

DEL VACÍO A LO PÚBLICO (Sombras y luces del urbanismo democrático)

Por Salvador Moreno Peralta, arquitecto

Colaboradores: Sonora Solano e Ignacio Martín Marcuartu

INTRODUCCIÓN

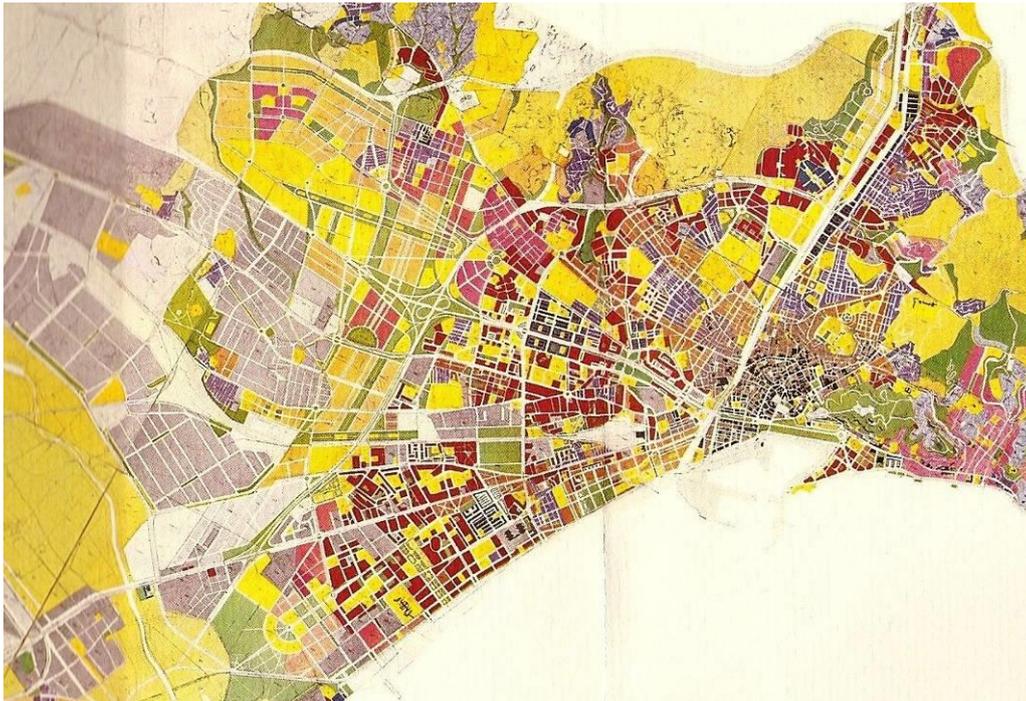
Este somero análisis del **Espacio Público** de Málaga, encargado por la OMAU para su inclusión en la Agenda 21, adquiere una especial significación si se aborda mediante el cotejo de la situación actual con respecto a la del año en el que se aprobó el PGOU del 83, pues nos permite comprobar los cambios que, con respecto a este concepto, han supuesto **treinta años** de urbanismo democrático.

Y resulta especialmente relevante por cuanto el crecimiento de Málaga durante los años del desarrollo que siguieron al período autárquico era un fiel trasunto físico del modelo económico que lo sustentaba. Huelga aquí extendernos, por sabido, en el diagnóstico que de la situación se hacía en el Avance del PGOU/83, pero si hubiera que aportar aquí uno sintético, para esclarecer el resto del trabajo, podríamos decir que la principal víctima de un modelo de producción salvajemente liberal basado en la capitalización más rápida, al menor coste, con la mayor producción inmobiliaria y con el mayor margen de beneficio posible fue, sin duda, **el espacio público**, lo cual, por una lógica relación entre forma y contenido, conducía a una inevitable **degeneración del espacio de LO público**.

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

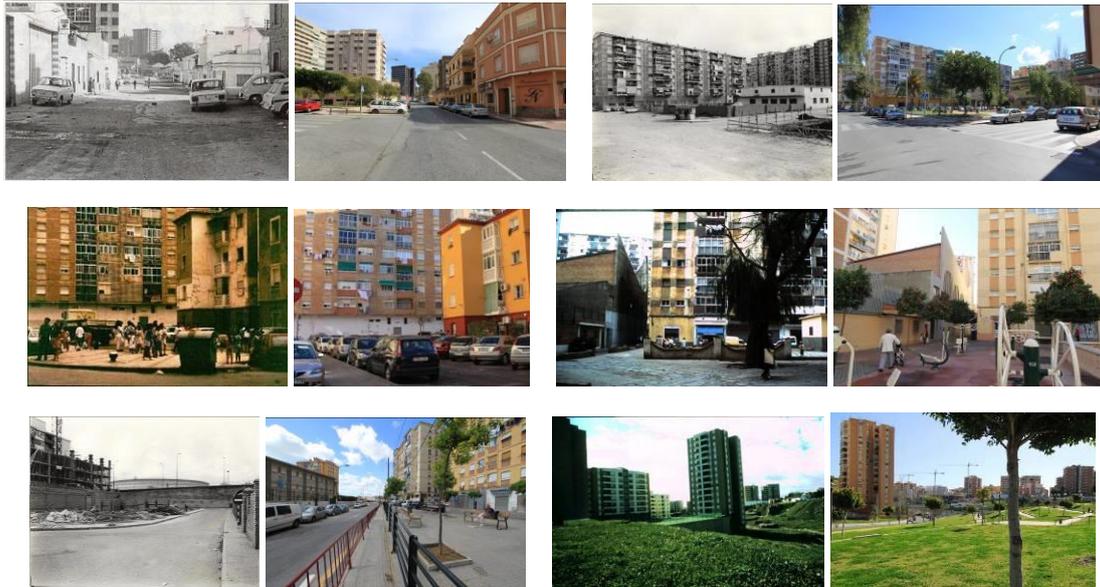


Nos apresuramos a decir que ambos objetivos, la urbanización del vacío, transformándolo en calles, plazas y equipamientos públicos, por un lado, y la inserción de la ciudad en una estructura reconocible, tanto en sus fragmentos internos como en los sectores de extensión, por otro, ha sido cumplidos, en líneas generales, de una manera espectacular. Aún prevenidos contra la hipérbole y sin disponer de datos objetivos que nos permitan establecer comparaciones con otros lugares, **podemos aventurar que Málaga es una de las ciudades de España en las que se han producido más intensas y positivas transformaciones**, sin el apoyo de un evento extraordinario que le hubiera procurado una financiación suplementaria.



Creemos que la base de todo está en modelo urbano del **PGOU/83** cuya concreción formal, considerada excesiva por algunos, encerraba en sí misma el imperativo de su ejecución y traducía la clara voluntad política de ejercer el control público de los procesos urbanos, a tono con las nuevos aires democráticos y participativos. Pero justo es reconocer que un hecho dramático, como fueron las riadas de 1989 y la consecuente declaración de **zona catastrófica**, aportaron unas ayudas públicas con las que se materializó una buena parte de las infraestructuras previstas que hubieran tardado más tiempo en realizarse de no mediar esta circunstancia. En todo caso, lo más importante fue la **pedagogía** impuesta por el Plan, la **disciplina** sobre esa conciencia de anarquía urbanística generalizada contra la que ya intentó oponerse el PGOU de 1971. Desde entonces, la urbanización primaria y la atención sobre el espacio público ha sido una exigencia sistemática de la administración municipal aceptada de una manera natural por los agentes privados, bajo el atento escrutinio de las asociaciones vecinales.

