecha de 1 de agosto de 2019, según los anuncios monitorizados por la empresa AirDNA (2022). La elección de este mes como representativo del año responde a la tendencia, año tras año, a concentrarse un pico en la oferta durante el tercer trimestre para el mes de agosto, coincidiendo con el período estival (Cox, 2016). A partir de dicho mes la oferta,

aunque asciende ligeramente, podemos considerar que se estabiliza; ya que el incremento máximo registrado en los meses siguientes respecto a agosto es de 162 anuncios, coincidiendo con el mes de diciembre por las fiestas de navidad (véase Figura 1.5.1).

Año	Mes (fecha <i>webscaping</i> )											
	ene. 22/12/ 2018	feb. 30/1/ 2019	mar. 24/2/ 2019	abr. 31/3/ 2019	may. 1/5/ 2019	jun. 30/5/ 2019	jul. 30/6/ 2019	ago. 30/7/ 2019	sep. 1/9/ 2019	oct. 30/9/ 2019	nov. 31/10/ 2019	dic. 30/11/ 2019
2019	4.894	4.899	4.925	5.056	5.236	5.442	5.738	5.983	6.085	6.051	6.028	6.145

Figura 1.5.1. Evolución del número de anuncios Airbnb mes a mes para el año 2019. Fuente: Cox (2016).

A continuación se presentan de forma relacionada los datos recogidos para las tres variables consideradas, y segregadas por barrios (véase Figura 1.5.2). En total, el distrito Centro está formado por 35 barrios, de los cuales 3 de ellos se extienden más allá de los límites del distrito Centro: La Caleta, La Trinidad y Mármoles. Los datos de viviendas y Airbnb para estos tres barrios sí se corresponden con la parte del barrio que si se circunscribe dentro del distrito Centro; sin embargo, esto no ha sido posible con la población, ya que la fuente consultada segrega los datos a nivel de barrio. En relación a los datos Airbnb, es necesario destacar que la geolocalización de los anuncios no es precisa, por lo que esta limitación supone que haya alquileres turísticos activos que, por estar ubicados cerca de los límites entre barrios, estén computados en un barrio vecino distinto del real. Esto podemos observarlo si comparamos los datos referidos al número de viviendas y de anuncios Airbnb en algunos barrios donde el uso residencial no existe. Este es el caso, por ejemplo, del puerto, donde no hay viviendas en 2019 según Catastro (Ministerio de Hacienda y Función Pública, 2022), y sí encontramos 66 alquileres turísticos, los cuales, probablemente, se encuentren emplazados en los barrios limítrofes: La Malagueta y Ensanche Centro.

Los datos de la Figura 1.5.2 muestran, en términos absolutos, el número de viviendas, alquiler turístico y población por barrios del distrito Centro. Cabe destacar el caso del Centro Histórico, con una pérdida del número de habitantes en torno al 17,5%, cerca de 1.000 residentes menos. En este barrio el uso residencial ha sido desplazado por las viviendas turísticas, siendo el barrio donde mayor alquiler turístico se anuncia en Airbnb, concentrando el 31% de la oferta del distrito Centro. Si analizamos la evolución de la población del distrito Centro haciendo un cómputo total, entre 2009 y 2019 el número de residentes bajó en 216 personas, por debajo del 1%. Sin embargo, los aumentos y pérdida de población muestran incrementos por barrios diferenciados. Debido a esto, se ha elaborado una serie de cartografías temáticas para cada una de las variables consideradas, con el objeto de poder realizar un análisis espacial identificando, de forma comparada, qué barrios han perdido población, dónde y cómo se concentra la oferta de alquiler turístico, y dónde se localiza el tejido residencial.

id.	Distrito Centro	Población				Inmuebles 2019	Airbnb my. 2019
		Padrón 2010 31/12/2009	Padrón 2020 31/12/2019	Incremento			
		Nombre Barrio			%		
1	Monte de Gibraltar	15	0	-15	-100	0	83
2	Puerto	8	0	-8	-100	0	66
3	Cañada de los Ingleses	339	276	-63	-18,58	135	15
4	Centro Histórico	5.194	4.286	-908	-17,48	4.429	2.567
5	Olletas	5.490	4.701	-789	-14,37	2.202	85
6	La Merced	1.512	1.331	-181	-11,97	1.182	785
7	La Victoria	2.765	2.474	-291	-10,52	1.601	398
8	La Malagueta	5.101	4.593	-508	-9,96	2.948	349
9	Sierra Blanquilla	503	457	-46	-9,15	150	0
10	La Caleta	1.600	1.491	-109	-6,81	682	50
11	Lagunillas	1.753	1.646	-107	-6,1	453	157
12	Barcenillas	2.275	2.174	-101	-4,44	1.035	72
13	Monte Sancha	1.082	1.039	-43	-3,97	454	32
14	San Felipe Neri	1.185	1.138	-47	-3,97	632	271
15	La Goleta	3.090	2.996	-94	-3,04	1.769	671
16	Ensanche Centro	2.566	2.493	-73	-2,84	2.035	385
17	Santa Amalia	1.142	1.126	-16	-1,4	408	3
18	El Ejido	5.415	5.341	-74	-1,37	2.393	386

19	Cristo de la Epidemia	5.069	5.005	-64	-1,26	2.618	249
20	Segalerva	1.953	1.930	-23	-1,18	761	28
21	Conde de Ureña	2.212	2.187	-25	-1,13	1.075	110
22	Ventaja Alta	201	199	-2	-1	72	12
23	Perchel Norte	2.267	2.263	-4	-0,18	983	194
24	Campos Eliseos	599	609	10	1,67	360	34
25	La Trinidad	17.425	17.875	450	2,58	5.091	519
26	Capuchinos	2.988	3.088	100	3,35	1.207	139
27	La Manía	390	414	24	6,15	133	7
28	El Molinillo	3.355	3.576	221	6,59	1.737	167
29	San Miguel	1.874	2.037	163	8,70	948	58
30	Perchel Sur	3.258	3.566	308	9,45	2.103	164
31	Plaza de Toros Vieja	2.208	2.479	271	12,27	1.609	85
32	Mármoles	4.338	5.227	889	20,49	1.650	97
33	Los Antonios	562	707	145	25,80	259	5
34	Pinares de Olletas	1.744	2.533	789	45,24	1.069	16
35	Seminario	11	16	5	45,45	4	32
	Total	91.489	91.273	-216	-0,24	44.187	8.291

Figura 1.5.2. Uso residencial, Airbnb y evolución de población en los barrios del distrito Centro. Fuente: Ayuntamiento de Málaga, (2009, 2019); Ministerio de Hacienda y Función Pública (2022). Nota: el gradiente de colores se define en tonos azules, cuando el incremento es negativo, y en tonos rojos, para los positivos; siendo la intensidad del color mayor cuando mayor sea el incremento en términos absolutos. Los rangos por código de color, según cortes naturales de Jenks, se definen en la Figura 1.5.3.

## Cartografías

Para la elaboración de las cartografías temáticas, además de la georreferenciación de los datos para cada una de las variables consideradas, se ha utilizado la base cartográfica del portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Málaga (Ayuntamiento de Málaga, 2022). El tratamiento de todos los datos —unión de bases de datos, tabulación y georreferenciación— se ha realizado a través del programa QGIS3.10. Una vez recopilados, se han definido dos tipos de representación para la producción cartográfica, con el objeto de mostrar los datos de forma visual, y facilitando una lectura comparada entre mapas/variables:

I. *Población* (véase Figura 1.5.4). Con el objeto de poder identificar qué barrios han aumentado o disminuido en número de población entre 2009 y 2019, se han discriminado en tonos rojos y azules, respectivamente, cada uno de los barrios dentro del distrito Centro. Asimismo, la intensidad del color está representada en función de si el incremento, en términos absolutos, es mayor o menor. Para ello, se han definido los rangos de los intervalos según los cortes naturales de Jenks. Así, se definen 5 intervalos en función de cómo se reparten los decrecimientos y crecimientos de forma separada (véase Figura 1.5.3).

Rango (R) Cortes naturales de Jenks	Evolución de la población (2009-2019) Incremento de n.º habitantes en términos absolutos ( $\Delta$ )	
	Pérdida de población ( $\Delta < 0$ )	Aumento de población ( $\Delta > 0$ )
R1	[2-63]	[5-10]
R2	[63-181]	[10-100]
R3	[181-508]	[100-221]
R4	[508-908]	[221-450]
R5	= 908	[450-889]

Figura 1.5.3. Evolución de la población entre 2009 y 2019 clasificada por rangos. Fuente: elaboración propia.

II. *Uso residencial | Airbnb* (véanse Figuras 1.5.5 y 1.5.6). Debido al volumen de datos de viviendas y alquiler turístico, la representación por puntos de cada inmueble y alquiler turístico ofertado no permite, a escala de distrito, poder hacer una lectura fácil a nivel espacial. Por ello, se establece el mapa de calor como el tipo de representación con el que poder identificar concentraciones. Para la definición del gradiente a escala de distrito, y con el objeto de superar la limitación que implica la falta de precisión en cuanto a la ubicación de la oferta Airbnb, se define un radio de 200 metros para representar las concentraciones.

## *Análisis espacial*

De los 35 barrios que se encuentran dentro del distrito Centro, 23 tienen menos habitantes en 2019 con respecto a 2009. Destacan por su decrecimiento, el Centro Histórico, seguidos de Olletas y La Malagueta. Los barrios que sí experimentan un aumento de residentes se localizan en el límite noroeste del distrito. Se observa un desplazamiento de la nueva población<sup>87</sup> hacia el borde, teniendo en cuenta que el balance para todo el distrito es de 216 habitantes menos. Si analizamos el parque de viviendas, es en los barrios donde hay un aumento de la población donde hay una mayor concentración de inmuebles. Sin embargo, encontramos barrios donde, a pesar de existir una alta agrupación de viviendas, han perdido población. Este es el caso de La Malagueta y Ensanche Centro (Soho), donde se encuentran concentraciones de alquiler vacacional menos intensas que en el Centro Histórico y arrabales: La Goleta, San Felipe Neri, La Merced, La Victoria y Lagunillas.

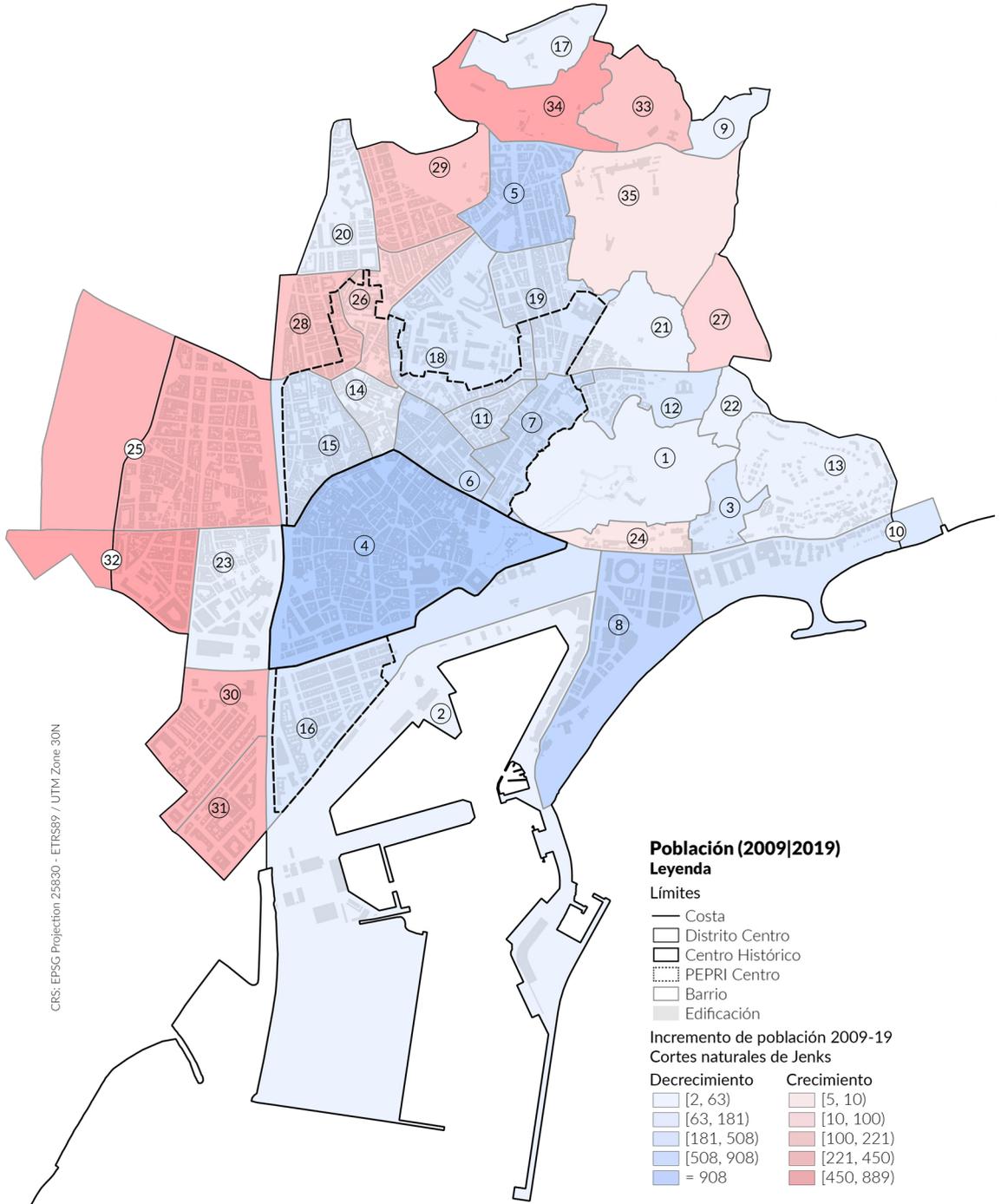
En el ámbito de afección del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro (PEPRI Centro) se encuentra una mayor oferta del alquiler turístico. Esta área está formada por los barrios Centro Histórico, arrabales y Soho. Se observa una fuerte dependencia en los dos primeros, donde destaca una gran concentración de alquiler vacacional activo en el barrio La Merced: casi 7 alquileres turísticos activos por cada 10 viviendas. Sin embargo, en el Ensanche Centro la concentración es menos intensa, a pesar de haber una proporción de casi 2 inmuebles por cada anuncio de alquiler vacacional. Otras barriadas donde existe concentración de viviendas turísticas, pero con una relación menor de alquiler turístico respecto a las viviendas, son La Malagueta y Perchel Sur. Si comparamos las manchas de calor de la oferta de alquiler vacacional y del parque de viviendas, la primera se intensifica donde tiene lugar la segunda. Esto indica que existe una pérdida de la comunidad local, tal y como se muestra en la evolución de la población.

Se observa cómo, una vez se satura el centro, la distribución de la oferta se expande hacia los barrios del norte y, en menor medida, hacia el sur en el caso del Soho. Sin embargo, más allá del centro antiguo, encontramos focos deslocalizados donde existe una alta concentración de viviendas turísticas. Este es el caso de La Malagueta y Olletas-Cristo de la Epidemia, donde, a pesar de haber una alta densidad de viviendas, han experimentado una pérdida del número de residentes. Además, en estas áreas la concentración de alquiler vacacional, aunque menor en intensidad que en el centro, también se encuentra focalizada. Sin embargo, aquellos barrios que han experimentado un aumento en el número de residentes, son barrios donde a futuro, en función de su proximidad al centro y otros puntos de interés turístico, pueden absorber la nueva oferta de alquiler vacacional; en previsión de su crecimiento según la tendencia al alza que ha experimentado durante su serie histórica (Cox, 2016).

---

[ 87 ] Se entiende por "nueva población" aquella que habría podido residir anteriormente en el Centro, otro distrito, municipio o país; así como nuevos nacimientos censado en la década de estudio.

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM, Zone 30N



Barrios (35):  
 ① Monte de Gibralfrao | ② Puerto | ③ Cañada de los Ingleses | ④ Centro Histórico | ⑤ Olletas | ⑥ La Merced | ⑦ La Victoria | ⑧ La Malagueta | ⑨ Sierra Blanca | ⑩ La Caleta | ⑪ Lagunillas | ⑫ Barcenillas | ⑬ Monte Sancha | ⑭ San Felipe Neri | ⑮ La Goleta | ⑯ Ensanche Centro | ⑰ Santa Amalia | ⑱ El Ejido | ⑲ Cristo de la

Epidemia | ⑳ Segalerva | ㉑ Conde de Ureña | ㉒ Ventaja Alta | ㉓ Perchel Norte | ㉔ Campos Eliseos | ㉕ La Trinidad | ㉖ Capuchinos | ㉗ La Mania | ㉘ El Molinillo | ㉙ San Miguel | ㉚ Perchel Sur | ㉛ Plaza de Toros Vieja | ㉜ Mármoles | ㉝ Los Antonios | ㉞ Pinares de Olletas | ㉟ Seminario

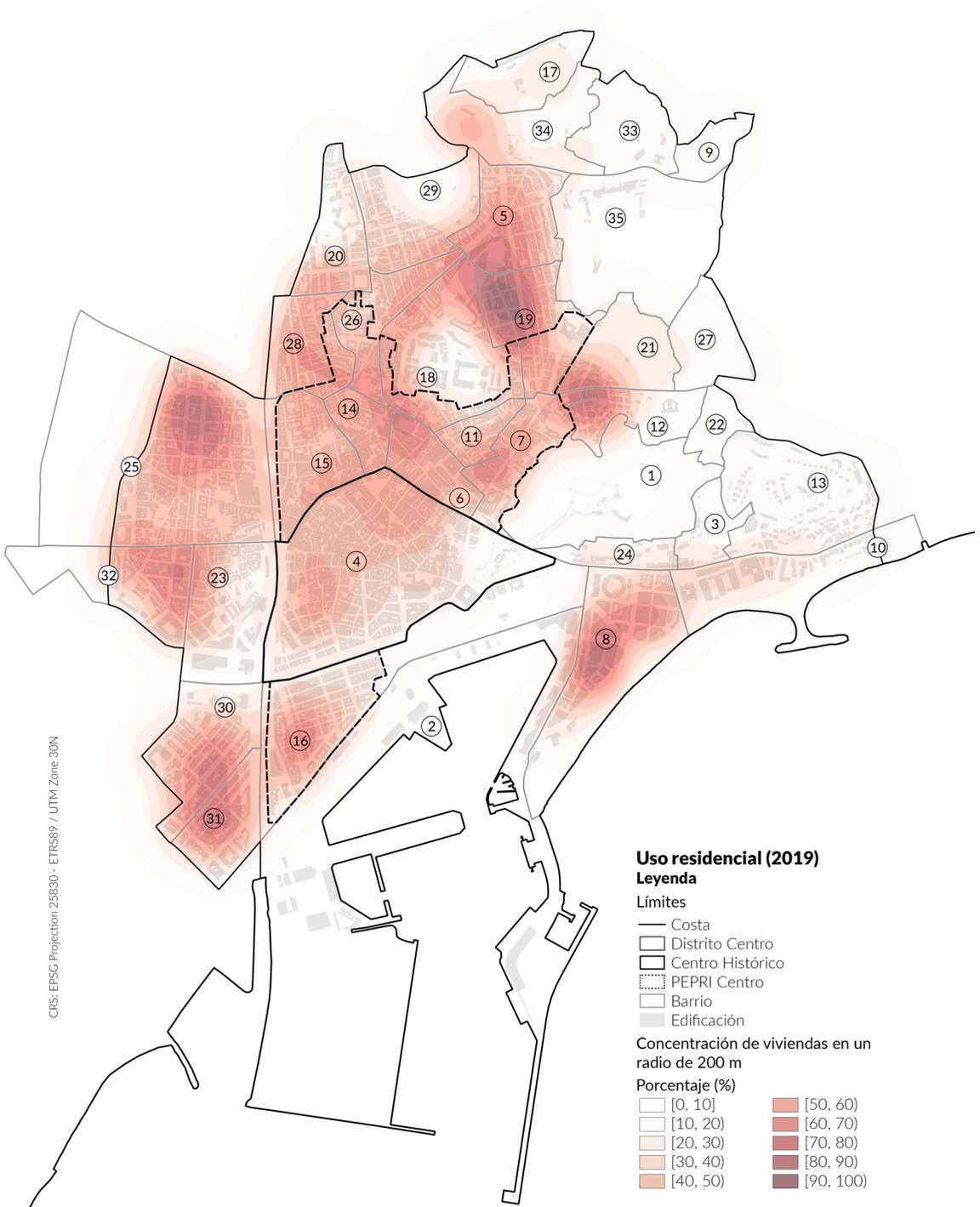
Fuente: Elaboración propia a partir de: Padrón de habitantes por barrios [Censo]. Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.

0 200 500 m



Figura 1.5.4. Evolución de la población entre 2009 y 2019. Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2009, 2019, 2022).

CRS: EPSG Projection: 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N



**Uso residencial (2019)**  
**Legenda**

**Límites**

- Costa
- Distrito Centro
- Centro Histórico
- PEPRI Centro
- Barrio
- Edificación

**Concentración de viviendas en un radio de 200 m**

**Porcentaje (%)**

□ [0, 10]	■ [50, 60]
□ [10, 20]	■ [60, 70]
□ [20, 30]	■ [70, 80]
□ [30, 40]	■ [80, 90]
□ [40, 50]	■ [90, 100]

- Barrios (35):  
 ① Monte de Gibralfrao | ② Puerto | ③ Cañada de los Ingleses | ④ Centro Histórico | ⑤ Olletas | ⑥ La Merced | ⑦ La Victoria | ⑧ La Malagueta | ⑨ Sierra Blanca | ⑩ La Caleta | ⑪ Lagunillas | ⑫ Barcenillas | ⑬ Monte Sancha | ⑭ San Felipe Neri | ⑮ La Goleta | ⑯ Ensanche Centro | ⑰ Santa Amalia | ⑱ El Ejido | ⑲ Cristo de la

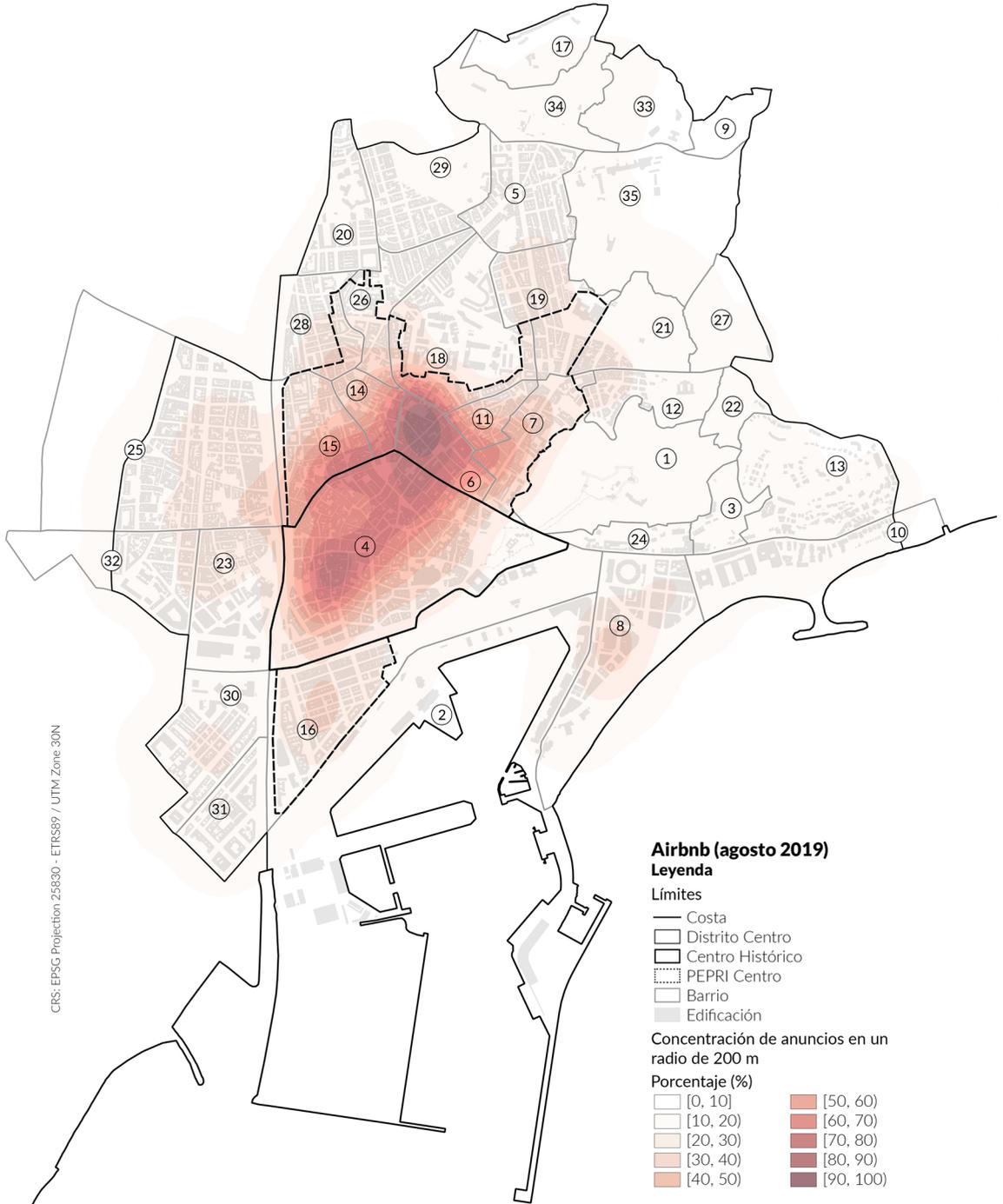
- Epidemia | ⑳ Segalerva | ㉑ Conde de Ureña | ㉒ Ventaja Alta | ㉓ Perchel Norte | ㉔ Campos Eliseos | ㉕ La Trinidad | ㉖ Capuchinos | ㉗ La Mania | ㉘ El Molinillo | ㉙ San Miguel | ㉚ Perchel Sur | ㉛ Plaza de Toros Vieja | ㉜ Mármoles | ㉝ Los Antonios | ㉞ Pinares de Olletas | ㉟ Seminario

Fuente: Elaboración propia a partir de: Viviendas [Catastro], Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.



**Figura 1.5.5. Uso residencial.** Fuente: Ayuntamiento de Málaga (2022); Ministerio de Hacienda y Función Pública (2022).

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM, Zone 30N



**Airbnb (agosto 2019)**

**Leyenda**

**Límites**

- Costa
- Distrito Centro
- Centro Histórico
- PEPRI Centro
- Barrio
- Edificación

**Concentración de anuncios en un radio de 200 m**

**Porcentaje (%)**

- |            |             |
|------------|-------------|
| □ [0, 10]  | ■ [50, 60]  |
| □ [10, 20] | ■ [60, 70]  |
| □ [20, 30] | ■ [70, 80]  |
| □ [30, 40] | ■ [80, 90]  |
| □ [40, 50] | ■ [90, 100] |

Barrios (35):  
 ① Monte de Gibralfrao | ② Puerto | ③ Cañada de los Ingleses | ④ Centro Histórico | ⑤ Olletas | ⑥ La Merced | ⑦ La Victoria | ⑧ La Malagueta | ⑨ Sierra Blanca | ⑩ La Caleta | ⑪ Lagunillas | ⑫ Barcenillas | ⑬ Monte Sancha | ⑭ San Felipe Neri | ⑮ La Goleta | ⑯ Ensanche Centro | ⑰ Santa Amalia | ⑱ El Ejido | ⑲ Cristo de la

Epidemia | ⑳ Segalerva | ㉑ Conde de Ureña | ㉒ Ventaja Alta | ㉓ Perchel Norte | ㉔ Campos Eliseos | ㉕ La Trinidad | ㉖ Capuchinos | ㉗ La Mania | ㉘ El Molinillo | ㉙ San Miguel | ㉚ Perchel Sur | ㉛ Plaza de Toros Vieja | ㉜ Mármoles | ㉝ Los Antonios | ㉞ Pinares de Olletas | ㉟ Seminario

Fuente: Elaboración propia a partir de: Airbnb [AirDNA]. Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.



Figura 1.5.6. Airbnb. Fuente: AirDNA (2022); Ayuntamiento de Málaga (2022).

Este es el caso de La Trinidad y El Molinillo, barrios donde existe una alta concentración de viviendas y, por consiguiente, candidatos a albergar los nuevos crecimientos en la oferta de viviendas turísticas. Paralelamente a esta tendencia, encontramos barrios que, además de tener una alta densidad de viviendas, también han experimentado un aumento de población: Perchel Sur y Plaza de Toros Vieja. A modo de síntesis, se pueden destacar las siguientes conclusiones que resumen las mutaciones en el uso residencial del distrito Centro:

1. Existe una fuerte dependencia del alquiler vacacional en el Centro Histórico, donde se concentra más del 30% de la oferta.
2. La nueva oferta de alquiler turístico, una vez saturado el centro antiguo, se va expandiendo a los barrios aledaños del norte, los arrabales, destacando el barrio La Merced, donde la concentración de viviendas turísticas es, incluso, superior a la del Centro Histórico.
3. Los barrios con una alta densidad de viviendas y con una mayor proximidad al centro antiguo son las áreas de expansión de los nuevos crecimientos en la oferta de alquiler turístico. El mapa de calor muestra como la concentración crece hasta barrios como La Trinidad y El Monillo.
4. Proliferan nuevos focos emergentes de alquiler turístico, como La Malagueta y Ensanche Centro, superando, en el caso del primero, la dependencia del centro.
5. Existe la tendencia de que un barrio decrece en número de habitantes con una intensidad proporcional a su proximidad al centro.
6. La pérdida del tejido social es difícil de recuperar a corto y largo plazo una vez ha sido desplazado por el uso turístico. Esto invita a dirigir políticas de protección del uso residencial, a modo de contención y preservación de la habitabilidad, en aquellos barrios donde se pueda extender la nueva oferta creciente de alquiler vacacional.

## **Bibliografía**

- AirDNA. (2022). *Short-Term Rental Data Analytics*. <https://www.airdna.co/>
- Ayuntamiento de Málaga. (2009). *Padrón de habitantes por barrios 2009*. Datos Abiertos Ayto. Málaga. <https://datosabiertos.malaga.eu/>
- Ayuntamiento de Málaga. (2019). *Padrón de habitantes por barrios 2019*. Datos Abiertos Ayto. Málaga. <https://datosabiertos.malaga.eu/>
- Ayuntamiento de Málaga. (2022). *Portal de Datos Abiertos Ayuntamiento de Málaga*. <https://datosabiertos.malaga.eu/>

Cox, M. (2016). *Sobre Airbnb en Málaga*. Inside Airbnb: Adding Data to the Debate.  
<http://insideairbnb.com/malaga/>

Ministerio de Hacienda y Función Pública. (2022). *Sede Electrónica del Catastro*.  
<https://www.sedecatastro.gob.es/>

2

# ESTRATEGIAS DE PROTECCIÓN DE LA HABITABILIDAD URBANA

POLÍTICAS URBANAS FRENTE A LA TURISTIFICACIÓN

CONFLICTOS Y DEMANDAS DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES

LA HABITABILIDAD URBANA COMO PATRIMONIO INMATERIAL

ESTRATEGIAS PARA LA GESTIÓN DE UN TURISMO DE CRUCEROS  
RESPONSABLE EN MÁLAGA

RECUPERACIÓN DE LA HABITABILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE  
MÁLAGA. LAS TECNOCASAS: REVISIÓN, CONTEXTUALIZACIÓN CRÍTICA Y  
ALTERNATIVAS

ESTRATEGIAS DE RECUPERACIÓN SOCIAL DE LA HABITABILIDAD DEL  
CENRO HISTÓRICO

# **POLÍTICAS URBANAS FRENTE A LA TURISTIFICACIÓN**

María José Márquez-Ballesteros

Alberto E. García-Moreno

## Introducción

La creciente demanda de destinos urbanos en los circuitos turísticos globales hace que los gobiernos locales tengan que tener en cuenta cómo gestionar la compatibilidad de estos flujos exógenos con la habitabilidad cotidiana de las personas que residen en las ciudades turísticas.

A los retos de sostenibilidad habituales a los que deben enfrentarse los núcleos urbanos, hay que sumarles los derivados de la actividad turística como una componente más en la gestión de los problemas de la ciudad.

Tal y como describe el Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears, en su título segundo, el turismo debe ser una actividad que se integre de manera justa en el desarrollo competitivo de un destino turístico, por lo que es imprescindible gestionar equilibradamente recursos y oferta (Gobierno Balear, 2022: 119196):

el turismo sostenible, además de ser creador de riqueza, tiene que contribuir a conservar y proteger los recursos de nuestro territorio —vida silvestre, flora, biodiversidad y ecosistemas—, pero también tiene que contribuir a proteger y promover la diversidad cultural y el bienestar de las personas residentes en las Illes Balears, generando trabajo de calidad y apoyando a las economías locales. El turismo sostenible es el que lidera la justicia social, el trabajo de calidad, la igualdad, el desarrollo económico y la integridad ambiental para llegar a ser un destino competitivo y viable.

El fenómeno turístico en su tendencia de incremento constante no parece que vaya a disminuir si no es por algún componente puntual externo a él, como ya ocurrió con la pandemia de la Covid-19; la tendencia de crecimiento del número de turistas se mantiene anualmente en prácticamente todas las regiones del mundo.

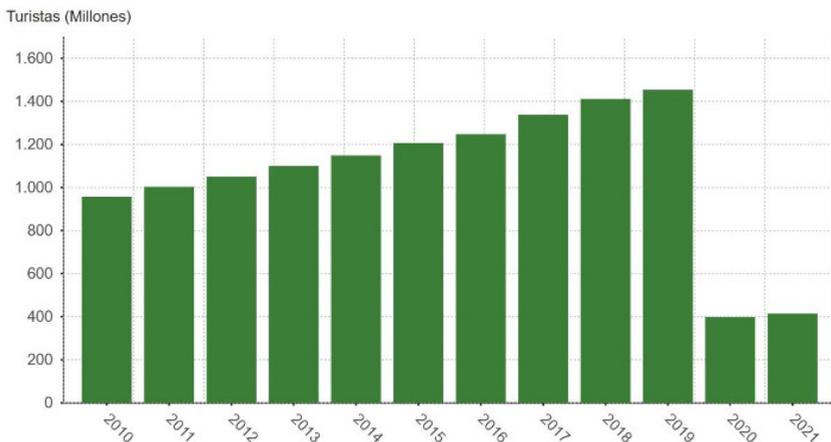


Figura 2.6.1. Número de turistas anuales en el mundo. Tendencia de crecimiento y decrecimiento en 2020-21 por los efectos de la pandemia SARS-Covid 2. Fuente <https://www.epdata.es/datos/turismo-espana-mundo-datos-graficos/272>

El turismo, de hecho, es una de los sectores económicos que más rápido crece en el mundo (PEETERS et al, 2018). Si el turismo es una tendencia al alza en un mundo cada vez más globalizado, con abaratamiento de los costes de los desplazamientos y estancias, y una urbanización generalizada del territorio global, es imprescindible plantear una gestión coherente de los lugares masivamente visitados.

Ante este escenario de crecimiento inevitable del turismo, las autoridades locales tienen como reto encontrar el encaje justo entre desarrollo económico y bienestar de residentes mediante el articulado de políticas locales.

## **La importancia de definir políticas para evitar procesos de turistificación. Políticas y directrices desde una visión multiescalar**

Ante el problema creciente de la turistificación de las ciudades, diversas organizaciones gubernamentales, políticas, empresariales y académicas están trabajando en la búsqueda de herramientas que compatibilicen la actividad económica del turismo con la vida cotidiana de los habitantes de las ciudades.

La turistificación de muchas ciudades conlleva un fuerte desapego de la población local hacia el visitante, rehuendo de una actividad que por un lado produce grandes beneficios económicos –aunque no siempre con repercusión local- aunque graves carencias en la gestión urbana.

El término de turistificación también se asocia al concepto anglosajón del denominado *overtourism*, o efecto excesivo del turismo en la percepción de la calidad de vida de los habitantes de los destinos turísticos y en la satisfacción de los turistas (OMT, 2018).

### *Análisis de literatura existente en cuanto a indicadores y criterios de medición de políticas urbanas para el control de la turistificación de las ciudades*

Para el estudio de casos es necesario previamente establecer los criterios desde los que se van a analizar las políticas locales. Para esto se ha acudido a la literatura académica del portal Web of Science –WoS- y a la búsqueda de foros internacionales sobre turistificación – *overtourism*, como por ejemplo la Organización Mundial del Turismo, el marco de la Unión Europea y la red europea “Vivre la Ville !”<sup>1</sup>.

---

[ 1 ] La red europea “Vivre la Ville!” tiene su origen en la creación del movimiento “Vivre Paris!” en enero de 2010 en respuesta a la extensión descontrolada de las terrazas de los cafés, además de la campaña de prensa lanzada por los profesionales del sector del ocio nocturno. Al movimiento se suman otras iniciativas, organizaciones y ciudades dando lugar en mayo de 2016 a la Red Europea, “Vivre la Ville!”, con motivo de la reunión pública sobre contaminación acústica. [.https://www.reseau-vivre-la-ville.fr/](https://www.reseau-vivre-la-ville.fr/)

### A. Criterios de búsqueda, análisis y resultados en portal WoS

Como criterios de búsqueda en el portal académico científico Web of Science se han tomado los siguientes ítems:

En primer lugar, los campos en los que se va acotar la búsqueda son los de título y abstract - resumen. El título puede no contener los términos que necesitamos, pero el abstract aumentará el rango de precisión en la búsqueda, ya que el tema principal del artículo se especifica en el resumen. El criterio de elección de términos ira de más a menos siendo la primera búsqueda la más rigurosa y concreta en cuanto a coincidencias con las políticas de turistificación –overtourism- y la última de ellas la más abierta.

A continuación, se recoge una tabla con los criterios de búsqueda que incluyen los dos términos o tópicos, los campos Título y resumen, y los operadores booleanos AND y OR.

Id. de búsqueda	Campos y términos de búsqueda/variables	Grado de precisión	Resultados
1	Title = "policy" AND "overtourism" AND Abstract = "policy" AND "overtourism"	Máxima	4
2	Title = "policy" OR "overtourism" AND Abstract = "policy" AND "overtourism"	Máxima	4
3	Title = "policy" AND "overtourism" OR Abstract = "policy" AND "overtourism"	Muy alta	33
4	Title = "policy" OR "overtourism" OR Abstract = "policy" AND "overtourism"	Muy bajo	292.110
5	Title = "policy" OR "overtourism" OR Abstract = "policy" OR "overtourism"	Muy Bajo	899.272

Figura 2.6.2.

Tras el análisis de la bibliografía académica se observa cómo solo son destacables los 3 primeros resultados de búsqueda, siendo el nivel de precisión muy bajo en las búsquedas 4 y 5, por lo tanto, no se tienen en cuenta. Lo resultados de las 2 primeras búsquedas son coincidentes al 100% y la búsqueda número 3 sólo añade 29 publicaciones nuevas. A continuación, se trasladan los resultados analizados:

BÚSQUEDA 1				
PUB	Autores	Título del Artículo	Fuente	Año
J	Sibrijns, GR; Vanneste, D	Managing overtourism in collaboration: The case of 'From Capital City to Court City', a tourism redistribution policy project between Amsterdam and The Hague	JOURNAL OF DESTINATION MARKETING & MANAGEMENT	2021
J	Nientied, P; Toto, R	Learning from overtourism; new tourism policy for the city of Rotterdam	URBAN RESEARCH & PRACTICE	2020
J	Kim, S; Kim, N	A Social Cost-Benefit Analysis of the Vehicle Restriction Policy for Reducing Overtourism in Udo, Korea	SUSTAINABILITY	2020
J	Nepal, R; Nepal, SK	Managing overtourism through economic taxation: policy lessons from five countries	TOURISM GEOGRAPHIES	2021

BÚSQUEDA 2				
PUB	Autores	Título del Artículo	Fuente	Año
J	Sibrijns, GR; Vanneste, D	Managing overtourism in collaboration: The case of 'From Capital City to Court City', a tourism redistribution policy project between Amsterdam and The Hague	JOURNAL OF DESTINATION MARKETING & MANAGEMENT	2021
J	Nientied, P; Toto, R	Learning from overtourism; new tourism policy for the city of Rotterdam	URBAN RESEARCH & PRACTICE	2020
J	Kim, S; Kim, N	A Social Cost-Benefit Analysis of the Vehicle Restriction Policy for Reducing Overtourism in Udo, Korea	SUSTAINABILITY	2020
J	Nepal, R; Nepal, SK	Managing overtourism through economic taxation: policy lessons from five countries	TOURISM GEOGRAPHIES	2021

BÚSQUEDA 3 (Parte 1)				
PUB	Autores	Título del Artículo	Fuente	Año
J	Chamizo-Nieto, FJ; de Salazar, NNG; Rosa-Jimenez, C; Reyes-Corredera, S	Indicators for measuring tourism intensification in urban areas through their associative network: Case studies from the Spanish Mediterranean coast	EUROPEAN JOURNAL OF TOURISM RESEARCH	2022
J	Majdak, P; de Almeida, AMM	Pre-Emptively Managing Overtourism by Promoting Rural Tourism in Low-Density Areas: Lessons from Madeira	SUSTAINABILITY	2022
J	Barbhuiya, MR	Overtourism in Indian cities: a case study of Nainital	INTERNATIONAL JOURNAL OF TOURISM CITIES	2021
J	Buitrago, EM; Yniguez, R	Measuring Overtourism: A Necessary Tool for Landscape Planning	LAND	2021
J	Gonzalez, MV; Ruano, JM	The Crossfire Rhetoric. Success in Danger vs. Unsustainable Growth. Analysis of Tourism Stakeholders' Narratives in the Spanish Press (2008-2019)	SUSTAINABILITY	2021
J	Yuval, F	To Compete or Cooperate? Intermunicipal Management of Overtourism	JOURNAL OF TRAVEL RESEARCH	2022
J	Aleksandrova, AY; Bobylev, SN; Solovyeva, SV; Khovavko, IY	Overtourism at Baikal: Problems and Ways of Addressing Them	GEOGRAPHY AND NATURAL RESOURCES	2021
J	Heslinga, JH; Hartman, S; Wielenga, B	Irresponsible responsible tourism; observations from nature areas in Norway	JOURNAL OF TOURISM FUTURES	2021

J	Sibrijns, GR; Vanneste, D	Managing overtourism in collaboration: The case of 'From Capital City to Court City', a tourism redistribution policy project between Amsterdam and The Hague	JOURNAL OF DESTINATION MARKETING & MANAGEMENT	2021
---	------------------------------	---	---	------

BÚSQUEDA 3 (Parte 2)				
PUB	Autores	Título del artículo	Fuente	Año
J	Verhoeven, G	No campers wanted: mass tourism and the discouragement of 'tent cloth vacationing' in Belgium's Trente Glorieuses (1945-'75)	JOURNAL OF TOURISM HISTORY	2020
J	Park, H; Kovacs, JF	Arts-led revitalization, overtourism and community responses: Ihwa Mural Village, Seoul	TOURISM MANAGEMENT PERSPECTIVES	2020
J	Saeporsdottir, AD; Hall, CM; Wendt, M	Overtourism in Iceland: Fantasy or Reality?	SUSTAINABILITY	2020
J	Clark, C; Nyaupane, GP	OVERTOURISM: AN ANALYSIS OF ITS COVERAGE IN THE MEDIA BY USING FRAMING THEORY	TOURISM REVIEW INTERNATIONAL	2020
J	Pasquinelli, C; Trunfio, M	Reframing urban overtourism through the Smart-City Lens	CITIES	2020
J	Benner, M	Overcoming overtourism in Europe: Towards an institutional-behavioral research agenda	ZEITSCHRIFT FUR WIRTSCHAFTS-GEOGRAPHIE	2020
J	Benner, M	The Decline of Tourist Destinations: An Evolutionary Perspective on Overtourism	SUSTAINABILITY	2020

J	Kim, M; Choi, KW; Chang, M; Lee, CH	Overtourism in Jeju Island: The Influencing Factors and Mediating Role of Quality of Life	JOURNAL OF ASIAN FINANCE ECONOMICS AND BUSINESS	2020
J	Nientied, P; Toto, R	Learning from overtourism; new tourism policy for the city of Rotterdam	URBAN RESEARCH & PRACTICE	2020
J	Fridriksson, J; Wise, N; Scott, P	Iceland's burgeoning cruise industry: An economic opportunity or a local threat?	LOCAL ECONOMY	2020
J	Fedyk, W; Soltysik, M; Olearnik, J; Barwicka, K; Mucha, A	How Overtourism Threatens Large Urban Areas: A Case Study of the City of Wroclaw, Poland	SUSTAINABILITY	2020
J	Kim, S; Kim, N	A Social Cost-Benefit Analysis of the Vehicle Restriction Policy for Reducing Overtourism in Udo, Korea	SUSTAINABILITY	2020

BÚSQUEDA 3 (Parte 3)				
PUB	Autores	Título del artículo	Fuente	Año
J	Kuscer, K; Mihalic, T	Residents' Attitudes towards Overtourism from the Perspective of Tourism Impacts and Cooperation-The Case of Ljubljana	SUSTAINABILITY	2019
B	Joppe, M	The roles of policy, planning and governance in preventing and managing overtourism	OVERTOURISM: ISSUES, REALITIES AND SOLUTIONS	2019
J	Sarantakou, E; Terkenli, TS	Non-Institutionalized Forms of Tourism Accommodation and Overtourism Impacts on the Landscape: The Case of Santorini, Greece	TOURISM PLANNING & DEVELOPMENT	2019

J	Gursoy, IT	Beauty and the Beast: A Fairy Tale of Tourismphobia	TOURISM PLANNING & DEVELOPMENT	2019
J	Joppe, M	Tourism policy and governance: Quo vadis?	TOURISM MANAGEMENT PERSPECTIVES	2018

Figura 2.6.3.

Analizando los años de publicación, se puede comprobar como el primer año que aparece la problemática es el 2018, con un único artículo en el que se plantea un auge de un problema y la necesidad de implementar políticas que frenen la tendencia de crecimiento infinito. A partir de este año el crecimiento es paulatino, siendo 2020 el año de mayor producción, lo que puede corresponder con una mayor preocupación sobre el turismo en 2018. Tras la irrupción de la pandemia de Covid-19 parece que existe un cierto abandono de la temática. A continuación, se reproduce una gráfica del número de publicaciones y de citas:

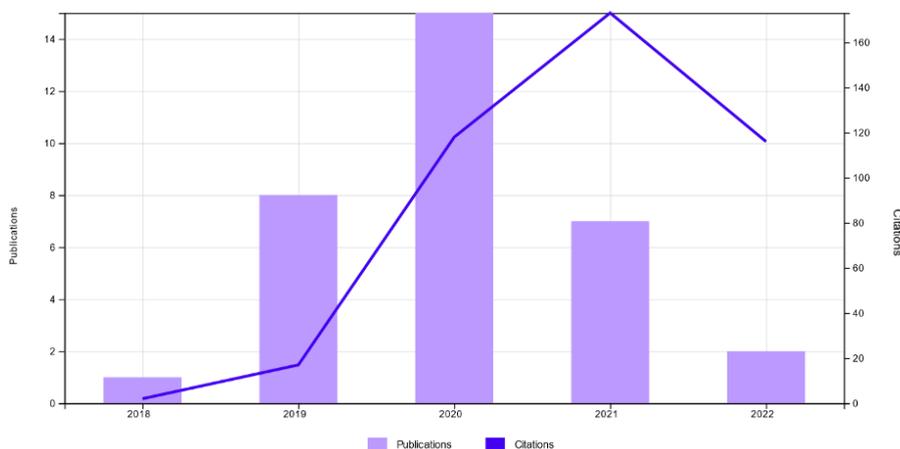


Figura 2.6.4. Gráfico de número de publicaciones y citas según año de publicación de la búsqueda número 3. Fuente de datos: Portal Web of Science.

### B. El marco internacional. La Organización Mundial del Turismo.

La Organización Mundial del Turismo (OMT), el Centro de Experiencia Ocio, Turismo y Hotelería (CELTH) de la Universidad de Ciencias Aplicadas de Breda, la Unión Europea y el Instituto de Futuros Turísticos (ETFI) de la Universidad NHLStenden de Ciencias Aplicadas, redactaron un informe en el que se incluían recomendaciones sobre las políticas necesarias para un turismo urbano en auge. Estas recomendaciones se resumen en los siguientes puntos (UNWTO et al, 2018):

Dimensión	Recomendación
Integración en la sostenibilidad global urbana	Alineación con La Agenda Urbana de Naciones Unidas y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), y con el Código Ético Mundial para el Turismo (GCET).
	Integración de las comunidades locales en la cadena de valor del turismo promoviendo su participación en el sector y asegurando que el turismo se traduzca en creación de riqueza y trabajo decente.
Planificación Integral y en varios niveles (interadministrativa)	Plan estratégico a largo plazo para la sostenibilidad urbana del turismo que incluya la definición de la capacidad de carga para la ciudad y para áreas y atracciones específicas, siendo muy útil implementar estrategias que trabajen en la dispersión y la segmentación de visitantes, el desarrollo de nuevos itinerarios y atracciones;
	Planificación con estrategias de previsión y planificación de escenarios. El dinámico y volátil desarrollo global incierto y complejo de hoy requiere un enfoque que no (solo) tome el pasado, sino que también identifica las fuerzas impulsoras del cambio e incertidumbres clave, para crear escenarios plausibles;
	Promover productos y experiencias innovadoras que permitan a la ciudad diversificar la demanda en tiempo y espacio y atraer a los segmentos de visitantes adecuados según a su visión y estrategia a largo plazo;

Mejora de la gobernanza (agentes locales y multinivel)	Determinar los niveles aceptables de impacto del turismo sobre la ciudad a través de un proceso participativo para que las comunidades locales se beneficien de esta actividad, incorporando en todo momento la comunicación con los residentes
	Establecer modelos de gobernanza que involucren a las administraciones en todos los niveles (turismo y otras administraciones relevantes), el sector privado y las comunidades locales. La intercomunicación entre los distintos departamentos locales podría suponer una mejora real de la infraestructura de la ciudad.
	Considerar a los turistas como residentes temporales, asegurar que la política turística promueva la participación de los visitantes y residentes y construir una ciudad para todos.
Procesos de comunicación	Fomentar los mecanismos de comunicación y colaboración entre todas las partes interesadas.
Monitorización y seguimiento. TICs	Monitorear regularmente la percepción de las comunidades locales hacia el turismo y potenciar el valor del sector entre los residentes. Esto hará posible identificar las preocupaciones de las comunidades locales desde el principio y desarrollar conjuntamente estrategias de gestión para hacer frente a problemas percibidos;
	Promover el seguimiento y las decisiones basadas en evidencia y la planificación de cuestiones clave como la capacidad de carga, movilidad, gestión de los recursos naturales y culturales y actitudes de los residentes hacia el turismo;
	Invertir en tecnología, innovación y alianzas para promover ciudades inteligentes: aprovechar al máximo la tecnología, abordar la sostenibilidad, la accesibilidad y la innovación;

Figura 2.6.5. Dimensiones y recomendaciones para las políticas locales según la OMT. Elaboración propia.

En resumen, las políticas locales deberían enfocarse en varios niveles: el primero y fundamental, el de la planificación; el segundo, el de la integración en las políticas de sostenibilidad de la ciudad; el tercero, el de la gobernanza e integración de todos los agentes en los procesos del turismo. Por último y también fundamental, las dos últimas dimensiones, que tienen que ver con los procesos posteriores a la

planificación en sí misma, lo que incluye incorporar procesos de seguimiento y verificación de cumplimiento de objetivos y la mejora de la comunicación con todos los sectores involucrados.

### *C. El marco europeo*

Desde 2009 la política de la Unión Europea respecto al turismo tiene su propia base legal, aunque sigue sin tener un presupuesto específico e independiente en el marco financiero plurianual actual, 2021-2027. Desde la Unión Europea se reconoce que la industria del turismo puede contribuir a otros objetivos de crecimiento y empleo importantes (PERNICE, 2022), pero desde la perspectiva de un turismo sostenible, responsable y ético. Por este motivo, en 2018 el Parlamento Europeo publica el estudio “Overtourism: impact and possible policy responses”, preocupado por las políticas necesarias para remediar los impactos negativos de la sobre explotación turística sin control (PEETERS et al, 2018).

En la revisión de normativas y directrices, se puede comprobar como la Unión Europea ha venido prestando más atención a la dimensión económica del turismo, fundamentalmente del empleo y la industria turística, que al impacto en otros sectores como la protección del medio o el bienestar de los propios ciudadanos. Esto se observa claramente en la resolución del Consejo Europeo de 21 de mayo de 2002 sobre el futuro del turismo que establece el objetivo de convertir a Europa en un destino turístico de primer orden, respaldando así la visión de la Comisión que se ve reflejada en la comunicación de noviembre de 2001, titulada “Working together for the future of European tourism” (Comisión Europea, 2001). La Comisión Europea ha seguido esta línea de trabajo creando numerosas medidas específicas, así como otras generales como el lanzamiento del portal para la promoción del destino turístico Europa y la creación Foro Europeo de Turismo (ETF) que se celebra anualmente desde 2002.

