

MÁLAGA LA CIUDAD ES SU TERRITORIO

O cómo una ciudad media puede ser una ciudad global.

La disertación de esta tarde, con la que espero no aburrirles demasiado, es una síntesis de un trabajo encargado por PROMÁLAGA para justificar la redacción del Plan Málaga Litoral (PML), no sólo por la necesidad de definir una nueva centralidad de Málaga de acuerdo con la realidad de su crecimiento, sino por la de contribuir a la eficaz vertebración del ámbito regional que la capital articula. De las reflexiones contenidas en ese estudio surgió el principio germinal de una nueva forma de entender la capital como una pieza relevante y singular de una idea de CIUDAD-REGIÓN mediante la adaptación a una ciudad media como Málaga de este concepto urbanístico, hasta ahora reservado a las inmensidades de las grandes metrópolis.

Como saben, el PML surge a partir de unas ideas del ingeniero José Alba, que me invitó a hacerles algunas aportaciones urbanísticas, y que hoy se están llevando a cabo desde el Ayuntamiento bajo la dirección y coordinación del también ingeniero Pablo Otaola.

La crisis planetaria del Covid19 ha venido a subrayar un problema social, económico, demográfico y territorial ya existente antes de la pandemia como es el generado por la antigua dicotomía campo-ciudad. Ahora resurge bajo el eslogan de **la España vaciada**, que sintetiza las graves consecuencias que, para la cohesión social, la consecución del ideal democrático de la igualdad de oportunidades y la consolidación del Estado del Bienestar ha tenido, en todos los órdenes, el haber postergado ese país interior. Sería lamentable que un asunto de capital importancia como éste quedara reducido a un tratamiento político de vuelo raso y cortoplacista con motivo de las elecciones en Castilla y León o esa confusa anécdota del partido "Teruel existe".

A lo largo de esta crisis que no termina, en los portales inmobiliarios de Internet se estaba registrando un incremento de desplazamientos residenciales hacia el campo, los pueblos o los núcleos del interior estrechamente relacionados con la naturaleza, en un movimiento seguramente acrecentado por el miedo o el recelo hacia las aglomeraciones urbanas (al fin y al cabo, el Covid es un fenómeno urbano, no rural). Pero estas tendencias ya se venían produciendo antes de la pandemia a escala global porque, por un lado, el imparable proceso de aglomeración en conurbaciones demográficas, metrópolis, y megalópolis en las que se concentra el 65% de la población mundial, precisaba de un consumo de energía que no podía satisfacerse con los actuales recursos disponibles que,

además, no eran renovables. Por otro lado, esos hervideros humanos han acabado por anular las ventajas de las tradicionales economías de aglomeración que siempre han ofrecido las ciudades, provocando flagrantes desigualdades que ahondan en la brecha social entre ricos y pobres, lo que parece ser ya algo consustancial a la condición urbana. Las metrópolis ya no integran, sino que dividen, y *“el aire de las ciudades ya no nos hace libres”* según el hermoso adagio alemán, porque la competitividad inserta en la matriz de lo urbano (*“la jungla del asfalto”*) llevaba mucho tiempo generando guetos, diferencias, inseguridad, condominios cerrados, miedo a la inmigración, etc., y todo ello traducido en una segregación social de los espacios que no nos permite ya exhibir **“el triunfo de la ciudad”** (según el título del conocido libro de Edward Glaeser) sino **“La ciudad de los triunfadores....y los perdedores”**.

A pesar de ello ese proceso de concentración urbana es cada vez más intenso y parece no tener límites. Como señala el geógrafo **Jorge Olcina Cantos**, en 2008 se produjo un hecho histórico en el planeta: *“por primera vez en los 6000 años transcurridos desde los primeros núcleos urbanos en Mesopotamia la ciudad ha adquirido un protagonismo principal frente a las áreas rurales como espacio esencial de la acción civilizadora del ser humano”*. Es decir, por primera vez hay más gente habitando el mundo urbano que el mundo rural. Las razones son lo suficientemente complejas como para tratarlas aquí, pero hagámonos cuenta de que la desmesura de la metropolización es **un fenómeno estrechamente vinculado a la globalización**. ¿Por qué? Quizá la respuesta más simple nos la dé, no un sociólogo, ni un urbanista ni un geógrafo, sino un historiador, **Tony Judt**, cuando en su libro **“Pensar el siglo XXI: una conversación con Timothy Snyder”**, dice: **“La globalización se refiere a la desaparición de las fronteras y al desafío de organizar el mundo sin ellas”**. Podemos ver aquí una síntesis perfecta del concepto: en primer lugar, la desaparición de las fronteras **debilita, cancela o, si queremos, socava la circunscripción del Estado-nación como ámbito para el ejercicio de una autonomía política y económica**: y la socava entregando esas funciones ¿a quién?... pues a las llamadas **ciudades globales** que, eludiendo de hecho las fronteras nacionales, pasan a ser los protagonistas, los nudos de la red tejida por los mercados financieros sobre los cuales se sustenta la economía mundial. De esta forma quedó instaurado a fuego, tanto en la realidad como en la teoría urbanística, **la relación directa y biunívoca entre la globalización y las grandes aglomeraciones en todas sus variantes** que el geógrafo Jean Gottmann sintetizó por primera vez en 1961 con el término **CIUDAD-REGIÓN**, refiriéndose al “Bos-Wash”, la megalópolis constituida por las

