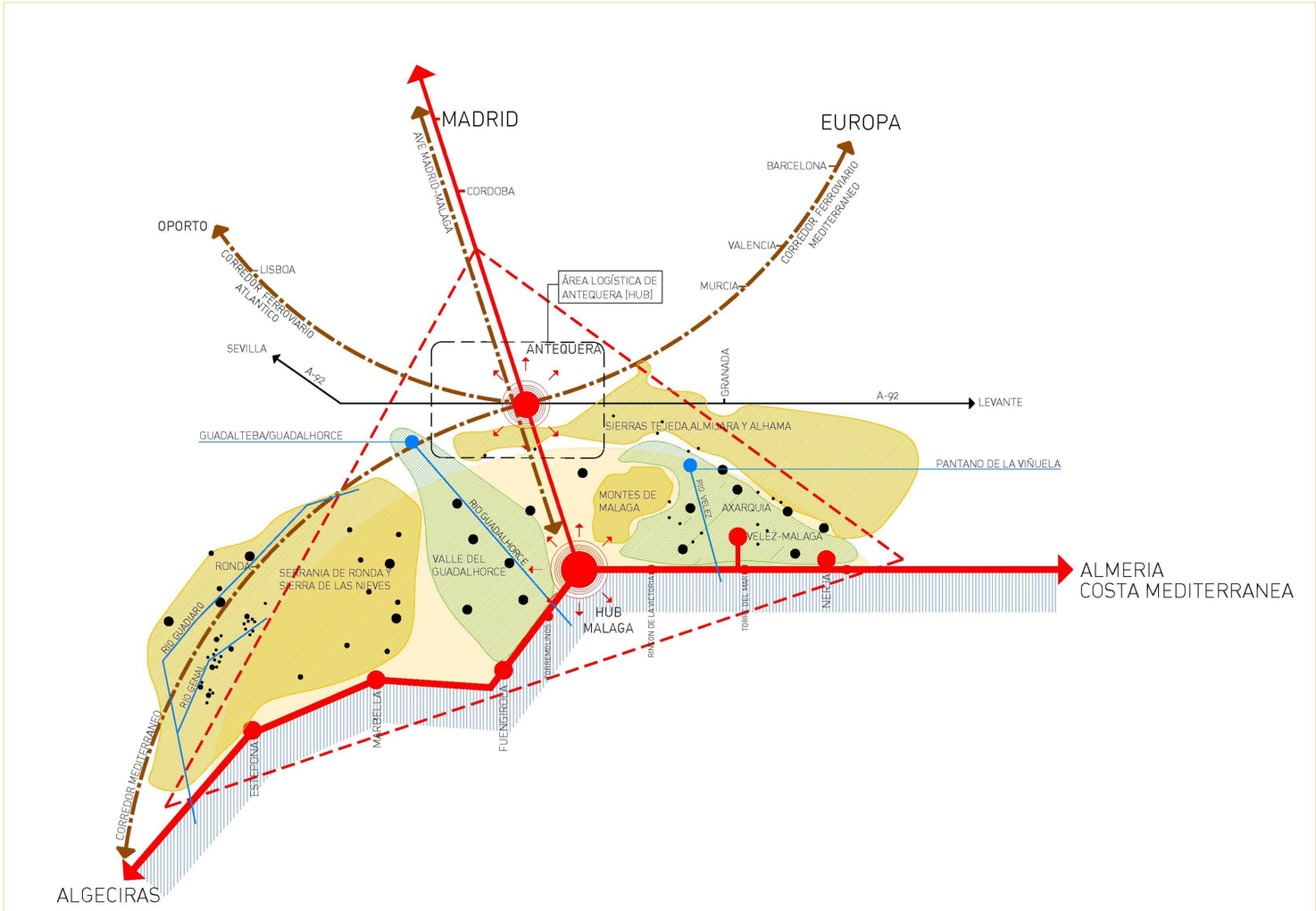
ESTUDIO DEL SECTOR LITORAL DE LA CENTRALIDAD DE MÁLAGA COMO ANTECEDENTE Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN MÁLAGA LITORAL



ARQUITECTO: SALVADOR MORENO PERALTA

PROMOTOR: PROMALAGA. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA
Expediente Nº: L10/2021

ESTUDIO DEL SECTOR LITORAL DE LA CENTRALIDAD DE MÁLAGA COMO ANTECEDENTE Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN MÁLAGA LITORAL.

INTRODUCCIÓN

En Febrero de 2019 fueron presentados ante el Ayuntamiento de Málaga sendos estudios encargados por la Empresa Municipal de Transportes de Málaga a los consultores **José Pedro Alba García** (Ingeniero de Caminos) y **Salvador Moreno Peralta** (Arquitecto) denominados, respectivamente, "**Informe sobre la articulación del transporte de viajeros metropolitanos e interurbanos y sus relaciones con la movilidad central de la ciudad de Málaga**" y el "**Estudio urbanístico de las terminales de autobuses metropolitanos e interurbanos y su relación con la centralidad en la ciudad de Málaga: propuestas de futuro".**

De la similitud de ambos títulos se infería la coincidencia en los términos de la consulta, consistente en el análisis de la realidad del transporte público interurbano y metropolitano de Málaga en todo el amplio espectro del servicio, esto es, en sus redes y estaciones, así como su papel determinante en la definición de los verdaderos límites de su área de influencia, más allá del ámbito oficial del Área Metropolitana.

La respuesta contenida en ambos trabajos fue igualmente similar, fruto de la consideración de iniciativas ya planteadas por la propia dinámica de desarrollo del PGOU/2011 así como otras contempladas por el POTAUM (2009) (Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga). Pero lo más significativo de esa coincidencia **fue la conclusión de la necesidad de abordar un tratamiento específico en el tramo del corredor litoral correspondiente a la fachada marítima de lo que es el Distrito Centro,** compuesto por el último tramo de la Avenida Antonio Machado, Avenida Manuel Agustín Heredia, Plaza de la Marina, Avenida Cánovas del Castillo, Paseo Marítimo Ciudad de Melilla (ambos en el barrio de La Malagueta) y primer tramo del Paseo Marítimo Pablo Picasso (en el barrio de La Caleta).

El resultado de ese tratamiento específico fue un proyecto ambicioso y prometedor denominado **PLAN MÁLAGA LITORAL (PML)**

OBJETIVOS Y ALCANCE DEL ENCARGO

El objetivo concreto del encargo es "**la elaboración de un estudio del sector litoral de la centralidad de Málaga como antecedente del PLAN MÁLAGA LITORAL (PML)** y, a la **vez, su justificación necesaria".** De esta forma el estudio debería concretar las actuaciones a realizar en el ámbito del sector litoral de la ciudad de Málaga, desde la visión integral y unitaria que las justifican, con los siguientes objetivos:

A) Definir la nueva centralidad urbana de la capital de acuerdo con la realidad de su crecimiento. Integrar urbanísticamente esa centralidad con el Puerto, las playas, y, en general, los espacios pertenecientes al Dominio Público Marítimo Terrestre en orden a consolidar la definitiva apertura de la ciudad al mar.

B) Contribuir a la eficaz vertebración del ámbito regional que la ciudad de Málaga articula.

De acuerdo con estos objetivos, el presente trabajo se desarrolla en dos partes diferenciadas pero, a la vez, complementarias.

PRIMERA PARTE

(El Plan Málaga Litoral como elemento necesario para la articulación de la ciudad, tanto en su perímetro urbano como en la provincia cuya capital ejerce).

1.- El **PLAN MÁLAGA LITORAL,** que se extiende a lo largo de 3 km. aproximadamente del frente marítimo correspondiente al centro de Málaga, es en gran medida, la lógica consecuencia de una dinámica imparable y acelerada que la ciudad estaba llevando hacia unas metas de excelencia urbana hasta que sobrevino la pandemia del COVID/ 19, aunque las tendencias permanezcan latentes. Pero de este Plan, si no se argumentan sus intervenciones en su adecuado contexto, eludiríamos lo que de él es más provechoso, es decir, la solución de problemas funcionales relativos a:

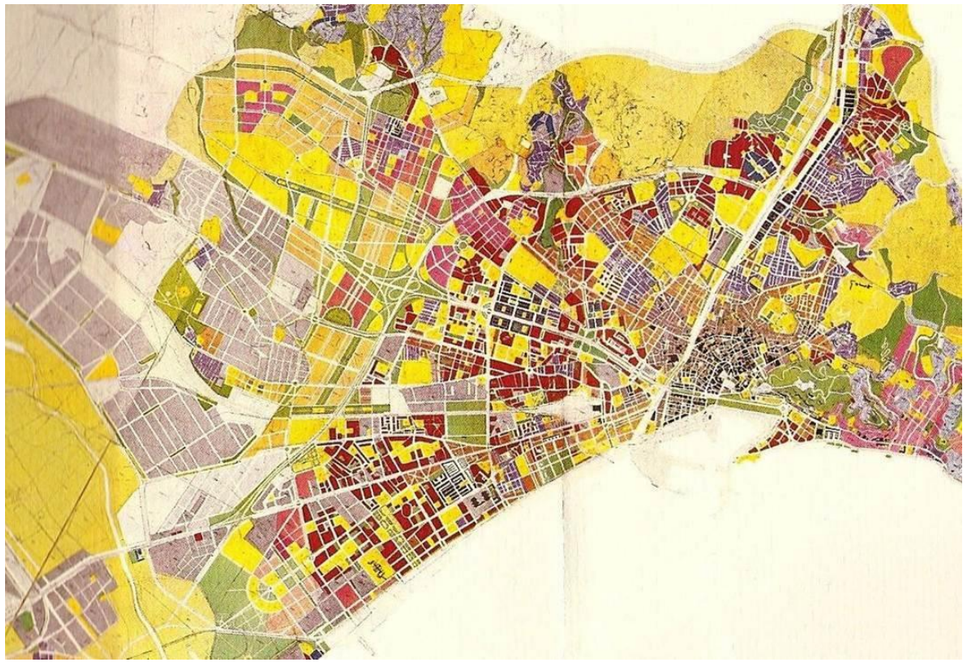
- **A) La estructura interna de la propia ciudad con la redefinición de su verdadera área de centralidad, y su estrecha vinculación con el mar, las playas y el Puerto.**

- **B) La conectividad interna y comunicación con la provincia, región o área de influencia que gravita sobre ella.**

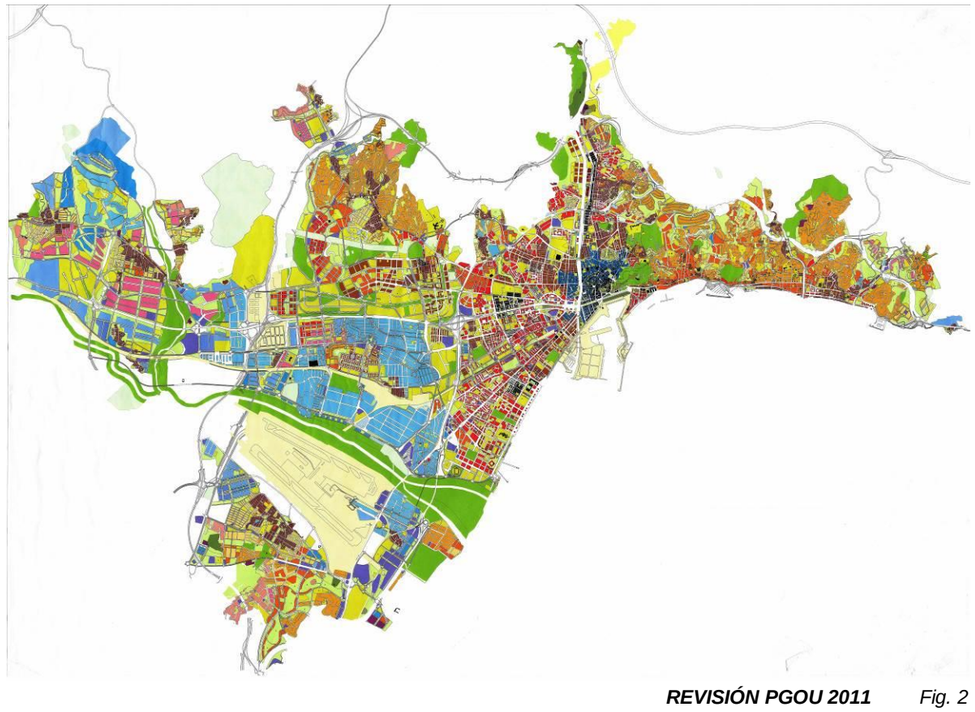
- **C) Y, para lo que a nosotros resulta más importante, la formulación del principio germinal de una forma de entender la capital como una pieza relevante y singular de un una idea de "CIUDAD-REGIÓN", mediante la adaptación de este concepto urbanístico - hasta ahora reservado a las inmensidades de las "ciudades globales" y grandes "magalópolis"- a una ciudad media como Málaga**. (1)

2.- BREVE SÍNTESIS DEL DESARROLLO DE MÁLAGA COMO PRECEDENTE QUE JUSTIFICAN LA SITUACIÓN ACTUAL.

El crédito urbano de Málaga es algo que se venía labrando desde hace casi cuatro décadas, con la aprobación del **Plan General de Ordenación Urbana de 1983** que encierra con nitidez y determinación un **proyecto** que, adaptándose a las transformaciones de la realidad que su ejecución comporta, (revisión de 1995 y 2011) pero sin perder su espíritu, nos ha permitido construir una ciudad en general, bien urbanizada, con sus zonas de crecimiento ejecutadas y completamente estructuradas (Litoral Oeste, Norte y Teatinos) en cuyos ámbitos se producen ciertos hechos trascendentales: (Figs. 1 y 2).



PGOU 1983 *Fig. 1*



REVISIÓN PGOU 2011 *Fig. 2*

a) En el Litoral Oeste se construye todo un modelo de ciudad abierta al mar, lo que en Málaga era una aspiración mítica. **Aparece, pues, por primera vez EL MAR en escena como elemento protagonista al que referenciar la ordenación urbana.** (Fig. 3).

Fig. 3

b) En la zona de Teatinos (su expansión hacia el Oeste), se consolida una **Ciudad Universitaria (UMA**) con 19 Centros, 40.000 alumnos y 2450 profesores) especialmente vinculada a:

c) La construcción del **Parque Tecnológico de Andalucía** (Hoy "**Andalucía Tech",** fruto de su alianza con la Universidad de Sevilla como Campus de Excelencia Internacional), dinámico centro de innovación tecnológica que en la actualidad cuenta con 620 empresas y más de 20.000 trabajadores, 2 millones de m2 dedicados a Innovación y más de 60 compañías internacionales del volumen de Ericsson, Oracle y últimamente Vodafone con un Centro de I+D con 600 empleados. (Fig. 4)

Fig. 4

Tras muchos años de efectivo aislamiento – casi de insularidad- la ciudad se conecta con el resto del mundo mediante la construcción de **un nuevo Aeropuerto (La Terminal T3, con dos pistas) – el tercero de España- que lo configura como la auténtica Puerta Internacional de Andalucía con enorme importancia estratégica dentro de los "corredores" del espacio aéreo, (cruce de los vuelos del mediterráneo con los procedentes de África y los (casi) puentes aéreos que el aeropuerto mantiene con las principales ciudades europeas emisoras del turismo en la costa)- con 20 millones de pasajeros alcanzados en 2019; una nueva estación de Ferrocarril construida para la Alta Velocidad y concebida como un importante Centro de Intercambio Modal con otros sistemas de transporte de no menos importancia (urbanos y suburbanos); y la nueva Terminal portuaria que "descubre" un segmento turístico absolutamente determinante en la configuración de la oferta turística urbana: el de cruceros** (Fig. 5).

Fig. 5

En un momento dado y con una **política bien coordinada por el Ayuntamiento mediante la acertada aplicación de los fondos Urban**, aplicados al **Plan Especial de Reforma Interior del Centro de Málaga (PEPRI CENTRO)** descubre su gran valor patrimonial y monumental, rehabilita su arquitectura doméstica del siglo XIX y empieza a revertir su estigma de lugar del deterioro, físico y demográfico (que instaba al abandono), por un lugar apetecible, animado, valorizado, y receptáculo de una vida urbana que se hace especialmente agradable mediante una atinada política de peatonalizaciones viarias (Figs. 6 y 7).

