

25

• **EDITORIAL** • **¿CÓMO VIVIREMOS TODOS JUNTOS? MENSAJES DESDE EL INTERIOR DE LA ARQUITECTURA** / HOW WILL WE LIVE ALL TOGETHER? MESSAGES FROM INSIDE ARCHITECTURE. Miguel Ángel de la Cova Morillo-Velarde • **ARTÍCULOS** • **LA INVENCION DEL DESIERTO. ARTE Y ARQUITECTURA DESDE LA COSTA PERUANA** / INVENTION OF THE DESERT. ART AND ARCHITECTURE FROM THE PERUVIAN COAST. Octavio Montestruque Bisso;

Richard Asto Altamirano • **PROYECTO RIIS: UN HAPPENING PARA LA VIDA SOCIAL** / RIIS PROJECT: A HAPPENING FOR SOCIAL LIFE. Juan José Tuset Davó • **PLAYGROUNDS Y ESPACIO COMÚN. A PROPÓSITO DEL JUEGO EN LA CIUDAD SUSPENDIDA** / PLAYGROUNDS AND COMMON SPACE. ON PLAYING IN THE SUSPENDED CITY. José Parra-Martínez; Nicolás Stutzin-Donoso; Juan Manuel López-Carreño • **LA CALLE COMO ESCENOGRAFÍA URBANA. LAS TRANSFORMACIONES DE LARIOS Y ALCAZABILLA EN EL SIGLO XX** / THE STREET AS URBAN SCENOGRAPHY. THE TRANSFORMATIONS OF CALLE LARIOS AND CALLE ALCAZABILLA IN THE TWENTIETH CENTURY. Luisa Alarcón González; Francisco Javier Montero-Fernández • **EL BRICOLAJE AL TALLER O EL ESPACIO DE LA TRANSFORMACIÓN EN FRANCIA** / FROM DO-IT-YOURSELF TO THE WORKSHOP, OR THE TRANSFORMATION SPACE IN FRANCE. Ophelia Mantz • **RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS** • **IÑAKI ÁBALOS: PALACIOS COMUNALES ATEMPORALES. GENEALOGÍA Y ANATOMÍA** . Daniel Díez Martínez • **LE CORBUSIER: ¿CAÑONES, MUNICIONES? ¡GRACIAS! VIVIENDAS... POR FAVOR** / JORGE TORRES CUECO Y JUAN CALATRAVA: UNA EXPOSICIÓN, UN PABELLÓN Y UN LIBRO: LE CORBUSIER, 1937-1938 Ricardo Sánchez Lampreave • **VICTORIANO SAINZ GUTIÉRREZ: ALDO ROSSI Y SEVILLA. EL SIGNIFICADO DE UNOS VIAJES**. José Ignacio Linazasoro Rodríguez.

emergencias del espacio común

N25

20  
21



**PA**  
P  
R  
O  
Y  
E  
C  
T  
O  
P  
R  
O  
G  
R  
E  
S  
O  
A  
R  
Q  
U  
I  
T  
E  
C  
T  
U  
R  
A

**EMERGENCIAS  
DEL ESPACIO COMÚN**

25



EMERGENCIAS DEL ESPACIO COMÚN  
**25**



REVISTA PROYECTO PROGRESO ARQUITECTURA

N25

**emergencias del espacio común**



## emergencias del espacio común

### EDITA

Editorial Universidad de Sevilla. Sevilla

### DIRECCIÓN CORRESPONDENCIA CIENTÍFICA

E.T.S. de Arquitectura. Avda Reina Mercedes, nº 2 41012–Sevilla.

Amadeo Ramos Carranza, Dpto. Proyectos Arquitectónicos.  
e-mail: revistappa.direccion@gmail.com

### EDICIÓN ON-LINE

Portal informático <https://revistascientificas.us.es/index.php/ppa>

Portal informático Grupo de Investigación HUM–632

<http://www.proyectorprogresoarquitectura.com>

Portal informático Editorial Universidad de Sevilla <http://www.editorial.us.es/>

© EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2019.

Calle Porvenir, 27. 41013 SEVILLA. Tfs. 954487447 / 954487451

Fax 954487443. [eus4@us.es] [<http://www.editorial.us.es/>]

© TEXTOS: SUS AUTORES,

© IMÁGENES: SUS AUTORES Y/O INSTITUCIONES

### DISEÑO PORTADA:

Rosa María Añón Abajas – Amadeo Ramos Carranza

En base a la fotografía: Cortesía y © Rael San Fratello, 2019.

### DISEÑO PLANTILLA PORTADA–CONTRAPORTADA

Miguel Ángel de la Cova Morillo–Velarde

### DISEÑO PLANTILLA MAQUETACIÓN

Maripi Rodríguez

### MAQUETACIÓN

Referencias Cruzadas

### CORRECCION ORTOTIPOGRÁFICA

Deculturas

ISSN (ed. impresa): 2171–6897

ISSN–e (ed. electrónica): 2173–1616

DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa>

DEPÓSITO LEGAL: SE–2773–2010

PERIODICIDAD DE LA REVISTA: MAYO Y NOVIEMBRE

IMPRIME: PODIPRINT

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de esta revista puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Las opiniones y los criterios vertidos por los autores en los artículos firmados son responsabilidad exclusiva de los mismos.



GRUPO DE INVESTIGACION HUM–632  
*PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA*  
<http://www.proyectorprogresoarquitectura.com>



COLABORA DPTO. PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla.  
<http://www.departamento.us.es/dpaetsas>

### DIRECCIÓN

Dr. Amadeo Ramos Carranza. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España

### SECRETARÍA

Dra. Rosa María Añón Abajas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España

### EQUIPO EDITORIAL

#### Edición:

Dr. Amadeo Ramos Carranza. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dra. Rosa María Añón Abajas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dr. Francisco Javier Montero Fernández. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dra. Esther Mayoral Campa. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dr. Miguel Ángel de la Cova Morillo–Velarde. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dr. Germán López Mena. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dra. Gloria Rivero Lamela. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Juan José López de la Cruz. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Guillermo Pavón Torrejón. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

#### Externos edición (asesores):

Dr. José Altés Bustelo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Valladolid. España.

Dr. Carlos Arturo Bell Lemus. Facultad de Arquitectura. Universidad del Atlántico. Colombia.

Dr. José de Coca Leicher. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. España.

Dra. Patricia de Diego Ruiz. Escuela Técnica Superior de Arquitectura y Geodesia. Universidad Alcalá de Heranes. España.

Dr. Alfonso del Pozo y Barajas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dr. Jaume J. Ferrer Fores. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. España.

Dra. Laura Martínez Guereñu. El School of Architecture & Design, IE University, Madrid; Segovia. España.

Dra. Clara Mejía Vallejo. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Valencia. España.

Dra. Luz Paz Agras. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidade da Coruña. España.

Dra. Marta Sequeira. CIAUD, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Portugal.

### SECRETARÍA TÉCNICA

Dra. Gloria Rivero Lamela. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

### EDITOR DEL NÚMERO Y COORDINACIÓN DE LOS CONTENIDOS CIENTÍFICOS

Dr. Miguel Ángel de la Cova Morillo–Velarde. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

### COMITÉ CIENTÍFICO

Dr. Carlo Azteni. DICAAR. Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura. University Of Cagliari. Italia.

Dra. Maristella Casciato. GETTY Research Institute, GETTY, Los Angeles. Estados Unidos.

Dra. Anne Marie Châtelet. École Nationale Supérieure D'Architecture de Strasbourg (ENSAS). Francia.

Dr. Jean Louis Cohen. Institute of Fine Arts, New York University. Estados Unidos.

Dra. Josefina González Cubero. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Valladolid. España.

Dr. José Manuel López Peláez. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. España.

Dra. Maite Méndez Baiges. Departamento de Historia del Arte. Universidad de Málaga. España.

Dr. Dietrich C. Neumann. Brown University In Providence, Ri (John Nicholas Brown Center For Public Humanities And Cultural Heritage). Estados Unidos.

Dr. Víctor Pérez Escolano. Catedrático Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dr. Jorge Torres Cueco. Catedrático Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universitat Politècnica de València. España.

Dr. ir. Frank van der Hoeven, TU DELFT. Architecture and the Built Environment, Netherlands

### CORRESPONSALES

Pablo de Sola Montiel. The Berlage Centre for Advanced Studies in Architecture and Urban Design. Países Bajos.

Dr. Plácido González Martínez. Tongji University Caup (College Of architecture & Urban Planing). Shanghai, China.

Patrícia Marins Farias. Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Brasil.

Dr. Daniel Movilla Vega. Umeå School of Architecture. Umeå University. Suecia.

Dr. Pablo Sendra Fernández. The Bartlett School of Planning. University College London. Inglaterra.

Alba Zarza Arribas. Centro de Estudos Arnaldo Araújo, Porto. Portugal.

Dra. María Elena Torres Pérez. Facultad de Arquitectura. Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida. México.

### TEXTOS VIVOS

Juan José López de la Cruz. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dr. Francisco Javier Montero Fernández. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

Dra. Esther Mayoral Campa. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.



## SERVICIOS DE INFORMACIÓN

### CALIDAD EDITORIAL

La Editorial Universidad de Sevilla cumple los criterios establecidos por la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora para que lo publicado por el mismo sea reconocido como “de impacto” (Ministerio de Ciencia e Innovación, Resolución 18939 de 11 de noviembre de 2008 de la Presidencia de la CNEAI, Apéndice I, BOE nº 282, de 22.11.08). La Editorial Universidad de Sevilla forma parte de la U.N.E. (Unión de Editoriales Universitarias Españolas) ajustándose al sistema de control de calidad que garantiza el prestigio e internacionalidad de sus publicaciones.

### PUBLICATION QUALITY

*The Editorial Universidad de Sevilla fulfils the criteria established by the National Commission for the Evaluation of Research Activity (CNEAI) so that its publications are recognised as “of impact” (Ministry of Science and Innovation, Resolution 18939 of 11 November 2008 on the Presidency of the CNEAI, Appendix I, BOE No 282, of 22.11.08).*

*The Editorial Universidad de Sevilla operates a quality control system which ensures the prestige and international nature of its publications, and is a member of the U.N.E. (Unión de Editoriales Universitarias Españolas–Union of Spanish University Publishers).*

Los contenidos de la revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA aparecen en:

### bases de datos: indexación



SELLO DE CALIDAD EDITORIAL FECYT 2019, 2020, 2021. Cuartil C2.

WoS. Arts & Humanities Citation Index. JCI: 0,58. Cuartil Q2. Architecture

SCOPUS: SJR (2019): 0.11, H index: 2. Cuartil Q4

AVERY. Avery Index to Architectural Periodicals

REBID. Red Iberoamericana de Innovación y Conocimiento Científico. Cuartil Q2.

EBSCO. Fuente Académica Premier

EBSCO. Art Source

DOAJ, Directory of Open Access Journals

PROQUEST (Arts & Humanities, full text)

DIALNET

ISOC (Producida por el CCHS del CSIC)

DRIJ. Directory of Research Journals Indexing

### catalogaciones: criterios de calidad

RESH (Revistas Españolas de Ciencias Sociales y Humanidades).

Catálogos CNEAI (16 criterios de 19). ANECA (18 criterios de 21). LATINDEX (35 criterios sobre 36).

DICE (CCHS del CSIC, ANECA).

MIAR, Matriu d'Informació per a l'Avaluació de Revistes. IDCS 2018: 10,500. Campo ARQUITECTURA

CLASIFICACIÓN INTEGRADA DE REVISTAS CIENTÍFICAS (CIRC–CSIC): A

ERIHPLUS

SCIRUS, for Scientific Information.

ULRICH'S WEB, Global Serials Directory.

ACTUALIDAD IBEROAMERICANA.

### catálogos on–line bibliotecas notables de arquitectura:

CLIO. Catálogo on–line. Columbia University. New York

HOLLIS. Catálogo on–line. Harvard University. Cambridge. MA

SBD. Sistema Bibliotecario e Documentale. Instituto Universitario di Architettura di Venezia

OPAC. Servizi Bibliotecari di Ateneo. Biblioteca Centrale. Politecnico di Milano

COPAC. Catálogo colectivo (Reino Unido)

SUDOC. Catálogo colectivo (Francia)

ZBD. Catálogo colectivo (Alemania)

REBIUN. Catálogo colectivo (España)

OCLC. WorldCat (Mundial)

## EVALUACIÓN EXTERNA POR PARES Y ANÓNIMA.

El Consejo Editorial remitirá el artículo a dos expertos revisores anónimos dentro del campo específico de investigación y crítica de arquitectura, según el modelo doble ciego.

El director de la revista comunicará a los autores el resultado motivado de la evaluación por correo electrónico, en la dirección que éstos hayan utilizado para enviar el artículo. El director comunicará al autor principal el resultado de la revisión (publicación sin cambios; publicación con correcciones menores; publicación con correcciones importantes; no aconsejable para su publicación), así como las observaciones y comentarios de los revisores.

Si el manuscrito ha sido aceptado con modificaciones, los autores deberán reenviar una nueva versión del artículo, atendiendo a las demandas y sugerencias de los evaluadores externos. Los artículos con correcciones importantes serán remitidos al Consejo Asesor para verificar la validez de las modificaciones efectuadas por el autor. Los autores pueden aportar también una carta al Consejo Editorial en la que indicarán el contenido de las modificaciones del artículo. Los artículos con correcciones importantes serán remitidos al Consejo Asesor para verificar la validez de las modificaciones efectuadas por el autor.

## DECLARACIÓN ÉTICA SOBRE PUBLICACIÓN Y MALAS PRÁCTICAS

La revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA (PPA) está comprometida con la comunidad académica en garantizar la ética y calidad de los artículos publicados. Nuestra revista tiene como referencia el Código de Conducta y Buenas Prácticas que, para editores de revistas científicas, define el COMITÉ DE ÉTICA DE PUBLICACIONES (COPE).

Así nuestra revista garantiza la adecuada respuesta a las necesidades de los lectores y autores, asegurando la calidad de lo publicado, protegiendo y respetando el contenido de los artículos y la integridad de los mismo. El Consejo Editorial se compromete a publicar las correcciones, aclaraciones, retracciones y disculpas cuando sea preciso.

En cumplimiento de estas buenas prácticas, la revista PPA tiene publicado el sistema de arbitraje que sigue para la selección de artículos así como los criterios de evaluación que deben aplicar los evaluadores externos –anónimos y por pares, ajenos al Consejo Editorial–. La revista PPA mantiene actualizados estos criterios, basados exclusivamente en la relevancia científica del artículo, originalidad, claridad y pertinencia del trabajo presentado.

Nuestra revista garantiza en todo momento la condifidencialidad del proceso de evaluación: el anonimato de los evaluadores y de los autores; el contenido evaluado; los informes razonados emitidos por los evaluadores y cualquier otra comunicación emitida por los consejos Editorial, Asesor y Científico si así procediese.

Igualmente quedan afectados de la máxima confidencialidad las posibles aclaraciones, reclamaciones o quejas que un autor desee remitir a los comités de la revista o a los evaluadores del artículo.

La revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA (PPA) declara su compromiso por el respeto e integridad de los trabajos ya publicados. Por esta razón, el plagio está estrictamente prohibido y los textos que se identifiquen como plagio o su contenido sea fraudulento, serán eliminados o no publicados por la revista PPA. La revista actuará en estos casos con la mayor celeridad posible. Al aceptar los términos y acuerdos expresados por nuestra revista, los autores han de garantizar que el artículo y los materiales asociados a él son originales o no infringen derechos de autor. También los autores tienen que justificar que, en caso de una autoría compartida, hubo un consenso pleno de todos los autores afectados y que no ha sido presentado ni publicado con anterioridad en otro medio de difusión.