En resumen podríamos decir que **antes del PGOU/83 los vacíos urbanos eran ya utilizados como espacios públicos en precario. El PGOU les dio carta de naturaleza urbana.** Con este trabajo intentaremos ilustrar cómo y cuál ha sido el resultado, mostrando la relación entre lo planificado, lo ejecutado y lo vivido.



ÁMBITOS DE ESTUDIO

Así pues, el trabajo supone, en cierto modo, “revisitar” aquellos vacíos de urbanidad de la ciudad consolidada y verificar cómo se han traducido en la realidad los espacios públicos planificados en las áreas de crecimiento, así como otras incorporaciones importantes no previstas en el Plan surgidas de la oportunidad, de la maduración de la conciencia ciudadana y de la propia lógica del desarrollo urbano.

A este respecto hemos querido distinguir no tanto ámbitos localizados de estudio como áreas temáticas presentes en distintos lugares de la ciudad, analizando en cada una de ellas la distinta dimensión urbana que esos vacíos han adquirido al convertirse en verdaderos espacios públicos.

1) El difícil despertar de los barrios dormitorio

El primer objeto de análisis en el PGOU 83 fueron los barrios en los que se concentró el anárquico crecimiento de aluvión a partir del año 1960, durante la década en la que la ciudad se fue desarrollando sin planeamiento: los sectores de la gran llanada existente al oeste del río Guadalmedina, desde el arroyo de los Ángeles al mar, y algunos surgidos al norte como extensión hacia levante del modelo lineal de la Ciudad. Se trataba de promociones cuyos ámbitos no respondían a lógica urbana alguna sino a la delimitación de fincas agrícolas del catastro de rústica que aún perviven en la toponimia del lugar: Cortijo Vallejo, Haza de la Pesebrera, Jardín de la Abadía, Granja Suárez, Cortijo Bazán etc. Algunos de estos barrios registraban las más altas densidades demográficas de la ciudad y, al haber sido construidos con anterioridad a las obligaciones del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo de 1975, **no contemplaban prácticamente la cesión pública de espacios para zonas verdes ni equipamientos** salvo las que, esforzadamente, conseguía imponerles una administración municipal inerte. Lo mismo cabe decir de los compromisos urbanizadores, **inexistentes**, de forma que muchas calles eran terrizas, infradotadas de servicios urbanísticos y parasitarias de las únicas vías arteriales estructurantes: Emilio Thuiller, el Camino de Suárez y la carretera de Cádiz (hoy Héroe de Sostoa. Avenida de Velázquez). La impronta de estos barrios, sobre los que se ha realizado una extensa actuación urbanizadora, ha permanecido largo tiempo en la conciencia colectiva como la de una ciudad esencialmente periférica, escindida entre un pequeño centro histórico que detenta casi en exclusiva las funciones de representación de la esencia y el conjunto de la ciudad, y una inmensa periferia despersonalizada que aloja, por

contra, a la inmensa mayoría de la población. Más adelante veremos las actuaciones que, desde los espacios públicos, se han llevado a cabo para centralizar estas periferias, pero ello no evita la persistencia de esa arraigada forma de percibir la ciudad.

Ciñéndonos, a título de ejemplo, a los sectores más meridionales, la regeneración de los espacios públicos de estos barrios ha sido posible por el efecto combinado de la actividad urbanizadora municipal y la ejecución del planeamiento de las zonas de crecimiento colindantes del Litoral Oeste, a cuyo desarrollo se imputó, en gran medida, la absorción de los déficits y, en último término, la apertura de estos barrios al mar, encontrando una doble referencia con el Paseo Marítimo donde antes sólo existía la carretera de Cádiz.



Lo mismo cabe decir de otra actuación de gran trascendencia, como fue el **Plan Especial de RENFE** y el soterramiento de las vías del ferrocarril. La barrera de los terrenos ferroviarios ha quedado permeabilizada, generándose nuevos equipamientos escolares, zonas libres públicas y, sobre todo, convirtiendo en calles (Eguiluz, hoy Muñoz Rojas) lo que antes eran muros infranqueables.



La característica común a estos barrios es que esos espacios terrizos, esos vacíos entre bloques de pisos donde antaño jugaban los niños en un entorno estéticamente hostil, oquedades sin urbanizar ausentes de actividad comercial y significantes ominosos de la marginación social (por su desatención administrativa), son hoy lugares decentemente urbanizados, con equipamientos y zonas infantiles pero con una particularidad muy significativa: ninguno de esos bloques de viviendas tenía garaje, naturalmente, y como el índice de motorización se incrementó notoriamente desde 1983 hasta hoy, se imponía la necesidad de “organizar” el espacio público a partir de la propia ordenación del aparcamiento en superficie. El resultado es que esa ordenación del aparcamiento público (que, en realidad, era el aparcamiento privado “de facto” de los vecinos de la zona) ha ido aparejada con el deslinde de las calzadas asfaltadas y las aceras pavimentadas, con sus alcorques para árboles y el emplazamiento de mobiliario urbano, generando espacios para estancias y juegos infantiles en una razonable coexistencia entre lo peatonal y lo rodado.



Y con otra consideración importante: son barrios de población trabajadora, barrios-dormitorio, barrios que alojan en algunas calles- no en todas- un comercio de diario y para consumo local en su práctica totalidad (con un inmenso predominio de los bares, restaurantes, comestibles, bazares orientales y locutorios).



Barrios, por tanto, que registran espacios con escasa o nula actividad que no sea la endogámica, proclives a la permanente amenaza de la inseguridad ciudadana. No podemos en modo alguno afirmar una relación biunívoca de causa-efecto, pero no nos cabe duda de que la existencia misma del aparcamiento supone una instancia de uso que, aunque transitorio, contribuye a la seguridad del vecindario, que no podríamos garantizar si esos espacios sin actividad fueran, además, exclusivamente peatonales. Éste es un caso en el que la coexistencia tráfico-peatón evita toda posibilidad de que algunos barrios degeneren en auténticos guetos. De hecho, en estos barrios intermedios entre la carretera de Cádiz y el nuevo Paseo Marítimo de Poniente, la más intensa expresión de vida urbana, de relación, de conciencia de barrio, de sinergias comerciales y residenciales...de ciudad, en suma, se produce en torno a las vías en las que el tráfico rodado coexiste con las aceras peatonales, como es el caso de la calle Ayala o la carretera de Cádiz, por ejemplo.