Fig. 6

Fig. 7

Aparece lo que se ha dado llamar **“el modelo Málaga”, cuyo interés despertado en otras ciudades está en ver cómo una ciudad de provincias tamaño medio empieza a salir de su invisibilidad en la que –hasta el momento- le sumía su condición periférica, sin más que acertar en la apuesta por los caracteres que le permiten pertenecer el “club de las ciudades turísticas globales”**. **Lo que se llama el “modelo Málaga” no es más que el “olfato” estratégico con que la ciudad ha sabido conjugar inteligentemente los tres elementos del trípode que sostiene la actividad económica global, hoy interrelacionados: EL TURISMO, LAS TICS Y LA INMENSA CAPACIDAD DE ACUMULACIÓN DE CAPITAL QUE HOY APORTA LA CULTURA DE MASAS, junto con el enorme efecto de arrastre que, como veremos, esa conjunción ha operado en múltiples facetas de la inversión exterior, lo que ha permitido a la ciudad ser “descubierta” como un lugar de alto contenido estratégico en los sectores de la tecnología y la innovación.** (Es esta una cuestión de enorme importancia por cuanto la consagración al Turismo de la Costa del Sol malagueña- como en realidad todo el Mediterráneo español- , y, a pesar de ejercer un liderazgo en un sector que acapara el 10% del PIB mundial, siempre se le ha considerado como un subsector de los servicios y nunca, salvo excepciones, se ha terminado de ver como un moderno y verdadero sector industrial. (Fig. 8).

Fig. 8

Pero aún con todo eso, y teniendo en cuenta que, en el mercado de producciones y consumos, las ciudades compiten entre sí como si fueran empresas, el éxito sólo se consigue con la definición nítida y atractiva de su **“nicho de mercado”. Málaga necesitaba la visibilidad de su “branding”, y desde el Ayuntamiento se apostó resueltamente por el de una ciudad como CAPITAL TURÍSTICA CON UNA FUERTE IMPRONTA CULTURAL: LA CUNA DE PICASSO.** Y de esta decisión surge una frenética política de revalorización patrimonial y de construcción de Museos franquiciados, en algunos edificios históricos recuperados del abandono, con una excelente y sostenida política de exposiciones temporales, que la han permitido exhibirse cono **“La Ciudad de los Museos”.** (Fig. 9).

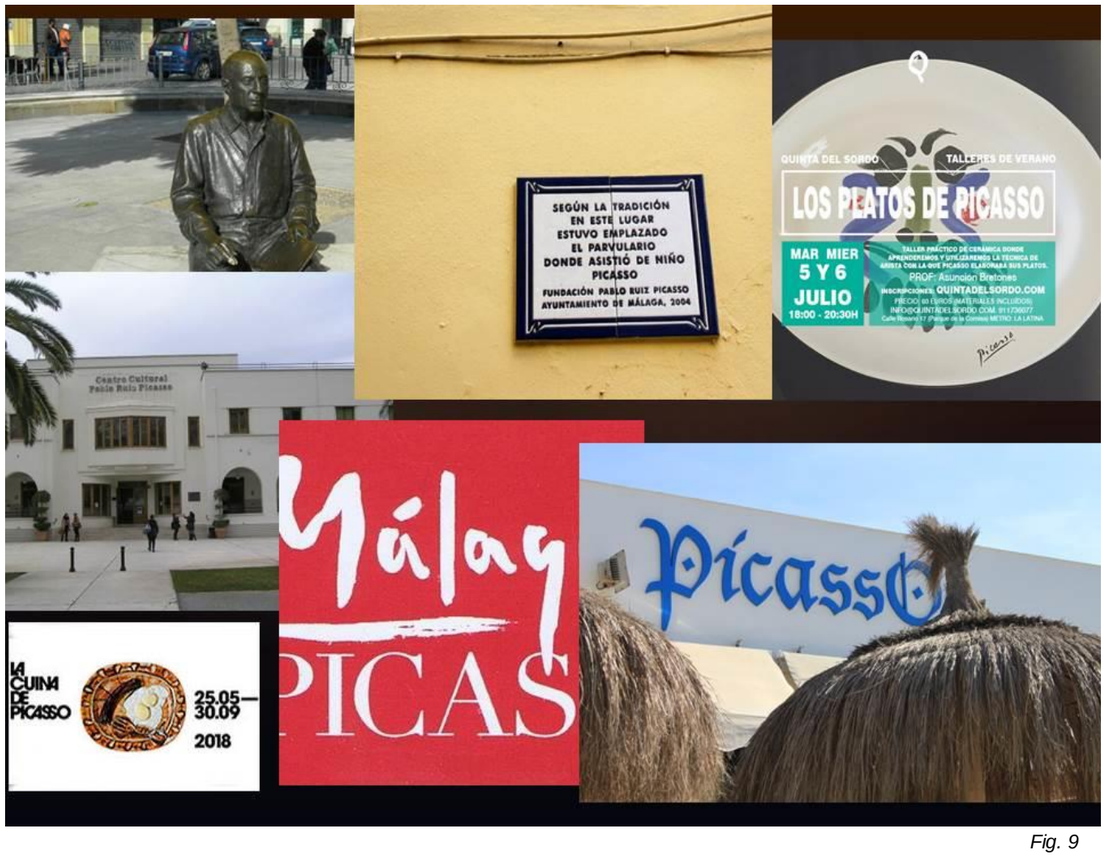


Fig. 9

La conclusión de lo hasta aquí expuesto son los tres objetivos **A, B y C** expuestos en el apartado 1, que pasamos a desarrollar.

A) DEFINIR LA NUEVA CENTRALIDAD URBANA DE LA CAPITAL DE ACUERDO CON LA REALIDAD DE SU CRECIMIENTO.

En realidad creemos que no se trata tanto de redefinir el nuevo ámbito de esa indudable centralidad, como de **desarraigar de la mentalidad colectiva la fuerte identificación que el ciudadano hace de ella con la exigua ciudad histórica encerrada por la muralla musulmana**. No es ociosa esta consideración por un detalle fundamental: el éxito reciente de Málaga, como hemos dicho, está en haberse incorporado brillantemente al turismo cultural de masas. Pero su punto débil es haber dado como resultado una ciudad adaptada a los tiempos de atención e interés que habría de dedicarle el primero de sus segmentos turísticos urbanos, que es el de los **cruceros.** Nada que objetar salvo que esa misma demanda (7-8 horas de estancia en la ciudad) está condicionando el dimensionamiento de lo ofertado, y su consecuencia no ha sido otra que arraigar aún más la idea de que, para el tiempo de visita, **basta con visitar el originario recinto musulmán, con su "epicentro" en el cruce entre la calle Larios y la Plaza de La Marina, lo que, en cierto modo, interfiere en la correcta planificación de la movilidad interna de la ciudad.**

Evidentemente, siempre subsistirá en la conciencia colectiva de cualquier ciudad un centro que suele coincidir con el lugar primigenio, incluso con el mismo punto en el que se celebra el ritual de la fundación de la ciudad. Hay que tener en cuenta que la gran explosión territorial y demográfica de Málaga se produce en la década de los 60-70, continuando hasta hoy. Actualmente, el término municipal de Málaga tiene una superficie de 398,25 Km2 y su grado de planificación y/o desarrollo ha alcanzado el 75% de su superficie, es decir, 298,68 Km2 (29.868 Has) aproximadamente. (Se ha dicho, y no sin razón, que el próximo PGOU de Málaga habría de ser ya un Plan Especial de Reforma Interior). La comúnmente llamada "**almendra central de la ciudad histórica**" responde a la traza de un recinto amurallado casi circular de 40 Has, lo que es poco más que el 1% de la superficie de la ciudad. Demasiado poco centro, pues, para ciudad tan extensa, teniendo en cuenta que el desarrollo bien estructurado de la ciudad ha conseguido un muy razonable reparto de "centralidades" que, de una manera creciente, ha ido despojando a la ciudad de las connotaciones periféricas a la que la confinaba la barrera del río Guadalmedina. Málaga, con sus indudables carencias, es, sin embargo una ciudad razonablemente **policéntrica**, **de manera que la tarea principal, por encima de la creación de los centros, está fundamentalmente en la adecuada conexión entre ellos.** (Centralidades y conexiones son las dos condiciones de equilibrio previas para la "experimentación de una vida democrática") (2). (Figs. 10 y 11).

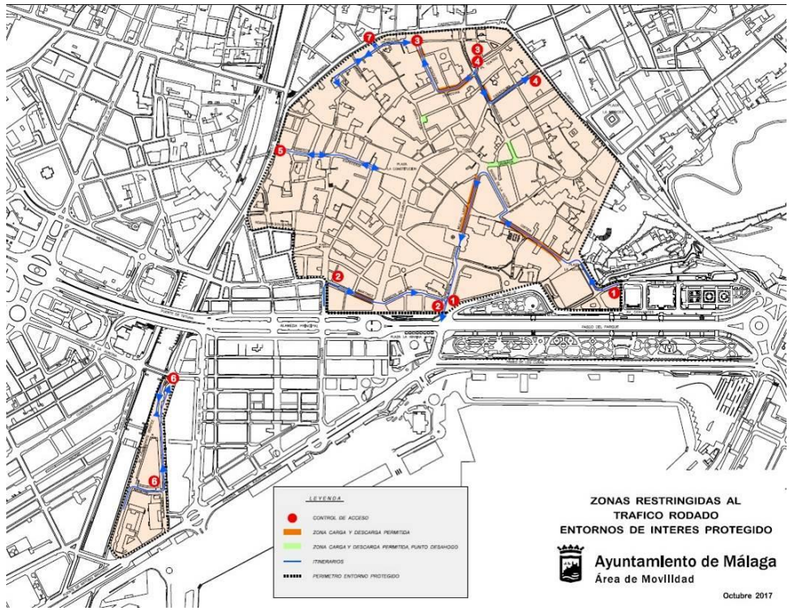


Fig. 10

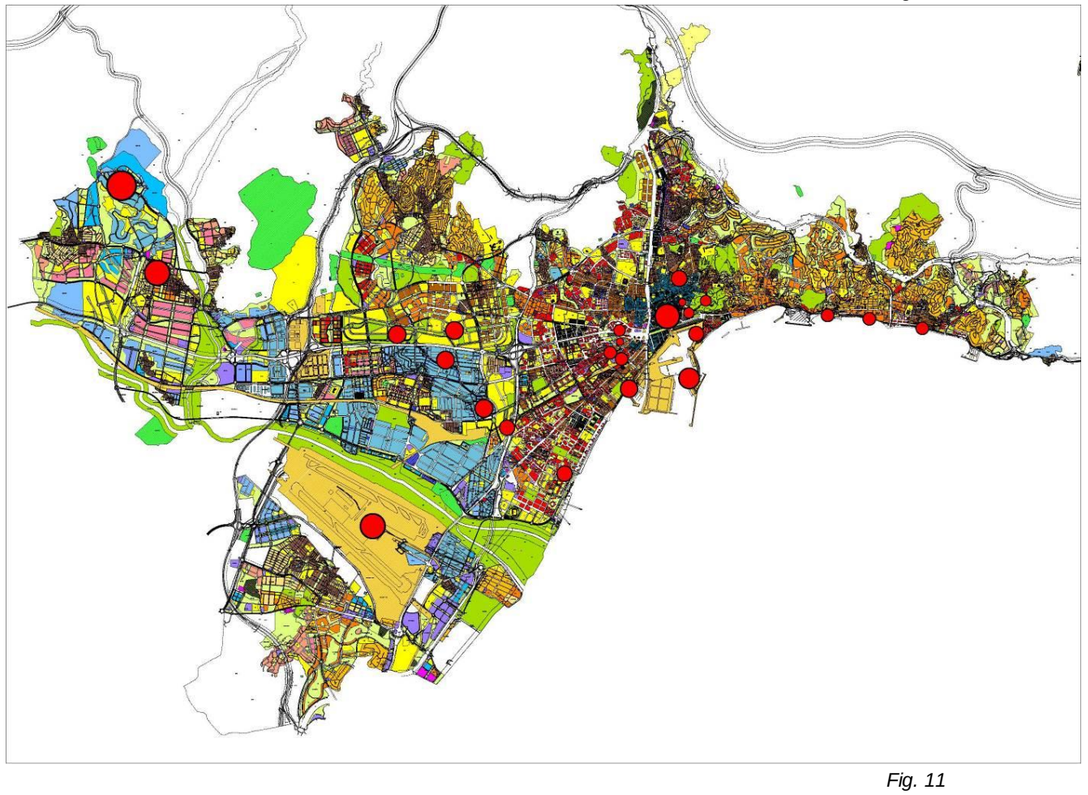


Fig. 11

La vieja aspiración de “saltar” la barrera del Guadalmedina y descomprimir una ciudad que crecía entre límites estrechos e insalubres, se produce entre 1960 y 1965 mediante la construcción del Polígono de la Alameda, operación llevada a cargo por el Estado a cargo del INUR que, dividiendo en dos los arrabales históricos del barrio de El Perchel, acometió **lo que fue el principio de la expansión de la metrópoli por el llano del Guadalhorce, hacia el Oeste, con el inmediato propósito de desdoblar la exigua centralidad ejercida por la ciudad histórica en un polígono de nueva traza para usos institucionales, administrativos y comerciales.** (Fig. 12).

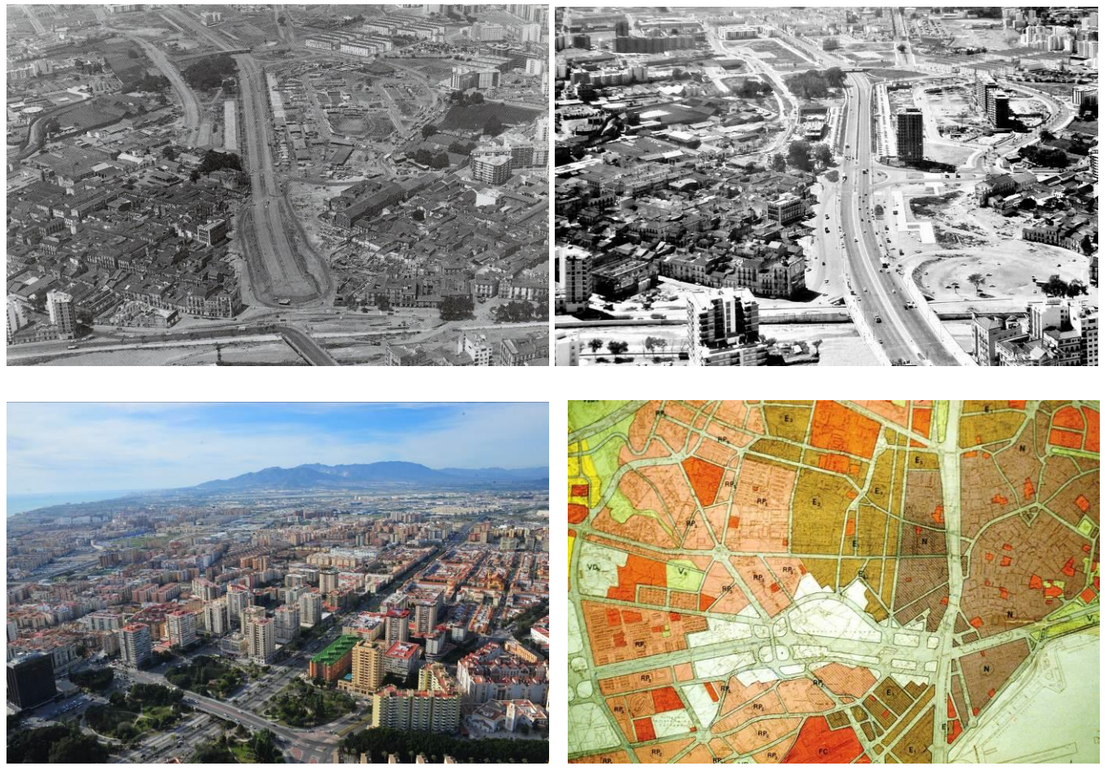


Fig. 12

Siempre se ha explicado que, conjuntamente con la dificultad técnica de “saltar” el Guadalmedina, por presuponer su costoso desvío, la otra razón de que el ensanche no se hubiera producido hacia el oeste era el emplazamiento junto al río de todas las grandes industrias y la estación del ferrocarril Málaga-Córdoba. **Hoy las industrias han desaparecido pero la Estación permanece venturosamente en su lugar, aglutinando una extensa e intensa área de usos administrativos, grandes centros comerciales y terciarios en posiciones ligadas radialmente a todas las direcciones posibles, con especial relevancia en su conexión con el litoral (a través de la Avenida Antonio Machado, Paseo Marítimo de Poniente), y con el interior (a través de la Avenida de Andalucía)**. (Fig. 13).