Desde este comunicado de 2001, la Comisión ha publicado otros tantos, siempre con esta visión prioritaria de la importancia de la economía del turismo, como por ejemplo la comunicación “Europa, el destino turístico número 1 del mundo” – (COM (2010)0352) de 30 de junio de 2010, la titulada “Implementación y desarrollo de la política común de visados para estimular el crecimiento en la UE” – (COM (2012)0649) de 7 de noviembre de 2012 – o la comunicación “Una estrategia europea para más crecimiento y empleo en el turismo costero y marítimo” – (COM (2014)0086) de 20 de febrero de 2014 (PERNICE, 2022).

Los esfuerzos de la Unión Europea se han centrado en las últimas dos décadas en convertir a Europa en el destino número uno del mundo, pero es en 2018, cuando el Intergrupo de Turismo del Parlamento Europeo, la Comisión de Transporte y Turismo y el Grupo de Trabajo sobre Turismo (TTF) en la reunión de febrero de 2018 con el Secretario General de la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT), firman un memorando de cooperación centrado en promover el turismo sostenible (PERNICE, 2022), cambiando levemente la directriz anterior.

Sin embargo, la irrupción de la pandemia en 2019 del Covid19 ha hecho que la mayoría de las medidas, directivas y reglamentos promulgados por la Unión Europea sean para restablecer la situación de flujos turísticos previos a 2020, garantizando la seguridad sanitaria sin menoscabar la vuelta a la actividad turística previa a la pandemia.

Por este motivo, es fundamental volver la vista a 2018, que parece ser el año clave en los planteamientos de las consecuencias negativas de la sobre explotación turística y sus posibles vías de solución, observando el documento del Parlamento Europeo titulado “Overtourism: impact and possible policy responses”. Este estudio es especialmente interesante para este trabajo, ya que analiza 41 casos, entre los que se encuentra Mallorca (PEETERS et al, 2018).

El problema del turismo excesivo surgió en su forma problemática actual recientemente, por lo que el fenómeno se encuentra todavía en el comienzo del ciclo de la política. La teoría del ciclo de políticas establece que las políticas se desarrollan a través de las siguientes etapas: establecimiento de agenda, formulación de políticas, toma de decisiones, implementación y evaluación (WEGRICH & JANN, 2006). A nivel europeo el sobreturismo acaba de entrar en las agendas, por lo que es imposible analizar políticas concretas de la Unión en el área del turismo excesivo (PEETERS et al, 2018).

El estudio de casos planteado por Peeters concluye con el listado de 121 medidas concretas adoptadas en los diferentes países de la Unión, así como en la literatura analizada y algunas procedentes de la propia Unión Europea (PEETERS et al, 2018).

A continuación, se enumeran los bloques de medidas recogidos:

- Dispersión de la actividad turística a otros focos de interés.
- Reparto del tiempo de interés turístico. Diversificación estacional.
- Medidas fiscales y financieras para mitigar la acción negativa del turismo.
- Regulaciones normativas limitantes.
- Establecimiento de limitaciones de capacidades de carga/número de visitantes.
- Estímulo de negocios turísticos alternativos más sostenibles e innovadores.
- Diversificación de la economía; fomento de alternativas al turismo.
- Fomento de la planificación espacial.
- Fomentar la cooperación internacional (destino – origen).
- Implementación de medidas que hagan llegar los beneficios del turismo a la economía local.
- Mejorar la relación turista/residente.
- Mejorar las infraestructuras locales.
- Implicación real de las empresas turísticas con los residentes y la economía local.
- Implantar una planificación a medio y largo plazo con sistemas de medición, control y mejora (KPIs).

El informe concluye determinando que es muy complejo establecer un sistema

común de indicadores debido a las heterogéneas causas y efectos del turismo excesivo, por lo que para evitar el turismo excesivo se requieren políticas hechas a la medida en cooperación entre las partes interesadas y los responsables políticos de los destinos (PEETERS et al, 2018).

#### *D. La iniciativa ciudadana*

Ya que la incidencia principal de las políticas para resolver la problemática de la turistificación radica en las acciones que alivien el malestar particular percibido por los habitantes de los espacios turistificados, es imprescindible incluir a la ciudadanía en los procesos de diseño de políticas y de gestión de los flujos turísticos en las ciudades, ya que de esa manera se podrán alcanzar objetivos claros de desarrollo sostenible urbano (RASOOLIMANESH et al 2017; TOSUN, 2006; WONDIRAD & EWNETU, 2019). Incluir a las comunidades locales, no sólo contribuye al empoderamiento de las mismas y al enriquecimiento de la vida urbana, sino que mejora la calidad de la oferta turística y la rentabilidad económica de la actividad (IQBAL et al, 2022).

Por este motivo, este bloque de búsqueda de políticas y de estrategias urbanas para la mitigación de los efectos del sobre turismo debe fijarse en aquellas iniciativas que parten de propio descontento vecinal frente al fenómeno. En este caso el trabajo se centra en la iniciativa surgida en 2010 “Vivre Paris!” y que deriva en la red europea “Vivre la Ville!”

Lo interesante de acudir a esta red es que la iniciativa parte de la insatisfacción de los vecinos de Paris y, a medida que va creciendo, la red recoge las molestias causadas por los efectos más negativos del turismo masivo y del ocio nocturno. Fundamentalmente la red está formada por asociaciones de ciudades y regiones francesas, pero a nivel europeo es muy importante el peso de ciudades italianas y neerlandesas. En el caso de España, forman parte de la red asociaciones de Cataluña, Ibiza, Madrid, Marbella, Vitoria Gasteiz y la Federación de Asociaciones Vecinales de Centros Históricos de Andalucía, especialmente destacable por afectar a nuestra área de estudio.

En los distintos encuentros que se organizaron desde la red, en 2015, 2016, 2017 y 2018, destacamos el de Madrid en 2017, ya que se publicó el *Manifiesto europeo por la regulación de la vida nocturna*, al que atenderemos en esta investigación. A continuación, se reproduce el cuadro de medidas propuestas en el manifiesto, a lo que se ha añadido una clasificación propuesta por el proyecto, clasificando la medida en función a la clasificación que establece la OMT y que se recoge en la Figura 2.6.6.

	Medida propuesta	Coste	Impacto	Implantación	Tipo
1	Publicación del Manifiesto de la Ciudad	Nulo	Alto	Fácil	Comunicación
2	Intercambio de la información entre las autoridades	Nulo	Alto	Fácil	Comunicación
3	Creación de la comisión de concertación local	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
4	Campaña de comunicación a la población y operadores	Bajo	Alto	Fácil	Comunicación
5	Ventanilla única para vecinos especializada en el problema	Bajo	Alto	Fácil	Gobernanza
6	No subvencionar con dinero público actividades nocturnas que causen conflicto de intereses	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
7	Elección de componentes para la regulación de la vida nocturna	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
8	Carteles explicativos dentro y fuera de los establecimientos	Nulo	Alto	Fácil	Comunicación
9	Tratamiento con las autoridades para situaciones irregulares	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
10	Facilitar los controles administrativos de los establecimientos	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
11	Facilitar los controles administrativos de los obstáculos a la movilidad	Nulo	Alto	Fácil	Monitorización/ seguimiento
12	Sistema sancionador gradual para evitar la reincidencia	Nulo	Alto	Fácil	Monitorización/ seguimiento
13	Mediciones objetivas de ruidos	Bajo	Alto	Fácil	Monitorización/ seguimiento

14	Incluir los costes de la lucha contra el ruido en los planes de negocio de los establecimientos	Nulo	Alto	Fácil	Planificación
15	Posibilidad de comunicación permanente de los locales con la policía	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
16	Compartir recursos por los establecimientos en zonas saturadas	Bajo	Alto	Fácil	Gobernanza
17	Retirada de terrazas a las 22 h sin excepción	Nulo	Alto	Fácil	Gobernanza
18	Acciones contra la embriaguez (incluidos los “happy hours”)	Nulo	Alto	Fácil	Monitorización/ seguimiento
19	Supervisar las condiciones de distribución de mercancías por las mañanas	Nulo	Alto	Fácil	Monitorización/ seguimiento
20	Despliegue visible de policía por la tarde y noche	Alto	Alto	Compleja	Monitorización/ seguimiento
21	Seguimiento en la gestión de arrendamiento	Nulo	Alto	Fácil	Monitorización/ seguimiento
22	Medidas de revitalización urbana para zonas degradadas por la monoactividad	Alto	Alto	Compleja	Planificación
23	Regulación de los alquileres de temporada (alquileres turísticos)	Alto	Alto	Compleja	Planificación
24	Moratoria en la instalación de más establecimientos en zonas saturadas	Alto	Alto	Compleja	Planificación

Figura 2.6.6.

Tras la recogida de las medidas propuestas por los vecinos y asociaciones que componen la red “Vivre la Ville”, y establecer la clasificación de la OMT para cada una de ellas, se han observado que la mayoría de ellas se corresponden con problemas de gobernanza. Si se atiende a aquellas que desde la disciplina del planeamiento se

pueden desarrollar y que, fundamentalmente, son las de planificación, destacan las siguientes medidas: las que tienen que ver con la revitalización urbana para evitar la monoactividad, las de regulación del uso turístico y su interacción con el problema habitacional de las ciudades, y la de regulación de usos terciarios turísticos, desde la saturación de establecimiento hasta los ruidos ocasionados. Por otro lado, son destacables las medidas que limiten el uso del espacio público y que regulen la movilidad.

### *E. Conclusiones para el análisis de políticas contra la turistificación o sobre turismo – Overtourism*

Tras el estudio multidimensional y de distintas escalas geográficas se puede decir que el problema del sobreturismo es muy reciente, no tanto de la existencia en sí misma, sino de su formulación, toma de conciencia y planteamiento de posibles soluciones.

Tal y como se aprecia en el estudio de políticas no es hasta 2018 cuando se empieza a generar cierto interés en su desarrollo, tanto desde la OMT como de la UE. Por este motivo se puede afirmar que se está en una primera fase de un proceso regulatorio o normativo, que se ha visto además frenado por la irrupción de la pandemia de la Covid-19.

En la actualidad, el deseo de retomar las actividades económicas anteriores a la pandemia, pone en peligro olvidar el camino ya recorrido. Por este motivo, es más necesario si cabe volver la vista a 2018 y estructurar convenientemente algunas de los avances logrados en materia de sobreturismo, con el objetivo principal de no cometer los mismos errores.

Estos datos se reflejan igualmente en la búsqueda bibliográfica. Es destacable el año 2020 en la producción científica, lo que corresponde a un auge del estudio de la problemática en 2018. Sin embargo, desde la irrupción de la Covid-19 se ha observado un abandono del interés académico en la temática.

Por otro lado, en relación a las medidas se ha observado que aquellas fomentadas por la ciudadanía tienden más a ser coercitivas, mientras que las que proponen algunos organismos internacionales tienden a ser más propositivas. Normalmente las medidas limitantes o que prohíben ciertos aspectos turísticos se toman ya cuando todas las medidas propositivas o han fallado o no han existido nunca. Por lo tanto, se propone que en aquellos destinos ya saturados la implantación de medidas limitantes, tales como moratorias son imprescindibles, mientras que, en aquellos destinos en vías de saturación, la planificación integral debe implementarse necesariamente con propuestas claras y medibles.

Por último, es necesario introducir medidas financieras o fiscales que hagan llegar beneficios claros a la población local, así como mejorar la comunicación, el control y la gobernanza, legislando y actuando junto a vecinos, empresas y turistas.

## **Análisis y prospectiva de la política local en las seis ciudades turísticas españolas**

### *Criterios de selección de las ciudades objeto de estudio*

Frente a la falta de políticas concretas en el fenómeno de sobreturismo, se sigue la metodología de estudio de casos planteada por Peeters en su estudio de 2018 (PEETERS et al, 2018), para completar el vaciado normativo y académico que se ha realizado en los apartados anteriores.

El presente estudio se centra en el análisis del fenómeno de turistificación de la ciudad de Málaga. Sin embargo, las conclusiones que se extraigan pueden ser trasladadas o recomendadas en la redacción de planes o normas aplicables en toda la Comunidad Autónoma Andaluza, ya que en el artículo 71 de su estatuto reconoce la competencia exclusiva en materia de turismo, lo que incluye la ordenación y la planificación del sector turístico.

Por otro lado, el carácter marítimo de la ciudad de Málaga requiere de ciertas especificidades que hacen necesario incluir ciudades con estas mismas características, ya que se incorporan problemáticas propias de esta condición geográfica, como el turismo de Sol y Playa o la gestión de cruceros. Por este motivo se decidió incluir ciudades que atendieran a ese doble criterio: ciudades andaluzas, por un lado, y por el otro, ciudades marítimas. La selección incluye, además de la ciudad de Málaga, a las siguientes: Sevilla, Granada, Barcelona, Palma, y Valencia.

### *Análisis de políticas urbanas de las ciudades muestra de estudio y conclusiones parciales*

Se han seleccionado las siguientes categorías para clasificar y analizar las distintas normativas y políticas desarrolladas en las ciudades objeto de estudio: Planificación integral o de carácter integral, Actividad comercial, Vivienda, Patrimonio, Ruido, Movilidad, Participación ciudadana, y Actividad economía, atendiendo a las conclusiones del epígrafe 2.6.2.

### **Políticas de carácter general**

Respecto a las políticas de carácter general llevadas a cabo por las ciudades analizadas, cabe destacar la planificación y puesta en marcha de propuestas de diversa índole normativa en cada una de ellas.

El caso de la Ciudad de Palma es posiblemente el más prolífico en cuanto a las medidas a adoptar y el amplio ámbito de actuación al que afecta. Así, es en 2012

cuando se publica originalmente la Ley del Turismo de las Illes Balears<sup>2</sup>, con objeto de ordenar, planificar, promover y fomentar la disciplina del turismo y de la calidad en la prestación de servicios turísticos de las Illes Balears en el marco del Estatuto de Autonomía y del resto del ordenamiento jurídico.

Una ley que encuentra unos años después un desarrollo normativo específico en el “Decreto 20/2015, de 17 de abril, de principios generales y directrices de coordinación en materia turística; de regulación de órganos asesores, de coordinación y de cooperación del Gobierno de las Illes Balears, y de regulación y clasificación de las empresas y de los establecimientos turísticos, dictado en desarrollo de la Ley 8/2012, de 19 de julio, de Turismo de las Illes Balears<sup>3</sup>”. Este desarrollo específico afecta a principios generales en materia turística, la regulación de órganos asesores, de coordinación y de cooperación con el Gobierno de las Illes Balears, la declaración de municipio turístico, la regulación y clasificación de las empresas y los establecimientos turísticos de las Illes Balears, así como del procedimiento para la tramitación de quejas de usuarios de servicios turísticos. Todo ello, sin perjuicio de las competencias propias de los consejos insulares y de los ayuntamientos en el ámbito de sus competencias. Respecto a la creación de los órganos competentes en esta materia, se propone el Consejo Asesor de Turismo de las Illes Balears (para estudiar y analizar, promover y/o proponer todos los proyectos, actividades, planes y programas que, de manera directa o indirecta, puedan repercutir en la mejora de la actividad turística de las Illes Balears); la Comisión Interdepartamental de Turismo (para la coordinación y consulta interna del Gobierno de las Illes Balears en las materias con coincidencia o repercusión en el sector turístico); y la Mesa Municipal de Turismo de las Illes Balears (para la coordinación, debate, consulta y asesoramiento en la cooperación entre el Gobierno de las Illes Balears y los diferentes municipios de las Illes Balears).

En el año 2016 la Consejería de Turismo del Consell de Mallorca implementa la tasa turística<sup>4</sup>, con el objetivo de crear y regular los elementos esenciales del impuesto sobre estancias turísticas en las Illes Balears, y también el fondo para favorecer el turismo sostenible y la Comisión de Impulso del Turismo Sostenible. Este fondo se presentaba como instrumento de financiación de proyectos de actuación, especialmente los de carácter medioambiental en materia de Protección, preservación, modernización y recuperación del medio natural, rural, agrario y marino, a fin de impulsar un turismo sostenible, responsable y de calidad en el archipiélago de las Illes Balears.

---

[ 2 ] Ley 8/2012, de 19 de julio, del Turismo de las Illes Balears. BOIB núm. 106, de 21 de julio de 2012 y BOE núm. 189, de 08 de agosto de 2012.

[ 3 ] BOIB núm. 056, de 18 de abril de 2015. Disponible versión consolidada solo en catalán aquí

[ 4 ] Ley 2/2016, de 30 de marzo, del impuesto sobre estancias turísticas en las Illes Balears y de medidas de impulso del turismo sostenible. BOIB núm. 42, de 02 de abril de 2016 y BOE núm. 105, de 02 de mayo de 2016

La Ley de Turismo promulgada en 2012 sufre una modificación en 2017<sup>5</sup>, en lo referente a la comercialización de estancias turísticas en viviendas. Por un lado, se incorpora la posibilidad de comercialización de estancias turísticas en las viviendas residenciales sometidas al régimen de propiedad horizontal –o edificios plurifamiliares–, más allá de los conocidos como edificios pareados sobre parcela común, que ya estaban permitidos. Igualmente, se modifica el techo relativo a las plazas turísticas en alojamientos turísticos y a las plazas objeto de comercialización turística en viviendas de uso residencial, determinado por las legalmente existentes más las integradas en las bolsas de plazas turísticas de que dispongan las administraciones turísticas. La ley también elimina determinadas excepciones a la ratio mínima de plazas por metro cuadrado de parcela y las mantiene solo para los establecimientos que no se podrían entender sin esta, con el objetivo de evitar una saturación turística no deseable ni sostenible.

Además, introduce la obligatoriedad, en función de la antigüedad del inmueble, de un certificado energético y de medidores o contadores individuales de agua, y de otros suministros energéticos, si procede, a todas las viviendas residenciales que quieran comercializar estancias turísticas. Hace referencia, asimismo a la necesidad de fomento de la inversión en establecimientos turísticos, la modernización de la industria turística y el mantenimiento de los niveles de ocupación laboral, atendiendo especialmente a su sostenibilidad ambiental y a la seguridad y salud laboral.

En 2018 se aprueba el Plan de Intervención en Ámbitos Turísticos (PIAT), actualizado en julio de 2020<sup>6</sup>, una serie de planes directores sectoriales, con el fin de contribuir a ordenar la actividad turística, proponer infraestructuras y dotaciones turísticas. En concreto, los objetivos del PIAT de Mallorca estaban relacionados con la definición y reformulación del modelo turístico territorial de la isla de Mallorca, la clara diferenciación entre zonas turísticas y residenciales y la detección e intervención en zonas turísticas saturadas. Y todo ello aplicando seis grandes estrategias, que hacen referencia a la limitación de plazas turísticas, el diseño de un nuevo modelo turístico, corregir el elevado grado de estacionalidad, priorizar en todo momento la sostenibilidad, la innovación y la competitividad en cualquier intervención.

Antes de esa actualización, el Decreto ley 1/2020 de 17 de enero, contra el turismo de excesos para la mejora de la calidad en zonas turísticas<sup>7</sup> tenía como objetivo establecer medidas urgentes para que las administraciones públicas de la comunidad autónoma pudieran gestionar con eficacia los problemas de las conductas incívicas y

---

[ 5 ] Ley 6/2017, de 31 de julio, de modificación de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, relativa a la comercialización de estancias turísticas en viviendas. BOE núm. 223, de 15 de septiembre de 2017.

[ 6 ] Plan de Intervención en Ámbitos Turísticos (PIAT). Departamento de territorio e infraestructuras.

[ 7 ] <http://www.caib.es/eboibfront/es/2020/11107/631029/decreto-ley-1-2020-de-17-de-enero-contra-el-turism>

el abuso del consumo de bebidas alcohólicas, como también evitar la degradación de estas zonas turísticas y la alteración de la convivencia que originan estas conductas, en el contexto de una actividad turística de intensidad. En el caso de Palma, las zonas turísticas a las que afecta pueden consultarse en un anexo<sup>8</sup> al decreto.

Finalmente, la propuesta normativa de carácter general que afecta a la turistificación en la ciudad de Palma, se publica recientemente a través del Decreto-ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears<sup>9</sup>, con el objetivo de establecer medidas urgentes de impacto regenerativo de la actividad turística en el territorio y la sociedad. Este Decreto-ley introduce modificaciones estructurales de la original Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, entre ellas un título específico con medidas de economía circular, entre las que destaca la obligatoriedad de elaborar un plan de circularidad de todas las empresas y los establecimientos turísticos regulados por la Ley 8/2012, integrando pautas de planificación, consumo y producción y compromiso circular en su estrategia de negocio, sus procesos internos y las relaciones con sus principales grupos de interés. Aplicables, especialmente en lo relativo a las áreas prioritarias de agua, de residuos y de alimentos.

A nivel general, y en lo que respecta a las ciudades andaluzas de este estudio (Granada, Málaga y Sevilla), el Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía META 2027<sup>10</sup> es el documento que planifica, ordena, promueve y desarrolla el turismo de la comunidad autónoma, con una función, igualmente de evaluación y control de las políticas a desarrollar por la Consejería titular de la materia. La visión del documento está centrada en el sector turístico y no en los ciudadanos, como sector estratégico en la economía andaluza. El objetivo fundamental de este plan es el impulso del turismo sostenible como sector estratégico en Andalucía. Sus líneas prioritarias de acción están en relación a la promoción de Andalucía como destino turístico, la determinación de las competencias de las diferentes administraciones en turismo, la protección de recursos turísticos, el estímulo del asociacionismo empresarial/profesional y mejora de la competitividad, la erradicación de la clandestinidad y la competencia desleal, la protección usuarios turísticos, el fomento del turismo como instrumento de comunicación y conocimiento entre culturas y el impulso de la accesibilidad universal a la información, recursos y servicios turísticos.

Concretamente, en la ciudad de Granada se aplica lo recogido en el Plan Turístico de Grandes Ciudades de Granada 2018-2022<sup>11</sup>, que vino a sustituir al Plan Turístico ejecutado en el periodo 2005-2015. Entre sus proyectos motores destacan: (P3)

---

[ 8 ] <https://pterritorial.conselldemallorca.cat/es/piat>

[ 9 ] <https://www.boe.es/cca/boib/2022/022/i04937-05016.pdf>

[ 10 ] <https://planmeta2027.turismoandaluz.com/>

[ 11 ] <https://labingranada.org/wp-content/uploads/2018/04/Resumen-PTGC-Granada-2018-2022-1.pdf> <https://drive.google.com/file/d/1Dkw5YKOHQUEaOG6ROVbJT1CneKVRadpQ/view>

Incremento de la sostenibilidad del destino turístico implementando acciones de eficiencia energética, movilidad sostenible y paisajismo; (P4) Diseño y desarrollo de nuevos productos y paquetes turísticos poniendo en valor los recursos endógenos, ambientales, culturales, patrimoniales, artesanales y gastronómicos; (P9) Adecuación de entornos culturales y patrimoniales con potencial turístico y (P16) Mejora de la capacitación del capital humano vinculado al sector turístico y comercial. Aunque está a punto de superarse el horizonte temporal de este plan, la Junta de Andalucía ha concedido una prórroga hasta marzo de 2023 para terminar de implementar los proyectos puestos en marcha.

Otras políticas relacionadas con la turistificación en Granada anteriormente puestas en marcha en la ciudad se recogieron en la Estrategia Granada 2020: Haciendo Humano lo Urbano<sup>12</sup> (cuyo horizonte temporal ya estaría superado), especialmente en lo referente al eje estratégico “Granada Ciudad Cultural”, y concretamente en su objetivo específico 9: reforzar la visión de Granada como ciudad creativa y cultural. Para su consecución, se proponen tres objetivos temáticos, dos de los cuales están dirigidos al turismo: por un lado, el OT17, destinado a fidelizar el turismo en Granada; y por otro, el OT18, encaminado a desestacionalizar el sector turístico, ampliando las propuestas de ocio y buscando otros mercados de origen.

Destaca igualmente la Estrategia Integral de Fomento del Turismo de Interior Sostenible de Andalucía Horizonte 2020<sup>13</sup>, un plan que incluía un análisis y diagnóstico, reconociendo las distintas ofertas según zonas, flujos del turismo, actividad, etc., además de un apartado propositivo, que incluía objetivos, líneas estratégicas y programas de actuación. Como en el caso anterior, el arco temporal de aplicación de este plan ya está agotado.

Otra herramienta turística que podríamos poner en valor en Granada es el Observatorio Turístico de Granada<sup>14</sup>, un instrumento para la gestión de la información turística en la ciudad, al tiempo que ofrece un eje de análisis a los organismos públicos y privados del sector, para que la toma de decisiones en sus actuaciones esté basada y respaldada por estudios y resultados científicos.

Como en el caso de Granada, y en el marco del Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía Horizonte 2020, la ciudad de Sevilla presenta su Plan Turístico de Grandes Ciudades de Sevilla 2020<sup>15</sup>, como continuación del anterior plan finalizado en 2017, cuya finalidad esencial es la promoción y el fomento del turismo urbano de

---

[ 12 ] [https://www.granada.org/ob2.nsf/in/EG2020/\\$file/EG2020\\_Estrategia\\_Granada\\_2020\\_Haciendo\\_humano\\_lo\\_urbano.pdf](https://www.granada.org/ob2.nsf/in/EG2020/$file/EG2020_Estrategia_Granada_2020_Haciendo_humano_lo_urbano.pdf)

[ 13 ] <https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/Estrategia-turismo-interior-Andalucia-horizonte-2020-version-16-03-16.pdf>

[ 14 ] [http://profesionales.turgranada.es/tipo\\_profesional/datos-turisticos/](http://profesionales.turgranada.es/tipo_profesional/datos-turisticos/)

[ 15 ] <https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/planes/21/01/PLAN%20TUR%3%8DSTICO%20DE%20GRANDES%20CIUDADES%20DE%20SEVILLA.pdf>

la ciudad de Sevilla. Entre los objetivos y contenidos recogidos en este Plan destacan un diagnóstico de la ciudad (incluyendo análisis turístico y socioeconómico, así como la definición del modelo turístico deseado y los ejes u orientaciones estratégicas), iniciativas a poner en marcha, marco financiero, herramientas de cooperación y colaboración entre administraciones, mecanismos de seguimiento y evaluación y acciones de difusión.

En 2020 la ciudad de Sevilla redacta un plan de impulso del turismo, alineado a la Estrategia Sevilla 2030, para reformular la política turística municipal con el objetivo de recuperar la actividad y el empleo, denominado Plan 8 Sevilla<sup>16</sup>. Un plan que se articula alrededor de ocho ejes estratégicos, a partir de los cuales se establecen las acciones a desarrollar, y que tienen un carácter más cercano a la promoción, impulso del sector turístico y recuperación del liderazgo del destino Sevilla que a su regulación.

Por último, el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla tiene prevista una modificación<sup>17</sup> para establecer una nueva regulación de viviendas turísticas, de manera que se equiparan a otros alojamientos con este mismo uso. El documento de modificación ya fue aprobado inicialmente por el Pleno municipal, estando actualmente en fase de aprobación provisional.

Si bien en Málaga no encontramos propuestas de políticas de carácter general contra la turistificación en la ciudad, existen algunas iniciativas no legislativas como el European Capital of Smart Tourism Málaga 2020<sup>18</sup>, una propuesta apoyada por el Parlamento Europeo en 2018 como una forma promover el turismo inteligente en la Unión Europea, mediante la construcción de una red que apoye los destinos de viaje y facilite el intercambio de buenas prácticas, al tiempo que hace hincapié en de la innovación y la tecnología para la gestión eficaz de los recursos naturales y culturales, en beneficio tanto de los ciudadanos como de los visitantes.

La ciudad de Barcelona pone en marcha en 2020 el Plan estratégico de Turismo 2020<sup>19</sup>, una hoja de ruta de las políticas turísticas de los siguientes cinco años apoyada en siete disposiciones iniciales que marcan cómo concibe este plan el turismo y su gestión: (1) la relación co-constitutiva del turismo y la ciudad; (2) del modelo turístico en la ciudad turística; (3) del turista al visitante: ampliando el espectro del turismo; (4) el turismo, una cuestión colectiva; (5) la gestión integrada del turismo; (6) la geometría variable del destino; y (7) sostenibilidad y competitividad: un binomio inseparable. La estrategia turística se ha elaborado, por un lado, a partir

---

[ 16 ] [https://plan8sevilla.org/wp-content/uploads/Plan8Sevilla\\_doc\\_final.pdf](https://plan8sevilla.org/wp-content/uploads/Plan8Sevilla_doc_final.pdf)

[ 17 ] <https://www.urbanismosevilla.org/noticias/avanzan-los-tramites-urbanisticos-para-modificar-el-pgou-con-el-fin-de-establecer-una-nueva-regulacion-de-las-viviendas-turisticas-equiparandolas-a-otros-alojamientos-con-este-mismo-uso>

[ 18 ] [https://static.visitacostadelsol.com/visitacostadelsol/subidas/archivos/3/6/arc\\_29763.pdf](https://static.visitacostadelsol.com/visitacostadelsol/subidas/archivos/3/6/arc_29763.pdf)

[ 19 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/es/plan-estrategico>

de la definición de 5 ámbitos: gobernanza, gestión turística, estrategia territorial, trabajo y empresa y promoción y marketing, que agrupan los 80 retos estratégicos. Por otro, con la definición de 10 programas estratégicos que detallan las 30 líneas y las 100 medidas de actuación que deben dar respuesta a los retos estratégicos: Gobernanza, Conocimiento, Destino Barcelona, Movilidad, Alojamiento, Gestión de Espacios, desarrollo Económico, Comunicación y Acogida, Fiscalidad y Financiación, Regulación y Ordenación.

En este año 2022, la ciudad ha presentado la Estrategia de sostenibilidad turística en Barcelona<sup>20</sup>, el proyecto para la convocatoria del año 2022 del Plan de sostenibilidad turística en destino que convoca el Gobierno español para transformar el sector, dotada con 1.900 millones de euros. Las actuaciones previstas por la ciudad suponen una inversión de 50 millones de euros provenientes de los fondos europeos Next Generation y persiguen cuatro grandes objetivos: la desconcentración territorial de la actividad turística, la creación de nuevos imaginarios, la mejora de la movilidad turística y la innovación. En concreto se han presentado 21 proyectos que engloban un conjunto de actuaciones con un amplio alcance territorial y un énfasis especial en el Besòs, Collserola, el litoral y Montjuïc. También se plantean actuaciones de carácter transversal encaminadas a crear una oferta turística más desconcentrada y actuaciones innovadoras en digitalización, sostenibilidad y movilidad sostenible.

Barcelona también propone su Observatorio del turismo de Barcelona<sup>21</sup>, una plataforma de información estadística, conocimiento e inteligencia turística del Destino Barcelona. Lo integran el Ayuntamiento de Barcelona, la Diputación de Barcelona, la Cambra de Comerç de Barcelona y el consorcio Turisme de Barcelona. Por su parte, en el año 2020 se aprueba en Valencia en Plan Especial de Protección (PEP) de Ciutat Vella (2020)<sup>22</sup>, con el objetivo de regular, desde un punto de vista patrimonial, urbanístico y paisajístico, los bienes inmuebles y espacios que integran esta parte del Conjunto Histórico de Valencia, Ciutat Vella (perteneciente al área central) declarado Bien de Interés Cultural por Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano así como los del entorno de protección de los Bienes de Interés Cultural incluidos en este ámbito. Este documento se convierte entonces en el encargado de regular el planeamiento urbanístico vigente en el ámbito, adaptándose a la normativa urbanística Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

En relación a este plan, a principios del año 2022 la Conselleria de Vivienda propuso al Ayuntamiento de Valencia un acuerdo de colaboración para impulsar un plan

---

[ 20 ] [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/cerca/foment-de-la-descentralitzacio-i-la-sostenibilitat-del-turisme\\_1168507.html](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/cerca/foment-de-la-descentralitzacio-i-la-sostenibilitat-del-turisme_1168507.html)

[ 21 ] <https://www.cambrabcn.org/es/que-te-ofrecemos/estudios-economicos-infraestructuras/observatorio-del-turismo-en-barcelona>

[ 22 ] <http://www.valencia.es/ayuntamiento/urbanismo2.nsf/vTramitacionWeb/7183D017A5DA4E1EC1258512002F6265?OpenDocument&lang=1&nivel=10&Categoria=&bdorigen=ayuntamiento/urbanismo.nsf>

conjunto para la protección de Ciutat Vella y evitar su terciarización: el “Plan contra la terciarización en Ciutat Vella”. La propuesta viene motivada por la preocupación en torno a dos grandes cuestiones: por un lado, la masificación del turismo en la zona y, por otra, la proliferación de actividades relacionadas con el diseño, el interiorismo y la arquitectura. A día de hoy, sin embargo, no se ha formalizado ningún acuerdo de materialización de este plan.

## **Políticas respecto al comercio**

En el caso de la ciudad de Palma, en el anteriormente mencionado Decreto ley 1/2020 de 17 de enero, contra el turismo de excesos para la mejora de la calidad en zonas turísticas, se contemplan sanciones para las infracciones consideradas muy graves, como pueden ser realizar rutas etílicas (el llamado “pub crawling”) o las fiestas en barcos (“partyboats”); hacer balconing y publicitar bebidas alcohólicas. Igualmente se proponen sanciones, así como prohibiciones específicas, como la de despacho y consumo en el exterior de establecimientos públicos en las zonas de especial interés turístico (ZEIT).

Por su parte, en la ciudad de Granada, el ayuntamiento avanza en la formalización de dos herramientas para el establecimiento de los objetivos particulares de los comercios en un contexto turístico. Por un lado, el Consejo Municipal de Comercio de Granada; por otro, el primer Plan Estratégico de Comercio de Granada. Con ellas se pretende implementar, con la participación de los agentes involucrados en el comercio, tanto medidas como proyectos y planes específicos para garantizar el buen funcionamiento de los comercios, especialmente el de proximidad, su viabilidad y su relación con los procesos turísticos. La elaboración del plan incluye, entre otros aspectos, un diagnóstico del modelo urbano del comercio de la ciudad y de su evolución socioeconómica, con un trabajo de prospección que recogerá la idiosincrasia del sector en cada uno de los distritos granadinos.

En el caso de la ciudad de Málaga, pone a disposición de los ciudadanos un nuevo sitio web, denominado geoPORTAL<sup>23</sup> y desarrollado por el Centro Municipal de Informática (CEMI), cuya finalidad es ofrecer el acceso a una serie de recursos y servicios basados en información geográfica, incluyendo mercados, centros comerciales, polígonos industriales y terrazas.

En su Observatorio del Turismo de Barcelona, el ayuntamiento publica periódicamente, desde 2014, un censo de actividades económicas en planta baja<sup>24</sup>. Se trata de un instrumento para el diagnóstico, la sistematización de indicadores, la toma de decisiones y la evaluación de políticas públicas sobre este sector. Esta herramienta permite cuantificar los comercios activos, su clasificación según el tipo de servicio que ofrece y su evolución en cada uno de los distritos de la ciudad. El último realizado, en 2019, puso de manifiesto la existencia de 61.558

---

[ 23 ] <https://sig.malaga.eu/territorio/callejero/?gp=o>

[ 24 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/comerc/ca/cens-comercial-2019>

establecimientos, de los cuales 55.400 son comercios y servicios comerciales y los 6.148 restantes tienen usos administrativos, industriales o de equipamiento, lo que supone un 2,15% más de comercios y servicios activos que en 2016.

En 2016, el pleno del ayuntamiento de Barcelona acordó la elaboración del Catálogo de Protección Arquitectónico, Histórico y Paisajístico de los Establecimientos Emblemáticos de la Ciudad de Barcelona<sup>25</sup>, un instrumento que establece medidas de protección y catalogación e intervenciones en los elementos patrimoniales y paisajísticos de valor que se identifican en los comercios, con el objetivo de garantizar que no se modifican o se desfiguran. Los establecimientos se clasifican en función de su interés a la hora de las medidas a adoptar sobre ellos. Así, establece las categorías de E1, E2 y E3 para establecimientos de “gran interés”, de “interés” o “interés paisajístico”, respectivamente, y todas las intervenciones deberán atender a los valores patrimoniales, con especial atención a la composición, materiales y cromatismo adoptados.

En línea de este catálogo, y con el objetivo de impulsar y preservar los establecimientos comerciales emblemáticos de la ciudad de Barcelona, el ayuntamiento también ha aprobado la Medida de gobierno para la preservación y la promoción de los establecimientos emblemáticos en Barcelona (2021-2024), que presenta cuatro objetivos principales. Por un lado, el impulso de la preservación y promoción de estos comercios; por otro, el posicionamiento de Barcelona como referente en este aspecto; en tercer lugar, la articulación de medios y herramientas para conocer su situación y poder llevar a cabo políticas locales; finalmente, la puesta en marcha de iniciativas de participación de los establecimientos emblemáticos en las políticas municipales del ámbito del comercio de proximidad para garantizar su competitividad y sostenibilidad.

Otra medida para la promoción y puesta en valor de estos establecimientos, el ayuntamiento, en colaboración con el Fondo de Imágenes del Comercio de Cataluña, ha creado la Ruta de los Emblemáticos, un portal para conocer los iconos comerciales y turísticos creados a lo largo de los siglos y que conforman en la actualidad un activo patrimonial, cultural y turístico de la ciudad.

También cabe destacar en este apartado algunas medidas en el marco del Plan de Reactivación Económica surgido a raíz del COVID-19, como las subvenciones para la adquisición e instalación de plataformas homologadas en la calzada<sup>26</sup> (incluidas en la Recopilación de elementos urbanos del Ayuntamiento de Barcelona) para las terrazas de la ciudad.

Estas acciones se complementan con diversas medidas puestas en marcha por el

---

[ 25 ] [https://www.apabcn.cat/ca\\_es/ciutada/idoneitat/actualitat/Pagines/proteccio-establiments-emblematics-Barcelona.aspx](https://www.apabcn.cat/ca_es/ciutada/idoneitat/actualitat/Pagines/proteccio-establiments-emblematics-Barcelona.aspx)

[ 26 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/comerc/es/subvenciones-para-la-instalacion-de-terrazas-en-la-calzada>

Ayuntamiento de Barcelona para potenciar el comercio de barrio y de proximidad<sup>27</sup> como los programas Comercio en la red, el Plan de fomento de la competitividad del comercio cercano a centros comerciales, los premios “Comerç de Barcelona” o el programa educativo “El comercio y las Escuelas”.

En la ciudad de Valencia, el mencionado Plan Especial de Protección de Ciutat Vella (2020) establece seis tipos de zonas para preservar el uso residencial frente a la turistificación. En concreto, los puntos 2 y 3 hacen referencia al comercio tradicional de la ciudad y a la relación entre el comercio y el uso residencial, respectivamente. En el punto 3 de su artículo 6.12. establece una serie de reglas para implantación de los usos permitidos en los locales de planta baja, con el objetivo de mantener el carácter productivo, comercial y de intercambio de productos tradicionales y artesanales valencianos, entre las que destacan la definición de una serie de usos prohibidos (como recreativo, industrial no tradicional, almacén o aparcamientos) o el fomento de actividades relacionadas históricamente con el edificio en el que se encuentren (cerámica, textiles, bordados, bolillos, pasamanería, muebles y objetos antiguos, obras de arte, joyerías, etc.).

## **Políticas de turistificación respecto a la vivienda**

En el caso de la ciudad de Palma, en 2018, la Consejería de Vivienda, Territorio y Movilidad de las Illes Balears, aprueba la Ley 5/2018, de 19 de junio, de vivienda en las Islas Baleares<sup>28</sup>, con el objetivo de hacer efectivo, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, el derecho a una vivienda digna, adecuada y asequible reconocido en la Constitución Española y en el Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, de acuerdo con los estándares del derecho internacional de derechos humanos.

En este mismo año se suceden una serie de medidas normativas y legislativas referidas al desarrollo de los procesos turísticos y su relación con el uso residencial. Una de ellas, es la prohibición del Ayuntamiento de Palma del alquiler turístico en las viviendas plurifamiliares. Una medida que, sin embargo, fue desestimada en septiembre de 2021 por el Tribunal Superior de Justicia de Baleares por “vulnerar las directivas europeas, la legislación estatal y ser desproporcionada e innecesaria” (septiembre 2021).

Es en este mismo año cuando el Ayuntamiento de Palma propone la modificación de su Plan General para la regulación aplicable al uso turístico y albergues juveniles, por lo cual estableció la suspensión de licencias para usos turísticos y albergue juvenil (lo que se llamó moratoria turística), hasta la aprobación definitiva de la

---

[ 27 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/comerc/es/fomento-del-comercio/fomento-del-comercio-de-proximidad>

[ 28 ] <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-9774>

modificación, publicada en el BOIB<sup>29</sup>.

Igualmente, en abril de 2018 se produce la aprobación definitiva de la delimitación provisional de las zonas aptas para la comercialización de estancias turísticas en viviendas de uso residencial en Mallorca<sup>30</sup> (Exclosa Palma). Se propone dividir el territorio insular en diferentes zonas atendiendo a las características y función territorial de cada ámbito, distinguiendo a priori entre los cascos urbanos litorales, los cascos urbanos de interior y el suelo rústico. Igualmente se identificaron zonas no aptas, al considerar esta actividad como incompatible con el uso dominante del ámbito y por otros motivos ambientales o de salud pública. En cualquier caso, pese a la idoneidad del procedimiento, es precisamente el término municipal de Palma el que queda excluido de esta delimitación, según lo recogido en el artículo 75 de la Ley 8/2012.

Otra medida que afecta a los procesos de turistificación en relación al uso residencial es el Decreto-ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears<sup>31</sup>. Una de las medidas más destacables en este sentido es la moratoria de cuatro años para nuevos crecimientos hoteleros o vacacionales en Baleares, encargando a los consells insulares que establezcan un número máximo de crecimiento, que siempre debe ser inferior al número de plazas con las que cuenta la bolsa turística en la actualidad.

A nivel andaluz se está elaborando un nuevo decreto por parte de la Junta de Andalucía respecto a la regulación de pisos y apartamentos turísticos, que aún sigue en tramitación. El objetivo de este decreto sería distinguir inequívocamente estos dos tipos de alojamiento, tanto en su concepto como en los requisitos exigibles para el ejercicio de la actividad turística, además de fijar los parámetros necesarios para mejorar la calidad del servicio en todos los casos. Como respuesta reciente a la problemática de la turistificación, en el segundo trimestre del año 2022 la Junta de Andalucía se encontraba tramitando el Proyecto de Decreto del Consejo de Gobierno de los establecimientos de apartamentos turísticos y de las viviendas con fines turísticos, con el objetivo de ordenar los establecimientos de apartamentos turísticos y de las viviendas con fines turísticos situados en la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como la regulación de sus condiciones técnicas y de prestación de servicios, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía.

En las ciudades andaluzas seleccionadas no encontramos políticas específicas más allá de las consideraciones a nivel autonómico. En 2010 encontramos el Decreto

---

[ 29 ] <https://intranet.caib.es/eboibfront/es/2019/10965/620497/oficina-del-plan-general-servicio-juridico-adminis>

[ 30 ] [https://www.conselldemallorca.cat/media/55230/AD\\_ZON\\_BOIB\\_CAT.pdf](https://www.conselldemallorca.cat/media/55230/AD_ZON_BOIB_CAT.pdf)

[ 31 ] <https://www.boe.es/ccaa/boib/2022/022/i04937-05016.pdf>

194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos<sup>32</sup>, que derogó, entre otras normas, la Orden del Ministerio de Información y Turismo de 17 de enero de 1967, por la que se aprobaba la ordenación de apartamentos, bungalows y otros alojamientos similares de carácter turístico, que era de aplicación supletoria a los apartamentos turísticos en Andalucía. Esta regulación de los apartamentos turísticos venía a dar cumplimiento al mandato de desarrollo reglamentario dispuesto en el artículo 38.3 de la Ley 12/1999, de 15 de diciembre.

Este Decreto sufre una modificación a través del Decreto 28/2016<sup>33</sup>, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos y de modificación del Decreto 194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos. Esta modificación vino justificada por el aumento cada vez más significativo del uso del alojamiento privado para el turismo (cuestión ya se mencionaba en el Plan Nacional Integral de Turismo 2012-2015), con el objetivo de evitar situaciones de intrusismo y competencia desleal en los destinos turísticos. Precisamente, la medida adoptada en esta reforma es la exclusión de estas modalidades de alojamiento para que sean reguladas por la normativa sectorial específica o, en su defecto, se les aplique el régimen de los arrendamientos de temporada, que no sufren modificación.

En el caso concreto de la ciudad de Málaga, existen algunas investigaciones, avaladas por textos científicos, sobre los efectos y consecuencias de los procesos de turistificación en la ciudad. Un ejemplo es Almeida-García et al. (2019)<sup>34</sup>, en el que se analizan los efectos perniciosos sobre los residentes del centro histórico de Málaga provocados por el impacto del turismo, y la posible existencia de un sentimiento de “turismofobia” provocado por esta intensa actividad en determinadas zonas de la ciudad.

En la ciudad de Barcelona, y en relación al ámbito de la residencia respecto a la actividad turística, cabe reseñar lo recogido en el Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos (PEUAT)<sup>35</sup>, cuyos principales objetivos son los de velar por el balance social y económico de las áreas con más presión turística, con la prioridad de mantener y atraer a la población residente y evitar que los alojamientos turísticos sustituyan el uso residencial de los inmuebles. El Plan propone igualmente políticas activas de lucha contra la ilegalidad, en colaboración con las plataformas comercializadoras, así como la creación de un servicio de mediación que permita mejorar la convivencia entre los vecinos y los usuarios de los alojamientos turísticos.

---

[ 32 ] <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2010/90/d3.pdf>

[ 33 ] [https://www.juntadeandalucia.es/boja/2016/28/BOJA16-028-00009-2130-01\\_00084776.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/boja/2016/28/BOJA16-028-00009-2130-01_00084776.pdf)

[ 34 ] Almeida-García, F., Cortés-Macías, R., & Balbuena-Vázquez, A. (2019). Tourism-phobia in historic centres: the case of Malaga. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (83). <https://doi.org/10.21138/bage.2823>

[ 35 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/es>

Por otro lado, en el Plan por el Derecho a la Vivienda de Barcelona 2016-2025<sup>36</sup> existe una medida específica respecto a la actividad turística, como es evitar la sustitución de viviendas y proteger a los residentes, con el objetivo de favorecer el mantenimiento de la vivienda habitual y la posibilidad de que los vecinos y vecinas puedan seguir viviendo en sus barrios y evitar que la presión del turismo y otros usos no residenciales incrementen los precios y reduzcan las viviendas disponibles.

En 2018, siguiendo la línea de las iniciativas ensayadas en Madrid o Barcelona, Valencia puso en marcha una moratoria en la concesión de licencias de actividad que comportaran cambios de uso residencial a hotelero en edificios de los barrios del centro histórico. La medida adoptada tenía un carácter cautelar hasta la aprobación del Plan de protección de Ciutat Vella con el fin de minimizar y ordenar la proliferación de plazas hoteleras y apartamentos turísticos de los últimos años que han comenzado a generar problemas de saturación, gentrificación y expulsión de residentes del casco histórico.

Este mismo año se aprobó el nuevo Decreto regulador del Alojamiento Turístico en la Comunitat Valenciana: Decreto 10/2021, de 22 de enero, del Consell, de aprobación del Reglamento regulador del alojamiento turístico en la Comunitat Valenciana<sup>37</sup>. Los principales cambios que presenta serían (1) la unificación en una sola norma toda la normativa relacionada sobre los diferentes tipos de alojamientos; (2) establecimiento del requisito de contratar un seguro civil en función del número máximo de plazas; (3) creación de una nueva tipología de alojamiento turístico: el albergue turístico; (4) prohibición de comercializar por habitaciones; (5) obligatoriedad de incluir el número de registro en la publicidad online y actualización periódica (mín. cada año).

## Políticas de turistificación respecto al patrimonio

En el análisis de las políticas adoptadas respecto a la afección del patrimonio local por los procesos de turistificación, no se encuentra ninguna medida específica en las ciudades analizadas, salvo en algunos casos. En el caso de Valencia, podemos citar el ya mencionado Plan Especial de Protección de Ciutat Vella (2020), en lo concerniente a su apartado de la protección del uso residencial y el patrimonio; igualmente, en Barcelona destacan algunas iniciativas, no necesariamente normativas, que buscan el diálogo entre los procesos turísticos y la puesta en valor y conservación del patrimonio local. En este sentido podemos citar la declaración de Barcelona “Millors Llocs per viure, millors llocs per visitar” - Declaration “Better places to live, better places to visit”<sup>38</sup>, una iniciativa fruto del diálogo paneuropeo sobre el turismo y el patrimonio cultural en el Año Europeo del Patrimonio Cultural 2018. Además, asume el compromiso colectivo de ambos sectores hacia los Objetivos de Desarrollo

---

[ 36 ] <https://www.habitatge.barcelona/es/estrategia/plan-derecho-vivienda>

[ 37 ] [https://dogv.gva.es/datos/2021/02/08/pdf/2021\\_999.pdf](https://dogv.gva.es/datos/2021/02/08/pdf/2021_999.pdf)

[ 38 ] <https://necstour.eu/better-places-to-live-better-places-to-visit>

Sostenible (SDGs). Los cinco principios de la Declaración tienen como objetivo equilibrar de forma responsable los usos del patrimonio cultural, las demandas de la industria turística y las necesidades de la comunidad local. Éstos son: (1) gobernabilidad inteligente e inclusiva; (2) añadir valor al sentido del lugar; (3) utilizar una visión holística para la comercialización y la preservación; (4) equilibrio entre personas, empresas y lugares; (5) conexión de personas a personas.

## Políticas de turistificación respecto al ruido

La Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental establecía que los Estados miembros debían elaborar Mapas Estratégicos de Ruido para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido o para poder realizar predicciones globales para dicha zona e implementar los Planes Estratégicos de Ruido. Se establece que los Mapas Estratégicos de Ruido para aglomeraciones harán especial hincapié en el ruido procedente del tráfico rodado, el tráfico ferroviario, los aeropuertos, lugares de actividad industrial, incluidos los puertos.

En el año 2014 se aprobó en la ciudad de Palma la Ordenanza municipal reguladora del ruido y las vibraciones<sup>39</sup>, publicada en el BOIB núm. 4, de 09 de enero de 2014, con el objetivo de regular las medidas y los instrumentos necesarios para prevenir y corregir la contaminación acústica en el término municipal, a fin de evitar y reducir los daños que pueda ocasionar a las personas, los bienes o el medio ambiente.

En las ciudades andaluzas habría que remitirse a lo establecido en el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía<sup>40</sup> (2012). En su artículo 7 establece una Clasificación de las áreas de sensibilidad acústica y sus niveles acústicos aceptables, distinguiendo los sectores tipo d: sectores del territorio con predominio de suelo de uso característico turístico o de otro uso terciario no contemplado en los destinados a uso recreativo y de espectáculos.

Igualmente, la declaración de Zonas Acústicamente Saturada (ZAS) existente en las ciudades supone una de las medidas que los ayuntamientos pueden poner en marcha para acotar la apertura de locales que generen actividades ruidosas que afecten al vecindario en la ciudad.

Por su parte, en Granada cabe destacar una línea específica para el problema del ruido relacionado con el turismo en el Plan Turístico de Grandes Ciudades de Granada 2018-2022<sup>41</sup>, una herramienta de gestión turística, que permite mejorar

---

[ 39 ] [https://www.palma.cat/portal/PALMA/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1\\_81458\\_2.pdf](https://www.palma.cat/portal/PALMA/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_81458_2.pdf)

[ 40 ] [https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/web/aplicaciones/Normativa/2012\\_provisional/contaminacion%20acustica.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/web/aplicaciones/Normativa/2012_provisional/contaminacion%20acustica.pdf)

[ 41 ] <https://labingranada.org/wp-content/uploads/2018/04/Resumen-PTGC-Granada-2018-2022-1.pdf>

e incrementar la calidad y los efectos positivos del turismo en la ciudad, a la vez que regular y minimizar los negativos. Sin embargo, no está incluida en la calidad del aire y ruido, por lo que se le da más peso a otras medidas, como la (ICT2) incrementar la sostenibilidad del destino turístico, para lo cual se proponen una serie de acciones. De estas acciones encaminadas a la sostenibilidad del destino turístico, podemos mencionar la que estaría más cercana a la reducción de los efectos nocivos del ruido, como la implantación de un sistema de medición de flujos turísticos, en las principales áreas turísticas con el objetivo de poder reconducir los recorridos turísticos hacia otras zonas menos saturadas.

En la ciudad de Barcelona se aplica el Plan de reducción de la contaminación acústica y el Mapa del ruido<sup>42</sup>, que establece la realización y actualización del mapa del ruido en abierto, que, además de las fuentes que obliga la normativa -como tráfico, grandes infraestructuras, etc.-, también incluye otros tipos de emisores y receptores de ruido no exigibles por normativa de manera detallada, como ocio y aglomeración de personas, calles peatonales, parques y patios interiores.

En el caso de Valencia, en 2022 se aprueba la Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica 2022, por la necesidad de sustituir a la anteriormente vigente desde hacía catorce años y de adaptar el texto a todo el marco normativo supramunicipal relacionado (La Ley 17/2009 del Estado Libre acceso a las actividades, la Ley 14/2010 de la Generalitat Valenciana, de Espectáculos Públicos -su Reglamento y su modificación- la Ley 2/2012 de la Generalitat Valenciana, de Iniciativa Empresarial, la Ley 42/2010 del Estado de medidas sanitarias por Tabaquismo, y la Ley 3/2011 de la Generalitat Valenciana de Comercio). En ella se establecen una serie de restricciones horarias por molestias acústicas, especialmente destinadas a los locales de ocio que instalen terrazas en la vía pública y sus correspondientes sanciones. Destaca el carácter participativo multidisciplinar en su elaboración, ya que en ella han trabajado más de una decena de servicios municipales.