ciudades que van desde Boston hasta Washington aglutinando 47 millones de habitantes. Desde entonces pueden identificarse en el mundo más de cuarenta **“ciudades globales”**. El elemento que hasta ahora ha sido común a todas ellas es **la identificación del concepto de globalización con magnitudes cuantitativas, económicas y, sobre todo, demográficas**. Son estas magnitudes las que parecen producir por sí solas la ensoñación de un mundo mejor, porque la mayor concentración demográfica parece llevar aparejada la mayor concentración de poder político y económico, con lo que ello supone de surgimiento de oportunidades, capacidad de influencia, creación de tendencias, **el dictado de la moda y, en definitiva, el papel como Bolsa en la que se tasan y fijan los valores económicos y culturales del mundo**. (De paso se crea con ello una jerarquía en la categorización ciudadana, entre “ciudadanos centrales” y “ciudadanos periféricos”, según pertenezcan o no a dichas ciudades globales). Si esto es así, **¿Qué papel les queda entonces por jugar en la globalización a las miles de ciudades medias que, por su población, ni pertenecen al mundo rural ni alcanzan a ser consideradas macrociudades? ¿Qué papel juegan lo que las Naciones Unidas denominan “asentamientos humanos” por rondar los 20.000 habitantes o “ciudad” a secas por tener algo más de 100.000? O sea... ¿Qué papel le queda a Málaga?**

La respuesta está en otro aspecto no menos importante del aserto de Tony Judt: el gran historiador británico-israelí **NO dice que una ciudad global tenga que definirse por su desmesura demográfica**. Lo que extraemos de la sentencia de Judt es **que lo global no se define por los millones de vecinos con los que compartimos el espacio de nuestra vida cotidiana sino por una forma de “vivir en global”, ya sea una pequeña comunidad o una ciudad-región de 30 millones de habitantes**. (Veamos: el veleño **Bernardo Quintero**, es el creador de Virus total, la web adquirida por Google para reforzar su ciberseguridad la cual sitúa su central en el Paseo de la Farola, completando sus sedes de California, Nueva York y Zúrich; junto a los chicos de la empresa matriz **Híspasec**, situada en su pequeña oficina del PTA, seguramente almuerzan espetos en Pedregalejo, camperos o hamburguesas en el Centro de Málaga. ¿Son ciudadanos globales o son provincianos? Los sitios donde trabajan ¿son una anomalía o una burbuja en la ciudad global? ... ¿o es la suya una **forma global de vivir en una ciudad local**? Si Bernardo es claramente un conspicuo ejemplo de trabajador global, el sitio donde vive y trabaja entonces **¿qué es? Y con esto aludimos a la hipótesis que queremos desarrollar: creemos que se ha producido un cambio de escala de la globalización en su manifestación territorial y, en virtud de ello Málaga está en el camino de pertenecer al club de las**

ciudades globales. Pero, ¿cómo, en qué sentido puede ser considerada Málaga una ciudad global? Trataremos de hacer una modesta aportación a eso, pero antes permítanme algunas disquisiciones previas sin las cuales no conseguiríamos alcanzar una explicación completa.