Fig. 13

Esta circunstancia ha determinado que la estación María Zambrano, tanto en el PGOU vigente, así como el POTAUM , albergue en su explanada **una primera importante Estación Intermodal de Transportes** (**Autobuses interurbanos**, **conexión con el cercanías, con la línea Málaga Fuengirola**

(aunque, su continuación, al menos a lo largo de toda la Costa del Sol Occidental hasta los límites provinciales, es una propuesta firmemente defendida desde todos los sectores ciudadanos), conexión con la líneas de Metro 1, 2 y la futura línea Norte al Hospital civil y Nuevo Hospital). Y todo ello diríamos que a las puertas mismas de la ciudad si no fuera porque ello le adjudicaría un papel limítrofe, cuando estamos defendiendo justificadamente que es una posición eminentemente central. Pero, a pesar de ello, ciertamente esa consideración de "**puerta de la ciudad**" (Fig. 14), por su propia funcionalidad, es algo más que una expresión retórica, reproduciendo aquí la estructura nodal que, tanto hacia dentro de la ciudad como hacia afuera, manifestaban las puertas históricas de las ciudades cuando éstas estaban amuralladas. Así que bien puede servirnos la estación María Zambrano para definirnos los límites occidentales de una nueva Centralidad, más allá de la cual la ciudad continúa su dispersión imparable abriéndose en racimo. Siguiendo con el símil amurallado, desde el "nodo" de su explanada se abren a su vez otros hacia "el campo exterior" como la Plaza de la Solidaridad que, a través de la avenida de las Américas se integra en el cuádruple trébol del gran eje del Polígono de la Alameda, y desde ahí hacia la ronda Oeste de Málaga y la autovía del Guadalhorce, ambas abriéndose en abanico hacia la totalidad del perímetro urbano. O la calle Héroe de Sostoa (tradicionalmente la carretera de Cádiz), con la línea 1 de metro hasta el Martín Carpena, etc.

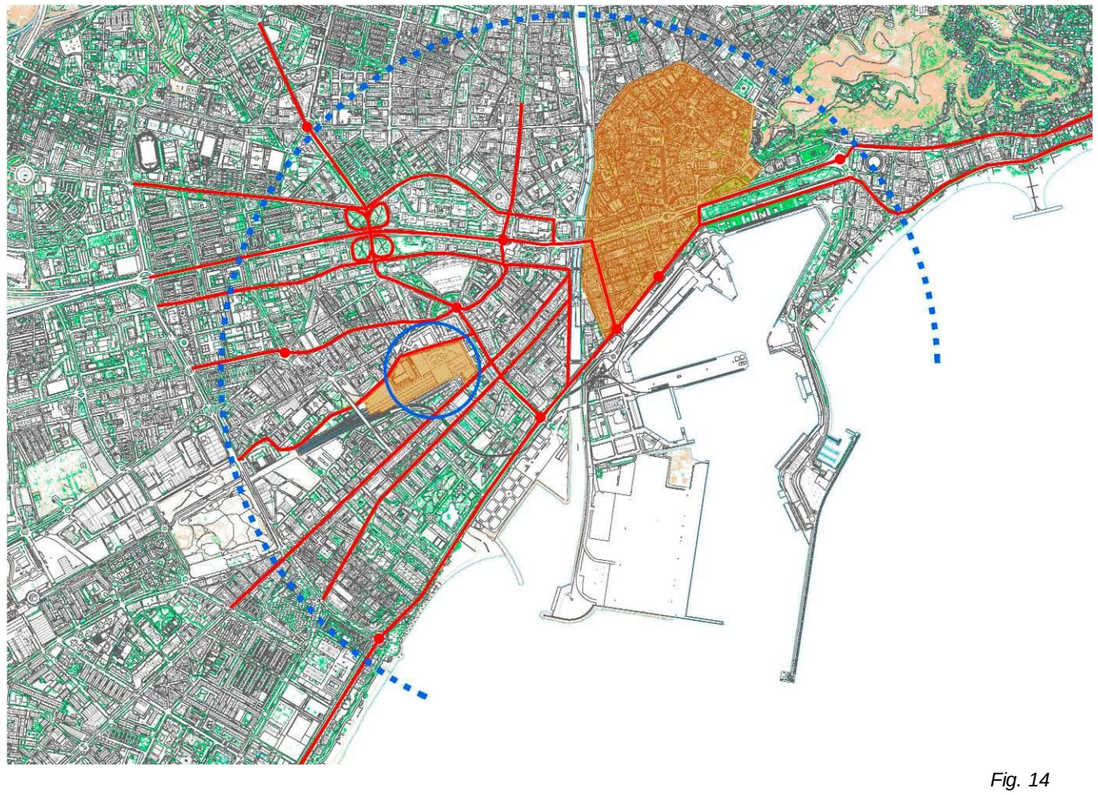


Fig. 14

De todas estas opciones radiales, la más reciente ha sido la culminación de la gran diagonal que siempre ha sido **la traza del Arroyo del Cuarto, hoy Avenida Ingeniero José María Garnica,** que, además de ser la conexión más inmediata con el Paseo Marítimo de Poniente, habrá de conducir a otro Área de Centralidad expectante como es la **Plataforma portuaria de San Andrés**, (Fig. 15) en donde está prevista la construcción de una **Marina Deportiva** de 121.011 m2 de los cuales 92.286 m2 serán de superficie de espejo de agua y 28.725 de superficie de tierra, más un aparcamiento de 300 plazas y la edificación de un complejo náutico de 2.000 m2 con una escuela de vela, 3.000 m2 de locales comerciales y un inmueble de Capitanía y servicios de 200 m2. El complejo está en fase de una segunda licitación al haber quedado desierta la primera convocatoria. (Fig. 16).

Fig. 15

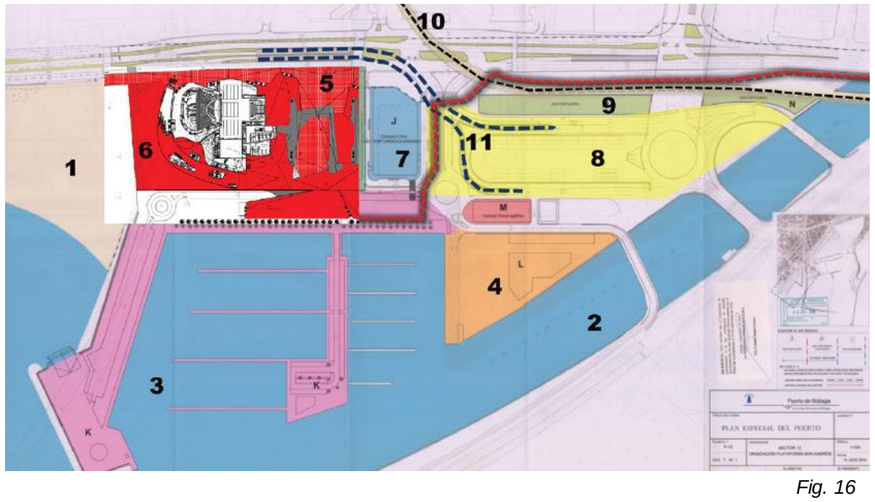


Fig. 16

A esto hay que añadir la pretensión municipal de construir en la misma plataforma un **Auditorio de Música**, equipamiento que habría de requerir la disponibilidad de 40.000 m2 de superficie y una compensación de 8,6 millones de € por las irrenunciables actividades logísticas portuarias para las que este suelo está actualmente destinado. Tanto Puertos del Estado como el Ayuntamiento de Málaga mantienen negociaciones para alcanzar un acuerdo al respecto, siempre que por parte del consistorio se garanticen unos terrenos que cumplan esos requisitos, habiéndose ya hecho públicas determinadas propuestas de emplazamientos en los que se buscan las ventajas adicionales de su proximidad con el eje ferroviario.

Basten estas razones para considerar que el **PLM** ha de empezar en la Estación Ferroviaria y su Centro de Intercambio Modal.

Para concluir este apartado relativo a la nueva definición de Centralidad hemos de destacar que, además de estos barrios de la zona oeste cuya incorporación acabamos de justificar, se ve complementada con los límites que ya la propia Delimitación de Barrios del Ayuntamiento de Málaga define correctamente como **Distrito nº 1 Málaga Centro** (Fig. 17) que, aparte de englobar con toda exactitud el ámbito del **PML**, conceptualiza como **CENTRO** lo que, sin duda alguna lo es desde el punto de vista urbano, con independencia de la excesiva identificación con una centralidad histórica que de hecho la desborda. La delimitación municipal extiende el Centro por los barrios de La Trinidad y El Perchel al Oeste, incorpora todos los arrabales de la ciudad hacia el Norte durante el largo tiempo en que Málaga estuvo constreñida entre los montes del Este y el Guadalmedina y, finalmente, incluye los barrios “modernos” por los que la burguesía de la ciudad se extendió hacia el levante – antes incluso de la guerra civil- y el barrio de La Malagueta, construido en los 60-70 del pasado siglo con unos criterios urbanísticos que sólo podemos lamentar, pero que hoy, y gracias al **PML**, **puede considerarse un escenario de oportunidades ligado a la gran transformación que la ciudad ha empezado a experimentar con su vinculación al Puerto y la apertura de la centralidad al mar**, después de que ya lo hubiera hecho todo el enorme sector del Litoral Oeste; y, paso a paso, mediante un lento proceso de transformación tras la regeneración de sus playas, también lo está haciendo todo el sector de Levante, la Caleta y el paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso.

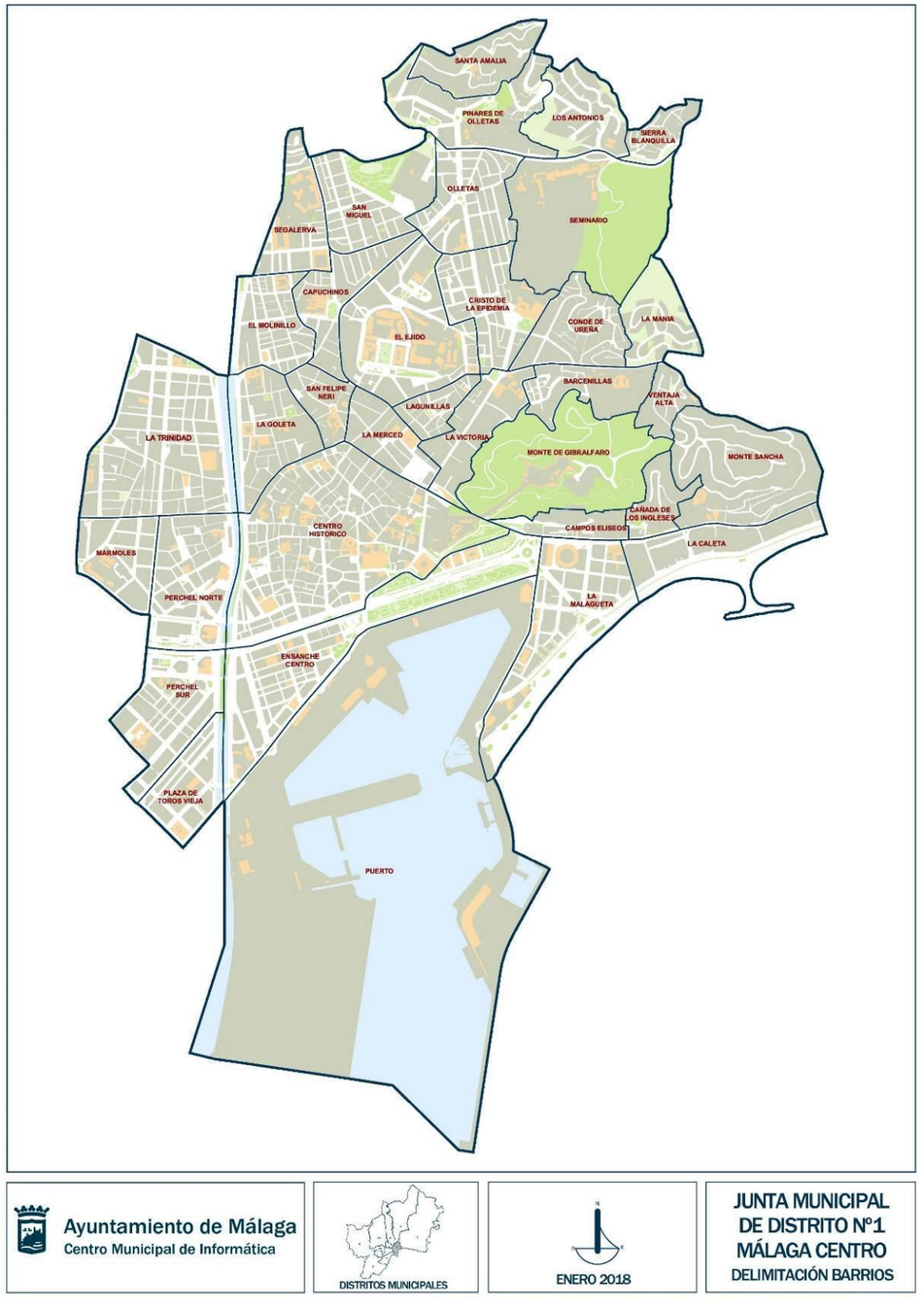


Fig. 17

B) INTEGRAR URBANÍSTICAMENTE ESA CENTRALIDAD CON EL PUERTO, LAS PLAYAS, Y, EN GENERAL, LOS ESPACIOS PERTENECIENTES AL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE EN ORDEN A CONSOLIDAR LA DEFINITIVA APERTURA DE LA CIUDAD AL MAR.

En Málaga podemos constatar que ese excesivo "enrocamiento" (tanto físico como, digamos, anímico) en la centralidad histórica la hace de hecho difícilmente accesible, a la vez que puede estar dificultando la percepción de otras centralidades.

Y es que, a los fines de una correcta aproximación al funcionamiento de la ciudad y sus jerarquías, conviene relativizar el efecto, con frecuencia impostado, de la Centralidad. La Centralidad originaria parte de salida con la enorme carga simbólica de su historia, que es sin duda un poderoso valor distintivo y preeminente. Pero es también obvio que el desarrollo urbano permite que, como decimos, surjan otras centralidades, no menos notorias, fruto del simple hecho del crecimiento, de la dispersión demográfica, las necesidades dotacionales, la atracción de la calidad ambiental de otros lugares, etc. De hecho- y Málaga es un claro ejemplo de ello**, la Centralidad Histórica cada vez aloja menos usos residenciales y, si lo hacen, es generalmente mediante procesos de gentrificación y usos alternativos. (Casi siempre turísticos)** (Figs. 18).