## Políticas de turistificación respecto a la movilidad

Respecto a las políticas relacionadas con la movilidad urbana y su relación con los procesos de turistificación de la ciudad, encontramos en la ciudad de Palma la aprobación en 2016 de una modificación puntual del Plan General<sup>43</sup>, referida a la regulación de los usos en los ejes cívicos y tramos viales de uso preferente para viandantes.

Por su parte, en Granada, su Plan de Movilidad Urbana Sostenible<sup>44</sup> incluye acciones

---

[ 42 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/mapas-datos-ambientales>

[ 43 ] [https://www.palma.cat/portal/PALMA/contenedor1.jsp?seccion=s\\_fdes\\_d4\\_v2.jsp&contenido=139759&tipo=6&nivel=1400&codResi=1&language=es](https://www.palma.cat/portal/PALMA/contenedor1.jsp?seccion=s_fdes_d4_v2.jsp&contenido=139759&tipo=6&nivel=1400&codResi=1&language=es)

[ 44 ] <https://www.dropbox.com/s/9jwvz4p4aaziqw/Tomo%20I%20-%20Informaci%C3%B3n%20An%C3%A1lisis%20y%20Diagnosis.pdf?dl=0>

específicas por barrios, por lo que se estudia de manera concreta el centro histórico, con medidas de peatonalización y calmado de tráfico.

El nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla 2030 no incluye un apartado específico para la movilidad relacionada con el turismo, aunque incluye una breve referencia a la actividad cicloturística y en la necesaria puesta en marcha de una conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el Aeropuerto. (<https://www.sevilla.org/servicios/movilidad/pmus/documentacion>).

El Plan de Movilidad Sostenible de Málaga, no se estudia de manera diferenciada la actividad turística ni se coordina específicamente con los otros modos de movilidad. Se hace referencia a la movilidad turística en relación al centro histórico. Se hace breve mención a la movilidad relacionada con la actividad de cruceros y a las líneas turísticas de autobuses. (<https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/PMUS.pdf>)

La ciudad de Barcelona presenta diversas medidas normativas referidas a la movilidad urbana y su implicación con los procesos turísticos. Destaca la Estratègia de Mobilitat Turística a la ciutat de Barcelona<sup>45</sup> (2017), un plan específico para la movilidad turística en la ciudad de Barcelona. Recoge 4 ejes de acción fundamentales:

(1) Alcanzar un reparto modal de las visitas más sostenible, seguro, equitativo, eficiente y saludable: Se propondrán actuaciones de mejora generales de ciudad, mejoras sectoriales por cada modo de transporte y mejoras territoriales en cada nodo turístico; (2) Fomentar un modo de visita que sea responsable y compatible con la dinámica ordinaria de la movilidad en la ciudad: Preservar y mejorar la calidad de los servicios de movilidad de los residentes, favoreciendo el disfrute de la ciudad; (3) Establecer mecanismos de monitorización de la movilidad turística: Sistematizar la recogida de datos para realizar el seguimiento. Análisis de los flujos de entrada y salida del Puerto/Aeropuerto/Est Sants y vincularlas al Observatorio de la Actividad Turística; (4) Promover una conectividad intermodal en el ámbito metropolitano que contribuya a dimensionar y favorecer la movilidad turística de BCN en un entorno más amplio que los límites de la ciudad.

Por otro lado, el Pla de mobilitat urbana 2024 (Aprobación inicial)<sup>46</sup> tiene un punto específico para los llamados Punts d'Interés de Ciutat (PIC), concentrados sobre todo en Ciutat Vella y el Eixample. Son punto de concentración de visitantes y turistas -en concreto 525- saturados en cuanto a los accesos y el uso del espacio público identificados en el Plan estratégico del Turismo 2015. Se trata del punto T.P 12: Integrar la movilidad turística en la planificación de la movilidad general de la ciudad, fomentando la compatibilidad entre la movilidad turística y la cotidiana de la ciudad.

---

[ 45 ] [https://ajuntament.barcelona.cat/economiatreball/sites/default/files/documents/mesura\\_de\\_govern\\_mobilitat\\_0.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/economiatreball/sites/default/files/documents/mesura_de_govern_mobilitat_0.pdf)

[ 46 ] [https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documentacio/pmu\\_bcn\\_2024\\_per\\_ceuim\\_20201214\\_compressed.pdf](https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documentacio/pmu_bcn_2024_per_ceuim_20201214_compressed.pdf)

Por último, cabe destacar el Plan de las Superilles<sup>47</sup>, que presenta cinco objetivos fundamentales:

Transformación del espacio público (Grandes ejes de ciudad, Nuevo litoral, Incremento del verde, Nuevas infraestructuras, Plan para una ciudad jugable, Protegemos las escuelas).

- Mejora de barrios y recintos.
- Reactivación de tejidos económicos.
- Impulso de la movilidad sostenible.
- Aumento del parque público de viviendas.

La ciudad de Valencia ha puesto en marcha algunas iniciativas referidas a la movilidad urbana, especialmente en el centro de la ciudad, como el proyecto de peatonalización de Ciutat Vella o la definición Área de Prioridad Residencial en Ciutat Vella Nord, incluyendo la restricción del acceso con vehículo motorizado al centro histórico.

## **Políticas de turistificación respecto a participación**

En la ciudad de Palma destaca el Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana<sup>48</sup> (BOIB núm. 187 ext. de 31.12.04, con correcciones en BOIB núm. 152 de 13.10.05), cuyo objetivo es el fomento de la participación ciudadana en la vida local, de acuerdo con las formas, los medios y los procedimientos que se establezcan al amparo de las competencias y las potestades de autoorganización reconocidas al Ayuntamiento por la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y su normativa complementaria, a través de la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local, se ha aprobado un conjunto de reformas del régimen local contenido en la Ley 7/1985.

A nivel andaluz, existen algunas iniciativas relacionadas con la participación ciudadana, como LAB717 Laboratorio de Participación e Innovación Democrática de Andalucía<sup>49</sup> (cuyo nombre procede de la propia Ley de Participación Ciudadana de Andalucía, 7/2017). Se trata de un espacio abierto para el análisis y la exploración de procesos participativos generados en toda la comunidad autónoma andaluza. El mapeo de experiencias realizado en esta plataforma web pretende ayudar al desarrollo y aplicación de esta ley en todo el territorio andaluz.

Por su parte en la ciudad de Málaga existen diferentes propuestas en el fomento de la

---

[ 47 ] <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>

[ 48 ] [https://www.palma.cat/portal/PALMA/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/9\\_5685\\_2.pdf](https://www.palma.cat/portal/PALMA/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/9_5685_2.pdf)

[ 49 ] <https://www.mindmeister.com/es/1266362211/participaci-n-ciudadana-ley-7-2017-junta-andaluc-a>

participación ciudadana, entre los que destacan, por un lado, “Málaga contesta”<sup>50</sup>, un portal de participación ciudadana y transparencia local, cuyo objetivo es promover el acercamiento de los ciudadanos a la gestión municipal y facilitar su participación en las decisiones que más le afectan.

La ciudad de Barcelona pone a disposición de su ciudadanía el Portal de procesos participativos del Ayuntamiento de Barcelona<sup>51</sup>, presentado en julio de 2015 al Consejo Plenario Municipal la Medida de Gobierno sobre el impulso al proceso participativo sobre el modelo turístico de Barcelona que planteaba, entre otras, la creación del Consejo de Turismo y Ciudad, la actualización del Plan Estratégico de Turismo, así como la necesidad de elaborar el Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos (PEUAT).

En el caso de la ciudad de Valencia, durante los años 2016-18 se puso en marcha el Proyecto SCITHOS<sup>52</sup>, con el que se implementaban medidas para un turismo urbano con bajas emisiones de carbono y para facilitar la participación ciudadana en la toma de decisiones.

## **Políticas de turistificación respecto a economía**

Entre las acciones destinadas a la activación de la actividad turística en las ciudades andaluzas destacan las propuestas en el Plan estratégico 2021-2024 Turismo de Málaga<sup>53</sup> o las de Promoción de la ciudad y captación de inversiones plan de acción turismo 2022.

En la ciudad de Granada, y dentro de las convocatorias tanto de Fondos Next Generation como de Planes de Sostenibilidad Turística de la Secretaría de Estado de Turismo del Gobierno de España, se han presentado diversos proyectos relacionados con la sostenibilidad turística con un tiempo de ejecución que llega hasta 2024. Un ejemplo es el Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD) para Almuñécar-La Herradura por importe de 2,5 millones de euros.

En la ciudad de Barcelona encontramos el “Plan de recuperación económica. Barcelona nunca se detiene”<sup>54</sup>, un plan para reactivar la economía con 82 medidas y 87 millones de euros. Con un horizonte hasta 2030, este plan busca la competitividad, sostenible y equitativa, con una economía diversificada, que genere empleo de calidad y que se adapte a los nuevos retos como la transición ecológica y digital.

---

[ 50 ] <https://malagacontesta.malaga.eu/es/index.html>

[ 51 ] <https://www.decidim.barcelona/?locale=es>

[ 52 ] <https://fundacion.visitvalencia.com/sostenibilidad/proyectos/scithos>

[ 53 ] [https://static.visitacostadelsol.com/visitacostadelsol/subidas/archivos/0/5/arc\\_28950.pdf](https://static.visitacostadelsol.com/visitacostadelsol/subidas/archivos/0/5/arc_28950.pdf)

[ 54 ] <https://www.barcelona.cat/reactivacioeconomica/es>

Por último, la ciudad de Valencia aporta el Plan de estímulo al turismo. Estrategias para la reactivación de la actividad turística debido al COVID-19<sup>55</sup>, con el objetivo de avanzar en la visión turística de la ciudad e impulsar su recuperación en el marco de crisis económica y sanitaria internacional a causa del covid-19. Las principales estrategias serían:

- Situación la sostenibilidad y la inteligencia en el centro de la estrategia.
- Progresar en la implantación de la estrategia de marketing digital.
- Fomentar la reactivación de la oferta turística y el consumo local.
- Recuperar la demanda turística y la conectividad.
- Reforzar los negocios locales y apoyar a las empresas.
- Involucrar a la sociedad local en la reactivación.

## **Conclusiones finales. Recomendaciones para la política local frente al proceso de turistificación urbana**

Es recomendable una planificación integral que sea capaz de ordenar tanto el espacio físico como las actividades que en él se desarrollan, intentando fomentar la inclusión de medidas propositivas más que coercitivas. Cuando aparecen estas últimas es cuando todo lo anterior ha fallado. La planificación integral de la actividad turística debe ir insertada en las políticas globales de sostenibilidad de la ciudad, desde aquellas que tienen que ver con la movilidad, hasta las relacionadas con la actividad económica.

Es imprescindible incluir a los residentes en las políticas del turismo en todas las fases de la planificación, e implantar medidas que aseguren la llegada de los beneficios tanto sociales como económicos de la actividad turística a los vecinos y vecinas. Igualmente deben incorporarse a la planificación el sector turístico, e incluso los propios turistas, como habitantes temporales de la ciudad. Finalmente, es imprescindible la gobernanza en la convivencia de hábitat y espacio turístico, implantando sistemas de seguimiento y comunicación que garanticen el cumplimiento de la normativa acordada.

## **Bibliografía**

Comisión Europea (2001). Working together for the future of European tourism. Comunicación al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité económico y social y al Comité de las regiones COM (2001), 665 final. <https://eur-lex.europa.eu/>

---

[ 55 ] [https://www.tourismbrochures.net/visitvalencia/guias/plan\\_estimulo\\_turismo/#page=1](https://www.tourismbrochures.net/visitvalencia/guias/plan_estimulo_turismo/#page=1)

- Cortes Generales (2007) Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. Sevilla: BOJA nº 56 de 20 de marzo pp 2-36. [https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/lo\\_2-2007.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/lo_2-2007.pdf)
- Pernice, D. (2022) «Tourism», Fact Sheets on the European Union. *European Parliament*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/126/tourism/>
- Gobierno Balear (2021) Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears. BOIB nº 22 de 11 de febrero. <https://www.boe.es/ccaab/boib/2022/022/i04937-05016.pdf>
- Iqbal, A.; Ramachandran, S.; Siow, May L.; Subramaniam, T.; Afandi, S. H. M. (2022) «Meaningful community participation for effective development of sustainable tourism: Bibliometric analysis towards a quintuple helix model», *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 39, 100523, ISSN 2213-0780. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2022.100523>
- Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT). Sobreturismo: comprensión y gestión urbana. crecimiento del turismo más allá de las percepciones; Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT): Madrid, España, 2018.
- Peeters, P.; Gössling, S.; Klijs, J.; Milano, C.; Novelli, M.; Dijkmans, C.; Eijgelaar, E.; Hartman, S.; Heslinga, J.; Isaac, R.; Mitas, O.; Mo-retti, S.; Nawijn, J.; Papp, B.; Postma, A. (2018) «Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses», Bruselas, European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL\\_STU\(2018\)629184\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU(2018)629184_EN.pdf)
- Rasoolimanesh, S. M., Ringle, C. M., Jaafar, M., & Ramayah, T. (2017). «Urban vs. rural destinations: Residents' perceptions, community participation and support for tourism development». *Tourism Management*, 60, 147–158. doi:10.1016/j.tourman.2016.11.019
- Tosun, C. (2006) «Expected nature of community participation in tourism development», *Tourism Management*, 27(3) pp. 493-504. 10.1016/j.tourman.2004.12.004
- Wegrich, K., & Jann, W. (2006). *Theories of the policy cycle Handbook of public policy analysis*: Routledge.
- Wondirad, A.; Ewnetu, B. (2019) «Community participation in tourism development as a tool to foster sustainable land and resource use practices in a national park milieu», *Land Use Policy*, 88, Article 104155, 10.1016/j.landusepol.2019.104155

World Tourism Organization (UNWTO); Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality; NHTV Breda University of Applied Sciences; and NHL Stenden University of Applied Sciences (2018), 'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary. Madrid: UNWTO. <https://doi.org/10.18111/9789284420>

# **CONFLICTOS Y DEMANDAS DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES**

Francisco Chamizo-Nieto

## Análisis de contenido de los diarios locales

### *Objetivo*

Para perseguir el objetivo de identificar a las demandas y propuestas de los diferentes agentes que tienen un papel activo en el conflicto de intereses debido a los procesos de “gentrificación turística” (Gotham, 2005), se propone partir de la información recogida en los diarios locales para una aproximación y conocimiento de las necesidades locales. Esta fuente de información ha sido utilizada en estudios previos para el análisis de contenido y discurso en la prensa sobre el fenómeno de la turistificación (Egio-Rubio y Fernández Toledo, 2020) y gentrificación (Adelman et al., 2019; Ley y Teo, 2014), a raíz del auge del alquiler vacacional (Hassanli et al., 2019; Lehmann et al., 2020; Ozdemir y Turker, 2019).

### *Selección de los diarios locales*

Para la selección de los diarios de estudio, se ha considerado el impacto de los periódicos de la provincia de Málaga según el número de lectores/día de acuerdo a la Asociación para la Investigación de Medios de Comunicación (AIMC) durante el período comprendido entre abril de 2019 y marzo de 2020 (véase Figura 2.7.1.). Además, se han descartado aquellos periódicos cuyo contenido es exclusivamente deportivo y económico. Esto se debe al hecho de que dichos diarios temáticos no dan espacio al fenómeno de la turistificación de forma cualitativa; ya que los primeros abordan una temática *off-topic* para el objetivo de la investigación, y los segundos se limitan a analizar datos cuantitativos. Teniendo estas premisas en consideración, los diarios locales malagueños seleccionados son los siguientes: *Diario SUR*, *Málaga hoy* y *La Opinión de Málaga*. La selección de más de un diario responde al hecho de superar el posible sesgo que pudiera tener la línea editorial de cada medio.

Según los datos recogidos, que incluyen tanto la prensa en formato papel como la que está disponible en los visores digitales tipo Kiosko y Más u Orbit, el número total de lectores/día (000) es de 1.449 para toda la provincia; repartida para los diarios considerados en 148, 16 y 10, respectivamente; ocupando la primera, séptima y novena posición en el ranking. Cabe mencionar que *Diario SUR* (148), siendo de ámbito local, supera en lectores el total que suman los diarios de tirada nacional *El País* (38), *El Mundo* (20) y *ABC* (17). Asimismo, es destacable que el diario nacional *La Razón* (10) comparte el mismo número de lectores que *La Opinión de Málaga* (10). Los tres diarios malagueños seleccionados se caracterizan por publicar contenido específico en materia de urbanismo, teniendo, para ello, secciones específicas dedicadas a proyectos de regeneración urbana, espacio público y arquitectura.

Diario	Número lectores/ día (ooo)	Ámbito			
		Provincia		Andalucía	España
		Málaga	Otras		
<i>Diario SUR</i>	148	●			
<i>Marca*</i>	60				●
<i>El País</i>	38				●
<i>As*</i>	28				●
<i>El Mundo</i>	20				●
<i>ABC</i>	17				●
<i>Málaga hoy</i>	16	●			
<i>La Razón</i>	10				●
<i>La Opinión de Málaga</i>	10	●			
<i>Viva</i>	8			●	
<i>20 Minutos</i>	7				●
<i>Ideal de Andalucía</i>	6			●	
<i>Mundo Deportivo*</i>	4				●
<i>La Vanguardia</i>	2				●
<i>Sport*</i>	2				●
<i>Expansión**</i>	2				●
<i>El Periódico</i>	1			●	
<i>Diario de Sevilla</i>	1		●		
<i>Cinco Días**</i>	1				●

Figura 2.7.1. Lectores diarios de la provincia de Málaga entre abril de 2019 y marzo de 2020. Fuente: elaboración propia a partir de la información facilitada por AIMC. Temática: \* diarios deportivos; \*\* diarios económicos

## Búsquedas temáticas por palabras clave

Sobre los tres diarios seleccionados se han realizado búsquedas en su correspondiente archivo digital a partir de palabras clave que representen o se identifiquen con el fenómeno de la turistificación. Para ello, se han identificado, primero, qué *keywords* se han utilizado en la literatura, para, posteriormente, definir qué términos son utilizados para el vaciado de los diarios malagueños a analizar. Por un lado, encontramos estudios sobre el alquiler vacacional como factor que ha facilitado la intensidad de uso turístico, realizando, para ello, una selección de aquellas noticias que contienen el nombre de una de las principales plataformas del sector (Hassanli et al., 2019; Lehmann et al., 2020; Ozdemir y Turker, 2019): “Airbnb”. De forma más holística, estos estudios utilizan complementariamente otras palabras clave para ampliar la muestra de noticias a analizar, haciendo uso de otros términos relacionados con la economía colaborativa y otras plataformas afines: “*sharing economy*” y “*collaborative consumption*” (Ozdemir y Turker, 2019), y “Uber” (Lehmann et al., 2020). Asimismo, encontramos estudios que analizan de forma específica los procesos de gentrificación utilizando palabras clave que no solo nombran de forma concreta el fenómeno —“*gentrification*”—, sino que incluyen todo un campo léxico asociado al mismo para construir ecuaciones de búsquedas combinando términos a través del operador booleano AND: “*demolition*”, “*displacement*”, “*eviction*”, “*redevelopment*”, “*revitalization*” y “*urban renewal*” (Ley & Teo, 2014); “*refugees*”, “*immigration*”, “*immigrant(s)*”, “*development*”, “*revitalization*” y “*multiculturalism*”, entre otras (Adelman et al., 2019).

El trabajo realizado por Egio-Rubio y Fernández Toledo (2020) aborda de forma concreta la representación del fenómeno de la turistificación en la prensa escrita española durante el año 2018. Este trabajo ha servido de referencia a nivel metodológico para el estudio del caso de Málaga. Por un lado, dicho estudio realiza un cribado de los diarios nacionales con mayor impacto medido en número de lectores según la AIMC. Por otro lado, la selección de los diarios locales —*El País*, *El Mundo*, *ABC* y *eldiario.es*— responde, además, a la voluntad de evitar el sesgo con una representación paritaria de dos líneas editoriales conservadora y progresista. En relación a las búsquedas realizadas para el vaciado de los diarios seleccionados, se ha recurrido al término “turistificación” para identificar aquellas noticias que la contengan tanto en los titulares y subtítulos como en el propio cuerpo de las piezas informativas. Se han descartado otros términos “afines” como “turistización” o “turismofobia”; debido al que el primero está menos extendido, y a que el segundo tienen una connotación peyorativa (Sanmatín Sáez, 2019). Teniendo en consideración qué palabras clave se han utilizado en estudios previos para el análisis de contenido en la prensa, se han definido para el caso de Málaga las siguientes: “turistificación”, “gentrificación” y “apartamentos turísticos”. Este último término implica también búsquedas para “apartamentos” y “turísticos” de forma separada. Además, con el objetivo de superar el problema semántico a la hora de nombrar a las Viviendas con Fines Turísticos (VFT), este binomio incluye de forma implícita otros conceptos que designan a esta tipología de alojamiento turístico, como “viviendas turísticas”, “alquiler turístico” y “apartamentos vacacionales”.

## Muestra

A partir de las búsquedas definidas por palabra/s clave, se han seleccionado, primero, aquellas noticias que documentan el caso concreto de la ciudad de Málaga, y, segundo, se han incluido aquellas noticias relacionadas que aparecían referencias en las primeras y cuyo contenido es objeto de estudio. Así, se ha obtenido una muestra de 166 noticias durante el período histórico hasta el año 2020 inclusive, repartidas entre los tres diarios seleccionados (véase Figura 2.7.2). Cabe destacar la representación que duplica, atendiendo a las búsquedas por palabras clave, del diario *La Opinión de Málaga* sobre el resto. Salvando las diferencias que puede suponer un caso de estudio respecto a otro si se replicara el análisis de contenido a otros contextos urbanos<sup>56</sup> (véase Figura 2.7.3), la muestra total de 166 noticias podemos considerarla representativa para el caso de la ciudad de Málaga.

Diario	N.º noticias		Total
	Keywords	Relacionadas	
<i>Diario SUR</i>	35	1	36
<i>Málaga hoy</i>	36	19	55
<i>La Opinión de Málaga</i>	72	3	75
Total	143	23	166

Figura 2.7.2. Número de noticias vaciadas por diario y clasificadas por tipo de aparición. Fuente: elaboración propia.

Ámbito	Estudio	Período		N.º noticias
		Inicio	Fin	
GB + EE. UU.	Ozdemir y Turker (2019)	-	20/11/2017	387
EE. UU.	Lehmann et al. (2020)	-	11/11/2015	389
Halifax (Canada)	Grant et al. (2018)	1/1/1996	31/12/2015	272
Lisboa (Portugal)	Boager y Castro (2021)	2011	2017	247

[ 56 ] El número de noticias total depende de varios factores, como la escala del ámbito de estudio, el período de publicación, el número de diarios a vaciar y el número de palabras clave utilizadas.

GB	le Grand (2018)	2012	2014	216
SF Bay Area, (California)	Gin y Taylor (2010)	1995	2005	215
West Side, Buffalo, (NY)	Adelman et al. (2019)	2010	2016	170
España	Egio-Rubio y Fdez Toledo (2020)	2018		168
6/31 LGA (Sydney)	Hassanli et al. (2019)	-	2018	123
Portugal	Guizi et al. (2020)	15/3/2018	15/3/2019	122

Figura 2.7.3. Relación de estudios previos categorizados por ámbito de estudio, período de publicación y número de noticias. Fuente: elaboración propia.

Si analizamos la distribución temporal de la muestra por años, encontramos una concentración de noticias, ligeramente superior al 60%, en el período 2017-2019 (véase Figura 2.7.4.). Sin considerar el año 2020, el pico máximo de noticias publicadas a nivel anual tuvo lugar en 2018, concretamente en el segundo trimestre de este año, debido a: (1) el desarrollo de mesas de negociación participativas para la redacción de proyectos de regeneración urbana del ámbito Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrada (EDUSI) que requieren de procesos participativos para ser financiados por fondos europeos; (2) los avances en el proceso para la declaración de Zonas Acústicamente Saturadas (ZAS), donde se incluyen áreas del Centro Histórico y arrabales; (3) la demanda de una marco legislativo común en materia de alquiler vacacional para regular la oferta; y (4) una mayor movilización de grupos locales de protesta de manera coordinada frente al auge de las viviendas turísticas. El año 2020 concentra una muestra de noticias equiparable a las publicadas en 2018. Esta concentración de noticias se debe, dentro del contexto de la pandemia sanitaria del coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19), a la voluntad por promocionar a Málaga como una burbuja turística y posicionarse dentro de un corredor seguro con certificación “Covid free”.

Diario	2008	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Diario SUR</i>	0	0	1	4	10	7	14	36
<i>Málaga hoy</i>	1	0	3	8	23	11	9	55
<i>La Opinión de Málaga</i>	0	1	2	14	22	3	33	75
Total	1	1	6	26	55	21	56	166

Figura 2.7.4. Distribución temporal del número de noticias publicadas por año y repartidas para cada uno de los diarios de estudio. Fuente: elaboración propia.

### *Análisis de contenidos: bloques, temáticas y propuestas*

Para el análisis de contenidos de los diarios locales seleccionados, se han definido una serie de bloques y temáticas asociadas para su identificación dentro de cada pieza informativa. Esta categorización se basa en estudios previos (Guizi et al., 2020; Hassanli et al., 2019; Ozdemir y Turker, 2019), pero se han reformulado para adaptarlos a la casuística del contexto local de Málaga. Así, se definen las siguientes categorías para el análisis de contenido de la prensa en la ciudad de Málaga de acuerdo a la ficha de categorías presentada en la Figura 2.7.5.

Bloque		Temática	
Categoría	N.º noticias	Categoría	N.º noticias
(A) <i>Vía pública</i>	78	(A1) Terrazas/Hostelería	52
		(A2) Eventos lúdicos/festivos - Expositores	26
		(A3) Aparcamiento	9
		(A4) Tráfico rodado	20
(B) <i>Regeneración urbana</i>	66	(B1) Patrimonio – Integración   Nuevos usos	29
		(B2) Espacio público   Transformación urbana	25
		(B3) Participación ciudadana   Mesa de trabajo   Espacios de reflexión	42
(C) <i>Actividad turística/Terciarización</i>	129	(C1) Comercio local versus Demanda turística/franquicias	41
		(C2) Cruceros/Puerto	12
		(C3) Ruido/Ocio nocturno	51
		(C4) Uso residencial versus Sector servicios	97
(D) <i>Alojamientos turísticos</i>	122	(D1) Alquiler vacacional	95
		(D2) Usos hoteleros	79

(E) <i>Carga turística</i>	116	(E1) Intensidad de uso turístico	100
		(E2) Identidad local – Patrimonio (in)material	79
(F) <i>Crisis sanitaria COVID-19</i>	42	(F1) Vulnerabilidad – Dependencia del Turismo	30
		(F2) Alojamientos turísticos – Centro sanitario	6
		(F3) Confinamiento turístico	21
		(F4) Promoción turística – COVID free – Burbujas turísticas	22

Figura 2.7.5. Ficha de categorías: bloques y temáticas relacionadas, y presencia en la prensa medida en número de noticias. Fuente: elaboración propia. Nota: una noticia puede tener asignada uno o varios bloques/temáticas.

De los seis bloques propuestos (A-F), encontramos, por un lado, una mayor presencia del bloque (C) *Actividad turística / Terciarización* con una presencia en torno al 78% del total de noticias analizadas; seguido de los bloques (D) *Alojamientos turísticos* y (E) *Carga turística*, con una representación en la prensa del orden del 74% y 70%, respectivamente. Estas temáticas están estrechamente relacionadas con el proceso de intensificación de uso turístico llevado a cabo en el centro histórico, el cual ha sido facilitado por las estrategias de regeneración urbana Urban iniciadas en 1994, sin ser objeto de las mismas en origen (Observatorio de Medio Ambiente Urbano [OMAU], 2016; Rein Lorenzale, 2013). Esta terciarización turística ha supuesto, como consecuencia de la pérdida de uso residencial del centro debido al auge del alquiler vacacional, un crecimiento acumulado del precio medio de la oferta del alquiler de larga temporada durante el período comprendido entre diciembre de 2013 y mayo de 2019 de algo más del 45%, solo por detrás de Barcelona y Palma con un incremento entre el 50-55% (López-Rodríguez y Llanos Matea, 2019). Por otro lado, encontramos también un interés mediático por registrar aquellas noticias que están relacionadas con la ocupación del espacio público, recogidas bajo el bloque (A) *Vía pública*, con una representación del 47%. Estas noticias registran la elevada ocupación de algunas vías por terrazas —llegando a ocupaciones de hasta el 60-80% en algunas calles— y eventos lúdico-festivos que han sido programados, mayoritariamente, en el centro histórico y arrabales (OMAU, 2018). Estas ocupaciones se han visto ampliadas durante el período de pandemia para poder cumplir con la distancia de seguridad, llegando a secciones de calle prácticamente colmatadas (véase Figura 2.7.6).



Figura 2.7.6. Fotografía de Calle Abadía Santa Ana, tomada el 11 de marzo de 2022. Fuente: Kike España.

Poniendo el foco el bloque (A) *Vía pública*, objeto del proyecto de investigación de la presente memoria, *Estrategias de recuperación del espacio público y uso residencial frente a la gentrificación y turistificación en Málaga* (UMA.20.01), encontramos diferentes propuestas para mediar en el conflicto de intereses entre residentes, turistas y otros agentes implicados (véase Figura 2.7.7).

Bloque: (A) <i>Vía pública</i>		
Temática: (A1) Terrazas/Hostelería [Propuestas Po1-10]	N.º noticias	Iniciativas ciudadanas
Po1_Suspensión de nuevas actividades hosteleras (moratoria)	12	25
Po2_Limitar el uso de la hostelería/la instalación de nuevos negocios	7	27
Po3_Limitar zona de terrazas	5	21
Po4_Reducir horario de terrazas	5	4
Po5_Rebajar la superficie de terrazas	2	2
Po6_Facilitar la Disciplina Urbanística - Régimen sancionador	1	1
Po7_Facilitar la instalación de terrazas en calles peatonalizadas fuera del tránsito	1	2
Po8_Instalaciones que cumplan los objetivos de calidad acústica del área de afección	1	1
Po9_Mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del sector	1	17
P10_Suspender la ampliación de establecimientos ya vigentes	1	1
Temática: (A2) Eventos lúdicos/festivos - Expositores [Propuestas P11-17]	N.º noticias	Iniciativas ciudadanas
P11_Reducir la Feria del Centro (incluso eliminar)/Semana Santa	5	5
P12_Reducir el número de eventos/actividades en el casco antiguo	4	7
P13_Deslocalizar los eventos del centro histórico	2	2
P14_Buscar nuevos espacios de música callejera en zonas no residenciales	1	1

P15_ Incorporar la modalidad de concierto 'pequeño' en la hostelería de 15-24h	1	1
P16_ Reclamar un plazo de solicitud de autorización mínimo de 1 mes	1	2
P17_ Regulación de los puntos de venta callejera	1	1
Temática: (A3) Aparcamiento [Propuestas P18-20]	N.º noticias	Iniciativas ciudadanas
P18_ Equilibrio entre diferentes plazas: carga y descarga, residentes...	2	17
P19_ Facilitar espacio para el estacionamiento	1	7
P20_ Vigilar que el estacionamiento de patinetes eléctricos se dé en zonas habilitadas	1	1
Temática: (A4) Tráfico rodado [Propuestas P21-22]	N.º noticias	Iniciativas ciudadanas
P21_ Limitar el tráfico rodado	5	17
P22_ Definir accesos rodados restringidos a residentes	2	2

Figura 2.7.7. Relación de propuestas recogidas en la prensa bajo las temáticas del bloque (A) *Vía pública*. Fuente: elaboración propia. Nota: cada propuesta se contabiliza por cada noticia en la que es presentada.

De las propuestas presentadas en la prensa, encontramos un mayor volumen de estrategias bajo la temática (A1) Terrazas/Hostelería. Dentro de esta, la que mayor presencia tiene en la prensa es la que apuesta por una suspensión, a modo de moratoria, de nuevas actividades hosteleras (P01). Esta propuesta está impulsada por un total de 25 iniciativas ciudadanas donde destacan, mayoritariamente, las asociaciones de vecinos y plataformas emergentes de carácter no reglado. En segundo nivel de aparición, pero con mayor apoyo (27), encontramos la propuesta de limitar el uso de la hostelería regulando/restringido la instalación de nuevos negocios del sector (P02). Otras propuestas en la misma línea, pero con menor impacto medido según su representatividad en la prensa y apoyo social, ponen el foco en la ocupación de las terrazas (P03, P05), así como en la franja horaria en la que pueden tener actividad (P04). Se considera iniciativa ciudadana a cualquier agente con papel activo en la ciudad dentro de los siguientes *stakeholders*: administración —a nivel municipal, provincial, autonómico y estatal—, asociación, asociación

de vecinos, cadena hotelera, centro socio-cultural, colegio profesional, empresa/sociedad, federación, franquicia, fundación, inmobiliaria, organización, plataforma, plataforma de alquiler vacacional, empresa de monitoreo de datos, sindicato y universidad<sup>57</sup>.

Las propuestas recogidas bajo la temática (A2) Eventos lúdicos/festivos – Expositores contempla un menor número de propuestas (7), y con un nivel representatividad y apoyo similar. Cabe destacar, por ser la que mayor número de iniciativas ciudadanas impulsan, la propuesta que plantea reducir el número de eventos/actividades en el centro. Esta demanda se fundamenta en el incremento que desde 2014 lleva experimentando el centro en cuanto al número de actos en el espacio público, llegando a ascender hasta 519 en 2017, y 533 en 2018 (Sánchez, 2018). Aunque en términos absolutos el número de actividades desarrolladas en estos dos años solo incrementa en 14 eventos, la proporción que estos tienen en el centro respecto al resto que se desarrolla en la ciudad pasa del 43% al 65%. Esto motiva la demanda por descentralizar la agenda de eventos del centro y reducir la dependencia del mismo.

En relación a las temáticas relacionadas con el tráfico rodado (A3) y el estacionamiento (A4), encontramos que la propuesta que mayor apoyo recibe, por un lado, es buscar un equilibrio entre las plazas de aparcamiento (P18) destinadas a la hostelería—carga y descarga—, plazas restringidas a residentes, y personas con movilidad reducida. Esta demanda está impulsada principalmente por asociaciones de vecinos que apuestan por facilitar el aparcamiento a los residentes cuyas viviendas no cuenten con *parking* o cuyo acceso por vía pública no esté rodado y/o no se facilite el estacionamiento en las inmediaciones.

## Bibliografía

- Adelman, R. M., Balta Ozgen, A., y Rabii, W. (2019). Buffalo's West Side Story: Migration, Gentrification, and Neighborhood Change. *City & Community*, 18(3), 770–791. <https://doi.org/10.1111/cico.12412>
- Boager, E., y Castro, P. (2021). Lisbon's unsustainable tourism intensification: contributions from social representations to understanding a depoliticised press discourse and its consequences. *Journal of Sustainable Tourism*, 1–16. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09669582.2021.1970173?scroll=top&nedAccess=true>

---

[ 57 ] Las iniciativas identificadas han sido registradas en *platIC: plataforma de Iniciativas Ciudadanas* (<https://platic.es>). Esta plataforma ha sido desarrollada en el marco de la Cátedra Tecnologías Emergentes para la Ciudadanía de la Universidad de Málaga (Red de Cátedras Estratégicas, Vicerrectorado de Empresa, Territorio y Transformación Digital). En ella se encuentran geolocalizados los diferentes movimientos urbanos, asociaciones y colectivos, reglados o informales, con un papel activo en la ciudad; así como su tejido en red. Cada iniciativa está identificada con un punto sobre el mapa y clasificada por temáticas, además de recoger, a modo de ficha, cuáles son sus objetivos, contacto y redes sociales.

- Cátedra Tecnologías Emergentes para la Ciudadanía (2018). platIC: plataforma de Iniciativas Ciudadanas. <https://platic.es>
- Egio-Rubio, C. J., y Fernández Toledo, P. (2020). Tratamiento en la prensa digital de un fenómeno geográfico: la turisificación. *Cuadernos de Turismo*, 46, 249–267. <https://doi.org/10.6018/turismo.451831>
- Gin, J., & Taylor, D. E. (2010). Movements, neighborhood change, and the media – Newspaper coverage of anti-gentrification activity in the San Francisco Bay Area: 1995–2005. En D. E. Taylor (Ed.), *Environment and Social Justice: An International Perspective* (Vol. 18, pp. 75–114). Emerald Publishing Limited. [https://doi.org/10.1108/S0196-1152\(2010\)0000018005](https://doi.org/10.1108/S0196-1152(2010)0000018005)
- Gotham, K. F. (2005). Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099–1121. <https://doi.org/10.1080/00420980500120881>
- Grant, J. L., Derksen, J., y Ramos, H. (2018). Regulating marginality: how the media characterises a maligned housing option. *International Journal of Housing Policy*, 19(2), 192–212. <https://doi.org/10.1080/19491247.2018.1436848>
- Guizi, A., Breda, Z., y Costa, R. (2020). How are overtourism and host-guest relationships portrayed by the Portuguese print media? *International Journal of Tourism Cities*, 6(1), 215–232. <https://doi.org/10.1108/IJTC-06-2019-0081>
- Hassanli, N., Small, J., y Darcy, S. (2019). The representation of Airbnb in newspapers: a critical discourse analysis. *Current Issues in Tourism*, 1–13. <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1669540>
- le Grand, E. (2018). Representing the middle- class ‘hipster’: Emerging modes of distinction, generational oppositions and gentrification. *European Journal of Cultural Studies*, 23(2), 184–200. <https://doi.org/10.1177/1367549418772168>
- Lehmann, J., Weber, F., Graf-Vlachy, L., y König, A. (2020). Talking institutions in the sharing economy: A content analysis of actor quotes in the print media and a taxonomy of discursive strategies. En J. vom Brocke, S. Gregor, y O. Muller (Eds.), *27th European Conference on Information Systems: Information Systems for a Sharing Society, ECIS 2019, 8-14 June 2019* (pp. 1–16). Association for Information Systems. [https://aisel.aisnet.org/ecis2019\\_rp/1](https://aisel.aisnet.org/ecis2019_rp/1)
- Ley, D., & Teo, S. Y. (2014). Gentrification in Hong Kong? Epistemology vs. Ontology. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(4), 1286–1303. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12109>
- López-Rodríguez, D., y Llanos Matea, M. de los. (2019). *Evolución reciente del mercado del alquiler de vivienda en España*. <https://www.bde.es/f/webbde/SES/>

Secciones/Publicaciones/InformesBoletinesRevistas/ArticulosAnaliticos/19/T3/  
descargar/Fich/be1903-art25.pdf

- Observatorio de Medio Ambiente Urbano. (2016). *Viva la calle: URBAN 1994-2016, 22 años de recuperación del Centro Histórico. La nueva EDUSI 2017-2022*. [http://static.omau-malaga.com/omaу/subidas/archivos/8/o/arc\\_7708.pdf](http://static.omau-malaga.com/omaу/subidas/archivos/8/o/arc_7708.pdf)
- Observatorio de Medio Ambiente Urbano. (2018). *Aproximación a las intensidades del uso turístico en Málaga: Proyecto Alter Eco de Turismo Sostenible*. <http://www.omaу-malaga.com/base/descargas/home.asp?cod=7973>
- Ozdemir, G., y Turker, D. (2019). Institutionalization of the sharing in the context of Airbnb: a systematic literature review and content analysis. *Anatolia*, 30(4), 601–613. <https://doi.org/10.1080/13032917.2019.1669686>
- Rein Lorenzale, M. (2013). Informe sobre intervenciones urbanísticas y transformaciones físicas en el ámbito del PEPRI Centro (1994-2013): Contribución a la evaluación externa del proceso y actuaciones de rehabilitación integral del centro histórico de Málaga (1994-2013). [http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc\\_2486.pdf](http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2486.pdf)
- Sánchez, S. (27 de noviembre de 2018): El Centro acoge dos de cada tres eventos celebrados en Málaga, con 533 este año. *Málaga hoy*. [https://www.malagahoy.es/malaga/Centro-eventos-Malaga\\_o\\_1303070038.html](https://www.malagahoy.es/malaga/Centro-eventos-Malaga_o_1303070038.html), 2/10/2020.
- Sanmartín Sáez, J. (2019). Análisis del discurso, ideología y neologismos: ‘turismofobia’, ‘turistización’ y ‘turistificación’ en el punto de mira. *Círculo de Lingüística Aplicada a la Comunicación*, 78, 63–90. <https://doi.org/10.5209/clac.64372>

# LA HABITABILIDAD URBANA COMO PATRIMONIO INMATERIAL

Nuria Nebot Gómez de Salazar

## Comunidades cohesionadas frente los procesos de turistificación

### *Sobre la habitabilidad urbana en los centros históricos*

De forma general, la habitabilidad urbana se relaciona con los factores que favorecen la calidad de vida de las personas en la ciudad, y que dan respuesta a necesidades y demandas de las comunidades locales. Moreno Olmos (2008) hace referencia a diferentes niveles de habitabilidad urbana-desde un nivel básico a un nivel mucho más desarrollado- en función de las necesidades que un entorno urbano es capaz de atender. Distingue entre necesidades fisiológicas, las necesidades de salud y seguridad, o las necesidades sociales entre otras. Éstas representan la voluntad de sentirse arraigados en lugares e integrados en grupos y redes sociales. En este sentido, un entorno urbano habitable debe hacer posible el contacto, las relaciones sociales y la amistad. La habitabilidad urbana tiene, por tanto, una dimensión física y de condiciones del contorno, pero también una componente social y psicológica que fomenta el bienestar y satisfacción de la ciudadanía.

En el caso de los centros históricos de muchas ciudades, el desarrollo masivo del turismo ha producido una serie de impactos que afectan gravemente la habitabilidad urbana de éstos. El auge del alquiler de viviendas turísticas ha acelerado el proceso de gentrificación de la ciudad histórica. La proliferación de los apartamentos turísticos ha hecho disminuir -hasta casi desaparecer en algunos casos- la oferta de alquileres de larga duración en los centros y alrededores, y ha provocado una subida del alquiler, en general, en las ciudades. Existe mucha literatura científica de estudios pormenorizados de este impacto en ciudades mediterráneas como Málaga, Barcelona, Valencia, entre otras (Chamizo-Nieto et al., 2022). El acceso a la vivienda se ha convertido en un problema fundamental que, sin duda, las administraciones han de regular.

Una ciudad sin residentes es un despropósito. La pérdida de vivienda está asociada con una pérdida de sociedad y entramado social, de ciudadanía y sentido de pertenencia e identidad. “Los habitantes, pobladores, migrantes, nativos, residentes, trabajadores y visitantes son la esencia de los centros históricos; sin sujetos patrimoniales no hay patrimonio” (Carrión, 2018). La vivienda es fundamental para la ciudad y las políticas públicas deben garantizar la función residencial en los centros históricos.

Por otro lado, y en relación con los impactos de la actividad turística, la masificación de las calles, la ocupación de terrazas y espacio público para usos turísticos, la aparición de comercios turísticos en detrimento de equipamientos locales y de barrio, los ruidos, entre otros factores, hacen muy difícil mantener una vida vecinal y comunitaria en los centros históricos. Los nuevos centros “temáticos” han desplazado, desafortunadamente, a los residentes hacia otros barrios, lo que, sin duda, afecta a la identidad local de la ciudad.

## *Fomentar la vida de barrio, la identidad y cohesión social*

Partiendo de la idea de que la vivienda es necesaria para garantizar una habitabilidad básica en los centros históricos, también creemos que las condicione habitables deben trascender esta función residencial en sí misma a otros ámbitos que permitan el bienestar social y una vida satisfactoria en comunidad. El sentido de identidad compartida, el sentimiento de reconocimiento y de pertenencia a un lugar específico mejoran la calidad de vida de las personas (Lerner, 2005). Los centros históricos se han caracterizado, tradicionalmente, por la heterogeneidad de funciones, diversidad de usuarios/as, por la alta densidad de patrimonio, memoria, valores y prácticas culturales, por su valor de centralidad, el asociacionismo y los conflictos sociales (Carrión, 2018). Podemos decir que estos factores han caracterizado una vida comunitaria, cohesionada y de profundo arraigo en los barrios de nuestras ciudades históricas.

Las políticas urbanas y sociales deben incorporar estrategias para favorecer esa identidad de los centros históricos. Desde el trabajo que se presenta se pretende trabajar la memoria y el patrimonio cultural dentro de los barrios y vecindarios para fomentar, precisamente, esa vida social tan rica amenazada en los centros turistificados. En concreto, se ha trabajado con el patrimonio cultural inmaterial (PCI) en un barrio tradicional del centro de la ciudad de Málaga como proyecto piloto. En este capítulo mostramos el proceso participativo que se ha llevado a cabo junto a las asociaciones y entidades del barrio, y mostramos algunos de los logros y dificultades encontradas. Esperamos que esta experiencia piloto pueda servir de referencia a aquellas administraciones locales que quieran promover la participación ciudadana y la vida de barrio a través de la gestión del patrimonio cultural inmaterial.



Figuras 2.8.1 y 2.8.2. Visita guiada en el barrio de la Fontanalla, Málaga, con el alumnado del I.E.S Vicente Espinel, diciembre 2021.

## PCI como herramienta de participación ciudadana y cohesión social

### *El concepto de PCI y su importancia*

El Patrimonio Cultural Inmaterial es definido por la Unesco como “ los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas -junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes- que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (UNESCO, 2003). El documento redactado en la convención celebrada en París expresa claramente la importancia del patrimonio inmaterial como herramienta que produce en las comunidades un sentimiento de identidad y continuidad promoviendo el respeto de la diversidad cultural y creatividad humana. Incluso las administraciones -nacionales, regionales y locales- están tomando conciencia de lo importante que resulta proteger este tipo de patrimonio, y desarrollar políticas y medidas para ello.

No obstante, la protección del PCI es una cuestión muy reciente – no se alcanzan los 20 años desde su reivindicación formal en la Convención de París-. En España, los catálogos sobre Patrimonio Cultural Inmaterial son muy escasos, ya que, sobre todo, se centran en el registro y protección del patrimonio construido (Escalona Hernández et al., 2017). Por lo general, podemos encontrar catálogos que incluyen distintas categorías, entre ellas, la del patrimonio inmaterial, pero de forma muy puntual en relación con otros elementos catalogados. Un ejemplo de referencia lo encontramos en la *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía* (Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2021), un inventario digital que reúne el patrimonio cultural, material e inmaterial de la región de Andalucía (España) por provincias, municipios y comarcas. Su elaboración ha permitido, como innovación, la identificación, catalogación y diseminación del PCI en la región andaluza (Carrera Díaz, 2009).

### *Las comunidades locales y la gestión del PCI*

El texto de la Convención resalta el papel que adquieren las comunidades locales en la protección del PCI (UNESCO, 2003). Reconoce que “las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos desempeñan un importante papel en la producción, la salvaguardia, el mantenimiento y la recreación del patrimonio cultural inmaterial”. La comunidad científica internacional está muy concienciada con la necesidad de implicar a las comunidades locales en la gestión de su PCI, y reivindica el rol fundamental que éstas adquieren para su mantener vivo este patrimonio (Frieri, 2014). El monográfico internacional publicado hace unos años con el título “Heritage and community engagement: collaboration or contestation?” (Waterson & Watson, 2011) muestra este interés y preocupación por ese compromiso social en la gestión del patrimonio.

Tradicionalmente la gestión del patrimonio, su reconocimiento y catalogación, ha recaído en manos de expertos, y se ha prestado atención, de forma especial, a aspectos tangibles de éste, y no tanto, al patrimonio inmaterial (L. Smith, 2014). En los últimos años, se ha producido un cambio en la forma de entender y definir el patrimonio cultural: se da más importancia a los procesos culturales y sociales, y no tanto a los objetos producidos. Estos procesos son los que garantizan la creatividad continua de una comunidad o grupo (Carrera, 2009). Existe, por tanto, un consenso en cuanto a la necesidad de proteger esos procesos, y en la inclusión de las comunidades para mantenerlos vivos y posibilitar su transmisión entre generaciones.

Sin embargo, no hay ningún acuerdo acerca de cómo llevarlo a cabo, ni metodologías definidas para involucrar a las comunidades en esta gestión. La UNESCO da libertad a los países miembro en cuanto a las formas de integrar el conocimiento experto con el local. Esta libertad es buena porque permite adaptar las metodologías a la idiosincrasia de cada entorno y grupo, pero al mismo tiempo, ha provocado el desconcierto de algunas administraciones y entidades ante la falta de referentes metodológicos. Con el objeto de poder orientar estos procesos y ayudar a las organizaciones implicadas en la gestión del patrimonio, la UNESCO preparó unas notas y recomendaciones en los procesos de inventariado del PCI (UNESCO, 2021).



Figura 2.8.3 y 2.8.4: Visita a los restos de un horno alfarero y al museo de Vidrio y Cristal de Málaga en el barrio. Dic. 2021.

### *Algunas experiencias previas y dificultades encontradas*

En la literatura científica podemos encontrar algunas experiencias reales que se han puesto en marcha en este intento de implicar a individuos y grupos en la protección del patrimonio cultural (Van der Hammen Malo et al., 2015; Think City Institute, 2020). Uno de los valores que tienen estas publicaciones es, precisamente, el de mostrar los procesos participativos junto a las comunidades y dificultades encontradas, y poder servir de referente en otros contextos. En cualquier caso, también confirman la falta de metodologías de referencia y la necesidad de investigación en cuanto a las formas de hacer partícipes a las comunidades en las labores de identificación, recreación, inventariado y difusión del patrimonio cultural inmaterial.

En general, los diferentes trabajos realizados sobre catalogación de PCI en España han sido desarrollados en áreas geográficas de una escala nacional (Organismo Autónomo de Parques Nacionales, 2019), regional o provincial/comarcal (Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2021). Son muy escasas las experiencias centradas en la gestión participativa del PCI en la escala urbana de barrio. A diferencia de trabajos previos y catálogos vinculados a un ámbito de escala mayor, desde este proyecto piloto, se ha trabajado en la escala más local, poniendo el acento en la implicación de las comunidades locales a través de distintas acciones participativas junto a asociaciones y entidades locales; un trabajo de campo basado en la observación, entrevistas semiestructuradas, visitas guiadas y la celebración de talleres de formación con los más jóvenes (Nebot-Gómez de Salazar et al., 2020).

A continuación, se presenta el ámbito de Fontanalla, primer barrio en el que se ha testado esta metodología participativa. Entre los resultados, se destaca, en primer lugar, la aportación metodológica sobre cómo identificar e inventariar el PCI con la implicación de la comunidad local. También se muestran algunos resultados concretos obtenidos del proceso: resultados de talleres y fichas de inventariado de elementos con valor patrimonial.

## **El centro histórico de Málaga y el barrio de la Fontanalla**

### *El barrio de la Fontanalla: PCI y comunidad local*

El barrio de Fontanalla, en el centro Histórico de la ciudad de Málaga, está vinculado a tradiciones y oficios artesanos, desde su origen hasta la actualidad. El barrio se origina en los nuevos núcleos de población, en las afueras de la muralla de la ciudad central, en el siglo XI como zona industrial. Durante varios siglos, se caracterizó por la proliferación de hornos alfareros para la producción de cerámica y alfarería, como sectores productivos heredados de la época musulmana. Sin embargo, esta actividad fue en declive a lo largo del siglo XV. Durante el siglo XVIII y XIX, se construyeron diferentes edificios con fachadas de pinturas murales. Hoy en día, esta característica artesana de las construcciones de la época aún pervive en las fachadas de muchos inmuebles, convirtiendo al barrio en un museo al aire libre.

A finales del siglo XX, se establece en el barrio el taller de vidrieras VIARCA, pioneros en la ejecución y restauración de vidrios y vidrieras en Málaga ([www.viarca.com](http://www.viarca.com)). Además, a esto se le unió la apertura del Museo del Vidrio y Cristal de Málaga (Heredia Flores, 2010) en una zona colindante al taller por lo que, actualmente, este barrio es un referente en este tipo de oficios del vidrio. La riqueza cultural y la diversidad de artesanías que se han desarrollado históricamente ha contribuido a que, para muchos, sea conocido como el barrio de los artesanos (Asociación Arrabal Fontanalla, 2017).

Junto a estos afloramientos —antiguos y actuales— de artesanía y oficios se pueden encontrar multitud de elementos con valor patrimonial material. El barrio posee una

arquitectura dieciochesca religiosa, asistencial y popular representada por edificios de valor patrimonial como el Instituto Vicente Espinel, la iglesia barroca de San Felipe Neri, el museo del vidrio, la casa de Expósitos y la capilla del Molinillo (Heredia Flores, 2010). Junto a este conjunto se combinan edificios de viviendas propios de una arquitectura tradicional popular del siglo XIX y un elevado número de muestras de pinturas murales en las fachadas como se ha mencionado previamente. Sin embargo, este conjunto ha desaparecido en buena parte de debido a la coincidencia de varios factores: el abandono de los vecinos tradicionales, la degradación de inmuebles por falta de mantenimiento, y las estrategias especulativas que, en los últimos años, han sustituido un elevado número de viviendas por apartamentos turísticos.