Decíamos que ya antes de la pandemia se estaban registrando unos desplazamientos residenciales desde las aglomeraciones urbanas hacia los pueblos, los núcleos tradicionales más vinculados con la naturaleza y el campo. Ello traducía una cierta forma de hartazgo de lo urbano que llevaba implícito un atisbo de superar la dicotomía ciudad-campo, consolidada como tal antagonismo en nuestro universo simbólico. Un desplazamiento progresivo del centro de gravedad económico desde el sector industrial hacia los servicios, por una parte, y por otra, el componente mayoritariamente financiero de la economía, acabaron desprestigiando al sector primario en la configuración del PIB de un país, arrinconándolo como significativo de atraso y de subdesarrollo, de forma que los territorios propios de éste, el campo, los pueblos y núcleos tradicionales, quedaron definitivamente relegados en la escala de valores de la modernidad. **Lo urbano quedó sentenciado como el escenario de las oportunidades, y el mundo rural como el trasunto de la derrota**, un espacio pasivo, mediáticamente invisible destinado a compensar la huella ecológica de las ciudades y, en el mejor de los casos, reducido a la condescendiente servidumbre de lo “típico”, arcadia para consumo de urbanitas de capital. La aglomeración urbana estaba comprometiendo, además, la habitabilidad del planeta, pero su supervivencia se estaba encomendando sólo a medidas tecnológicas de eficacia ambiental. En cualquier caso, si para limpiar nuestra atmósfera de CO₂ y NO₂, para ver jabalíes en nuestras calles y delfines en nuestros puertos- como ocurrió en los meses de confinamiento del 2020- **hizo falta nada menos que una paralización universal de las ciudades**, es ingenuo, si no falaz, intentar combatir las metástasis del modelo urbano con “aspirinas” de eficiencia energética. **No, el reto de la habitabilidad- y esto es lo importante- exigía atacar de raíz el problema empezando por cambiar el modo de ver y vivir la ciudad. Y una forma era, precisamente, “descomprimirla” hacia esos núcleos agrarios que, tras haber sido expulsados de la razón urbana como lo absolutamente “otro”, podrían presentarse ahora como plausibles opciones residenciales, sí, pero siempre que también fueran opciones laborales y productivas.** Ese era el reto. Hablar, a este respecto, de una ciudad que incluyera en su ámbito las dos realidades de la ciudad y su región, sería sintetizar en dos palabras una forma de envolver en una misma lógica, en un mismo hecho complejo, rico y diverso, sin sumisiones ni dependencias, la vinculación en

términos urbanos de las ciudades con el territorio y los pueblos de su órbita. O como lo dice aún mejor el economista Vicente Seguí: ***se trata de ver cómo podemos convivir con la naturaleza, cuánto nos sirve la naturaleza para hacer ciudad o cuánta ciudad podemos hacer con la naturaleza; y lo más importante aún: entender que el mundo rural y sus actividades SON TAMBIÉN CIUDAD.*** Hasta ahora, y a pesar de la aplicación de nuevas tecnologías a recursos productivos agrarios y ancestrales, a pesar de las buenas comunicaciones, físicas o digitales y a pesar de las atractivas condiciones de calidad de vida con la que nos estamos imaginando el vivir alejados del “stress” urbano hemos de decir que todavía no hemos conseguido crear las condiciones para un repoblamiento, sistemático y estable, de ese universo vaciado. **La “vuelta al campo” es un sentimiento todavía teñido de añoranza y viejo bucolismo más que una verdadera convicción política de alcance económico, territorial y cultural.** Y es esta una asignatura pendiente puesta de manifiesto en las manifestaciones del pasado domingo 23 en Madrid. Mientras sea así, **el campo será siendo invisible.**

Pero hay un fleco de este problema que nos estaba pasando desapercibido por más que muchos hayamos aludido a él con tanta insistencia como escaso éxito. Lo recoge Sergio Andrés Cabello en su reciente libro **“La España en la que nunca pasa nada: periferias, territorios intermedios y ciudades medias y pequeñas.** Me refiero a que, concentrando todo el problema en la apabullante visibilidad de lo urbano frente a la invisibilidad económica y social del campo, **eludíamos otro tipo de invisibilidad igualmente preocupante: la de todas las ciudades medias españolas, fueran o no capitales de autonomías o provincias frente a la avasalladora presencia mediática de Madrid y Barcelona.** Es esta una paradójica consecuencia territorial de nuestra democracia, que convierte la geografía política de nuestra península en un archipiélago de islotes autonómicos en un mar de desconocimiento mutuo. Es innegable, aunque algunos lo nieguen, que la democracia, gracias a la cual entramos en Europa, le ha dado al país un impulso extraordinario en cualquier aspecto que se considere. Pero uno de esos aspectos más concretos, de los más tangibles en el que todo este impulso se manifiesta, ha sido **la extraordinaria modernización de la mayoría de las ciudades medias de España,** con sus trenes, sus autopistas, sus centros culturales, sus salas de exposiciones, sus museos, su inserción en el mundo tecnológico y, claro está, con el auge del turismo urbano. **Pero nada de eso ha servido para romper el abrumador duopolio mediático de Madrid y Barcelona** entre otras cosas porque esas modernizaciones de las ciudades medias pueden haber aumentado la