Por eso en Málaga, más allá de las funciones de tránsito-contempladas desde una óptica territorial- **el frente litoral es muy posible que esté entorpeciendo en cierto modo las posibilidades centralizadoras de otros lugares. En otras palabras, lo importante, en lo que al frente litoral se refiere, es facilitar la función de acceso, sí, pero sin olvidar que también cumple funciones de ATRACCIÓN, TRÁNSITO Y "CENTRIFUGACIÓN" hacia otros puntos de la ciudad: el centro es centrípeto, pero también centrífugo. El cordón litoral ha de ser distribuidor de flujos, no un dique que los contenga** (Y a este respecto quedará siempre pendiente la solución del Río Guadalmedina, que excede de los límites de este estudio). **Dicho en otras palabras, el PLAN MÁLAGA LITORAL ha de servir para EXPANDIR LAS EXCELENCIAS DEL CENTRO HACIA AL NORTE, ESTE Y OESTE, y ya vemos cómo ejemplo de ello son los grandes equipamientos dotacionales y multifuncionales como La Térmica o los Museos y el Polo Digital de La Tabacalera, La Caja Mágica y otros que están surgiendo.**

En correspondencia con lo manifestado, no es posible demorar más la solución a un importante problema funcional**: el de las difíciles comunicaciones Este-Oeste a través de la ciudad en todas sus escalas, tanto de tránsito local como regional, así como la propia accesibilidad a un Centro Urbano.**

Fig. 18

De Sur a Norte, el cruce del Rio *Guadalmedina* (Fig. 19) se produce por*:*

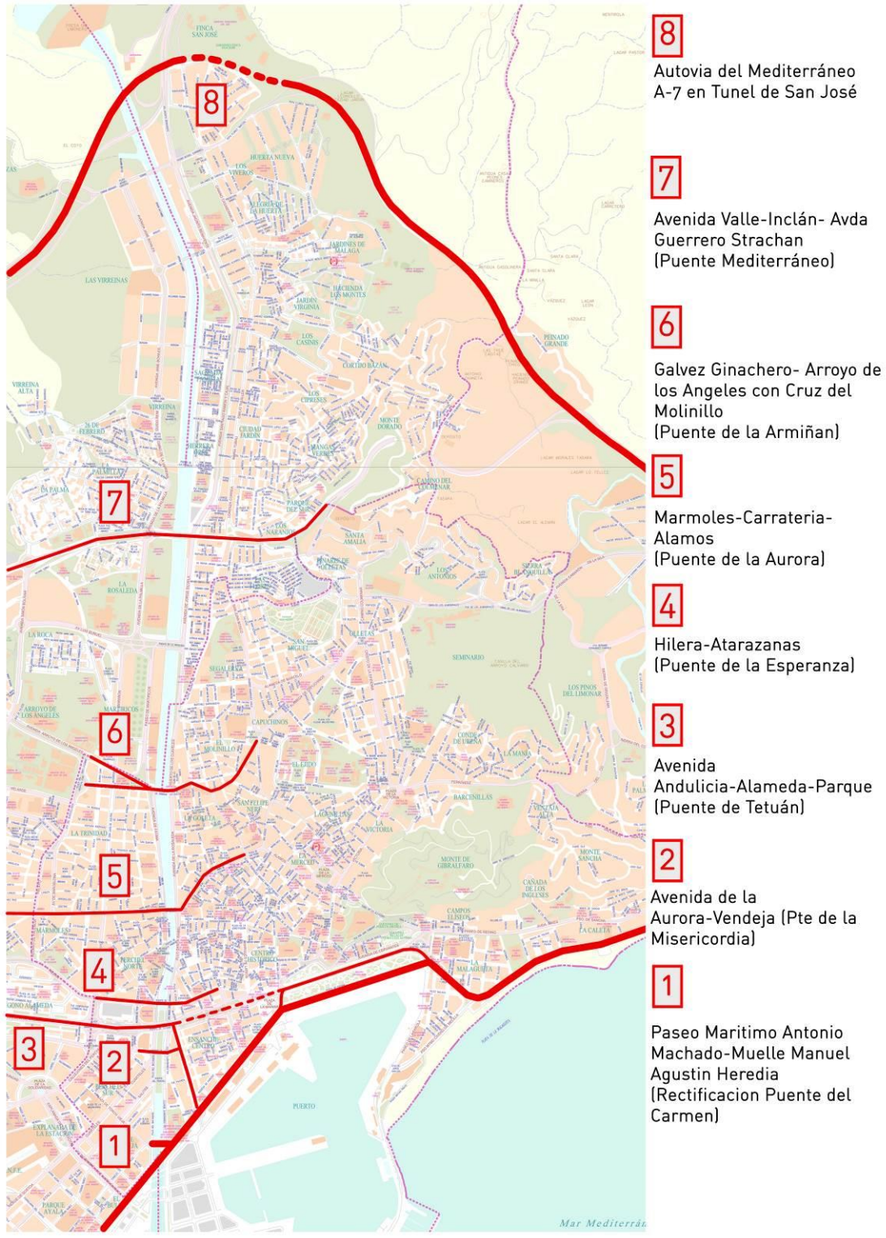


Fig. 19

1- El Paseo Marítimo Antonio Machado, hoy una vía urbana perteneciente a la red de carreteras del Estado dentro de su Plan de acceso al Puerto desde los polígonos industriales, cruzando una rectificación del Puente del Carmen para conectar con la Avenida Manuel Agustín Heredia, prolongada hacia el Este a través del Paseo de los Curas, Avenida Cánovas del Castillo´

2- Un acceso muy limitado (por ser un puente peatonal) entre la avenida de la Aurora y la calle Vendeja, en el SoHo

3- La gran arteria longitudinal constituida por el conjunto Avenida de Andalucía- Alameda y Parque, a través del Puente de Tetuán, hoy también reducida su capacidad ante la peatonalización parcial de la Alameda (y, de hecho, impedida su continuidad hacia el Este en dicho puente, al desviar forzosamente el tráfico hacia Manuel Agustín Heredia a través de la Alameda de Colón.

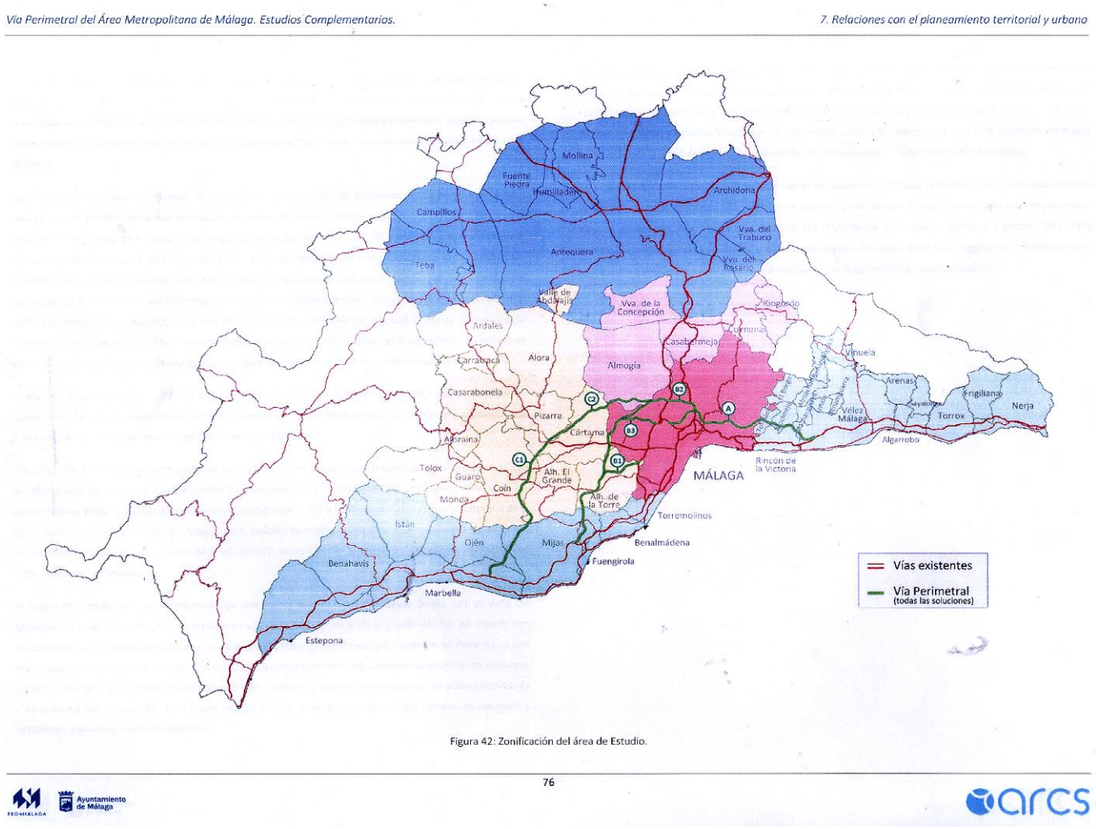
4- - Otro cruce de escala muy local entre las calles Hilera y Atarazanas a través del puente de La Esperanza.

5- La anulación de hecho del par Carretería- Los Álamos (Ronda de la muralla musulmana) a partir de la peatonalización de la primera.

6- Un tránsito estrictamente local entre la avenida Dr. Gálvez Ginachero y la Cruz del Molinillo a través de puente de Armiñán.

7- Para encontrar el segundo paso de tránsito territorial Este-Oeste (en el supuesto de que pudiéramos considerar tal al primero) hay que remontarse a la Avenida de Valle Inclán (Ronda Oeste) y su continuación con la avenida Guerrero Strachan, a través del Puente de Mediterráneo que, a su vez, conduce a la autovía A-7

8- Y finalmente, la única conexión viaria territorial propiamente dicha entre el Este y el Oeste del río Guadalmedina es mediante la continuación de la autovía A-7, a través del túnel de san José (la A-7, también conocida como Ronda Este / 2ª Ronda Oeste). Pero hay que tener en cuenta a este respecto, y tratándose de un segmento de un importante eje viario europeo, el E-15 o Corredor Mediterráneo, que el tramo occidental de la autovía, entre el Rincón de la Victoria y el túnel se satura varias veces al día y, desde luego, no propicia la fluidez que este eje debiera tener. Por esta razón la consultora ARCS ha planteado ya una alternativa más al norte de este tramo (La "Vía perimetral") de manera que su encuentro con la A-7 se produzca con la fluidez propia de dos vías con la misma jerarquía, cumpliendo con la función que les corresponde como ejes territoriales de largo alcance (Fig. 20)**.**



Fuente: Dictamen de Infraestructuras de Transportes en la provincia de Málaga. ARCS, Septiembre 2014. MADECA.

Fig. 20

Sea como fuere, las dos únicas posibilidades de cruzar Málaga de Esta a Oeste sobre el río Guadalmedina se encuentran a 6 kms. de distancia

C) EL PLAN MÁLAGA LITORAL ES UN CONJUNTO DE ACTUACIONES INDISPENSABLES PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL POLICENTRISMO URBANO CON EL QUE HOY SE ARTICULA LA CIUDAD DE MÁLAGA; PERO AL MISMO TIEMPO, ES INDISPENSABLE PARA QUE LA CAPITAL FUNCIONE COMO EL NUDO PRINCIPAL QUE VERTEBRA UN ÁMBITO REGIONAL LLENO DE POTENCIALIDADES A LAS CUALES CONECTA CON LA ECONOMÍA GLOBAL EQUILIBRANDO, VERTEBRANDO Y REPOBLANDO UN TERRITORIO QUE SE VE ASÍ ENRIQUECIDO MEDIANTE SU INCORPORACIÓN A LA "RAZÓN URBANA", DESDE EL AISLAMIENTO EN QUE DURANTE TANTO TIEMPO HA PERMANECIDO.

Al desarrollo de este concepto dedicamos la SEGUNDA PARTE de este trabajo.

3.- LOS SECTORES QUE INTEGRAN EL PLAN MÁLAGA LITORAL.

En el esquema adjunto se expresan los sectores del Plan Litoral incluidos en el trabajo encargado por la EMT, mencionado en la Introducción. En dicho trabajo se hacía una explicación sucinta de las características de cada uno de ellos. Nos limitaremos ahora a hacer algunas consideraciones sobrevenidas en el tiempo transcurrido, y con independencia de las soluciones y aportaciones alternativas que hayan surgido de los trabajos sectoriales ya encargados por la dirección del **PML**.

En dicho informe los sectores contemplados eran los siguientes: (Fig. 21)

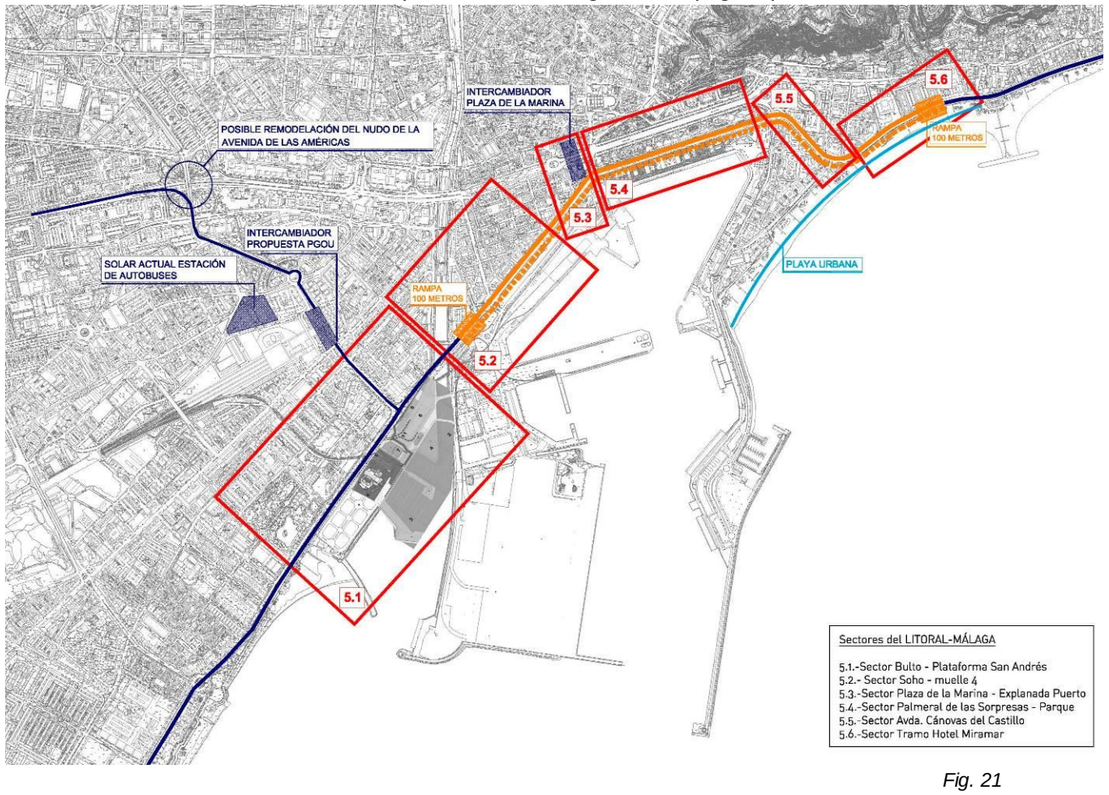


Fig. 21

- 1 Sector Bulto- Plataforma de San Andrés
- 2 Sector Soho-Muelle 4
- 3 Sector Plaza de La Marina-Explanada Puerto
- 4 Sector Palmeral de las Sorpresas (Muelle 2)- Parque
- 5 Sector Avenida de Cánovas del Castillo- barrio de La Malagueta
- 6 Sector Tramo Paseo Marítimo ciudad de Melilla- Hotel Miramar.

1.- El Bulto y Plataforma de San Andrés

Ya hemos comentado la situación de expectativa en la que se encuentra la plataforma de san Andrés: está pendiente de resolverse la adjudicación de la Marina Deportiva, y **la decisión sobre el emplazamiento del Auditorio depende de que el Ayuntamiento compense al Puerto de la pérdida del suelo logístico que la ocupación de ese importante equipamiento habrá de suponer.** Esta es la razón por la que la ordenación de este suelo pasa a un segundo plano en relación con las otras intervenciones del **PML** advirtiendo no obstante que ambas implantaciones, Auditorio y Marina, van a exigir unas grandes facilidades de acceso desde el Paseo Marítimo Antonio Machado, desde la avenida José María Garnica y desde la estación María Zambrano, **habida cuenta de que una gran parte de los usuarios del Auditorio procede de la costa, por lo que es imposible desligar su funcionamiento de esta asignatura pendiente que es la prolongación del tren de cercanías hasta Marbella**. En cualquier caso, aunque sin duda alguna habrá de replantearse nuevas líneas de transporte público suburbano, la necesidad de utilizar la totalidad de la plataforma para aparcamientos parece indispensable, de ahí que la necesidad de compensar el suelo con otro emplazamiento logístico vinculado al puerto sea una condición *sine que non*.

2.- **Sector Soho-Muelle 4**

Se asumen las propuestas de ARCS (Fig. 22) en el tratamiento semipeatonal de la avenida Manuel Agustín Heredia y las bocas de acceso a las vías subterráneas para aliviar su superficie del exceso de tráfico rodado. Se asumen así mismo los parámetros establecidos por el Plan Especial del Puerto (Fig. 23) para este segmento litoral del llamado Soho (29.000 m2 de superficie de techo y una composición de edificios de PB+4 y locales intermedios de planta baja). Se acompaña a este texto una propuesta orientativa con la que se pretende interpretar las intenciones del planificador, por otra parte muy claras. (Fig. 24).