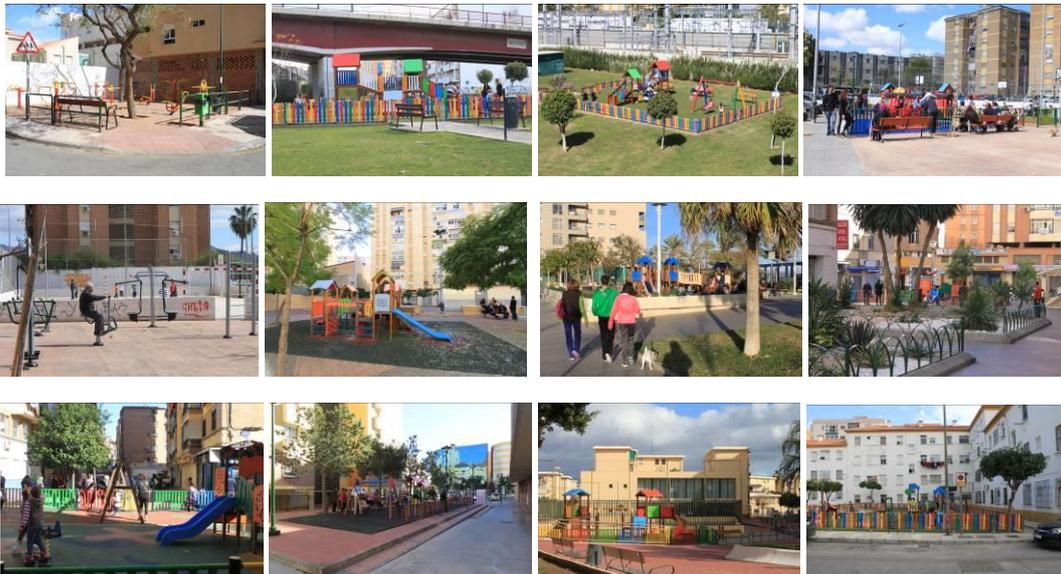


Los análisis urbanos tienen la suficiente complejidad como para que aún no hayamos pasado de los procesos de verificación-error; y si en muchos casos la peatonalización de determinados espacios contribuye a intensificar y a dignificar su carácter de públicos, en su eficacia como ámbitos de relación ciudadana, en otros esa eficacia se verifica en una coexistencia que siempre traduce un conflicto superado. **La restricción del vehículo rodado debido a las relaciones de proximidad entre la residencia y el trabajo- que lo harían ocioso- es un objetivo deseable desde una concepción policéntrica y compacta de la ciudad,** pero en nada contribuye al logro de esos objetivos el que, negando la realidad, eliminemos el coche por decreto. Y si la principal característica de la ciudad moderna es la movilidad, como forma de vida de la mayoría de los ciudadanos, no deberíamos consentir que sean los coches los que

manden, pero ya que no podemos prescindir de ellos, sí al menos que contribuyan con su ineludible presencia a estructurar la ciudad.



Por otro lado hemos de decir que, si bien la reurbanización y reequipamiento de estos barrios ha sido, en general, encomiable, (excelente pavimentación, cuidadoso tratamiento de la accesibilidad, presencia de mobiliario urbano, etc) ha sido ésta una **actitud que pertenece más al terreno de la política asistencial que al de la urbanística**. A veces se han ordenado los espacios como se ha podido y, cada vez que se dispone de una acera amplia, de un remanso peatonal en el viario, aparece una zona infantil con los mismos aparatos de juegos y las mismas vallas de deslinde como si respondieran, no tanto a una imagen local de marca como a la extensión generalizada de una franquicia o una “fórmula”.



Y lo mismo cabría decir de los “parques de mayores” e incluso de las especies arbóreas con las que se han plantado estos lugares. En Málaga, si exceptuamos **los grandes espacios públicos del Muelle 2, el Parque de la Misericordia, el Parque del Norte y el de Huelin**, en general el resto de las zonas verdes carecen de “voluntad de diseño” desde el punto de vista formal. Pero parte de esta carencia es paliada por el propio uso ciudadano, por la luz y el clima que propicia su uso. Las formas urbanas no nacen directamente de la sociedad civil, sino de las élites profesionales que las diseñan o de los agentes privados que NO las diseñan. El diseño “de autor” ha provocado muchas veces el recelo y el rechazo de la población (y ahí está el conocido caso de la Plaza de la Marina), pero si no se prueba, si no se experimenta, si no se arriesga en la configuración cualificada del espacio público es entonces cuando el ciudadano lo acabará diseñando él mismo con su uso, lo cual puede ser muy participativo y democrático aunque no garantice la excelencia del resultado, que es con frecuencia **un espacio público adocenado, homogéneo, igualitario y despersonalizado**. El gran problema del arco de crecimiento inicial conformado por estos barrios es la uniformidad y homogeneización de sus barrios dormitorio hasta el punto de que aunque transitemos de uno a otro, siempre tenemos la sensación de permanecer en el mismo. Si antes se ofrecían indiferenciados y

homogéneos en la lacerante coincidencia de su infraurbanización, ahora lo hacen en la digna, pero también aséptica, corrección de su tratamiento urbano.

Esta última consideración, unida al hecho de que, como ya se está produciendo en varias ciudades, existen programas públicos de ayuda a la rehabilitación del parque inmobiliario obsoleto y a la mejora de su eficiencia energética, nos permite recordar una figura esbozada en el PGOU/83 y nunca desarrollada: los **Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano**, que abordaran algo más que los aspectos asistenciales de la urbanización primaria y el equipamiento. Nos referimos a la posibilidad de aplicar la visión del diseño urbano a zonas, lugares y rincones tenidos por irredentos, bien por su difícil encaje geométrico en la racionalidad del entorno, por su degradación física o por su simple fealdad arquitectónica. Partimos de la base de que lo urbano, por sí mismo, suele disponer de más valores ocultos que los que se ofrecen a la visión “oficial”, y es misión del urbanista, en contacto con otras disciplinas, sacarlos a la luz. **He aquí el apunte de un sugerente programa participativo que entra de lleno en las competencias que habrían de sustanciar la existencia de un departamento de proyectos en los organismos de gestión municipales.**

Con independencia de esta última consideración, hemos de decir que la práctica totalidad de **los espacios de equipamiento público previstos por el PGOU y sus sucesivas revisiones han sido ejecutados hasta el punto de que las necesidades escolares de la ciudad, en estos barrios densificados, están razonablemente cubiertas**, así como con otras dotaciones de carácter cívico y deportivo, en diferentes escalas adecuadas al tamaño de la zona que abastecen.



En muchos casos se ha procedido a la reutilización de elementos valiosos del patrimonio urbano- como es el caso del antiguo matadero en la Avda. del Conde de Guadalhorce- e incluso a la regeneración residencial y urbana de áreas socialmente degradadas como, por ejemplo, la barriada de García Grana.



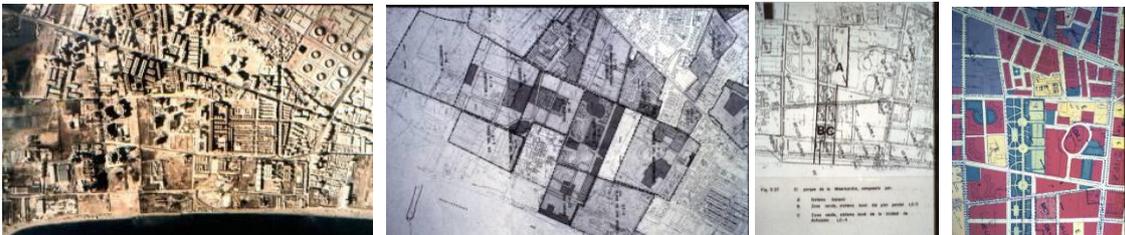
A este respecto es preciso destacar dos grandes parques públicos que, aparte de su estricta funcionalidad como zonas verdes, han tenido un efecto regenerador en una amplia zona de influencia, actuando como verdaderos factores de centralidad en zonas muy necesitadas de ellas, como son el **Parque de Huelin sobre los antiguos terrenos de CAMPSA y el Parque del**

Norte. El primero ha sido crucial para extender hacia el oeste la centralidad interrumpida por el río Guadalmedina hasta, al menos, la avenida Juan XXIII, como digno arranque de la nueva ciudad del litoral. El segundo, que aparte de su marcado componente paisajístico aloja importantes equipamientos, ha servido para esclarecer una de las zonas más abruptas del ensanche, cortadas por el Arroyo del Cuarto, integrando sus márgenes en una estructura inteligible; su efecto en los barrios que se asoman al antiguo cauce del arroyo es ostensible.