## EXTERNAL ANONYMOUS PEER REVIEW.

*Editorial Board will be sent to two anonymous experts, within the specific field of architectural investigation and critique, for a double blind review.*

*The Director of the journal will communicate the result of the reviewers' evaluations to the authors by electronic mail, to the address used to send the article. The Director will communicate the result of the review (publication without changes; publication with minor corrections; publication with significant corrections; its publication is not advisable), as well as the observations and comments of the reviewers, to the main author.*

*If the manuscript has been accepted with modifications, the authors will have to resubmit a new version of the article, addressing the requirements and suggestions of the external reviewers. The articles with corrections will be sent to Advisory Board for verification of the validity of the modifications made by the author. The authors can also send a letter to the Editorial Board, in which they will indicate the content of the modifications of the article.*

## ETHICS STATEMENT ON PUBLICATION AND BAD PRACTICES

*PROYECTO, PROGRESO ARQUITECTURA (PPA) makes a commitment to the academic community by ensuring the ethics and quality of its published articles. As a benchmark, our journal uses the Code of Conduct and Good Practices which, for scientific journals, is defined for editors by the PUBLICATION ETHICS COMMITTEE (COPE).*

*Our journal thereby guarantees an appropriate response to the needs of readers and authors, ensuring the quality of the published work, protecting and respecting the content and integrity of the articles. The Editorial Board will publish corrections, clarifications, retractions and apologies when necessary.*

*In compliance with these best practices, PPA has published the arbitration system that is followed for the selection of articles as well as the evaluation criteria to be applied by the anonymous, external peer–reviewers. PPA keeps these criteria current, based solely on the scientific importance, the originality, clarity and relevance of the presented article.*

*Our journal guarantees the confidentiality of the evaluation process at all times: the anonymity of the reviewers and authors; the reviewed content; the reasoned report issued by the reviewers and any other communication issued by the editorial, advisory and scientific boards as required.*

*Equally, the strictest confidentiality applies to possible clarifications, claims or complaints that an author may wish to refer to the journal's committees or the article reviewers.*

*PROYECTO, PROGRESO ARQUITECTURA (PPA) declares its commitment to the respect and integrity of work already published. For this reason, plagiarism is strictly prohibited and texts that are identified as being plagiarized, or having fraudulent content, will be eliminated or not published in PPA. The journal will act as quickly as possible in such cases. In accepting the terms and conditions expressed by our journal, authors must guarantee that the article and the materials associated with it are original and do not infringe copyright. The authors will also have to warrant that, in the case of joint authorship, there has been full consensus of all authors concerned and that the article has not been submitted to, or previously published in, any other media.*

## emergencias del espacio común

### índice

#### editorial

- ¿CÓMO VIVIREMOS TODOS JUNTOS? MENSAJES DESDE EL INTERIOR DE LA ARQUITECTURA / HOW WILL WE LIVE ALL TOGETHER? MESSAGES FROM INSIDE ARCHITECTURE**  
Miguel Ángel de la Cova Morillo-Velarde - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.09>) 12

#### artículos

- LA INVENCION DEL DESIERTO. ARTE Y ARQUITECTURA DESDE LA COSTA PERUANA / INVENTION OF THE DESERT. ART AND ARCHITECTURE FROM THE PERUVIAN COAST**  
Octavio Montestruque Bisso; Richard Asto Altamirano - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.01>) 16

- PROYECTO RIIS: UN HAPPENING PARA LA VIDA SOCIAL / RIIS PROJECT: A HAPPENING FOR SOCIAL LIFE**  
Juan José Tuset Davó - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.02>) 34

- PLAYGROUNDS Y ESPACIO COMÚN. A PROPÓSITO DEL JUEGO EN LA CIUDAD SUSPENDIDA / PLAYGROUNDS AND COMMON SPACE. ON PLAYING IN THE SUSPENDED CITY**  
José Parra-Martínez; Nicolás Stutzin-Donoso; Juan Manuel López-Carreño - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.03>) 50

- LA CALLE COMO ESCENOGRAFÍA URBANA. LAS TRANSFORMACIONES DE LARIOS Y ALCAZABILLA EN EL SIGLO XX / THE STREET AS URBAN SCENOGRAPHY. THE TRANSFORMATIONS OF CALLE LARIOS AND CALLE ALCAZABILLA IN THE TWENTIETH CENTURY**  
Luisa Alarcón González; Francisco Javier Montero-Fernández - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.04>) 68

- DEL BRICOLAJE AL TALLER O EL ESPACIO DE LA TRANSFORMACIÓN EN FRANCIA / FROM DO-IT-YOURSELF TO THE WORKSHOP, OR THE TRANSFORMATION SPACE IN FRANCE**  
Ophelia Mantz - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.05>) 86

#### reseña bibliográfica TEXTOS VIVOS

- IÑAKI ÁBALOS: PALACIOS COMUNALES ATEMPORALES. GENEALOGÍA Y ANATOMÍA**  
Daniel Díez Martínez - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.06>) 104

- LE CORBUSIER: ¿CAÑONES, MUNICIONES? ¡GRACIAS! VIVIENDAS... POR FAVOR**  
**JORGE TORRES CUECO Y JUAN CALATRAVA: UNA EXPOSICIÓN, UN PABELLÓN Y UN LIBRO: LE CORBUSIER, 1937-1938**  
Ricardo Sánchez Lampreave - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i25.07>) 106

- VICTORIANO SAINZ GUTIÉRREZ: ALDO ROSSI Y SEVILLA. EL SIGNIFICADO DE UNOS VIAJES**  
José Ignacio Linazasoro Rodríguez - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2021.i25.08>) 108

## LA CALLE COMO ESCENOGRAFÍA URBANA. LAS TRANSFORMACIONES DE LARIOS Y ALCAZABILLA EN EL SIGLO XX

THE STREET AS URBAN SCENOGRAPHY. THE TRANSFORMATIONS OF CALLE LARIOS  
AND CALLE ALCAZABILLA IN THE TWENTIETH CENTURY

Luisa Alarcón González (<https://orcid.org/0000-0001-5110-9135>)

Francisco Javier Montero-Fernández (<https://orcid.org/0000-0002-0985-7612>)

**RESUMEN** Frente al mundo de lo privado, las calles, como estructura primaria de la ciudad, son uno de los principales lugares de encuentro para sus habitantes. Diseñadas para conectar diferentes puntos, su trazado, desarrollo y conformación reflejan cómo es la ciudad a la que pertenecen, cuál es su grado de desarrollo, cómo de complejas son sus funciones y también cómo es la sociedad que las construye, usa y disfruta. En este sentido, el análisis de las transformaciones que han sufrido durante el siglo XX y los comienzos del XXI las calles Larios y Alcazabilla, dos de las vías principales del centro histórico de la ciudad de Málaga, sirven como ejemplo para estudiar cómo han evolucionado los modos de vida en los últimos 130 años y cómo han ido cambiando conceptos hoy día importantes como el patrimonio y la movilidad.

La construcción de una calle lleva aparejada normalmente una intencionalidad urbana, y responde a un momento histórico en nuestros casos de estudio; la calle Larios responde inicialmente a una estrategia canónica de transformación urbana decimonónica, mientras que Alcazabilla ha sido construida más por el azar y el devenir de la historia, aunque finalmente sus destinos converjan a comienzos del siglo XXI.

**PALABRAS CLAVE** escenografía urbana; Larios; Alcazabilla; Málaga; movilidad urbana; patrimonio

**SUMMARY** Contrary to the private world, the streets, as the primary structure of the city, are one of the main meeting places for its inhabitants. Designed to connect different points, their layout, development and conformation reflect their city, the complexity of their functions and the society that builds, uses and enjoys them. In this sense, the analysis of the transformations that two of the main streets in the historic centre of the city of Malaga, Calle Larios and Calle Alcazabilla, have undergone during the 20th century and the beginning of the 21st, serves as an example to study how lifestyles have evolved in the last 130 years, and how currently important concepts, such as heritage and mobility, have been changing.

The construction of a street normally stems from an urban intention, and responds to a historical moment in our case studies. Calle Larios initially responded to a canonical strategy of nineteenth-century urban transformation, while Calle Alcazabilla was built more by chance and evolution through history, although their purposes finally converge at the beginning of the 21st century.

**KEYWORDS** urban scenography; Calle Larios; Calle Alcazabilla; Malaga; urban mobility; heritage

Persona de contacto / Corresponding author: lalarcon@us.es. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

### INTRODUCCIÓN

En 1748 Giambattista Nolli terminó de dibujar un plano de Roma incluyendo la planta baja de los edificios singulares de la ciudad. Frente a la habitual representación a vista de pájaro de las ciudades, Nolli se esforzó por representar una sección a cota baja en la que aparecen las calles, las plazas y los edificios públicos con un alto grado de definición. Todo aquel espacio, que es accesible al peatón, se muestra en blanco, diáfano, contrastando con el relleno en negro de aquellas zonas privadas, inaccesibles a los ciudadanos.

La cartografía realizada por Giovanni Battista Nolli para los pontífices Clemente XII y Benedicto XIV entre 1733 y 1748 respondía a la necesidad de una cartografía urbana científica acorde con los planteamientos de la Ilustración dieciochesca, pero debe ser entendida como la culminación de una serie de plantas de la ciudad de Roma, iniciada en el siglo XVI por Buffalini, Mario Cataro, Dupèrac y Tempesta, y continuada en el XVII por Giovanni Maggi y Giovanni Battista Falda.

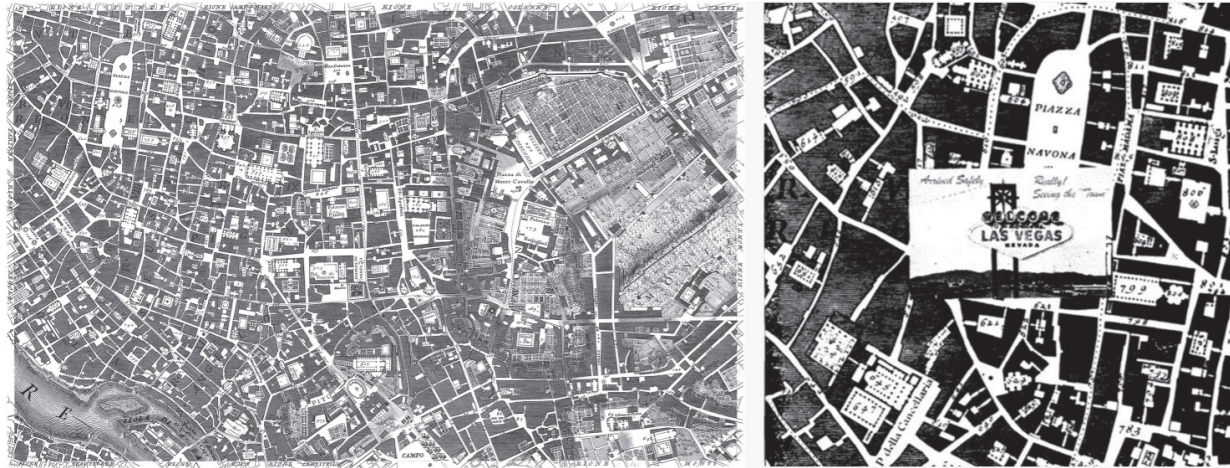
En esta famosa planta de Nolli observamos el ejemplo de la puesta en valor del edificio inserto en la trama urbana, que ya no es solo valorado desde el exterior, sino que incorpora el interior de la arquitectura y se pone en relación con el contexto urbano. Los distintos hitos están

diferenciados con un criterio de dibujo distinto que permite que su representación refleje su singularidad frente al tejido urbano uniforme, en el cual no se distingue nada más que la superficie ocupada por las manzanas junto a las calles y plazas. En el plano de Nolli se incorpora una característica que no habíamos apreciado hasta ahora: el espacio encerrado en los hitos se abre al exterior, se nos hace visible en una imagen ideal. Se asume que la relación entre los edificios y los espacios no acaba en su plano límite, en la fachada, sino que la ciudad se representa de una manera más permeable. El carácter urbano y público de las calles y plazas impregna a los edificios, apropiándose de ellos, mostrándonos una ciudad que no es el negativo de lo construido, sino un espacio continuo con múltiples y variadas relaciones tanto visuales como identitarias. El dibujo, que se vuelve más detallado en el interior de algunos edificios, patios y galerías, sin distinguir explícitamente que sean espacios cubiertos o descubiertos, nos remite a un entendimiento de la ciudad que supera su mera transcripción gráfica, subjetivando la realidad urbana según las relaciones funcionales y visuales que se establecen desde el uso que le dan los ciudadanos y la percepción que se tiene desde el tránsito peatonal.

En esta representación urbana de Roma se muestra de forma directa la importancia del espacio público; una



1. A la izquierda, fragmento del plano de Nolli; a la derecha, montaje que aparece en el capítulo "System and Order on the Strip" del libro *Learning from Las Vegas*.



1

ciudad que muestre una imagen muy negra será aquella que tenga poco espacio disponible para un uso común por parte de sus ciudadanos, mientras que aquellas que contengan muchas porosidades serán ciudades abiertas y aptas para una gran vida en las calles. Quizá lo más interesante del plano de Nolli no es el clásico recurso gráfico de llenos y vacíos de una ciudad, ya que esa imagen se aproxima más a la fotografía aérea que a la planta baja, sino, como hemos comentado, la inclusión de los edificios públicos, expandiendo el espacio de la calle al interior de lo construido. Así, el interior de una iglesia a la que puedo acceder sin control o un edificio comercial que me permite pasearme por él sin límites físicos serán lugares tramados de blanco, lugares que se consideran comunes, aptos para el encuentro y las relaciones sociales.

La influencia del plano de Nolli como estrategia de representación de la ciudad llega hasta el siglo XX, cuando Venturi, Scott-Brown e Izenour lo utilizan como referencia para cartografiar y analizar la ciudad de Las Vegas

en *Learning from Las Vegas*<sup>1</sup>. Si en la Roma de Nolli los grandes edificios públicos son los que singularizan la ciudad, en Las Vegas son los anuncios publicitarios los que caracterizan y unifican el espacio público. Este reconocimiento al referente romano queda de manifiesto cuando utilizan como primera ilustración del capítulo "System and Order on the Strip" el plano de Nolli con un cartel publicitario de Las Vegas superpuesto en el centro (figura 1).

Si hoy dibujáramos la planimetría de la cota cero de nuestras ciudades, las consideraciones de aquello que rellenamos de blanco o negro y la metodología<sup>2</sup> que utilizaríamos seguramente serían otras que las que se planteó Nolli, y su análisis, si fuéramos comparando la estructura urbana de esa cota en distintas épocas, nos podría dar un reflejo claro de los cambios que ha ido sufriendo la sociedad en relación con el uso del espacio público.

Las calles y plazas de muchas de nuestras ciudades históricas, escenarios privilegiados de la vida urbana, quizás no hayan cambiado demasiado en su volumetría o aspecto formal, especialmente desde los años ochenta

1. Venturi, Scott-Brown e Izenou incorporan fragmentos del plano de Nolli y realizan collages de fondo-figura en *Learning from Las Vegas* para ilustrar la importancia del vacío en la ciudad de Las Vegas, el Strip y el significado de los carteles publicitarios luminosos. Venturi, Robert; Scott-Brown, Denise; Izenour, Steven. *Learning from Las Vegas*. Cambridge: MIT Press, 1977 [1972], pp. 20-.