Desde el punto de vista social y urbano, nos encontramos con un barrio de gran complejidad. Se han identificado problemas de convivencia dentro de una comunidad local conformada por un vecindario autóctono, con un fuerte sentimiento de arraigo, frente a otros colectivos que habitan más recientemente en el barrio, y que adolecen del mismo. Además, su estructura urbana, caracterizada por su abigarrado caserío, calles estrechas e irregulares, un alto número de solares vacíos, edificaciones abandonadas y en mal estado, y el fuerte impacto de medianerías en el espacio urbano, acentúa los problemas de segregación social existentes. El trabajo en comunidad en torno al PCI se muestra como una oportunidad y herramienta para atender estos problemas sociales a través de la activación de acciones participativas y actividades de encuentro abiertas a todo el vecindario.



Figuras 2.8.5, 2.8.6 y 2.8.7: Medianeras y callejones en el barrio de Fontanalla susceptibles de mejorar sus condiciones de habitabilidad urbana.

### *Políticas de gestión del patrimonio cultural para favorecer la habitabilidad del Centro Histórico de Málaga*

Para analizar las propuestas y planteamiento de la administración local relativas a la gestión patrimonial, se ha considerado el documento de revisión del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del centro (Avance 2014) por tratarse del documento más reciente y próximo al posicionamiento actual de dicha administración. Tal y como se recoge en él, existe una voluntad clara de aportar una visión amplia del concepto de patrimonio incorporando elementos de interés por sus valores

históricos, culturales, arquitectónicos o de memoria colectiva. Esta concepción abierta le lleva a utilizar el término “singularidades” para referirse a los elementos -materiales e inmateriales- con valor patrimonial o de interés para la comunidad.

Este enfoque es importante ya que se aleja de las tradicionales medidas exclusivamente proteccionistas de un patrimonio construido, basado en la valorización de “los objetos”, para tratar de poner el acento en los procesos sociales, técnicas y comunidades que permiten su producción y recreación, la creatividad y la continuidad en el tiempo. De forma expresa, se habla de “un centro antiguo conservado pero vivo, disfrutado pero habitado” en una clara apuesta por la habitabilidad. Se destaca la consideración de la escala local y la subdivisión del ámbito en barrios o áreas homogéneas tratando de significar los valores patrimoniales específicos -materiales e inmateriales- de dichos barrios: los culturales, arquitectónicos, paisajísticos, su historia o la memoria colectiva de sus habitantes.

Cabe destacar la propuesta que ya se plantea desde el Avance del Plan para registrar los bienes de patrimonio inmaterial propios del centro histórico; propuesta basada en una clasificación temática: lugares, conjuntos, saberes artesanos, festividades y formas de expresión. Sin duda, el documento muestra una declaración de intenciones prometedoras y en la línea de los intereses y preocupaciones manifestadas desde la literatura científica, y las recomendaciones de la UNESCO.

## **Proyecto piloto en el barrio de la Fontanalla: un proceso de participación en torno al PCI**

### *Acciones de participación para identificar, difundir e inventariar el PCI*

El principal objetivo del proyecto ha sido, en todo momento, la implicación de la comunidad local en la gestión de su patrimonio inmaterial: en las distintas fases de identificación, inventariado y difusión de los elementos reconocidos de forma colectiva. Las propias acciones participativas han sido organizadas y desarrolladas por las diferentes asociaciones y entidades implicadas del barrio, junto al apoyo de la universidad de Málaga. A través de estas acciones colectivas se han podido identificar e inventariar algunos elementos que la comunidad reconoce como valores propios, como los oficios artesanos de la cerámica, alfarería y del vidrio, y se han recopilado historias de la memoria colectiva y personajes importantes dentro de esas historias.

El primer paso fue el de identificar en el barrio las personas o actores sociales con las que formar un grupo de trabajo. Este grupo se formó con agentes locales (la asociación de vecinos y comerciantes Arrabal Fontanalla, el Museo de vidrio y Cristal de Málaga, el instituto Gaona y el taller del vidrio Viarca) junto a agentes expertos en metodologías de participación ciudadana y gestión del patrimonio (Universidad de Málaga). Además del grupo de trabajo se han hecho colaboraciones puntuales con otras entidades locales y personas expertas en el conocimiento del

barrio. Ha sido importante el hecho de integrar el conocimiento de los expertos y el conocimiento y saber de los locales.

Una vez formado el grupo de trabajo, se planificaron varias acciones participativas con el fin de identificar los bienes de valor inmaterial. Para ello, es fundamental que todos/as los/as participantes entiendan el concepto de Patrimonio Cultural Inmaterial, la importancia de trabajar con él, y de hacerlo en comunidad. La primera actividad planificada fue la visita guiada por el barrio junto a expertos y vecinos/as. Las reuniones preparatorias de la visita, la selección consensuada de lugares a visitar, y el propio paseo son todos ellos espacios de participación, discusión e intercambio de ideas sobre los valores y singularidades propias. Estos encuentros son muy productivos ya que se hacen muchas manifestaciones espontáneas, especialmente de vecinos/as, y se recuerdan historias y personajes que han tenido un valor especial para la comunidad (Universidad de Málaga, 2022). La grabación de estos encuentros se convierte en una herramienta de gran utilidad para el posterior registro de la información, y como material audiovisual para transmitir el patrimonio inmaterial. A partir de esta visita guiada y reunión posterior de valoración, se pudieron identificar algunos elementos que la comunidad reconocía como propios de la Fontanalla: Oficio tradicional de la alfarería (1), Oficio tradicional de la vidriera (2), Historia, cuentos y personajes históricos del barrio (3) y Artesanía de las pinturas murales (4).

A partir de los elementos identificados, y con objeto de dar a conocer algunos valores con potencial patrimonial inmaterial a la comunidad local, el grupo de trabajo propuso, de forma consensuada, una serie de acciones participativas entre artesanos/as, vecinos/as y alumnado del instituto ubicado en el barrio:

a) Taller de vidrio entre artesanos, vecinos y alumnado. Se realizó una sesión sobre la decoración y ejecución de vidrieras a través de la técnica “fussing” en el taller de vidrio del barrio. Esta acción forma parte de las estrategias para concienciar sobre la importancia del oficio de vidriero como valor intangible en el entorno del centro educativo. Los estudiantes tuvieron la oportunidad de probar estas técnicas, al mismo tiempo que conocían la existencia de esta práctica artesanal en el barrio.

b) Taller de cerámica entre artesanos, vecinos y alumnado. Se realizaron varias sesiones sobre la decoración de macetas cerámicas con el fin de promover la difusión del llamado estilo malagueño en el instituto. Esta acción forma parte de las estrategias para concienciar sobre la importancia de la tradición artesana como valor intangible en el entorno del centro educativo y es importante la implicación de profesores de los centros para incorporar esta actividad dentro de la programación docente correspondiente.

c) Visita guiada de agentes informantes al alumnado. A través de un itinerario por La Fontanalla, el alumnado pudo conocer los principales bienes patrimoniales del barrio, así como su historia. Se hace hincapié en la tradición de oficios y de artesanía propio de La Fontanalla: la alfarería, la rejería, el vidrio, las pinturas murales entre otras. Se dieron explicaciones sobre la tradición alfarera a través de la historia de

algunas familias y arquitectura tradicionales, así como la visita a alguno de los yacimientos arqueológicos de hornos alfareros existentes. Se mostró, también, la práctica del oficio del vidrio, incluyéndose una visita al museo de vidrio y cristal en el centro del barrio-, o de las pinturas murales que adornan muchas de las fachadas del caserío y edificaciones de los siglos XVIII y XIX.



Figura 2.8.8, 2.8.9 y 2.8.10: Talleres de oficios artesanos: vidrio y cerámica, el en taller de vidrio VIARCA, y el I.E.S Vicente Espinel, en La Fontanalla. Diciembre 2021

Cabe decir que las actividades junto al alumnado del centro educativo se consideran de las más necesarias e interesantes, proponiéndose incluso, que puedan formar parte de un programa que se extienda en el tiempo. El alumnado expresó en las encuestas el desconocimiento de las tradiciones existentes en el barrio, como los oficios. Sin embargo, se mostró muy interesado en los talleres realizados, tanto en el de cerámica como en el del vidrio, y coincidió en la necesidad de repetirlos para que más gente pueda conocer esas singularidades de Fontanalla.

### *Aportación metodológica y red de colaboración entre entidades locales*

Entre los resultados obtenidos se destaca, en primer lugar, la aportación de la metodología participativa que pretende implicar a vecinos y vecinas de los barrios en la gestión de su PCI. La identificación y reconocimiento de estos valores inmateriales como algo propio no puede venir impuesto desde el conocimiento experto y externo, sino que ha de hacerse a través de un trabajo colectivo dentro de la comunidad. El propio proceso y acciones han sido planificadas con los vecinos y vecinas de acuerdo a unos intereses y disponibilidad concretas. El éxito de este proyecto depende, en parte, como cualquier proceso de participación, de que tenga continuidad en el tiempo, y que sea la propia comunidad a través de las entidades locales, la que impulsen y desarrollen las acciones de participación. Para ello, se recomienda la propuesta de una serie de actividades, incluso la formalización de un convenio entre entidades para consolidar la colaboración y relaciones en el tiempo. El proyecto nos llevó, en nuestro caso, a firmar un convenio específico entre universidad y entidades locales para el desarrollo de determinadas actividades. Éstas -así como las reuniones para su preparación- han sido espacios de participación, y han permitido consolidar relaciones entre vecinos y vecinas, y unirse ante intereses comunes. Hemos comprobado cómo, a través del PCI, se han forjado nuevas amistades, incluso nuevos proyectos para el barrio. Podemos decir, como ya

avanzaba la UNESCO, que este tipo de acciones participativas sobre el patrimonio inmaterial han cohesionado a la comunidad local de Fontanalla.

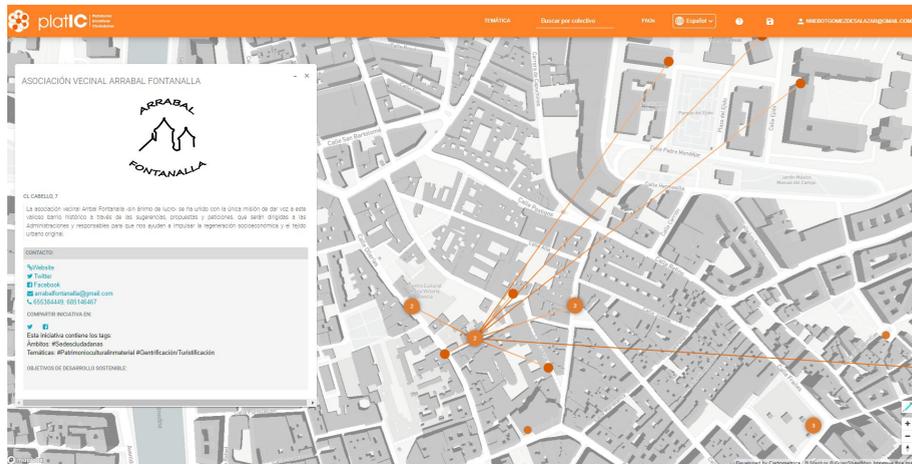


Figura 2.8.11. Red de colaboraciones en barrio de La Fontanalla mapeadas en la plataforma digital www.platic.es, en el marco del proyecto de investigación (UMA20-FEDERJA-131), de la Universidad de Málaga.

### *Resultados obtenidos: inventario de elementos singulares de la Fontanalla*

En este momento estamos llevando a cabo un inventario de algunos de los elementos o singularidades que se han reconocido, de forma colectiva, como propias de la Fontanalla. La elaboración de este inventario es, en sí mismo, un proceso de participación junto a expertos, vecinos y vecinas, basado en la realización de entrevistas semi-estructuradas en función del bien a inventariar. La información aportada por todos los participantes está siendo recogida en 4 fichas que componen, de momento, el inventario de la Fontanalla: la del oficio tradicional del vidrio, oficio tradicional de la alfarería, la ficha de historia, cuentos y personajes históricos del barrio, y la de artesanía de las pinturas murales.

La elaboración de las fichas se ha hecho de acuerdo a las recomendaciones de la UNESCO y contienen los siguientes apartados: 1. Identificación del elemento, 2. Características (elementos materiales e inmateriales asociados, formas de transmisión, y origen del elemento según percepción de la comunidad local), 3. Agentes relacionados con elemento (ejecutante, transmisores depositarios, otros transmisores), 4. Estado del elemento (peligros, amenazas y medidas), 5. Agentes sociales implicados en la elaboración de fichas. Hasta el momento se han cumplimentado las fichas 1 y 2 de oficios. Se propone la elaboración de la ficha 3, de historias, cuentos y personajes históricos del barrio, a través de la colaboración con el alumnado del instituto de educación superior ubicado en el barrio. Este tipo de colaboraciones permiten dar a conocer a los más jóvenes una parte de su patrimonio inmaterial, su historia, e implicarlos en su difusión. Puede ampliarse más información en la web del proyecto: <https://eventos.uma.es/76978/detail/pci-fontanalla-20-22.html>

## Conclusiones

Han transcurrido casi 20 años de reconocimiento del valor del patrimonio inmaterial por la UNESCO como medida de cohesión social y promoción del sentido de comunidad, así como de la necesidad de implicar a las comunidades locales en su gestión. Muchas administraciones son conscientes de ello y tratan de actualizarse en la confección de catálogos y medidas de protección patrimonial. Sin embargo, no hay un consenso metodológico sobre cómo hacer partícipes a los locales, y con ello, garantizar la recreación y difusión del PCI. Este trabajo muestra una propuesta metodológica como proceso participativo que podría repetirse en otros barrios para identificar, inventariar y difundir su patrimonio inmaterial con el saber de expertos y entidades locales, vecinos y vecinas. Se plantea desde el propio proyecto, la necesidad de repetir la experiencia en otro ámbito, con el fin de testar la metodología ya ensayada y poder analizar de forma comparativa algunas de las cuestiones y dificultades encontradas, y valorar su validez en otras áreas urbanas de la escala de barrio.

Como conclusión, nos parece importante señalar la capacidad del PCI para activar procesos participativos, y ya no únicamente relacionados con la gestión del patrimonio. A partir de las distintas acciones participativas realizadas se han podido tratar distintos temas que preocupan a la comunidad. En relación a la turistificación del centro histórico, los vecinos y vecinas han señalado las dinámicas turísticas y presión inmobiliaria asociada, como una de las amenazas para la comunidad y la vida de barrio, tal y como queda recogido en las fichas de inventario del PCI-Fontanalla.

Creemos que el propio proceso de participación, impulsado inicialmente por el interés que suscita el patrimonio inmaterial, puede convertirse en un catalizador para la gestión participativa de los barrios.

## Bibliografía

Asociación Arrabal Fontanalla. (2017). *Asociación Arrabal Fontanalla*.

Carrera Díaz, G. (2009). Atlas del Patrimonio Inmaterial de Andalucía. Puntos de Partidas, objetivos y criterios técnicos y metodológicos. *Revista PH*, 71, 18–41. <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2789/2789#.WUkF3kcprUM>

Carrera, G. (2009). Iniciativas para la salvaguardia del Patrimonio Inmaterial en el contexto de la Convención UNESCO , 2003 : una propuesta desde Andalucía. *Revista Patrimonio Cultural de España*, 179–195. [http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/PatrimonioCulturalE/No/16-Iniciativas\\_salvaguardia\\_Patrimonio\\_Inmaterial.pdf](http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/PatrimonioCulturalE/No/16-Iniciativas_salvaguardia_Patrimonio_Inmaterial.pdf)

Carrión, F. (2018). Centros Históricos: ¿Es posible y necesario el espacio residencial

en su seno? CIVITIC. *Revista Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador*, 51–64. <https://www.flacso.edu.ec/civitic/inicio/revistaz.flacso>

Chamizo-Nieto, F. J., Nebot-Gómez de Salazar, N., Rosa-Jiménez, C., & Reyes-Corredera, S. (2022). Indicators for measuring tourism intensification in urban areas through their associative network: Case studies from the Spanish Mediterranean coast. *European Journal of Tourism Research*, 32. <https://doi.org/https://doi.org/10.54055/ejtr.v32i.2627>

Escalona Hernández, C., Calvario Morales, Á. F., García Mora, M. T., Marín Bolaños, B. A., Sonda de la Rosa, R., & Valle Cantón, O. (2017). Metodología para la identificación del patrimonio cultural inmaterial en la península de Yucatán. In U. I. M. de Q. Roo (Ed.), *Estudios Multidisciplinarios hacia el Turismo Sustentable en la Península de Yucatán* (Margarita, pp. 175–215). [https://www.researchgate.net/profile/Margarita\\_Navarro\\_Favela/publication/323561498\\_Estudios\\_Multidisciplinarios\\_hacia\\_el\\_turismo\\_sustentable\\_en\\_la\\_Peninsula\\_de\\_Yucatan/links/5a9dc82ba6fdccff6d1a19a3/Estudios-Multidisciplinarios-hacia-el-turismo-sustentab](https://www.researchgate.net/profile/Margarita_Navarro_Favela/publication/323561498_Estudios_Multidisciplinarios_hacia_el_turismo_sustentable_en_la_Peninsula_de_Yucatan/links/5a9dc82ba6fdccff6d1a19a3/Estudios-Multidisciplinarios-hacia-el-turismo-sustentab)

Frieri, S. (2014). *Manual de herramientas participativas para la identificación, documentación y gestión de las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial*.

Heredia Flores, V. M. (2010). Patrimonio y Ciudad: la posada de San Feipe, sede del museo del cidrio y del cristal de Málaga. Isla de Arriarán: *Revista Cultural y Científica*, 35, 21–81. <file:///C:/Users/Nuria/Downloads/Dialnet-LaPosadaDeSanFelipeSedeDelMuseoDelVidrioYDelCrista-4298475.pdf>

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. (2021). *Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía*. <https://guiadigital.iaph.es/>

Lerner, J. (2005). *Acupuntura Urbana* (Instituto).

Moreno Olmos, S. H. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa. Revista de Investigación Científica En Arquitectura*, III(1), 47–54. <https://www.redalyc.org/pdf/948/94814774007.pdf>

Nebot-Gómez de Salazar, N., Morales-Soler, E., & Rosa-Jiménez, C. (2020). Participatory methods and intangible cultural heritage in the neighbourhoods. *Universitas. Social and Human Sciences Journal*, 33 (Governance of the territory and its heritage). <https://doi.org/https://doi.org/10.17163/uni.n33.2020.04>

Organismo Autónomo de Parques Nacionales. (2019). *Catálogo Abierto del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Red Española de Reservas de la Biosfera 2019*. [http://rerb.oapn.es/images/CATALOGO\\_ABIERTO\\_DEL\\_PATRIMONIO\\_CULTURAL\\_INMATERIAL\\_DE\\_LA\\_RED\\_DE\\_RESERVAS\\_DE\\_LA\\_BIOSFERA\\_](http://rerb.oapn.es/images/CATALOGO_ABIERTO_DEL_PATRIMONIO_CULTURAL_INMATERIAL_DE_LA_RED_DE_RESERVAS_DE_LA_BIOSFERA_)

ESPAÑOLAS.pdf

- Smith, L. (2014). Uses of Heritage. In C. Smith (Ed.), *Encyclopedia of Global Archaeology* (pp. 7578–7582). Springer New York. [https://doi.org/10.1007/978-1-4419-0465-2\\_1937](https://doi.org/10.1007/978-1-4419-0465-2_1937)
- Think City Institute. (2020). *Webinar: Cultural Mapping for Place and Community Planning*. [https://www.youtube.com/watch?v=XZWan\\_IAbuY](https://www.youtube.com/watch?v=XZWan_IAbuY)
- UNESCO. (2003). *Text of the Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage*. <https://ich.unesco.org/es/convención>
- UNESCO. (2021). *Guidance Note on Inventorying Intangible Cultural Heritage*. <https://ich.unesco.org/doc/src/50279-EN.pdf>
- Universidad de Málaga. (2022). *PCI LA FONTANALLA 20-22*. <https://eventos.uma.es/76978/detail/pci-fontanalla-20-22.html>
- Van der Hammen Malo, M. C., Frieri Gilchrist, S., Sánchez Silva, L. F., & Peña Bautista, A. (2015). *Opciones y Acciones para la salvaguardia del PCI: una compilación de experiencias* (Bogotá: Mi).
- Waterson, E., & Watson, S. (2011). *Heritage and Community Engagement: Collaboration or Contestation?* Routledge.

# **ESTRATEGIAS PARA LA GESTIÓN DE UN TURISMO DE CRUCEROS RESPONSABLE EN MÁLAGA**

María J. Andrade

Eduardo Jiménez-Morales

Guido Cimadomo

Rachel Rodríguez-Ramos

## Introducción: el fenómeno de la turistificación en la ciudad-puerto contemporánea

Sin duda la ciudad es hoy un escenario privilegiado para la práctica turística y las ciudades portuarias europeas no son precisamente una excepción. Durante décadas han invertido en la transformación de sus frentes marítimos y la revitalización de sus centros históricos, con el objetivo de ser lo suficientemente atractivas como para competir en el ranking mundial de destinos turísticos que publica periódicamente la Organización Mundial del Turismo (OMT) (Andrade et al., 2012). Algunas de estas ciudades, como Venecia o Barcelona, son puertos base de varias navieras. Otras, como Málaga, Lisboa, Génova o Nápoles, han centrado sus esfuerzos en aumentar la oferta cultural y competir por ser puertos de las principales rutas de cruceros, aspirando a convertirse en puertos base, cualidad que aumenta considerablemente el beneficio de la economía local. Como expuso Carlos J. Rosa et al. (2018) en su investigación sobre el desequilibrio territorial de la actividad crucerista en los principales destinos portuarios del Mediterráneo, la construcción de terminales de cruceros (CTs) ha revalorizado los núcleos históricos cercanos y los recursos culturales del destino. Sin embargo, el atraque de cruceros cada vez más grandes y el incipiente crecimiento del turismo low-cost también ha provocado la invasión de un turismo de masas que amenaza la identidad de muchas ciudades portuarias europeas y agrava consecuentemente el fenómeno de la turistificación.

En los últimos años, los agentes público-privados que operan en la ciudad portuaria han tratado de alargar la temporada turística con el objetivo de mitigar la masificación y estimular a su vez oportunidades económicas para el ecosistema urbano local. Sin embargo, las medidas han contribuido aún más a la turistificación de los residentes y a la sensación de pérdida de la identidad local (Koens et al., 2018). De hecho, ciudades como Barcelona, Venecia o Dubrovnik, tres ejemplos de puertos turísticos emblemáticos en el mencionado ranking mundial, también ocupan los primeros puestos en *overtourism* o masificación turística. Algunas de estas ciudades puerto han implementado políticas de control de la turistificación a través de la regulación de las plataformas digitales de alquiler, el aumento de las tasas turísticas o la regulación del mercado de la vivienda. En todo caso, también debemos de incluir medidas que sean específicas del turismo de cruceros, cuyo impacto socio-económico y cultural en la ciudad está puesto cada vez más en entredicho. La aglomeración de atracciones patrimoniales, por ejemplo, junto con los problemas complejos de transporte e infraestructuras turísticas, el gasto limitado de cruceros en tierra, afecta la vida de los ciudadanos. Las recientes reacciones de las comunidades locales y las expresiones de un sentimiento anti-crucero en Venecia, Dubrovnik o Santorini, entre otras, no son, por lo tanto, una sorpresa en este contexto (Papathanassis, 2017). Tampoco lo es en Málaga, donde la industria crucerista ha crecido exponencialmente tras la modernización del puerto, que ha visto el desarrollo de la terminal de contenedores en 2004, la terminal de cruceros en 2008 y la rehabilitación de los antiguos muelles del puerto para la ciudad en 2011. Los planes de mejora urbana, la transformación de su frente marítimo y el

énfasis puesto en la actividad de los cruceros han convertido a Málaga en pocos años en referente del turismo de cruceros en el Mediterráneo, alcanzando un flujo de 476.970 pasajeros al año en 2019, según recoge la Autoridad Portuaria de Málaga, en una ciudad con una población censada en 2020 que no alcanza los 600.000 habitantes.



Figuras: 2.9.1. Arriba izquierda cruceros en Málaga. Fuente: M.J. Andrade; 2.9.2. Arriba derecha publicación de MalagaPort anunciando 113 escalas en los meses de octubre y noviembre de 2022; 2.9.3. Abajo imágenes de la calle Larios y su transformación efímera con la llegada de los cruceros. Fuente: M.J. Andrade.

Para mitigar la turistificación, algunos gobiernos municipales, tales como los de Barcelona, Ámsterdam, Venecia o Dubrovnik, están comenzando a implementar políticas municipales que tienen en cuenta a estos visitantes efímeros, al mismo tiempo que concilian este tipo de turismo con los intereses y las necesidades de los residentes locales. El debate se centra en el equilibrio que hay que procurar entre la industria crucerista y las preocupaciones sociales y la importancia económica local. Hay que reconocer que los sectores que apoyan el aumento continuo del número de turistas en las ciudades son todavía mayoría con respecto a las fuerzas que desean limitar o reducir los viajes a las comunidades afectadas. No obstante, la gestión

de un turismo de cruceros responsable con el ecosistema urbano del destino es capital y, por tanto, sumamente necesaria en el marco de la investigación que hemos desarrollado. Dado que el turismo de cruceros ha sido el segmento de más rápido crecimiento de la industria del ocio, duplicando su tasa cada diez años desde 1990 y aumentado desproporcionadamente en ciudades como Málaga, su impacto en el desarrollo local y la forma de gestionarlo merecen una especial atención (CLIA, 2010; Andrade & Costa, 2020).

En este contexto, el presente capítulo presenta cinco estrategias, resultado del trabajo en la sistematización y análisis del estado actual de los planes y políticas que están dirigidas a la gestión turística en una selección de casos de ciudades portuarias europeas que se enfrentan a la turistificación: Barcelona (Plan Estratégico de Turismo 2020), Venecia (Detourism Project-Turismo Sostenible), Dubrovnik (Global Sustainable Tourism Council 2019), Lisboa (Plano Estratégico de Turismo para a Região de Lisboa 2020-2024) y Amsterdam (City Balance Programme 2018-2022). Todas ellas presentan en común un perfil cultural y de gestión del patrimonio histórico urbano y monumental similar, que nos permite aprender de sus experiencias y construir unas directrices que orienten el desarrollo de políticas municipales para la gestión sostenible de la turistificación en Málaga, y la salvaguarda de su paisaje urbano histórico, así como su funcionalidad urbana e identidad sociocultural. Tal es el caso de su Plan Estratégico de Turismo 2021-2024, recientemente aprobado por el consistorio malagueño. En todo caso, el objetivo último es proporcionar un punto de vista holístico y explorar cómo estas estrategias ofrecen posibilidades para la gestión responsable del turismo de cruceros en el seno de un ecosistema urbano específico.

## **Estrategias para mitigar los efectos negativos del turismo de cruceros y maximizar sus beneficios**

La OMT (2013) ha dado la definición completa de turismo sostenible para hacer frente a una variedad de problemas, como la degradación ecológica, la pérdida del patrimonio cultural y la dependencia económica: un turismo que tenga plenamente en cuenta su actual y futuro impacto económico, social, e impactos ambientales, abordando las necesidades de los visitantes, la industria, el medio ambiente y las comunidades anfitrionas. Hacer que el turismo sea más sostenible significa tener en cuenta estos impactos y necesidades en la planificación, el desarrollo y la operación del turismo.

La premisa publicada en la Declaración de Ciudad del Cabo sobre Turismo Responsable (Harold, 2002) fue posteriormente aplicada al turismo de cruceros por Klein (MacNeill & Wozniak, 2018) centrándose principalmente en destinos naturales como el Caribe, donde el turismo responsable tiene tres grandes áreas de preocupación: i) el impacto ambiental del turismo; ii) la distribución equitativa de los beneficios económicos a todos los segmentos de un destino turístico; iii) la minimización de los impactos socioculturales negativos.

Como afirma McCarthy (2008), para maximizar los beneficios netos del desarrollo turístico en las ciudades portuarias, los posibles conflictos entre el turismo y el desarrollo local, como la conservación del patrimonio, el transporte y los servicios de recogida de basura, deben gestionarse con cuidado. Dichos conflictos deben ser considerados en la toma de decisiones, que también debe involucrar a las comunidades locales. Los operadores de cruceros pueden verse igualmente obligados a invertir en infraestructura local, recogida de basura y limpieza de áreas cercanas al puerto. Tales acciones pueden reducir los costes sociales, económicos y ambientales y pueden beneficiar a los propios operadores de cruceros a largo plazo al promover una experiencia limpia, agradable y amigable para sus pasajeros (MacNeill & Wozniak, 2018).

Aplicando estos principios básicos al caso de las ciudades portuarias europeas, con un fuerte atractivo cultural y patrimonial, se considera que para lograr un turismo de cruceros responsable es necesario: (a) minimizar los impactos negativos, especialmente a nivel social, mitigando la turistificación que sufren los centros históricos; (b) promover una distribución equilibrada de los beneficios económicos involucrando a las empresas locales en el proceso; (c) contribuir a la conservación del patrimonio; y (d) brindar experiencias más placenteras a los turistas al conectarlos con la cultura y la vida cotidiana del residente. Esto significa centrarse en la conservación del patrimonio local tangible e intangible y aumentar la participación de la comunidad. La mayoría de las políticas que destacadas ciudades portuarias están comenzando a implementar, tales como el *Barcelona Turismo para el 2020* del Ayuntamiento de Barcelona (2017), el *City Balance Program 2018–2022* para Ámsterdam (2019), el *Global Sustainable Tourism Council 2019* para Dubrovnik (2019), el *Plano Estratégico de Turismo para a Região de Lisboa 2020-2024* (2019) o el *Plan Estratégico de Turismo 2021-2024*, del Ayuntamiento de Málaga (2021) se centran de una forma u otra en los puntos enumerados anteriormente para un turismo de cruceros responsables. En términos generales, estas políticas se basan en el fortalecimiento de la identidad local y la descongestión de los itinerarios tradicionales a través de estrategias trans-escalares que involucran tanto la escala regional como la metropolitana hasta el ámbito del edificio único.

A partir de un análisis detallado de las políticas que los agentes público-privados desarrollaron en conjunto para cada caso objeto de estudio, este capítulo expone cinco estrategias como nuevas oportunidades para transitar y mantener un turismo de cruceros responsable que permita la fructífera convivencia entre residentes y visitantes: i) entender el comportamiento y movimientos de los pasajeros de cruceros; ii) fortalecer la identidad local; iii) regionalizar el negocio de cruceros; iv) dispersar a los visitantes en diferentes áreas de la ciudad; v) poner en valor el patrimonio industrial del puerto. Cada una de las estrategias ya se están implementado individualmente en algunas ciudades portuarias, pero la aplicación de varias o todas juntas ofrecería un abanico de nuevas posibilidades al mejorar tanto la calidad de la experiencia del turismo de cruceros como la habitabilidad de la ciudad para los locales y su calidad de vida.

En algunas ciudades-puerto de destino, como Barcelona o Ámsterdam, que han apostado por aproximar las terminales de cruceros a los centros históricos, junto con sus atractivos culturales y políticas de peatonalización, se han producido aglomeraciones por parte de los cruceristas. Hay otros casos en los cuales, aunque la terminal de cruceros esté en el puerto industrial lejos del centro histórico, también se sufre el problema de la masificación. Lo observamos en la ciudad de Venecia, un destino muy consolidado, o en Dubrovnik, donde la terminal está bien conectada con el núcleo urbano.

Esta masificación no es sólo un problema de densidad en un momento dado, sino que ha supuesto una transformación de los usos de estos lugares, que pasan a estar completamente centrados en la llamada economía del visitante (Cocola, 2015), que conlleva la especialización del mercado inmobiliario, así como del comercio y los servicios; en definitiva, acabar con la vida local de las ciudades portuarias. La ciudad de Málaga tiene una terminal de cruceros a menos de 500 metros del centro histórico y otras dos muy cercanas y bien comunicadas con el centro histórico, y aunque aún no se ha producido el rechazo ciudadano, está en un proceso muy acelerado de aglomeración y especialización del mercado inmobiliario, así como del comercio y los servicios que ofrece.

Del mismo modo, la capacidad de carga turística de un destino, definida por la OMT (2018) como “el número máximo de personas que pueden visitar un destino turístico al mismo tiempo, sin causar la destrucción del entorno físico, económico y sociocultural y una disminución inaceptable en la calidad de la satisfacción de los visitantes” es un desafío clave tanto para los desarrolladores como para los administradores del turismo (Koens et al., 2018). La congestión turística, por lo tanto, no se reduce sólo al número de visitantes, sino que se extiende también a la capacidad para gestionarlos (OMT, 2018).

Las alternativas para abordar este problema se pueden traducir en tres políticas diferentes: 1) la regulación de capacidades limitando el número de pasajeros que desembarcan (Johnson, 2002)—como Amsterdam, con la prevención de que los cruceros atraquen en el centro de la ciudad, o Dubrovnik, donde el número de cruceros tiene un límite de dos por día, con el fin de reducir la aglomeración según indica el Consejo Mundial de Turismo Sostenible 2019 para Dubrovnik, (Berger, 2018); 2) la gestión de destinos cuyo fin último es estabilizar el número de turistas y aumentar el rendimiento (valor) a través de otros mecanismos, como nuevas oportunidades de consumo, como sucede en las ciudades de Barcelona o Palermo (Oklevik et al., 2019)—estrategias 1 y 2; o, como se expone a continuación, 3) la promoción de recursos turísticos alternativos accesibles desde los puertos de destino que permitan descongestionar los itinerarios clásicos como Barcelona (escala territorial), Ámsterdam (escala metropolitana) o Lisboa (escala centro ciudad)-estrategias 3, 4 y 5 (véase Figura 2.9.4).

Estrategias	Definición	Ciudades
1. Comportamiento de los pasajeros de cruceros	Estudiar y comprender los patrones de movimiento de los cruceristas en los destinos es fundamental para la mejora y la convivencia con el día a día de la ciudad y sus habitantes.	Amsterdam (City Balance Program 2018–2022 para Ámsterdam (2019), Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona, 2017), Dubrovnik (Ferrante et al., 2018), Lisboa (Parola, 2014)
2. Fortalecimiento de la Identidad Local	Mantener el carácter distintivo de la zona, potenciando la identidad local, la cultura local, valorando y protegiendo el patrimonio cultural material e inmaterial.	Barcelona (Crespi-Vallona y Mascarilla, 2018; Ayuntamiento de Barcelona, 2017), Venecia (Bertocchi et al., 2020), Ámsterdam (City Balance Program 2018–2022 para Ámsterdam, 2019), Dubrovnik (Consejo Mundial de Turismo Sostenible 2019 para Dubrovnik, 2019), Lisboa (Pagés y Daamen, 2020)
3. Regionalización del negocio de cruceros	La regionalización convierte el hinterland turístico en una región de destino, que se define como una red cultural regional que permite el crecimiento, expansión y continuidad de la ciudad portuaria.	Venecia, Barcelona, Dubrovnik, Génova, Marsella, Nápoles (Perea et al., 2019), Lisboa (Parola, 2014)
4. Dispersión de visitantes	Localizar nuevos puntos de interés en zonas menos frecuentadas por turistas.	Barcelona (Pallis et al., 2014), Ámsterdam (City Balance Program 2018–2022 para Ámsterdam, 2019), Lisboa (Pagés & Daamen, 2020)
5. Reutilizar el Patrimonio Industrial del Puerto	Los edificios industriales de los puertos están siendo ocupados por actividades locales que se adaptan a las nuevas formas de vivir y trabajar, y conviven perfectamente con la actividad turística y portuaria, manteniendo viva la memoria y la identidad de la ciudad-puerto.	Barcelona (Matvejevic, 2001), Venecia (Mancuso, 2019), Ámsterdam (Plevoets y Sowiska-Heim, 2018), Lisboa (Pagés y Daamen, 2020), Hamburgo (Schubert, 2019)

Figura 2.9.4. Informe 2018. Base de datos: Macrotendencias; Eurostat; MedCruise. Fuente: Autores.

## *I. Comprender el comportamiento y los movimientos de los pasajeros de cruceros*

Los patrones de movimiento, ya sean físicos o mecánicos, están fuertemente influenciados por las características y la logística de cada destino, por lo que su estudio y comprensión es fundamental para la mejora de la convivencia entre cruceristas, la ciudad y sus habitantes. Su importancia queda probada en la extensa literatura científica que aborda el comportamiento espacio-temporal y los patrones de movimiento de los cruceristas en los destinos (Perea et al., 2018; De Cantis et al., 2016). Debemos de permitir que los ciudadanos tengan la posibilidad de continuar con sus actividades cotidianas locales sin verse interrumpidos por los grandes flujos de cruceristas que desembarcan periódicamente en la ciudad, así como introducir actividades transversales en los itinerarios turísticos habituales, aumentando así los beneficios para la economía local. Los destinos deben de tener un conocimiento exhaustivo de sus mercados, incluyendo la duración de la estancia, el gasto o la intención de actividad, para identificar nichos de mercados rentables. Algunos autores como Pinke et al. (2019) apuestan por la necesidad de incrementar la gestión, especialmente de los turistas dentro de las ciudades, a los que hay que requerirles la reserva previa para la mayoría o todas las atracciones principales, lo que permitiría ajustar el número de turistas, el tiempo de visita y la congestión. Actualmente, las tecnologías GPS (Global Positioning System) nos ofrecen instrumentos topográficos muy potentes, que permiten recopilar datos de alta precisión sobre la movilidad humana de forma rentable, tal como comprobó el estudio realizado en Dubrovnik (Ferrante et al., 2018). Estos son factores clave para la planificación de la ciudad, sus infraestructuras de transporte e itinerarios, y la gestión del impacto social, ambiental y cultural que experimenta a causa del turismo de cruceros.

Como indicamos anteriormente, una ordenación eficaz y equilibrada del territorio ayuda a garantizar que la redacción de un plan de desarrollo integre una gama de actividades turísticas con las que son propias de la ciudad. Las tiendas locales podrían ubicarse en puntos de acceso turístico para aumentar el gasto de los visitantes, contribuyendo de este modo a la economía local. El equilibrio es la base principal para ello. El espacio a visitar, sus habitantes, la escala del lugar y la logística son factores determinantes para la gestión del visitante. El espacio a visitar, sus habitantes, la escala del lugar y la logística son factores determinantes para el control de visitantes. Como Oklevik et al. (2019) explica, dicho conocimiento ayudaría a abordar los conflictos del turismo excesivo mientras concebimos sistemas turísticos más resilientes económica, social y ambientalmente. Según Ppathanasis (2017), refiriéndose al *e-cruising*, aunque los operadores de cruceros, los puertos de cruceros, las empresas de gestión de destinos y otros proveedores pueden estar utilizando las tecnologías de la información para su propio interés, también existen una serie de beneficios en la cooperación y el intercambio de información a lo largo de la cadena. Una de las medidas del Programa Ciudad en Equilibrio 2018–2022 de Ámsterdam (2019) es el uso de intervenciones tecnológicas (Crowd Monitoring System Amsterdam—CMSA) para la política de gestión del volumen de los flujos de tráfico, midiendo rutinariamente el número y la densidad de peatones para

combatir el hacinamiento y redistribuir el flujo de peatones en ciertos lugares. Otro ejemplo es el Plan de Movilidad Turística-PMT de Barcelona, que regula la movilidad turística en la ciudad y en su entorno a través de mecanismos de seguimiento. En este caso, el análisis de los datos resultó clave para definir los objetivos del Plan Estratégico de Turismo que elabora el Ayuntamiento de Barcelona en el año 2017.

En la actualidad, el Plan Estratégico de Turismo 2021-2024 de Málaga (2021) propone un avance en materia de digitalización y conocimiento. El propósito de este reto es mejorar la información para la adopción de decisiones relativas a la orientación estratégica del turismo en Málaga. Para ello, se prevé contar y elaborar un mapa con nuevas fuentes y necesidades de información en turismo, desplegar un sistema para el seguimiento de los visitantes y agentes segmentados, y mejorar la información que aporta el Observatorio de Turismo a través de indicadores y cuadros de la web “Málaga en cifras”. Igualmente, prevé, entre sus proyectos clave, establecer un mecanismo de vigilancia tecnológica, implantar un sistema turístico de Big Data con fuentes estables en el tiempo: redes sociales, TPVs, dispositivos móviles, sensores o aplicaciones, y mejorar la información aportada por el SID diseñando, para este fin, una herramienta que permita a Málaga disponer de un cuadro de mando digital para la toma de decisiones.

En primer lugar, ante cualquier acción o inacción, la observación es fundamental, por lo que es la principal estrategia y debe ser evaluada y considerada exhaustivamente. Los patrones de movimiento están fuertemente influenciados por las características y logística de cada destino, por lo que su estudio y comprensión es fundamental para la mejora y la convivencia con el día a día de la ciudad y sus habitantes.

## *II. Fortalecimiento de la Identidad Local*

A nivel de ciudad, una estrategia principal es mantener el carácter distintivo del área, realzando la identidad local, la cultura local y valorando y protegiendo el patrimonio cultural tangible e intangible (Crespi-Vallona & Mascarilla, 2018). Es de capital importancia que las políticas se centren en el ecosistema urbano local, en el bienestar de los residentes y, sobre todo, en el apoyo al comercio local, y que todas las acciones de promoción turística impliquen algún beneficio físico, funcional y social para los habitantes. Esto conduciría a beneficios de regeneración sostenible para la ciudad en su conjunto e involucraría a la población local de tal manera que el beneficio tenga un impacto directo en la economía local.

Estas medidas, que se centran en lo local, en conservarlo y protegerlo, posibilitan una industria turística viable a largo plazo, ya que los turistas vivirán una experiencia agradable, minimizando el rechazo, y les ayudará a conectarse con la gente local y la cultura y su vida cotidiana. Centrarse en la identidad local permite crear una marca específica que anime a los turistas a identificar el destino y diferenciarlo como una experiencia memorable. Según el estudio realizado por MacNeill y Wozniak (2018), no hay beneficios locales del turismo sin la participación de las comunidades de destino. El capital cultural aumenta, pero se hace más difícil para los residentes

realizar sus actividades cotidianas, sin olvidar que además genera mayores costos ambientales. Se necesita una mejor inversión y protección para la comunidad local y el medio ambiente para lograr un turismo de cruceros que sea sostenible a nivel local.

La importancia de la comunidad local protagoniza el lema del Programa City in Balance 2018–2022 de Ámsterdam (2019) que afirma “Un nuevo equilibrio entre calidad de vida y hospitalidad. Los visitantes son bienvenidos, pero los residentes son lo primero”. Desde 2011, cuando Barcelona recibió la certificación Biosphere como destino turístico comprometido con una gestión ambiental, social y económicamente responsable, la marca Biosphere Barcelona ha sido el hilo conductor del marketing de la ciudad y la sostenibilidad se ha convertido en factor clave (Ayuntamiento de Barcelona, 2017). Como sugiere el Ajuntament de Barcelona (2017), es necesario impulsar iniciativas y productos culturales vinculados al patrimonio material e inmaterial, la historia y la cultura popular, para buscar complicidades entre las expectativas de los visitantes, la diversificación funcional y el enriquecimiento de la ciudad, y el potencial descentralizador de una oferta turística coherente y estructurada.

En el caso de Dubrovnik, uno de los temas más importantes es diversificar la economía invirtiendo en programación para aumentar la oferta económica diversa, centrándose en sectores que conecten productos y servicios locales auténticos con la cadena de valor del turismo, creando así una marca común para los productos y servicios locales, ampliando el programa de souvenirs croatas auténticos (Consejo Mundial de Turismo Sostenible 2019 para Dubrovnik).

Por su parte, el Ayuntamiento de Venecia promueve activamente el turismo sostenible con proyectos como la campaña Detourism (Venecia, 2021), impulsada por la Ciudad de Venecia, con la apuesta por un turismo lento y sostenible, animando a los viajeros a ir más allá de los lugares turísticos habituales para descubrir experiencias únicas. A la vez, sugiere experiencias auténticas, lugares e itinerarios fuera de lo común, no solo en el centro de la ciudad de Venecia sino también en otras islas o dentro del área metropolitana.

La Diputación de Málaga en 2011 creó la marca *Sabor a Málaga* donde participan más de 400 empresas de la provincia, con dos grandes objetivos: 1) unificar bajo una imagen global los productos de mayor calidad de la provincia; y 2) impulsar la comercialización de todos los productos vinculados a dicha marca, poniendo de relevancia su calidad y exclusividad. *Sabor a Málaga* también es una lanzadera para mostrar el potencial de su sector agroalimentario, y contribuye a la dinamización de la economía local y a la creación de puestos de trabajo en el sector agropecuario y agroalimentario de Málaga. Complementariamente, su Plan Estratégico 2021-2024 recoge, como proyecto estratégico, desplegar un plan de desarrollo del segmento Etnogastronómico a través de la promoción de los productos locales, la recuperación del sector primario y la creación de una imagen de marca de alta gastronomía a nivel internacional ligada a la filosofía Km 0. Conviene recordar que ya existe la

iniciativa Málaga Cruise Shops, un proyecto que consiste en fomentar la apertura de los comercios del centro histórico de Málaga los domingos y días festivos cuando los cruceros hacen escala en el puerto de Málaga. Este proyecto se inició en 2013 y, a día de hoy, cuenta con 121 comercios adheridos y una app informativa para facilitar la experiencia del crucerista.

### III. Regionalización del negocio de cruceros

Una de las medidas encaminadas a promover los recursos turísticos alternativos accesibles desde los puertos de destino es la regionalización del negocio de los cruceros (Gui y Russo, 2011). El estudio realizado por Perea et al. (2019) confirma el potencial de regionalización de los principales destinos de cruceros del Mediterráneo en función de los recursos turísticos de su área de influencia y su accesibilidad. Esto requeriría el desarrollo de un modelo sostenible de movilidad turística, más allá de las excursiones de los touroperadores, optando por el transporte público complementado con la bicicleta turística como estrategia clave. De esta forma, la regionalización convierte el hinterland turístico en una región de destino. La región de destino se define como una red cultural regional que permite el crecimiento, expansión y continuidad de la ciudad puerto (Cahoon et al., 2013) aunque es necesario mejorar la integración entre el puerto, la ciudad puerto y el *hinterland turístico* (Rosa et al., 2018). Como Perea et al. (2019) sugieren, es necesario promover entre las empresas de cruceros el uso del transporte público para visitar los recursos turísticos de la región, por un lado, como alternativa a la masificación de ciertas ciudades portuarias, y, por otro lado, como medio de diversificar la oferta, ampliándola a segmentos de turistas de cruceros, especialmente usuarios familiarizados con las nuevas tecnologías y/o turistas respetuosos con el medio ambiente. El crucerista ha evolucionado hacia tipos más diversos, se mezcla el turista mayor en busca de un complejo turístico con otros muy distintos, entre los que se encuentran jóvenes con poco tiempo, que quieren visitar un gran número de ciudades en un periodo muy limitado.

Como sucedió en planes anteriores, el Plan Estratégico de Turismo de Barcelona (2017) tiene como ejes principales ampliar la dimensión territorial del destino turístico diversificando sus polos de atracción y potenciando la movilidad. Del mismo modo, Venecia apuesta por la regionalización del turismo a través del proyecto *Detourism*, que ofrece visitas a las Islas de la Laguna. Sin embargo, también hay que considerar que la presencia de turistas transforma el territorio, amplifica sus cualidades y defectos y, a la vez, genera problemas relacionados con la masificación, especialmente en entornos urbanos frágiles que no están preparados para recibir grandes volúmenes de visitantes. En consecuencia, en estos casos, siempre es necesario evaluar cuidadosamente los efectos de la estrategia de expansión territorial de la actividad turística (Ayuntamiento de Barcelona, 2017).

Málaga es una de las siete ciudades que participan en el *Low-Carbon Transport and mobility Plans* (LCTPs) (Locations, 2019), un proyecto de Interreg focalizado en mitigar el impacto que tiene el tráfico de cruceros en las ciudades mejorando

la calidad de vida de los habitantes y pasajeros. En este proyecto se estudia la organización y gestión del transporte público para facilitar su uso por los cruceristas. De esta forma, estos visitantes con un tiempo de visita muy limitado, deben estar previamente informados para optimizar ese tiempo y visitar otros focos de interés de la provincia y la región.

#### *IV. Dispersión de visitantes en diferentes áreas de la ciudad*

Entre los recursos turísticos alternativos a potenciar, otra opción a la regionalización, o complementaria a la misma, es la localización de nuevos puntos de interés en la propia ciudad. Esto se puede lograr planificando con anticipación o abriendo atracciones turísticas, ya sean culturales, históricas o para eventos, en áreas menos frecuentadas por turistas (Berger, 2018). Una de las más significativas de estas acciones es la estrategia “Barrio × Barrio” llevada a cabo por NYC & Company. Esta iniciativa fue diseñada para resaltar la diversidad que la ciudad de Nueva York tiene para ofrecer, apoyar a los negocios locales y alentar a los visitantes a explorar áreas fuera de los destinos turísticos tradicionales en los cinco distritos, lo que a su vez genera actividad económica en estos vecindarios.

En Amsterdam (2019), por ejemplo, existe una colaboración a nivel nacional y dentro del Área Metropolitana de Ámsterdam (AMA) para atraer visitantes a las partes menos conocidas de la ciudad o para ir a otros destinos, además de dispersar geográficamente los programas y los eventos culturales. Esto disminuye la carga sobre los lugares más concurridos y permite que los barrios en desarrollo y otras regiones se beneficien de estas oportunidades económicas. Sin embargo, la efectividad de una política de dispersión también tiene sus límites, porque los ‘hotspots’ siguen atrayendo a grandes multitudes de personas.

Un ejemplo de esta estrategia es la que se lleva a cabo en Barcelona (Pallis et al., 2014), donde se propuso ampliar la oferta turística más allá de los cascos históricos de la ciudad, contribuyendo a reforzar la identidad de cada barrio con actividades muy diferentes entre sí, revitalizando la economía local, conservando y revalorizando tanto el patrimonio construido como el cultural. El valor de la memoria de la tradición de cada barrio le otorga al turista una experiencia única, porque el turista se convierte en visitante, caminando e interactuando con la particularidad del lugar, con la ciudad auténtica y sus habitantes.

Al igual que sucede en la estrategia de regionalización, es muy importante la organización del transporte público, no solo la conexión directa a la terminal de cruceros, sino también el enlace entre el centro histórico y los focos de atracción turística. Son muchas las ciudades como Lisboa, que además del billete multimodal para el transporte público, plantean la tarjeta turística donde se añade a la tarjeta de transporte la entrada gratuita a los museos, fomentando el uso del transporte público entre los turistas y facilitando el acceso a diferentes barrios de la ciudad, reforzando siempre el servicio en las horas punta para evitar el colapso del transporte público de pasajeros locales.

La capital danesa, Copenhague, y Bilbao en España, son modelos para utilizar el diseño urbano como medio de regeneración y, al mismo tiempo, fomentar el desarrollo turístico (Berger, 2018). Como explica Pearce (1988), el tiempo que se pasa un turista en un área de destino es posiblemente el criterio más influyente en la configuración del comportamiento turístico porque nos permite restringir o expandir directamente las actividades que se pueden experimentar en él. La información es crucial cuando se trata de un horario muy estricto. Las empresas, junto con las autoridades locales, deben proporcionar mapas con rutas sugeridas para caminar o transporte público. El uso del transporte público permite la interacción con los lugareños, alejándose el turista del concepto de burbuja turística hacia el turista explorador (Jaakson, 2004). En el caso de Málaga, además del proyecto Locations (2019), se propone con el Plan Litoral introducir el intercambiador intermodal en la Plaza de la Marina, puerta de entrada de los cruceristas a la ciudad, lo que facilitaría enormemente la regionalización. A su vez Málaga se integra en la Red de Destinos Inteligentes de la Secretaría de Estado de Turismo (PET 2021-2024, 2021), es decir, es un destino innovador, que está consolidado sobre una infraestructura tecnológica de vanguardia, que garantiza el desarrollo sostenible del territorio turístico universalmente accesible, que facilita la interacción e integración del visitante con el entorno e incrementa la calidad de su experiencia en el destino, a la vez que mejora la calidad de vida del residente.

#### *V. El Patrimonio Industrial del Puerto: Nuevas Oportunidades para Viejos Lugares*

Las ciudades portuarias ahora están involucradas en una economía post-crisis donde no tiene cabida las grandes transformaciones urbanas que hemos visto en el pasado reciente. En la actualidad surgen nuevas formas de intervención, cada vez más participativas, especialmente en el seno de las antiguas ciudades industriales: el denominado urbanismo de abajo arriba (bottom-up). En diferentes ciudades, naves industriales que se encuentran embebidas en el tejido urbano, pero que quedaron sin uso, están siendo ahora ocupadas por actividades locales, manteniendo viva la memoria de la actividad urbana original en la zona. Intervenciones en espacios y estructuras existentes, con expectativas realistas, que ofrecen soluciones locales a los desafíos de la planificación urbana. Se trata de intervenciones de bajo coste, a corto plazo y de escala controlada para catalizar cambios a largo plazo.

Dado el pasado industrial de estas ciudades portuarias, donde es común encontrar viejos edificios industriales en desuso, el desafío y la oportunidad se unen en el momento justo. Estas formas de intervención pueden potenciar la identidad local, proteger el patrimonio industrial del puerto y contrarrestar el efecto destructivo de la gentrificación (especialmente incisiva con los residentes y las actividades locales) que el actual fenómeno de turistificación está provocando en estas ciudades.