2) La ciudad abierta al mar

El esquema director de la ordenación urbanística del Litoral Oeste en el PGOU/83 se ha demostrado correcto, tanto en la ejecución de lo concretamente dibujado como en la “filosofía” con la que los agentes privados han continuado el diseño de lo que a ellos correspondía: unas vías longitudinales de largo recorrido con carácter estructurante, y unas transversales, en sentido N-S, abocadas al mar a través del Paseo Marítimo, soporte, tanto de la edificación como de los parques longitudinales que jalonan el sector, junto con la posición estratégica de importantes equipamientos centralizadores que superan al nivel de barrio para alcanzar el de distrito o incluso el de la ciudad. Todo ello fue fruto de la reorganización interna de los planes parciales que estaban a punto de ejecutarse antes de la aprobación del Plan, diseñados internamente sin la menor relación estructural entre ellos. La aglutinación “vis a vis” de las zonas verdes y los equipamientos han hecho posible obtener aquí, junto con Teatinos, las mayores reservas de la ciudad para estos conceptos.



La ordenación del Litoral Oeste, junto con la regeneración artificial de las Playas de Pedregalejo, La Caleta y, muy recientemente, la incorporación de los muelles 1 y 2 de la ciudad, han conjurado definitivamente la especie de Málaga como ciudad de espaldas al mar. **Málaga es ahora, definitivamente, una ciudad abierta al mar** del que ha sabido extraer unas provechosas consecuencias urbanas. El paseo peatonal de Pedregalejo se construyó al tiempo que se redactaba el PGOU y, como proyecto consumado se incorporó al documento, al igual que la regeneración de las playas de La Caleta. Pedregalejo es un oblongo espacio de ocio y restauración posibilitado por espigones en escollera complementados por otros sumergidos generando una sucesión de playas artificiales. Este sistema constructivo ha sido hoy superado por otros menos artificiosos y agresivos con el perfil litoral, como los de aportes de arena contenidos por espigones sumergidos que posteriormente se utilizaron en la regeneración de las playas de La Caleta.



El Paseo de Pedregalejo supedita cualquier voluntad de diseño a su simple eficacia como lugar de tránsito y apoyo a los chiringuitos y locales de restauración en que se convirtió el barrio de pescadores. Aquí el paseo lo hacen los locales de restauración y sus clientes transeúntes, con un éxito indudable de concurrencia, al que contribuye la existencia de una población estudiantil y joven extranjera. Las razones que mueven a los jóvenes a elegir determinados lugares como suyos serían objeto de una ponencia aparte, pero un factor común es ofrecer espacios comunales en los que el colectivo pueda celebrar el simple ritual de verse, reunirse y relacionarse.



(Tal es el caso del periférico Centro Comercial y de Ocio “Plaza Mayor”, entre aeropuerto y el Arraijnal, apoteosis de lo que Félix de Azúa denomina “simulacros verdaderos” en donde una **representación** de la **realidad** acaba produciendo la **realidad de una verdadera aglomeración**, quizás la más nutrida que pueda darse en la ciudad junto a los continuos eventos que tienen lugar en el Centro Histórico, devenido hoy también en una “auténtica” representación de sí mismo).



En el paseo de Pedregalejo estas condiciones son posibles, más naturales y menos impostadas, enriquecidas por la circunstancia geográfica de contemplar la bahía y disfrutar familiarmente de la más genuina oferta gastronómica de la ciudad. El buen clima de la ciudad es prácticamente el mismo en todo el término, pero hay lugares en los que éste se despliega en todas sus facetas propiciando unas indudables sensaciones de satisfacción por la pertenencia al lugar, y Pedregalejo es, sin duda, uno de ellos. La disociación del tráfico rodado del peatonal,

entre la calle Bolivia interior y el paseo marítimo resulta decisiva para el éxito urbano de este espacio.

El Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso (Paseo de la Caleta) no puede obviar su predominante condición de corredor de tráfico rodado. Esta circunstancia, unida a que coincide en gran parte de su desarrollo con las traseras del Paseo de Sancha-Pintor Sorolla, y al hecho mismo de que las playas- artificiales- son de mala calidad en su arena y en la suciedad de sus aguas, no han permitido que despliegue toda la excelencia urbana que cabría esperar de la, por otra parte, espectacular recuperación del frente marítimo, circunscrita al tráfico de coches y al paseo de peatones, que últimamente se ha querido pautar con la construcción de unos chiringuitos, como hitos referenciales de una estricta función transitiva y deshilvanada.

La incorporación a la ciudad de los muelles 1 y 2 tal vez sea la transformación de mayor peso funcional e icónico realizado en los últimos tiempos, junto con la peatonalización de calle Larios. Es este un asunto muy específico que a ciencia cierta estará tratado monográficamente en otros documentos de la agenda 21. Baste consignar aquí su extraordinario éxito urbano, la general asimilación pública de un diseño “de autor”- en una ciudad poco dada a ello- y la importancia que en el funcionamiento general de la ciudad ha supuesto como ampliación física y regeneración funcional de la centralidad histórica, algo que, por su propia contingencia geográfica, no todos los centros urbanos pueden hacer, aprisionados por sus inmediatas extensiones.

El esquema ordenador del Litoral Oeste cuyas características ya se han apuntado y cuyo planteamiento teórico no olvida su entronque y asistencia dotacional a los barrios que se iban construyendo en torno a la carretera de Cádiz, con su particular morfología, su infraurbanización y sus déficits dotacionales, no responde a una canónica trama de ensanche, sino a una morfología mixta. Como estas ordenaciones se basan en la realidad y no en una abstracción teórica, el resultado formal no es un tablero de ajedrez sino que más bien se asemeja a una “composición de Mondrian” en el que coexisten vectores geométricos y lineales con cuadrados y rectángulos de plazas y equipamientos.



Esta diversidad anima la escena urbana frente a la obsesión ortogonal, pero nunca se pierde la referencia de las vías longitudinales, Paseo Marítimo, calle Pacífico, sor Teresa Prats, Fernán Núñez y Ayala, entre otras. Todo este sector- el Litoral Oeste, como el de Teatinos- **fueron concebidos como la nueva ciudad que habría de surgir de las nuevas sensibilidades políticas**

y urbanísticas de la democracia. Como sectores de crecimiento preferentes ya estaban previstos así en el PGOU/71 pero, movidos por el optimismo del momento y un convencimiento pleno en la capacidad de control público que antes faltó, en el PGOU/83 estos sectores quedaron diseñados de una manera precisa, de manera que la ortofoto resultante tras treinta años de desarrollo, coincide en gran medida con la morfología de lo dibujado. Es, pues, el campo de maniobra en el que el PGOU demostraba a cara descubierta sus propósitos y sus señas de identidad. Por otro lado, **estos sectores eran el escenario de la nueva clase media malagueña, sustanciando lo que pudiéramos llamar la construcción de la ciudad de la democracia caracterizada, en oposición radical con la ciudad anterior, por una preeminencia absoluta en el tratamiento del espacio público o, como apuntábamos más arriba, de “LO” público.** Trataremos, pues, sus características genuinas en el epígrafe siguiente. En este apartado analizaremos el resultado de otro de los espacios públicos más definitorios de la nueva imagen de la ciudad: el Paseo Marítimo Antonio Machado y su continuación en la calle Pacífico.