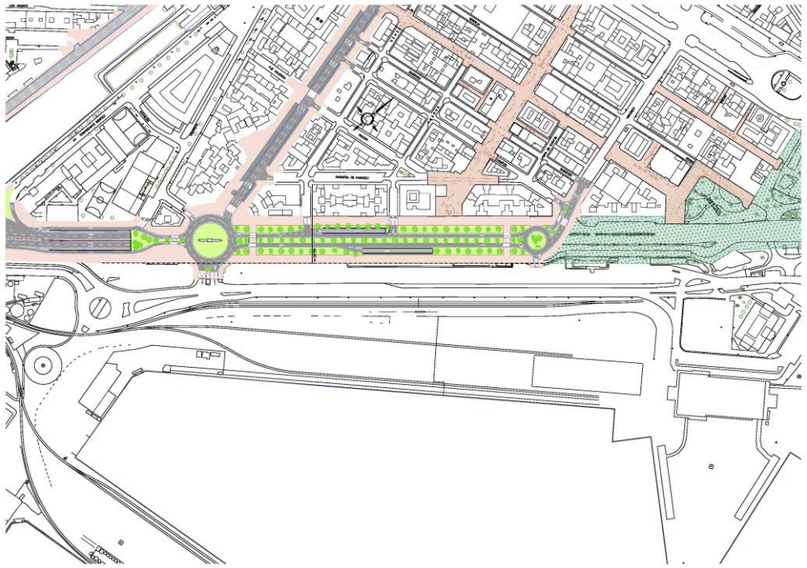
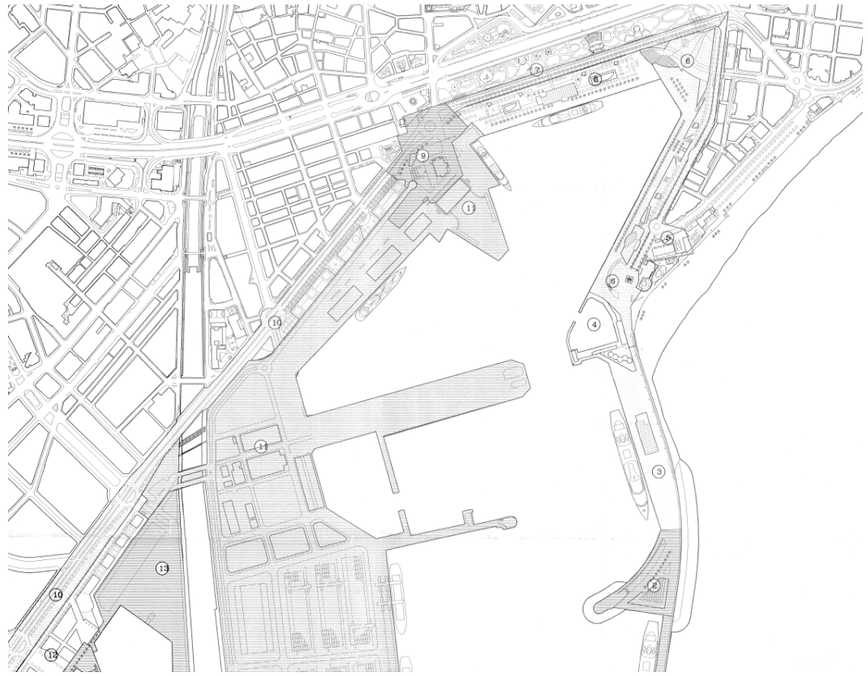


Fig. 22



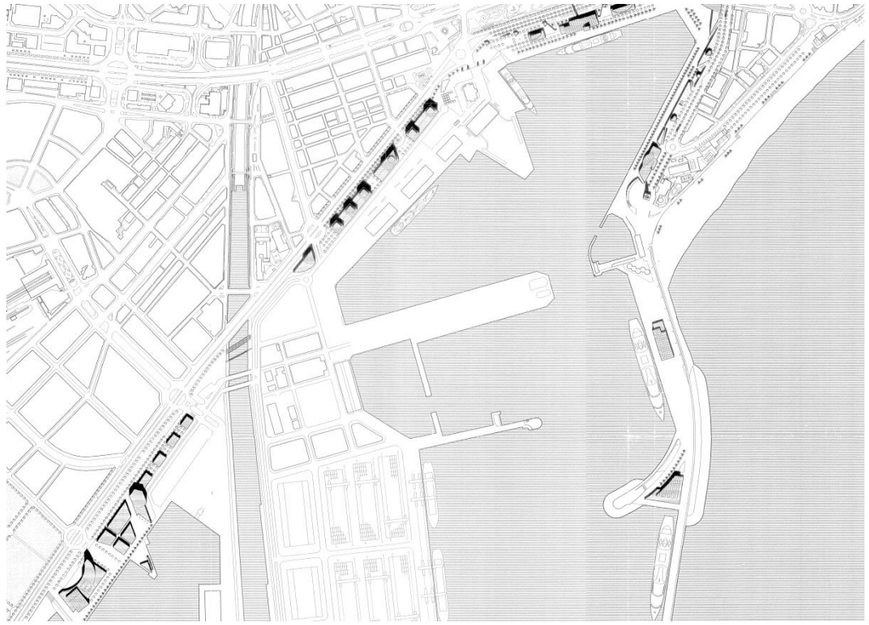


Fig. 23

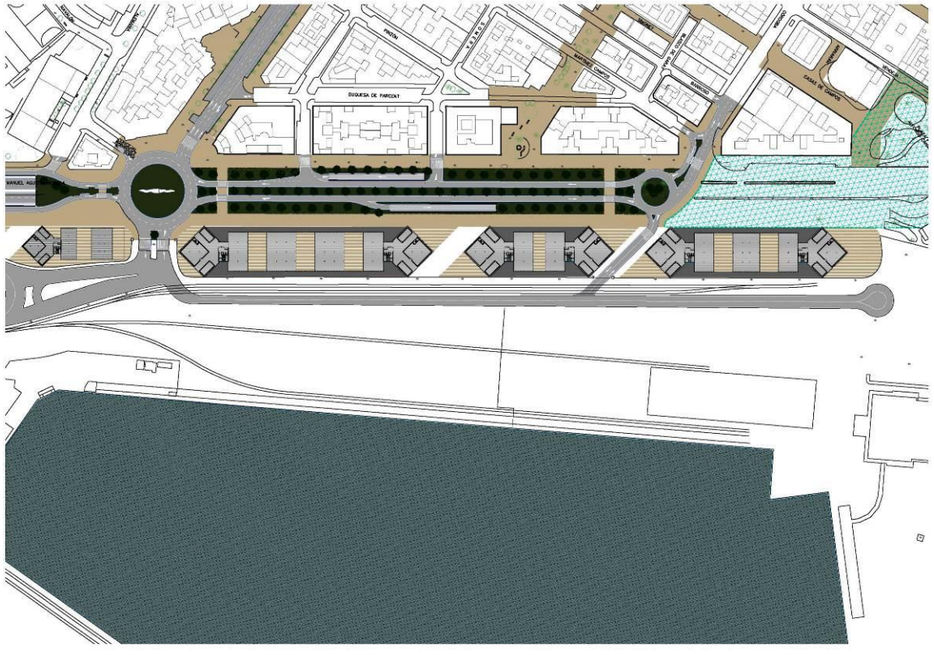


Fig. 24

La avenida Manuel Agustín Heredia, en su actual sección, es fácilmente ampliable, especialmente en la acera sur, algunos de cuyos edificios hoy no dejan espacio para el tránsito peatonal. No obstante nos permitimos observar que la franja del muelle 4 de la que el Puerto puede prescindir es muy estrecha, aunque el PE la trata adecuadamente, combinando edificios de escasa altura aislados y un zócalo comercial y transparente entre ellos, al que se confía una supuesta “integración” portuaria. Lo que, a diferencia del exitoso muelle 2 aquí no parece tenerse en cuenta, es que, con independencia de que se mantengan o no las líneas de ferrocarril portuario que casi constituye el límite de actuación urbana, lo que hay detrás de todo es precisamente eso: **actividad portuaria** en su acepción más utilitaria, industrial y, en modo alguno, lúdica. (Fig. 25). En este sentido, **hubiéramos apostado claramente por no hacer nada ahí**, de forma que la ciudad se encontrara con un puerto de verdad, y no con el impostado “glamour” de una dársena deportiva (este tributo ya se ha pagado brillantemente en el muelle 1 con sus megayates y el muelle 2 con su Palmeral). Pero como ya no caben aquí actitudes testimoniales, convendrá hacerse a la idea de que, en este sector, y con el discreto filtro que puede suponer la edificación prevista por el Plan Especial, el SoHo tendrá un horizonte de grúas, de astilleros, de tinglados y almacenes lo cual, lejos de ser una desventaja, le conferirá a esa franja edificada un cierto carácter de **“barrio portuario”** que una política más atenta a la plusvalía inmobiliaria le había, hasta el momento, impedido hacer. Con la actual distribución de los volúmenes del PE, las calles del SoHo no pierden la perspectiva de la actividad portuaria y se conjura cualquier peligro de producir una barrera. El Plan Especial es aquí un “filtro” entre lo urbano y lo portuario, que es lo mejor que puede decirse de esta ordenación, favorecida además por la facilidad de interconexión peatonal entre la fachada de la avenida y la amplia acera de los edificios programados.

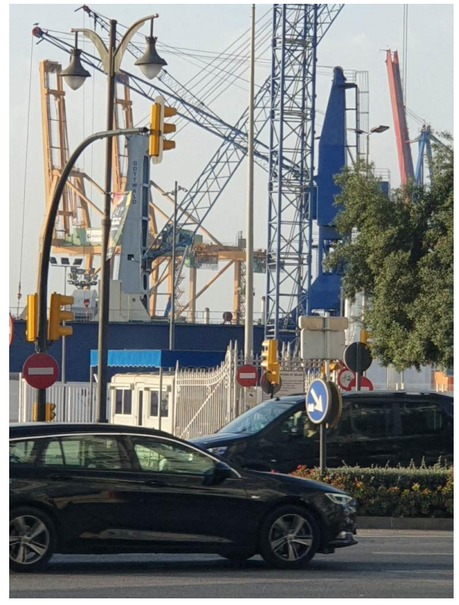


Fig. 25

3.- Sector Plaza de La Marina-Explanada Puerto

En el sector Plaza de La Marina- Explanada portuaria tampoco tenemos gran cosa que añadir a lo ya expuesto y a las iniciativas que en concordancia con ello están en marcha. Sólo creemos pertinente apuntar que la Plaza, a despecho de todo lo que hemos dicho sobre la sobrecarga "anímica" de centralidad que soporta, no por ello deja de ser un punto de acceso e intercambio vital para las distintas modalidades de transporte, público y privado, por más que éste último se canalice preferentemente soterrado. Estos aspectos están siendo estudiados desde informes sectoriales con mayor profundidad y solvencia que lo que aquí puede resumirse, pero **no deja de resultar algo anormal que la extensión de la línea 1 del metro se detenga en una última estación en la acera Norte de la Alameda 200 metros antes de la Plaza de La Marina.** No nos olvidamos del yacimiento arqueológico del Castil de los Genoveses que, muy probablemente estará dificultando esa extensión. Pero todo es solucionable. Y el vector horizontal que de alguna forma está dibujando la tangente superior del arco de la bahía, entre la Estación ferroviaria y la Farola de algún modo está definiendo la extensión longitudinal del sector sur de la centralidad. Parece, pues, razonable, que esa línea disponga, bien con el metro o, incluso con la extensión de las cercanías, de cuatro paradas o hitos básicos de esta extensa centralidad, a saber: (Fig. 26).

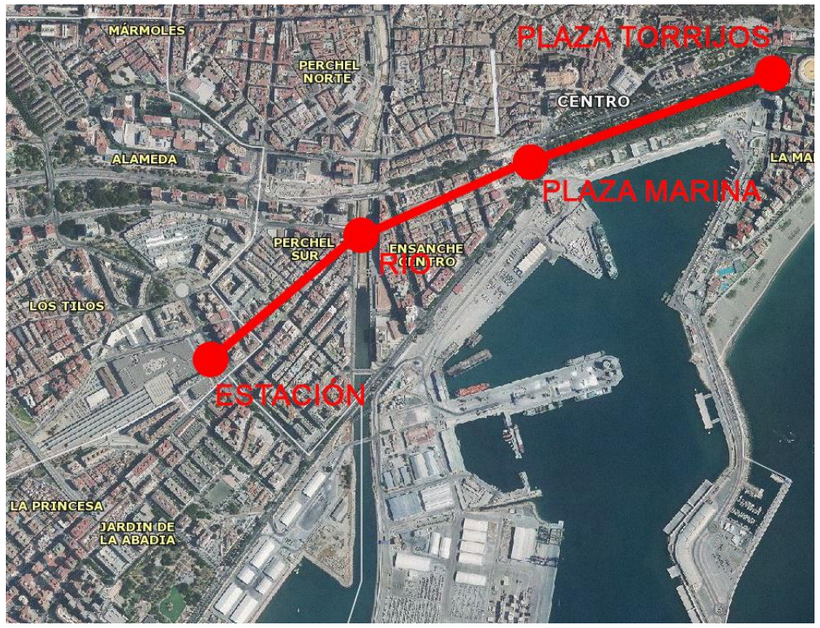


Fig. 26

- **La Estación María Zambrano**
- **El Río Guadalmedina /Alameda**
- **La plaza de La Marina, "epicentro histórico"**
- **La plaza de Torrijos, estación vertebradora del populoso barrio de La Malagueta al que no hemos tenido ningún reparo en incluir en la centralidad y que, como veremos en el capítulo siguiente, será objeto de** potentes intervenciones integradoras.

4.- Sector Palmeral de las Sorpresas (Muelle 2)/ Parque

El tramo del Paseo de Los Curas está siendo objeto también de minuciosos estudios para su soterramiento, pero dentro de un sistema circulatorio integral que engloba el tráfico de la Plaza de Torrijos con la intrínseca complejidad que le confiere su condición dual: es un **punto final del eje Alameda-Parque**, sobre el que se ha sustentado toda la idea de una nueva ciudad a principios del siglo XX, pero al tiempo es el "arranque" de toda la Málaga Este, desdoblada, a partir de la plaza, en dos ejes viarios potentes: el exterior o Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso (que termina en esa especie de "infinito" más allá del Rincón de la Victoria) y el eje interior, netamente urbano, integrado por el Paseo de Reding, el Paseo de Sancha y la avenida del Pintor Sorolla hasta la inflexión de El Morlaco y su continuación por la Avenida de Juan Sebastián Elcano (Fig. 27). En este sistema se integran igualmente los accesos a los aparcamientos del muelle 1, el "run-about" entre Maestranza y Cánovas del Castillo así como propuestas para el transporte público por el Paseo de la Farola con el propósito inmediato a esta actuación de peatonalizar la Avenida de Cánovas del Castillo **como principio desencadenante de la regeneración del barrio de la Malagueta.**

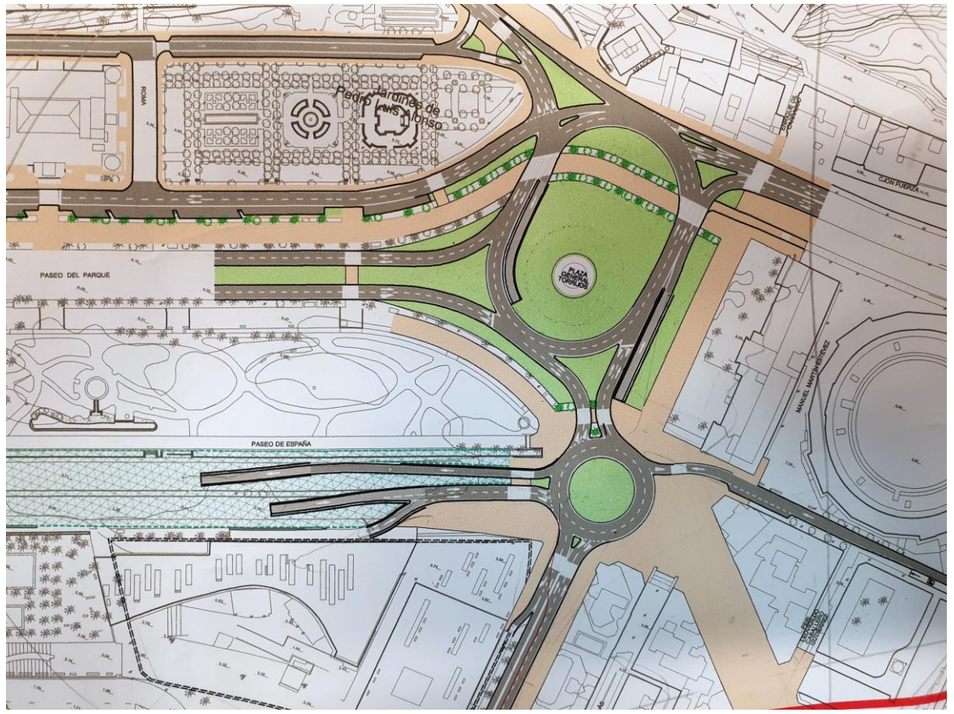


Fig. 27

Además de los aspectos técnicos de la infraestructura soterrada, surgirá luego el interesante reto de diseñar una superficie ajardinada y peatonal con el que cohonestar el concepto de Jardín Moderno del Palmeral portuario y el jardín naturalista, paisajístico y decimonónico del Parque, solucionando las diferencias de cotas actualmente existentes entre ambos y la rasante del Paseo de los Curas.