calidad de vida de todas ellas, sí, pero, al haber actuado por mimesis, por imitación a escala provinciana de las cosas que pasaban en la capital, **no han sido capaces de desarrollar un modelo propio de excelencia; por el contrario, se han embarcado en una alocada carrera, algo infantil, competitiva y repetitiva, por reproducir los mismos tópicos de la supuesta “modernidad” urbana, los mismos recursos a esos iconos que han de “ponernos en el mapa” etc.** Si hay que participar en el juego de la competitividad se participa, pero encontrando primero, y potenciando después, el “nicho de mercado” que define con nitidez la fortaleza de una ciudad, su factor de singularidad que la haga brillar con una luz propia en un campo uniforme de luciérnagas urbanas. Esta invisibilidad entre unas ciudades con respecto a otras, oscurecidas por los faros de las dos grandes capitales, Madrid y Barcelona, es terriblemente nociva, porque generan **la perversión óptica de que sólo ocurre lo que ocurre en ellas**, como si la riqueza y los valores del país quedaran reducidos o jibarizados por lo que de ellas nos transmiten los medios generalistas. Y esa perversión desemboca a la postre en un problema de cohesión social, de consideración profesional y laboral, de discriminación distributiva, de desigualdad en las oportunidades, de dificultad para retener talentos, de productividad, etc. Hoy por hoy, Madrid y Barcelona son **Centro** y el resto de sus ciudades, por acicaladas que estén, son **Periferia**, opacada por la encallecida costra provinciana de sus tópicos y por la imagen que de cada ciudad haya quedado en el imaginario colectivo. Y ya sabemos que es más fácil cambiar una ciudad que la imagen que nos hemos hecho de ella.

En todo caso las ciudades tienen la necesidad de identificar y potenciar sus nichos de mercado para jugar en la liga de la competitividad urbana. **Pero la gran cuestión es saber en qué división queremos jugarla.** El que Málaga en los últimos años haya hecho la proeza de romper esa costra de invisibilidad ya da idea de sus intenciones. Su apuesta por la revalorización de su centralidad histórica (con todas las críticas que puedan hacerse), de la Cultura y del Turismo urbano ha desembocado al final en la génesis de una **capital tecnológica de alcance transfronterizo.** Y **ése es el hecho diferencial con respecto a las otras capitales y el indicador que nos habla de la liga en la que quiere jugar, que es la de las ciudades globales.** Pero la función tecnológica de Málaga **no se traduciría en capital si sólo consideráramos las oficinas del PTA y los espacios terciarios de su término municipal.** **La condición de capital tecnológica se conforma con el concurso de una realidad geográfica mayor, compleja y variada, que es el contexto en el que se enclava: su territorio.** Málaga no sería pues, una ciudad global sin la presencia envolvente y coadyuvante de su región, su

provincia- si queremos concretarlo en la realidad administrativa establecida por Javier de Burgos en 1833- - que es el correcto ámbito territorial en el que ese modelo pueda desarrollar su máxima capacidad productiva, procurar cohesión social y bienestar a sus habitantes, contribuyendo a la muy importante finalidad de fijarlos a sus lugares de origen. En otras palabras, **la demarcación regional como el adecuado instrumento para posibilitar un desarrollo que sea sostenible, sí, pero más importante aún, SOSTENIDO.** Málaga, pues, es más que Málaga, es una CIUDAD- REGIÓN, y ya hemos apuntado que este concepto no está vinculado sólo a los parámetros demográficos. Por ejemplo, la provincia de Málaga tiene 7.300 km² y una población de **1.700.000** habitantes; el condado californiano de Santa Clara, donde está Palo Alto, el Sillico Valley y la Universidad de Stanford tiene una superficie de 3.337 km² y una población casi igual, de **1.764,500** habitantes. No creo que nadie le discuta hoy el carácter global y de Ciudad-Región al lugar en donde tienen su sede Goggle, Apple, Facebook, Twitter, Nokia, Oracle, Tesla, NVDA y más de cien empresas por el estilo.

Pero, ¿cómo definiríamos hoy una Ciudad-Región no forzosamente vinculada a su demografía? El prestigioso profesor y geógrafo chileno **Sergio Boisier Etcheverry hace de ella una definición que me van a permitir que la vaya desgranando frase a frase para establecer sistemáticamente las correspondencias con nuestra realidad:**

Dice, una Ciudad Región es **“un territorio que contiene, de forma real o latente”** ...O sea, que puede estar en estado embrionario, inicial, consolidado a medias y/o con posibilidades de consolidarlo.

“una capacidad evolutiva de generar tanto un crecimiento económico como un desarrollo social”:...O sea, que tiene posibilidades abiertas y verosímiles de articularse productiva y socialmente en el horizonte de algo más fructífero, mayor, más importante... y eso en términos económicos y sociales, en un estado de latente evolución cuyo destino final vendrá determinado por sus propias condiciones físicas, geográficas, capacidades, recursos, coincidencia de objetivos y, muy especialmente, **la voluntad común de sus gentes.**

“y que tiene un LUGAR CENTRAL que funciona como una ciudad global de primera clase, que articula un sistema de ciudades secundarias y que actúa como nodo emisor y receptor de procesos de intercambio entre la región y el mundo” O sea, precisamente aquí es el momento de hacerse la pregunta clave: si el autor tiene en cuenta los conceptos de escala y la magnitud cuando se refiere a que *“el lugar central funciona como una*