Es sabido que los paseos marítimos tienen una enorme capacidad de referencia en la ciudad como elementos de transición entre el medio urbano y el natural- el mar o la playa- que, en por su propia naturaleza, participan de su doble condición, unitaria y fragmentaria, porque al tiempo que suelen ser de hecho “las primeras rondas urbanas de tránsito”, deben responder a la naturaleza diversa de los distintos tramos de la ciudad que a él se asoman. En nuestro caso, la ciudad se termina literalmente en la calle Pacífico, una amplia avenida rodada, justificada en los antiguos planes ministeriales como acceso desde el territorio y los polígonos industriales al puerto. Es de doble calzada central, de generosa anchura, con vías laterales de servicio y amplias aceras. Pero esta sugerente sección, que apuntaba a ser el soporte de una interesante actividad urbana costera se ha quedado en avenida de tránsito, toda vez que la estrecha franja resultante entre la sección rodada y el paseo peatonal de borde es, desde el punto de vista urbano, una oportunidad perdida. Su tratamiento indiferenciado, con una sucesión anodina de catorce edificios exentos con planta baja+6+ático, no responde a ninguna circunstancia urbana del interior sino que sella, sin más ley de formación que la equidistancia entre bloques, lo que podría haber sido el necesario “balcón” al mar. Su traza no es lineal del todo: sus vectores- carriles bici y senderos peatonales- son complejos y alternan la linealidad con las quebradas y zonas de estancia. Pero los espacios entre bloques, exentos y espaciados, cuya vocación de singularidad hubiera requerido probablemente de aquellos más altura de la que tienen, con una mayor acumulación de densidad demográfica generadora de vida en su entorno, son inconcretos y despersonalizados. No tienen uso y, en la mayoría de los casos, se utilizan para los aparcamientos de los edificios accesibles desde las plantas bajas de éstos, lo que hace que, salvo las esquinas, estas plantas no tengan valor comercial alguno. Son oportunidades desaprovechadas, ventanas y respiros hacia el mar pero nada más.

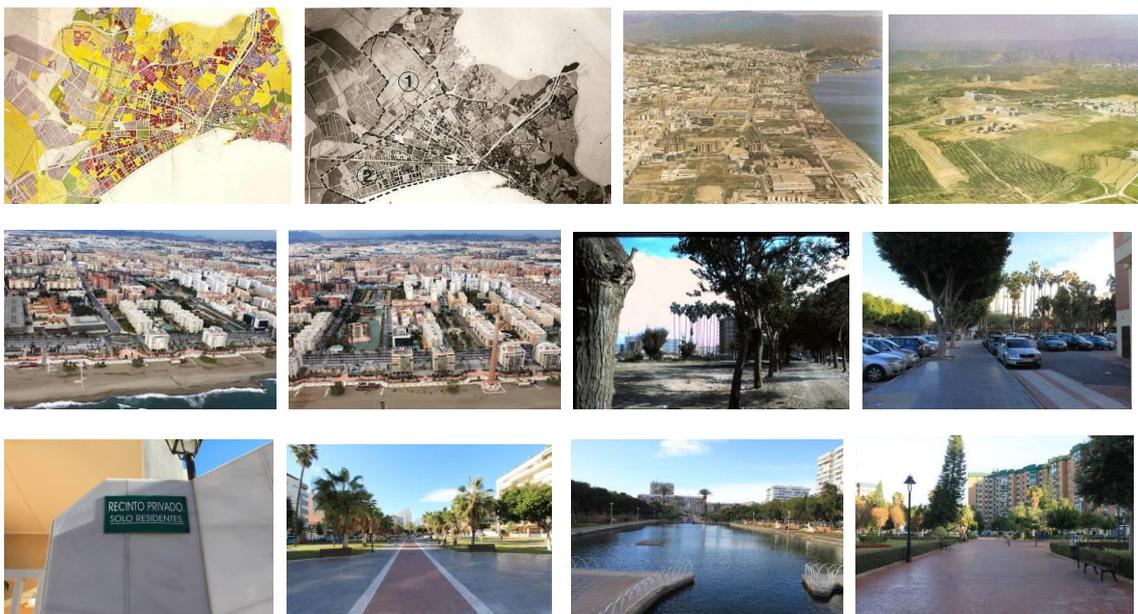


El Paseo, pues, aloja una función exclusivamente transitiva, para caminar, para correr y para las bicicletas. Ciertamente el Paseo ha provocado el uso intensivo de este medio, habida cuenta de la larga distancia que puede recorrerse en él. El Paseo, a pesar de que no depara

sorpresas, es agradable y las chimeneas, excedidas en su valoración histórica, al final acaban siendo los únicos hitos verdaderamente referenciales y fraccionadores de esta enorme longitud: dividen, sectorizan y fraccionan el recorrido, miden distancias, pautan los pasos y jalonan las caminatas de los deportistas.

3) La ciudad de la democracia

Nos referimos con ella a los dos sectores de crecimiento del PGOU/83: Litoral Oeste y Teatinos que, como decimos, refleja en sus virtudes y en sus defectos el modelo urbano que en su momento se elaboró, en parte sobre la base teórica que proporcionaba el estudio de las experiencias de la ciudad moderna, desde los rigores funcionalistas hasta el no menos riguroso estructuralismo de la “Tendencia”, pero sobre todo con una atención empírica hacia la realidad sobre la que se trabajaba y el rechazo consciente de la misma, que nos inclinaba instintivamente a situarnos en sus antípodas. El resultado han sido unos barrios trazados con una gran racionalidad funcional y un modelo mixto, de ciudad abierta y ciudad compacta, de una gran brillantez formal en el que las razones de la morfología se han impuesto física y temporalmente, es decir, al contrario que en épocas anteriores, se trabajaba sobre un substrato perfectamente definido, urbanizado, zonificado y, en la mayoría de los casos incluso con el tipo de edificación condicionado. La mezcla favorece la aparición de lugares de referencia, plazas, equipamientos, quiebros, detalles sorprendentes... pero no se pierde del todo la “iconografía” y el “simbolismo” de lo que Benévolo llamaba la ciudad demoliberal, que seguía permaneciendo en nuestro imaginario como la “ciudad de siempre”, aunque incluso nunca la hubiéramos vivido; y así seguimos llamando “bulevares” a calles que no lo son o, en todo caso, construyéndolos donde no son estrictamente necesarios porque, simplemente, no responden a la necesidad viaria, funcional o simbólica con las que se construyeron los modelos hausmannianos. La nueva ciudad de la clase media malagueña, la ciudad moderna, la de la democracia, se ha llenado de “bulevares” con zonas peatonales centrales por las que muy poca gente transita, hermosos paseos arbolados y vacíos con calzadas a ambos lados y aceras vivas que están reclamando más anchura que esas sí se llenan de gente, de concesiones de bares, de carriles bici y de vida, en suma.



Cuánto mejor hubiera sido disponer de unas aceras arboladas más amplias en contacto estrecho con los portales y los comercios, reservando el corredor rodado en el eje central, una especie de “bulevares laterales”- como es el caso de la calle Pintor de la Fuente Grima, entre Huelin y Jardín de la Abadía- si no queremos perder la prestigiosa resonancia de la palabra como distintivo de la excelencia urbana. Tales son los casos de las, por otra parte, espléndidas Avenidas de Tomás Echevarría en el litoral Oeste o la de José Iturbi en la zona alta de Gamarra, por ejemplo.



Esta ciudad, la de la clase media, la de la disciplina urbanística, la participación pública y la de los derechos urbanos plenamente asumidos no resiste comparación con los excesos liberales anteriores, pero la brillantez de sus resultados no deja de arrojar algunas sombras.