5.- Sector Avenida de Cánovas del Castillo- barrio de La Malagueta

5.1 –Génesis del barrio

La burguesía industrial del siglo XIX careció de “músculo financiero” para extender la ciudad por donde geográficamente resultaba más lógico, es decir, al enorme llano Oeste del río Guadalmedina, lo cual presuponía el enorme coste de su desvío previo. No obstante ello, el diseño de ese Ensanche siempre ha estado presente en los sucesivos planes de la ciudad, el de Moreno Monroy (1861), el de Daniel Rubio(1929) y el de González Edo (1951), aunque el efectivo “salto” del río, como ya se ha dicho, no se produce hasta los años 60-70 del pasado siglo con una iniciativa del estado, a través del INUR, con la construcción del Polígono la Alameda, cuyo objetivo era permitir el desarrollo intensivo de la ciudad “descomprimiendo” sus funciones centrales. (Fig. 28).

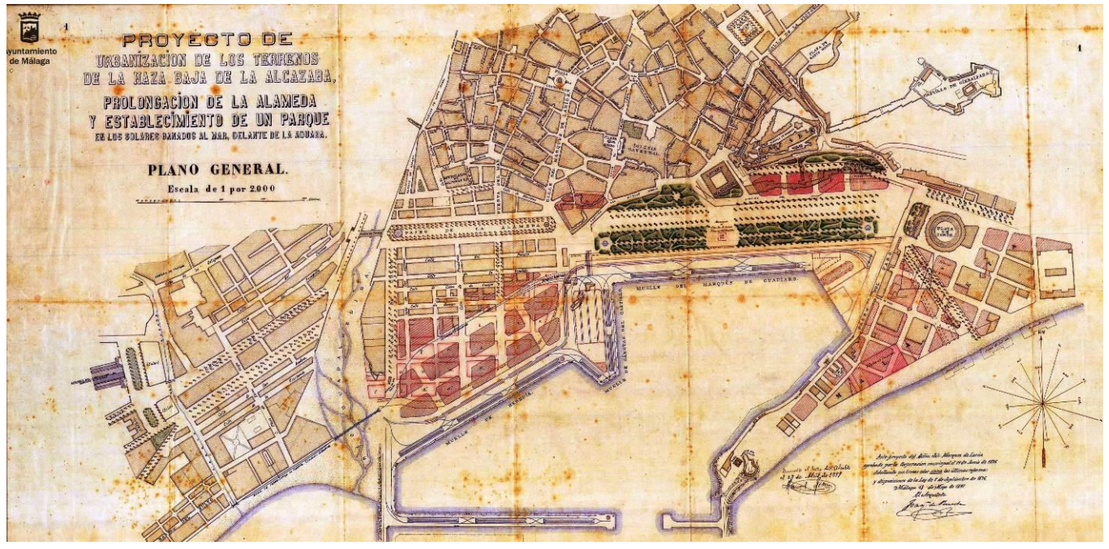


Fig. 28

Aprovechando la necesidad de ampliar el Puerto para dar salida a los productos comerciales e industriales, sobre los terrenos ganados al mar se diseñó un gran Parque en prolongación de la Alameda que, aparte de esa función prioritaria, estaba marcando, con su decidida traza rectilínea la dirección hacia donde la ciudad habría de crecer. Y fue en la zona Este donde se instalaron los nuevos usos centrales de la ciudad moderna, en los terrenos de la Haza Baja de la Alzaba, tales como el Ayuntamiento, correos y Banco de España; y más al Este, el Parque cerraba su perspectiva con el Hospìtal Noble, la Plaza de Toros, el hotel Príncipe de Asturias y los baños de Apolo y Diana. Llegado a la Plaza de Torrijos, frente al Hospital Noble, el Parque se dividía en la dos zonas del estrecho corredor litoral: hacia el interior por el Paseo de Reding, Paseo de Sancha y Pintor Sorolla; y hacia el exterior, por el estrecho corredor litoral ocupado por el ferrocarril Málaga-Vélez a través de una significativa traza diagonal que cruzaba el barrio de La Malagueta: lo que hoy es la avenida Cánovas del Castillo. Tímidamente en su definición, pero claro en sus intenciones, los autores del trazado estaban dejando muy clara la apertura al mar de este nuevo modelo de ciudad hacia el Este.

La Malagueta, que es hoy uno de los 35 barrios que componen el distrito Centro de Málaga, en su origen fue un humilde barrio de marengos y jabegotes sobre un gran playazo contiguo al puerto. En el PGOU de González Edo (1951) se propone una primera ordenación con unas alturas discretas y unos edificios institucionales acorde con ese espíritu de nueva centralidad al que nos hemos referido.

La forma inconcreta e inconclusa con que el PGOU/71 elude la responsabilidad de ordenar La Malagueta, (Fig. 29) (una mancha blanca en el plano, como ya pasara con el Polígono de la Alameda) en el contexto histórico de los 70, no podía obedecer más que a un claro propósito: el libre juego salvajemente especulativo de esa zona de privilegiada posición sobre la bahía, para la construcción de un aglomerado de torres de 15-16 plantas para uso residencial, abigarrada, desordenada, sin guardar las más elementales separaciones entre edificios que la seguridad y la salubridad exigían, explotando de una manera abusiva el recurso “vista al mar” o “vista al puerto”, y si los edificios no acabaron siendo más altos es porque ni siquiera había capacidad tecnológica para abordar los problemas constructivos derivados de la edificación en altura. No añaden mucho estas consideraciones a los fines de nuestro estudio, pero el polígono de La Malagueta traduce bien la situación socioeconómica concreta en la que España, y nuestra ciudad, se sacuden su complejo de inferioridad apelando a una modernidad a la que pretendíamos adscribirnos por sus signos externos, a falta de contenidos y razones más sólidas.

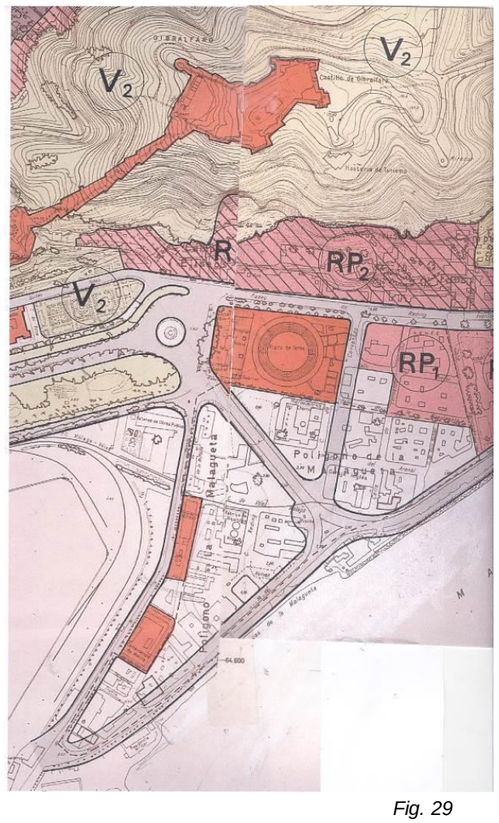


Fig. 29

5.2.- Situación actual del barrio.

No nos extenderemos en una descripción completa del barrio a beneficio de inventario pues, más que los análisis de una realidad manifiesta, urgen las proposiciones concretas para paliar en la medida de lo posible una situación urbanística, que si bien no es de absoluta degradación- como podría ocurrir en otros lugares de la capital- sí es cierto que en modo alguno está al nivel de excelencia urbana que habría de corresponderle por su posición geográfica dentro del amplio ámbito de la centralidad. Ahora lo que, desde el punto de vista cultural y disciplinar resulta **urbanísticamente más útil es rehabilitar un barrio perteneciente a la centralidad NO HISTÓRICA**, un barrio que nuestra generación ha visto nacer, crecer, desarrollarse, saturarse y si no perecer, sí al menos estancarse en zonas urbanas incapaces de aportar valor añadido a la ciudad desde la excelencia de sus ámbitos. (Fig. 30).

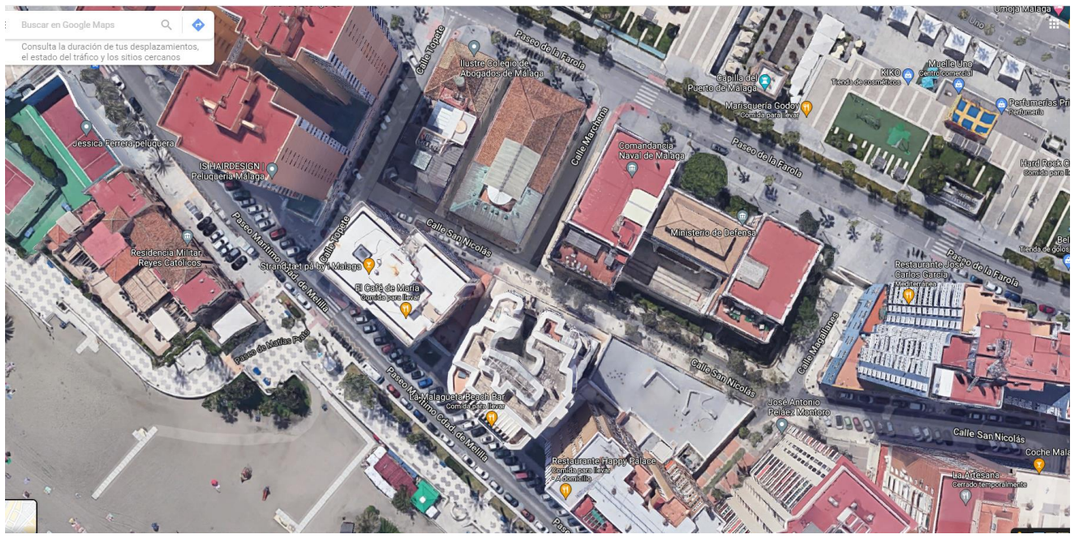
Fig. 30

Este es el caso de La Malagueta: un barrio moderno que necesita ser rehabilitado.

Ya hemos dicho que el emplazamiento de las torres residenciales no responde a otra razón que el privilegio de las vistas al Puerto y al Mar, en todo el arco del Este al Oeste. De ahí que los edificios se alineen al Paseo de La Farola, los Paseos Marítimos (tanto del Ciudad de Melilla como el de Pablo Ruiz Picasso) y, en la estela de esos valores de posición, las torres que flanquean la gran Avenida diagonal de Cánovas del Castillo. Lo que queda al interior del triángulo delimitado por estos ejes descienden sensiblemente de valor, tanto en los edificios como en la calidad del espacio urbano que, en algunas ocasiones, manifiestan una evidente sordidez.

No se trata de un entramado urbano desordenado, pero sí umbrío, y el contraste ambiental con los elementos de los bordes se traduce indefectiblemente en una merma de la calidad del espacio urbano y, por tanto, de su valor comercial.

Sin exceptuamos el intenso tráfico rodado de la avenida Cánovas del Castillo, desde la glorieta de Torrijos hacia el Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso, el resto de las calles interiores es de carácter estrictamente local, con una cierta jerarquización: Dos vías longitudinales (Calle San Nicolás y calle Reding) surcadas por unas calles transversales (Topete, Marchena, Magallanes y Faro- casi todas abocadas al Paseo de la Farola aunque no todas tengan una conexión con éste- y otras pequeñas calles (en realidad el espacio resultante de la estricta separación de los bloques que dan al Paseo Marítimo Ciudad de Melilla), tales como Pintor Guerrero del Castillo, Pintor Casilari Roldán y Pintor Martínez Virel que, junto con las calles Magallanes y Topete, desembocan en el Paseo Marítimo. Pero el "armazón" urbano que dibuja esta malla, que parece establecer una fecunda relación entre el Paseo de La Farola y el Ciudad de Melilla es engañoso, por cuanto la ejecución reciente del nuevo Paseo de La Farola para la construcción del complejo comercial del Muelle 1 **ha cegado literalmente toda posibilidad de conexión de dicho muelle con la interioridad del barrio**, a excepción del puente peatonal tendido sobre la calle Vélez Málaga, (por donde circulaba la traza del antiguo ferrocarril), único punto en el que la bulliciosa vida del Muelle recuperado tiene algún contacto con el corazón del barrio, que esta operación ha ignorado flagrantemente. El muelle 1 y el Paseo de La Farola superior exhiben su éxito ensimismado al tiempo que le dan la espalda al barrio que debía sustentarlo y al cual ignora, acrecentando, por contraste, su deterioro. Consignemos, pues, este hecho como parte sustancial de la estructura en la cual se ha de basar la propuesta de revitalización que a continuación exponemos. (Fig. 31).



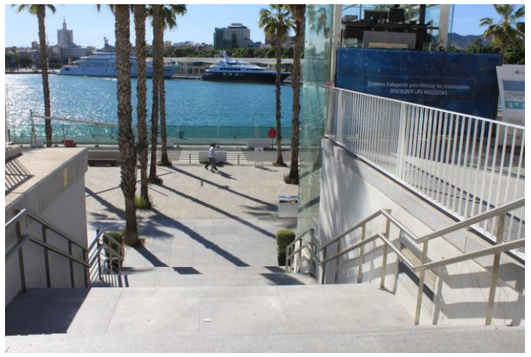


Fig. 31

5.3 La puesta en valor de los hitos monumentales

Otro de los problemas de La Malagueta es, además de su propia desmesura urbanística y arquitectónica, el hecho de ser un barrio casi exclusivamente residencial, con torres de 15 plantas pero sin hitos arquitectónicos que lo singularicen, a excepción de la prexistente **Plaza de Toros.**

Pero además, la Plaza de Toros, no funciona como hito de gran atracción, en parte, naturalmente, por el descenso de la afición taurina; y las meritorias modificaciones introducidas con su rehabilitación, introduciendo usos complementarios y dotacionales, todavía no parece que estén funcionando con suficientemente atractivo, aunque el año de pandemia no es un buen indicador para calibrar estos resultados.

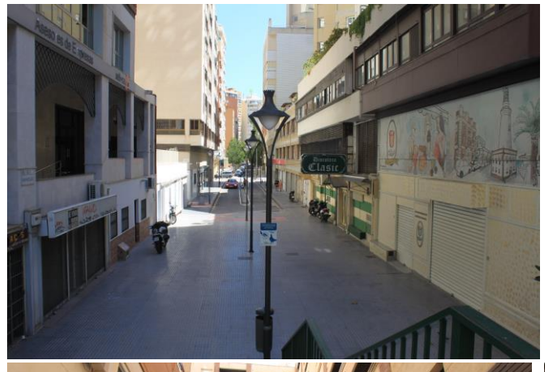
- Apostemos por ellos, pues; pero el factor fundamental para que la Plaza de Toros no despliegue su valor en términos urbanos (se le supone en términos arquitectónicos) está, evidentemente en la forma en cómo los edificios del barrio han asfixiado el monumento, con su altura y proximidad, lo cual, en lo que a las torres residenciales se refiere (y sin perjuicio de que algunas de ellas, consideradas individualmente, son de notable calidad arquitectónica), ya poco se puede hacer), pero sí en lo que se refiere al vecino **Hospital Noble**. El Hospital Noble, construido entre 1866 y 1870 por las herederas del Dr. **Joseph Noble**, casi coetáneo con la Plaza de Toros, es un interesante edificio atribuido al **arquitecto José Tigreros** (autor también del edificio del Balneario de Carratraca), de estilo neogótico, con fachada de ladrillo a dos colores y arcos ojivales de piedra. Con un jardín delantero, cierra la perspectiva Este desde el Parque, como queriendo distribuir el tráfico hacia los dos lados: al norte por el Paseo de Reding y al Suroeste por la actual Avenida Cánovas del Castillo, **hacia el mar**.