Estas intervenciones incluyen no sólo la recuperación de estos edificios, muchos de los cuales se desaparecerían o tendrían que esperar a que hubiera disponibilidad

de financiación público-privada para cualquier intervención de rehabilitación funcional, tanto del patrimonio edificado como del espacio circundante, del espacio público. Se potencia la identidad de la ciudad y la humaniza, a través de acciones particulares de bajo coste y corto plazo, en el contexto de la turistificación. Es la propia sociedad la que recupera este patrimonio industrial con usos alternativos que se adaptan a las nuevas formas de habitar y que conviven perfectamente con la actividad turística y portuaria. De este modo conservan viva la esencia de la ciudad portuaria a través de las actividades que promueven sus propios habitantes, siguiendo una lógica de reutilización de las estructuras existentes, que evita que los puertos se conviertan en no-lugares y sus ciudades en parques temáticos.

Ejemplos representativos de estas intervenciones son la LX-Factory, en Lisboa, una antigua fábrica textil que se ha convertido en un lugar de industria creativa, foco de actividad y de oportunidad para que jóvenes emprendedores puedan empezar sus carreras profesionales, convirtiendo este entorno industrial en un foco de atracción y regenerado todo el entorno; la NDSM, en Ámsterdam, un antiguo astillero convertido en vivero de empresas y oficinas de alquiler para jóvenes trabajadores que ha ido regenerando toda la inmensa área del puerto antiguo sin perder su identidad, recuperando y reutilizando grúas, diques...; o incluso el Arsenal de Venecia, que acoge periódicamente la Bienal, así como la Escuela de Arquitectura, y otros más. Sin embargo, a estas actuaciones donde la actividad creativa local se ha convertido en foco de atracción turística, se le puede añadir la actividad portuaria, como es el caso de las lonjas, parcialmente en desuso, se pueden reactivar como lonjas de pescado, mercado, restaurantes de productos frescos locales, como ocurre en el Sydney Fish Market, o la Lonja del Pescado de Barcelona, donde es el propio turismo el que resucita y fomenta la actividad local tradicional.

## Conclusiones

El capítulo identifica algunas recomendaciones prácticas para abordar la turistificación en las ciudades portuarias contemporáneas. Como se observa, a medida que las ciudades han revitalizado sus frentes marítimos y centros históricos en las últimas décadas, volviéndose más competitivas en el ranking mundial de destinos de turismo de cruceros, surgen los impactos negativos de este fenómeno. Las señales se hicieron evidentes en varios sectores: aglomeración, inflación de precios de la vivienda y transformación y pérdida de comercios locales, presión sobre las instalaciones, los sistemas de transporte y el espacio público, entre otros. Por lo tanto, la primera recomendación es actuar tan pronto como comiencen a surgir sentimientos anti-turismo y anti-cruising en la sociedad; cuanto antes se aborde el fenómeno, menos podrá crecer y más eficaces serán las políticas. ¿Cómo abordar este problema? ¿Cómo compatibilizar el desarrollo económico con la salvaguarda de la identidad local y el sentimiento de las comunidades locales de que el turismo, y en particular el turismo de cruceros, es parte de su modelo de desarrollo y no un elemento agresivo a su modo de vida? El capítulo concluye proponiendo cinco estrategias que, una vez adaptadas a las características específicas de cada puerto-ciudad, pueden apoyar las políticas locales: 1) comprender el comportamiento y los

movimientos de los cruceristas; 2) fortalecer la identidad local; 3) regionalizar el negocio de cruceros; 4) dispersar a los visitantes a lo largo de distintas áreas de la ciudad; 5) poner en valor el patrimonio industrial del puerto.



Figura 2.9.5. Ejemplos de diferentes industrias como patrimonio inmaterial que el turismo puede poner en valor con una buena gestión y planificación.

Las reflexiones sobre los diferentes impactos y beneficios del turismo en el contexto de la ciudad-puerto, la diversidad de escalas para la toma de decisiones (regional, metropolitana, urbana y arquitectónica), los estudios de caso presentados y la revisión de la literatura brindan información inicial sobre el papel de la investigación holística sobre el turismo responsable de la ciudad portuaria desde una perspectiva comparada que está basada en el análisis de patrones complejos y estrategias de escala múltiple. Sin embargo, es necesaria una mayor investigación cuantitativa para comprender adecuadamente el potencial de tales estrategias, en particular los datos de seguimiento de las políticas urbanas implementadas para enfrentar la turistificación.

Sin duda Málaga tiene un enorme potencial y está en un momento clave para gestionar el turismo hacia una industria beneficiosa para la ciudad, los ciudadanos y los visitantes, que sea capaz de conservar y poner en valor el patrimonio material e inmaterial, la identidad del lugar, así como el valor que nos diferencia y nos hace más competitivos, más auténticos.

## Bibliografía

Andrade, MJ (2012) *Mar a la Vista. Las Transformaciones del Puerto de Málaga en la Discusión de los Frentes Marítimos*. Doctor. Tesis, Universidad de Málaga,

España.

Andrade, MJ; Costa, JP (2020) *Touristification of European Port-Cities: Impacts on Local Populations and Cultural Heritage*. In *European Port Cities in Transition*; Carpenter, A., Lozano, R., Eds.; *Strategies for Sustainability*; Springer: Cham, Switzerland, 2020.

Andrade, MJ; Blasco, j.; Marin Cots, p. (2012) *Puerto-Ciudad: Estudio Comparativo de Buenas Prácticas*; Servicio de Proyectos Europeos. Málaga, España.

Ayuntamiento de Barcelona Dirección de Turismo. Barcelona Turismo para el 2020 (2017) *Una Estrategia Colectiva para un Turismo Sostenible*.

Berger, R. (2018) *Protecting Your City from Overtourism. European City Tourism Study*; Austrian Hotelier Association: Wien, Australia

Bertocchi, D.; Camatti, N.; Giove, S.; van der Borg, J. (2020) Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Development Scenarios through a Tourism Carrying Capacity Model. *Sustainability*, 12, 512

Brida, J.G.; Zapata, S. (2010) Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *Int. J. Leis. Tour. Mark.* 1, 205–226.

Cahoon, S.; Pateman, H.; Chen, SL (2013) Regional port authorities: Leading players in innovation networks? *J. Transp. Geogr.* 27, 66–75.

City Balance Programme 2018–2022 Amsterdam, 2019

CLIA. (2010) *Cruise Market Overview*; Cruise Line International Association: Miami, FL, USA

CLIA. (2018) *Cruise Market Overview*; Cruise Line International Association: Miami, FL, USA

Cocola-Gant, A. (2015) Gentrificación y Turismo en la Ciudad Contemporánea. *Tur. Desarro*, 14, 1–7.

Crespi-Vallona, M.; Mascarilla-Miró, O. (2018) La transformación y gentrificación turística del espacio urbano. Caso Barceloneta. *Eure*, 44, 51–70.

De Cantis, S.; Ferrante, M.; Kahani, A.; Shoval, N. (2016) Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology. *Tour. Manag.* 52, 133–150.

Detourism Project-Turismo Sostenible Venezia (2020)

- Ferrante, M.; De Cantis, S.; Shoval, N. (2018) A general framework for collecting and analyzing the tracking data of cruise passengers at the destination. *Curr. Issues Tour.* 21, 1426–1451.
- Gui, L.; Russo, AP (2011) Cruise ports: A strategic nexus between regions and global lines—Evidence from the Mediterranean. *Marit. Policy Manag.*, 38, 129–150.
- Harold, G. (2002) International Conference on Responsible Tourism in Destinations. The Cape Town Declaration, Cape Town. *Responsible Tour.*
- Jaakson, R. (2004) Beyond the tourist Bubble? Cruiseship passengers in port. *Ann. Tour. Res.*, 31, 44–60.
- Johnson, D. (2002) Environmentally sustainable cruise tourism: A reality check. *Marit. Policy* , 26, 261–270.
- Koens, K.; Postma, A.; Papp, B (2018) Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context. *Sustainability*, 10, 4384.
- Locations. Interreg MED LOCATIONS project. 2019.
- MacNeill, T.; Wozniak, D. (2018) The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tour. Manag.* 2018, 66, 387–404
- Mancuso, F. (2019) Venezia e la duplice eredità portuale. *Portus* , 37.
- Matvejevic, P. (2001) Mediterranean Cities between past and present, *Portus*. 1 May 2001.
- McCarthy, J. (2008) Is all tourism beneficial? The impacts of port-city regeneration initiatives. In Proceedings of the On the Waterfront: Culture, Heritage and Regeneration, Liverpool, UK, 19–21 November 2008.
- Oklevik, O.; Gössling, S.; Pasillo, M.; Jacobsen, JKS; Grotte, IV; McCabe, S. (2019) Overtourism, optimisation, and destination performance indicators: A case study of activities in Fjord Norway. *J. Sustain. Tour.* 27, 1804–1824.
- OMT. (2013) *Guía de Turismo Sostenible para el Desarrollo*; OMT: Madrid, España.
- Organización Mundial del Turismo (OMT) (2018) Centro de Experiencia en Ocio, Turismo y Hotelería; NHTV Breda Universidad de Ciencias Aplicadas; Universidad de Ciencias Aplicadas NHL Stenden. 'Overtourism'?—*Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary*; OMT: Madrid, España.
- Pagés Sánchez, JM; Daamen, TA (2020) Using Heritage to Develop Sustainable

- Port–City Relationships: Lisbon’s Shift from Object-Based to Landscape Approaches. In *Adaptive Strategies for Water Heritage*; Hein, C., Ed.; Springer: Cham, Switzerland.
- Pallis, AA; Rodríguez, JP; Notteboom, TE (2014) Cruises and cruise ports: Structures and strategies. *Res. Transp. Bus. Manag.* 13, 1–5.
- Papathanassis, A. (2017) Cruise tourism management: State of the art. *Tour. Rev.*, 72, 104–119.
- Parola, F.; Satta, G.; Penco, L.; Persico, L. (2014) Destination satisfaction and cruiser behaviour: The moderating effect of excursion package. *Res. Transp. Bus. Manag.* 13, 53–64.
- Pearce, D. (1988) Tiempo-presupuestos turísticos. *Ana. Recorrido. Res.*, 15, 106–121.
- Perea-Medina, B.; Andrade, MJ; Rosa-Jimenez, C. (2018) Turismo de cruceros en la interfaz puerto-ciudad mediterránea: Nueva época del waterfront, con beneficios en un Smart Destination, Cuaderno de Turismo. *Cuad. Tur.*, 11, 397–419.
- Perea-Medina, B.; Rosa-Jiménez, C.; Andrade, MJ (2019) Potential of public transport in the regionalization of the main cruise destinations in the Mediterranean. *Tour. Manag.* 74, 382–391.
- Pinke-Sziva, I.; Smith, M.; Olt, G.; Berezvai, Z. Overtourism and the night-time economy: A case study of Budapest. *Int. J. Tour. Cities* 2019, 5, 1–16.
- Plan Estratégico de Turismo 2021-2024 de Málaga. 2021.
- Plano Estratégico de Turismo para a Região de Lisboa 2020-2024, 2019.
- Plevoets, B.; Sowiska-Heim, J. (2018) Community initiatives as a catalyst for regeneration of heritage sites: Vernacular transformation and its influence on the formal adaptive reuse practice. *Cities*, 78, 128–139.
- Rosa-Jiménez, C.; Perea-Medina, B.; Andrade, MJ; Nebot, N. (2018) An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport. *J. Transp. Geogr.* 68, 94–101.
- Schubert, D. (2019) Hamburg: Careful and flexible conversion of cultural heritage. The Warehouse District. *Portus*, 37.
- Sommer, C.; Helbrecht, I. (2017). Seeing like a tourist city: How administrative constructions of conflictive urban tourism shape its future. *J. Tour. Futures*, 3, 157–170.

# **RECUPERACIÓN DE LA HABITABILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE MÁLAGA**

Las tecnocasas: revisión, contextualización crítica y alternativas

Jorge Minguet Medina

## Introducción

En este capítulo analizaremos las propuestas de habitabilidad de los planes urbanísticos financiados con programas de convergencia europeos, y en particular el programa popularmente conocido como de las “tecnocasas”, que formaba parte de la Iniciativa URBANA 2007-2013.

En primer lugar, se analizan los discursos fundacionales de las mencionadas intervenciones, en los que se desvela una cierta ambivalencia discursiva difícil de escindir del enfoque y los resultados posteriores de las mismas. En segundo lugar, se describe el largo proceso de intentos de desarrollo de estas iniciativas, que se extiende hasta el presente con un resultado que aún, 15 años después, sigue siendo incierto, aunque definitivamente no el inicialmente esperado. Se trata luego de poner tanto las intenciones como los hechos a la luz de algunas teorías críticas y, en particular, en paralelo con el encuadre realizado por Núria Benach para su análisis de los barrios barceloneses de la Mina y el Raval, el último de los cuáles acepta la comparativa con el arrabal norte malagueño. De este contexto crítico podremos hacer emerger algunas conclusiones sobre los significados y resultados del mencionado plan de las tecnocasas para, por último, aprendiendo de la experiencia, tratar de proponer una serie de medidas a tener en cuenta de cara a favorecer la habitabilidad del centro y sus arrabales en posibles propuestas futuras.

## Antecedentes

Hemos visto en los capítulos anteriores cómo los resultados de las actuaciones sobre la rehabilitación de edificios y el espacio público ha tenido, en general, malos resultados en lo referente a integración social de los habitantes del centro histórico de Málaga. La expulsión, principalmente de clases medias como problema original, se viene a sustituir en procesos de gentrificación a los que se superpone en los últimos años una turistificación rampante, ambas con resultado de expulsión masiva de habitantes de todas las clases y particularmente de las más bajas.

Durante los años de las intervenciones que son objeto de nuestra investigación, y que coinciden con los proyectos europeos, y hasta la actualidad, las directrices de intervención en relación a la población residente del Ayuntamiento de Málaga, han sido poco consistentes. En los discursos se muestra interés en la preservación de los tejidos poblacionales existentes en su diversidad, sin embargo, las medidas, y principalmente su gestión, acaban por contribuir a su destrucción. De hecho, incluso dentro de los discursos propositivos es posible detectar una cierta ambivalencia.

En el libro Viva la Calle, a través del cual al Ayuntamiento promociona los resultados de las intervenciones financiadas con programas europeos entre 1994 y 2006, y anuncia de forma igualmente promocional las venideras, encontramos algunos ejemplos de esta ambivalencia discursiva.

En el capítulo dedicado a “Estrategias y mecanismos de recuperación en el centro histórico” se hace una rápida referencia a la rehabilitación de Bolonia por Campos

Venuti como la que “ilustró en aquellos años el camino de la recuperación urbana”. Se resumen las Propuestas del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro de 1990 en seis puntos entre las que se incluye: “El mantenimiento de la población existente y captación mediante las actuaciones y procesos de renovación, de nueva población en las áreas degradadas” (Marín Cots, 2006, p. 20). Sin embargo, poco más adelante, tras describir el “largo periodo de degradación del centro” y por contraposición a 1995, es decir, durante el ámbito de las intervenciones que el libro describe, explica que:

En la actualidad, aunque espacios de ocupación marginal han sido derruidos con el consiguiente traslado forzoso de la población dedicada a la prostitución o a la compraventa de drogas a otras áreas, el cambio social ha supuesto que aproximadamente un 5,5% de la población del PEPRI sea inmigrante, porcentaje que duplica la media municipal (2006, p. 26).

Más adelante, el texto lamenta de que los proyectos de viviendas sociales llevados a cabo en el área del PEPRI, al no mezclar viviendas protegidas con aquellas de renta libre, han producido guetos.

En el documento “Arrabales y Carreterías de 2007. Iniciativa URBANA Málaga 2007-2013” (Marín Cots et al., 2007), escrito muy poco después que la primera edición de “Viva la Calle”, se describe un panorama social desolador en el centro, incluyendo referencias a una población “residual con escasos recursos económicos” (2007, p. 4) que se queda en el centro, frente a los que se pueden permitir irse, a lo que llama “pérdida de población normalizada” (2007, p. 24). En los barrios más degradados se produce “una subcultura de la marginación con sus propios valores y pautas conductuales, que se define por contraposición a la normalidad” (2007, p. 17).

Aunque la preocupación parece centrarse sólo en el mantenimiento y atracción de esta población a la que se considera “normalizada”<sup>58</sup>, lo cierto es que, por contraposición a los anteriores planes Urban, más centrados en la rehabilitación del entorno físico que del social y del centro intramuros que de un ámbito más ampliado, la iniciativa Urbana proponía toda una elaborada batería de medidas de integración social, algunas de las cuáles llegarán a realizarse con buenos resultados. Tanto es así que, incluso pese a los cuestionamientos sobre su posible durabilidad en los informes externos sobre los programas (Barreiro, 2013; Rein, 2013), aún a día de hoy es sensible una diferencia entre los barrios a los que llegó su influencia y a los que no.

En materia de vivienda, sólo se propone, sin embargo, el “impulso de la vivienda pública para jóvenes integrada junto a viviendas de promoción pública, evitando exclusiones sociales y guetos” (2007, p. 29). Este escueto método de evitación de guetos viene a subrayar la política del Plan Andaluz de Vivienda y Suelo 2003-2007, vigente en aquel momento.

---

[ 58 ] El término es problemático, ver por ejemplo (Boschin, 2020).

En el mismo libro “Viva la Calle”, se dedicará un artículo específicamente a las Áreas de Rehabilitación Concertada, que debían extender el ámbito de las actuaciones del PEPRÍ y el Plan Urban a los arrabales al norte, y al ensanche y puerto al sur (Moreno Peralta, 2010)59. Poniéndose en una línea ya histórica de rehabilitación por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes (en la época) la propuesta pretende aprender de anteriores intervenciones y, siguiendo las directrices del Plan de Vivienda vigente, propondrá:

aquí lo que se despliega es una panoplia de líneas de actuación complementarias que contemplan lo residencial en todas las modalidades del Plan Andaluz de Vivienda, pero teniendo buen cuidado de simultanearlas junto con el fomento al comercio tradicional, la reurbanización del espacio público, la consecución de áreas libres y equipamiento comunitario, la valoración del patrimonio cultural, la óptica turística y la atención específica a la componente social y diversa de la población (2010, p. 166).

Será asimismo consciente de los peligros de la gentrificación “desde el mismo anuncio de la intervención” y de la inevitable afectación sobre los precios que cualquier intervención tiene, señalando además que “la única forma de evitarlo es con una decidida actuación pública sobre la vivienda social [...] la intervención pública sobre la zona genera de una manera ineluctable un incremento de su valor de cambio; la cuestión está en garantizar que el uso propiciado por ese valor de cambio sea lo más variado posible y al alcance del mayor número posible de capas de la población” (2010, pp. 166-167).

Se planteará, por lo tanto, que las acciones en estas áreas de intervención ayuden a la regulación del mercado de la vivienda en el centro, mediante su extensión sobre los arrabales del norte. Insistirá también en la necesidad de acción sobre el tejido social, reconociendo la existencia de un alto porcentaje de población inmigrante a quienes reconoce la virtud de mantener vivas estas zonas que, de otro modo, caerían en el abandono. Sin embargo, su enfoque de los centros sociales como “parroquias laicas y ciudadanas” (2010, p. 177, entrecomillado en el original) sucesoras de la labor caritativa de la Iglesia, no parece ajustarse mucho a un entendimiento asistencial moderno y multicultural, basado en los derechos y la solidaridad más que en la caridad tradicional.

Con una intención ejecutiva admirable y una clarísima vocación práctica, y apoyándose en el trabajo anterior de otros equipos de arquitectos sobre las áreas de intervención, localiza una serie de solares clasificados por su propiedad -pública o privada- sobre los que concretar las propuestas a realizar.

El proyecto, con un presupuesto estimado de 100 millones de euros, incluirá también toda una batería de medidas sociales que, además de la construcción de centros vecinales y espacios urbanos y rehabilitación de edificios, incluirá acciones de

---

[ 59 ] No ha sido posible acceder a la versión de 2006.

cohesión social. La mención a todas las variedades propuestas por el plan autonómico de vivienda parece centrarse más en estas medidas urbanas complementarias que en las tipologías de vivienda en particular, ya que, en lo que a éstas respecta, acaba centrándose sólo en un tipo: viviendas para jóvenes emprendedores, que en este artículo llamará “viviendas incubadora” y “barrio del conocimiento”. Este último y preciso concepto se puede rastrear como heredado de la propuesta del distrito 22@ del Poble Nou de Barcelona, una potente intervención que introduce una fuerte componente de iniciativa privada y empresarial en el diseño urbano de la ciudad (<https://www.22network.net>)<sup>60</sup>. En Málaga, la idea también era gestionar la iniciativa desde el ente público-privado del Parque Tecnológico de Andalucía (Moreno Peralta, 2015). Se pretende, así, extender al centro histórico el exitoso modelo de captación de capital del parque tecnológico, pero ello resulta de cuestionable asimilación a las condiciones de los arrabales malagueños y a las intenciones de control de los precios privados desde lo público. Aparece así el que luego se llamará proyecto de las “tecnocasas”: viviendas en alquiler para jóvenes emprendedores que puedan desarrollar su trabajo en estas casas. Aunando emprendimiento y habitación, se pretendía supuestamente aportar al barrio, no sólo regeneración poblacional, sino también inversión económica y finalmente, vida.

La idea, ciertamente innovadora en su momento, se argumentaba, además, para su exitoso desarrollo, su profundo conocimiento de la zona y la expresión del mismo en un plan de acción con iniciativas sobre solares concretos ya conocidos. Sin embargo, por sus condiciones, parecía más apropiada como pequeña propuesta experimental que como medida estrella en materia de vivienda.

El perfil tan específico de jóvenes emprendedores capaces de gestionar su negocio desde casa, en el entorno temporal de 2006, apuntaba sin duda a una élite profesional internacional que empezaba a recalar en Málaga gracias al éxito del Parque Tecnológico. Sin embargo, la atracción de capital y talento no es un problema que parezca fácilmente compatible con la regeneración urbana de entornos degradados. Los jóvenes profesionales, autónomos en especial, son los protagonistas clásicos de los procesos de gentrificación. Si a ello añadimos el sesgo elitista -insistimos, en la época- del trabajo intelectual y deslocalizado, aún elevamos más el riesgo. Además, en tanto que teletrabajadores, estos nuevos habitantes no parecen los más adecuados para generar actividad e integración social en los barrios, excepto en lo referente a su posible ocio, precisamente la actividad que menos interesaba potenciar. Posteriores declaraciones del propio Moreno Peralta publicadas por la prensa acaban de dibujar el potencial panorama de la propuesta también en un plano ambiental: “Serán viviendas todas con gente joven, donde al entrar por la noche lo normal será ver las luces encendidas en la zona de trabajo y con buen rollo” (S. Sánchez, 2022).

---

[ 60 ] Para un rápido retrato, actualizado a su deriva actual, de la influencia del distrito 22@ en el Poble Nou, ver (Navarro, 2022)

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

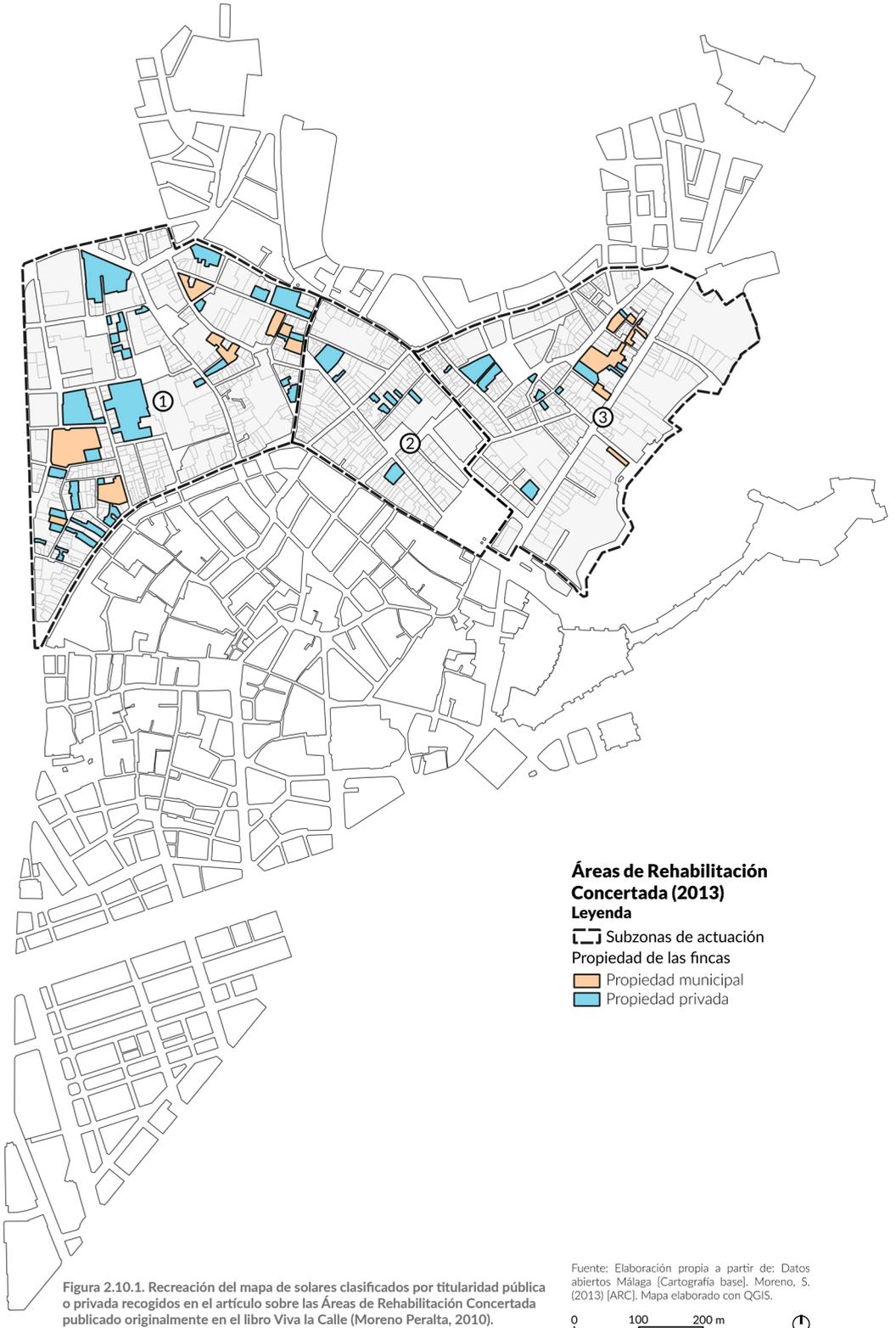


Figura 2.10.1. Recreación del mapa de solares clasificados por titularidad pública o privada recogidos en el artículo sobre las Áreas de Rehabilitación Concertada publicado originalmente en el libro Viva la Calle (Moreno Peralta, 2010).

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base], Moreno, S. (2013) [ARC]. Mapa elaborado con QGIS.

## Las “tecnocasas”

No obstante, las tecnocasas, que venían proponiéndose desde 2002, salieron inicialmente adelante conforme a un acuerdo firmado entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, el 3 de agosto de 2005 (incluso antes de la aparición del libro *Viva la Calle*). Según el acuerdo, sería la Empresa Pública del Suelo de Andalucía (EPSA) quien gestionaría la operación.

Un buen número de los solares inicialmente detectados, principalmente aquellos que podían agruparse y permitir actuaciones de mayor número de viviendas (Moreno Peralta, 2010, p. 174), pasaron a ser expropiados para alojar el proyecto de las tecnocasas. Resultó que algunos de ellos incluían edificaciones, cuyos propietarios manifestaron posteriormente su intención de rehabilitar, y también que algunas de aquellas edificaciones contenían elementos protegibles o eran de gran antigüedad como los de Corral del Conde y Cruz del Molinillo, 8, que acabaron siendo demolidos (Mejías, 2013; N. Sánchez, 2013a, 2013b). De entre aquellos que sí eran solares, algunos pertenecían a propietarios que ya tenían intención de edificar en ellos, e incluso solicitadas en el Ayuntamiento las licencias de obra de sus propios proyectos edificatorios. Los recursos de unos y otros contra las expropiaciones tenían pocas posibilidades de prosperar ante la consideración de “utilidad pública” de las mismas. Reclamaron, en todo caso, mayores compensaciones económicas. (Hinojosa, 2008).

Resulta muy complicado rastrear en prensa la trazabilidad del coste de estas expropiaciones, como también lo es con el número de nuevas viviendas asociadas a ellos, dependiente de los distintos proyectos arquitectónicos esgrimidos en cada momento. A lo largo de los años de un proyecto tan complejo y polémico como éste, las noticias han dado numerosas interpretaciones diferentes de las distintas dimensiones y particularidades de los proyectos. Durante la crisis que se planteará en torno a 2013-14, parece consistente y repetida la cifra de 7,2 o 7,3 millones de euros como la que quedaba entonces por pagar a los expropiados (Europa Press, 2013a, 2013b). Sin embargo, un artículo algo más preciso del diario *El País* añade a esa cifra de deuda pendiente, la deuda ya abonada, que cifra en torno a otros ocho millones de euros (Narváez, 2013), lo que confirma - y sube un poco más- algo más adelante el periódico local *Sur*, cifrando la deuda total en 16 millones (Jiménez, 2014). La diferencia de fechas, ámbitos e ideologías de estos dos periódicos, la coherencia con los anteriores más incompletos, y su inclusión dentro del periodo más candente sobre la deuda parecen legitimar estas cantidades. De todos modos, y para acabar de complicar la cosa, pasados unos años más, las cifras que aparecerán en prensa hablarán de unos 13,5 millones de euros (Redacción Andalucía Información, 2019; S. Sánchez, 2019), coincidiendo con referencias previas a todas las anteriores (Iglesias, 2010). Se trata, en todo caso de un muy importante monto de dinero público, parcialmente financiado por expropiarios impagados durante años.

Mientras tanto, sea por la complejidad del proceso de expropiación, por falta

de interés real, desacuerdos entre las administraciones, o por otros motivos, los proyectos de las viviendas se dilatan en el tiempo, y sobreviene la crisis financiera de 2008, con su radical afección, primero del mercado inmobiliario en general, y luego con los recortes y la fortísima austeridad aplicada a la administración pública. Al radical cambio de percepción que impone con crudeza la crisis, se irán sumando con el tiempo otros cambios, no siempre ajenos a ella. Los inmuebles expropiados, desatendidos tanto por los expropietarios como por la administración, se deterioran hasta la declaración de ruina, y deben ser finalmente demolidos, previo desalojo -y desplazamiento- de sus habitantes, allá donde aún había (Mejías, 2013; N. Sánchez, 2013a, 2013b). El Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad aprovechará las oportunidades ofrecidas por estos nuevos solares, para generar modificaciones que abren nuevas calles que esponjan el trazado. Finalmente, el Decreto 1/2012, de 10 de enero de 2012, incluye un nuevo Reglamento Regulador de los Registros Públicos Municipales de Demandantes de Vivienda Protegida, en el cual se abre el acceso a las viviendas públicas a todos los inscritos en el registro de demandantes, impidiendo la especificidad de “emprendedores” asociada a las tecnocasas.

Así, cuando en 2013, en lo más crudo de la crisis, se hace cargo de la Consejería, entonces ya de Fomento y Vivienda, Izquierda Unida, considerará inviable el plan de las tecnocasas. Entre los argumentos que aducirán, por supuesto estará la insuficiencia económica de la propia Consejería, sometida a los recortes impuestos por la administración central (entonces del PP), a la que añaden una diferencia de criterio en cuanto a las prioridades, que querrán orientar a los entonces muchos desahuciados por la crisis inmobiliaria, y a los barrios de realojo verdaderamente más desfavorecidos y marginales como el de la Corta. El impulsor de las tecnocasas argüirá más adelante en un artículo de opinión que “no podría esperarse la revitalización de aquellos barrios si se consagraban a exclusivo campamento de desahuciados” (Moreno Peralta, 2015).

De fondo subyace otra cuestión. En el cambiante mercado de la crisis, los precios de las viviendas de protección oficial, imaginados a futuro en el periodo siempre alcista de la burbuja inmobiliaria, acaban igualando a los precios de mercado, en permanente descenso desde la crisis. En ese contexto, la Consejería cesa en el desarrollo de obra nueva, cubierta por el parque privado en decadencia, y da un giro hacia la rehabilitación (Rincón, 2013).

Al mismo tiempo, un concejal del mismo partido a cargo de la Consejería, Izquierda Unida, denunciará en el Ayuntamiento el estado de “emergencia social y alimentaria de Lagunillas y la Cruz Verde” (ambos barrios afectados por el plan de las tecnocasas) que “se han venido abajo totalmente y hay un proceso de marginación y abandono total”, señalando la existencia de gran número de solares “con lo que eso implica de foco de infección y nido de ratas”, y manifestando la relación de algunos de esos solares con el ya considerado fallido plan de las tecnocasas. Dibujará un panorama de deterioro social muy grave, coincidiendo parcialmente con Marín Cots en lo desafortunado de la concentración excesiva de viviendas sociales, que «contribuye a un problema de exclusión social si no la dotan de servicios y equipamientos

públicos», solicitando al Ayuntamiento que reclame a los propietarios la activación de los solares (Vázquez, 2013).

No sorprendentemente, poco después de esas declaraciones, el pleno del Ayuntamiento reclamará por unanimidad a la Empresa Pública del Suelo (Junta de Andalucía) el pago de las expropiaciones de los solares. También se votó solicitar el cumplimiento del acuerdo de 2005, pero sólo con los votos del partido en la alcaldía. En un clima tenso, se producirán cruces de acusaciones, en las que el alcalde hará unas declaraciones, quizá esclarecedoras: “la Junta empezó a hablar de ‘tecnocasas’ sin saber lo que eran ni cómo encajarlas en el marco legal”. El concejal de Izquierda Unida, a su vez, declarará que el plan estaba parado desde antes y no por culpa de la Consejería de Fomento y Vivienda que, por otro lado, consideraba ya, como hemos dicho, inviable, el proyecto de las tecnocasas. Su propuesta de dedicar los solares provisionalmente a huertos urbanos como “un modo de contribuir a aliviar una situación de carencia de alimentos” levantará ampollas en el consistorio (Europa Press, 2013a).

No el menor de los motivos que alegaba la Consejería era precisamente el elevadísimo coste de la expropiaciones que había alcanzado en ocasiones hasta los 900 €/m<sup>2</sup>, cuando para viabilizar operaciones de vivienda social no debería haber excedido nunca de los 150 €/m<sup>2</sup> (Narvárez, 2013). Por este y los motivos mencionados anteriormente, habiendo rechazado el consistorio su petición de anulación del desarrollo del convenio, la Junta de Andalucía la solicitará a los tribunales a través de un recurso contencioso-administrativo (Europa Press, 2013b) lo que, a pesar de las declaraciones dialogantes de la entonces consejera, parecía sentar un cierre final en confrontación.

De hecho, a finales de 2013, el Ayuntamiento manifestará su intención de seguir adelante con el proyecto buscando financiación alternativa desde los programas europeos, y emulando otros proyectos con colaboración con emprendedores como el que ya tenía entonces en marcha en la C/ Nosquera (Hinojosa, 2013). El Plan de Vivienda, Rehabilitación y Suelo del Municipio de Málaga 2014-2023 sigue incluyendo los tres grupos de actuaciones principales de las tecnocasas.

Por su lado, la Junta de Andalucía, a través de su Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (antigua Empresa Pública del Suelo de Andalucía), dependiente de la Consejería en manos de Izquierda Unida, manifestará su intención de vender los solares de las tecnocasas a promotores privados, a fin de poder pagar las millonarias indemnizaciones aún pendientes (Jiménez, 2014). Se consolida una curiosa división en la que la empresa pública encargada de la promoción de viviendas opta por privatizar de nuevo suelos expropiados, mientras que un Ayuntamiento conservador y sin competencias en materia de vivienda apuesta por promover proyectos de viviendas, al menos pretendidamente, sociales.

La confrontación, como decíamos, queda cerrada en estas contradictorias tablas por varios años más, hasta que los gobiernos de ambas administraciones se alinean.

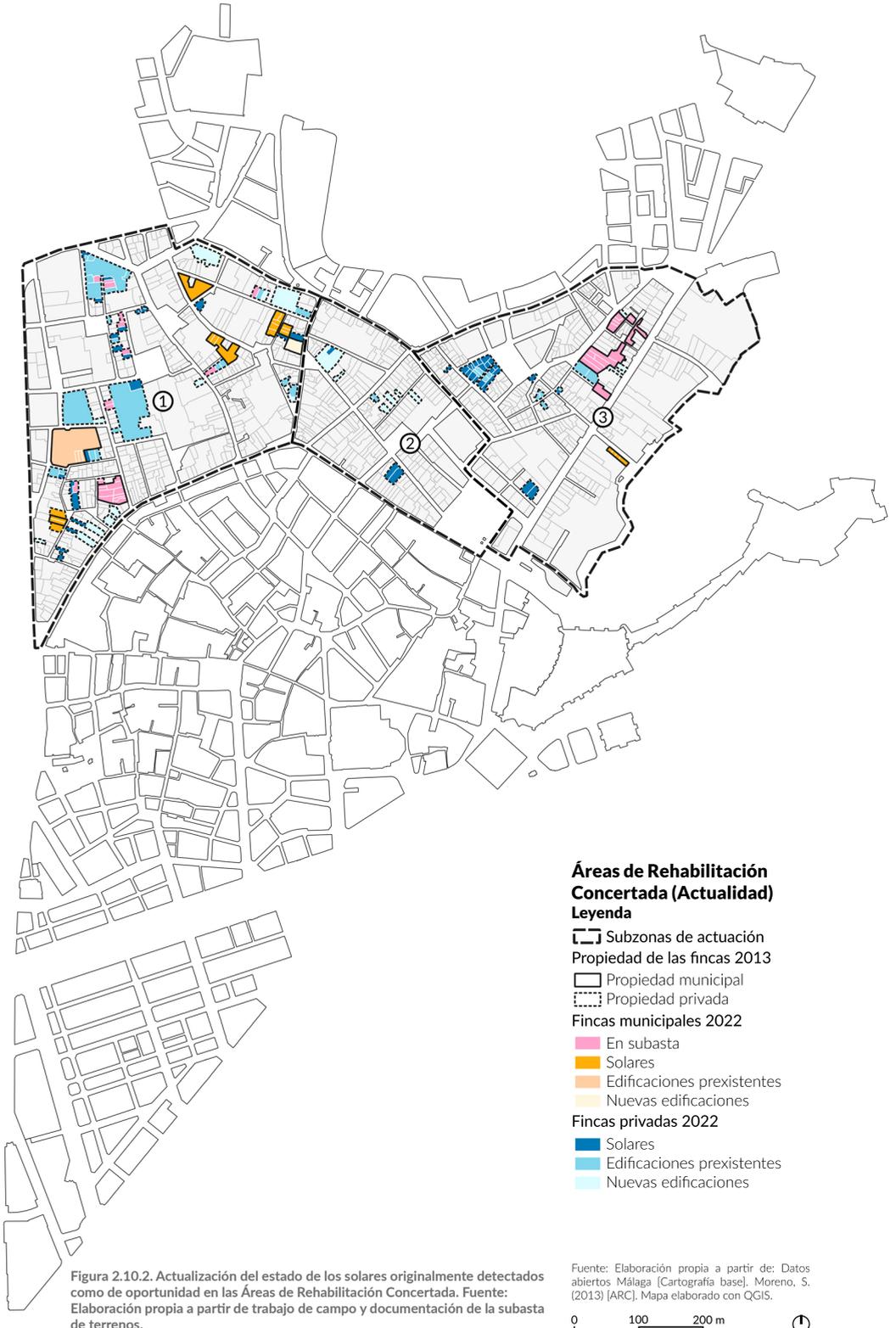


Figura 2.10.2. Actualización del estado de los solares originalmente detectados como de oportunidad en las Áreas de Rehabilitación Concertada. Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo y documentación de la subasta de terrenos.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base], Moreno, S. (2013) [ARC]. Mapa elaborado con QGIS.

Cuando el partido del Ayuntamiento accede al poder en la Junta de Andalucía, y las voluntades podrían alinearse, lo hacen, pero precisamente para privatizar, contradiciendo los planteamientos defendidos por el Ayuntamiento hasta el momento y alineándose con los de su contrario.

En abril de 2019, se firma un acuerdo entre la nueva Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga para “enterrar” el “fallido” o “fracasado”, según las versiones, plan de las tecnocasas (Redacción Andalucía Información, 2019; S. Sánchez, 2019). Los solares, y sus cargas, se distribuyen entre las dos administraciones, con la intención de ponerlos lo antes posible en activo. En febrero de 2022, sin embargo, el mismo periodista en distinto periódico, vuelve a hablar de tecnocasas, y de la voluntad de la Junta de retomarlas (S. Sánchez, 2022). En marzo, y de nuevo en julio de este mismo año, se explican más detalladamente los acuerdos de liquidación y las subastas que pondrán los solares de nuevo en manos privadas (Pedrosa, 2022; R. L., 2022).

La convocatoria pública de ofertas de compra de los solares e inmuebles de las tecnocasas se publica finalmente en julio<sup>61</sup>. El acuerdo de compraventa obliga a la realización de proyectos de vivienda de protección, inicialmente en régimen general, pero todas añaden que “subsidiariamente y solo para el supuesto de que no se reciban ofertas para Régimen General, podrán adjudicarse a ofertas vinculadas a la promoción de viviendas protegidas de Precio Limitado, cuyo precio será XXX €” (siempre más alto, casi un 18%, que el de régimen general).

Algunas ofertas incluyen además que “la finca se ha obtenido por expropiación, estando en curso el trámite de notificación a los expropiados del derecho de reversión, de ejercitarse este derecho, la Agencia retirará el inmueble del proceso de comercialización. Por esta circunstancia la apertura de la oferta se fija para el 15 de diciembre de 2022”. En los casos en que la finca se expropió y al revertir las mismas a propietarios privados, queda suspendido el “interés general” bajo el que las expropiaciones se produjeron, anulando su validez y abriendo el derecho de reversión de los propietarios, que pone de nuevo en cuestión la viabilidad de estas ofertas.

El más reciente de los artículos referidos a las tecnocasas, próximo en fecha al cierre de este proyecto de investigación, cuenta el proyecto de uno de los concurrentes a la subasta, aún sin fallar, y que “coge el guante de las ‘tecnocasas’ de Lagunillas”, en lo que parece un publirreportaje no declarado. A pesar del titular, según el texto del artículo, las viviendas del proyecto son convencionales y solo incluyen un único espacio de trabajo comunitario: un coworking a la moda, en este proyecto de viviendas de alquiler de un fondo de inversión sueco especializado en viviendas asequibles en España, y una promotora-constructora local.

---

[ 61 ] <https://www.juntadeandalucia.es/avra/gestionactivos/#/contenidos/ofertas/02-concurso-activos-07-2022.html>

## Las tecnocasas en un contexto de teoría urbana crítica

Intentaremos a continuación poner el relato de este proceso en relación con otros similares, inscritos en un contexto de teoría urbana crítica que nos ayude a entenderlos algo mejor y a tomar posiciones al respecto. Nos servirá como base para ello el excelente trabajo de Núria Benach (2021) en los “márgenes urbanos” barceloneses de la Mina y el Raval, este último con claras similitudes con nuestros ámbitos de estudio.

Benach relaciona estos dos espacios distantes y distintos entre sí por cuanto que quedan al margen de la expansión urbana capitalista de Barcelona, y sufren las presiones de la misma, hasta el punto de quedar definidos y sometidos por ella, todo ello a pesar de sus diferencias.

Para la Mina, un barrio marginal de realojo próximo a la costa, justo junto a lo que luego fue el Fórum de Barcelona, no quedan ya espacios paralelos en Málaga, revelando una mayor conciencia del valor especulativo de ciertos suelos, tal vez gracias a su desarrollo algo más retardado en el tiempo. El Bulto, barriada chabolista junto a las playas de S. Andrés fue eliminado y su población realojada en emplazamientos con frecuencia lejanos de la costa. Las barriadas de la carretera de Cádiz, de fisonomía más parecida, y aunque sin duda sufren muchos de los efectos mencionados por Benach, son barrios obreros que carecen de la extrema marginalidad del barrio barcelonés, fuertemente vinculado al tráfico de drogas. Sin embargo, encontramos paralelismos relevantes entre el barrio del Raval, y los arrabales de Málaga, como sus propios nombres ya anuncian. Se trata en ambos casos de áreas que quedan al margen de zonas de máxima centralidad y que han recibido importantísimas inversiones de renovación en años recientes, como son, paralelamente y salvando las distancias oportunas, los centros históricos de Barcelona y Málaga. No en vano, las calificaciones de Málaga como la nueva Barcelona son numerosas en cualquier búsqueda online (p. ej: Lambert, 2015), en una comparación no ajena a la promoción turística de Málaga. Por otro lado, ya veíamos como el proyecto de las tecnocasas tenía su inspiración en el mucho más ambicioso distrito 22@ del Poble Nou de Barcelona. Al referirse a éste como uno de los más significados casos de gentrificación con ayuda empresarial, el Observatorio Metropolitano de Madrid escribirá que “Barcelona ha combinado el turismo con el diseño, las terrazas con la innovación social y la cultura con los negocios inmobiliarios, construyendo una marca tipo de la metrópolis mediterránea cool” (Observatorio Metropolitano de Madrid, 2015), una descripción que -tal vez salvo el diseño- y como hemos visto en las investigaciones previas, se ajusta también a Málaga.

En cuanto a la asimilación de los barrios específicos, Benach centra su estudio en zonas del Raval muy específicas y particularmente dañadas en su tejido social – que le permiten hablar de espacios extremos. En nuestros arrabales, los niveles de marginalidad son muy variables. Determinadas zonas se han visto más deterioradas que otras por distintas circunstancias históricas. Algunas de ellas, como se dijo,

se han visto beneficiadas por el propio plan de iniciativas urbanas que incluía las tecnocasas y que llegó a materializar centros vecinales desde los que se han respaldado iniciativas sociales muy valiosas, como recogían los informes externos de evaluación de Barreiro (2013) y Rein (2013), aunque también cuestionaran su viabilidad a largo plazo y su dependencia de la financiación europea. Otras áreas que no han recibido estos respaldos han dado lugar a formas de resiliencia social muy interesantes, y que son características de los espacios extremos que describe Benach. Mantendremos por el interés de esta exposición un foco abierto sobre todo el área de los arrabales, conscientes de que la comparativa se hará más reconocible en algunas áreas que en otras en función de sus condicionantes.

Benach se apoyará, a través de las teorizaciones de Rosa Tello, en Harvey (2003), para definir estos márgenes urbanos como espacios de reserva. Harvey, a su vez, traslada aquí el concepto de ejército de reserva industrial de Marx a otros ámbitos de valor como el espacio urbano. Este ejército de reserva industrial sería la mano de obra despreciada por el sistema capitalista y mantenida en sus márgenes, necesaria tanto para debilitar las posibles reclamaciones sindicales y mantener la precariedad laboral, como para permitir posibles ciclos expansivos cuando se considere necesario (Marx, 2009, pp. 782-797). La aplicación urbana de Harvey implica que hay espacios de reserva de algún modo exteriores a la principal acumulación capitalista<sup>62</sup>. Estos espacios, al igual que el ejército de reserva, servirán doblemente al sistema a través de su aparente expulsión del mismo. Por un lado, mantenidos en condiciones depauperadas de espera y abandono, receptores de todo lo expulsado, y de algún modo estigmatizados, resultarán imprescindibles para delimitar la propia centralidad de los espacios interiores reforzando su necesidad de identificación con la centralidad, mediante su diferenciación de ellos. Por otro, y al mismo tiempo, los espacios de reserva dejarán de estar a la espera y podrán ser interiorizados y explotados en el momento en que la expansión capitalista así lo necesite. El ciclo habitual, es el de “desinversión-estigmatización-desvalorización-renovación” (Benach, 2021, p. 16). Abandonados, depauperados y devaluados durante la espera, serán estigmatizados como los integrantes del ejército de reserva, para ser recuperados en el momento que convenga a la expansión capitalista en las condiciones económicas más ventajosas posibles.

Recurriendo a reconocidos conceptos introducidos por Neil Smith (1996/2012), Benach hablará de la existencia entonces de fronteras urbanas que delimitan y definen la centralidad a través de esta exterioridad de los espacios de reserva, que Smith insiste en que sirven para domesticar la ciudad, escindiéndola y diferenciándola de lo salvaje y lo incívico. El mito de la frontera, basado para

---

[ 62 ] Esta pretendida exterioridad de los espacios, la existencia de espacios “no capitalistas” que Benach toma de Tello (2005) sería cuestionada por muchos autores que niegan la posibilidad de una exterioridad actual al capitalismo (al menos en sociedades como la nuestra) entre los que me encuentro. Ni Harvey, que admite que el propio capitalismo puede alternativamente “fabricar activamente” un exterior a su medida (2003, p. 141, seguimos la traducción de , 2007), ni Marx, que afirma que el ejército de reserva a disposición del capital “le pertenece a éste tan absolutamente como si lo hubiera criado a sus expensas” (Marx, 2009, p. 786) implican la necesidad de un exterior real -no figurado o “fabricado”- al capitalismo.

Smith en el lejano oeste, naturaliza y suaviza el vocabulario de la gentrificación, permitiendo hablar de colonos y pioneros. De hecho, tanto uno como otro hablaran de las relaciones de centralidad y periferia como relaciones coloniales en las que la primera coloniza a la segunda, dominándola en tanto que su existencia deviene al tiempo dependiente y apropiada extractivamente por la centralidad.

Los arrabales de Málaga, justo al margen de un centro histórico renovado -y vaciado, gentrificado, y turistificado- por la potentísima intervención en el casco histórico a través del PEPRI y gracias a las primeras fases del programa Urban son, como decíamos, posibles paralelos del Raval de Barcelona y, consecuentemente, podría considerarse que han estado actuando como estos espacios de reserva. Mucho más deprimidos socialmente que el centro, al otro lado de la barrera simbólica de la muralla histórica de la ciudad, han cumplido con ella la labor de definir una frontera urbana entre centro y una periferia, aunque espacialmente inmediata, cada vez más alejada de éste.

En el año 2007, en lo más alto de la burbuja inmobiliaria y cuando la crisis aún no se veía -o no se quería ver- venir, y con un flujo constante de inversión europea en fondos de convergencia, la lógica parecía indicar la expansión del tratamiento del centro a los arrabales inmediatos. ¿Pero qué lógica? ¿la de la expansión capitalista o la de la rehabilitación social<sup>63</sup>? Ya hemos visto que los discursos originales de aquellas reformas y sus intenciones dejan entrever, a través de intenciones de corte muy social, algunas formas de entender el espacio que redundan en la estigmatización y la perspectiva colonial de espacios fuertemente diferenciados a distintos lados de una frontera que define la centralidad. Cuando se habla de cultura de la marginación en los barrios más degradados, por oposición a la “normalidad” parece que se sigue al pie de la letra las elaboraciones de Smith (1996/2012) y otros al respecto. El riesgo de gentrificación inserto en las propuestas de vivienda específica para emprendedores, así como la genealogía de este tipo de proyectos, hacía posible prever un resultado en los arrabales no muy distinto del acaecido en el centro.

Con todo, es innegable una cierta vocación social de estos programas, como ya se ha mencionado, que se traduce en acciones e infraestructuras que aún hoy marcan una diferencia entre los ámbitos beneficiados por ellas y los que no. Pero el cumplimiento parcial de algunos objetivos aislados va acompañado del fracaso integral de las actuaciones clave en la regeneración del paisaje urbano y social, las destinadas a vivienda.

El primer impulso renovador dio el tiempo justo para bloquear los terrenos susceptibles de intervención, muchos de ellos excelentes áreas de oportunidad de la zona, en procesos de expropiación complejos, mal gestionados y consecuentemente poco respaldados por las distintas administraciones que los acaban por convertir

---

[ 63 ] Para Engels, por ejemplo, serán la misma, y toda reforma que no altere las condiciones de producción y de clase del capitalismo, lo alimenta (Engels, 1873/2006). Pero no es este tema, ampliamente tratado, el objeto de nuestra reflexión que, no aspirando en ningún caso a tanto, quedaría siempre en el ámbito reformista criticado por Engels.

en un terreno de disputa permanente. En un larguísimo mientras tanto que, junto a la crisis, congela cualquier posible iniciativa de intervención, se produce el deterioro, los derribos, las expulsiones... En definitiva, el ciclo de desinversión-estigmatización-desvalorización que, como decíamos, preparan el ámbito para la consiguiente inversión expansiva en óptimas condiciones de rentabilidad. Es particularmente interesante y paradójico que la estigmatización sea acentuada por los propios políticos de izquierda que, queriendo señalar y dramatizar debidamente las deficiencias de la población residente, acaban por subrayar su estigma divisorio (Vázquez, 2013).

En su resultado final de la gestión de las tecnocasas acaba cumpliendo con bastante precisión las descripciones canónicas de los procesos de estigmatización que preceden a la gentrificación. El proceso, tal y como ha acontecido, ha contribuido a la desvalorización de los arrabales para ponerlos a disposición de la iniciativa privada en un nuevo proceso de expansión inversora, completando un proceso de destrucción creativa. Que el resultado final del proceso en la mayor parte de los casos sea el paso de los terrenos de unas manos privadas a otras es problemático, sobre todo si tenemos en cuenta que en este proceso se ha invertido una gran cantidad de dinero público. No hay que olvidar, además, que una buena partida se destinará inevitablemente a intereses generados por el retraso en los pagos de las expropiaciones, y que algunos de los propietarios de éstas pueden reclamar la reversión de sus terrenos, con consecuencias difíciles de imaginar, pero que podrían alargar aún más la conclusión de este proceso.