*ciudad global de primera clase”... ¿cabe hacer una traslación o una semejanza y pensar que Málaga capital, por ejemplo, es **el lugar central** de esa “**ciudad global**” y que Vélez, Antequera, Ronda, Marbella, las ciudades de la costa...son las “**ciudades secundarias**” ¿y que Málaga capital, con su aeropuerto, puerto, estación ferroviaria y servicios centrales (políticos, administrativos, terciarios, tecnológicos y hoteleros) esto es, con su genuina función de capitalidad- **actúa como nodo emisor y receptor de los procesos de intercambio entre la región y el mundo?** Es un concepto que traduce bien los atributos con que Jordi Borja en su libro “La ciudad conquistada” define “la región urbana”: **la ciudad de las ciudades, un sistema con vocación de construir una fuerte articulación en cuyo marco se puede dar una movilidad cotidiana significativa. Un territorio discontinuo territorialmente, con zonas de alta densidad y otras dispersas, con centralidades diversas**”.*

Es esta una idea que puede visualizarse de una manera aún más gráfica y adecuada a su escala **si consideramos la provincia como UNA CIUDAD, en la que Málaga fuera el barrio central y las demás ciudades (Marbella, Vélez, Antequera, Álora, Ronda) los “barrios” de esa ciudad territorial, si no centrales, no por ello menos importantes. Y entre medio, unas “zonas verdes, unos “parques” (siguiendo con el símil urbano) que no es otra cosa que el campo, el hasta hora abandonado campo, en su espléndido estatismo como paisaje al tiempo que, en su activismo productivo, poniendo en valor unos recursos agrícolas que fueron paulatinamente abandonados por los cantos de sirena de los ladrillos de la Costa.** Pero la reivindicación del sector agrario, el mundo del campo como universo anímico y fuente de productividad, tiene que idear sus propias estructuras dentro de un sistema en el que las cadenas de alimentación imponen hoy sus leyes, de forma que el productor NO participa en los procesos de comercialización y queda relegado al simple papel de suministrador de materias primas. De ahí el renacer del movimiento cooperativista (véase, por ejemplo, Decoop), para reinsertar la “lógica” del sector primario en la actual economía de mercado. La globalización también ha servido como potenciador de variedades y singularidades, frente al dictado de la homogeneización. Y uno de los conceptos-fetiché ha sido el de los productos de “proximidad”, algo que el campo malagueño puede suministrar en condiciones excepcionales; pero la relación del productor con el consumidor, ahora, tiene que ser algo más que volver a vender sandías bajo un sombrero al borde de una carretera.

No obstante, y siempre siguiendo al profesor Boisier Etcheverry, para que la “**Ciudad -Región**” de Málaga sea considerada en su escala una Ciudad Global de pleno derecho aún debería cumplir cuatro requisitos:

- 1) **La construcción de una identidad:** algo que puede ser fácil en algunas de sus comarcas (Sierra de las Nieves o el Guadalhorce) y más difícil en otras. Aquí jugarían un papel clave la Diputación y las Mancomunidades de Municipios.

- 2) **La construcción de un proyecto político de ciudad-región compartido:** lo que entraña la misma dificultad, aunque a este respecto es significativo recordar que el **II Plan Estratégico de Málaga, del 2002**, ya postulaba con acierto que “**la ciudad no sea entendida sólo dentro de los límites municipales, sino en su interdependencia con el resto del espacio metropolitano y regional**”. Como se ve, en el fondo no estamos inventando nada nuevo sino materializando un objetivo ya formulado y consensuado entre todos los agentes políticos, económicos y sociales, públicos y privados, que deja muy clara la obligada imbricación que los destinos de la capital tienen con los de su provincia como si, efectivamente no pudiera concebirse el desarrollo de la una sin la otra. Yo no sé si la Fundación CIEDES lo vislumbraba ya hace veinte años, pero en la formulación de ese modelo de desarrollo estratégico estaba ya implícito un nuevo modelo de ordenación territorial. Hasta ahora la Planificación Territorial se ha desarrollado mediante Planes de Ordenación de ámbito subregional, de los que se han aprobado dos: el Plan de la Aglomeración Urbana de Málaga y el del Litoral Oriental (Axarquía). Creemos que el certero postulado del Plan Estratégico debería tener su correlato urbanístico en un Plan subregional que integrara toda la provincia. (Pero me temo que eso queda todavía muy lejos en un país con una inveterada tendencia hacia el cantonalismo)