Lamentablemente en los años 70, la parte trasera del edificio, simétrica con la delantera según un eje longitudinal, fue destruido y ampliado por un añadido también de ladrillo para dependencias municipales, mutilando el edificio original, dificultando la salida de público de la Plaza y rebajando la dignidad y la percepción de ambos monumentos. (Fig. 32).

Fig. 32

- Hoy el Hospital Noble está en plenas obras de acondicionamiento to de la planta baja: “Obras de acordonamiento interior para oficinas y talleres de formación de la Agencia UNitar-Cefal (ONU) en la planta baja (Expte 2018/19s3) Hoy ahí está el área de gobierno de Sostenibilidad y Medio ambiente con el Servicio de Parques y Jardines, y pensamos que no supone un gran problema su traslado. Se trataría, por tanto, de devolver al edificio su configuración original neogótica lo que permitiría un cierto ensanchamiento del estrecho paso de la calle Manuel Martín Estévez, a donde abre la puerta principal de la Plaza

- Si queremos proceder a una rehabilitación integral de este barrio hemos de empezar preservando y poniendo en valor los pocos hitos arquitectónicos y monumentales de los que dispone, incluyendo, por supuesto, algunos edificios residenciales cuya calidad está siendo reconocida por el tiempo y este es uno de ellos. Pero dadas las características volumétricas del barrio, la instancia más plausible de revitalización está en el tratamiento de la cota +- O, es decir, **la calle**, en el **ESPACIO PÚBLICO**, buscando en el suelo, en los elementos de la urbanización, en el arbolado y los recorridos aleatorios de sus arterias peatonalizadas, los elementos de identificación y de excelencia urbana que desvíe la atención de las alturas edificadas hacia la altura de lo que ocurre al nivel del ojo humano, pudiendo con ello llegar a influir en el aumento de calidad de la estructura comercial. La clave de la regeneración de La Malagueta está, pues, en la revisión y regeneración del espacio público: en ver la calle de otra manera. (Fig. 33).



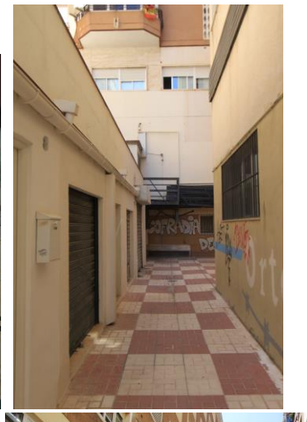


Fig. 33

- Incorporamos en este estudio la propuesta elaborada por ARCS en su primer informe para la EMT que contemplaba el soterramiento (total o parcial) del tráfico en la Avenida Cánovas del Castillo que ya venía soterrado desde el Paseo de los Curas, encauzándolo hacia la avenida Pablo Ruiz Picasso y emergiendo en superficie pasado el hotel Miramar, en el tramo entre la calle Gurtenberg y el tómbolo que deslinda la Playa de La Malagueta con la de la de La Caleta. La Avenida de Cánovas lleva el marchamo direccional propio de una vía predominantemente de tráfico (como corresponde a la antigua carretera Nacional N-340, la más larga del país a lo largo de toda la costa del Mediterráneo, hoy transformada en una vía urbana con el nombre de Paseo Pablo Ruiz Picasso.

El trazado propuesto por ARCS modula ese "gesto" direccional- al menos en superficie- mediante una gran rotonda en la que confluyen , ya con un carácter marcadamente urbano, el Paseo Pablo Picasso, el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla, las calles locales Vélez Málaga y Cervantes y, por último la propia avenida Cánovas del Castillo, ya peatonalizada, desde el "run-about" de Torrijos hasta el mar, en una articulación de elementos que abre un gran abanico de posibilidades por ahora inéditas e insospechadas que, de realizarse, podría dar lugar a unos de los paseos y playas urbanas más sugerentes del país. Pero antes de hablar de ello es necesario invocar aquí el efecto similar que la peatonalización de calle Larios (al principio tan contestada) tuvo en la transformación casi total del Centro Histórico, tanto en su funcionalidad como en la percepción ciudadana, que, además de aumentar la renta de situación de la propia calle y sus alrededores, consiguió fundir en una sola área de gran valor las dos zonas que la propia calle separaba. La eliminación del efecto barrera tuvo un enorme efecto multiplicador del efecto de excelencia ligado a la centralidad, que pudo aflorar luego en otros lugares como la ¨Plaza de la Merced, la calle Alcazabilla o espacios hasta ese momento degradados como los alrededores de la parroquia de los Mártires. Aquí se confía, con mayores razones aún, en la producción de ese efecto, con la particularidad de que el eje de la avenida, convertida de hecho en un bulevar jalonado con zonas ajardinadas y estanciales, encuentre expedita la visión del mar, mediante el desplazamiento lateral del edificio del restaurante Antonio Martín que ahora la obstruye. (Fig. 34).

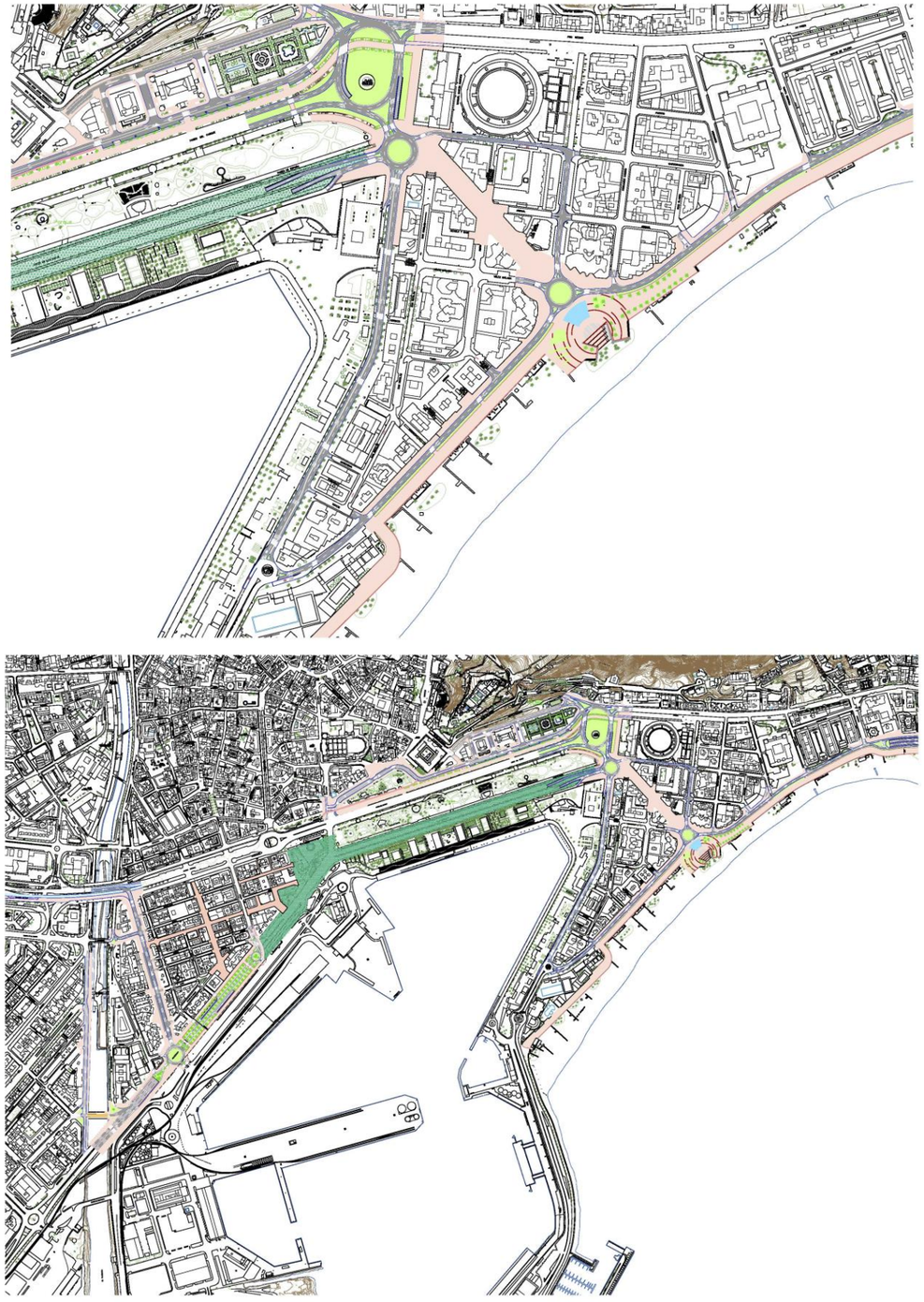


Fig. 34

- Y precisamente esa explanada resultante del desplazamiento del restaurante, con un tratamiento de ribera mediterránea con palmeras sobre un manto verde - a modo de Plaza que albergue tradiciones ya consolidadas, como pregones de Feria o lanzamiento de fuegos artificiales, por ejemplo- habrá de constituir, por un lado, el extremo a Levante del **nuevo Paseo Marítimo Ciudad de Melilla** que puede ver aumentada su sección sobre terrenos interiores de playa pertenecientes al DPMT hoy no utilizados, uniendo la traza del **Paseo Matías Prats** con el paso peatonal delantero al restaurante Antonio Martín, todo ello con una anchura de 70 metros. (Como referencia, se trata de la anchura del Muelle 2 y el Palmeral de las Sorpresas). Y, por otro, el punto intermedio, como la flecha del arco de una playa urbana concebida de una forma más enriquecedora - **la "Playa del Centro"-** que con una longitud de 1,2 Km va desde el Club Mediterráneo hasta el tómbolo del Oeste; ello permite incorporar a Málaga, tradicionalmente refractaria al mar, al "club" de las ciudades que exhiben sus playas como lo más expresivo de su esencia, su símbolo y su escaparate, como San Sebastián, La Coruña, Gijón, Niza o Cannes…algo que resultaba inimaginable hace sólo unos pocos años, cuando un reborde de escollera se transformó en una playa continua con aportes de arena. Lo que se trata ahora es de mejorar, desde el punto de vista urbano, ese feliz artificio fruto de la ingeniería con el que los malagueños se despertaron un día de los años ochenta del pasado siglo. Y los 70 metros de anchura dan para una sección rica, variada y compleja, en la que el discreto tráfico rodado de acceso a los edificios coexistan holgadamente con zonas estanciales llenas de vegetación, paseos lineales para vehículos de dos ruedas, áreas de juegos, solariums, alineaciones árboles autóctonos, pérgolas escultóricas y una alineación frondosa de árboles de sombra, junto a un borde marítimo en el que lo artificial del paseo y lo natural de las isletas ajardinadas junto a la arena se fundan en un todo orgánico, una especie de disolución en el mar de la propia ciudad. (Fig. 35).

Fig. 35

No es aventurado suponer que la acción sobre los tres lados del triángulo: a) el Paseo de la Farola y la conexión del Muelle 1 con la calle san Nicolás del barrio, b) una brillante transformación peatonal de la Avenida de Cánovas y c) la del Paseo Ciudad de Melilla, con la creación de la gran playa urbana de La Malagueta, pueden desatar por sí solas un proceso verosímil de regeneración de la Malagueta con su plena y desacomplejada incorporación a la gran Área de Centralidad Urbana que el **PML** persigue como uno de sus objetivos fundamentales, a tono con el nivel de excelencia urbana que Málaga ha de jugar en el contexto de su "Ciudad Región".

CITAS

(1) **Jordi Borja**: "La ciudad conquistada", Alianza Editorial, 2003 "Es la región urbana, la ciudad de las ciudades, un sistema con vocación de construir una fuerte articulación cuyo marco se puede dar una movilidad cotidiana significativa. Un territorio discontinuo territorialmente, con zonas de alta densidad y otras dispersas con centralidades diversas".

(2) **Jordi Borja, Manuel Castells**: "Local y global, Taurus, 1997.

Paseo Marítimo Ciudad de Melilla - Avenida Cánovas del Castillo. E:1/1500

SEGUNDA PARTE

1.- EL CAMBIO DE ESCALA EN EL CONCEPTO DE LA REGIÓN METROPOLITANA.

1.1.- Consideraciones previas: El imparable proceso de metropolización mundial.

No mucho antes de la pandemia del Covid/19, en el 2011, el profesor de economía de la Universidad de Harvard, **Edward Glaeser**, escribió el libro **"El triunfo de las ciudades"** (1) subrayando el título con este exultante comentario: "*cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*". No hacía falta esperar a la zozobra de esta crisis urbana planetaria para advertir que lo que el autor glosaba no era el triunfo de las ciudades (casi un pleonasmo hasta la mitad del siglo XX y, en todo caso, de exclusiva validez para los países del primer mundo) sino la **"ciudad de los triunfadores",** porque la competitividad inserta en la matriz de lo urbano llevaba ya mucho tiempo generando guetos, diferencias, inseguridad, *gated communities,* miedo a la inmigración, dificultades de asimilación de la diversidad, etc; y todo ello traducido en un tipo de segregación que ya no se reflejaba sólo en una discriminación espacial como la de los *slums* del siglo XIX. La ciudad, conflictiva e integradora, protectora y hostil, creadora y destructiva, pero siempre encauzada por el categórico vector del progreso, estaba ya generando, desde hace mucho tiempo, una promiscua geografía de ganadores y perdedores que poco tenía que ver con las divisiones de clase de la ciudad post industrial, (que solían traducirse en segregaciones espaciales), pero sí con las oscilaciones azarosas que hoy produce la globalización en el mercado laboral. Para entendernos, hoy día, en un mismo barrio o distrito, pueden coexistir sin distinción empleados con desempleados, directivos beneficiarios de "stock options" junto a trabajadores con contratos basura.

No obstante, poco tiempo después de la aparición del libro de Glaeser, **Bernardo Secchi**, en un lúcido e imprescindible libro póstumo, "**La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres"**, reclamaba con ímpetu juvenil la validez del proyecto urbano, y ello a pesar de dejar muy claro cómo la metrópolis de hoy separa más que integra, profundiza en la brecha entre ricos y pobres (los ganadores y los perdedores) y, con toda contundencia, imputa a las aglomeraciones urbanas la mayor responsabilidad en el calentamiento global del planeta. Como señala **Eduardo Mangada** en su prólogo, el optimismo desaforado con que desde la primera mitad del siglo XX todos los profesionales concernidos en el urbanismo confiaban en su capacidad "taumatúrgica" para garantizar la dignidad del espacio urbano--en tanto que receptáculo de una sociedad más justa- fue decayendo en las últimas décadas hasta el punto de certificar el obituario de la planificación. Para **Secchi**, "*la ciudad, imaginada desde siempre como el espacio de la integración social y cultural por excelencia, se ha convertido, en las últimas décadas del siglo XX, en una potente máquina de suspensión de derechos de los individuos y de la colectividad. Esta política, como todas las políticas, ha requerido una ideología y una retórica: la ideología del mercado y la retórica de la seguridad*". (2)

Pero lo cierto es que el proceso de concentración urbana en conurbaciones, aglomeraciones urbanas, ciudades-región y megalópolis 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 6.000 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"*. **Por primera vez hay más gente habitando el mundo urbano que el mundo rural.** *"La vida del ser humano en la Tierra es, en gran medida, la vida en las ciudades…y lo va a ser mucho más en el futuro. (…) De hecho Naciones unidas ha estimado que en las próximas tres décadas la población urbana mundial va a crecer a un ritmo superior al propio incremento de la población total; significativamente se indica que el incremento de la población urbana mundial hasta 2030 será de 6 megaciudades por año*". (3) (Fig. 1).