Figura 2.10.3 y 2.10.4. El Cristo de los Solares y la Virgen del Descampao, murales en Lagunillas. La resiliencia a que hacíamos referencia se hace aquí presente en estos irónicos grafitis que, vecinos a los solares de las tecnocasas hacen del estigma virtud. Fuente: El futuro está muy Grease. Véase <https://www.youtube.com/watch?v=1NoyAFOp55k>.

Durante este periodo de abandono, se han producido una serie de efectos que completan la prefiguración de los arrabales, debidamente devaluados, como un terreno rentable a la inversión inmobiliaria privada. En primer lugar, el centro ha continuado recibiendo inversiones principalmente privadas que han continuado sustituyendo vivienda por usos lucrativos destinados al turismo, especialmente viviendas turísticas, hasta llegar a un estado que podríamos llamar de colmatación (véase Capítulo 1.5.). Estos alquileres vacacionales, que cotizan en un mercado de

vacaciones global, tienen una importante incidencia en el aumento de los alquileres a largo plazo que cotiza en un mercado local de mucho menor poder adquisitivo, así como en su escasez. El muy rentable y poco regulado alquiler vacacional sigue siendo un mercado al alza<sup>64</sup> con capacidad de extenderse sobre nuevos terrenos (que de hecho llegan ya hasta periferias mucho más lejanas). El alquiler a largo plazo, arrinconado por la rentabilidad muy superior del vacacional, se ha vuelto muy escaso y consecuentemente ha subido sus precios a niveles que los hacen inasequibles para la mayor parte de la población local.

Simultáneamente, el precio de la vivienda protegida ha aumentado entre un 20 y un 35%, según los tipos de protección, entre los programas autonómicos de vivienda vigentes al inicio de la operación (Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012) y el presente (Plan Vive en Andalucía, 2020-2030). Obvio es recordar que el poder adquisitivo de los andaluces no ha aumentado de forma paralela durante este periodo de tiempo plagado de crisis (financiera, sanitaria, energética y de inflación...)<sup>65</sup>. Lo que ello implica, más bien, es que el programa de vivienda deja de ser asequible para cada vez más personas del espectro inferior de solicitantes. Algunos de ellos, tras un largo periodo de espera en las listas de solicitantes, se ven obligados a renunciar a las viviendas que se les ofrecen por no poder acceder a ellas, si éstas se producen bajo el régimen de precio limitado -el de precio más alto de los posibles- (Bayona, 2022).

Por último, el acceso al crédito se dificultó considerablemente con la crisis financiera, o más bien se racionalizó después de un periodo de expansión incontrolada, como bien sabemos hoy. La convergencia de estos factores, recurrentes en muchas ciudades españolas, hace que la construcción de viviendas para alquiler que para el plan de arrabales de 2007 era dificultoso y requería de inversión pública no recuperable, sea hoy un negocio privado rentable, que hasta tiene ya su nombre corporativo y, como tal, por supuesto en inglés: built to rent. La gentrificación está servida.

## Conclusiones

Uno de los objetivos principales del PEPRI y del URBAN era el aumento de la población y hay que decir que no lo hemos conseguido, sino que desafortunadamente todo lo contrario [Pedro Marín Cots, responsable de OMAU y URBAN]<sup>66</sup> (Marín Cots et al., 2020, p. 130, destacado).

El centro ya no es la ciudad, sino su representación, su logotipo, que a todos nos gusta en tanto que turistas, pero en tanto que residentes, evidentemente, no.

---

[ 64 ] Si es un mercado al alza sin aparentes límites o una burbuja es algo que sabremos en los próximos años. Resultaría interesante un estudio que tratara de sopesar con realismo los límites de esta forma de turismo en relación con lo que Málaga tiene para ofrecer como destino.

[ 65 ] Según el INE, la renta media por hogar en Andalucía aumenta sólo 353 € (1,4%) entre 2008 y 2021. Si tomáramos 2009 como referencia inicial, estaríamos hablando, de hecho, de un descenso de la renta de 524 € (2%).

¿El centro para vivir? ya me gustaría que se pudiera, pero no sé, sinceramente, cómo puede volver la población al centro. Creo que hay un sentimiento general de claudicación en este sentido, de tirar la toalla, que se ha desistido de vivir en el centro, que la población asume que se deje de trabajar y vivir en el centro para que los turistas coman, beban y se saquen fotos. Sin embargo, como urbanista intuía un proyecto en ciernes, estimulante y posibilista, de reequipamiento, de embellecimiento, de dignificación de los barrios y de la periferia en general que procediera, curiosamente, del impulso creativo que le ha podido proporcionar el centro histórico. Quizás estemos en una situación crudamente paradójica: que el centro histórico se inmole en beneficio de la periferia. (Moreno Peralta en Marín Cots et al., 2020, p. 133)

A veinticinco años del libro *Viva la Calle* (Marín Cots, 2006), en el que se publicitaban las intervenciones en el centro histórico con fondos europeos, se publicará el libro conmemorativo “*Viva la Calle 25 años*” (Marín Cots et al., 2020), que se plantea como una serie de conversaciones entre diversos intervinientes en el proceso urbano del centro histórico y sus arrabales en estos últimos 25 años, repasando las actuaciones desarrolladas, sus resultados y consecuencias y sus formas de vivirlas (dado que se incluyen habitantes y comerciantes, y no sólo técnicos o políticos).

En él, los principales ideólogos de estas intervenciones reconocen abiertamente el fracaso de las acciones tomadas a la hora de salvar la habitabilidad del centro. Moreno Peralta, responsable entonces de las áreas de rehabilitación concertada que serían objetos de la posterior Iniciativa Urbana sobre Arrabales y Carretería y que incluían la simiente de las tecnocasas, no solo reconoce la destrucción de la habitabilidad del centro, sino que, incapaz de imaginar como recuperarla propone su “inmolación” y, hoy como entonces, la expansión del “impulso creativo” del centro a las áreas periféricas. A la luz de lo visto, la aplicación de medidas tan semejantes a las que acabamos de analizar no augura resultados muy distintos, y corre el riesgo de seguir procesos tan erráticos como los aquí descritos. En concreto, en estos espacios fronterizos y presionados, como dice Benach, “revertir su situación actual sin desaparecer no parece posible mediante la aplicación de políticas urbanas neoliberales más o menos suavizadas” (Benach, 2021, p. 13).

Si, como se describía en los planteamientos originales de las áreas concertadas, se pretenden actuaciones capaces de alterar el mercado de la vivienda, (y ello es necesario si se quiere evitar la gentrificación) se requieren posiciones políticas fuertes. El ejemplo de Bolonia, invocado en los discursos originales como inspiración sirve aquí como piedra de toque. Si una intervención tan políticamente determinada como para poner en cuestión incluso la propiedad privada, no fue capaz de imponerse finalmente al contexto económico de los años setenta (en un estado menos avanzado y pre-global del capitalismo), cuánto menos lo harán posiciones más tibias frente a un contexto de capitalismo globalizado en el que la influencia de fondos y grandes empresas inversoras en las viviendas de alquiler de corto y largo plazo es mucho más intensa (Blasco, 2014).

Por otro lado, y siguiendo una vez más a Benach, “llegamos a la conclusión de que toda política que se precie ya no de querer aliviar momentáneamente las tensiones existentes en estos márgenes sino de transformarlos en profundidad, necesitaría actuar en el centro tanto o más que en los mismos márgenes”<sup>66</sup> (2021, p. 31). Las lógicas que se deducen del entendimiento fronterizo y colonial de los espacios de borde implican que la solución de éstos depende en gran medida de la caracterización de centralidad, para la cual se configuran. Disminuir la tensión centro-borde será fundamental si se quiere tener algún control en las condiciones -principalmente económicas- de intervención en los arrabales.

## ¿Cómo intervenir?

Así pues, intervenir en los arrabales es, en primera instancia, intervenir en el centro. Regular su actividad<sup>67</sup> y tratar de disminuir su presión económica para poder reintroducir algo de habitabilidad en el mismo. Si ello no se logra, será muy difícil evitar que la intervención en los arrabales sea otra cosa que el desborde del modelo explotativo e inhabitable del centro sobre nuevo territorio virgen y cuidadosamente preparado para optimizar su rentabilidad a nuevas inversiones.

Los solares vinculados al plan de áreas de rehabilitación concertada, de los que los de las tecnocasas eran sólo una parte, condensaban la mayor parte de las áreas de oportunidad de los arrabales. Algunos ellos llegaron a configurarse como equipamientos de barrio que, más o menos acertados, podrían adecuarse en adelante a las necesidades cambiantes de sus barrios. Es el caso de la Fontanalla, o San Julián en el centro histórico. Otras áreas, como Lagunillas, han tenido que improvisar los entornos de su sociabilidad con resultados más precarios, pero en ocasiones más eficaces, y a veces más naturales e integrados que los oficiales (Maldonado, 2017). La preservación de estos ecosistemas sociales emergentes, valiosísimos en la conservación y resiliencia de estos barrios, y el respetuoso aprendizaje de sus mecanismos de integración debería ser un tema central en las preocupaciones del Ayuntamiento. Sin embargo, la subasta privada de la totalidad de los terrenos de las tecnocasas y el Plan Arrabales, planteada sin analizar las necesidades de posibles zonas desabastecidas de equipamientos de barrio que alojen a las asociaciones autoorganizadas en precario que ya están dando servicio al colectivo, y que permitan su expansión y renovación, podría ser una irrecuperable oportunidad perdida.

Sólo una vez reducida la presión en el centro, y preservados, si no evolucionados, los mimbres para una sociabilidad barrial, podrá plantearse un proyecto de rehabilitación

---

[ 66 ] Lo que también vendría refrendado, en cierta forma a la inversa, por las ideas del Plan de Bolonia, que decía que “no se puede definir una política del centro histórico autónoma y marginada de la política económica y territorial general” (Cervellati & Scannavini, 1976, p. 1).

[ 67 ] Cuando hablamos aquí de actividad nos referimos principalmente a la actividad turística en favor de la habitativa, pero no puede olvidarse aquí, y para el mismo efecto la regulación de otros factores fundamentales a la habitabilidad, como la existencia de espacios de expansión, la regulación de la ocupación del espacio público, la accesibilidad o el ruido, todas ellas deficientes en el centro de Málaga, como se ha analizado en capítulos anteriores (véase Capítulo 1.3. y 1.4.).

social de los arrabales. Para ello, igual que con el asociacionismo, será importante preservar toda forma de habitabilidad preexistente y emergente, fomentando la rehabilitación del caserío existente para evitar su ruina. Así como el asociacionismo es importante, el cooperativismo puede ser también una forma alternativa de creación de vivienda capaz de construir vínculos sociales y, sobre todo, de reforzar los existentes. En particular, el cooperativismo en cesión de uso es una forma de creación de vivienda que fomenta la vida de barrio y la cohesión social al tiempo que combina la accesibilidad y la estabilidad económica del usuario -en ocasiones, incluso la adaptabilidad del espacio habitable a lo largo de la evolución vital del usuario, y que ha logrado excelentes resultados recientes en España (ver La Col & La Ciutat Invisible, 2020). Cualquier forma de cooperativismo surgida dentro del asociacionismo barrial va a contribuir a la preservación de las formas de vida del barrio y, como tal, debería contar con apoyos públicos en su desarrollo. Incluso en el caso de aportación poblacional externa, el cooperativismo potencia la implicación de los nuevos habitantes, generalmente ya activos socialmente, en su barrio.

La preservación de los comercios de barrio y de las artesanías existentes, así como la posible atracción de nuevos pequeños negocios que aporten servicios y complejidad funcional al barrio es otro aspecto que no debe ser descuidado.

Por último, allá donde se pueda decidir la promoción de viviendas protegidas, si queremos preservar la socialidad original del barrio y no gentrificarla será muy importante ajustar adecuadamente el rango de precios y financiación de la vivienda protegida al poder adquisitivo de los vecinos, parámetros todo ellos reglados en los planes de vivienda. Si los precios de compra o alquiler no son abordables para las rentas medias del barrio, podemos tener por seguro que nuestras viviendas protegidas estarán desprotegiendo la habitabilidad del barrio y favoreciendo la gentrificación. Obviamente, ello puede no ser asequible a las necesidades de rentabilidad de la empresa privada y requerir, por lo tanto, de financiación pública. Pero es esta, y no otra, la función de las viviendas públicas, y es en esta conservación de la habitabilidad social en lo que tiene sentido el gasto público. Pero de nuevo, para ello es necesaria una determinada voluntad política. Una que anteponga con claridad el bien común al fomento del beneficio privado, y su permanente espera del imaginario *trickle-down economics*.

Este capítulo ha sido financiado por la Universidad de Málaga y la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades de la Junta de Andalucía, además de, como el resto del proyecto, por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

## Bibliografía

Barreiro, F. (2013). Evaluación de los impactos del proceso de recuperación y regeneración urbana integral del centro histórico de Málaga [Evaluación externa]. Servicio de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga.

Bayona, V. R. (2022, septiembre 29). La vivienda más barata del edificio de protección oficial anunciado en Teatinos cuesta más de 210.000 euros. Málaga

- Hoy. [https://www.malahoy.es/malaga/vivienda-edificio-proteccion-oficial-Teatinos-precio\\_o\\_1724827825.html](https://www.malahoy.es/malaga/vivienda-edificio-proteccion-oficial-Teatinos-precio_o_1724827825.html)
- Benach, N. (2021). En las fronteras de lo urbano: Una exploración teórica de los espacios extremos. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25(2), 11-35.
- Blasco, J. A. (2014, agosto 2). Cuando el Plan de Bolonia era una referencia urbanística (y de izquierdas) para la intervención en los centros históricos de las ciudades (2. El Plan). Urban Networks. <http://urban-networks.blogspot.com/2014/08/cuando-el-plan-de-bolonia-era-una.html>
- Boschin, S. (2020). En búsqueda de lo anormal como crítica contemporánea (no publicado) [Trabajo Fin de Master]. Universidad de Sevilla.
- Cervellati, P. L., & Scannavini, R. (1976). *Bolonia: Política y metodología de la restauración de centros históricos*. Gustavo Gili.
- Engels, F. (2006). *Contribución al problema de la vivienda*. Fundación Federico Engels. (Original work published 1873)
- Europa Press. (2013a, abril 29). El Ayuntamiento de Málaga aprueba reclamar a la Junta el pago de las expropiaciones de las «tecnocasas». Europa Press. <https://www.europapress.es/andalucia/malaga-00356/noticia-ayuntamiento-malaga-aprueba-reclamar-junta-pago-expropiaciones-tecnocasas-20130429192238.html>
- Europa Press. (2013b, octubre 3). La Junta pide en los tribunales la anulación del desarrollo del convenio de las tecnocasas. 20 minutos. <https://www.20minutos.es/noticia/1937385/0/>
- Harvey, D. (2003). *The new imperialism*. Oxford University Press.
- Harvey, D. (2007). *El nuevo imperialismo*. Akal.
- Hinojosa, J. (2008, julio 3). Promotores exigen más dinero por las fincas expropiadas para las «tecnocasas» de la Junta. Diario Sur. <https://www.diariosur.es/20080703/malaga/promotores-exigen-dinero-fincas-20080703.html>
- Hinojosa, J. (2013, diciembre 31). El Ayuntamiento, dispuesto a retomar el plan de las «tecnocasas» con fondos europeos. Diario Sur. <https://www.diariosur.es/v/20131231/malaga/ayuntamiento-dispuesto-retomar-plan-20131231.html>
- Iglesias, I. (2010, octubre 4). La Junta da luz verde a las tecnocasas en el centro tras cinco años de espera | Andalucía-Málaga | elmundo.es. EL Mundo. [https://www.elmundo.es/elmundo/2010/10/03/andalucia\\_malaga/1286124300.html](https://www.elmundo.es/elmundo/2010/10/03/andalucia_malaga/1286124300.html)

Jiménez, F. (2014, marzo 20). La Junta quiere vender ahora a privados los solares que expropió para las tecnocasas. *Diario Sur*. <https://www.diariosur.es/v/20140320/malaga/junta-quiere-vender-ahora-20140320.html>

La Col & La Ciutat Invisible. (2020). *Habitar en comunidad: La vivienda cooperativa en cesión de uso* (nueva edición ampliada). Los Libros de la Catarata.

Lambert, C. (2015, abril 4). Why magical Malaga may well be the new Barcelona. *Mail Online*. <https://www.dailymail.co.uk/travel/article-3025411/Welcome-Malaga-new-Barcelona-City-s-multi-million-pound-regeneration-project-makes-one-Europe-s-hippest-destinations.html>

Maldonado, E. (2017, mayo 28). Tenemos un problemón: Compran nuestras casas y echan a los vecinos. *Málaga Hoy*. [https://www.malahoy.es/malaga/problemon-compran-casas-echan-vecinos\\_o\\_1139886171.html](https://www.malahoy.es/malaga/problemon-compran-casas-echan-vecinos_o_1139886171.html)

Marín Cots, P. (2006). Estrategias y mecanismos de recuperación en el centro histórico. En *Viva la Calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005* (pp. 19-36). Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.

Marín Cots, P., Blanco Nieto, M., & Oliva Pérez, B. (2007). Arrabales y Carreterías Iniciativa URBANA Málaga 2007-2013 (p. 74). Servicio de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga. [https://www.oma-malaga.com/45/?com1\\_md2\\_cd=15](https://www.oma-malaga.com/45/?com1_md2_cd=15)

Marín Cots, P., Martín Gómez, R., & Carmona, M. J. (Eds.). (2020). *Viva la Calle 25 años. Reflexiones y opiniones sobre la renovación del centro histórico de Málaga, 1994 – 2020*. Ayuntamiento de Málaga.

Marx, K. (2009). *El capital. 1,3: El proceso de producción de capital: Libro primero. Vol. 3 / Karl Marx* (8. reimp). Siglo Veintiuno Ed.

Mejías, I. (2013, abril 14). Las ruinas que dejaron las tecnocasas. *El Mundo*. [https://www.elmundo.es/elmundo/2013/04/14/andalucia\\_malaga/1365940965.html](https://www.elmundo.es/elmundo/2013/04/14/andalucia_malaga/1365940965.html)

Moreno Peralta, S. (2010). Áreas de Rehabilitación Concertada de Málaga. En *Viva la Calle. Las actuaciones de revitalización del centro histórico de Málaga desde 1994 a 2005* (pp. 161-180). Servicio de Programas del Ayuntamiento de Málaga.

Moreno Peralta, S. (2015, noviembre 29). La muerte de las «tecnocasas». *Diario Sur*. <https://www.diariosur.es/opinion/201511/29/muerte-tecnocasas-20151129011949-v.html>

Narváez, D. (2013, abril 15). Enterrado el proyecto de las 'tecnocasas'. *El País*. [https://elpais.com/ccaa/2013/04/15/andalucia/1366050782\\_516246.html](https://elpais.com/ccaa/2013/04/15/andalucia/1366050782_516246.html)

- Navarro, C. B., Lucía Quesada. (2022, octubre 9). Poblenu: El paraíso barcelonés de los nómadas digitales. El País. <https://elpais.com/espana/catalunya/2022-10-09/poblenu-el-paraiso-de-los-nomadas-digitales.html>
- Observatorio Metropolitano de Madrid. (2015). Introducción. En *El mercado contra la ciudad: Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas* (Primera edición). Traficantes De Sueños.
- Pedrosa, J. (2022, marzo 3). Ayuntamiento de Málaga y Junta acuerdan la fórmula para liquidar las «tecnocasas». Málaga Hoy. [https://www.malahoy.es/malaga/Ayuntamiento-Malaga-Junta-acuerdan-tecnocasas\\_o\\_1661835533.html](https://www.malahoy.es/malaga/Ayuntamiento-Malaga-Junta-acuerdan-tecnocasas_o_1661835533.html)
- R. L. (2022, julio 19). La Junta oferta las primeras parcelas de tecnocasas para promover 135 viviendas protegidas en Málaga. Málaga Hoy. [https://www.malahoy.es/malaga/Junta-oferta-primeras-parcelas-tecnocasas-viviendas-protegidas-Malaga\\_o\\_1703231138.html](https://www.malahoy.es/malaga/Junta-oferta-primeras-parcelas-tecnocasas-viviendas-protegidas-Malaga_o_1703231138.html)
- Redacción Andalucía Información. (2019, abril 29). Acuerdo para enterrar el fallido plan del ‘Convenio de Tecnocasas’. Andalucía Información. <https://andaluciainformacion.es/andalucia/822357/acuerdo-para-enterrar-el-fallido-plan-del-convenio-de-tecnocasas/>
- Rein, M. (2013). Informe sobre intervenciones urbanísticas y transformaciones físicas en el ámbito del PEPRI centro (1994-2013) [Evaluación externa]. Servicio de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga.
- Rincón, R. (2013, octubre 26). La vivienda protegida ya no es un chollo. El País. [https://elpais.com/ccaa/2013/10/26/andalucia/1382814900\\_004182.html](https://elpais.com/ccaa/2013/10/26/andalucia/1382814900_004182.html)
- Sánchez, N. (2013a, junio 22). Salvemos-Málaga: Una oración por la calle Cobertizo del Conde, demoliciones II parte. Salvemos-Málaga. <https://salvemos-malaga.blogspot.com/2013/06/una-oracion-por-la-calle-cobertizo-del.html>
- Sánchez, N. (2013b, julio 12). Salvemos-Málaga: Demolición del número 8 de la calle Cruz del Molinillo. Salvemos-Málaga. <https://salvemos-malaga.blogspot.com/2013/07/demolicion-del-numero-8-de-la-calle.html>
- Sánchez, S. (2019, abril 29). La Junta y el Ayuntamiento entierran el fracasado plan de las «tecnocasas». Málaga Hoy. [https://www.malahoy.es/malaga/Junta-Ayuntamiento-entierran-fracasado-plan-tecnocasas\\_o\\_1350165275.html](https://www.malahoy.es/malaga/Junta-Ayuntamiento-entierran-fracasado-plan-tecnocasas_o_1350165275.html)
- Sánchez, S. (2022, febrero 12). Así eran las ‘tecnocasas’ que ahora quiere rescatar la Junta para el Centro de Málaga. El Español. [https://www.elespanol.com/malaga/malaga-ciudad/20220212/tecnocasas-ahora-quiere-rescatar-junta-centro-malaga/649435116\\_o.html](https://www.elespanol.com/malaga/malaga-ciudad/20220212/tecnocasas-ahora-quiere-rescatar-junta-centro-malaga/649435116_o.html)

- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana: Ciudad revanchista y gentrificación* (V. Hendel, Trad.; 1a. ed). Traficantes de sueños. (Original work published 1996)
- Tello i Robira, R. (2005). Areas metropolitanas: Espacios colonizados. En A. Fani Carlos & C. Carreras, *Urbanizaçao e mundializaçao: Estudos sobre a metrópoli*. Editora Contexto.
- Vázquez, A. (2013, marzo 12). Lagunillas y la Cruz Verde, en declive. La Opinión de Málaga. <https://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2013/03/12/lagunillas-cruz-verde-declive-28749168.html>



# **ESTRATEGIAS DE RECUPERACIÓN SOCIAL PARA LA HABITABILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO**

Carlos Rosa Jiménez  
Francisco Conejo Arrabal

## Introducción. La recuperación social del centro histórico

El concepto de centro histórico nace con la Carta de Venecia<sup>68</sup> (1964), cuando se amplía la definición de “monumento histórico” de la obra arquitectónica aislada al conjunto urbano o rural. El centro histórico es, por tanto, el área de la ciudad que cuenta con una mayor sinergia histórica y cultural, o centralidad histórica, y que a lo largo de la historia ha desarrollado una mayor centralidad urbana, coincidiendo normalmente en Europa con la ciudad de finales del siglo XIX y principios del XX (Sepúlveda, 2017, p. 135). Frente a este concepto cualitativo se superpone el concepto legal de “conjunto histórico”, definido por la Ley de Patrimonio Histórico Español<sup>69</sup> (1985) en su art. 15.3 como:

La agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad. Asimismo, es Conjunto Histórico cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna esas mismas características y pueda ser claramente delimitado.

La Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía<sup>70</sup> (2007) en su artículo 26.2. complementa la definición anterior al incorporar los valores significativos que motivan su declaración:

(...) las agrupaciones de construcciones urbanas o rurales junto con los accidentes geográficos que las conforman, relevantes por su interés histórico, arqueológico, paleontológico, artístico, etnológico, industrial, científico, social o técnico, con coherencia suficiente para constituir unidades susceptibles de clara delimitación.

Es decir, el conjunto histórico es el ámbito delimitado del centro histórico al que se le ha dotado de un estatus legal de protección cultural. El conjunto histórico no debe confundirse, por tanto, con el centro histórico ya que el primero se refiere a un marco legal y el segundo a una realidad física y cultural. En cualquier caso, para Sepúlveda (2017, p. 135) el concepto de centro histórico adquiere relevancia asociado al funcionalismo de la segunda mitad del siglo XX, cuando las grandes ciudades europeas consolidan el proceso de crecimiento de sus periferias, momento en que se produce la disociación entre la centralidad histórica y la centralidad

---

[ 68 ] Carta internacional sobre la conservación y restauración de monumentos y sitios. II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia 1964. Disponible en [https://www.icomos.org/charters/venice\\_sp.pdf](https://www.icomos.org/charters/venice_sp.pdf)

[ 69 ] Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. BOE núm. 155, de 29 de julio de 1985.

[ 70 ] Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. BOJA núm. 248, de 19 de diciembre de 2007.

urbana. Desde la década de 1960, los procesos de construcción de la periferia y de las aglomeraciones urbanas se acompañaron de una descentralización de la ciudad histórica, debido a la creación de nuevos centros económicos y administrativos; así como el desplazamiento de la población de alto poder adquisitivo a la periferia (procesos centrífugos), mientras que paralelamente se produce la incorporación al centro de población con menor recursos, así como usos terciarios y de servicios (procesos centripetos). A partir de entonces, la relación entre el centro histórico y su territorio ha sido compleja y no bien resuelta por la planificación; incluso en la propia delimitación de los conjuntos históricos debido a los fuertes intereses entre el centro y los procesos de globalización contemporánea (Harvey, 2013).

Aunque la Carta Europea de Patrimonio Arquitectónico (1975)<sup>71</sup> establece en su art. 7: “(...) su restauración debe ser llevada a cabo con un espíritu de justicia social y no debe ir acompañada del éxodo de todos los habitantes de condición social modesta”. Lo cierto es que, en España, los Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos de la Ley de Patrimonio Histórico Español, actuaron inicialmente con un enfoque restaurador de los principales monumentos (González-Varas Ibáñez, 2008). Esto llevó a un proceso de “monumentalización” donde los centros históricos se asociaban casi en exclusiva con sus principales monumentos, es decir, prevalecía la dimensión física, urbana y arquitectónica frente a las dinámicas socio-económicas y habitacionales (Delgado, 2011). Esto fue resultado de la planificación de protección llevada a cabo en la década de 1990, donde el planeamiento urbano servía de base para una política de gestión basada casi en exclusiva en la rehabilitación de viviendas y en la protección de los principales bienes inmuebles del Patrimonio Histórico; ya que, de acuerdo con Troitiño Vinuesa (2003), la mejora estética —producto de la restauración y rehabilitación— de la edificación permitía una mayor visualización y rentabilidad económica, muy por encima de una regeneración urbana, centrada en la mejora social y funcional del centro. Para Álvarez Mora (1999), este proceso de monumentalización del centro histórico lo convierte en un objeto monotematizado de contemplación, en contra de su diversidad funcional y social, y de su utilidad socio-económica. Por tanto, esta primera generación de planeamiento de centros históricos vino acompañada de una serie de procesos que afectaron directamente a su habitabilidad: La revalorización del suelo, la descentralización del centro por nuevos núcleos económicos, el exceso de turismo, la falta de comercio local y la deslocalización de las prestaciones sociales (Herrero, 2015, p. 19).

El proceso de monumentalización busca conseguir un mayor número de turistas. Por ello, la transformación del patrimonio en producto turístico afecta directamente a su dimensión colectiva y urbana (Millán-Millán & Fernández Valderrama, 2014) en aspectos tan relevantes como la sociabilidad, la identidad local y la función residencial, con el consiguiente riesgo de segregación urbana (Herrero, 2015, p. 19). Aunque, paradójicamente, Troitiño Vinuesa (2003, p. 134) reseñaba que, en España, las ciudades declaradas Patrimonio de la Humanidad con mayor éxito turístico —Santiago de Compostela o Salamanca— eran también las que habían desarrollado

---

[ 71 ] <https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/17.carta-europea-patrimonio.pdf>

una planificación y gestión de su centro histórico con un mayor sesgo social, o al menos, habían sabido mantener la centralidad socio-económica y funcional. Es decir, la recuperación social y habitacional de los centros históricos es la única alternativa de compensar los desequilibrios que actualmente se producen, producto de los procesos de gentrificación y turistificación.

La UNESCO (2007) ya alertaba que los procesos de rehabilitación urbana no podían ser independientes de la activación y recuperación social de las personas que viven en ellas y le dan sentido. Para ello, recomendaba que las medidas de intervención en los centros históricos afrontaran no solo la conservación física, sino también su desarrollo económico y social, para lo cual, las estrategias debían responder a la defensa de la pluralidad social y la posibilidad de elección de sus habitantes. En definitiva, ponía de manifiesto la necesidad de una “recuperación social” del centro histórico. Hay que esperar hasta la Declaración de Toledo (2010, p. 7) —treinta y cinco años después de la Carta Europea de Patrimonio Arquitectónico de 1975— para definir el concepto de Regeneración Urbana Integrada, entendida como:

un proceso planificado (...) para abordar la ciudad como totalidad funcional y sus partes como componentes del organismo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y de equilibrar la complejidad y diversidad de las estructuras sociales, productivas y urbanas, impulsando al mismo tiempo una mayor ecoeficiencia ambiental.

Esto supone, recuperar el atractivo del barrio y las condiciones de habitabilidad óptima de todas las partes que componen los tejidos de la ciudad y especialmente las áreas centrales, tanto en la actualidad, como en el futuro. La Declaración de Toledo particulariza para los centros históricos la necesidad de diseñar procesos y mecanismos para reducir la exclusión social o los posibles efectos de gentrificación derivadas de las intervenciones de rehabilitación urbana, con el objetivo de garantizar un adecuado equilibrio urbano. Todo ello debido a que la función residencial social o el mantenimiento de los comercios locales difícilmente pueden competir con el desarrollo de actividades (franquicias, restauración, alojamiento turístico) mucho más rentables en el corto plazo (Presidencia Española EU, 2010, p. 9).

De acuerdo con Coulomb (2017), para que la revitalización económica, social y cultural de los centros históricos no derive en una gentrificación urbana, se necesita un diseño de ciudad en su conjunto y “nuevas formas de producción del espacio habitable”. Esta última afirmación, es consecuencia del análisis que el propio autor lleva a cabo sobre el pensamiento de Smith (2003), quién afirma que el proyecto de regeneración urbana socialmente incluyente basado exclusivamente en los principios de la renta del suelo es inviable, ya que siempre supone una revalorización mercantil de los espacios, y un cambio social con perjuicio de la población residente de bajos ingresos. Para que la regeneración de un centro histórico sea socialmente incluyente debe de asegurar la permanencia de la función habitacional, evitando el desalojo, violento o discreto, de la población residente (Coulomb, 2017, p. 21) y todo ello dentro de un marco de diversidad de usos y de usuarios en los centros

históricos. Sepúlveda (2017, p. 136) propone dos grandes grupos de estrategias para la recuperación social del centro histórico:

a) Estrategias exógenas o “centro histórico para la ciudad”, que pretende mantener las funciones de centralidad para todos los habitantes de la ciudad, además de recuperar los valores culturales y de identidad histórica.

b) Estrategias endógenas o “centro histórico para sus habitantes”, que pretende mejorar las condiciones habitacionales de su función residencial y proteger las condiciones sociales y económicas existentes.

Vamos a exponer cada una de ellas en los siguientes apartados.

## **Estrategias exógenas: La protección del centro histórico en la escala de la ciudad-territorio**

La relación armónica entre el centro histórico, el municipio, la provincia y la propia región, ya se encuentra recogida en la Carta de Washington (ICOMOS, 1987) en su primer punto:

“La conservación de las poblaciones o áreas urbanas históricas sólo puede ser eficaz si se integra en una política coherente de desarrollo económico y social, y si es tomada en consideración en el planeamiento territorial y urbanístico a todos los niveles”.

Las ciudades están sometidas a diferentes factores de presión que afectan a su habitabilidad. En el caso del sur de Europa, la hegemonía del turismo de masas potencia procesos de mundialización y urbanización descontrolados que están transformando la esencia de los centros históricos (Benach Rovira, 2016). Esto es debido a que las políticas patrimoniales que contempla los planes urbanísticos vigentes no han asumido la importancia del carácter social en las estrategias de transformación o regeneración urbana. Málaga está experimentando las consecuencias de estos procesos en su centro histórico a raíz de la creciente e intensa actividad hotelera y de restauración, la propagación del comercio franquiciado, la contaminación acústica y otros aspectos que condicionan su habitabilidad, al igual que otras muchas ciudades, como es el caso de Sevilla (Rescalvo & Báez, 2021). Además, la relación entre ciudadanía y turismo ha desencadenado diferentes conflictos sociales sobre las nuevas operaciones de transformación urbana previstas (Chamizo-Nieto, Francisco José; Nebot-Gómez de Salazar, Nuria; Rosa-Jiménez, 2020).

Es latente la controversia de los proyectos que están vinculados al uso hotelero, las construcciones en altura y la destrucción/intervención en edificios históricos. En este contexto, donde el desarrollo de las ciudades y la conservación del patrimonio

urbano se consideran procesos conflictivos, surge el enfoque del paisaje urbano histórico como una nueva figura de gestión patrimonial desarrollada y adoptada por la Conferencia General de la UNESCO a través de la Recomendación de 2011 (UNESCO, 2011). El paisaje urbano histórico tiene como objetivo evitar los procesos de mundialización y urbanización descontrolados, propiciar desarrollos socio-económicos y promover políticas y prácticas para mejorar la sostenibilidad y calidad de vida de las ciudades.

El paisaje urbano histórico es el resultado de la evolución de las políticas patrimoniales en el ámbito de conservación urbana, más allá de la noción de conjunto o centro histórico. Las consecuencias de una política de protección del centro histórico focalizada exclusivamente en el ámbito del conjunto histórico y centrada en su monumentalización, obligaron a la UNESCO a establecer este nuevo marco de relación entre el centro histórico y el territorio. El paisaje urbano histórico se define como “la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de ‘conjunto’ o ‘centro histórico’ para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico” (UNESCO, 2012).

Esta definición sienta las bases de un planeamiento integral de conservación teniendo en cuenta la importancia del medio físico, los procesos urbanísticos, los valores sociales y culturales, los desarrollos económicos y los aspectos inmateriales relacionados con la ciudad y la identidad. Además, reconoce la importancia de la ciudadanía/comunidades locales mediante su inclusión e implicación en los procesos de gestión patrimonial (Bandarin & Van Oers, 2014). El nuevo enfoque de la protección del paisaje urbano histórico establece que la protección del patrimonio debe superar las delimitaciones legales estáticas y entrar en una nueva relación dinámica con su entorno<sup>72</sup>. En este nuevo enfoque, la ciudad histórica deja de ser una colección de monumentos y se define como un complejo social y un patrimonio vivo, es decir, un sistema adaptativo y complejo (Girard, 2013, p. 4341).

Desde 2011, este concepto se aplica en diferentes ciudades para generar nuevos enfoques globales de ciudades sostenibles. Sin embargo, su carácter holístico y complejo ha desencadenado resultados contradictorios en diferentes experiencias prácticas como consecuencia de una falta de consenso en cuanto a su implementación (Rey-Pérez & Pereira Roders, 2020). Por ello, la UNESCO publicó la Guía de implementación del paisaje urbano histórico (UNESCO, 2016), donde se establece una metodología por fases, con el objetivo de facilitar la práctica de esta nueva figura de protección entre todos los agentes implicados en la conservación urbana: autoridades locales, gobiernos, expertos prácticos en conservación y desarrollos urbanos, investigadores, consultorías o universidades entre otros. Las fases son las siguientes:

---

[ 72 ] Así, la ICOMOS Ename Charter (ICOMOS 2008) establece que “La interpretación de los sitios del patrimonio cultural debe relacionarse con sus contextos y entornos sociales, culturales, históricos y naturales más amplios”.

1. Mapificación de los recursos naturales, culturales y humanos de la ciudad.
2. Consenso mediante planificación participativa de los valores a proteger y determinación de los atributos que los expone.
3. Evaluación de la vulnerabilidad de los atributos a las tensiones socio-económicas e impacto en el cambio climático.
4. Visualización de los valores del patrimonio urbano y su estado de vulnerabilidad para identificar zonas con de interés para actuación.
5. Priorización de las acciones de conservación y desarrollo.
6. Desarrollo de mecanismos económicos para la coordinación entre los diferentes agentes, tanto públicos como privados y realización.

Para llevar a cabo estas seis fases, además, se proporciona un conjunto de herramientas diferenciadas en cuatro bloques principales:

- a) Herramientas de planificación y conocimiento: integran los recursos del territorio y herramientas para el conocimiento de los diferentes bienes patrimoniales (GIS, morfología, base de datos...).
- b) Herramientas de participación ciudadana y comunidad: se trata del conjunto de técnicas o herramientas para llevar a cabo la implicación de las comunidades (mapeo cultural, participación ciudadana, diálogo y consultoría...).
- c) Herramientas de regulación: conjunto de instrumentos para la regulación de la conservación urbana (Leyes y regulaciones, políticas y planes, tradiciones...).
- d) Herramientas financieras: determinación de los posibles instrumentos de financiación (inversiones, cooperación pública-privada...).

Actualmente, no existe un consenso sobre la práctica de la metodología con respecto a las herramientas que se facilita para cada fase específica. Sin embargo, la experiencia de las buenas prácticas que observamos, avanza hacia un modelo de gestión basado en la cooperación. De esta manera, su aplicabilidad en el futuro persigue su integración en la práctica multidisciplinaria y en los marcos nacionales/regionales, para aumentar nuestro conocimiento sobre la ciudad y hacer crecer redes de cooperación en ciudades de todo el mundo. En cualquier caso, las estrategias de protección del centro histórico en la escala territorial precisa de dos tipos de acciones estratégicas: Mantener el dinamismo y conexión con el territorio, y mantener o recuperar la centralidad del centro histórico.

## Estrategias para mantener el dinamismo y conexión con el territorio

### *Un catálogo de protección general y unificado para todo el municipio*

Dentro de las herramientas de planificación y conocimiento propuesto por el paisaje urbano histórico, se hace necesario la creación de catálogos generales e integrales que abarquen la totalidad del municipio, basados en el uso de plataformas webGIS y que permitan tanto la visualización del patrimonio como la gestión del mismo. Para el caso de Málaga se ha desarrollado la plataforma Malaka.net<sup>73</sup>. Esta webGIS integral de gestión del Patrimonio Cultural del municipio de Málaga facilita la implementación del paisaje urbano histórico a la Administración y las comunidades locales. Cuenta con un sistema web que permite la geolocalización, identificación, difusión y gestión de las inversiones económicas del patrimonio inmueble e inmaterial protegido o reconocido. La plataforma tiene un especial énfasis en los bienes del patrimonio cultural material distribuidos en el entorno urbano y su territorio con el objetivo de facilitar la gestión y el desarrollo de políticas de protección desde la administración municipal.

Para ello, incorpora herramientas y atributos en los bienes catalogados para facilitar la toma de decisiones en políticas de intervención. Este tipo de contenidos, en la mayoría de los casos, es de carácter valorativo ya que, en general, responde a un análisis con respecto al estado de conservación del elemento. Además, tiene en cuenta otras variables como usos, titularidad o intervenciones previas, que pueden ayudar a dirigir y definir posibles estrategias de priorización desde las diferentes administraciones. El término integral trata de unificar todas las herramientas de catalogación y protección que afectan a los bienes patrimoniales de un municipio (véase Figura 2.11.3), permitiendo con ello tener una visión global y conjunta, que actualmente se presenta de forma fragmentada. La plataforma estructura el patrimonio del municipio en seis categorías patrimoniales: arquitectura, paisaje, arqueología, conjuntos, mobiliario urbano e intangible (véanse Figura 2.11.1. y Figura 2.11.2.).

Entre sus principales características, Malaka.net aporta una representación diferenciada de cada categoría patrimonial a través de una geometría y color concreto en el visor lo que permite su visualización en el territorio y facilita la identificación de las zonas de concentración de bienes o su superposición en un lugar determinado. Además, la geolocalización diferenciada de cada categoría con respecto a su barrio y distrito persigue la participación de las comunidades locales en los procesos de gestión y difusión de su propio patrimonio. También, la plataforma considera la importancia territorial del Patrimonio Cultural Inmaterial, y lo incluye mediante un sistema de representación específico para los bienes intangibles a través del mapeo de las huellas generadas por cada actividad: por un lado, la correspondiente a los agentes implicados en su salvaguarda y transmisión, y, por otro, a través de las huellas del Patrimonio Cultural Material relacionado con

---

[ 73 ] <http://malakanet.adabyron.uma.es/>

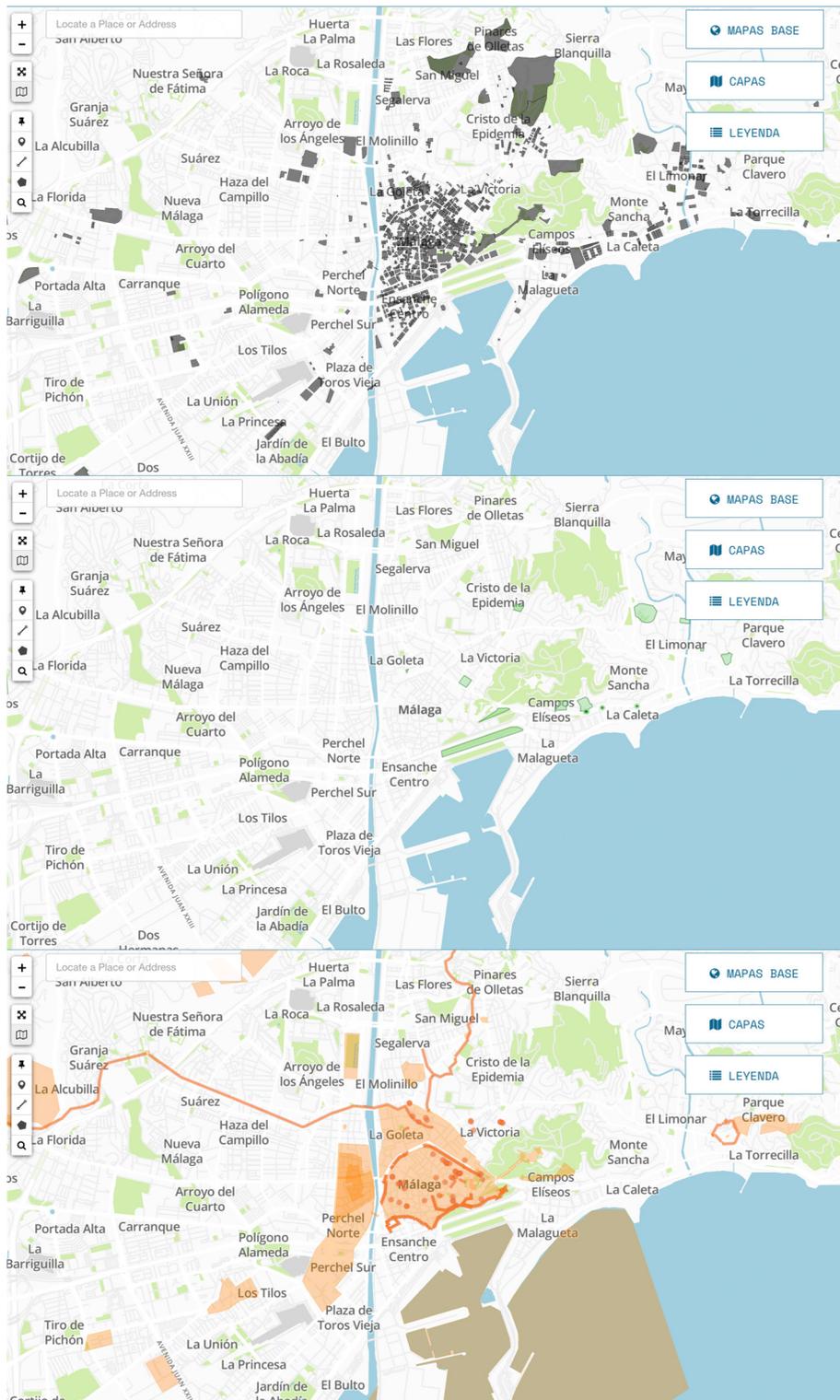


Figura 2.11.1. Visualización de las seis categorías patrimoniales definidas en la plataforma Malaka.net, de arriba a abajo: arquitectura, paisaje, arqueología. Fuente: <http://malakanet.adabyron.uma.es/>.

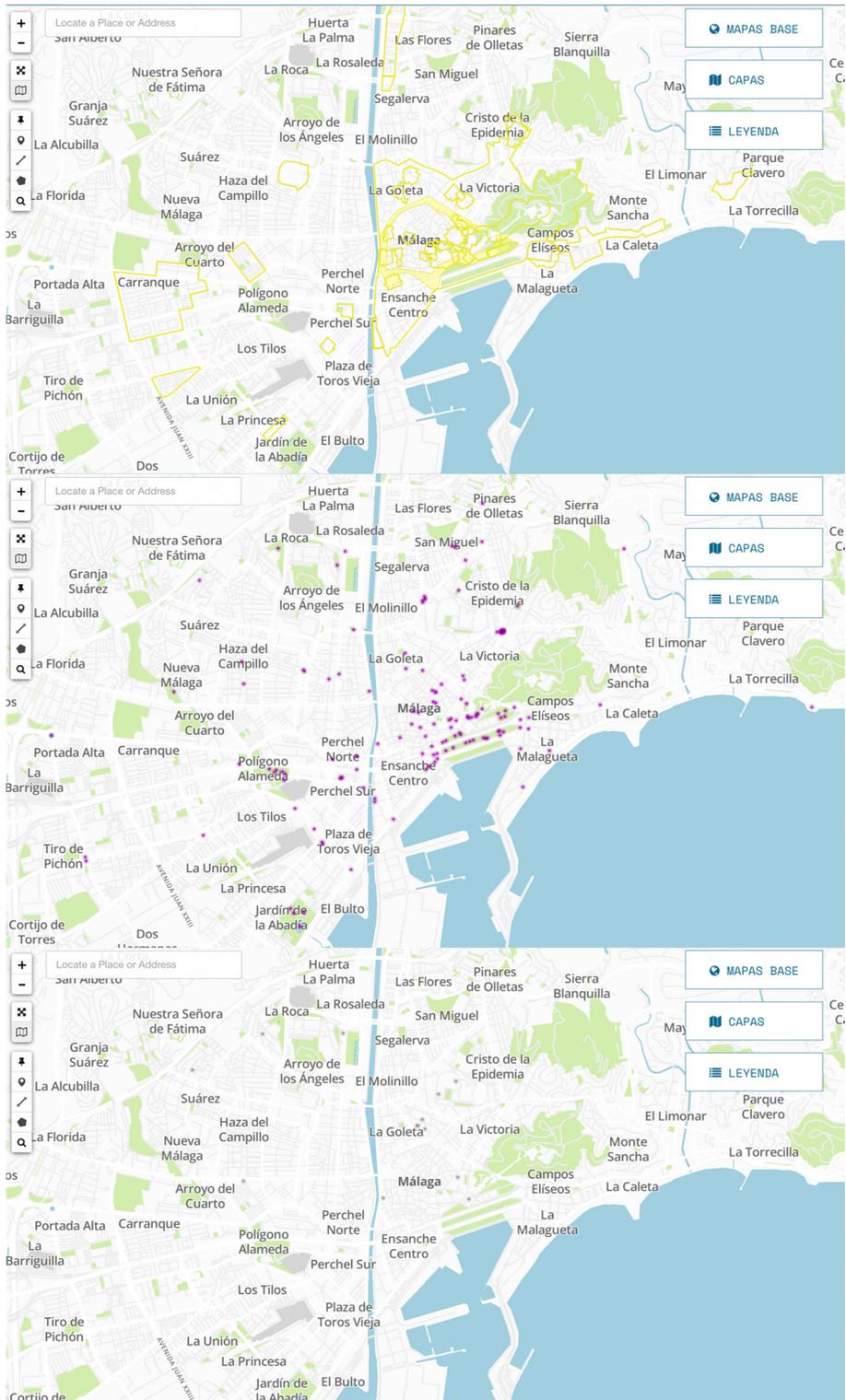


Figura 2.11.2. Visualización de las seis categorías patrimoniales definidas en la plataforma Malaka.net, de arriba a abajo: conjuntos, mobiliario urbano e intangible. Fuente: <http://malakanet.adabyron.uma.es/>.

el patrimonio inmaterial.

Patrimonio Cultural		Categorías patrimoniales	Tipologías	Catálogos de protección unificados
Patrimonio Cultural Material (PCM)	Inmueble	Arquitectura	Religiosa, Militar, Palacio, Agrícola, Residencial, Industrial, Equipamiento, Otros	Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz Catálogo de edificaciones del PGOU de Málaga (2011) Catálogo PEPRI Centro Catálogo PEPRI Conde Ureña Catálogo PEPRI Faldas del Seminario Catálogo de protección de pinturas murales
		Paisaje	Elemento vegetal, Jardín, Parque, Vía Plaza, Espacio Natural, Paisaje Cultural, Otros	Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz Catálogo de jardines protegidos del PGOU de Málaga (2011)
		Arqueología	Cueva-abrigo, Playa fósil, Asentamiento Necrópolis, Almunia/Villae, Zona industrial, Enterramiento, Otros	Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz Catálogo de protecciones arqueológicas del PGOU de Málaga (2011)
		Conjunto	Conjuntos históricos, Barriadas, Entornos	Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz Catálogo de edificaciones del PGOU de Málaga (2011)

	Mueble	Urbano	Fuente, Escultura, Placa, Otros	Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz Base de datos de fuentes de la Empresa Municipal de Aguas de Málaga Base de datos de esculturas públicas del Ayuntamiento de Málaga
Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI)		Inmaterial	Actividades tradicionales, Actividades dinamizadoras	Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz

Figura 2.11.3. Integración de las bases de datos y catálogos existentes en la plataforma Malaka.net.

En términos de gestión del patrimonio municipal, la plataforma incorpora una serie de atributos propios para facilitar la priorización y toma de decisiones en políticas de intervención:

- a) Las políticas de protección permiten localizar y priorizar los bienes en función de las características de la zona que lo contiene. Esta herramienta sirve de base a la administración para observar la relación existente entre el tipo de bien y el contexto territorial del que forma parte.
- b) El atributo de valores estimados de rehabilitación facilita los costes orientativos de reforma y conservación a la administración. Este cálculo permite discernir, en función de la viabilidad económica, las políticas de intervención.
- c) La caracterización del usuario proporciona información relativa al nivel medio de edad del usuario y su caracterización económica, lo cual permite localizar población vulnerable —jóvenes o personas mayores en cuanto a la edad, o con recursos limitados con respecto al nivel económico—. Esta herramienta puede ayudar a las administraciones a priorizar la toma de decisiones en función del perfil de habitante en la categoría de Arquitectura.

### *Planificación patrimonial conjunta*

El paisaje urbano histórico relaciona el centro histórico con su territorio. Esta relación viene a equilibrar la fuerte polarización que el centro histórico genera, dada la gran concentración de monumentos que contiene, de forma que absorbe una parte importante de los recursos económicos de protección y, además, construye un imaginario patrimonial de la ciudad centrado casi en exclusiva en este ámbito. La planificación del patrimonio histórico municipal debería articularse en todas

las escalas. Por ello, se deben de establecer estrategias que abarquen la conexión del centro histórico con todo el municipio, mediante redes de ejes territoriales ambientales y patrimoniales, de forma que el centro histórico tenga un sentido funcional dentro del territorio, y permita que el territorio ayude y reequilibre los problemas del centro histórico.

Un ejemplo de esta estrategia para el caso de Málaga lo constituye la propuesta de ordenación territorial del proyecto de investigación Malaka.net (E.T.S. Arquitectura de Málaga, 2018), donde se proponía la creación de cuatro ejes de conexión entre el centro histórico y diferentes Bienes de Interés Cultural y recursos ambientales existentes en el territorio, lo que permitía, además, un reequilibrio de las inversiones en patrimonio (véase Figura 2.11.4.). Así, el eje oriental o marítimo coincidía con el trazado de la antigua carretera N-340 y buscaba conectar el centro histórico con el importante complejo arqueológico de La Araña, incorporando además en este eje la cultura de la Jábega y la pesca tradicional. El eje septentrional o eje natural-ambiental corresponde al trazado del Acueducto de San Telmo y conecta el centro histórico con el Parque Natural Montes de Málaga y el Jardín Histórico de la Finca de la Concepción. El eje occidental o eje arqueológico, lo hace con el núcleo de Campanillas, a través de la puesta en valor del yacimiento del Cerro de la Tortuga. Y, finalmente, el eje suroccidental, conecta el centro con la Finca del Retiro en Churriana, incorporando además, el importante recurso del yacimiento arqueológico del Cerro del Villar.