2. El desarrollo tecnológico producido tanto en las herramientas gráficas como en el tratamiento de datos con aplicaciones como el Space Syntax (DepthmapX) o Isovist permiten establecer aproximaciones contrastadas de las relaciones visuales entre distintas partes de la ciudad, y cómo estas influyen en su uso, como ejemplifica Bill Hillier en *Space is the machine*.

del siglo XX, momento en el que la conservación del patrimonio y la catalogación de edificios se vuelven sistemáticas en el planeamiento urbano, pero ese fondo edificado casi inamovible sí ha ido variando su forma de uso, unas modificaciones que se reflejan de forma bastante elocuente en la ocupación de las plantas bajas de los edificios y también en la pavimentación y amueblamiento de las calles.

El dibujo, actualizado al siglo XXI, de una cartografía funcional urbana donde se refleje el uso de esa planta baja sería una interesante representación de los espacios de interrelación social, de lo amable que es la ciudad para sus habitantes, del porcentaje de espacio de uso público que realmente existe y de cómo son esos lugares de encuentro.

#### LA CALLE LARIOS, EL SALÓN DE MÁLAGA

La calle Larios de la ciudad de Málaga nació dentro de los movimientos aperturistas de higienización urbana del siglo XIX, con una clara vocación de transformación de un área insalubre de calles estrechas en el gran eje comercial de la ciudad, que serviría para conectar la plaza de la Constitución, el gran vacío urbano permanente en la ciudad desde época romana<sup>3</sup>, con la Alameda, el puerto y el mar, su principal vía de conexión y, en gran medida, el origen geográfico de la ciudad<sup>4</sup>.

Dentro de este movimiento higienista, generalizado en todas las ciudades europeas, la iniciativa malagueña

muestra varias singularidades, algunas de las cuales aún persisten y que posiblemente estén marcando parte de su carácter. Su concepción fue ambiciosa, ya que se planteó desde el Ayuntamiento como un proyecto integral que definía no solo su trazado, sino también las edificaciones de su perímetro, doce manzanas de cinco plantas que flanquean la calle, desde la plaza de la Constitución a la calle Martínez, final inicial de la vía, y el comienzo de las calles transversales a las que estas manzanas también daban fachada, con unas esquinas redondeadas que se justificaron como manera de permitir una mayor circulación de los vientos que mejoraban la salubridad del ambiente, aunque también están inspiradas en la arquitectura de la Escuela de Chicago<sup>5</sup>. El trazado de la calle es del arquitecto municipal Manuel Rivera Valentín, pero el conjunto de los proyectos de las edificaciones fue redactado y las obras fueron dirigidas por el mismo técnico, Eduardo Strachan Viana-Cárdenas, conformando a día de hoy una de las imágenes más conocidas de Málaga, ya que ha permanecido inalterada en su ya largo siglo de vida<sup>6</sup>, como escenario privilegiado de la vida de la ciudad.

La imagen final, a pesar de las diferencias de tamaño de las manzanas, que buscan un acuerdo con el tejido urbano existente, es bastante homogénea, no solo por su concepción por una única persona, sino también por su modo de ejecución, ya que se realizó de forma conjunta en un breve plazo de tiempo. En cuatro años<sup>7</sup> de incesante trabajo se levantó la totalidad de la calle; las grandes

3. La actual plaza de la Constitución se encuentra ubicada en un supuesto segundo Foro romano, situado en el extremo del Decumano máximo, y en todas las cartografías históricas de la ciudad aparece como plaza, convirtiéndose ya en la ciudad medieval en el centro administrativo de la misma. Machuca Santa-Cruz, Luis. *Málaga, ciudad abierta: origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*. Málaga: Colegio de Arquitectos, 1987, pp. 25-29.

4. Como la mayoría de las ciudades marítimas, el origen de Málaga viene determinado por sus condiciones para ser un punto de atraque de barcos, y su tamaño e importancia a lo largo de la historia se vincula a la evolución de esta situación respecto al tráfico marítimo de mercancías y personas.

5. "Se ha señalado la relación de estos edificios con la arquitectura de la Escuela de Chicago, que por estos años se hallaba en pleno apogeo. Lo cierto es que construcciones de estas proporciones carecen de antecedentes en la ciudad, y que el empleo de soportes de hierro y la agrupación de vanos para constituir unas peculiares ventanas así parecen indicarlo". RODRÍGUEZ MARIN, Francisco José. Eduardo Strachan y Viana-Cárdenas (1853-1899). Vida y obra de un maestro de obras malagueño. En: *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*. Málaga: Asociación Cultural Isla de Arriarán, 1998, n.º 12, p. 44. ISSN 1133-6293.

6. Durante la guerra civil sufrió importantes daños, que fueron restaurados y reparados sin alterar su fisonomía a principios de los años cincuenta, por el arquitecto Guerrero Strachan, descendiente del director del proyecto original.

7. Sus obras comenzaron el 15 mayo de 1887 y fue inaugurada el 27 de agosto de 1891. JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO. Portal de Archivos de Andalucía [en línea]. *Una calle que da luz a Málaga: Los 125 años de calle Larios* [consulta: 14-02-2021]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web\\_es/contenido?id=886447c0-b7ac-11e6-922b-000ae4865a5f&idActivo=&idContArch=9a6fa77c-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=%5B%2C+cfa8cd88-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5%5D](https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web_es/contenido?id=886447c0-b7ac-11e6-922b-000ae4865a5f&idActivo=&idContArch=9a6fa77c-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=%5B%2C+cfa8cd88-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5%5D).



2. Postal de la construcción de la calle Larios.
3. Trazado de la apertura de calle Larios sobre plano de Málaga de Joaquín Pérez de Rozas (1863). Dibujo realizado por los autores.



2

andamiadas de madera que llenaron el espacio de la ciudad durante ese breve periodo nos la muestran casi como un decorado de película de la época dorada de los grandes estudios de Hollywood (figura 2). También fue singular su modo de financiación, que permitió su envergadura y su rapidez de ejecución, ya que debido a su alto coste, no viable para las arcas municipales, fue realizada con una inversión privada, inicialmente mediante una sociedad anónima abierta<sup>8</sup> que pasó a estar dominada posteriormente por la familia Larios, que se convirtió en la propietaria real de la calle y de la que toma el nombre.

8. Ibíd. El 1 de mayo de 1880 el Ayuntamiento publicó las bases de una sociedad anónima para promover la construcción de la calle Larios. El capital de la sociedad se fijó en un 1.000.000 de pesetas. El capital social inicial se distribuyó en cuarenta acciones de 25.000 pesetas cada una, que fueron adquiridas por la Sociedad Hijos de Manuel Heredia, Hijos de Martín Larios, Antonio Campos Garín, Jorge Loring y Simón Castel.

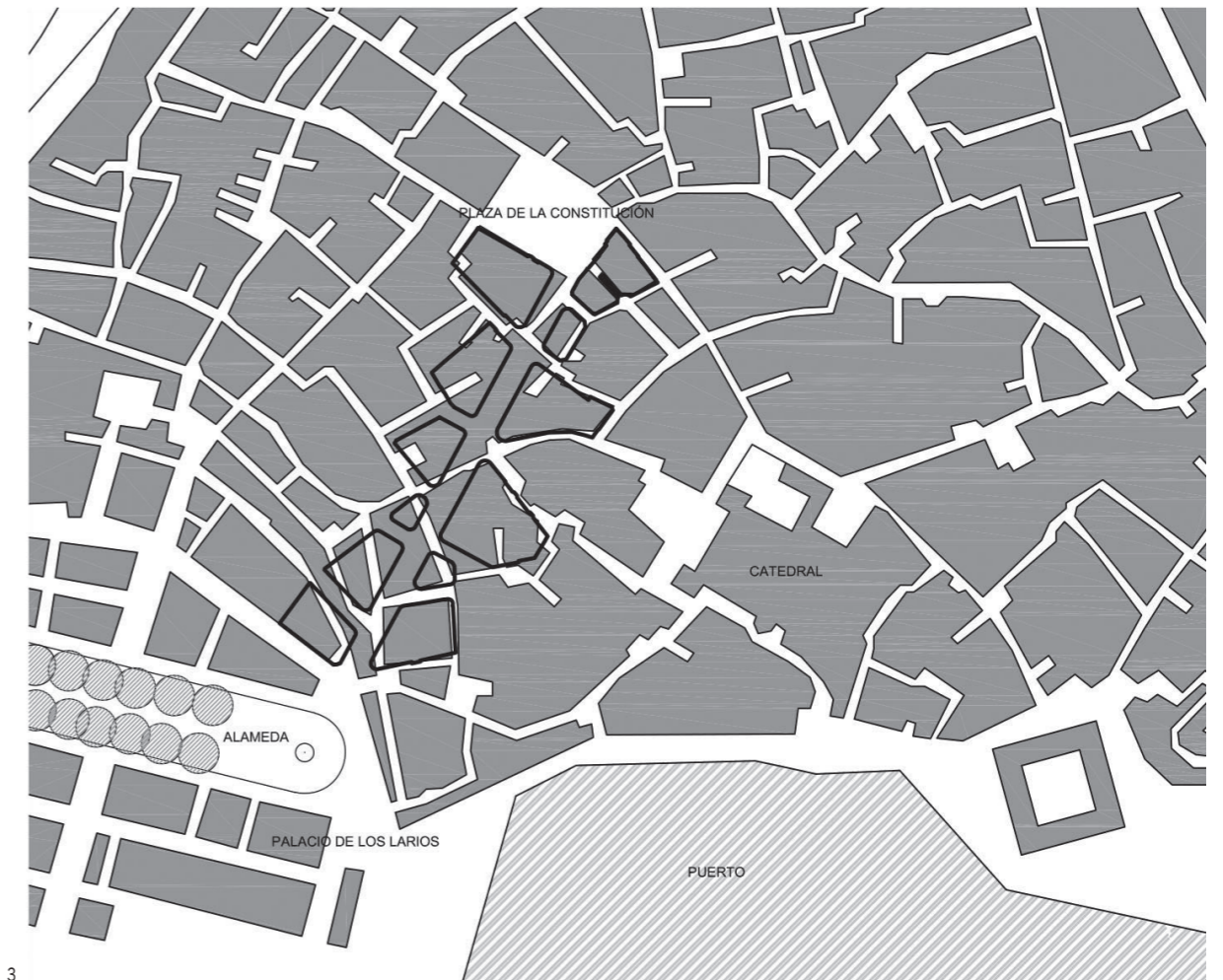
9. ALARCÓN, Pilar. Extraña en el paraíso. Itinerario por las fuentes de la capital. En: LÓPEZ-CUENCA, Rogelio; VEGA, Elo, coords. *Málaga Monumental. A vista de este ejemplo*. Málaga: Universidad de Málaga, 2020, p. 130.

Incluso podemos pensar que su trazado simbólicamente recoge la importancia de la familia en la ciudad, ya que cuando se construyó enfrentaba al palacio Larios, situado en uno de los frentes de la hoy plaza de la Marina, con la plaza de la Constitución, centro cívico de la ciudad (figura 3).

*“Desde su primera concepción estaba destinada a ser el eje económico de la ciudad, facilitaba el acceso a la plaza de la Constitución y conectaba visualmente a los Larios con este teórico corazón de la ciudad, plasmando físicamente la realidad de su poder, esta ostentación, que en su momento hizo declarar a Rubén Darío que ‘toda Málaga era de los Larios’ aún se percibe”*.

Por su dimensión y escala, la calle Larios ha funcionado en determinados momentos como un espacio salón; en sus inicios esta función se ve reforzada por la pavimentación que Strachan elige, un entarugado de madera que impedía el paso de carruajes y que debía de darle un aspecto, en cierta medida, doméstico, a medio camino entre interior-exterior, y por su potente iluminación mediante 30 farolas, con las que se asemejaría a un salón de baile en plena fiesta. La sustitución del pavimento por adoquines en 1907, debido a la inundación que sufrió la ciudad por el desbordamiento del río Guadalmedina, realizó una primera transformación al permitir el tránsito rodado por su interior cambiando ese carácter de salón interior en el de vía urbana, una condición que no pierde totalmente, ya que de forma esporádica celebraciones puntuales impiden el tránsito de vehículos y devuelven a la ciudadanía la totalidad de la calle, llenándose de vida (figuras 4 y 5).

El aumento del tráfico a lo largo del siglo XX hace que el adoquinado se transforme en asfalto, configurándose en la segunda mitad como una vía rodada con dos carriles para el tráfico de vehículos y unos amplios acerados con un pavimento de mármol pulido que se convierten en el recuerdo de ese carácter doméstico y casi interior, ya



3

que el acabado de alta resbaladidad era más adecuado para un interior lujoso que para una vía urbana (figura 6).

En el año 2002 se peatonaliza de nuevo con un proyecto de reforma conjunto con la plaza de la Constitución de los arquitectos Juan Gavilanes, Francisco González Fernández y José Ignacio Pérez de la Fuente, dentro de una estrategia de transformación del centro histórico de la ciudad en parque temático para el turismo, como uno

de sus autores indica<sup>10</sup>. Esta actuación le devuelve, en cierta medida, ese aspecto de salón o patio interior que se ve reforzado por el mobiliario urbano, tanto el fijo como el efímero, que la contamina. Al comienzo de la calle, en su parte baja de apertura al mar, unas enormes bolas impiden la entrada de los coches; esta barrera marca lo que podríamos considerar un acceso, y en ella, la gente se agolpa como si fuera a entrar en un cine o un teatro,

10. *“Mientras tanto, en la ciudad histórica amurallada se fue solapando el parque temático comercial y de oficinas, en relación con la actividad administrativa, con otro museográfico y turístico, sustentado en una incipiente red de museos y ejes culturales. La operación de imagen articulada con las subvenciones en rehabilitación de fachadas, basadas en el estudio del color de los inmuebles, contribuyó a esta tematización, mostrando la recuperación patrimonial como signo de identidad y que habla de una ciudad para el espectáculo y el simulacro: un centro representativo que se cuida, pero del que se aleja a la población para residir. La mirada al centro ha despertado su potencial de renovación urbana por vía de su poder de representación y el centro pasó de su abandono a ser objeto de especulación en época de bonanza y transformaciones sociales”*. GAVILANES VÉLAZ DE MEDRANO, Juan; LACOUR JIMÉNEZ, Rafael de. *Arquitectura y urbanismo del siglo XX. 3: Nuevos trazos para el futuro*. En: CAMACHO MARTÍNEZ, Rosario, coord. *Historia del Arte de Málaga*. Málaga: Prensa Malagueña, 2011, vol. 21.



4. Calle Larios en 1908, momento en el que sustituye el entarugado de madera por un adoquinado.
5. La procesión del Corpus Christi en calle Larios en 1940.
6. Imagen de calle Larios, esquina con calle La Bolsa, 2 de junio de 1976. Se puede ver un cartel con un local adquirido por el Banco de Andalucía; anteriormente, se ubicaban ahí los Almacenes Masó.



parándose a hacerse fotografías con la calle como fondo de perspectiva. Desde ese lugar privilegiado se asemeja más al decorado de una película –igual que en el momento de su construcción– que a un espacio urbano real.