La obsesión por la infraurbanización anterior se tradujo en un hiperdimensionado de la red viaria, y la infradotación de equipamientos públicos en una reserva de espacios para éstos que, si bien atendían al correcto propósito de dotar de centralidad a los diversos sectores, en otros casos detrajeron espacio y volumen que hubieran sido más provechosamente utilizados en lograr más masa crítica residencial con la que lograr a su vez más vida y compacidad urbana.

En el Litoral Oeste la corrección urbanística de las nuevas implantaciones ha tenido un efecto-contagio sobre urbanizaciones preexistentes, tanto mayor cuanto más sólidos fueran sus planteamientos de partida: las zonas verdes- siempre con los mismos aparatos infantiles franquiciados- surgen por doquier, ennobleciendo barrios como el de Santa Paula, y la proximidad del espléndido Parque de la Misericordia, complementado por su paralela avenida “de la chimenea”, han inducido una suerte de optimismo urbano en la contigua barriada de La Paz, patente en la vitalidad de sus calles diagonales llenas de comercios. **La mejora de estos barrios es, justamente, espectacular** a lo que sin duda habrá contribuido el trazado del metro por la carretera de Cádiz, con sus paradas centralizadoras.

Grandes avenidas y bulevares traducen a vista de pájaro unas ordenaciones de gran corrección urbanística y arquitectónica, cuyos generosos espacios deslindan parcelas que conjugan orden con diversidad: equilibrada expresión de la ordenación abierta mezclada con la calle corredor de las manzanas cerradas de edificación alineada, y todo ello entreverado por unos espacios públicos, zonas verdes, avenidas y equipamientos de una calidad inusual en la ciudad, no sólo en su grado de ejecución sino en la resolución con la que estos elementos definen la estructura a nivel de barrio.

Pero la realidad a nivel de peatón es otra. Los Planes Parciales, tanto del Litoral Oeste como de Teatinos, que se desarrollaron con el tope legal de 75 viv/Ha incluso menos, debido a la obsesión por el hacinamiento de los barrios preexistentes, se han traducido a veces en barrios mortecinos, en los que resulta raro ver a un ser humano por la calle. La calidad del espacio público no está tanto para ser usada sino que parece agotarse en el hecho de proporcionar una agradable vista al residente. Para la renta de posición de una vivienda en el mercado inmobiliario es muy importante lo que uno se encuentra al abrir las ventanas. Lo que se diseñó para ser usado comunalmente ha quedado en muchos casos para suministrar un

panorama, un bello trasfondo inerte signficante del estatus social. Se suponía que la aplicación de 75-60 viv/Ha daría como resultado una ordenación esponjada con generosos espacios libres, amplias calles, y equipamientos trabados en una concepción higiénica y vitalista que proporcionara “espíritu y conciencia de barrio” Pero una vez detraídas las zonas verdes y los preceptivos equipamientos públicos reglamentarios, los excedentes de espacio libre no ha sido utilizados como elementos de trabazón, cohesión y, a la postre, de formación de esa conciencia de barrio, sino que han sido privatizados: un damero de condominios privados entre magníficas avenidas que, al faltarle el lubricante de la actividad comercial, se convierte en un brillante entramado de espacios muertos o de tránsito motorizados, receptáculo perfecto para condominios privados y seguros.



La ciudad de la democracia, la de la pujante clase media española que se expandió por estos sectores de crecimiento rompiendo el tabú del salto del Guadalmedina encierra estas contradicciones. Hay en ella un recelo, una conciencia soterrada de inseguridad revestida de normalidad. Apariencia de orden y cohesión, pero esta ciudad teóricamente abierta acaba siendo un decorado de ciudad cohesiva e inclusiva detrás del cual existe una ciudad cerrada: el paisaje, la calidad del medio, no como un valor de uso sino como un simple generador de

renta. Los parques y esos brillantes paseos centrales de los bulevares no están para ser usados, sino para subir los precios del mercado.

En cualquier caso estamos hablando de ciudades que aún están en proceso de formación y, al haberse construido sobre bases sólidas, no dudamos que el tiempo trabajará a favor, los árboles seguirán creciendo y su consolidación demográfica arrastrará consigo la dinamización de comercios, servicios y locales de restauración, aparte de los importantes equipamientos públicos de carácter metropolitano, cívicos, culturales y deportivos que se han instalado en estos sectores.

Como conclusión deberíamos extraer una importante consecuencia relativa a los parámetros urbanísticos de manual. En la ciudad mediterránea, y puesto que de ella alabamos la excelencia de su **compacidad**, no podemos olvidar que la clave de esta cualidad es **la calle**, antes que las grandes bolsas de equipamiento, en todo caso necesarias. Y olvidamos que la calle no es una abstracción lineal sino un espacio de tránsito, direccional o aleatorio, ensimismado o recreativo, pero cuya percepción está condicionada por un sinfín de factores sensoriales tal y como profusamente analizó Kevin Lynch es sus conocidos análisis del paisaje urbano. En esos factores interviene la calidad arquitectónica de los planos que la enmarcan, (las fachadas de sus edificios), de la relación entre la altura edificada y la anchura de aceras y calzadas, del acierto en la **escala**, de la actividad comercial de sus plantas bajas...en definitiva, del grado de vitalidad, dinamismo o estatismo que pueda percibirse en la llamada cota +0. Algunos de los espléndidos parques y anchísimas avenidas de Teatinos (Plutarco, Louis Pasteur) están enmarcadas por edificios de PB+3+ático en una clara descompensación compositiva que se traduce en último término en una imagen urbana tan brillante como desolada, y sólo la afluencia de estudiantes de la ciudad universitaria, fuera del horario docente, empiezan a conferir vida a esos lugares. Pero, como decimos, el tiempo suele trabajar a favor, y los sectores de Bizcochero, El Romeral y Las Morillas acabarán aportando la cuota residencial de población en gran medida ligada a una **Universidad que planificó unos terrenos para sus centros, pero no un campus**.

Y, por otro lado, **la legislación urbanística y los planes generales siguen pretendiendo controlar los resultados de sus ordenaciones sin ser capaces de sistematizar empíricamente las constataciones de la realidad construida, y así se afanan más en la definición de abstractos parámetros numéricos (edificabilidades, densidades, alturas...) que en la correcta asignación de usos pues, si así fuera, establecerían de una manera sistemática la obligación de reservar locales comerciales en las plantas bajas que son los que, a la postre, acaban confiriendo esa vitalidad que tanto esperamos de la ciudad compacta.**

4) Enclaves: pueblos dentro de la ciudad

La gran ola del crecimiento de los 60-70 envolvió ciertos enclaves históricos situados en la periferia, así como conjuntos residenciales promovidos por la Obra Sindical del Hogar y otras iniciativas del Ministerio de la Vivienda franquista. Junto a estos enclaves preexistentes surgieron otros en paralelo y coetáneos con este período de expansión, pero al margen de las promociones inmobiliarias. Al primer grupo pertenecen los barrios históricos de Trinidad - Perchel, colonias obreras como la de Santa Inés o Huelin y conjuntos como la barriada Girón, Haza de Cuevas, Haza del Campillo o Carranque, parecida a la experiencia de la colonia obrera alsaciana de Mulhouse.



En el segundo caso, se trata de verdaderos pueblos rurales entreverados con el medio urbano como la Granja Suárez o Mangas Verdes.