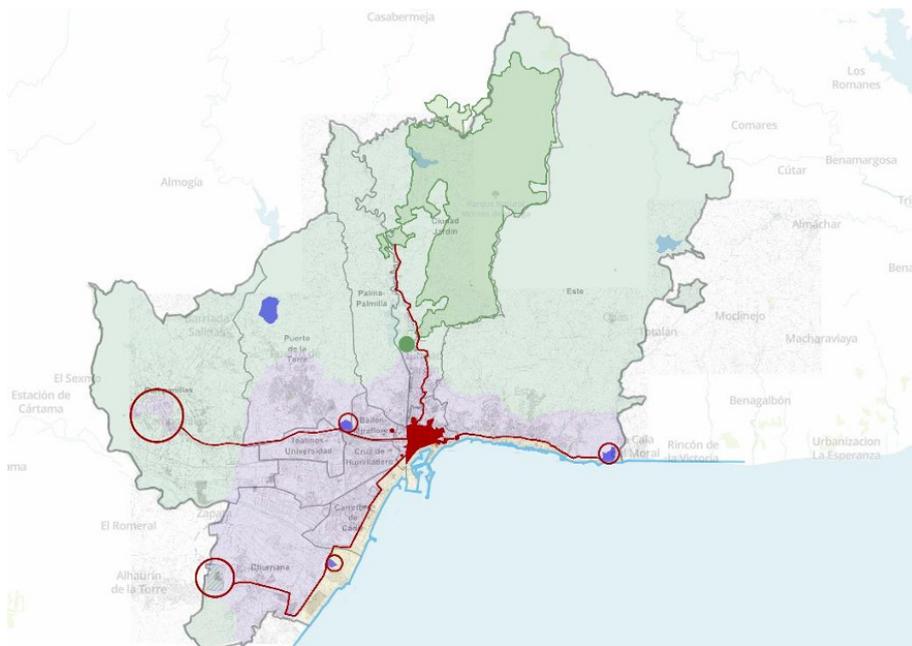


Figura 2.11.4. Conexión del centro histórico con los principales recursos patrimoniales y naturales del municipio de Málaga. Fuente: E.T.S. de Arquitectura de Málaga (2018).

### *Determinar el papel del centro histórico en el territorio*

La ruptura de la diferenciación entre centro histórico y ciudad supone evitar la desagregación de la planificación específica del centro histórico. Los planes especiales de protección de los conjuntos históricos son una opción de defensa frente a los procesos de transformación del patrimonio histórico-artístico, pero corren el riesgo de derivar hacia una monumentalización excesiva. El enfoque del paisaje urbano histórico se dirige hacia una comprensión más holística de la ciudad histórica y su territorio, en definitiva, hacia la gestión del territorio histórico. Un primer paso se llevó a cabo con el proyecto urbano del Plan de Ordenación de Bolonia (Italia) de 1969, donde Cervellati y Scannavini (1976) ya propusieron que el centro formara parte de la ciudad y de un mismo proyecto. Con posterioridad, el Plan de Ferrara (Italia) de 1974 apostó desde sus comienzos por un modelo de gestión pública participativa y pensada para la resolución de problemas sociales. Chaves Martín (2013) destaca que en este planeamiento supuso un equilibrio tanto en el desarrollo urbano-territorial, como entre todos sus barrios, ya sean urbanos o rurales y, por tanto, un desarrollo armónico entre la ciudad y su territorio. Un aspecto fundamental, ya que la acción de protección-dinamización no quedó reducida exclusivamente al núcleo central, sino que alcanzaron los ámbitos rurales periféricos. Por tanto, más allá de la intervención en el centro histórico o barrio amurallado, se desarrollaron subcentros funcionales en barrios periféricos que ayudan a descongestionar el centro. De hecho “las acciones del Plan cubrieron centro, ejes de animación urbana, subcentros, barrios periféricos y el hinterland productivo inmediato” (Garbayo Otaño, 2017, pp. 168–169).

En el caso español, la protección del centro histórico y la lucha contra los procesos de desequilibrio, tiene un referente en la rehabilitación del centro histórico de Santiago de Compostela (España) donde se llevaron a cabo las principales estrategias de recuperación del centro histórico: la reconstrucción de los valores culturales como ciudad, la armonización de sus funciones, y la recuperación de la función residencial de la ciudad como protección eficaz contra los procesos de transformación contemporánea, entre ellas los procesos de turistificación. Pero, además, el Plan de gestión de la ciudad histórica de Santiago de Compostela (European Award for Architectural Heritage Intervention, 2017<sup>74</sup>) ha integrado la participación ciudadana y el metabolismo territorial en dos dimensiones: la territorial y la urbana. La primera busca integrar la ciudad histórica en su base territorial, recuperando los principios de sostenibilidad de los sistemas tradicionales de agua, energía, residuos y fertilidad, empleando las tecnologías más evolucionadas. Para ello el plan desarrolla estrategias vinculadas a la reducción del consumo de energía, las áreas verdes y los residuos. Mientras que la dimensión urbana mantiene la barriada como unidad de convivencia, donde desarrollar las condiciones de vida de sus residentes, así como regenerar las actividades comerciales y culturales propias y específicas.

---

[ 74 ] EUROPEAN AWARD FOR ARCHITECTURAL HERITAGE INTERVENTION (2017) Historic Centre of Liérnages and its surroundings. <https://eu-architecturalheritage.org/en/archive/c/ajpQw8G9v7BLbzPPXzgPVO6KADXYx2>

## Estrategias para mantener o recuperar la centralidad del centro histórico

### *Integración de los centros históricos en la ciudad, evitando su transformación en sectores aislados de la ciudad*

Para Sepúlveda (2017, pp. 135–136), la primera función a desarrollar en la recuperación social de los centros históricos es mantener la diversidad de usos, y en este sentido, el paisaje urbano histórico supone una reflexión y un posicionamiento político sobre la diversidad de usos debe tener el centro histórico en relación con su territorio, es decir, qué usos y funciones deben de mantener, recuperarse o rehabilitarse y qué usos deben de ser eliminados con el objetivo de mantener la vitalidad. Por tanto, hay que debatir hasta dónde es deseable y en qué medida es factible la coexistencia de la función habitacional con los usos de centralidad simbólica (Patrimonio, cultura y ocio), los de representación política-administrativa y, finalmente, los comerciales (Coulomb, 2017). Para Carrión (2017), evitar la monumentalización y su transformación en un espacio homogéneo precisa la coexistencia entre la función monumental (línea conservacionista) y la función residencial, pero también entre la función de centralidad urbano-territorial y la residencial local.

Mantener la función residencial en el centro histórico implica evitar que pierda población y complejidad urbana, que igualmente se traduce en un mantenimiento de su conflictividad y diversidad social. Desde un enfoque patrimonial, los residentes de los centros históricos son, en última instancia, los que han construido dicho patrimonio, y los que, en un futuro, deben de continuar realizando esta labor; es decir, sin los sujetos sociales de un centro histórico, difícilmente podemos concebir su patrimonio. Incluyendo en este concepto tanto los residentes, como trabajadores y turistas. Desde un enfoque urbano, Carrión (2017) afirma que el uso residencial es el único contrapeso efectivo a los procesos de museificación y turistificación, y el apoyo necesario para las funciones de centralidad urbana.

### *Los márgenes urbanos como espacios de oportunidad*

Los ámbitos de encuentro del centro histórico con la ciudad contemporánea son sectores de transición que permiten establecer estrategias de apoyo a la habitabilidad y a la función residencial. En esta línea, Borja & Muxí (2003, p. 60) recomiendan “actuar en los márgenes por su capacidad de sutura, en los antiguos barrios populares por su historia, en los ejes circulatorios por su posición estratégica...”. Esto precisa una coordinación y vinculación, no siempre fácil, entre el planeamiento especial y el general o entre diferentes planeamientos especiales, que tienden a ordenar de forma independiente su ámbito de delimitación. Por tanto, en los bordes y ámbitos periféricos del planeamiento es posible encontrar disparidad de criterios de ordenación o una falta de coordinación. En la ordenación de los centros históricos los sectores en contacto con el conjunto histórico pueden dotar

de equipamientos o zonas de aparcamiento al propio centro, lo que los convierten en áreas especialmente relevantes, muchas de ellas, áreas históricas de expansión residencial que pueden servir de apoyo a las políticas de recuperación social del centro.

El Conjunto Histórico de Málaga está prácticamente delimitado por sectores urbanos ordenados a través de planeamiento especial donde destacamos tres de ellos: el Plan Especial de Reforma Interior de Trinidad Perchel (enfoque sociológico), el Plan Especial del Monte Gibralfaro (enfoque ambiental) y el Plan Especial de El Ejido (enfoque cultural). El enfoque sociológico del Plan Especial de Reforma Interior “Trinidad Perchel” (1986) fue llevado a cabo por el arquitecto Salvador Moreno Peralta, quien ordenó los dos arrabales árabes localizados al oeste del casco histórico de Málaga, con una estructura ortogonal y con una vivienda tradicional de dos plantas denominada “corralón”. Es un barrio popular con una fuerte identidad, que en el momento de redacción del plan especial contaba con problemas de degradación urbana.

El documento de Trinidad Perchel fue una transposición del paradigma de rehabilitación de los centros históricos de la década de 1970 —especialmente del del Plan de Ordenación de Bolonia (Italia) de 1969—, evitó la transformación de esta pieza urbana por los intereses del mercado al ponerla en manos del sector público. Partía de una preocupación por la destrucción del centro histórico, debido a la posición marginal de grupos sociales que lo habitaban, o bien, ser objeto de inversiones especulativas de distinto tipo a las actividades tradicionales y consiguió mantener el uso residencial de forma predominante, evitando con ello los procesos de gentrificación.

El enfoque ambiental del Plan Especial del Monte Gibralfaro (2015) abarca una parte del Conjunto Histórico de Málaga. El Monte Gibralfaro constituye un referente histórico y paisajístico de la ciudad de Málaga, al contar con el BIC del Castillo de Gibralfaro y una importante cobertura vegetal. Esta cobertura constituye una infraestructura verde que procede de las repoblaciones y trabajos de corrección hidrológico-forestal de la primera mitad del siglo XX: es un ecosistema maduro de alto valor natural, siendo un hábitat de importantes especies de flora y fauna, con bajos costes de mantenimiento y utilizando especies autóctonas. El Plan Especial del Monte Gibralfaro (2015) propone mejorar esta infraestructura verde potenciando su dimensión natural, de uso-turístico y su valor cultural. Pero, además, una de las dimensiones que propone este planeamiento se refiere al ocio y la convivencia mediante la incorporación de equipamientos y de mejora de la movilidad. Específicamente propone la obtención y diseño de espacios para el uso ciudadano y para el uso de los vecinos de las barriadas adyacentes, además de la obtención de equipamiento educativo y actividades de voluntariado.

Finalmente, el enfoque cultural del Plan Especial de El Ejido, todavía no ejecutado, trata de ordenar los equipamientos y dotaciones del Campus Universitario y equipamientos docentes existentes —Conservatorio de Música y Escuela de Artes y



## Estrategias endógenas: Mejorar las condiciones de habitabilidad de la función residencial del centro histórico

Desde un enfoque sociológico, el espacio urbano es generado por la acción del habitar humano, entendido como tal, el que soporta las relaciones cotidianas de las personas que habitan dicho espacio (Castells, 1979, p. 114). Hacer ciudad, equivale a asegurar la heterogeneidad de usos y funciones urbanas y, especialmente, la función habitacional (Coulomb, 2017, p. 24). Para el caso del centro histórico, esto obliga al desarrollo de dos políticas (Carrión, 2017): Una política de centralidad urbana, y una política de vivienda dirigida al mantenimiento de la población de todas las edades y a la mejora de la calidad de vida. Así pues, la recuperación social del centro histórico supone dos acciones: la protección de la población frente a una terciarización excesiva y la recuperación de la centralidad residencial. Para ello, se debe de garantizar la heterogeneidad de usos, pero con una diferenciación espacial de las diferentes funciones urbanas, la pluralidad socioeconómica de los residentes, y la protección de las áreas de encuentro entre los diferentes usuarios del centro histórico.

Se trata de compatibilizar las funciones contemporáneas con el tejido urbano existente, pero incorporando además la dimensión intangible. La Carta de Washington (ICOMOS, 1987) en el art. 2 recordaba que los valores a conservar no se reducen sólo a los valores físicos sino también a los valores sociales. Los primeros caracterizados por la forma urbana, el espacio público y la arquitectura, mientras que los segundos quedan definidos por los valores espirituales y las funciones adquiridas por la población a lo largo de la historia. Por ello, Yves Cabannes (UNESCO, 2007, p. 8) recuerda que los planes de revitalización pueden mejorar la calidad de vida de sus habitantes y poner en valor el patrimonio intangible, si se respetan algunas de estas reglas:

- No desalojar a la población local, entendida esta última principalmente como residentes y comerciantes tradicionales
- No destruir las profesiones tradicionales
- No contribuir a la desintegración de los vínculos sociales urbanos
- No suprimir los comercios existentes
- No preservar los edificios sin la participación de la población y reflexionar sobre el impacto que pueda tener sobre el resto de la ciudad
- No desarrollar el turismo como la única actividad económica

### *Estrategias para garantizar la heterogeneidad de usos*

La protección de la población frente a la turistificación y la terciarización excesiva, precisa considerar el uso residencial como un “uso protegido”. Es decir, de forma similar que se protegen las condiciones físicas y arquitectónicas del espacio, se trata de proteger los usos y funciones que permiten mantener la actividad habitacional de

los centros históricos. Esta es una característica que han definido planes de protección de centros históricos que han mantenido su población, como es el caso del plan de Ferrara, el de Salamanca o el de Santiago de Compostela. Para evitar que el centro histórico pierda población o que se generalicen los procesos de segregación espacial se precisan las mismas medidas que se aplican al resto de los sectores residenciales de la ciudad (Álvarez Mora, 1999): Considerar el uso de la vivienda como un bien social y por tanto el desarrollo de una política de vivienda con acceso a las capas sociales menos favorecidas; y la recuperación de las actividades económicas que eviten la especialización. Mientras que para frenar los procesos de turismofobia se precisan de políticas e intervenciones públicas inmediatas centradas en conciliar los usos del suelo y compatibilizar los espacios (Crespi-Valbona & Mascarilla-Miró, 2018). Esto supone incrementar las medidas de control sobre los apartamentos con fines turísticos ilegales y sobre las horas de cierre de los locales de ocio nocturno.

### *Mezclar el uso habitacional con las actividades y servicios de proximidad*

La mezcla del uso habitacional con actividades y servicios de proximidad se debe de llevar a cabo en tres ámbitos: el mantenimiento de las dotaciones y equipamientos, la defensa del comercio tradicional y la definición específica de usos en las parcelas del centro histórico.

*Mantenimiento y protección de las dotaciones y equipamientos.* La Administración tiene un papel destacado en la defensa de la habitabilidad apoyando el mantenimiento de las dotaciones básicas educativas (guarderías, educación primaria y secundaria) en los centros históricos. Muchos de estos centros educativos se localizan en edificios protegidos o entornos de Bienes de Interés Cultural, que deberían ser priorizados en las políticas de rehabilitación. Por otro lado, la dificultad de crear pistas deportivas al aire libre, por la escasez de grandes solares donde ubicarlo, obliga a buscar fórmulas alternativas de gestión, como la utilización de las pistas de los centros educativos existentes, o la creación de pequeñas salas de actividades de gimnasio en equipamientos sociales. También es necesario determinar las áreas del espacio público donde localizar mobiliario urbano para la realización del deporte, ya que los centros históricos son zonas con una gran cantidad de áreas peatonalizada, de uso potencial para actividades deportivas sencillas (running) al comienzo de la mañana. En relación a otro tipo de dotaciones, la creación de nuevos centros dotacionales multifuncionales constituye una estrategia adoptada ya, en el caso de Málaga, por el Avance del PEPRI Centro<sup>75</sup>. Finalmente, debemos de destacar el uso potencial de los museos como elementos de dinamización socio-cultural de los barrios donde se ubican, especialmente en relación a la inclusión social (Munro, 2013).

---

[ 75 ] Memoria del Avance del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico de Málaga (2014) pág. 155: "Centros multifuncionales que puedan prestar servicios deportivos, culturales, educativos y asistenciales en espacios muy ligados a la vía pública, junto a plazas y espacios abiertos que se incorporen a la participación en los mismos usos, de manera que la cultura y el ocio puedan ser compartidos y altamente evidenciados en el entorno del barrio"

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

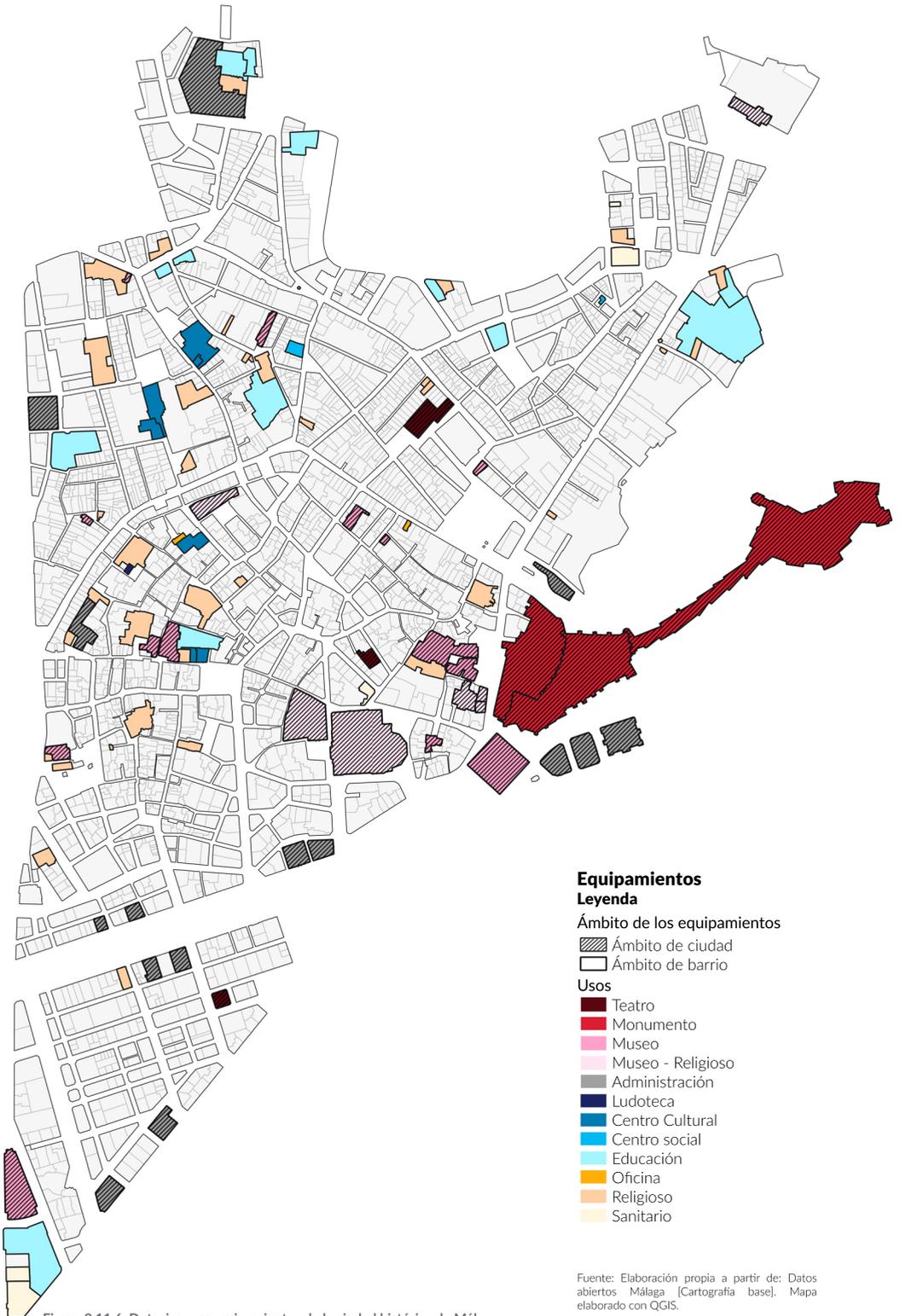


Figura 2.11.6. Dotaciones y equipamientos de la ciudad histórica de Málaga.  
Fuente: Elaboración propia.

*Protección del comercio histórico y de proximidad.* El comercio histórico, como actividad tradicional, debe ser puesto en valor en los catálogos de protección del patrimonio inmaterial, acompañados de medidas para su preservación y promoción. Un ejemplo lo constituye la protección en Barcelona de las bodegas tradicionales mediante el Catálogo de Protección Arquitectónico, Histórico y Paisajístico de los Establecimientos Emblemáticos de la Ciudad de Barcelona (2016)<sup>76</sup>; una normativa que establece tres categorías de protección: establecimientos de gran interés, interés o interés paisajístico. Además, se debe acompañar de medidas de promoción, como en el caso de Marsella (Francia) donde se ha implementado la etiqueta “Tierra de comercio” que identifica los comercios locales y de circuito corto, y los promociona con vales regalos para los habitantes de la zona; o incluso la Ley sobre el perímetro de tanteo para las empresas comerciales y artesanales, que permite la recalificación/reestructuración/remodelación de locales con el objetivo de preservar la diversidad comercial.

La definición específica de usos en las parcelas del centro histórico facilita su particularización para cada una de las parcelas catastrales que conforman el centro. Además, la diferenciación espacial de los usos desde una perspectiva tridimensional (Coulomb, 2017; Sepúlveda, 2017) permite la regulación de usos desde los diferentes niveles de altura, con un especial énfasis en las actividades económicas que se pueden desarrollar en planta baja e incluso la regulación del cambio a uso vivienda o servicios; pero también en la dimensión horizontal, tanto en el control de las transformaciones en el interior de la parcela, como, de las posibles ocupaciones que le son permitidas en el espacio público.

### *Respetar la diferenciación socioespacial de los distintos tipos de hábitat*

Respetar la diferenciación socioespacial del centro urbano supone, en primera instancia, evitar el desarrollo de un sector monotematizado por la actividad comercial y/o turística. Para ello es preciso, por un lado, el reconocimiento de una diversidad morfológica del centro histórico —diferentes patrones derivados por la propia evolución histórica—, la necesaria diversidad de usos —donde se debe de dimensionar adecuadamente la actividad comercial y turística— y, especialmente, una diversidad en la oferta residencial con diferentes programas de vivienda, para distintos niveles socioeconómicos y en distintas ubicaciones del centro histórico.

En el Plan Especial de Protección de Ciutat Vella de Valencia (2020) se han definido 6 tipos de zonas para preservar el uso residencial. La mayor parte de los usos son de “predominio de uso residencial”, si bien se detallan los edificios de “uso mixto Residencial-Terciario”, mientras que en las principales vías y en el sector suroccidental son de “predominio del uso terciario (comercial servicios)”. Se establece un área central de “predominio del Comercio tradicional y Establecimientos Emblemáticos” y, finalmente, un “área de calificación de uso terciario exclusivo”

---

[ 76 ] Comercio (2019). Las bodegas emblemáticas se protegerán para preservar su esencia. Disponible en [https://ajuntament.barcelona.cat/comerc/es/noticias/las-bodegas-emblematicas-se-protegeran-para-preservar-la-esencia-2-2\\_838736](https://ajuntament.barcelona.cat/comerc/es/noticias/las-bodegas-emblematicas-se-protegeran-para-preservar-la-esencia-2-2_838736)

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

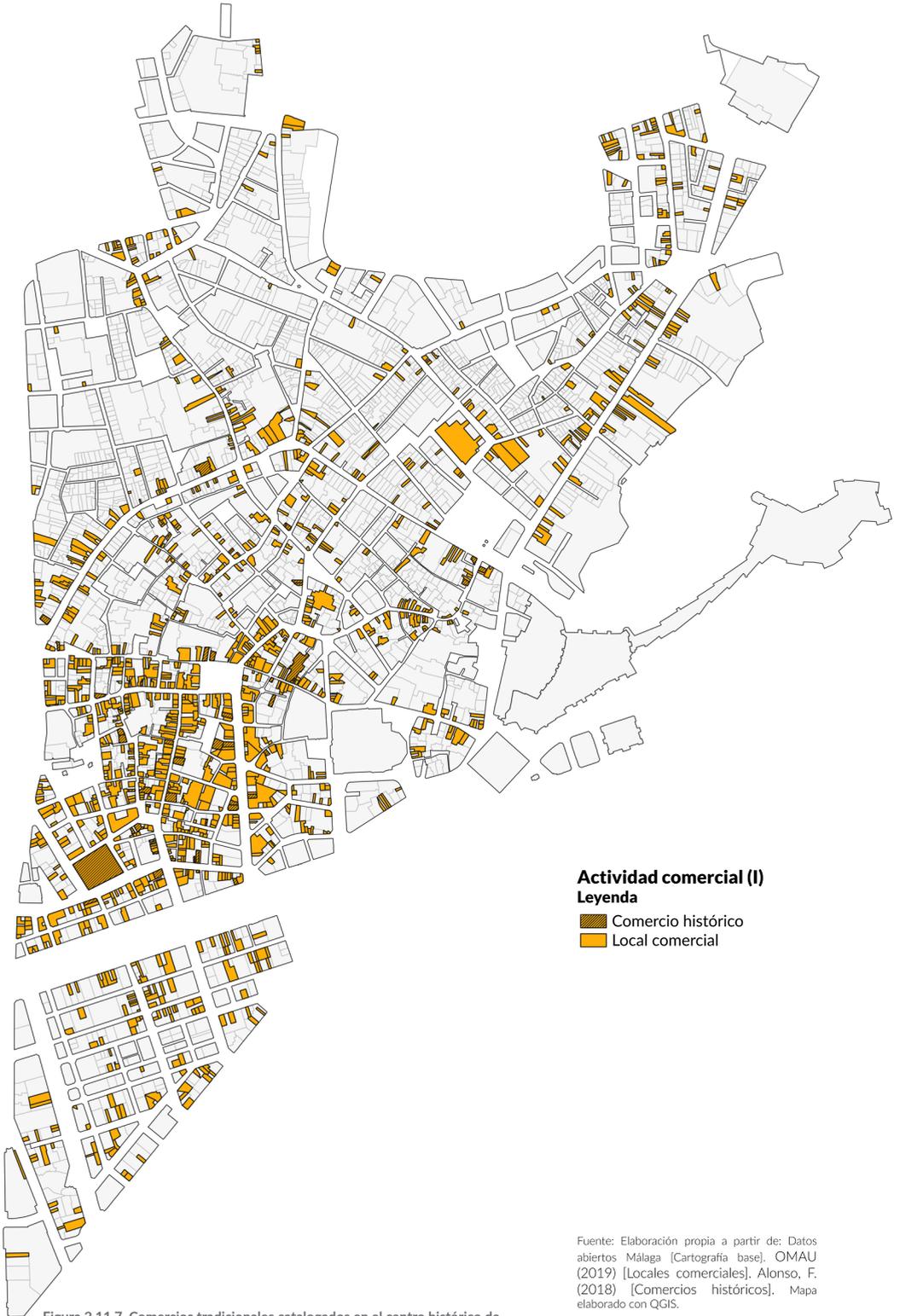


Figura 2.11.7. Comercios tradicionales catalogados en el centro histórico de Málaga. Fuente: Elaboración propia.

0 100 200 m



CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

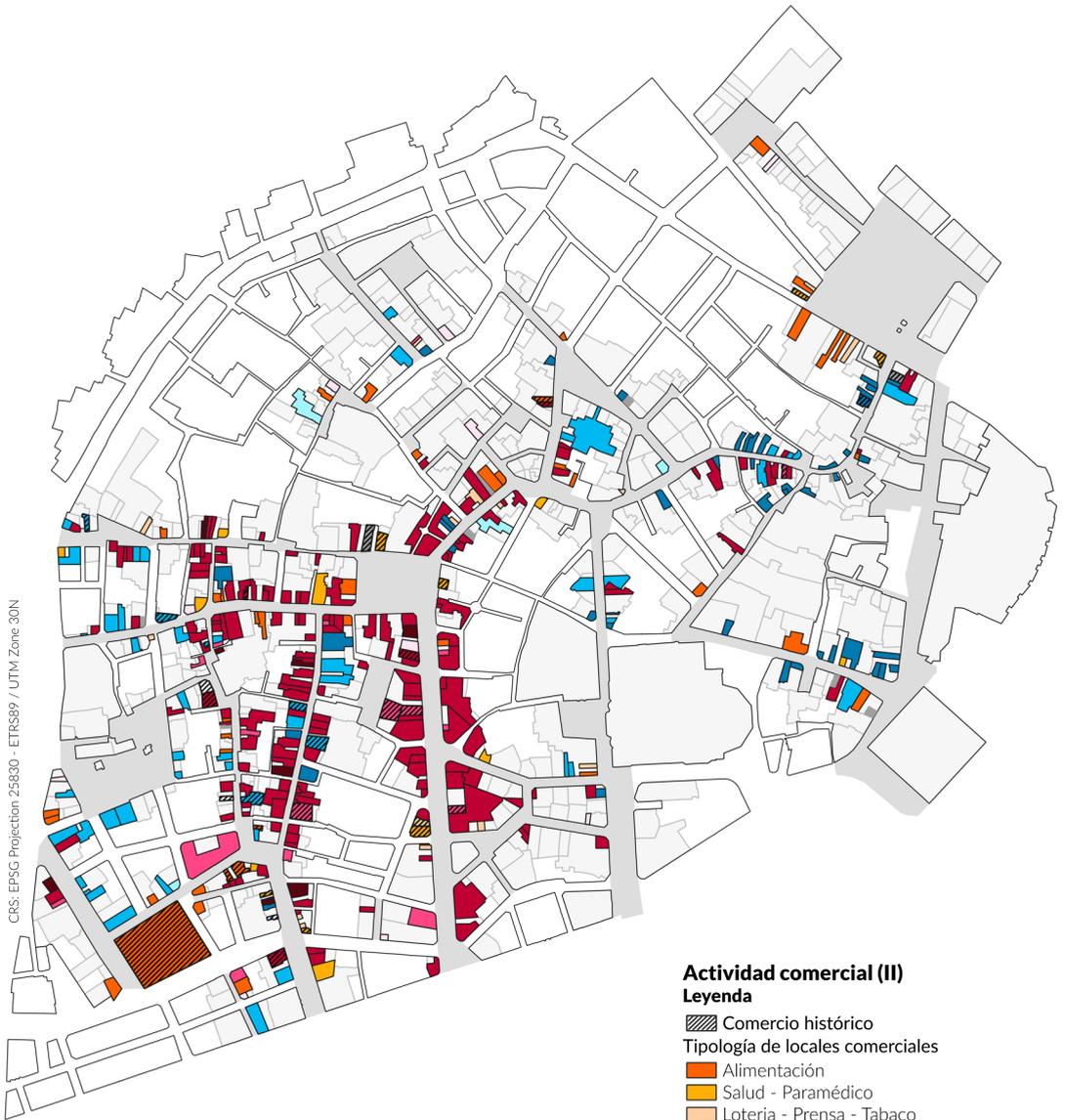


Figura 2.11.8. Comercios tradicionales catalogados en el centro histórico de Málaga. Área de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. OMAU (2019) [Locales comerciales]. Alonso, F. (2018) [Comercios históricos]. Mapa elaborado con QGIS.

0 75 150 m

con cuatro subámbitos: terciario genérico, recreativo, singular y enclave. El plan, además, determina un importante sistema de dotaciones y equipamientos, tanto en edificios completos como en uso de planta baja, que constituyen la trama principal que da soporte a la habitabilidad del tejido residencial.



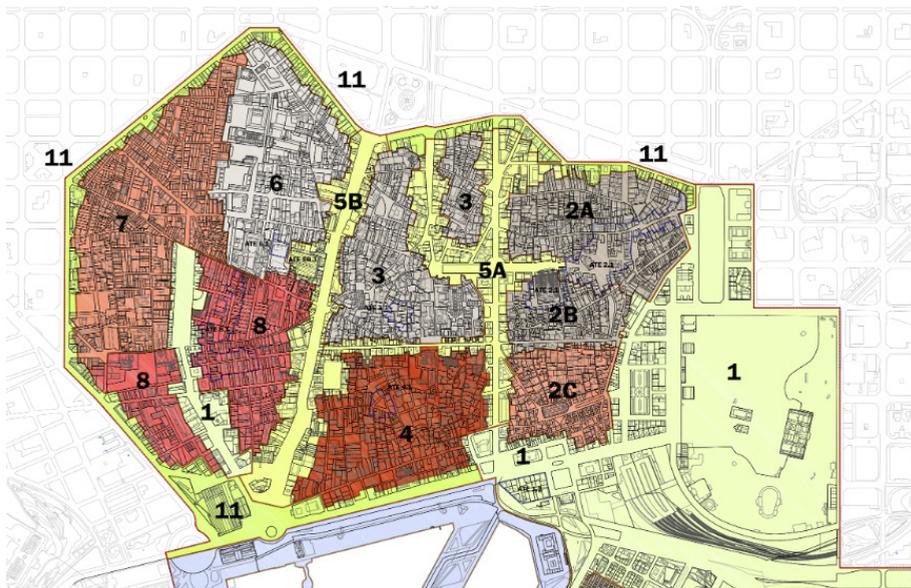
Figura 2.11.9. Plan Especial de Protección de Ciutat Vella de Valencia: Predominio residencial (color gris), predominio de uso terciario (celeste), uso mixto residencial terciario (azul), predominio del comercio tradicional (trama roja), establecimiento emblemático (punto rojo) y equipamientos (amarillo).

### *Plan de usos específicos para las actividades económicas*

Crespi-Valbona y Mascarilla-Miró (2018) proponen como medida necesaria para la protección del uso residencial en los centros históricos el desarrollo de un plan de usos específicos, con apoyo a los comercios tradicionales y locales, garantizando su distribución. Como ejemplo tenemos el Plan de Usos del Distrito de Ciutat Vella (2013)<sup>77</sup> de Barcelona, donde se regulan las actividades económicas que precisan de licencia municipal (restauración, comercios de alimentación y alojamiento), para el que se establecen tres zonas de implantación de nuevas actividades (restrictiva, intermedia y permisiva). Por otra parte, en cada zona se define si el uso está admitido, no admitido o si está condicionado. Este último es el que cuenta con una regulación más compleja, entre otras, impone condiciones de distancia entre actividades, de densidad o número de establecimientos en radios de 50 o 100 metros, o las condiciones de anchura mínima de calles para su apertura. Especialmente relevante es la concesión de licencias para plazas hoteleras condicionada al mantenimiento de las existentes, por lo que una nueva actividad hotelera requeriría el cierre de un establecimiento anterior.

[ 77 ] Modificación del Plan especial urbanístico de ordenación de las actividades de pública concurrencia, comercios alimentarios, servicios turísticos y otras actividades (Plan de Usos) en el distrito de Ciutat Vella, aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Barcelona el 24 de julio de 2013 y publicado en el BOPB el 16/09/2013. VER EN <https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/es/el-ayuntamiento/informacion-administrativa/plan-de-usos#:~:text=El%20Plan%20de%20usos%20de,m%C3%A1s%20f%C3%A1cil%20ubicar%20una%20actividad>

Recientemente, el estudio 300.000 Km/s está llevando a cabo los estudios de revisión de este plan. Un trabajo galardonado con el Premio de Urbanismo Español de 2019, destacado por el uso de herramientas digitales basados en el uso de datos masivos e inteligencia artificial, lo que permite contar con un instrumento dinámico con el que actualizar los datos. Esto, unido a la participación ciudadana, permite determinar la vulnerabilidad residencial, acordar un equilibrio de usos y la conciliación de las actividades económicas con el uso residencial. Esta nueva propuesta del plan cuenta con importantes novedades. La primera se refiere a la vulnerabilidad residencial, que se traduce en unas condiciones de implantación más restrictiva de los usos. La segunda, el plan propone una única zonificación ya que se particularizan las condiciones de uso individualizada para cada parcela. La tercera corresponde a la clasificación horaria de las actividades, diferenciando entre establecimientos y actividades de alto y bajo impacto nocturno. Y finalmente, la doble densidad y el



cumplimiento de condiciones mínimas y máxima de parcela para el desarrollo de dichas actividades.

Figura 2.11.10. Plan de usos de Ciutat Vella (Barcelona). En tonos verdes las áreas receptoras o permisivas, en tonos cálidos las áreas de saturación o restrictivas y en tonos grises las áreas intermedias. Fuente: [https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/sites/default/files/informacio/plans\\_dinformacio\\_i\\_ordenacio.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/ciutatvella/sites/default/files/informacio/plans_dinformacio_i_ordenacio.pdf).

## Estrategias para la política de vivienda en los centros históricos

La política de vivienda constituye una de las principales herramientas en la recuperación social de los centros históricos al mantener su cohesión y la vitalidad. Sepúlveda (2017, p. 147) recuerda que la pérdida del uso habitacional difícilmente es recuperada, debido a la competencia de usos más rentables económicamente que la vivienda y, por ello, establece dos grandes retos que debe de hacer frente la

política de vivienda: mantener y aumentar la población residente, y el control de la población flotante, especialmente los alquileres turísticos. Por un lado, es necesario ayudar a mantener la población que todavía no ha sido expulsada, tanto de bajos ingresos afectada por la revalorización del suelo que acompaña a los procesos de renovación, como la de clase media que se ve afectada también por los problemas que la turistificación genera; y que, además, es un tipo de población activa y reaccionaria ante los procesos de turistificación (Hiernaux & González, 2014). Por otro lado, el incremento de la población supone debatir quiénes deben de habitar el nuevo espacio residencial “rescatado” a los procesos de turistificación. En este sentido Sepúlveda (2017, p. 149) es tajante, y defiende que dicha repoblación se debe realizar con todos los grupos socioeconómicos, incluidas los grupos atraídos por los procesos de gentrificación.

### *Políticas de vivienda permanente y asequible*

Un aspecto fundamental es la necesidad siempre de crear vivienda, básicamente porque “las áreas urbanas sin vivienda no son ciudad, expresan la alineación urbana” (Borja & Muxí, 2003, p. 59) y como mínimo se recomienda entre un 30 y un 50% de viviendas con diversidad social. Se trata, por tanto, de establecer políticas de viviendas permanentes y asequibles para jóvenes, y para sectores vulnerables de personas con rentas bajas apoyadas por financiación pública. La diversidad de la oferta residencial precisa, para el caso de la ciudad consolidada y en especial del centro histórico, de mecanismos de microoperaciones de gestión, debido a las dificultades de obtener suelo público para vivienda social. Estos mecanismos se deben de aplicar a la escala de solar y podemos diferenciar tres tendencias:

a) *Mecanismos compensatorios*. Se trata que los usos más rentables (actividades económicas, comercio, turismo) subsidien al uso habitacional social (Coulomb, 2017; Sepúlveda, 2017). Un ejemplo ocurre en Marsella (Francia) donde la solicitud de viviendas de uso turístico se compensa con vivienda familiar en el mismo sector y con la misma superficie.

b) *Mecanismos de adquisición de viviendas para alquiler*. Se trata de adquirir viviendas resultantes de proyectos de nueva planta por cesión de aprovechamiento lucrativa al Ayuntamiento, y no tanto de porcentajes de suelo destinado al parque público de viviendas. Para ello, es preciso establecer porcentajes de vivienda social en alquiler, tanto en los desarrollos urbanísticos como en las promociones, a partir de un número determinado de viviendas (por ejemplo, un 10%). Esto permitiría contar con una oferta adecuada de alquileres, accesible a todos los niveles de renta, y efectivamente construida.

c) *Diversificación de la oferta de vivienda protegida*. Las promociones públicas de vivienda deben intentar ofrecer diversas opciones de tenencia (propiedad y alquiler) para diferentes programas de vivienda en función de la renta.

### *Regulación de las viviendas de uso turístico*

La regulación de las viviendas de uso turístico constituye uno de las principales modificaciones que está llevando a cabo muchas de las ciudades españolas a través de una nueva regulación de los usos turísticos, tanto de esta figura, como de las regladas por la normativa (alojamientos turísticos, albergues de juventud, residencias colectivas de alojamiento temporal y similares). Las nuevas regulaciones abordan esta cuestión a través de una división por sectores del municipio siguiendo una estructura concéntrica alrededor del centro histórico con diferentes grados de restricción. El área del centro histórico es el ámbito de mayor restricción, prohibición y decrecimiento, mientras que la regulación se hace más permisiva a medida que se aleja de este, a excepción de los ámbitos de regulación específica. En el caso que el uso turístico sea complementario al residencial, se establecen además condiciones particulares de posición y/o acceso en relación a la edificación<sup>78</sup>.

### *Observatorios de seguimiento del centro histórico*

La creación de un Observatorio de Seguimiento del Centro Histórico puede ser una primera acción que demuestre una preocupación política sobre la habitabilidad de los centros históricos. Estos observatorios permiten monitorear y evaluar permanentemente los indicadores clave de transformación de usos en los centros históricos. Existen ejemplos de plataformas creadas por la ciudadanía y la universidad como “06000 Plataforma Vecinal y Observatorio del Centro Histórico”<sup>79</sup> en México; o, desde un ámbito más institucional, el “Observatorio Centro Histórico de Lima” promovido por el Ministerio de Cultura de la República del Perú y The Barlett Development Planning Unit de la University College London (UCL)<sup>80</sup>.

### **Estrategias de acciones de política y participación ciudadana**

La implementación del paisaje urbano histórico establece el desarrollo y uso de herramientas de participación ciudadana con el objetivo de llegar a acuerdos entre los grupos de interés que actúan en el centro histórico. Por un lado, con el desarrollo de herramientas de planificación y gestión que mejoren la calidad de vida de sus usuarios y que incorporen la participación democrática inclusiva —“*of all the people, by all the people, for all the people*” — de la Declaración de Delhi (2017). Por otro, una mayor implicación de la ciudadanía en la determinación de los valores materiales y, especialmente, los inmateriales de los barrios donde habitan. Un enfoque que la UNESCO había manifestado con el refuerzo de la vinculación del patrimonio a sus habitantes de la declaración de Nueva Zelanda (2010) (ICOMOS, 2010), y con un respecto y apoyo a la continuidad del patrimonio vivo inmaterial (ICOMOS, 2017). Esto obliga a dos esfuerzos: una mayor participación de los ciudadanos y

---

[ 78 ] Véase como ejemplo el Plan Especial de regulación del uso de servicios terciarios en la clase de hospedaje, publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 23 de abril de 2019.

[ 79 ] [https://www.facebook.com/06000Observa/reviews/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/06000Observa/reviews/?ref=page_internal)

[ 80 ] <https://observatoriochlima.wixsite.com/website-6/about-acerca-de>

en un cambio en el enfoque de la Administración, que debe de adquirir el rol de “gestor de las necesidades de la sociedad organizada” (Peraza Guzmán, 2017, p. 62), ya que una participación ciudadana efectiva es una garantía del mantenimiento de la planificación y de las políticas de intervención a medio y largo plazo.

### *Órganos de gestión participativa*

El marco normativo español establece un primer nivel de descentralización administrativa para los Ayuntamientos, por la obligación de establecer distritos en los municipios de gran población<sup>81</sup>, con la intención de impulsar y desarrollar la participación ciudadana. Para Borja & Muxí (2003, p. 30) la política activa y los procesos de gestión descentralizada pueden limitar los procesos de gentrificación y turistificación, y así ayudar a mantener áreas residenciales de carácter popular e incluso zonas de refugio frente a estos procesos. Algunos autores proponen la creación de un ente administrativo que gestione y asuma las atribuciones sectoriales que afectan el centro histórico dada la complejidad del marco normativo y reglamentario (Coulomb, 2017; Sepúlveda, 2017). Este ente debe de incorporar la constitución de un Patronato u órgano consultivo (Peraza Guzmán, 2017) formado por los residentes, comerciantes, empresarios, académicos y la propia administración, dentro de cuyas funciones debe de tener: (a) control de los presupuestos e inversiones, (b) estructuras de participación de la ciudadanía y de toma de decisiones y (c) grupos de trabajo que ayuden a determinar cuáles son los valores de la cultura popular tradicional o patrimonio intangible.

### *Incorporación de la sociedad en la protección del patrimonio*

La incorporación de la comunidad en la protección del patrimonio como estrategia de identificación y apreciación por parte de la sociedad local es un tema recurrente en la literatura científica (Ballart Hernández & Juan i Tresserras, 2010). Ha sido recogida por la UNESCO a nivel internacional con la Declaración de Nueva Zelanda (2007). En la Unión Europea, el Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (Convenio de Faro) de 2005 ya establecía la necesidad de incorporar la participación social en las políticas sociales y el uso del patrimonio como herramienta de integración social. En esta línea, Herrero (2015) propone analizar las claves de la dimensión social del patrimonio urbano como herramienta de integración de la población más vulnerable mediante las actividades de difusión del patrimonio. E identifica cinco razones de exclusión social en los centros históricos: coyuntural (educación, inmigración, desempleo), accesibilidad (personas mayores, discapacidad), por estigmatización (personas sin hogar, prostitución), minorías (gitanas, inmigrantes) y por otros factores (pobreza multidimensional, vivienda). Esto se traduce en el desarrollo de estrategias en función de los diferentes sectores vulnerables en la que destacamos tres de ellas: las personas mayores, la población con diversidad funcional y las minorías.

---

[ 81 ] Art. 128 de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. BOE nº80 de 03/04/1985.

Para las personas mayores, existe una vinculación potencial entre el patrimonio y las personas mayores, mediante la participación de éstas en la apertura de monumentos, o en las asociaciones culturales que mantienen vivo el patrimonio inmaterial. Por otro lado, la accesibilidad universal constituye un factor importante en el diseño del espacio público para conseguir un acceso real de todos los ciudadanos. En esta línea Carmona García et al. (2016) proponen el concepto de “islas de sostenibilidad” como una forma de estructurar la ciudad y el centro histórico en ámbitos sin barreras arquitectónicas que pueden ser conectados por corredores de accesibilidad. Finalmente, para las minorías, son precisos centros culturales que permitan visualizar las características culturales de las diferentes etnias que conviven en los centros históricos.

### *Los catálogos de protección del patrimonio intangible y la identidad de los barrios*

Cerletti (2017) manifiesta que, mientras existe un énfasis en la protección y en la inversión económica de la arquitectura y del espacio urbano físico, hay un déficit de valores inmateriales que están asociados a los valores sociales y de la comunidad. Por ello, es necesario la incorporación en los catálogos del patrimonio intangible tal y como permite la plataforma Malaka.net. Por otro lado, es necesario potenciar la identidad cultural del barrio, mediante la creación de espacios culturales o de interés científico para difundir el patrimonio del barrio a nivel local y turístico. Crespi-Valbona y Mascarilla-Miró (2018) ponen como ejemplo la Casa Barceloneta, donde se difunden los valores tangibles e intangibles del barrio, educa a los residentes en relación a su historia, además de incorporar otros recursos como bibliotecas o escuelas.

### *Estrategia sobre el espacio público*

Para Borja y Muxí (2003, p. 8) el espacio público es un espacio de representación y simbólico donde se visibiliza la sociedad y, por tanto, existe una equivalencia entre la ciudad y su espacio público. Se trata de un indicador de calidad y un instrumento que construye ciudad, en el que se debe garantizar una igual apropiación de todos los colectivos sociales y culturales, de género y de edad (Borja & Muxí, 2003, p. 13), de ahí que los indicadores de calidad se relacionen con la capacidad de incrementar el número de relaciones sociales y de incentivar su identificación simbólica y cultural. De acuerdo con estos autores, podemos diferenciar tres especialidades funcionales: Espacios de vialidad, espacios monumentales sometidos al embellecimiento urbano y espacios comerciales. Es decir, espacios funcionales de acceso de personas y vehículos a los usos comerciales y residenciales; y espacios destinados al visitante y el turista para el ocio o para la actividad comercial, más tendentes a la peatonalización.

En todos estos tipos de espacios se están produciendo procesos de ocupación por terrazas y veladores, que son objeto de tensiones entre los residentes y

comerciantes. Sin embargo, las terrazas de cafés y restaurantes son consideradas en la literatura científica como los núcleos de la actividad humana en las calles. Cabe mencionar la importancia que han tenido los cafés como lugar de encuentro de los intelectuales, la bohemia y la clase trabajadora (Haine, 1998); o de la población local y de la población extranjera (Mauriès, 1987). De acuerdo con Mantrawadi (2005) los veladores son el resultado de cuatro factores críticos: cultura, carácter de los centros históricos, densidad de población y clima. Los veladores tienen una gran tradición en la cultura Europea: París, Roma, Florencia (Haine et al., 2016), Venecia (Wiesenthal, 2002). Borja & Muxí (2003, p. 20), en consonancia con el pensamiento de Gehl, defienden que las zonas densas deben de contar con zonas comerciales e incluso garantizar la existencia de bares y restaurantes como espacios privados de encuentro de la ciudadanía. En el caso de las ciudades de clima mediterráneo, se ofrecen unas condiciones de soleamiento y temperatura que hacen muy atractivo el uso de los veladores por parte de los clientes. E incluso, de acuerdo con Rudofsky (1969, p. 308) se convierte casi en una necesidad obligada:

El café auténtico (...) representa una versión estacionaria del paseo marítimo, un depósito de peatones, por así decirlo, sirve como una extensión de esa veta madre de la sociabilidad, el café interior. Un restaurante o cafetería no tendrá éxito si no puede ofrecer a sus clientes un espacio al aire libre durante la mayor parte del año.

Las terrazas de cafés y restaurantes son, por tanto, actividades que fomentan y mantienen la dinamización social. Sin embargo, los excesos cometidos en la ocupación del vial público producen efectos muy negativos en la protección de la habitabilidad de los centros históricos. También existen carencias en las ordenanzas que regulan la ocupación de la vía pública en relación con las características peculiares de los centros históricos. No se puede considerar el espacio público peatonalizado exclusivamente como un espacio de explotación económica y permitir concesiones de veladores que reducen la sección de la calle al ancho mínimo de 1,5 m para que se permita exclusivamente el acceso de las personas. Todo lo contrario, el espacio público debe ser entendido como el espacio de la ciudadanía, que puede ceder en concesión algunos espacios para su explotación económica, siempre que no interfieran en su función pública.

Una ordenanza de ocupación de espacio público no puede condicionar el derecho a la ciudad de sus residentes, no debería reducir la ratio de zonas verdes y áreas peatonales establecidos por la normativa urbanística. Sin embargo, existe un conflicto velado entre las ordenanzas municipales de ocupación de viario público para terrazas y veladores, y la Ley del suelo, ya que la primera reduce los estándares establecidos por la segunda en relación al uso de un espacio libre. Un conflicto que no existía en elementos muy puntuales de ocupación en el espacio, como los quioscos —cuyo porcentaje de ocupación de la vía pública es muy reducido o casi inapreciable— o muy puntuales en el tiempo, como son los mercados ambulantes o las actividades lúdicas, aunque realicen grandes ocupaciones de espacio público. Las ocupaciones de terrazas y veladores, se sitúan en una posición intermedia. Por ello,

la regulación de las concesiones de espacio público por una ordenanza municipal genera tres tensiones:

a) Las ordenanzas de ocupación de la vía pública fueron pensadas inicialmente para regular la ocupación en vías públicas de calzadas y aceras diferenciadas, basadas en condiciones de ocupación temporal (horas) y distancias geométricas de separación. La peculiaridad de la peatonalización de los centros históricos hace necesaria una regulación específica, ya que se presta a considerar tanto a viales y plazas como “grandes aceras” y a aplicar en ellas las reglas que estaban pensadas para las vías con tráfico rodado. La calle peatonal siempre debe garantizar la “accesibilidad” rodada, tanto para el uso de emergencias (bomberos, ambulancias), aspectos de limpieza (recogida de basuras), como por la accesibilidad funcional (carga y descarga de comercios y usuarios). Es decir, las calles peatonalizadas deben de garantizar un vial virtual que permita siempre el acceso del tráfico rodado restringido. Lo mismo ocurre con las plazas donde hay que mantener obligatoriamente las dimensiones de socialización exigidas por la Ley del suelo, mientras que la explotación económica debe de ser una actividad complementaria y de soporte, pero no una actividad principal. Corresponde, por tanto, a los responsables público y a los arquitectos municipales definir cuáles son los espacios de socialización y qué porcentaje está permitido para la explotación económica.

b) La segunda tensión es por la propia naturaleza del procedimiento, ya que se conceden dichas licencias de forma independiente a cada actividad, por lo que la Administración puede tener dificultades de prever, cuáles son los efectos resultantes sobre el espacio público. En algunos casos, se ha visto obligado a desarrollar “Planes de conjunto”, cuando el número de peticiones de los comerciantes excedía la propia capacidad del espacio público.