La dimensión de la calle, una ambiciosa vía de pequeño tamaño, y la regularidad de sus fachadas, con una misma composición vertical que se traduce en una igualdad de alturas y disposición consistentes en planta baja y



entrepantalla de uso comercial, dos plantas principales y un ático con uso vivienda, con continuidad en las cornisas que rematan las distintas franjas, nos remite, en cierta medida, a una plaza mayor estilizada o a un patio como la galería de los Uffizi en Florencia<sup>11</sup>. Esa imagen de espacio interior se refuerza en los meses centrales del invierno y en el verano, cuando la cubre una estructura metálica provisional que sirve para colocar las luces de Navidad o toldos de sombra (figura 7). Esta cubierta contribuye a la sensación de que estamos en un lugar acotado y

controlado, donde las acciones no son espontáneas, sino que están mediadas por actividades guiadas para entretener a una población flotante que debe disfrutar al máximo de sus cortos días de estancia en ese lugar, quizá de forma no muy diferente a la que Benjamin describe para los nuevos pasajes del París de Haussmann, con la sorpresa de la moda y el divertimento programado, mientras que los espacios circundantes de escala más menuda y con menor formalización arquitectónica se asemejan a aquellos antiguos lugares que añora en las viejas calles<sup>12</sup>.

11. Podemos entender que la calle Larios es, al igual que el proyecto de Vasari, un "vacío-figura central, estable y obviamente planificado que, a modo de acompañante, tiene una parte posterior irregular que puede mostrarse suelta y sensible al contexto próximo". Rowe, Colijn; Koetter, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 70.

12. "En la avenida de los Campos Eliseos, entre hoteles nuevos con nombres anglosajones, se abrieron hace poco unas arcadas, dando lugar así al más reciente pasaje parisino. Para su inauguración, una enorme orquesta uniformada tocó ante parterres de flores y gráciles surtidores. La gente se amontonaba entre murmullos en los umbrales de arenisca a lo largo de grandes espejos, veía caer una lluvia artificial sobre las entrañas de cobre de los automóviles más



7. Calle Larios en las Navidades de 2016.

Ambos espacios se retroalimentan por contraposición, haciendo resaltar sus diferencias: el espacio salón necesita del encapsulado perimetral para convertirse en vacío interior, mientras que el trazado irregular se potencia al chocar con la amplia vía rectilínea.

El tránsito por la calle es lento, casi estático, lo que contribuye aún más a esa sensación de decorado teatral: parecen figurantes en vez de paseantes, lo cotidiano ha desaparecido y con ello la vida de las calles. Ese cambio en los modos de vida también se ve reflejado en la otra gran transformación silenciosa que ha sufrido a lo largo del siglo XX, concebida desde su origen como calle comercial, todas las edificaciones que la flanquean tienen en sus plantas bajas y entreplantas locales comerciales, aunque el uso de estos ha ido cambiando según se ha modificado su carácter. Inicialmente, se instalaron negocios variados como bares, cafés, tiendas de ropa, quincalla, establecimientos hoteleros, oficinas de negocios, despachos profesionales, consultas de médicos o instituciones culturales como el Liceo y el Círculo Mercantil<sup>13</sup>. A mediados del siglo XX los pequeños negocios van siendo

sustituídos por oficinas bancarias marcando un carácter de centro de negocios. Como en casi todas las ciudades históricas, la aplicación de los preceptos del movimiento moderno en las transformaciones urbanas lleva a nuevas barriadas periféricas a la población residente en el centro, que se vacía de vida, quedando exclusivamente como lugar de trabajo, pero, al igual que el tráfico acabó volviendo a desaparecer, las oficinas bancarias también se diluyeron a comienzos del siglo XXI, siendo sustituidas por cadenas internacionales de ropa, lencería o maquillaje de bajo coste<sup>14</sup> que sirven de entretenimiento a los turistas, que son los nuevos habitantes de la ciudad histórica; si fijáramos nuestra mirada en la cota 1,50 m, solo percibiríamos escaparates de tiendas franquicia y nos costaría distinguir si estamos en Málaga, Sevilla o Nueva York.

Este cambio de escenario no supone una vuelta a la mistificación de usos previa a los planteamientos de la Carta de Atenas<sup>15</sup>, sino un aumento de la terciarización, ya que los usuarios están de paso y todo el nuevo ambiente urbano gira en torno al negocio que supone su estancia, y cuando por alguna circunstancia el turismo

*recientes como prueba de la bondad del material, veía moverse ruedas en aceite, leía en pequeños carteles negros la cifras en cristal strass de los precios de los artículos de piel, de los discos gramófonos y de los kimonos bordados. Bajo una luz difusa cenital, la gente se deslizaba sobre baldosas. Mientras aquí se ha preparado un nuevo pasaje para el París de última moda, ha desaparecido uno de los más antiguos de la ciudad, el pasaje de l'Opera, devorado por la irrupción del boulevard Haussmann. Tal y como hizo esa notable galería hasta hace poco, algunos pasajes conservan aún hoy, entre luz chillona y rincones oscuros, un pasado hecho espacio".* Benjamin, Walter. *Libro de los Pasajes*. Madrid: Akal, 2005, p. 863.

13. Los primeros locales que se instalaron fueron los cafés Parisién, Imperial e Inglés; empresas aseguradoras: Guillermo Alquer, Palatine Fire Office, Comercial Unión Assurance Company Limited, Unión Marine Inc. y la Greshan; el único estanco de la calle se abrió en 1906; las dos primeras tiendas de ropa y quincalla fueron las de Francisco Lara Garijo y Manuel Romero Alejandro; dos sombrererías, la de José Ruiz Sánchez y la de Villamor; una librería propiedad de Enrique Rivas Beltrán; tres hoteles: Niza, Inglés y Victoria; una imprenta propiedad de Miguel Jimena; un salón-estudio fotográfico, "El Louvre", de Agustín Sánchez Morales. En la década de los años treinta del siglo XX ya están abiertas la farmacia Mata, la cafetería Cosmopolita, los almacenes de Gómez Hermanos, la sedería Masó y la heladería Mira que durante mucho tiempo caracterizaron la imagen de la calle. JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO, *op. cit. supra*, nota 5.

14. En 2018 la calle Larios se posicionó como una de las tres calles de España con mayor renta de alquiler. Sánchez, Sebastián. Las rentas de Larios sitúan a Málaga entre las grandes urbes comerciales. En: *Málaga Hoy*, 8 de junio de 2018 [consulta: 13-06-2018]. Disponible en: [https://www.malahoy.es/malaga/rentas-Larios-Malaga-grandes-comerciales\\_0\\_1252675280.html](https://www.malahoy.es/malaga/rentas-Larios-Malaga-grandes-comerciales_0_1252675280.html). De los negocios abiertos en la primera mitad del siglo XX solo permanecen tres, el estanco, la farmacia Mata y la heladería Mira.

15. La Carta de Atenas indica en su punto 77: "Las claves del urbanismo se contienen en las cuatro funciones siguientes: *habitar, trabajar, recrearse (en las horas libres), circular*". Y en el 78: "A partir del Congreso de los CIAM en Atenas, las cuatro funciones claves del Urbanismo exigen, para manifestarse en toda plenitud e introducir orden y clasificación en las condiciones habituales de vida, de trabajo y de cultura, disposiciones particulares que ofrezcan a cada una de ellas las condiciones más favorables para el completo desarrollo de su propia actividad. El urbanismo, teniendo en cuenta esta necesidad, transformará la imagen de las ciudades, romperá la aplastante coerción de unos usos que han perdido su razón de ser y abrirá a los creadores un campo de acción inagotable. Cada una de las funciones claves tendrá su propia autonomía, apoyada en los datos que proporcionan el clima, la topografía y las costumbres: se las considerará como entidades a las que serán asignados terrenos y locales para cuyo equipo e instalación se pondrán en movimiento, en su totalidad, los recursos prodigiosos de las técnicas modernas. En esta distribución se tendrán en cuenta las necesidades vitales del individuo y no el interés o la ganancia de un grupo particular. El urbanismo debe garantizar la libertad individual al tiempo que se beneficia de las aportaciones de la acción colectiva y se somete a ellas". Le

desaparece, las calles se quedan desiertas igual que las de un polígono industrial o un centro de negocios fuera de los horarios de trabajo.

EL MONUMENTO COMO ESCENARIO,  
LA CALLE ALCAZABILLA

En contraste con la calle Larios, que ha supuesto un escenario aparentemente inamovible para la representación de los grandes eventos urbanos a lo largo del siglo XX, otro de los actuales ejes representativos de la ciudad, la calle Alcazabilla, ha sufrido múltiples transformaciones hasta alcanzar la imagen actual que la hace ser otro de los lugares-escenario del reclamo turístico de la ciudad; quizá parte de su interés en estos momentos radique en su condición de espacio asimétrico y heterogéneo, con cierto aspecto de traseca urbana a modo de *objets trouvés*<sup>16</sup>.

Frente a la gran transformación que supone la apertura de la calle Larios, que corta bruscamente en diagonal el menudo tejido medieval, la calle Alcazabilla surge de la fragmentación de una manzana y la rectificación de fachadas como prolongación de la calle Victoria y para mejorar la conexión existente, en alguna medida, entre la entonces plaza de Riego (actual de la Merced) con el antiguo frente portuario de la ciudad (figura 8). También se diferencian en su forma de ejecución, realizándose en este caso poco a poco, dejando vacíos con demoliciones y construyendo edificios de forma parcial en un proceso lento que nada tiene que ver con la efectividad y rapidez de ejecución de Larios. Esta forma más natural de hacer ciudad llevó a que durante todo el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX se realizaran varios proyectos de transformación de la zona en los que también se incluía el saneamiento del área de la Alcazaba, a la que bordea y de la que toma el nombre<sup>17</sup>.



7

Desde que la fortaleza árabe entra en fase de ruina tras siglos de uso militar con escaso mantenimiento, se realizan varios proyectos para su demolición. El primero de ellos, fechado en mayo de 1798, propone su sustitución por un cuartel de estilo neoclásico y capacidad para 2000 hombres; su planta rectangular, de geometría perfecta, casa mal con la topografía de la zona, que debería ser modificada de forma sustancial. En 1835, se redacta un nuevo proyecto de uso mixto, con la construcción

Corbusier; Giraudoux, Jean. *Principios de urbanismo (La Carta de Atenas)* [en línea]. Esplugues de Llobregat: Ariel, 1973. Disponible en: <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>.

16. Según la definición de Rowe y Kroetter los *objets trouvés* son lugares "estimulantes, atemporales y necesariamente transculturales dentro del collage urbanístico". ROWE, Colin; KOETTER, Fred, *op. cit. supra*, nota 9, p. 147.

17. No cabe duda de que la filiación del término *Alcazabilla* está estrechamente vinculada con el edificio de la Alcazaba, si bien es cierto que algunos investigadores sostienen que podría haberse denominado calle Monteros o del Alcázar. ASEÑO-RUBIO, Eduardo. Origen y transformación de los espacios urbanos históricos en el turismo cultural: la resemantización de la calle Alcazabilla y el entorno monumental del Teatro romano y la Alcazaba de Málaga. En: *Aproximaciones Contemporáneas al Paisaje Urbano. II Jornadas Internacionales de Investigación sobre paisaje, patrimonio y ciudad*. Alcalá de Henares, abril 2018.





de un cuartel también de nueva planta en la zona alta y un pequeño barrio de viviendas en la zona baja, dando al mar. En 1837 el proyecto anterior se modifica, incluyendo unos jardines escalonados en la fachada al mar, que son un primer esbozo de lo que luego será la franja ajardinada que hoy conecta la Alcazaba con el parque. Los proyectos se siguen sucediendo, y en 1871 y 1891 se redactan dos nuevos proyectos, en los que el uso militar ya ha desaparecido completamente, planteándose un nuevo barrio de manzanas regulares y calles

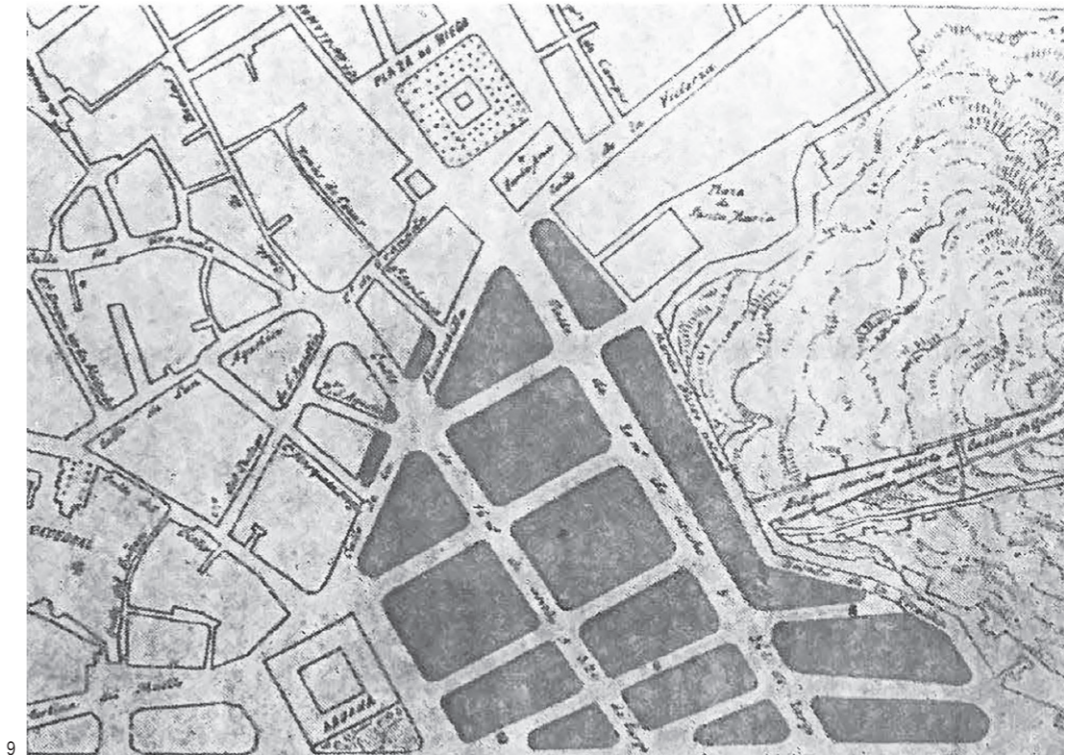
ortogonales que conectan el centro de la ciudad con el nuevo parque, buscando abrirlo al mar, para lo que se propone el desmonte completo de la elevación topográfica y la utilización de esas tierras para los rellenos necesarios en la construcción del nuevo puerto<sup>18</sup>. La vía principal de la nueva urbanización conectaba la plaza de la Merced con el parque, con un trazado similar al actual túnel de la Alcazaba (figura 9).

Ninguno de estos proyectos se ejecuta y las ideas de demolición desaparecen con la declaración de

18. FABRE ESCAMILLA, Eduardo. Los proyectos de demolición y urbanización de la Alcazaba de Málaga a finales del siglo XIX y principios del XX. En: *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*. Málaga: Asociación Cultural Isla de Arriarán, diciembre 2005, n.º 26, p. 113. ISSN 1133-6293.

8. Trazado actual de la calle Alcazabilla sobre plano de Málaga de Joaquín Pérez de Rozas (1863). Dibujo realizado por los autores.

9. Proyecto de urbanización de los terrenos de la Alcazaba (1891) de Emilio de la Cerdá.



monumento de la Alcazaba en 1931<sup>19</sup>, quedando finalmente la transformación de la zona en una redefinición de su borde, con el trazado de una calle que va desde la plaza de la Merced hasta la antigua Aduana, hoy Museo de Málaga, y la calle Cortina del Muelle, zona donde se situaba el puerto histórico de la ciudad, dejando a la izquierda el monte de la Alcazaba con los restos del teatro romano en su falda. Un escenario turístico-monumental recompuesto a partir de los años treinta y cuya consolidación ha durado todo el siglo XX (figuras 10 y 11).