La pervivencia de estos enclaves revistió a veces el carácter de resistencia numantina, como el caso Trinidad-Perchel y, en menor medida, el de las colonias obreras, como obstinada permanencia de una determinada forma de vida radicalmente opuesta al modelo de ocupación de las promociones inmobiliarias de la gran década del desarrollo. Aún con sus diferencias, tanto en Trinidad-Perchel como en las colonias obreras el concepto de espacio público se refería casi exclusivamente a las calles, en una relación aproximada entre sus anchuras y las alturas edificadas de 1:2. Las tipologías arquitectónicas de Trinidad-Perchel establecían una singular relación entre el espacio público de las calles y el interior de los patios mediando entre ellas el espacio, entre público y privado, de los zaguanes. Las casas que se hicieron en desarrollo del Plan Especial de Rehabilitación mantenían ese sustancial carácter de la tipología y, aún hoy, esas formas de vida se abren paso de forma que los patios, generalmente abiertos al público, constituyen una manifestación expansiva de la dignidad doméstica de las viviendas interiores, como queriendo hacer partícipe al barrio de esas vivencias. De hecho, en algunos corralones de gran tamaño, como el de Santa Sofía, el espacio del patio, aún perteneciendo al dominio de lo privado, es considerado como una plaza pública, en la que se celebran actos festivos y comunales.



Huelin surgió como otra colonia obrera inspirada en Mulhouse. Como en ésta, la traza de las manzanas ha permanecido, así como el espíritu íntimo y comunal del conjunto, aunque no así sus casas, que han sufrido todos los procesos de transformación propios de un barrio alterado por sus usuarios, con la libertad expresiva de sus más íntimas concepciones de lo estético y del confort. De la singularidad del espacio público resultante dan cuenta sus calles peatonales: jardineras y macetones guardando las esencias del espacio “comúnmente sentido”. Huelin es un enclave, un espacio anímicamente acotado en el que la distinción entre “ciudad” y “lo urbano” se funden. Cuando se ha vivido en una estrecha proximidad física y social, **lo urbano es la conducta determinada por la ciudad**, es decir, aquí el espacio urbano es una extrapolación del espacio de la intimidad, y el embellecimiento de las calles, la extensión hacia afuera del universo íntimo de la morada no hace otra cosa que sentir el espacio público como un espacio de “multipropiedad”, si se nos permite la expresión.





Lo mismo ocurre en la Granja Suárez y, sobre todo, en Mangas Verdes. También aquí el espacio público es fundamentalmente la calle, escenario en el que se despliegan todas las habilidades del urbanismo autóctono para afrontar y domesticar los problemas de las pendientes y las escorrentías. Es **el imperio del usuario, de la autoconstrucción, de lo autónomo y de lo libre**. Se trata, en definitiva, de un enclave rural encastrado en un medio urbano adonde se trasladan los modos tradicionales de convivencia. Los “estilemas” arquitectónicos proceden de la arquitectura vernácula, pero en su trasplante a las formas urbanas de sociabilidad, reflejan la pretensión de suntuosidad historicista de la arquitectura burguesa de la centralidad, registrándose el curioso efecto de la emulación: se repiten determinadas fórmulas decorativas, o ingeniosos procedimientos que bordean las ordenanzas como el de extender una cubrición ligera de chapa sobre las azoteas que, desde un punto de vista estrictamente normativo, no consumirían superficie edificable, pero suponen una provechosa expansión de la vivienda con usos que no tendrían cabida en su interior, aparte de conferir una imagen característica al barrio. Visto desde unas posiciones prominentes, Mangas Verdes y, en menor medida la Granja Suárez, cubiertas, azoteas, plataformas, escaleras y callejuelas se expresan en una amalgama en la que lo público y lo privado desdibujan sus fronteras, como si fueran la misma cosa. Aquí la administración pública coadyuva meritoriamente con los servicios urbanos, pero sin duda reblandece sus rigideces normativas porque no le queda otro remedio.





5) La ampliación de la centralidad

Como se ha apuntado anteriormente, Málaga es una ciudad de profundas connotaciones periféricas, tanto externamente, por su posición geográfica con respecto a los centros de decisión del país, como internamente, toda vez que la centralidad ha sido ejercida hasta ahora por su pequeño casco histórico, de ámbito muy reducido en comparación con el territorio municipal ocupado por el suelo urbano. La gran labor de reequipamiento y urbanización consignada en los apartados anteriores iban, pues, encaminadas a conjugar un verbo que resulta clave en la definición del modelo metropolitano: centralizar, centralizar la ciudad mediante nuevas vías públicas, nuevos ejes de comunicación que la ligen estructuralmente al sistema de ciudades y regiones en los que se hoy se articula la economía mundial (y de ahí la importancia de la ampliación del aeropuerto, del puerto, la Alta Velocidad y el ferrocarril costero), y centralizar la propia ciudad internamente, convirtiendo en **lugares** lo que antes eran simples aglomeraciones mediante esa política de conversión de los vacíos urbanos en espacios públicos en torno a los cuales poder establecer “urbanidad” en la ciudad, factores de identificación en la anomia.

Esa política seguida en los barrios ha logrado introducir en muchos casos esos factores de diversidad (de funciones, de ambientes, de encuentros, de cohesión, etc) inherente a las centralidades históricas, pero, como hemos visto, en otros lugares esa preocupación no ha pasado de lo estrictamente asistencial, a pesar de la indudable brillantez formal de muchos equipamientos construidos, de forma que, a la postre, la homogeneización de lo oprobioso, que la ciudad registraba en los 60-70 se ha transformado ahora en la homogeneización de lo correcto. Utilizando un juego de palabras, podríamos decir que la apasionante labor del urbanismo cotidiano que desde las instancias públicas debería llevarse a cabo hoy es lograr la homogeneidad de la ciudad en la potenciación de los caracteres distintivos de cada lugar, zona, barrio o distrito: **la uniformidad en la calidad de sus diferencias.**

Así las cosas, resulta de todo punto obligado preguntarse cuál es el papel que le corresponde a la centralidad genuina, esto es, al mismo **centro histórico** y su inmediata área de influencia. A pesar que desde el planeamiento general la calificación urbanística de “Centro” se extiende a un ámbito más amplio, lo cierto es que la idea fijada en el imaginario colectivo (y podríamos decir, incluso en la atención administrativa) como centro histórico se circunscribe de hecho al perímetro dibujado por la muralla musulmana, esto es, al cuasi círculo definido por el río Guadalmedina, las calles Carretería-Álamos, los vestigios musulmanes de la Alcazaba y Gribalfaro y, cerrándolos por el sur, los terrenos portuarios: un ámbito muy pequeño para tanta ciudad. Pero Málaga tenía unas privilegiadas ocasiones para adaptar el corazón de su ciudad a la escala metropolitana en la que hoy se manifiesta, de las cuales ha aprovechado dos: **una, la incorporación del frente portuario (por el sur), a la que, de haberse realizado conforme a lo previsto la ejecución completa del Plan Especial del Puerto, le habría seguido la incorporación a la ciudad del muelle 4, máxime cuando últimamente se adoptó la decisión urbanística de convertir el barrio fronterizo de Heredia (al sur de la Alameda), en un prefabricado espacio peatonal de usos culturales, alternativos y artísticos, a imagen de otros surgidos de una manera más natural en otras ciudades (el llamado “Soho”).**



El Soho mejora su oferta comercial con la apertura de cinco nuevos negocios

El Soho mejora su oferta comercial con la apertura de cinco nuevos negocios. El Soho mejora su oferta comercial con la apertura de cinco nuevos negocios. El Soho mejora su oferta comercial con la apertura de cinco nuevos negocios.