- 3) **La conectividad:** Está ligado con lo anterior. La primera condición para consolidar esa interdependencia son las comunicaciones, tanto físicas como digitales. De aquí surge todo un programa de conexiones ferroviarias y viarias de primer orden junto a otros enlaces de segundo orden que le confiera al ámbito de la ciudad-región la máxima “isotropía”. En cuanto a las primeras, y como advertía el ingeniero José Alba, del informe “Evaluación del gasto público 2019

en Infraestructura de Transportes elaborado por AIReF (Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal), se deduce que en las actuales circunstancias Málaga dispone de un insuficiente servicio de Cercanías en comparación con la enorme eficiencia y rentabilidad de las dos líneas operativas (Málaga-Fuengirola y Málaga-Álora). Esto da idea de la capacidad vertebradora y de cohesión territorial que podría alcanzarse con el ferrocarril que llegara hasta Marbella y Estepona, un servicio más completo del Guadalhorce y una línea que abasteciera a la costa Oriental (Sin ignorar las dificultades técnicas de ejecución, sobre todo de la primera, y las presupuestarias, en un momento de “enfriamiento” del gasto público en infraestructuras derivadas hacia otras prioridades, lo que obligaría sistemáticamente al concurso de la financiación público-privada).

En cuanto a las conexiones viarias, ya se ha presentado por la consultora ARCS el trazado de la importante “Vía Perimetral”, impulsada y liderada por el Ayuntamiento de Málaga, que funcionaría como una 2ª Ronda Este y una 3ª Ronda Oeste, con una enorme capacidad de servicio y vertebración regional entre Málaga capital, la Costa, la Axarquía y el Guadalhorce, pasando por, al menos 14 pueblos cuyos alcaldes son enormemente receptivos a esta infraestructura, porque intuyen mejor que nadie cómo esa vía es la arteria principal que puede irrigar de dinamismo a sus pueblos a partir del enorme empuje de la capital. La exposición de los trabajos a los alcaldes habrá de servir para que el planeamiento urbano de sus respectivos municipios adecúe sus estrategias al nuevo escenario de posibilidades que esa vía ofrece. (Para que no suceda como en el film “Bienvenido Mr. Marshall”)

Y huelga extenderse, por obvia, la culminación del Plan contenido en la Agenda España Digital 2025, que supone el compromiso de ofrecer conexión a Internet de 100 Mb a todo el país, en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con 140.000 millones de fondos europeos. Pero no se lleva el 5G hasta el último rincón de la provincia para ver Netflix, sino es para sembrar la semilla de un modelo que incorpore al sistema productivo la hasta ahora casi ignorada realidad del mundo rural.

- 4) **La construcción de lo que podemos llamar una “plataforma competitiva internacional”,** de una posición que el autor llama de “comando” mundial en algunas actividades. Esto parece estar

exigiendo nada menos que un liderazgo mundial en “**algo**” lo cual parece inalcanzable, pero no se trata de sacarse un conejo de la chistera ni de hacerse la ola uno mismo con una exaltación fuera de toda prudencia, algo a lo que somos muy proclives; basta la simple acumulación de una serie de datos objetivos, entendidos como pequeñas fortalezas fragmentadas e individuales, para ver cómo surge de ella una fortaleza aglutinada final que no hace tan descabellada esa posición de “**comando**”:

- a) el factor climático y el carácter geoestratégico que le confiere ser puente entre continentes, pero sobre todo la encrucijada entre los ejes ferroviarios prioritarios de la Red Europea del Transporte, los corredores Mediterráneo y Atlántico, que sitúan a Antequera y su Puerto Seco en el trance de ser un “**macrohub**” continental, una de las mayores Áreas logísticas de Europa con un importante arrastre industrial de lo que habría de beneficiarse sus comarcas vecinas, Guadalteba y Nororma.

- b) la pertenencia a la UE y la órbita del euro, que nos sitúa en una posición ventajosa dentro de unas reglas de juego políticas y mercantiles conocidas, jurídicamente seguras, garantistas e institucionalmente respaldadas.

- b) 40 años de desarrollo turístico, un sector que supone el 10% del PIB mundial, ciertamente ejercido con más intensidad que liderazgo, pero que está ahí, dando cuenta de una marca mundialmente reconocida como es la Costa del Sol. Los 160 kms. de costa desde Maro a Manilva suele ser despachada de una manera simplista como una muralla de hormigón. La Costa ha de ser vista desde el ángulo positivo con que nos permite contemplarla en su sedimento final: una conurbación variada en la que, como sístoles y diástoles, la urbanización se comprime y se descomprime, en concentraciones compactas y en urbanizaciones dispersas, en pueblos como Fuengirola o el Arroyo de la Miel, perfectamente equipados, con un alto nivel de servicios y absolutamente desestacionalizados. **En estos, como en otros lugares del interior y las urbanizaciones residenciales de lujo de Marbella, Estepona y Manilva, conviven 270.000 residentes extranjeros de más de 60 nacionalidades. Pero es aquí donde tenemos que consignar uno de los hechos diferenciales que**