Sin curiosear en la historia de la ciudad, es difícil pensar que hace menos de un siglo aquí existía un barrio

humilde de estrechas callejuelas cuyas casas se habían ido apropiando de restos del antiguo palacio árabe, de los muros y las preexistencias en las que encontrar un cobijo fácil y económico<sup>20</sup> (figura 12). Un barrio insalubre que se pensó demoler en su totalidad, incluyendo su elevación topográfica, para abrir la ciudad al nuevo parque recién construido, pero que se decide finalmente transformar en un recurso turístico recreando los restos de la antigua Alcazaba y el cercano castillo de Gibralfaro. Ambos lugares se reconstruyen mediante un proceso en donde abunda la invención arquitectónica y un escaso rigor científico, se emula lo que se espera encontrar,

19. La Alcazaba se declara monumento por Decreto el 3 de junio de 1931.

20. En el padrón de 1820 en la Alcazaba vivían 413 personas distribuidas en 9 manzanas y 113 casas numeradas. MORALES FOLGUERA, José Miguel. La Alcazaba de Málaga en el s. XIX. Entre la utopía y la realidad. En: *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*. Granada: Universidad de Granada, noviembre 1984, n.º 16, p. 434. ISSN 0210-962X. Disponible en: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11109>.



10. Imagen de la construcción de la Casa de la Cultura en 1950.  
11. Imagen de la calle Alcazabilla en 1940 con los restos aparecidos del Teatro romano en superficie.  
12. Imagen del barrio de la Alcazaba en las primeras décadas del siglo XX.  
13. Imagen de la calle Alcazabilla en abril de 1959.



10



11



12

consolidando unas edificaciones que mayoritariamente son una escenografía para dotar de monumentalidad a la ciudad y servir de reclamo turístico<sup>21</sup>.

A mediados del siglo XX, al igual que sucedió en Larios, la calle tiene una configuración de vía rodada, con dos carriles de tráfico y doble sentido de circulación, un tráfico que se va volviendo intenso con el crecimiento de la ciudad y su parque automovilístico, aunque aquí su menor dimensión no permite amplios acerados, y la calle pierde su sentido de lugar de paseo, convirtiéndose en una vía de tránsito rápido de acceso al centro histórico desde la zona este, o simplemente de paso en la conexión hacia el oeste (figura 13).

Hoy es una calle peatonalizada<sup>22</sup>, llena de mesas de bares y cuya envolvente heterogénea es producto de sus vicisitudes a lo largo del siglo XX; en ella permanecen algunos edificios de viviendas y otros dotacionales entre los que encontramos, en dirección a Cortina del Muelle: el cine Albéniz, un edificio construido en 1947 por el arquitecto González Edo, y que se nos muestra como un guiño al tiempo, porque permanece inalterable en forma y uso, única pervivencia de los varios cines que existían en la zona<sup>23</sup>; las traseras del Museo Picasso, abierto en

21. "Durante los primeros años de la década de los treinta se empieza a crear la opinión de la utilidad de la Alcazaba como instrumento productivo de cara al turismo". Reinoso Bellido, Rafael. *Topografías del paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Málaga: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga; Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Málaga, 2005, p. 304.

22. La actual urbanización de la calle Alcazabilla se realiza en 2008 mediante un proyecto de los arquitectos Rafael Martín Delgado e Isabel Cámara Guezala, autores igualmente del Museo Picasso.

23. Junto al cine Albéniz, los cines Astoria y Victoria, situados al comienzo de la calle en uno de los frentes de la plaza de la Merced, dotaban a la zona de cierto ambiente cultural nocturno. Los cines Astoria y Victoria, cerrados desde mediados de los años ochenta, han sido demolidos en octubre de 2019.

2002, tras la rehabilitación y transformación del antiguo Museo de Bellas Artes situado en el palacio de Buenavista y una serie de viviendas del siglo XVIII anexas al mismo; los jardines de Ibn Gabirol, realizados en el espacio vacante entre las traseras del museo y la alineación de la calle, que son un "punto de naturaleza renovada inserta en el medio urbano, como una tramoya de un espectáculo teatral, cuyo marco incomparable era el frontis del Teatro romano y la Alcazaba"<sup>24</sup>; la propia Alcazaba; el Teatro romano recuperado; y, finalizando, el actual Museo de Bellas Artes, trasladado del palacio de Buenavista a la antigua Aduana, lo que lo convierte en uno de los lugares imprescindibles para los turistas, los nuevos habitantes de esta ciudad espectáculo (figura 14).

La calle Alcazabilla nos muestra una ciudad construida por capas, en la que distintos periodos históricos conviven de forma natural, aunque los edificios aparentemente más antiguos sean los que llevan menos tiempo conformando la calle. La linealidad progresiva del tiempo es irreversible, como reflexiona Robert Smithson al mirar un arenero en su viaje a Passaic<sup>25</sup>; y no podemos regresar a estados anteriores, al actuar generaremos uno nuevo aunque busque recrear un pasado nunca será igual a lo que había en ese momento histórico, sino un edificio nuevo producto de las técnicas y la cultura de ese tiempo.

Las reconstrucciones realizadas ejemplifican el sentido del monumento histórico, que Alois Riegl<sup>26</sup> puso de manifiesto al diferenciarlo del monumento conmemorativo como recordaba Françoise Choay indicando: "Cualquier objeto del pasado puede convertirse en testimonio histórico a pesar de no haber tenido, en su origen, un destino conmemorativo (...). El monumento tiene como objetivo hacer revivir en el presente un pasado engullido por el tiempo. El monumento



13

24. ASENJO-RUBIO, Eduardo, *op. cit. supra*, nota 13.

25. "Me gustaría demostrar ahora la irreversibilidad de la eternidad usando un experimento vacío para la verificación de la entropía. Imaginemos el cajón de arena dividido por la mitad, con arena negra en un lado y blanca en el otro. Cogemos un niño y lo hacemos que corra cientos de veces en el sentido de las agujas del reloj por el cajón, hasta que la arena se mezcle y comience a ponerse gris; después hacemos que corra en el sentido contrario al de las agujas del reloj, pero el resultado no será la restauración de la división original, sino un mayor grado de grisura y un aumento de la entropía". SMITHSON, Robert. *Un recorrido por los monumentos de Passaic, Nueva Jersey*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006, p. 28.

26. Riegl define para los monumentos el valor histórico: el de antigüedad y el de la rememoración, señalando que la decadencia no está en su concepción, sino en la mirada. Riegl, Alois. *El culto moderno a los monumentos: caracteres y origen*. Madrid: Visor, 1999.



14. Imagen de la calle Alcazabilla en febrero de 2017.

15. Trazado de las calles Larios y Alcazabilla y su relación con el puerto, el paseo del parque y sus conexiones urbanas sobre plano de Málaga de Joaquín Pérez de Rozas (1863). Dibujo realizado por los autores.



14

histórico mantiene una relación diferente con la memoria viva y con el paso del tiempo<sup>27</sup>. La cuestión a plantear hoy día sería si esa memoria recreada y visitada de manera superficial no tiende al engaño, transmitiendo una ilusión ficticia de un pasado que nunca existió. La idealización y creación de identidades para la atracción turística no es nueva, y podemos ver cómo ya en los años veinte se ponía en duda en una ciudad como

Sevilla, situada desde el siglo XIX en los circuitos del turismo cultural, y cómo es reinventada en parte para la Exposición de 1929<sup>28</sup>, una circunstancia percibida en algunos estamentos de la sociedad como banalización y desafección<sup>29</sup>. Con esta reflexión última, la calle, a pesar de su aparente monumentalidad, se convierte en tramoya, en escenario para una vida lúdica que encuentra lo que espera sin trascender a la realidad.

27. CHOAY, Françoise. Alegoría del patrimonio. Monumento y monumento histórico. En: *Arquitectura Viva*. Madrid: Arquitectura Viva, noviembre-diciembre 1993, n.º 33, pp. 20-21.

28. Para la Exposición de 1929 "se rediseña el barrio de Santa Cruz, reconstruyéndolo como modelo de escenario urbano andaluz, a partir de elementos constructivos ciertamente preexistentes en la tradición andaluza, pero adaptándolo a la imagen que el visitante esperaba encontrar". FERNÁNDEZ TABALES, Alfonso. Turismofobia "avant la lettre" en la Sevilla de 1929: el viejo debate entre autenticidad y mercantilización del Patrimonio. En: *Otarq. Otras arqueologías*, 2018, n.º 3, p. 132. ISSN 2530-4933. Disponible en: <http://revistas.jasarqueologia.es/index.php/otarq/issue/view/16>.

29. Antonio Núñez de Herrera escribe en *El Noticiero Sevillano* en 1930: "Permiten que su ciudad, tan íntima y recatada, haya sido convertida en un maniquí gigantesco que posa en espectáculo para todos los rebaños de turismo del mundo", o este texto publicado de forma anónima en *La Libertad* en 1929: "Y puesto que los fabricantes de panderetas y crónicas para el mercado les habían enseñado cómo se hacía una Sevilla que gustara a la gente, comenzaron a edificar una ciudad que no desmintiera a las litografías". *Ibid.*, pp. 136-137.



15

## CONCLUSIONES

Las calles de los centros históricos de las ciudades han sufrido un importante proceso de transformación a lo largo de todo el siglo XX acompañando a los cambios que se producían en la sociedad, que podemos ver ejemplificados en estas dos calles malagueñas concebidas con un sentido equivalente de modernización e higienización, e incluso, en este caso, de vinculación con el puerto, infraestructura vertebradora de su economía, aunque se hayan construido de forma muy diferente (figura 15). También cómo han sufrido el cambio que supuso la aplicación de los principios del movimiento moderno con la introducción del automóvil en aras de una mejor movilidad urbana y la segregación de funciones y el colapso que esto supuso.

Esta iniciativa transformadora sobre la base del progreso moderno cambia a comienzos del siglo XXI al modificarse la forma de entender la ciudad y los modos de vida con una mayor preocupación por el medio ambiente y las relaciones del hombre con el planeta. Con base en ello, son sometidas a un proceso de peatonalización que podría entenderse en clave de sostenibilidad como

una búsqueda de espacios más amables y confortables para los ciudadanos, aunque el resultado final ha sido una mercantilización y ocupación por el turismo, que ha supuesto una continuación en la terciarización del tejido urbano de la zona, empobreciéndolo aún más, ya que los servicios ofertados son fundamentalmente para una población no residente, mientras que los ciudadanos son expulsados cada vez más a áreas periféricas, y ya no solo para residir, sino también para sus actividades de abastecimiento u ocio.

Esta realidad urbana, donde la complejidad de la vida cotidiana se ha suprimido en aras de un sistema económico unidireccional basado en el turismo, son más sensibles a las situaciones de crisis, ya que, por su simplicidad, carecen de mecanismos de respuesta. Situaciones como la actual alteración de los modos de vida provocada por la COVID-19 han dejado en evidencia su endeblez, su falta de espesor, su entendimiento como fachada o escenario montado para el divertimento de una parte de la sociedad que disfruta deambulando por ella de forma transitoria y efímera, sin llegar a formar parte de la misma.



Una realidad que se suma a la ya comenzada a detectar de forma previa a 2020 y denunciada desde distintos ámbitos como son la gentrificación, la congestión o la banalización del paisaje urbano. En España, Barcelona encabeza los movimientos de rechazo a los actuales modelos simplificadoros de lo urbano que aporta el desarrollo turístico, empezando a proponer fórmulas de control del turismo masivo, de manera que este pueda convivir con la población nativa. Un factor determinante

que proponemos para conocer el nivel de afección de un lugar es el porcentaje de población flotante que puede asumir un área urbana sin perder su carácter identitario, cuantificando plazas de alojamiento y negocios vinculados a ella, de manera que se puedan articular mecanismos de control válidos y, asimismo, valorar si estos mecanismos son compatibles con la economía de la ciudad o sería necesaria también una transformación de su tejido productivo.■

Aportación de cada autor:

Luisa Alarcón González (LAG) y Francisco Montero-Fernández: Conceptualización, metodología, análisis y preparación del escrito (50%-50%).

Autoría: LAG y FM-F (50%-50%)

Financiación:

Ayudas a la Internacionalización de la Investigación IUACC 2021 del VI Plan Propio de Investigación y Transferencia de la Universidad de Sevilla.

### Bibliografía citada

ALARCÓN, Pilar. Extraña en el paraíso. Itinerario por las fuentes de la capital. En: LÓPEZ-CUENCA, Rogelio; VEGA, Elo, coords. *Málaga Monumental. A vista de este ejemplo*. Málaga: Universidad de Málaga, 2020, pp. 116-143.

ASENJO-RUBIO, Eduardo. Origen y transformación de los espacios urbanos históricos en el turismo cultural: la resemantización de la calle Alcazabilla y el entorno monumental del Teatro romano y la Alcazaba de Málaga. En: *Aproximaciones Contemporáneas al Paisaje Urbano. II Jornadas Internacionales de Investigación sobre paisaje, patrimonio y ciudad*. Alcalá de Henares, abril 2018.

Benjamin, Walter. *Libro de los Pasajes*. Madrid: Akal, 2005.

CHOAY, Françoise. Alegoría del patrimonio. Monumento y monumento histórico. En: *Arquitectura Viva*. Madrid: Arquitectura Viva, noviembre-diciembre 1993, n.º 33, pp. 15-21.

FABRE ESCAMILLA, Eduardo. Los proyectos de demolición y urbanización de la Alcazaba de Málaga a finales del siglo XIX y principios del XX. En: *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*. Málaga: Asociación Cultural Isla de Arriarán, diciembre 2005, n.º 26.

FERNÁNDEZ TABALES, Alfonso. Turismofobia “avant la lettre” en la Sevilla de 1929: el viejo debate entre autenticidad y mercantilización del Patrimonio. En: *Otarq. Otras arqueologías* [en línea], 2018, n.º 3. Disponible en: <http://revistas.jasarqueologia.es/index.php/otarq/issue/view/16>.

GAVILANES VÉLAZ DE MEDRANO, Juan; LACOUR JIMÉNEZ, Rafael de. Arquitectura y urbanismo del siglo XX. 3: Nuevos trazos para el futuro. En: CAMACHO MARTÍNEZ, Rosario, coord. *Historia del Arte de Málaga*. Málaga: Prensa Malagueña, 2011, vol. 21.

Hillier, Bill. *Space Is the Machine: a Configurational Theory of Architecture* [en línea]. Space Syntax, 2007. Disponible en: <http://www.spacesyntax.com>.

Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Portal de Archivos de Andalucía. *Una calle que da luz a Málaga: Los 125 años de calle Larios* [consulta: 14-02-2021]. Disponible en: [https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web\\_es/contenido?id=886447c0-b7ac-11e6-922b-000ae4865a5f&idActivo=&idContArch=9a6fa77c-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=%5B%2C+cfa8cd88-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5%5D](https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web_es/contenido?id=886447c0-b7ac-11e6-922b-000ae4865a5f&idActivo=&idContArch=9a6fa77c-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=%5B%2C+cfa8cd88-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5%5D).

Le Corbusier; Giraudoux, Jean. *Principios de urbanismo (La Carta de Atenas)* [en línea]. Esplugues de Llobregat: Ariel, 1973. Disponible en: <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>.

Machuca Santa-Cruz, Luis. *Málaga, ciudad abierta: origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*. Málaga: Colegio de Arquitectos, 1987.