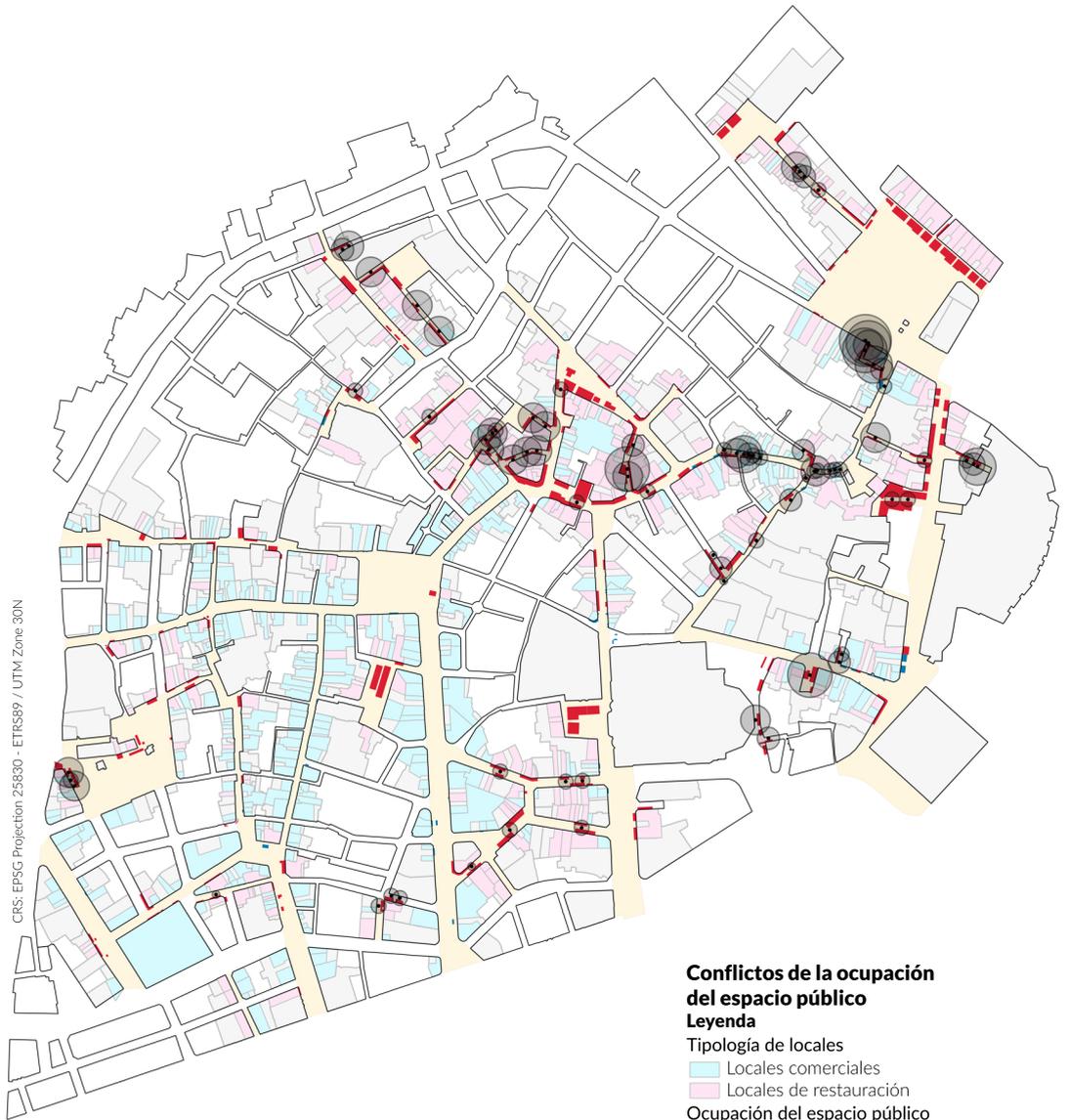
c) La tercera corresponde a las restricciones que un número elevado de concesiones produce sobre el derecho de los ciudadanos a disponer de zonas peatonales, áreas de juego y zonas verdes de acuerdo a la propia normativa urbanística y a su Reglamento de planeamiento. Esto es especialmente relevante en los centros históricos, donde la ratio de áreas libres es inferior a los estándares urbanísticos, debido a su propia naturaleza histórica. Si bien, los usuarios del centro histórico disponen de grandes operaciones de áreas libres (como por ejemplo los bulevares creados a partir del siglo XVIII), el abuso de las concesiones de veladores, afecta directamente, al derecho de los ciudadanos de disponer de un espacio público de proximidad.

### *Recomendaciones para las concesiones de espacio público*

*Limitaciones de ocupación por veladores en calles.* El Plan Nacional de Emergencias y Gestión de Riesgos en Patrimonio Cultural (2016)<sup>82</sup> recuerda que el fuego es la principal acción destructiva del patrimonio, y reconoce que los problemas de accesibilidad y movilidad de los servicios de emergencia a los conjuntos históricos

---

[ 82 ] Anexo 7 “Accesibilidad a Centros Históricos en Caso de Emergencia”.



CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

**Conflictos de la ocupación del espacio público**  
**Legenda**

- Tipología de locales**  
■ Locales comerciales  
■ Locales de restauración
- Ocupación del espacio público (2022)**  
■ Terrazas de restauración  
■ Expositores comerciales

**Paso libre en el espacio público (p)**

- 0,0 < p ≤ 0,5 m
- 0,5 < p ≤ 1,0 m
- 1,0 < p ≤ 1,5 m
- 1,5 < p ≤ 2,0 m
- 2,0 < p ≤ 2,5 m
- 3,0 < p ≤ 3,5 m
- 3,5 < p ≤ 4,0 m

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base], OMAU (2019) [Locales comerciales]. Mapa elaborado con QGIS.

Figura 2.11.11. Plano de conflictos de ocupación excesiva de espacio público por terrazas y veladores en Málaga en 2022. Fuente: Elaboración propia



tienen una relación directa con la urgencia o tiempo máximo de intervención. Factores como las calles estrechas e inaccesibles afectan negativamente. Un primer problema es la “accesibilidad y movilidad” por las propias características de los conjuntos históricos, que genera dificultades tanto en el acceso (limitación en el número de accesos), como para moverse en el interior (dificultades en los radios de giro) y, finalmente, para el acceso al objeto de la emergencia (calles muy estrechas o con escaleras). Esto se produce especialmente en tramas medievales donde los patrones urbanísticos se diseñaban para la defensa con calles estrechas o configuraciones laberínticas. Además, el propio plan reconoce que “existe una importante actividad de restauración con la instalación de terrazas al aire libre” (Plan Nacional de Emergencias y Gestión de Riesgos Naturales En El Patrimonio Cultural, 2016, p. 135) que entorpecen las labores de emergencia en el centro histórico.

No se deberían de conceder licencia de ocupación en calles peatonalizadas con un ancho inferior a 5 m. De acuerdo con la actual Código Técnico, el acceso de emergencias contraincendios definido en el Documento Básico de Seguridad en caso de Incendio (CT-DB-SI-5) establece una anchura mínima de 3,5 m para el acceso y una zona de anchura mínima adyacente a las fachadas de 5 m cuando la altura de evacuación descendente sea mayor de 9 metros, lo que se produce normalmente en edificaciones con una altura superior a dos plantas. El espacio de maniobra debe mantenerse libre de mobiliario urbano, arbolado, jardines, mojones u otros obstáculos. De igual forma, donde se prevea el acceso a una fachada con escaleras o plataformas hidráulicas, se evitarán elementos tales como cables eléctricos aéreos o ramas de árboles que puedan interferir con las escaleras, etc.<sup>83</sup>.

*Limitaciones de ocupación en plazas.* Las plazas de los centros históricos deben ser considerados como “espacios protegidos”, especialmente las de tamaño reducido, por dos motivos: ser los lugares de socialización en áreas de alta densidad como son los centros históricos, y por la falta de reconocimiento que la legislación del suelo hace a este tipo de ámbitos.

En la literatura científica, la dimensión de los lados en las plazas rectangulares es un factor que determina su carácter y capacidad de socialización. Así, para Lynch & Hack (1984), una plaza de hasta 12 metros ofrece una escala de intimidad, hasta 24 metros son plazas de escala humana y hasta 25 metros es una dimensión óptima para el desarrollo de actividades sociales en el espacio público. Dimensión esta última, que coincide con Gehl (1987), para el cual, la máxima distancia para ver caras oscila entre 20 y 25 metros. Por otro lado, Lynch & Hack (1984) recomiendan que las plazas grandes no sean superiores a 110 metros en el lado más corto, ya que, de acuerdo con

---

[ 83 ] El propio P.N. de Emergencias y Gestión de Riesgos en Patrimonio Cultural establece en su p. 137: “El entorno de los edificios declarados BIC o catalogados deberá ser especialmente cuidado para que disponga de un espacio de maniobra a lo largo de las fachadas en las que se encuentren los accesos principales, no disminuyen en ningún caso el ancho libre de maniobra dado por las alineaciones del edificio, cuando este ancho sea inferior al que marca la normativa en vigor de prevención de incendios. Se debe prestar una atención especial a los edificios BIC o catalogados que tengan una altura superior a 9.m. en los que la maniobrabilidad del entorno se debe extender a todas sus fachadas exentas”.

Gehl (1987), la distancia recomendada para ver eventos oscila entre 70 y 100 metros.

Por su parte, los estándares urbanísticos<sup>84</sup> establecen la necesidad de que los usos residenciales dispongan de jardines y áreas de juego para niños, e incluso en los usos donde predominan el uso terciario deben existir áreas peatonales. La diferenciación entre estas tres categorías es muy básica: mientras que las condiciones mínimas del área peatonal es contar con una superficie mínima de 1000 m<sup>2</sup> y contener un círculo de 30 m de diámetro; el jardín debe contar además con plantaciones de zonas verdes y tener garantizado el soleamiento; mientras que las áreas de juego y recreo para niños se reduce a una superficie mínima de 200 m<sup>2</sup> y permitir inscribir una circunferencia de 12 metros. Por debajo, del estándar de “áreas de juego”, las plazas pequeñas —definidas como de escala de intimidad por Lynch & Hack (1984)— se computan como viario, lo que en los centros históricos constituyen una paradoja, ya que en estos ámbitos suelen ser, en muchos casos, plazas históricas, especialmente en trazados medievales. Lógicamente esta contradicción responde a las dificultades de verificar los estándares urbanísticos con una Ley pensada para la expansión de la ciudad contemporánea, y no tanto, para la reforma y conservación de la existente.

Las ordenanzas de ocupación de vía pública no suelen abordar la singularidad de las plazas, especialmente las de ámbitos peatonalizados, y esta ausencia pueden generar impactos en algunas de las plazas del centro histórico de Málaga reflejados en la Figura 2.1.1.2. Por un lado, plazas como la Plaza de las Flores, cuenta con ocupaciones por veladores de hasta el 22%, —por lo que resta una superficie neta inferior a 1000 m<sup>2</sup>— y además ocupan el sector norte, donde se sitúa la vegetación y además es la zona más soleada. De forma similar la Plaza de Uncibay cuenta con ocupaciones de hasta el 37%, que reducen considerablemente el espacio público si tenemos en cuenta que los 431 m<sup>2</sup> restantes son ocupados por mobiliario y jardinería. Por otro lado, también se observa elevados índices de ocupación en plazas de pequeñas dimensiones como es el caso de Jesús de la Pasión (22,30%) o Jesús Castellanos (40,89%).

También es significativo el posible impacto paisajístico que puede producir el desarrollo de una actividad de veladores y terrazas en los entornos de monumentos declarados BIC en relación a posibles problemas de contaminación visual. En el caso de Málaga, cabe destacar los altos niveles de ocupación por veladores y terrazas en la Plaza del Obispo (33,32%), una plaza a la que miran la fachada principal de la Catedral de Málaga y el Palacio Arzobispal. Por ello, a raíz de los trabajos empíricos para el caso de Málaga, podemos concluir algunas recomendaciones como:

- 1) La prohibición de concesiones de veladores y terrazas en plazas pequeñas, tomando como tal las inferiores a los estándares urbanísticos de áreas de juego.
- 2) Limitar a un máximo del 10% de la superficie de la plaza la ocupación permitida, respetando siempre los estándares urbanísticos de áreas de juego y jardines (en

---

[ 84 ] Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

función de su tamaño inicial), e igualmente prohibir la ocupación de las zonas arboladas.

3) Limitación y/o prohibición de veladores en las plazas principales de acceso a monumentos BIC.

Plaza	Superficie (m <sup>2</sup> )	Dimensión mínima (m)	Ocupación de terrazas (m <sup>2</sup> )	Porcentaje de ocupación	Superficie neta (m <sup>2</sup> )
Merced	9564,4	73	663,4	6,94%	8901,0
Enrique Garcia-Herrera	5081,1	53	155,0	3,05%	4926,1
Constitución	3286,7	57,3	22,0	0,67%	3264,7
Aduana	2345,2	15	43,3	1,85%	2301,9
Arriola	2239,5	47,3	34,7	1,55%	2204,8
Jerónimo Cuervo	1398,6	37,4	185,0	13,23%	1213,6
De las Flores	1113,0	33,4	246,2	22,12%	866,8
Félix Sáenz	927,9	30,5	21,3	2,30%	906,6
Del Obispo	877,0	29,6	292,2	33,32%	584,8
De las Cofradías	869,1	29,5	64,7	7,44%	804,4
Uncibay	692,6	26,3	260,8	37,66%	431,8
Mártires	590,1	24,3	48,0	8,13%	542,1
Marques del Vado del Maestre	419,7	20,5	55,0	13,10%	364,7
Maria Guerrero	398,6	20,0	0,0	0,00%	398,6
Jesús de la Pasión	143,2	12,0	31,9	22,30%	111,2
Jesús Castellanos	99,8	10,0	40,8	40,89%	59,0
Total	30046,5		2164,4	7,20%	

Figura 2.11.12. Ocupación de las plazas del centro histórico de Málaga por veladores y terrazas. Fuente: elaboración propia

## *Movilidad y espacio público. Accesibilidad y control de la peatonalización*

La peatonalización es una tendencia generalizada en los proyectos de regeneración urbana de los centros históricos. Sin embargo, se debe realizar siguiendo una programación y planificación progresiva, ya que una implantación rápida y sin consenso con la comunidad puede llevar a un efecto negativo por la falta de acceso de los residentes a sus domicilios, y por un desplazamiento del comercio local y la vivienda por nuevos elementos comerciales; actividades que expulsan a las tiendas tradicionales y facilita la masificación de visitantes (Cejudo Collera, 2017; Sepúlveda, 2017). Por ello, se deberían de establecer diferentes grados de peatonalización, en la que diferenciamos:

a) Peatonalización de las principales vías comerciales y de rutas turísticas. Lo que facilitan los flujos peatonales para turistas y visitantes. El acceso a estos espacios se debe llevar a cabo desde las vías periféricas donde se localizan los parkings.

b) Acceso restringido de los vehículos con velocidad reducida (20-30 km/h) para los usuarios de las áreas más residenciales. Esta medida permite mantener el acceso exclusivamente a los residentes y trabajadores -tanto en garajes privados como públicos, estos últimos con preferencia a los usuarios del centro- y compatibilizarlo con la actividad social de las mismas.

c) Vías periféricas de circunvalación con acceso a los aparcamientos públicos de rotación para el resto de usuarios del centro histórico.

Estos tres niveles de vialidad permiten ir generando de forma progresiva un proceso de peatonalización con el objetivo de facilitar la accesibilidad. Cabe recordar, que la propuesta de supermanzanas (Rueda et al., 2012) restringía el acceso a las calles exclusivamente a residentes, carga y descarga y emergencias, y no suponía una peatonalización completa de los viarios que conformaban dicha supermanzana. Además, se garantizaba en estas unidades la proximidad: en un primer nivel de 200 m para zonas verdes, un segundo nivel de 300 m para actividades comerciales de proximidad y redes de movilidad, y un tercer nivel de 600 m para los servicios básicos.

### *Barrios protegidos*

Los barrios protegidos constituyen una formalización espacial de las estrategias endógenas de recuperación social de los centros históricos reseñadas en los apartados anteriores. Se trata de un modelo teórico que intenta proteger a las personas en la escala de barrio y compatibilizarlo con las funciones de centralidad no residencial y turística. Para Coulomb (2017, p. 26) es necesario establecer una “estrategia espacial en la localización del uso habitacional dentro del centro histórico, definiendo zonas habitacionales y zonas (o corredores) comerciales y de servicios”. El Plan de gestión de la ciudad histórica de Santiago de Compostela, en consonancia con la Declaración de Toledo (2010), puso en valor el barrio como unidad de convivencia y

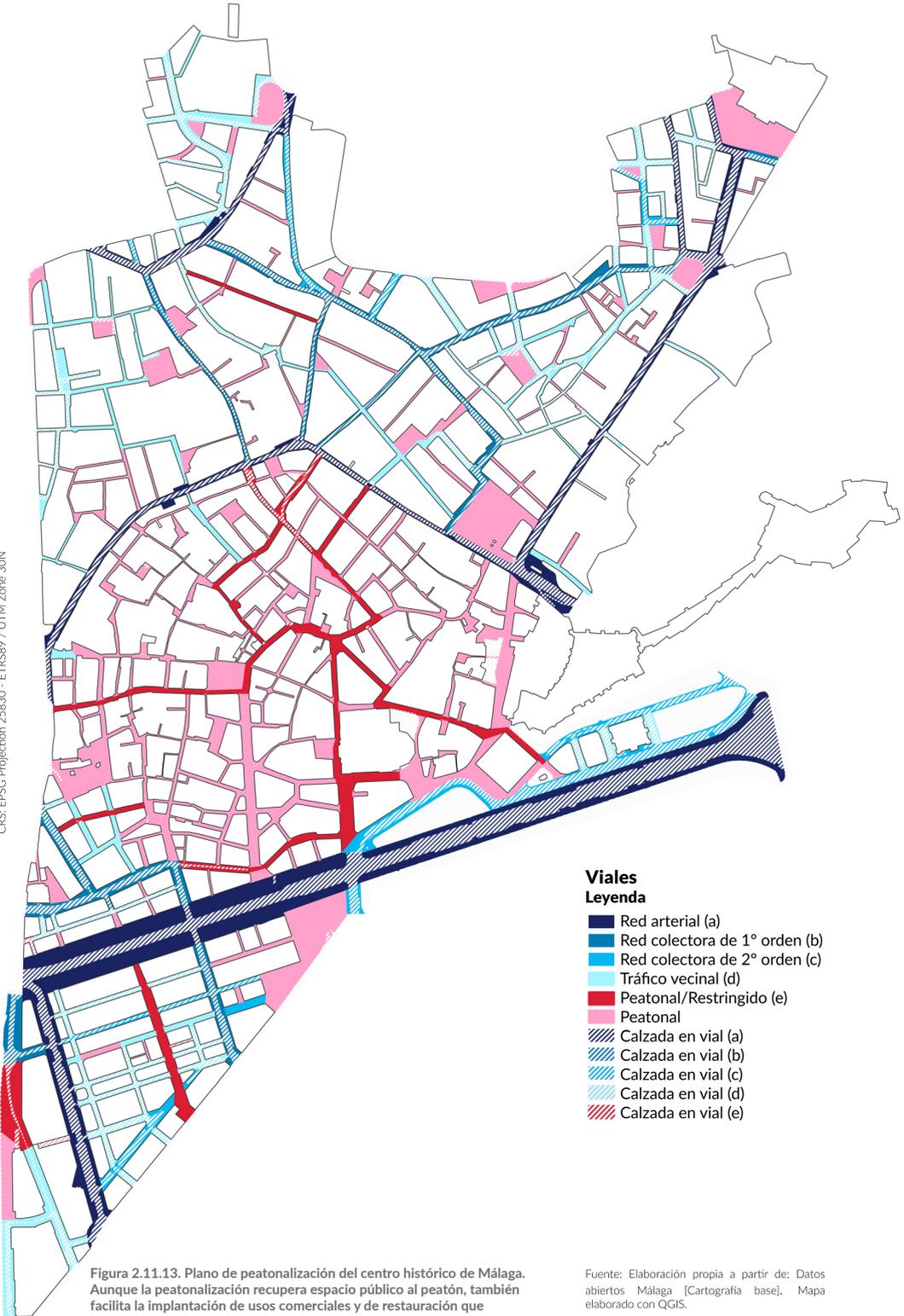


Figura 2.11.13. Plano de peatonalización del centro histórico de Málaga. Aunque la peatonalización recupera espacio público al peatón, también facilita la implantación de usos comerciales y de restauración que dificultan la habitabilidad residencial. Por ello, se deberían reconsiderar aumentar el acceso restringido de vehículos. Fuente: Elaboración propia

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.

de desarrollo de las condiciones de vida; mientras que el Plan de Usos del Distrito de Ciutat Vella (2013) ya ponía de manifiesto la efectiva generación de ejes comerciales donde poder implantar las actividades comerciales y recreativas.

Por otro lado, tal y como se establecen en las recomendaciones de la UNESCO (2005) se tienen que adaptar los usos compatibles con las características de la trama urbana, especialmente en relación al espacio público. El modelo de barrio protegido estructura el centro histórico en tres subsistemas, cada uno de los cuales cuenta con un sistema propio y diferenciado de espacios públicos:

—El *ámbito residencial* donde predominan los usos residenciales, cercanas a dotaciones y equipamientos públicos que apoyan la habitabilidad de los centros históricos y que constituyen los barrios protegidos propiamente dicho.

—El *ámbito representativo-comercial*, en conexión con las funciones exógenas de representación y centralidad funcional.

—El *ámbito turístico-cultural y de restauración*, alrededor de los principales monumentos y museos, que son los principales focos de atracción del turismo urbano.

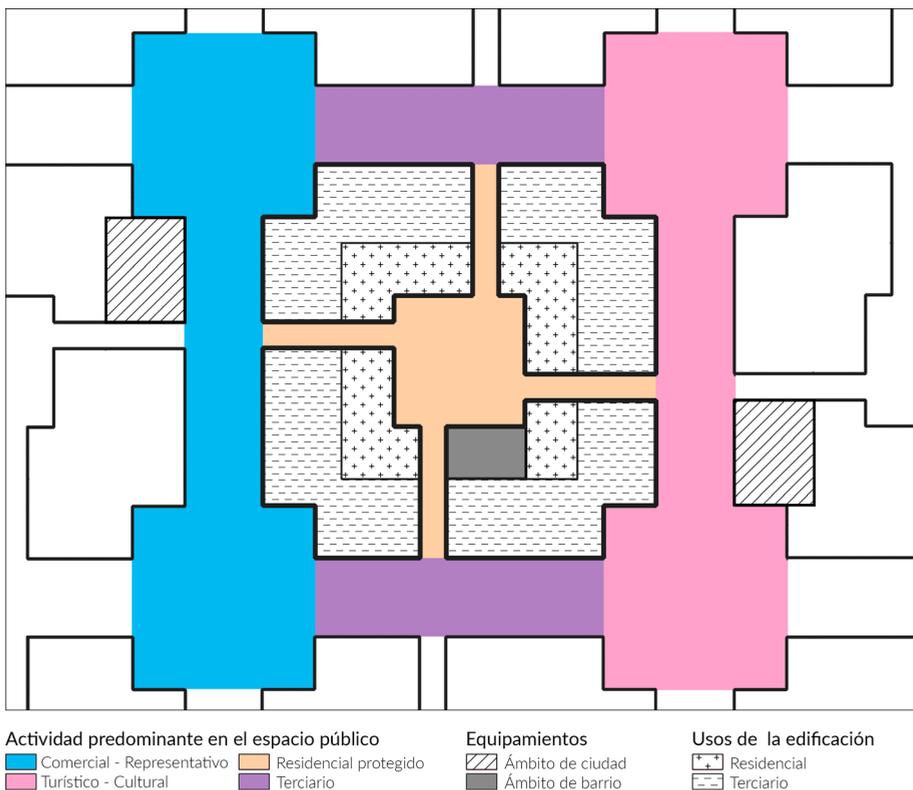


Figura 2.11.14. Actividad predominante en el espacio público. Fuente: Elaboración propia.

Estos tres ámbitos se organizan alrededor de dos sistemas entrelazados y articulados alrededor de los espacios públicos (véase Figura 2.11.14). Por un lado, el uso residencial se puede desarrollar con cierta autonomía en los centros históricos alrededor de una red de plazas de escala humana que permiten el desarrollo social. Por otro lado, una segunda red formadas por avenidas, calles y plazas de carácter representativo asociadas a los principales monumentos concentran los usos comerciales y turísticos (hoteles y apartamentos turísticos).

### *Los ámbitos residenciales: el barrio protegido*

De acuerdo con Sánchez Luque (2005, p. 167) la vida local en la ciudad histórica se caracteriza por relaciones de proximidad, inmediatas y fundamentales, es decir, relaciones de vecindad que son las que construyen la identidad del lugar. Por tanto, se trata de proteger el barrio como unidad de relación, y proteger la plaza como el espacio básico de relación de la vecindad. Tomás (1996) caracterizaba el enfoque del proyecto urbano como una dimensión que abarca el proyecto residencial desde la escala humana, y es una alternativa a las prácticas de transformación basadas en políticas de renovación urbana muy vinculadas a la demolición. Para este autor, el proyecto urbano permite un proyecto de ciudad dentro de un urbanismo participativo, con una preocupación del espacio público y de los valores simbólicos de la población residente. Por tanto, el proyecto urbano debe de ser considerado como la base del modelo de reconstrucción social de los centros históricos.

Los barrios protegidos basan su ordenación urbana en la existencia de un espacio público —una calle peatonalizada o una plaza— de relación social asociada a un equipamiento o centro social vinculado a resolver los problemas y las necesidades de sus residentes. Pueden ser propuestos por la Administración, como los centros multifuncionales definidos en el Avance del PEPRI de Málaga, pero también tienen cabida los autogestionados, como el proyecto de “La Casa Invisible”. En algunos casos, estos centros sociales multifuncionales deben ser centros culturales donde se muestra a la ciudadanía y a los visitantes la identidad de las barriadas y sus valores intangibles (Crespi-Valbona & Mascarilla-Miró, 2018).

Tipo de plaza	Diámetro	Superficie	Equipamiento necesario	Ámbito
Intima	< 12 m	-	-	Barrio protegido (Residencial)
Áreas de juego infantil	> 12 m	> 200 m <sup>2</sup>	Dotada con instalaciones de juego infantil	
De escala humana	<24 m	-	-	

Jardines			Superficie arbolada y garantizado el soleamiento	Todos
Áreas peatonales	> 30 m	> 1000 m <sup>2</sup>	-	Representativo-comercial
Representativas	<110 m (recomendable en lado corto)	-	-	Centralidad simbólica

Figura 2.11.15. Características de las plazas en función de los ámbitos. Fuente: Elaboración propia.

Dado que los barrios protegidos se organizan alrededor de plazas como ámbito de relación y de encuentro. En estas, la ocupación de las terrazas debe ser muy limitadas y reducidas e incluso prohibidas en aquellas plazas de dimensión humana (<12 m de lado). Las plazas, como espacios de relación de la ciudadanía, deben de contar con bancos, zonas de juego infantil y áreas verdes (véase Figura 2.11.15.). Por otro lado, las calles de acceso a los barrios protegidos deben de permitir el acceso de vehículos de uso restrictivo para los residentes, comercios y servicios públicos. El acceso de los vehículos es también una forma de limitar las ocupaciones del espacio público por parte de terrazas y veladores. Al igual que el uso residencial el comercio histórico y el de proximidad debe de ser considerado un “uso protegido”, mientras que las actividades de ocio y de restauración están restringidas, al igual que los usos hoteleros y de apartamentos con fines turísticos.

### *Los ámbitos no residenciales*

El ámbito representativo-comercial son los espacios públicos y usos asociados a la representación política y la administración pública; y donde, además, se concentra la actividad comercial y de franquicias. Se organiza alrededor de grandes plazas o avenidas con gran número de actividades culturales y eventos a lo largo del año. Normalmente, en este tipo de espacios las ocupaciones por veladores y terrazas suelen ser reducidas, ya que concentran una mayor actividad comercial y son espacios atractores para los comercios de franquicias. Por ello, son partes de la ciudad apropiados para las actividades hoteleras y de alquiler turístico. De forma similar, son los espacios apropiados para una peatonalización sin acceso restringido de vehículos —salvo emergencias y logística comercial—, lo que permite aumentar los flujos de personas y turistas.

El ámbito de centralidad simbólica está formado por las áreas, los espacios públicos y los ejes de conexión a los que se asocian los principales elementos de valor patrimonial, cultural, ocio y esparcimiento. En ellos predominan las principales actividades turísticas. Este ámbito suele conectar los principales recursos turísticos (monumentos y museos), y son espacios de encuentro de la globalidad con la ciudadanía. Son lugares de representación que proyectan una imagen patrimonial de la ciudad. Los viales y espacios públicos deben de contar con sección significativa

y son áreas destinadas a la peatonalización, donde se puede desarrollar con mayor intensidad la actividad de ocupación de veladores, excepto en las áreas cercanas a los Bienes de Interés Cultural que precisarían de un estudio paisajístico específico.

### *Una aplicación para el caso de Málaga*

La aplicación de la propuesta conceptual de los barrios protegidos permite aunar espacialmente las estrategias que permiten fortalecer la habitabilidad en los centros históricos. Su materialización dependerá de la morfología urbana existente y de la localización de los equipamientos públicos existentes. El conjunto histórico de Málaga se estructura en cuatro ámbitos funcionales bien diferenciados (Figura 2.11.16): Los Arrabales al norte, el Soho al sur, la Ciudad Histórica en el centro y el área monumental del monte Gibralfaro al oeste.

La aplicación del modelo de los barrios protegidos precisa de una categorización previa del espacio público a partir de las cualidades y grado de ocupación de los usos existentes. El análisis llevado a cabo en el centro histórico de Málaga ha permitido identificar los cinco usos predominantes en edificios, calles y plazas: comercial, restauración, hotelero, cultural y eventos. Esto ha permitido establecer cuatro categorías de espacio público (Figura 2.11.17):

*Residencial protegido.* Equivale a zonas donde no predomina un uso diferenciado. Son lugares de la ciudad donde se concentra el uso residencial. Suele corresponder a plazas equipadas para la habitabilidad y servicios para la población (zonas verdes, zonas de juego, asientos...)

*Representativo comercial.* Equivale a zonas donde predomina la actividad comercial frente a los demás usos. Existe un aumento de la oferta no reglada de apartamentos con fines turísticos en este tipo de espacios. Mientras que, las zonas donde la actividad comercial es mayoritariamente de franquicias, en relación al uso hotelero, predomina la oferta reglada (hoteles y apartamentos turísticos).

*Turístico – Cultural.* Equivale a las zonas donde se da una fuerte intensidad de ocupación del espacio público por eventos, actividad de restauración, actividad cultural y una gran oferta hotelera. Se caracteriza por ser los espacios adjuntos a los principales monumentos de la ciudad. Además, los espacios adyacentes a este tipo de vías sufren las consecuencias de estas actividades a partir de la concentración de uso de restauración, principalmente, la ocupación de terrazas en el espacio público.

*Terciario.* Equivale a zonas donde predomina el uso comercial y de restauración, por lo que no existe una diferenciación en cuanto a la actividad mayoritaria. Se localizan como espacios de transición ente los espacios públicos de las categorías representativo comercial y turístico-cultural.

CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

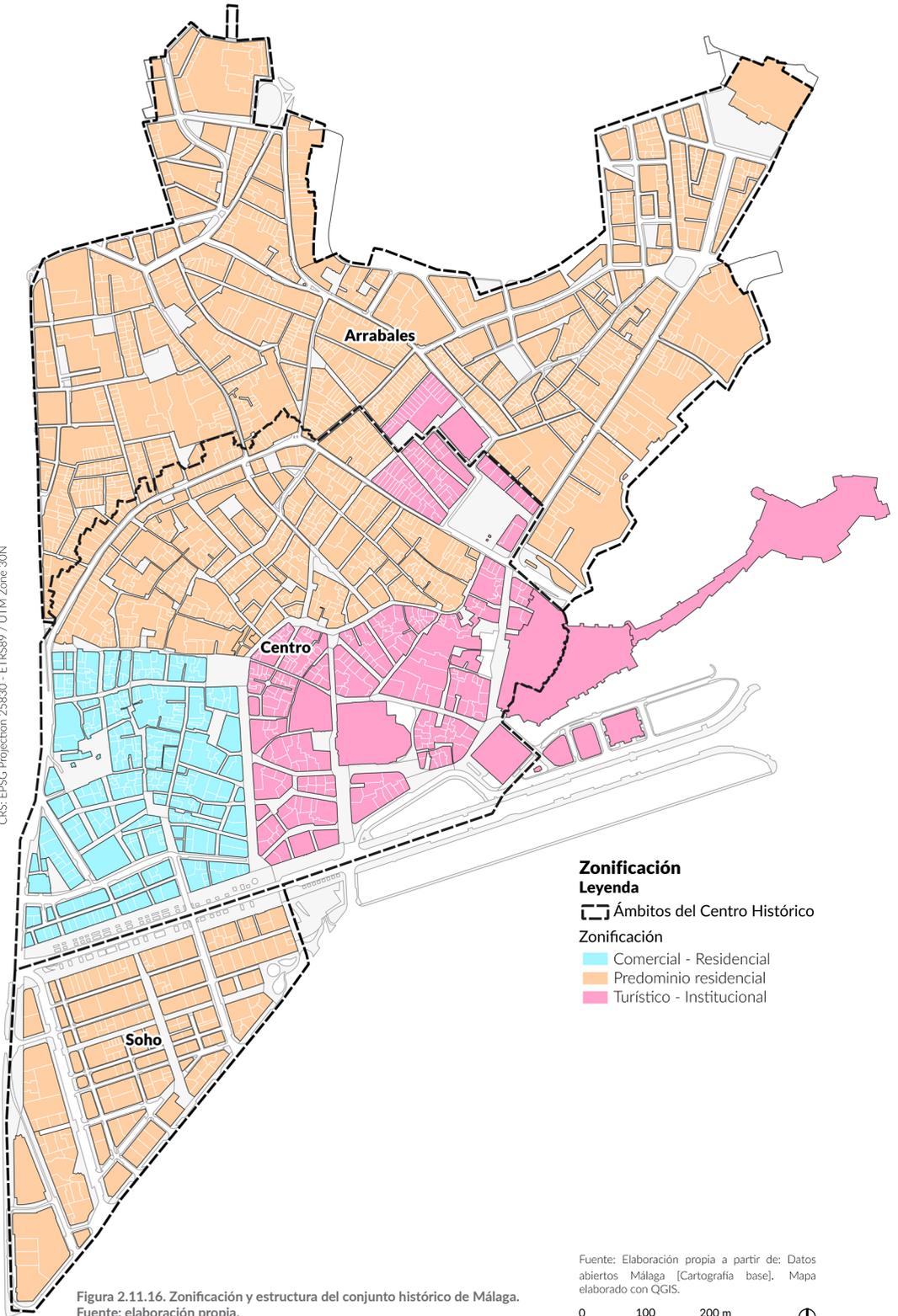
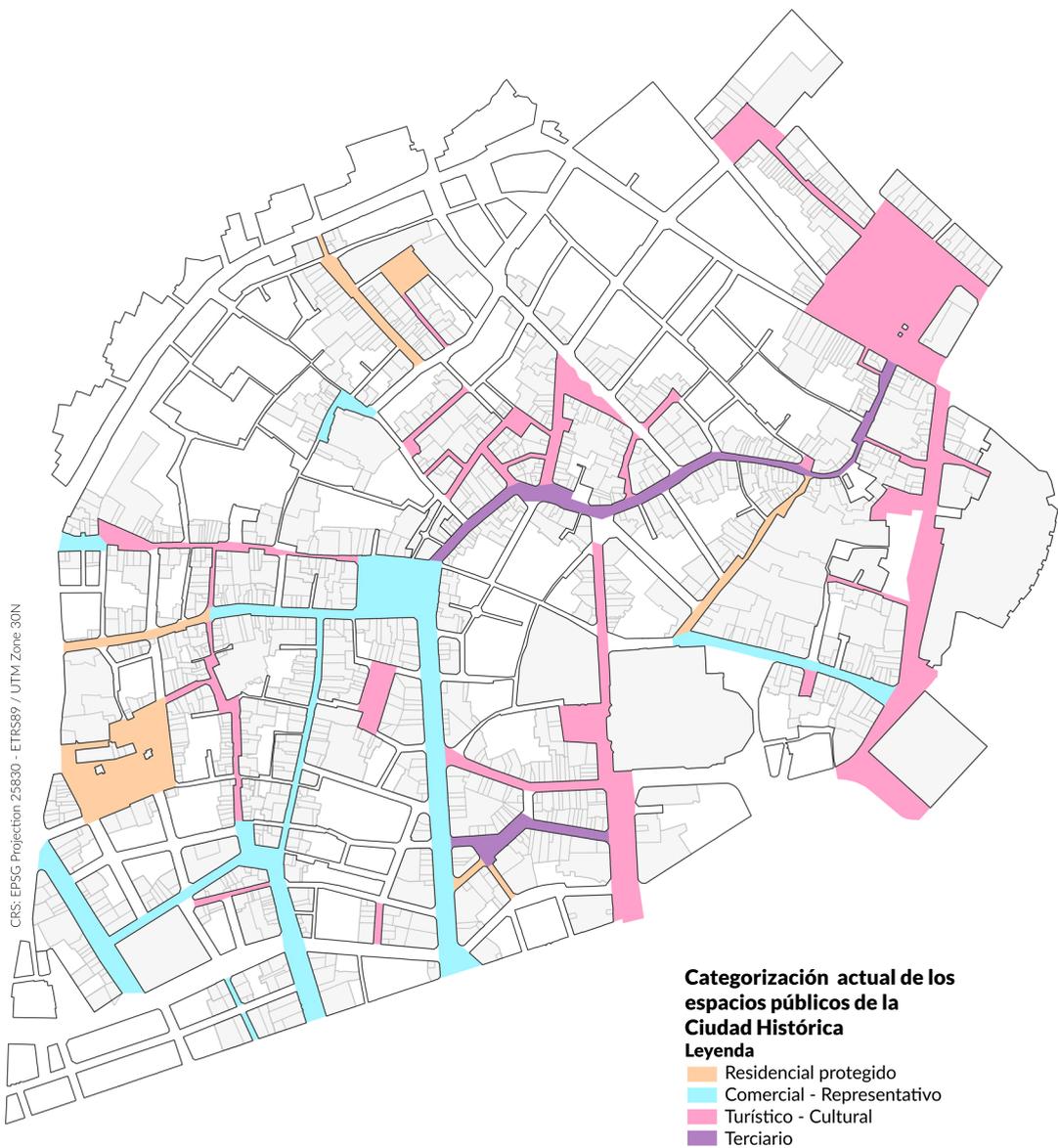


Figura 2.11.16. Zonificación y estructura del conjunto histórico de Málaga.  
Fuente: elaboración propia.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.



CRS: EPSG Projection: 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

**Categorización actual de los espacios públicos de la Ciudad Histórica**  
**Leyenda**

- Residencial protegido
- Comercial - Representativo
- Turístico - Cultural
- Terciario

Figura 2.11.17. Categorías actuales de los principales espacios de la Ciudad Histórica. Fuente: elaboración propia.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.

0 75 150 m

Categoría	Uso predom.	Tipología de espacio público	Tamaño (Sup – ancho medio)	Presencia de zonas verdes	Presencia de zonas de juegos	Cantidad de asientos	Mobiliario Urbano catalogad.
Residencial protegido	Residencial Equipam. de barrio	Calle	Pequeño - Medio	-	-	-	-
		Plaza	Todos	Alto	Alto	Alto	-
Represent. - comercial	Eventos Hotelero Comercial	Calle	Todos	-	-	-	-
		Plaza	Medio - Grande	-	-	Medio	Medio - Alto
Turístico - cultural	Eventos Cultural Restauración Hotelero	Calle	Medio - Grande	-	-	-	-
		Plaza	Medio - Grande	Alto	-	Alto	Medio - Alto
Terciario	Comercial Restauración	Calle	Medio	Bajo	-	Bajo	Medio

Figura 2.11.18. Caracterización de los ámbitos en relación a las características del espacio público. Fuente: Elaboración propia.

La aplicación del modelo se puede llevar a cabo en dos situaciones: Para recuperar la habitabilidad en el caso de la ciudad histórica central y, (b) para evitar la expansión de los procesos de turistificación en el sector norte de los Arrabales.

En Málaga, la aplicación del modelo de barrios protegidos en la ciudad histórica central supone una reorganización de las diferentes categorías del espacio público, de forma que los espacios públicos del residencial protegido queden delimitados por viarios y espacios públicos asociados al resto de categorías: Representativo-comercial, turístico-cultural y terciario. Esto dependerá de si se localiza cerca del área monumental o de la zona con mayor actividad comercial (véase Figura 2.11.19.). Esta situación se produce especialmente en el sector norte y oeste de la ciudad histórica. Mientras que en el sector más central se deberían de reducir los usos de restauración de la plaza de Las Flores, Uncibay, Marqués del Vado de Maestre, Jesús de la Pasión, Jesús Castellanos y de la calle Zegrí, Hernán Ruiz, Medina Conde, Santiago, Capitán, José Denis Belgrano, San Juan de Letrán, Strachan, Ángel, Luis de Velázquez, Convalecientes, Calderón de la Barca, Antonio Baena Gómez, Afligidos y Azucena. Las plazas constituyen los ámbitos principales a proteger, al constituir los espacios de relación social, y para las que sería deseable contar con microequipamientos de apoyo a la socialización del mismo. Por otra parte, se debería de dar acceso restringido de vehículo a los usuarios, limitar las ocupaciones de espacio público para terrazas y veladores, así como para las viviendas de alquiler turístico.



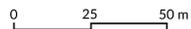
CRS: EPSG Projection 25830 - ETRS89 / UTM Zone 30N

### Propuesta de barrio protegido en la Ciudad Histórica Central Leyenda

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| Uso predominante Residencial protegido         | Parking                     |
| Ámbito de los equipamientos                    | <b>Viales</b>               |
| Ámbito de barrio                               | Tráfico                     |
| Ámbito de ciudad                               | Tráfico vecinal             |
| <b>Categorización de los espacios públicos</b> | Restringido                 |
| Residencial protegido                          | Peatonal                    |
| Comercial - Representativo                     | <b>Servicios peatonales</b> |
| Turístico - Cultural                           | Asientos                    |
| Terciario                                      | Monumentos                  |
|  | Zonas de juego              |
|  | Espacio verde/Vegetación    |

Figura 2.11.19. Ejemplo de propuesta de barrio protegido en la ciudad histórica central. Fuente: elaboración propia.

Fuente: Elaboración propia a partir de: Datos abiertos Málaga [Cartografía base]. Mapa elaborado con QGIS.



El sector norte de los Arrabales es un área de oportunidad para el desarrollo del modelo de barrios protegidos. Por un lado, los barrios de La Goleta y San Felipe Neri cuentan con un número elevado de equipamientos y de solares de propiedad municipal, mientras que el sector oriental destaca la barriada de Lagunillas con escasez de dotaciones y equipamientos. Por tanto, en este sector la creación de vivienda de protección pública deberían ser proyectos urbanos que permitieran desarrollar espacios públicos y facilitar la creación de microequipamientos de apoyo a una oferta de vivienda pública diversificada y especialmente en régimen de alquiler.

Los barrios protegidos vienen, por tanto, a reivindicar la necesidad de medidas de regulación para proteger la habitabilidad y la recuperación social de los centros históricos, para lo cual es preciso diferenciar entre las zonas destinadas a la población residente y los corredores-ejes destinados a las funciones de centralidad funcional, económica y turística, en un modelo que permite la convivencia de actividades para la recuperación social del centro histórico.

## Bibliografía

- Álvarez Mora, A. (1999). El uso del espacio en el centro histórico de Segovia en el marco de los programas de renovación y conservación de su contenido patrimonial. In A. Campesino Fernández (Ed.), *Comercio, turismo y cambios funcionales en las Ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad* (pp. 111–131). Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres.
- Ballart Hernández, J., & Juan i Tresserras, J. (2010). *Gestión del patrimonio cultural*. Ariel.
- Bandarin, F., & Van Oers, R. (2014). *El paisaje urbano histórico. La gestión del patrimonio en un siglo urbano* (Abada Editores (ed.)).
- Benach Rovira, N. (2016). ¿Ciudades en el mapa o en la guía turística? Venta de la ciudad y sentido del lugar Cities on the map or in the tourist guide? Selling the city and sense of place. *CIDOB d'Afers Internacionals*, 113, 89–105.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Diputació de Barcelona. Electa.
- Carmona García, J., Guevara Plaza, A., & Rosa Jiménez, C. (2016). Metodología para el análisis de la continuidad del espacio público para el turista con movilidad reducida. *Gran Tour*, 13, 132–148.
- Carrión, F. (2017). Centros históricos: ¿es posible y necesario el espacio residencial en su seno? In A. Pineda & M. Velasco (Eds.), *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad (Vol. 1)* (pp. 21–34). Universidad Nacional

Autónoma de México.

Castells, M. (1979). *La cuestión urbana*. Siglo XXI.

Cejudo Collera, M. (2017). Retos y desafíos para la vivienda en el Centro Histórico de San Francisco de Campeche. In A. Pineda & M. Velasco (Eds.), *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad (Vol 1)* (pp. 63–76). Universidad Nacional Autónoma de México.

Cerletti, A. (2017). Vivir en el casco histórico de Buenos Aires. In A. Pineda & M. Velasco (Eds.), *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad (Vol. 1)* (pp. 77–86). Universidad Nacional Autónoma de México.

Cervellati, P. L., & Scannavini, R. (1976). *Bolonia. Política y metodología de restauración de centros históricos*. Gustavo Gili.

Chamizo-Nieto, Francisco José; Nebot-Gómez de Salazar, Nuria; Rosa-Jiménez, C. J. (2020). Planificación participativa y turismo urbano: por una turistificación sin gentrificación. Un caso de estudio en la ciudad de Málaga. *TOURISCAPE2 - Transversal Tourism and Landscape International Scientific Conference*, 179–193.

Chaves Martín, M. Á. (2013). Criterios de intervención en el centro histórico de Ferrar: de las políticas de reconstrucción tras la Guerra Mundial al Plan de Rehabilitación Integral. *Arte y Ciudad. Revista de Investigación*, 3, 153–175. <https://doi.org/10.22530/ayc.2013.N3>

Coulomb, R. (2017). Estrategias e instrumentos de un proyecto socialmente incluyente para la regeneración habitacional de la ciudad histórica: reflexiones desde la Ciudad de México. In A. Pineda & M. Velasco (Eds.), *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad (Vol. 2)* (pp. 19–36). Universidad Nacional Autónoma de México.

Crespi-Valbona, M., & Mascarilla-Miró, Ó. (2018). La transformación y gentrificación turística del espacio urbano. El caso de la Barceloneta (Barcelona). *Eure*, 44(133), 51–70. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612018000300051>

Delgadillo, V. (2011). *Patrimonio histórico y tugurios. Las políticas habitacionales y de recuperación de los centros históricos de Buenos Aires, Ciudad de México y Quito*. Universidad Autónoma de Ciudad de México.

E.T.S. Arquitectura de Málaga. (2018). *Malaka\_net: Bases para la rehabilitación sostenible del Patrimonio Histórico de Málaga*.

Garbayo Otaño, M. (2017). *Patrimonio cultural, arquitectónico y urbano de Guanabacoa. Propuesta de un plan de gestión*. Universidad de Granada.

- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings. Using Public Space*. Van Nostrand Reinhold.
- Girard, L. F. (2013). Toward a smart sustainable development of port cities/areas: The role of the “Historic Urban Landscape” approach. *Sustainability (Switzerland)*, 5(10), 4329–4348. <https://doi.org/10.3390/su5104329>
- González-Varas Ibáñez, I. (2008). *Conservación de bienes culturales: teoría, historia, principios y normas*. Cátedra.
- Haine, W. S. (1998). *The world of the Paris café: Sociability among the French working class, 1789-1914*. Johns Hopkins University Press.
- Haine, W. S., Jackson, J. H., & Rittner, L. (Eds.). (2016). *The thinking space: the cafe as a cultural institution in Paris, Italy and Vienna*. Routledge.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal.
- Herrero, A. (2015). Ciudades patrimonio de la humanidad. Ciudades + humanas, patrimonio + social. En *Ciudades Patrimonio de la Humanidad*. <https://www.ciudadespatrimonio.org/mpublicaciones/social/CiudadesHumanasVo8.pdf>
- Hiernaux, D., & González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación. Pistas teóricas para una articulación. *Norte Grande*, 58, 58–70.
- ICOMOS. (1987). Carta de Washington. Carta Internacional para la conservación de ciudades históricas y áreas urbanas históricas. En *Asamblea General del ICOMOS*. [https://www.icomos.org/charters/towns\\_sp.pdf](https://www.icomos.org/charters/towns_sp.pdf)
- ICOMOS. (2010). *Carta de Nueva Zelanda para la Conservación de Sitios con Valor Cultural Patrimonial*. [https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/ICOMOS\\_NZ\\_Charter\\_2010\\_FINAL\\_11\\_Oct\\_2010-1.pdf](https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/ICOMOS_NZ_Charter_2010_FINAL_11_Oct_2010-1.pdf)
- ICOMOS. (2017). *Declaración de Delhi sobre Patrimonio y Democracia*. [https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/GA2017\\_Delhi-Declaration\\_20180117\\_EN.pdf](https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/GA2017_Delhi-Declaration_20180117_EN.pdf)
- Lynch, K., & Hack, G. (1984). *Site planning* (3rd ed.). The MIT Press.
- Mantrawadi, A. S. (2005). *An urban design based evaluation of Fountain Square, Cincinnati, OH as a potential location for successful outdoor cafes and restaurants* [University of Cincinnati]. [http://rave.ohiolink.edu/etdc/view?acc\\_num=ucin1132101784](http://rave.ohiolink.edu/etdc/view?acc_num=ucin1132101784)
- Mauriès, P. (1987). En el café Royal. *Los Cuadernos Del Norte: Revista Cultural de La Caja de Ahorros de Asturias*, 8(42), 28–31.

- Millán-Millán, P., & Fernández Valderrama, L. (2014). Aproximación al estudio de los procesos de transformación de las ciudades históricas. La tematización. *Eure*, 40(120), 201–219. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000200010>
- Munro, E. (2013). “People just need to feel important, like someone is listening”: Recognising museums’ community engagement programmes as spaces of care. *Geoforum*, 48, 54–62. <https://doi.org/10.1016/J.GEOFORUM.2013.04.008>
- Peraza Guzmán, M. (2017). Ciudadanía y rescate urbano en Yucatán: hacia una política colaborativa. En A. Pineda & M. Velasco (Eds.), *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad (Vol. 2)* (pp. 53–62). Universidad N.
- Plan nacional de emergencias y gestión de riesgos naturales en el patrimonio cultural. (2016). <https://www.toledo.es/wp-content/uploads/2017/03/plan-nacional-de-emergencias-y-gestion-de-riesgos-en-el-patrimonio-cultural.pdf>
- Presidencia Española EU. (2010). *Declaración de Toledo, España*. [http://www.mpt.es/prensa/notas\\_de\\_prensa/notas/2010/03/20100317.html](http://www.mpt.es/prensa/notas_de_prensa/notas/2010/03/20100317.html).
- Rescalvo, M. B., & Báez, J. J. (2021). Landscapes of touristification: A methodological approach through the case of Seville. *Cuadernos Geograficos*, 60(1), 13–34. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v60i1.13599>
- Rey-Pérez, J., & Pereira Roders, A. (2020). Historic urban landscape: A systematic review, eight years after the adoption of the HUL approach. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 10(3), 233–258. <https://doi.org/10.1108/JCHMSD-05-2018-0036>
- Rudofsky, B. (1969). *Streets for people: a primer for Americans*. Doubleday.
- Rueda, S., De Cáceres, R., Cuchí, A., & Brau, L. (2012). *El urbanismo ecológico: su aplicación en el diseño de un ecobarrio en Figueras*. Agencia de Ecología Urbana.
- Sánchez Luque, M. (2005). *La gestión municipal del patrimonio cultural urbano en España* [Universidad de Málaga]. <http://hdl.handle.net/10261/37618>
- Sepúlveda, S. (2017). Estado del arte sobre centros históricos en ciudades mexicanas. In A. Pineda & M. Velasco (Eds.), *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad (Vol. 1)* (pp. 133–168). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Smith, N. (2003). La gentrificación généralisée: d’une anomalie locale à la “regeneration” urbaine comme stratégie urbaine globale. En C. Bidou-Zachariassen (Ed.), *Retours en ville. Des processus de ‘gentrification’ urbaine aux politiques de ‘revitalisation’ des centres* (pp. 45–72). Descartes & Cie.

- Tomas, F. (1996). Del proyecto urbano al proyecto de ciudad. *Anuario de Estudios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño*, 3. <http://hdl.handle.net/11191/7394>
- Troitiño Vinuesa, M. Á. (2003). La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos. *Mediterráneo Económico*, 3, 131–160.
- UNESCO. (2007). *Centros históricos para todos*. [https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/10362\\_2\\_594122.pdf](https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/10362_2_594122.pdf)
- UNESCO. (2011). Recomendación sobre el paisaje urbano histórico. En *Resoluciones*. (informe – 36 C/23; recomendación – 36 C/23 Anexo).
- UNESCO. (2016). *The Hul Guidebook. Managing heritage in dynamic and constantly changing urban environment*.
- Wiesenthal, M. (2002). Los cafés de Venecia. *Técnica Industrial*, 245(78–83).