La segunda, ya iniciada con la Prolongación de la Alameda en los sesenta, es la inclusión de todo el gran espacio taponado por las últimas industrias periféricas (la destilería Larios), dando lugar a un desdoblamiento de la centralidad y logrando una asignatura pendiente durante más de dos siglos: la culminación de la diagonal del Arroyo del Cuarto a través de la Avenida de las Américas y la de Ingeniero José María Garnica, que ensarta nada menos que el Centro Larios, la Estación María Zambrano y el futuro Auditorium. Estas actuaciones han generado parques públicos, grandes rotondas, centros administrativos y equipamientos pero, sobre todo, ha fluidificado la movilidad general de la ciudad de una manera eficazísima. (Aún cuando hoy esté perturbada por las obras del metro).



Es obligado, no obstante, referirse a algunas asignaturas pendientes. Una es la injustificable claudicación administrativa ante la regeneración de las **Áreas de Rehabilitación Concertada**, al norte de las calles Carretería-Àlamos, según un proyecto vehementemente asumido por el Ayuntamiento y la Junta, que traduce de una manera preocupante las dificultades de gestión a las que conduce el desencuentro político y una burocracia hipertrofiada. Y otro es la contumaz desatención administrativa hacia los barrios de **Trinidad-Perchel**, ajena al ejemplo de revitalización que dan los propios vecinos en el ámbito de lo privado, que contrasta con la desatención de lo público.



Finalmente, damos por supuesto que los efectos de la peatonalización de la calle Larios y adláteres son objeto de otra ponencia de la agenda 21 por su singularidad y trascendencia. Cabe decir, no obstante, que la mirada del peatón sobre la ciudad, allí donde éste puede contar con espacios reservados, impone otro ritmo vital y otra manera pausada, reflexiva y la vez sensitiva de descubrir los valores de la ciudad. **Pero el éxito de ese valor de uso parece**

que lleva inexorablemente aparejado el aumento de su valor de cambio, de manera que las rentas suben, los negocios tradicionales desaparecen y el lugar se acaba convirtiendo en un hermoso lugar de comercios franquiciados, escaparate exterior de la ciudad que, al hipertrofiar al máximo sus identidades acaba convirtiéndose paradójicamente en su máxima impostura. Si nos abstraemos de estas consideraciones, que nos llevarían a la conveniencia de atemperar un poco este papel de ciudad-escaparate para devolverle unas saludables dosis de “urbs” y “civitas”, lo cierto es que a la ciudad le han aparecido de golpe unos valores latentes y dormidos- urbanos, ambientales, históricos- con los que ha podido asumir las riendas de una capitalidad provincial y turística que no ejercía desde la segregación de Torremolinos, alumbrando el camino hacia unos destinos culturales cuya clave está en la combinación interactiva de los nuevos equipamientos con las actividades formativas de la población.



6) El salto de las barreras

La ciudad está expectante ante la culminación de algo más que dos anhelos históricos: **la supresión de las barreras del río Guadalmedina y del espacio no hace mucho ocupado por las vías del ferrocarril en su acceso a la Estación Central**. Estas dos barreras obligadas han estado produciendo unas grandes perturbaciones en la ciudad, interrumpiendo, de Norte a Sur y de Este a Oeste, el funcionamiento de la estructura radio-concéntrica del gran arco al Oeste del Guadalmedina, aparte de producir históricas segregaciones sociológicas. El concurso recientemente adjudicado para la incorporación del Guadalmedina y el bulevar que discurre por encima de las vías soterradas del tren aportará una gran superficie de suelo público a la ciudad, precisamente sobre zonas necesitadas de ellas, pero el mayor interés de estas dos iniciativas está en las posibilidades de movilidad que abren, tanto longitudinales como, sobre todo, transversales, lo que en el caso del bulevar, será especialmente beneficioso para barrios como los de Nuevo San Andrés, Dos Hermanas y Barceló, que estaban literalmente aprisionados entre los muros de la vía férrea. No nos corresponde aventurar aquí los procesos urbanos que de estas iniciativas puedan inducirse, pero- y valga la paradoja- a lo largo de las trazas del río y el bulevar podrá establecerse toda suerte de elementos centralizadores que contribuyan a alejar el carácter periférico del gran arco de crecimiento hacia un modelo de ciudad más isótropa.



7) El futuro de los polígonos industriales

No quisiéramos terminar sin dejar un cabo suelto que debe ser oportuna y monográficamente retomado. Si exceptuamos la fiesta permanente del Centro Histórico y la actividad que aparejan algunas calles comerciales, generalmente vertebrales o fronterizas entre barrios, sorprende la escasa presencia de la población en los barrios-dormitorio. Cabe suponer que los niños están en las escuelas y sus padres trabajando, si tienen la fortuna de estar empleados. No es objeto de este trabajo averiguar los flujos residencia-trabajo que se entrecruzan en la ciudad, pero, habida cuenta de que la actividad productiva de estos barrios se reduce prácticamente al comercio de diario, con un apabullante predominio de la restauración y bares, seguido de panaderías y tiendas de comestibles, los lugares de trabajo están, en su inmensa mayoría, alejados de las zonas de residencia, bien en la costa o en los polígonos industriales.



Una visita a éstos, sin entrar en las profundidades de su estudio, nos muestra la diversidad de ellos en cuanto a la calidad de su urbanización en función de su antigüedad. En cualquier caso, los polígonos delatan como ningún otro lugar de la ciudad los drásticos perfiles de la zonificación clásica como lugares exclusivamente dedicados a espacio de trabajo, no tanto industrial como de almacenamiento y talleres. Subyace en ellos- con recientes excepciones que apuntan hacia nuevos derroteros- una especie de carácter urbanística y arquitectónicamente marginal que no se cuestiona, en tanto que espacios de trabajo cuando, en definitiva, son los lugares en los que más horas del día invierte la población trabajadora. No existen, prácticamente, espacios públicos de descanso o esparcimiento, y los equipamientos se limitan a locales de restauración para los trabajadores. Se ha planteado alguna vez la

reconversión paulatina de estos espacios industriales hacia un uso residencial o, en todo caso, mixto, pero ha sido ésta una preocupación secundaria o marginal en el planeamiento. Hoy día hay formas de trabajo a distancia (teletrabajo), y formas de residencia para una población joven en la que ambos usos no tendrían que estar tan tajantemente segregados pudiendo, por el contrario, coexistir, de forma que estos espacios “urbanoides” podrían alcanzar su plenitud urbana con la ventaja de la proximidad del trabajo y la residencia, con los equipamientos que ésta habría de requerir. Hay aquí todo un modelo latente por desarrollar, seguramente lento y dificultoso al principio, pero viable, en la medida en que ya se está detectando, por un lado, la decadencia de algunos polígonos y, por otro, una especial atención a los edificios industriales, con la misma preocupación estética por el diseño que en cualquier barrio residencial, lo que nos lleva a pensar que puedan existir vectores de confluencia. Y tal vez, del estudio específico de esta problemática se encuentre una **solución satisfactoria para uno de los mayores dispendios de espacio público infrautilizado, como es el recinto ferial de Cortijo de Torres**, un envidiable espacio de centralidad metropolitana, a la sombra del icónico Palacio de Ferias, congelado en una semana de utilización al año. Málaga, tras muchos años de trashumancia con su feria de Agosto a la búsqueda de una evanescente y confusa identidad, todavía no ha resuelto la coexistencia de un evento multitudinario que lo mismo invade sin miramientos el Centro Histórico que bloquea toda posibilidad de establecer un Área de Negocios y de Equipamientos Metropolitanos en el centro geométrico de su “mancha” urbanizada y bien comunicada con las vías que le llevan a las comarcas interiores, la costa y las dos grandes puertas de acceso a la ciudad, el Aeropuerto y la Estación del Ave .