MORALES FOLGUERA, José Miguel. La Alcazaba de Málaga en el s. XIX. Entre la utopía y la realidad. En: *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada* [en línea]. Granada: Universidad de Granada, noviembre 1984, pp. 427-445. Disponible en: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11109>.

Reinoso Bellido, Rafael. *Topografías del paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Málaga: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga; Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Málaga, 2005.

Riegl, Alois. *El culto moderno a los monumentos: caracteres y origen*. Madrid: Visor, 1999.

RODRÍGUEZ MARÍN, Francisco José. Eduardo Strachan y Viana-Cárdenas (1853-1899). Vida y obra de un maestro de obras malagueño. En: *Isla de Arriarán*, 1998, XII, pp. 25-46.

Rowe, Colin; Koetter, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 70.

SÁNCHEZ, Sebastián. Las rentas de Larios sitúan a Málaga entre las grandes urbes comerciales. En: *Málaga Hoy*, 8 de junio de 2018 [consulta: 13-06-2018]. Disponible en: [https://www.malahoy.es/malaga/rentas-Larios-Malaga-grandes-comerciales\\_0\\_1252675280.html](https://www.malahoy.es/malaga/rentas-Larios-Malaga-grandes-comerciales_0_1252675280.html).

Smithson, Robert. *Un recorrido por los monumentos de Passaic, Nueva Jersey*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

Venturi, Robert; Scott-Brown, Denise; Izenour, Steven. *Learning from Las Vegas*. Cambridge: MIT Press, 1977.

**Montero-Fernández, Francisco** (Sevilla, 1961). Doctor arquitecto (1995). Catedrático de Proyectos Arquitectónicos (2021). Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España. Miembro del grupo de Investigación HUM 992: Arquitectura y Prospectiva.

**Alarcón González, Luisa** (Málaga, 1968). Doctora arquitecta (2015). Profesora acreditada Contratada Doctora (2020). Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España. Miembro del grupo de Investigación HUM 992: Arquitectura y Prospectiva.

## LA CALLE COMO ESCENOGRAFÍA URBANA. LAS TRANSFORMACIONES DE LARIOS Y ALCAZABILLA EN EL SIGLO XX THE STREET AS URBAN SCENOGRAPHY. THE TRANSFORMATIONS OF CALLE LARIOS AND CALLE ALCAZABILLA IN THE TWENTIETH CENTURY

Luisa Alarcón González (<https://orcid.org/0000-0001-5110-9135>)

Francisco Javier Montero-Fernández (<https://orcid.org/0000-0002-0985-7612>)

### p.69 INTRODUCTION

In 1748, Giambattista Nolli finished drawing a plan of Rome, including the ground plan of the unique buildings in the city. As opposed to the usual bird's-eye view of cities, Nolli strove to represent a lowlevel section in which streets, squares and public buildings, appear with a high degree of definition. All the space that was accessible to pedestrians is shown in white, open, contrasting with the black fill of the private areas, which were inaccessible to citizens.

The cartography carried out by Giovanni Battista Nolli for the Pontiffs, Clement XII and Benedict XIV, between 1733 and 1748, responded to the need for a scientific urban cartography, in accordance with the approaches of the eighteenth-century Enlightenment. However, it must be understood that this was the culmination of a series of plans of the City of Rome started in the 16th century by Buffalini, Mario Cataro, Dupèrac and Tempesta, and continued in the 17th century by Giovanni Maggi and Giovanni Battista Falda.

In this famous plan by Nolli, we can see an example of the enhancement of the building inserted into the urban fabric, which is no longer only valued from the outside, but also incorporates the interior of the architecture and is set in relation to the urban context. The various landmarks are differentiated with a distinct drawing criterion. This allows their representation to reflect their uniqueness, against the uniform urban fabric, in which nothing is distinguished, other than the area occupied by the blocks next to the streets and squares. Nolli's plan incorporated a characteristic that we had not appreciated until now, the space enclosed in the landmarks opens to the outside, it becomes visible to us in an ideal image. The relationship between buildings and spaces does not end at their boundaries, at the façade, but rather the city is represented in a more permeable way. The urban and public character of the streets and squares permeates the buildings, appropriating them, showing us a city that is not the negative of what has been built, but a continuous space with multiple and varied visual and identifying relationships. The drawing, which becomes more detailed in the interior of some buildings, patios and galleries, without explicitly distinguishing whether they are covered or uncovered spaces. This leads us to an understanding of a city that goes beyond its mere graphic transcription, subjecting urban reality according to the functional and visual relationships that are established, from the use given by citizens, and the perception received by pedestrian traffic.

The importance of public space is directly shown in this urban representation of Rome. A city that shows a very black image will be one that has little space available for common use by its citizens, while those that contain many porosities will be open cities, suitable for a great street life. Perhaps the most interesting thing about Nolli's plan is not the classic graphic resource of filled and empty spaces of a city, as that image is closer to aerial photography than to the ground plan, but includes the public buildings, expanding the space of the street to the interior of the built. Thus, the interior of a church that I can access without controls, or a commercial building that allows me to walk through it without physical limits, will be places marked in white, places that are considered common, suitable for meeting and social interaction.

The influence of the Nolli plan as a strategy for representing the city, comes down to the 20th century, when Venturi, Scott-Brown and Izenour used it as a reference to map and analyse the city of Las Vegas in *Learning from Las Vegas*<sup>1</sup>. If in Nolli's Rome the great public buildings are those that distinguish the city, in Las Vegas it is the advertisements that characterise and unify the public space. This recognition of the Roman inspiration is evident when they superimpose an advertising poster of Las Vegas in the centre of Nolli's plan, as in the first illustration of the chapter "System and Order on the Strip" (Figure 1).

If we drew the planimetry of the zero elevation of our cities today, the considerations of what we fill with white or black, and the methodology<sup>2</sup> that we would use, this would surely be different to those proposed by Nolli and his analysis. If we were to compare the urban structure of that elevation at different times, it could give us a clear reflection of the changes that society has undergone, in relation to the use of public space.

The streets and squares of many of our historic cities, privileged settings for urban life, may not have changed much in their volume or formal appearance, especially since the eighties of the twentieth century. This was when heritage conservation and cataloguing of buildings became systematic in urban planning. However, this almost immovable built background has been changing its form of use, some modifications that are reflected, quite eloquently, in the occupation of the ground floors of the buildings, and also in the paving and furnishing of the streets.

The drawing, updated to the 21st century, of a functional urban cartography where the use of that ground floor is reflected, would be an interesting representation of the spaces of social interrelation, of how friendly the city is for its inhabitants, of the percentage of space for public use that really exists, and what those meeting places are like.

### CALLE LARIOS, THE SALON OF MALAGA

Calle Larios in the city of Malaga was born within the progressive movements of the urban remediation of the 19th century, with a clear vocation of transforming an unhealthy area of narrow streets into the great commercial axis of the city. This would serve to connect the Plaza de la Constitución, the great permanent urban void in the city since Roman

times<sup>3</sup>, with the Alameda, the port and the sea, its main connection route and, to a large extent, the geographical origin of the city<sup>4</sup>.

Within this remediation movement, widespread in all European cities, the Malaga initiative shows several singularities, some of which still persist and which are possibly marking part of its character. Its conception was ambitious, as it was proposed by the City Council as a comprehensive project that defined, not only its layout, but also the buildings around its perimeter. These were twelve blocks of five floors that flank the street, from the Plaza de la Constitución to Calle Martínez, the initial end of the road, and the beginning of the transverse streets to which these blocks also gave a façade. They had rounded corners that were justified as a way to allow greater circulation of the winds which improved the healthiness of the environment, although they were also inspired by the architecture of the Chicago School<sup>5</sup>. The street layout is by the Municipal Architect, Manuel Rivera Valentín, but all the building projects were drawn up, and the works were directed by the same technician, Eduardo Strachan VianaCárdenas, today shaping one of the most known images of Malaga which has remained unaltered in its already long century of life<sup>6</sup>, as a privileged setting for city life.

The final image, despite the differences in the size of the blocks, which seek an agreement with the existing urban fabric, is quite homogeneous. This is not only due to its conception by a single person, but also due to its mode of execution, as it was carried out jointly in a short period of time. The entire street was erected in four years<sup>7</sup> of incessant work. The huge wooden scaffolds that filled the space of the city, during that brief period, seem almost like a movie set from the golden age of the great Hollywood studios (Figure 2). Its size and speed of execution was facilitated by a unique method of financing. Due to the high cost, unviable for the Municipal coffers, it was carried out using private investment, initially through an open limited company<sup>8</sup> which later came to be dominated by the Larios family. They became the real owners of the street and from whom it takes its name. We might even think that its layout symbolically reflects the importance of the family in the city as, when it was built, it faced the Larios Palace, located on one of the fronts of today's Plaza de la Marina, with the Plaza de la Constitución, the civic centre of the city (Figure 3).

*"From its first conception it was destined to be the economic hub of the city. It facilitated access to the Plaza de la Constitución and visually connected the Larios family with this theoretical heart of the city, physically reflecting the reality of their power. This ostentation, which at the time made Rubén Darío declare that 'all Malaga belonged to the Larios family', is still perceived."*<sup>9</sup>

Due to its size and scale, Calle Larios has functioned at certain times as a meeting space. In the beginning, this function was reinforced by the wooden block paving that Strachan choose. This prevented the passage of carriages and would have given it a somewhat domestic appearance, halfway between interior-exterior, and, with its powerful lighting by means of 30 streetlights, would have made it resemble a ballroom in the middle of a party. As a result of the flooding that the city suffered by the overflowing Guadalmedina river, a first transformation was carried out in 1907, replacing the wood with cobblestones, which allowed vehicular traffic through its interior. This changed the interior hall character into that of an urban road, but the earlier character was not totally lost, as occasional celebrations impede the transit of vehicles and return the entire street to the people, who fill it with life (Figures 4 and 5).

The increase in traffic throughout the twentieth century forced the cobblestones to become asphalt. In the second half of the century, it was configured as a road with two lanes for vehicle traffic and wide pavements, with a polished marble paving which recalled the memory of that domestic and almost interior character, as the highly slippery finish was more suitable for a luxurious interior than for an urban road (Figure 6).

In 2002, the street was re-pedestrianised in a joint reform project with the Plaza de la Constitución, by the Architects, Juan Gavilanes, Francisco González Fernández and José Ignacio Pérez de la Fuente. This was undertaken within a strategy of transforming the historic centre of the city into a theme park for tourism, as one of its authors indicated<sup>10</sup>. This project, to a certain extent, returned those aspects of a living room or interior patio, which is reinforced by urban furniture, both the fixed and the transient, which contaminates it. At the beginning of the street, in its lower part of the opening to the sea, huge balls prevent cars entering. This barrier marks what we would consider an access, and in it, people crowd together as if they were going to enter a cinema or a theatre, stopping to take pictures, with the street as a background. Just as at the time it was built, from this privileged location it is more similar to a movie set than an actual urban space. The dimension of the street, an ambitious small-sized road, and the regularity of its facades, with the same vertical composition that translates into equal heights, and an arrangement consisting of ground and mezzanine floors for commercial use, two main floors, and penthouses for housing. There is continuity in the cornices that finish off the different edges, reminding us, to a certain extent, of a stylized main square, or a patio such as the Uffizi Gallery in Florence<sup>11</sup>. This image of interior space is reinforced in mid-winter and summer, when it is covered by a temporary metal structure that serves to place Christmas lights or shade awnings (Figure 7). This cover contributes to the feeling that we are in an enclosed and controlled place, where actions are not spontaneous, but are mediated by guided activities to entertain a floating population which have to fully enjoy their short days staying in that place.

Perhaps, in a way, this is not very different from that described by Benjamin for the new passages of Haussmann's Paris, with the surprise of fashion and programmed entertainment, while the surrounding, smaller scale spaces, with less architectural formalisation, resemble those old places you yearn for in the old streets<sup>12</sup>. Both spaces feed off each other by contrast, highlighting their differences. The meeting space needs the perimeter encapsulation to become an interior void, while the irregular layout is enhanced when it collides with the wide rectilinear path.

Passage on the street is slow, almost static, which contributes even more to that sensation of a theatrical set. The people seem like extras instead of strollers, the everyday has disappeared, and with it, the life of the streets. This change in lifestyles is also reflected in the other great silent transformation that it has undergone throughout the twentieth century. Conceived from its origin as a commercial street, all the buildings which flank it have commercial premises on their ground and mezzanine floors, although their use has been changing as its character has changed. Initially, various businesses were installed, such as bars, cafes, hardware and clothing stores, hotel establishments, business offices, professional offices, doctors' offices or cultural institutions, such as the Lyceum and the Mercantile Circle<sup>13</sup>. In the mid-20th century, small businesses were being replaced by banks' offices, marking the character of a business centre. As in almost all historical cities, the application of the precepts of the modern movement in urban transformations leads the population living in the centre to new peripheral neighbourhoods, which empties it of life, remaining exclusively as a place of work. However, diluted at the beginning of the 21st century, at the same time as traffic ended up disappearing again, banks' offices were also being replaced by low-cost international clothing, lingerie or makeup chains<sup>14</sup>, which serve as entertainment for tourists, who are the new inhabitants of the historical city. If we fix our gaze on the 1.50 metre elevation, we would only perceive franchise store windows and it would be difficult for us to distinguish whether we are in Malaga, Seville or New York.

This change of scenery does not mean a return to the mystification of uses, prior to the proposals of the Athens Charter<sup>15</sup>, but an increase in outsourcing, as users are passing through, and the whole new urban environment revolves around the business that your stay represents. When, for whatever reason tourism disappears, the streets will be deserted like those of an industrial estate, or a business centre, outside working hours.

#### THE MONUMENT AS A STAGE, CALLE ALCAZABILLA

In contrast to Calle Larios, which has been an apparently immovable stage for the depiction of major urban events throughout the 20th century, another of the current representative axes of the city, Calle Alcazabilla, has undergone multiple transformations until reaching the current image that makes it another of the places-scenes of the tourist attraction of the city. Perhaps part of its interest, at the moment, lies in its condition of asymmetric and heterogeneous space, with a certain retro urban aspect in the manner of *objets trouvés*<sup>16</sup>.

Contrary to the great transformation represented by the opening of Calle Larios, which abruptly cut diagonally through the small medieval fabric, Calle Alcazabilla arose from the fragmentation of a block, and the alteration of facades as an extension of Calle Victoria. It was, to some extent, to improve the existing connection between the then Plaza de Riego (current Plaza de la Merced) with the old port front of the city (Figure 8). Those streets also differ in their way of execution. In the case of Calle Alcazabilla, this was carried out little by little, leaving voids with demolitions and partially constructing buildings, in a slow process that was nothing like the effectiveness and speed of the execution of Calle Larios. This more natural way of making the city led to several transformation projects in the area, that were carried out throughout the 19th century, and the first decades of the 20th century, which also included the remediation of the Alcazaba area, which the street borders, and from which it takes its name<sup>17</sup>.

As the Arab fortress entered a phase of ruin, after centuries of military use with little maintenance, several projects have been carried out for its demolition. The first of them, dated May 1798, proposed its replacement by a neoclassical barracks with a capacity for 2000 men. Its perfectly geometric rectangular plan fitting poorly with the topography of the area, which would have to be substantially modified. In 1835, a new mixed-use project was drawn up, with the construction of a new barracks in the upper area, and a small residential neighbourhood in the lower area, facing the sea. In 1837, the previous project was modified, including tiered gardens on the façade to the sea, which were a first draft of what would later be the landscaped strip, which today connects the Alcazaba with the park. The projects continued and, in 1871 and 1891, two new projects were drawn up in which the military use had already completely disappeared, now suggesting a new neighbourhood of regular blocks and orthogonal streets, that connected the city centre with the new park, seeking to open it to the sea. These projects would have required the complete clearing of the topographic elevation and the use of these lands for the necessary refills in the construction of the new port<sup>18</sup>. The main road of the new urbanisation would connect the Plaza de la Merced with the park, with a route similar to the current Alcazaba tunnel (Figure 9).