verdaderamente le están abriendo a Málaga unas posibilidades competitivas casi en régimen de monopolio. Nos referimos, claro está, al aeropuerto internacional, cuyas tres terminales y sus dos pistas lo convierten en el 4º de España 20 millones de pasajeros en el 2019 de los cuales 16 millones fueron extranjeros. Aeropuerto y posición geográfica de alían para producir un fenómeno singular: unas intensas relaciones semanales entre el Reino Unido y los países de Centroeuropa y la Costa en vuelos de bajo coste- en lo que se puede considerar un constante puente aéreo, merced al cual ciudadanos pasan aquí un largo fin de semana en una residencia de la que ya no sabríamos decir si es la primera o la segunda, dada la fracción de la semana que pasan en cada una; pero, en cualquier caso, lo singular es que reparten entre ambos lugares su condición de ciudadanía, con sus exigencias de derechos, servicios y calidades en lo que viene a ser una versión de sus propios países en una clave exótica y meridional. Y digo esto porque Málaga, sin dejar de ser una ciudad plenamente europea, les ofrece ese punto de seducción en la que la “normalidad” de lo cotidiano se mezcla con la fascinación de lo turístico. Cambiar las brumas centroeuropeas por un sol radiante y unas costumbres singulares sin salir de Europa, en poco tiempo de viaje y a una segunda casa situada a una hora máximo del aeropuerto, es una experiencia que no pueden ofrecer muchos lugares del continente y aún de nuestro propio país. El que esta población pendular pase de su transitoria condición de turistas a la de ciudadanos, con un alto nivel de exigencias en la calidad de sus entornos, es algo que no puede más que redundar en beneficio de éstos. De la dinamización de Málaga da también idea los 2,5 millones de viajeros del AVE y el medio millón de cruceristas anuales, pero el verdadero fenómeno singular y distintivo está en el rol del aeropuerto, por la capacidad de arrastre hacia otros sectores de la vida social, económica y cultural de la provincia que serían impensables sin su servicio.

- d)** El “boom” del turismo cultural que encamina a la capital hacia una posición de referencia en el panorama nacional en este momento, pero que puede terminar siendo de referencia internacional. En este sentido es importante resaltar, frente a algunas críticas esperadas, que los Museos de Málaga en modo

alguno se han quedado en un reclamo publicitario urbano, sino que están dotando a la ciudad de una sólida sustancia cultural mediante una impecable política de exposiciones temporales.

- e) La posibilidad de desarrollar plenamente las funciones básicas que un ciudadano realiza o demanda en el mundo desarrollado, esto es: la residencia, el ocio, el deporte, el trabajo, la producción, (material o intelectual), las buenas comunicaciones, tanto internas como externas, el acceso a la cultura, las posibilidades de formación permanente, la actividad congresual, la investigación, la educación superior, la disposición de una completa asistencia sanitaria, un sistema de garantías jurídicas y un sistema democrático con separación de poderes.... todo ello en condiciones de simultaneidad y en el mismo lugar. **El conjunto de estas prestaciones está definiendo una potente industria basada en el hecho de vivir considerado como uno de los más sólidos recursos económicos en sí mismos. Vivir se convierte en un recurso económico cuando todas esas cosas se pueden realizar en un mismo lugar y en excelentes condiciones de calidad de vida. Y aquí podríamos referirnos de nuevo al papel que en ello juega la alta velocidad y, sobre todo, el aeropuerto.**
- f) Y es que, tal y como explicaban Castells y Borja en su libro “Local/Global” de hace veinte años, todos estos atributos mencionados eran los requisitos que un territorio había de cumplir para ser considerado **un lugar fuerte en la Nueva Economía**. Y, como decimos, la consecuencia de haber puesto en valor todo ello ha sido el desarrollo tecnológico acelerado en los últimos meses con el establecimiento en la capital de importantes compañías trasnacionales, la locomotora del Andalucía Tech, iniciativas público-privadas de tan amplia convocatoria y objetivos como la fundación Innova IRV, el reciente anuncio de la instalación del Centro tecnológico para toda Europa de Vodafone etc. Muchas capitales de provincias apuestan de un modo u otro por Tecnópolis que no pasan de ser adaptaciones de polígonos industriales o instalaciones surgidas para aprovechar subvenciones, sin una estructura económico empresarial detrás mínimamente sólida. **En Málaga, por el contrario, la apuesta por la innovación, el talento y la tecnología de última generación ha adquirido una dimensión estructural, estratégica y medular en**

la definición de su función dominante. (El viejo eslogan de Málaga como la “California del sur de Europa” está, pues, dejando de ser una ensoñación voluntarista). Y terminamos:

Es cierto, sí, que la economía global se articula en una red que constituye el marco natural de la vida económica, cuyos nodos principales son las grandes ciudades globales. Pero para que el resto de las ciudades medias puedan también ser globales, para que pertenezcan al sistema, para que estén en la RED, o, como vulgarmente se dice, para que estén en el mapa, es preciso que cumplan con la condición de ser competitivas. **Y las ciudades compiten hoy en el mercado global como si fueran empresas: las grandes ciudades globales como si fueran multinacionales y las medias como si fueran PYMES, ambas cumpliendo con su papel y, digamos, con sus respectivos márgenes de beneficio. Para una ciudad media el secreto de su productividad- que es tanto como decir el secreto de la fortaleza de su posición en la red- está en saber que- como sus “mayores”- también “VIVEN EN GLOBAL” (hablan el mismo idioma”) y, por consiguiente, han de encontrar la manera de articularse a la economía global desde la dinamización de su economía y su sociedad locales.**

Por eso hemos intentado hacer una rápida recensión de los valores de la provincia que pueden ser ventajosamente puestos en el mercado mundial para competir como una bien “saneada” PYME. Y hemos intentado también dejar claro que su fortaleza está en la diversidad y complementariedad de caracteres en esta especie de “microcosmos” que es la región hasta cuyos límites se deja sentir la presencia tentacular malagueña, prolongada virtualmente hasta el infinito (en tiempo y espacio); la calidad paisajística y productiva de su territorio, de sus pueblos, con su fisonomía y sus costumbres, sus comunicaciones, las condiciones geoestratégicas de la comarca de Antequera, y esa mezcla de exotismo y tranquilidad cotidiana que caracteriza a los lugares más fuertes del turismo mundial. **Pero esa Ciudad- Región que expande sus límites y su influencia más allá de sus estrictos límites provinciales, tiene un estandarte, un heraldo, un escaparate de su excelencia que no es otra cosa que su propia capital. Como hemos dicho, la capital es el “hub”, el puente en el que, por alojar las grandes terminales de comunicaciones y los principales servicios institucionales y terciarios, las potencialidades de lo local se conectan e interactúan con el universo de lo global. (Y el aeropuerto aquí, aparte de su estricta funcionalidad, sería una adecuada metáfora).** De la conjunción entre capital y comarcas dependerá que la Ciudad Región malagueña, en

la rica complementariedad de sus valores, de una manera definitiva y estable pueda devenir en lo que ya se ha propuesto ser: **una nueva manifestación de lo urbano en la que las esferas analógica y digital que componen hoy la vida cotidiana no sean motivo de exclusión y de conflicto sino la forma con que renace de nuevo triunfante, reinventándose a sí misma, LA CIUDAD DE SIEMPRE, esa ciudad mesopotámica y mediterránea que surgió hace 6.000 años. No creo exagerado decir que aquí se está fraguando un modelo de desarrollo para que las ciudades medias encuentren en la globalización el papel estructural que les corresponden y que las grandes metrópolis les niegan, con su avasalladora concentración de poder económico y mediático. Un modelo de desarrollo a escala humana en el que:**

- a) los avances tecnológicos sirvan para conocer mejor la realidad, no para suplantarla.
- b) se desarrolle en ellos una forma de vida urbana en la que la naturaleza sea una parte constitutiva de la Ciudad, y no su antítesis.
- c) Se incorporen al PIB una serie de recursos productivos de la región, diversificados y hasta el presente infravalorados por el monocultivo turístico inmobiliario, como garantía de estabilidad económica y valor añadido.
- d) Consecuentemente, un modelo en el que la globalización, que es el aire que se respira, sea el aire limpio de la inclusión social, y no el aire viciado de la discriminación y el malestar que hablaba el premio Nobel Joseph Stiglitz.

Y en nuestro caso concreto, la provechosa aglutinación de las ricas diversidades de la capital y su región ha venido a sedimentar en una nueva ciudad cuyo brillante pasado industrial del siglo XIX renace ahora con el presente industrial de las nuevas tecnologías. **Ser una potencia tecnológica es una imagen de marca lo suficientemente potente como para que, siguiendo con la metáfora empleada, Málaga pueda ser considerada una de las más saneadas “PYMES urbanas” de Europa.** Nuestra función dominante como ciudad tecnológica es ya nuestro más sólido icono identitario, sin tener que recurrir a los efectos taumatúrgicos de los

arquitectos de marca: dejemos eso para las ciudades que no tienen otra cosa que ofrecer más que lo mismo.

Pues bien, contribuir a ello es lo que justifica a nuestro parecer la ejecución del Plan Málaga Litoral que hablábamos al principio de esta charla.

Salvador Moreno Peralta

Club Liberal 1812, Málaga

Hotel Vincci Posada del Patio 3 de febrero de 2022