None of these projects were executed, and the concepts of demolition disappeared with the declaration of the Alcazaba as a monument, in 1931<sup>19</sup>. Finally the transformation of the area amounted to a redefinition of its border, with the layout of a street that runs from the Plaza de la Merced to the old Customs House, today the Museum of Malaga, and Calle Cortina del Muelle. This is the area where the historic port of the city was located, leaving the mount of the Alcazaba to the left, with the remains of the Roman Theatre to its side. This was a tourist-monumental scene, recomposed from the 1930s, and whose consolidation endured the entire 20th century<sup>20</sup> (Figures 10 and 11).

Without delving into the history of the city, it is difficult to think that, less than a century ago, this was a humble neighbourhood of narrow streets, whose houses had been appropriating the remains of the old Arab palace, the

walls and the pre-existing constructions providing easy and inexpensive shelter<sup>21</sup> (Figure 12). It was an insalubrious neighbourhood, considered for demolition in its entirety, including its topographic elevation, to open the city to the newly built park. However, it was finally decided to transform it into a tourist resource, by recreating the remains of the old Alcazaba and the nearby Gibralfaro Castle. Both places were rebuilt through a process where architectural invention abounded, but with little scientific rigor. What was imagined was emulated, consolidating buildings that are mostly a setting to provide the city with monumentality and serve as a tourist attraction<sup>22</sup>.

In the mid-twentieth century, as in Calle Larios, the street had a road traffic configuration, with two lanes and two-way traffic, with traffic becoming intense with the growth of the city and its number of vehicles. Although the smaller dimension of this street does not allow wide pavements, and the street loses its sense of a place for a stroll, it became a rapid transit access route to the historic centre from the east, or simply a part of the connection to the west (Figure 13).

Today it is a pedestrianised street<sup>23</sup>, full of tables from bars, and whose heterogeneous surroundings are the product of its vicissitudes throughout the 20th century. There remain some residential and non-residential buildings, among which we find the Albéniz Cinema, in the direction of Cortina del Muelle. This was a building constructed in 1947 by the Architect, González Edo, and which is shown as a nod to time, because it remains unaltered in form and use, the only survivor of the various cinemas that existed in the area<sup>24</sup>. At the rear of the Picasso Museum, opened in 2002 after its rehabilitation and transformation from the old Museum of Fine Arts, located in the Buenavista Palace, and a series of houses from the 18th century attached to it, there is the Ibn Gabirol Gardens. These were made in the vacant space between the back of the Museum and the alignment of the street, which are a *"point of renewed nature inserted into the urban environment, like a backdrop of a theatrical spectacular, whose incomparable setting was the front of the Roman Theatre and the Alcazaba."*<sup>25</sup> The Alcazaba itself, the recovered Roman Theatre, and, finally, the current Museum of Fine Arts, transferred from the Buenavista Palace to the old Customs House, which makes it one of the essential places for tourists, the new inhabitants of this spectacular city (Figure 14).

Calle Alcazabilla shows us a city built in layers, in which different historical periods coexist naturally, although the apparently oldest buildings are those which have been shaping the street for the least time. The progressive linearity of time is irreversible, as Robert Smithson reflected, when looking at a sandbox on his trip to Passaic<sup>26</sup> and we cannot return to previous state but, by acting, we will generate a new one. Although we may seek to recreate a past, it will never be the same as what existed at that historical moment, it will be a new building, a product of the techniques and culture of the time.

The reconstructions carried out exemplify the meaning of the historical monument, which Alois Riegl<sup>27</sup> revealed, by differentiating it from the commemorative monument, as Françoise Choay recalled, stating: *"Any object from the past can become an historical testimony despite not having had, in its origin, a commemorative purpose (...). The monument aims to revive in the present, a past devoured by time. The historical monument maintains a different relationship with living memory and with the passage of time."*<sup>28</sup> The question to be asked today would be whether that superficially recreated and visited memory does not tend to deceive, transmitting a fictitious illusion of a past that never existed. The idealization and creation of identities for the tourist attraction is not new. We can see how, already in the 1920s, it was questioned in a city like Seville. Situated in the cultural tourism circuit, since the 19th century, and partly reinvented for the 1929 Exhibition<sup>29</sup>, a circumstance perceived in some sectors of society as banalisation and disaffection<sup>30</sup>. With this last reflection, the street, despite its apparent monumentality, becomes a backdrop, a stage for a diverting life that finds what it hopes for, without transcending reality.

#### CONCLUSIONS

The streets of the historic city centres have undergone an important transformation process, throughout the 20th century, accompanying the changes that were taking place in society which we can see exemplified in these two Malaga streets. They were conceived with an equivalent sense of modernisation and remediation, and even, in this case, of connection with the port, the backbone of its economy, although they were built in a very different manner (Figure 15). They have also undergone the change brought about by the application of the principles of the Modern Movement, with the introduction of the car for the sake of better urban mobility, and the segregation of functions and the collapse that this entailed.

This transformative initiative, based on modern progress, changes at the beginning of the 21st century, with the modified way of understanding the city and lifestyles, with a greater concern for the environment and the relations of humankind with the planet. Based on this, they have been subjected to a process of pedestrianisation that could be understood, in terms of sustainability, as a search for more friendly and comfortable spaces for citizens, although the end result has been commercialisation and occupation by tourism. This has meant a continuation in the outsourcing of the urban fabric of the area, further impoverishing it, as the services offered are fundamentally for a non-resident population, while citizens are increasingly forced out to peripheral areas, not only to reside, but also for their provisioning and leisure activities.

This urban reality, where the complexity of daily life has been suppressed in the interests of a one-way economic system, based on tourism, is more sensitive to crisis situations, as, due to their simplicity, they lack response mechanisms. Situations such as the current alteration of lifestyles caused by COVID19 have revealed its weakness,



its lack of depth, its understanding as a facade or stage set up for the amusement of a part of society that enjoys wandering around it in a transitory and ephemeral manner, without becoming part of it.

**p.84** It is a reality added to that which had already begun to be detected, prior to 2020, with condemnation from different spheres, of consequences such as gentrification, congestion or the banalisation of the urban landscape. In Spain, Barcelona is leading the movements of rejection of the current simplifying urban models to which tourism development contributes. It is beginning to propose formulas for controlling mass tourism, so that it can coexist with the native population. A determining factor from which we propose to assess to what extent a place is affected, is the percentage of floating population that an urban area can assume without losing its identifying character: to quantify accommodation and businesses linked to it, so that valid control mechanisms can be organised; and, similarly, to assess whether these mechanisms are compatible with the city's economy, or whether a transformation of its productive fabric would also be necessary.■

Contribution of each author

Conceptualization, methodology, analysis and writing (50%-50%)

Authorship: LAG and FM-F (50%-50%).

Funding:

Grants for the Internationalisation of IUACC Research 2021 of the VI Plan Propio Investigación y Transferencia of the University of Seville.

- Venturi, Scott-Brown and Izenou incorporated fragments of Noll's plan and made figure-ground collages in *Learning from Las Vegas* to illustrate the importance of the space in the city of Las Vegas, the *Strip* and the significance of the illuminated publicity signs. Venturi, Robert; Scott-Brown, Denise; Izenou, Steven. *Learning from Las Vegas*. Cambridge: MIT Press, 1977 [1972], pp. 20-.
- The technological development produced both in graphic tools and in data processing with applications, such as Space Syntax (DepthmapX) or Isovist, allow establishing contrasted approximations of the visual relationships between different parts of the city, and how these influence their use, such as is exemplified by Bill Hillier in *Space is the machine*.
- The current Plaza de la Constitución is located in a supposed second Roman Forum, located at the end of the maximum Decumanus, and in all the historical cartographies of the city it appears as a square, already becoming the administrative centre of the medieval city. MACHUCA SANTA-CRUZ, Luis. Malaga, open city: origin, change and permanence of an urban structure. Malaga: College of Architects, 1987, pp. 25-29.
- Like most maritime cities, the origin of Malaga is determined by its conditions to be a docking point for ships, and its size and importance throughout history is linked to the evolution of this situation, with respect to the maritime traffic of goods and people.
- "The relationship of these buildings with the architecture of the Chicago School has been pointed out, which, during these years, was in full swing. The truth is that constructions of these proportions lack antecedents in the city, and that the use of iron supports and the grouping of openings to form peculiar windows seem to indicate this." RODRÍGUEZ MARÍN, Francisco José. Eduardo Strachan and Viana-Cárdenas (1853-1899). Life and work of a master builder from Malaga. In: *Isla de Arriarán: Cultural and Scientific Magazine*. Malaga: Isla de Arriarán Cultural Association, 1998, No. 12, p. 44. ISSN 1133-6293.
- During the civil war it suffered significant damage, which was restored and repaired without altering its appearance in the early 1950s, by the Architect, Guerrero Strachan, a descendant of the Director of the original project.
- Its works began on 15 May 1887, and it was inaugurated on 27 August 1891. JUNTA DE ANDALUCÍA. MINISTRY OF CULTURE AND HISTORICAL HERITAGE. Andalusian Archives Portal [online]. *Una calle que da luz a Málaga: Los 125 años de Calle Larios* (A street that gives light to Malaga: The 125 years of Calle Larios) [consultation: 02-14-2021]. Available from: [https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web\\_es/contente?id=886447c0-b7ac-11e6-922b-000ae4865a5f&idActiva=&idContArch=9a6fa77c-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=cfa8cd88-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5%5D](https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/web_es/contente?id=886447c0-b7ac-11e6-922b-000ae4865a5f&idActiva=&idContArch=9a6fa77c-3893-11de-8026-000ae4865a5f&idArchivo=cfa8cd88-58a4-11dd-b44b-31450f5b9dd5%5D).
- Ibid. On 1 May 1880, the City Council published the bases of a public limited company to promote the construction of Calle Larios. The capital of the company was set at 1,000,000 pesetas. The initial share capital was distributed in forty shares of 25,000 pesetas each, which were acquired by the Sociedad (Limited Company) y Hijos de Manuel Heredia and, Hijos de Martín Larios, Antonio Campos Garín, Jorge Loring and Simón Castel.
- ALARCOÓN, Pilar. Stranger in paradise. Itinerary through the fountains of the capital. In: LÓPEZ-CUENCA, Rogelio; VEGA, Elo, coords. *Málaga Monumental. A vista de este ejemplo* (Monumental Malaga. A view of this example). Malaga: University of Malaga, 2020, p. 130.
- "Meanwhile, in the historic walled city, the commercial theme park and offices overlapped, in relation to administrative activity, with another museum and tourist park supported by an incipient network of museums and cultural hubs. The image operation articulated with the subsidies for the facade rehabilitation, based on the study of the colour of the buildings, contributed to this theming, showing the heritage recovery as a sign of identity and which speaks of a city for spectacle and simulation: a representative centre that takes care of itself, but from which the population is moved away to reside. Looking at the centre has awakened its potential for urban renewal through its power of representation, and the centre went from being abandoned to being the object of speculation in times of prosperity and social transformations." GAVILANES VÉLAZ DE MEDRANO, Juan; LACOUR JIMÉNEZ, Rafael de. Architecture and urbanism of the twentieth century. 3: New lines for the future. In: CAMACHO MARTÍNEZ, Rosario, coord. *Historia del Arte de Málaga*. Malaga: Prensa Malagueña, 2011, vol. twenty-one.
- We are able to understand that Calle Larios is, like Vasari's project, a "central, stable and obviously planned empty space that has an accompanying irregular back which can be fluent and sensitive to the immediate context." ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Ciudad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, p. 70.
- "On the Avenue des Champs-Élysées, between new hotels with Anglo-Saxon names, arcades were recently opened, thus giving rise to the most recent Parisian passage. For its inauguration, a huge uniformed orchestra played before flower beds and graceful fountains. People amassed among murmurs in the sandstone thresholds along large mirrors, watched artificial rain fall on the copper innards of the newest automobiles as proof of the goodness of the material, saw wheels moving in oil, read small black signs showing the figures in Strass glass for the prices of leather goods, gramophone records and embroidered kimonos. Under diffuse overhead light, people slid on tiles. While a new passage has been prepared here for trendy Paris, one of the oldest in the city has disappeared, the Passage de l'Opera, devoured by the eruption of Boulevard Haussmann. As that remarkable gallery did until recently, some passages are still preserved today, between garish light and dark corners, a past made space." BENJAMIN, Walter. *Libro de los Pasajes*. Madrid: Akal, 2005, p. 863.
- The first places that were installed were the cafes, Parisián, Imperial and Inglés; insurance companies: Guillermo Alquer, Palatine Fire Office, Commercial Union Assurance Company Limited, Unión Marine Inc. and Gresham; the only tobacconist on the street was opened in 1906; the first two clothing and hardware stores were those of Francisco Lara Garijo and Manuel Romero Alejandro; two hat stores, that of José Ruiz Sánchez and that of Villamor; a bookstore owned by Enrique Rivas Beltrán; three hotels: Niza,

Inglés and Victoria; a printing company owned by Miguel Jimena; a photographic salon-studio, "El Louvre", of Agustín Sánchez Morales. In the 1930s, the Mata Pharmacy, the Cosmopolita Cafetería, the Gómez Hermanos stores, the Masó Silk Shop and the Mira Ice Cream Parlour were already open, and for a long time characterised the image of the street. JUNTA DE ANDALUCÍA. MINISTRY OF CULTURE AND HISTORICAL HERITAGE, op. cit. supra, note 5.

14. In 2018, Calle Larios was positioned as one of the three streets in Spain with the highest rental income. SÁNCHEZ, Sebastián. The income from Larios places Malaga among the great commercial cities. In: *Málaga Hoy*, 8 June, 2018 [accessed: 06-13-2018]. Available at: [https://www.malahoy.es/malaga/rentas-Larios-Malaga-grandes-comerciales\\_0\\_1252675280.html](https://www.malahoy.es/malaga/rentas-Larios-Malaga-grandes-comerciales_0_1252675280.html). Of the businesses opened in the first half of the 20th century, only three remain: the tobacconist, the Mata Pharmacy and the Mira Ice Cream Parlour.

15. The Athens Charter indicates, in Point 77: "The keys to urban planning are contained in the following four functions: living, working, recreation (during free time), circulation." And in Point 78: "From the CIAM Congress in Athens, the four key functions of Urbanism require, in order to fully manifest themselves and introduce order and classification in the usual conditions of life, work and culture, particular provisions that offer each of these the most favourable conditions for the full development of their own activity. Taking this need into account, urban planning will transform the image of cities, break the crushing coercion of some uses that have lost their reason for being, and open an inexhaustible field of action for creators. Each of the key functions will have its own autonomy, supported by the data provided by the climate, topography and customs: they will be considered as entities to which land and premises will be assigned for whose equipment and installation all the prodigious resources of modern techniques will be put into motion. This distribution will take into account the vital needs of the individual, and not the interest or profit of a particular group. Urban planning must guarantee individual freedom while benefiting from the contributions of collective action and submitting to them." LE CORBUSIER; GIRAUDOUX, Jean. *Principles of urban planning* (The Athens Charter) [online]. Esplugues de Llobregat: Ariel, 1973. Available at: <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>

16. According to Rowe and Koetter's definition, *objets trouvés* are "stimulating, timeless and necessarily transcultural places within the urban collage". ROWE, Colin; KOETTER, Fred, op. cit. supra, note 9, p. 147.

17. There is no doubt that the affiliation of the term *Alcazabilla* is closely linked to the Alcazaba building, although it is true that some researchers maintain that it could have been called Calle Monteros or del Alcázar. ASENSO-RUBIO, Eduardo. Origin and transformation of historical urban spaces in cultural tourism: the restructuring of Calle Alcazabilla and the monumental setting of the Roman Theatre and the Alcazaba of Malaga. In: *Aproximaciones Contemporáneas al Paisaje Urbano. El Jornadas Internacionales de Investigación sobre paisaje, patrimonio y ciudad*. Alcalá de Henares, April 2018.

18. FABRE ESCAMILLA, Eduardo. The demolition and urbanisation projects of the Malaga Alcazaba in the late 19th and early 20th centuries. In: *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*. Malaga: Isla de Arriarán Cultural Association, December 2005, No. 26, p. 113. ISSN 1133-6293.

19. The Alcazaba is declared a monument by Decree on 3 June 1931.

20. The reconstruction works of the Alcazaba began in 1933 under the project of Leopoldo Torres Balbás, Fernando Guerrero Strachan and José González Edo. The Roman Theatre was discovered during the construction works of the House of Culture in 1950, leaving only 50% on view, while the other half remains under the building. Between 1960 and 1963, the Architect, Pons Sorolla, restored the Cavea and, in 1995, with the demolition of the House of Culture, the entire grandstand of the Theatre was recovered.

21. In the 1820 census, 413 people lived in the Alcazaba, distributed in 9 blocks and 113 numbered houses. MORALES FOLGUERA, José Miguel. La Alcazaba de Málaga en el s. xix. Entre la utopía y la realidad (The Alcazaba of Malaga in the nineteenth century. Between utopia and reality). In: *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*. Granada: University of Granada, November 1984, no. 16, p. 434. ISSN 0210-962X. Available at: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11109>.

22. "During the first years of the 1930s, the opinion of the usefulness of the Alcazaba as a productive instrument for tourism began to be created". REINOSO BELLIDO, Rafael. *Topografías del paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Malaga: Official College of Architects of Malaga; Official College of Surveyors and Technical Architects of Malaga, 2005, p. 304.

23. The current urbanisation of Calle Alcazabilla was carried out in 2008, through a project by the Architects, Rafael Martín Delgado and Isabel Cámara Guezala, also authors of the Picasso Museum.

24. Along with the Albéniz Cinema, the Astoria and Victoria Cinemas, located at the beginning of the street on one of the fronts of the Plaza de la Merced, provided the area with a certain nocturnal cultural atmosphere. The Astoria and Victoria Cinemas, closed since the mid-1980s, were demolished in October 2019.

25. ASENSO-RUBIO, Eduardo, op. cit. supra, note 13.

26. "I would now like to demonstrate the irreversibility of eternity using a vacuous experiment to verify entropy. Imagine the sandbox divided in half, with black sand on one side and white on the other. We take a child and we make him run hundreds of times in a clockwise direction through the sandbox, until the sand mixes and begins to turn grey; then we make it run counter-clockwise, but the result will not be the restoration of the original division, but a greater degree of greyness and an increase in entropy." SMITHSON, Robert. *Un recorrido por los monumentos de Passaic, Nueva Jersey*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006, p. 28.

27. Riegl defines the historical value of monuments: that of antiquity and that of remembrance, pointing out that the degeneration is not in its conception, but in the appearance. RIEGL, Alois. *El culto moderno a los monumentos: caracteres y origen*. Madrid: Visor, 1999.

28. CHOAY, Françoise. Alegoría del patrimonio. Monumento y monumento histórico (Allegory of heritage. Monument and historical monument). In: *Arquitectura Viva*. Madrid: Arquitectura Viva, November-December 1993, No. 33, pp. 20-21.

29. For the 1929 Exhibition "the Santa Cruz neighbourhood is redesigned, rebuilding it as a model of the Andalusian urban setting, based on constructive elements certainly pre-existing in the Andalusian tradition, but adapting it to the image that the visitor expected to find". FERNÁNDEZ TABALES, Alfonso. Tourism phobia, before the term existed, in the Seville of 1929: the old debate between authenticity and commodification of Heritage. In: *Otarq. Otras arqueologías*, 2018, no. 3, p. 132. ISSN 2530-4933. Available at: <http://revistas.jasarqueologia.es/index.php/otarq/issue/view/16>.

30. In *El Noticiero Sevillano*, Antonio Núñez de Herrera wrote in 1930: "They allow their city, so intimate and modest, to have been turned into a gigantic mannequin that poses in spectacle for all the tourist herds of the world", or this text published anonymously in *La Libertad* in 1929: "And since the manufacturers of tambourines and chronicles for the market had taught them how to make a Seville that people liked, they began to build a city that did not refute the lithographs." Ibid. Pp. 136-137.





**PpA N01** N01. EL ESPACIO Y LA ENSEÑANZA DE LA ARQUITECTURA (mayo, 2010) / **N02.** SUPERPOSICIONES AL TERRITORIO (mayo 2010) / **N03.** VIAJES Y TRASLACIONES (noviembre 2010) / **N04.** PERMANENCIA Y ALTERACIÓN (mayo 2011) / **N05.** VIVIENDA COLECTIVA: SENTIDO DE LO PÚBLICO (noviembre 2011)



**PpA N14** N14. CIUDADES PARALELAS (mayo, 2016) / **N15.** MAQUETAS (noviembre 2016) / **N16.** PRÁCTICAS DOMÉSTICAS CONTEMPORÁNEAS (mayo 2017) / **N17.** ARQUITECTURA ESCOLAR Y EDUCACIÓN (noviembre 2017)



**PpA N06** N06. MONTAJES HABITADOS: VIVIENDA, PREFABRICACIÓN E INTENCIÓN (mayo, 2012) / **N07.** ARQUITECTURA ENTRE CONCURSOS (noviembre 2012) / **N08.** FORMA Y CONSTRUCCIÓN EN ARQUITECTURA (mayo 2013) / **N09.** HÁBITAT Y HABITAR (noviembre 2013)



**PpA N18** N18. ARQUITECTURAS AL MARGEN (mayo, 2018) / **N19.** ARQUITECTURA Y ESPACIO-SOPORTE (noviembre, 2019) / **N20.** MAS QUE ARQUITECTURA (mayo, 2019) / **N21.** PAISAJE DE BANCALES (noviembre 2019)



**PpA N10** N10. GRAN ESCALA (mayo 2014) / **N11.** ARQUITECTURAS EN COMÚN (noviembre 2014) / **N12.** ARQUITECTOS Y PROFESORES (mayo 2015) / **N13.** ARQUITECTURA E INFRAESTRUCTURA (noviembre 2015)



**PpA N22** N22. ARQUITECTURA E INVESTIGACIÓN APLICADA. VISIONES HETEROGÉNEAS (mayo, 2020) / **N23.** LÍNEA DE TIERRA (noviembre 2020) / **N24.** ARQUITECTURAS AMPLIADAS (mayo 2021) / **N25.** EMERGENCIAS DEL ESPACIO COMÚN (noviembre 2021)



#### **Autor imagen y fuente bibliográfica de procedencia**

Información facilitada por los autores de los artículos:

página 19, 1. Elaboración propia; página 19, 2. Elaboración propia; página 20, 3. Elaboración propia sobre la base de las fotografías satelitales del Servicio Aerofotográfico Nacional; página 21, 4. Servicio Aerofotográfico Nacional; página 21, 5. Servicio Aerofotográfico Nacional; página 23, 6: Sucesión Emilio Rodríguez Larrain; página 24, 7. Archivo privado Arquitecto Juvenal Baracco; página 25, 8. Archivo privado Arquitecto Juvenal Baracco; página 25, 9. Archivo privado Arquitecto Juvenal Baracco; página 26, 10. Archivo privado Arquitecto Juvenal Baracco; página 27, 11. Elaboración propia; página 28, 12. Fotografía de Jean Pierre Crousse. Archivo Barclay & Crousse; página 29, 13. Dibujo de Jean Pierre Crousse. Archivo Barclay & Crousse; página 30, 14. Fotografía de Eleazar Cuadros. Archivo CCC; página 31, 15. Fotografía de Eleazar Cuadros. Archivo CCC; página 37, 1. The La Guardia and Wagner Archives, La Guardia Community College/The City University of New York; página 38, 2. Cortesía M. Paul Friedberg and Partners. Architectural Record, julio 1966, p. 197; página 39, 3. Cortesía M. Paul Friedberg and Partners. The Architectural Forum, julio-agosto 1966, p. 70; página 41, 4. Elaboración propia; página 42, 5. © David Hirsch. Process: Architecture, 82, p. 31; página 43, 6. © David Hirsch. Process: Architecture, 82, p. 32; página 43, 7. Cortesía M. Paul Friedberg and Partners. © David Hirsch; página 44, 8. © David Hirsch. Process: Architecture, 82, p. 32; página 45, 9. Cortesía M. Paul Friedberg and Partners. © David Hirsch; página 46, 10. © David Hirsch. Process: Architecture, 82, p. 33; página 46, 11. © David Hirsch. Parks Council Records/Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University. MOGILEVICH, Mariana. The invention of public space. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2020, p. 36; página 46, 12. Cortesía M. Paul Friedberg and Partners. © David Hirsch; página 47, 13. MOGILEVICH, Mariana. The invention of public space. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2020, p. 37; página 48, 14. © David Hirsch. Process: Architecture, 82, p. 30; página 52, 1. Elaboración propia, composición a partir de fotografías de Íñigo de Barron (izquierda y centro) y Nicolas Vigier (derecha), 2021; página 52, 2. Nicolas Vigier, 2021; página 53, 3. Erich Andres, sin fecha. Ministerio de Educación Cultura y Deporte, Centro Documental de la Memoria Histórica (ES.37274.CDMH//FOTOGRAFÍAS-ERICH-ANDRES, 970 y ES.37274.CDMH//FOTOGRAFÍAS-ERICH-ANDRES, 972); página 54, 4. HURWOOD, Marjory. Why Not Use Our Bomb Sites Like This? En: Picture Post, noviembre 1946, vol. 33, n.º 16, pp. 26-27; página 55, 5. Luis Bartolomé Marcos (LBM1948), 2021. Fotografía publicada en Wikimedia Commons bajo licencia Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en>; página 57, 6. Elaboración propia, collage a partir de imágenes intervenidas procedentes de los Amsterdam City Archives, 2020; página 58, 7. Elaboración propia, collage a partir de imágenes procedentes de medios internacionales y redes sociales, 2021; página 59 y 60, Figuras 8 y 9. Elaboración propia, 2015; página 62, 10: Records of Lady Allen of Hurtwood, Modern Records Centre, University of Warwick (MSS.121-AP-12-17-13). © Feature Photography: Rosemary Mathews and Howell Evans; página 63, 11. John Drysdale, sin fecha. Records of Lady Allen of Hurtwood, Modern Records Centre, University of Warwick (MSS.121-AP-12-15-3). © Camera Press (Text and Illustrations), London; página 63, 12. John Drysdale, sin fecha. Records of Lady Allen of Hurtwood, Modern Records Centre, University of Warwick (MSS.121-AP-12-15-2). © Camera Press (Text and Illustrations), London; página 63, 13. Records of Lady Allen of Hurtwood, Modern Records Centre, University of Warwick (MSS.121-AP-12-1-20). © Associated Press Photo from London; página 65, 14. Cortesía y © Rael San Fratello, 2019; página 65, 15. RISSELADA, Max; HEUVEL, Dirk van den. Team 10, 1953-1981: In Search of a Utopia of the Present. Rotterdam: NAI Publishers, 2005, pp. 56-57; página 70, 1. Elaboración propia. Imágenes extraídas de Wikipedia (hoja 5/12 del plano de Noll) y de Venturi, Robert; Scott-Brown, Denise; Izenour, Steven. Learning from Las Vegas. Cambridge: MIT Press, 1977; página 72, 2. Archivo Municipal del Ayuntamiento de Málaga. página 73, 3. Elaboración propia; página 74, 4. Archivo Municipal del Ayuntamiento de Málaga; página 74, 5. Archivo Municipal del Ayuntamiento de Málaga; página 75, 6. Archivo Histórico Provincial de Málaga. Delegación Provincial de Cultura. Signatura 14140/35. Fotografía Leiva; página 77, 7. Elaboración propia; página 78, 8. Elaboración propia; página 79, 9. MORALES FOLGUERA, José Miguel. La Alcazaba de Málaga en el s. xix. Entre la utopía y la realidad. En: Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada [en línea]. Granada: Universidad de Granada, noviembre 1984, p. 441. Disponible en: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11109>; página 80, 10. Foto Arenas; página 80, 11. Foto Arenas; página 80, 12. Archivo Histórico Fotográfico del Instituto de Estudios Fotográficos de Cataluña (IEFC). Fondo Thomas; página 81, 13. Foto Arenas; página 82, 14. Elaboración propia; página 83, 15. Elaboración propia; página 87, 1. Disponible en [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Untitled\\_\(Xe\\_Biennale\\_de\\_Lyon\)\\_\(4103279111\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Untitled_(Xe_Biennale_de_Lyon)_(4103279111).jpg) This file is licensed under the Creative Commons Attribution 2.0 Generic license; página 91, 2. Disponible en: <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/montreuil-sur-les-traces-de-georges-melies-08-06-2018-7761399.php>; página 92, 3. Disponible en: <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2011-1-page-15.htm>; página 93, 4 y 5. Planos extraídos del texto Les “boutiques” des artisans villageois dans la France d’Ancien Régime (XVIe-début du XIXe siècle), escrito por Alain Belmont. En: *Annales de Bretagne et des pays de l’Ouest*. T. 106, n.º 1, 1999.; página 94, 6 y 7. Grabados y dibujos extraídos de VIOLLET-LE-DUC, Eugène. *Dictionnaire raisonné de l’architecture française du Xle au XVIe siècle/Maison*. París: Bance-Morel, ed., 1854-1868. T. 6. *La Maison*; página 96, 8 y 9. © Lacaton & Vassal, Disponible en: <https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=25>; página 97, 10 y 11. Disponible en: <https://www.inexhibit.com/case-studies/infinite-places-the-french-pavilion-venice-architecture-biennale-2018/>. © *Inexhibit*; [http://encoreheureux.org/category/news/?lang=en](http://encoreheureux.org/category/news/?lang=en;).; página 98, 12. © La Machinerie. Extraída de VELEZ, Véronique; DEMERY, Cécile; MERCURIO, Céline Di. *Etude prospective: Nouveaux usages et modes d’habiter* [en línea]. París: L’Union Sociale pour l’Habitat, 2020 [consulta: 07-10-2021]. Disponible en: <https://www.union-habitat.org/centre-de-ressources/patrimoine-maitrise-d-ouvrage/nouveaux-usages-et-modes-d-habiter-analyse-d>; página 99, 14. © Mon atelier en Ville. Extraídas de VELEZ, Véronique; DEMERY, Cécile; MERCURIO, Céline Di. *Etude prospective: Nouveaux usages et modes d’habiter* [en línea]. París: L’Union Sociale pour l’Habitat, 2020 [consulta: 07-10-2021]. Disponible en: <https://www.union-habitat.org/centre-de-ressources/patrimoine-maitrise-d-ouvrage/nouveaux-usages-et-modes-d-habiter-analyse-d>.