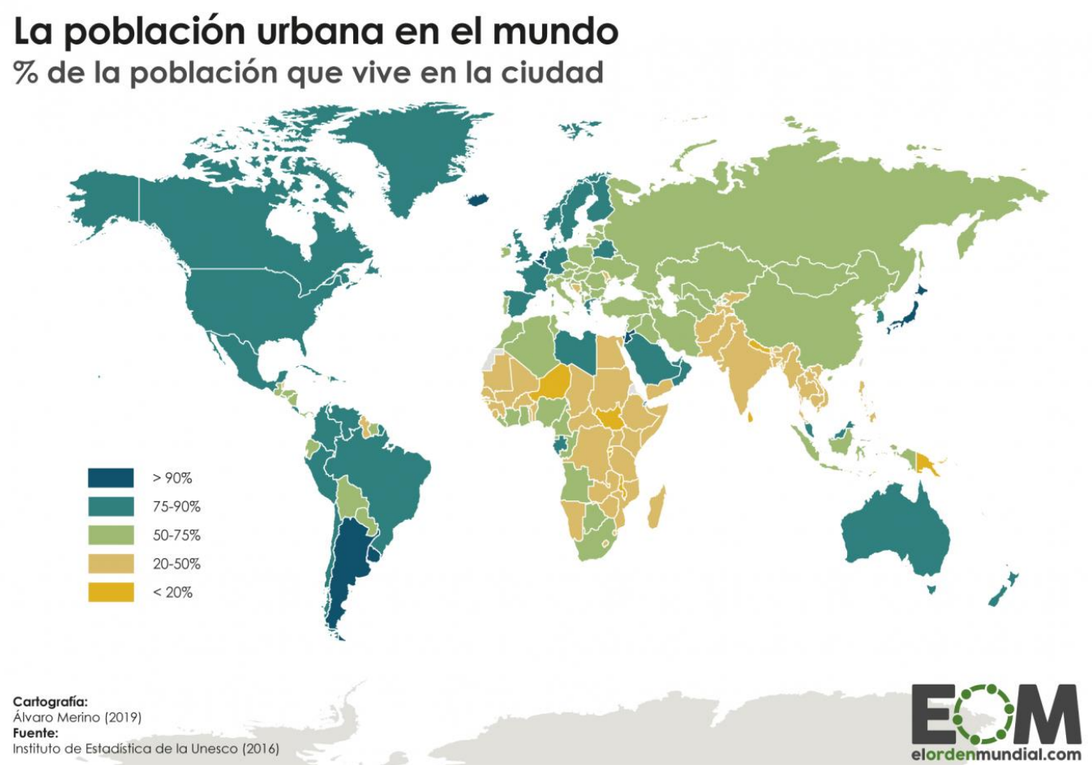


Fig. 1

La indisimulada fascinación que estas circunstancias despiertan en las máximas autoridades mundiales de la geografía, la demografía, la sociología o el urbanismo, se producía en las últimas décadas, y siempre antes de la pandemia de la Covid/19. Aunque ya llevamos más de un año viviendo planetariamente de una manera anómala, hay que reconocer que no ha habido perspectiva suficiente para calibrar cómo esta pavorosa circunstancia puede haber afectado a las tendencias de concentración demográfica, más allá de ocurrencias y profecías inconsistentes. Pero al margen de anécdotas, y para no desviarnos de los objetivos de este trabajo, sí es cierto que la **pandemia "nos ha hecho pensar"**. (O, como se dice ahora, "repensar"). Y si no resulta mínimamente verosímil que razones de seguridad colectiva, desconfianzas sicológicas o neurosis apocalípticas vayan a paralizar el proceso de metropolización mundial**, sí al menos, muchas consecuencias van a extraerse de cómo aquel se estaba produciendo**, de cómo estaba afectando al calentamiento global y de cómo

una economía globalizada, por muy ubicua e intensa que pudiera parecer su fuerza expansiva, no podría implicar en sí misma y como su propia condición de desenvolvimiento, una desregulación absoluta. **La globalización es un hecho que, contemplado desde un ángulo determinado, se acerca al mito mirífico de la hermandad planetaria; pero visto desde otro, puede ser la dramática materialización de las más inquietantes distopías literarias que se anunciaron a lo largo del siglo XX.** (Fig. 2).

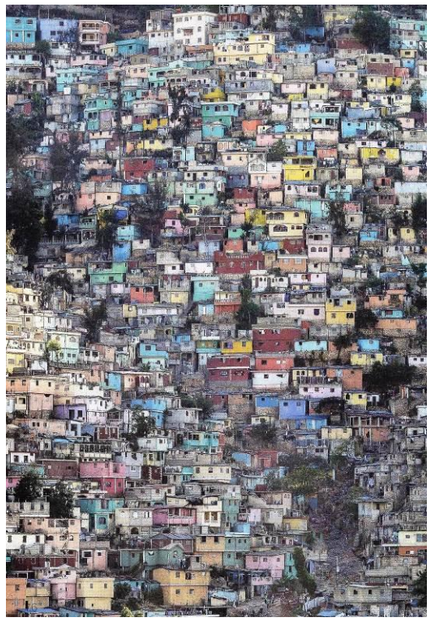


Fig. 2

1.2 Vislumbres de cambio.

La Covid/19, al menos en los territorios de nuestro ámbito, ha devuelto al primer plano unas cuestiones que eran protagonistas de la actualidad nacional antes de que la pandemia reclamara toda la atención pública, como era el caso, por ejemplo, de los tintes dramáticos que empezaba a tomar la llamada "**España vaciada".** Es este, no obstante, un concepto sobre el que se ha generalizado a veces con poco rigor, y que el trabajo de los expertos de la Universidad de Zaragoza, el catedrático de Economía Aplicada **Eduardo Bandrés** y la profesora **Vanessa Azón**, elaborado para FUNCAS **"La despoblación de la España interior",** (4) sitúan en su correcta dimensión. De este documentado trabajo se desprende que las razones del despoblamiento de España pueden remontarse al hecho de tratarse de un país que, durante mucho tiempo, ha mantenido sobre las espaldas la carga de un imperio en el que primó más la extensión territorial que la contención de recursos para consolidar lo dominado. Más recientemente, el modelo al que España se entregó para salir de la pobreza a mediados del siglo pasado, como anteriormente se ha apuntado, **fue el de poblar las grandes ciudades y nuestras costas, abandonando el campo y sustituyendo el arado por el ladrillo y la empresa por la emigración**. Y, por otra parte, que la "España despoblada" no es, en absoluto, un todo uniforme. A este respecto, los autores distinguen la España despoblada "*que decrece, la que se estanca y la que remonta*", sin que tampoco exista una relación biunívoca entre despoblamiento, renta y VAB, en los respectivos ámbitos provinciales. (Fig. 3).

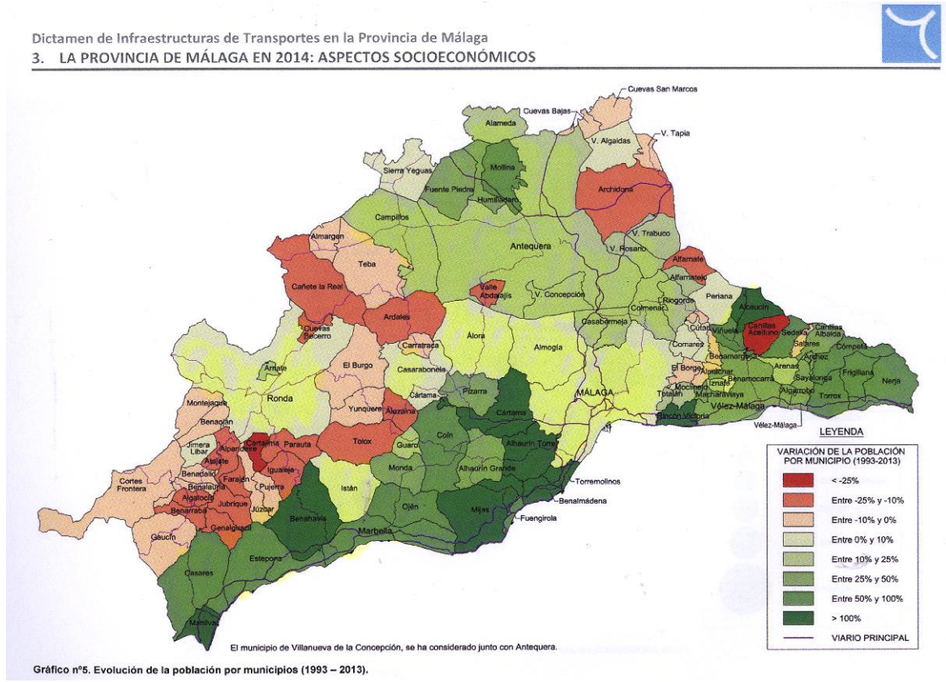
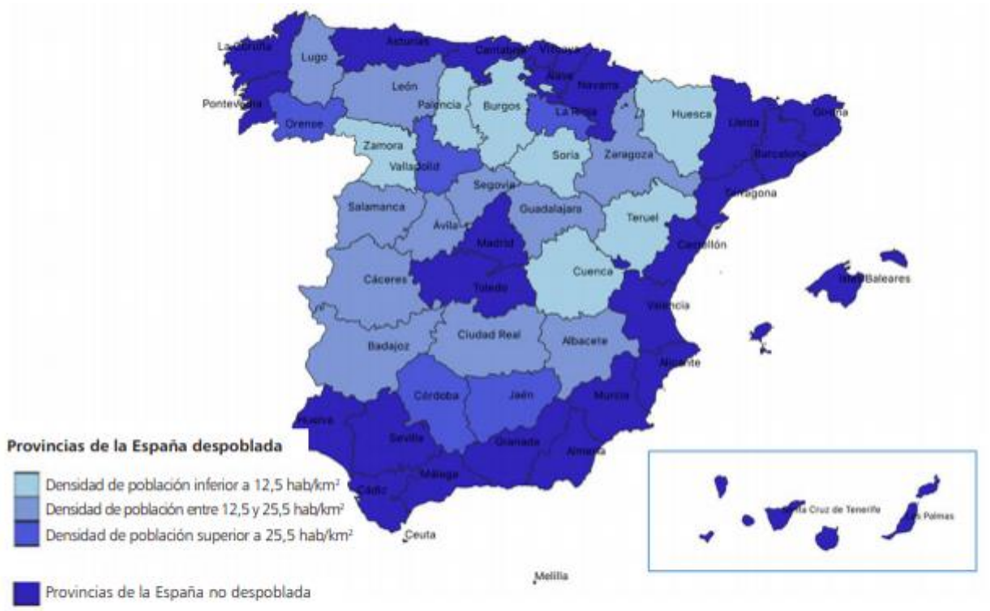


Fig. 3

Plano de ARCS: Fuente: Dictamen de infraestructuras y transportes en la provincia de Málaga. ARCS: Estudios y Servicios Técnicos, 2014.



Fuente: Bandrés y Azón: "La despoblación de la España interior" FUNCAS, 2019.

Fig. 3

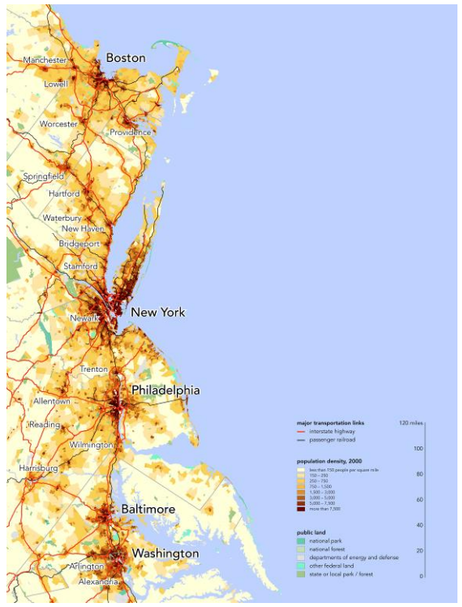
Nos apresuramos a decir que la provincia de Málaga, con 1.683.271 habitantes, es la segunda provincia más poblada de Andalucía y la sexta de España, en la que casi el 35% de la población se acumula en la capital frente a un 32% que lo hace en el resto de sus poblaciones. Málaga, por tanto, y aunque muchos de los pueblos de sus 9 comarcas no alcancen ni los 500 habitantes y muchas de aquellas se hayan visto despobladas en el proceso de urbanización de la costa, en modo alguno puede considerarse incluida entre las provincias de la "España vaciada".

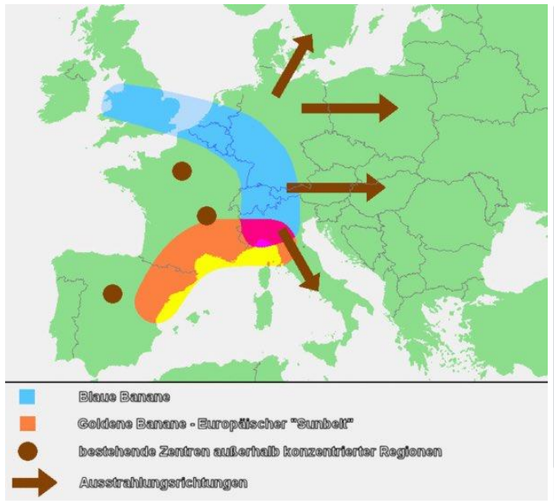
Por otro lado es un hecho constatado que, en los últimos meses, **los portales inmobiliarios de ventas y alquileres *on line* se han visto desbordados con solicitudes de nuevos desplazamientos del lugar de residencia hacia posiciones periféricas de las aglomeraciones, urbanizaciones de extrarradio, pueblos, aldeas o, sencillamente, el campo**. Es fácil justificar estas tendencias migratorias centrífugas - aún incipientes- en razones de seguridad, salud y simple miedo al contagio (a fin de cuentas, el virus es urbano, se expande en las aglomeraciones y no en el campo), pero nos equivocaríamos si sólo pensáramos que son esas las razones. **Estamos hablando de opciones de residencia permanente y no de segunda residencia ligada a un tiempo del ocio**, lo cual arrastra consigo una serie de decisiones vitales muy meditadas. Hacía tiempo que ya empezaba a despuntar una conciencia de que las concentraciones urbanas no tenían por qué ser tan "dogmáticamente" cerradas y compactas. Con la ligereza – digamos, casi pre-científica- con que se instalan en el imaginario colectivo (y en los conspicuos ámbitos académicos) modelos urbanísticos de vaivén, habíamos hipervalorado la compacidad de la "ciudad mediterránea" frente a la ciudad dispersa- de origen "americano" (¿), sin pararnos en meditar sobre los variados matices de implantación en el territorio que en cada lugar se daban basados en las propias condiciones de la naturaleza y el lugar. Tan ciudad eran los pueblos blancos andaluces en su sabia compacidad por razones climáticas- entre otras- como el "desflecamiento" de esos mismos pueblos en una estela de casas dispersas balizando hermosas laderas de pequeñas propiedades hortofrutícolas. Incluso los "paraísos" de la clase media española de las extensas urbanizaciones residenciales- fenómeno de raíz casi más sociológica que estrictamente residencial en tanto que culmen de la adquisición de un estatus social (la "adosada" con piscina, garaje y un trocito de césped), con todo el daño que hayan podido hacer al paisaje (pero no menos que los que se han perpetrado en las "ciudades compactas mediterráneas")- han empezado a ser vistos con una simpatía similar a esos balcones y minúsculas terrazas de las ciudades que se salvaron de su cierre y acristalamiento, y tan preciadas luego en el largo período de confinamiento. (Fig. 4).

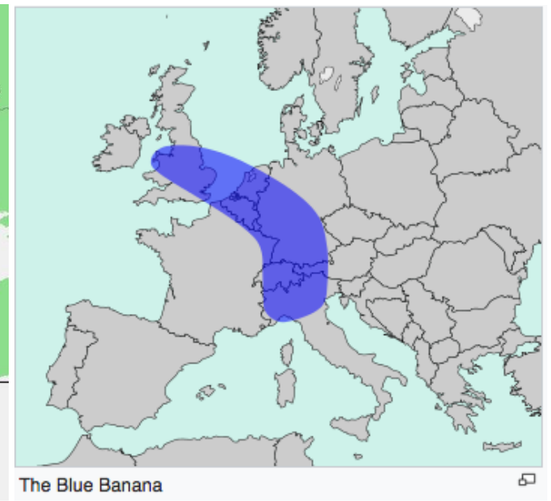
Fig. 4

Lo cierto es que empezábamos a pensar que tal vez las concentraciones urbanas no tenían por qué ser el único modo de crecimiento, y que tal vez lo urbano**- ¡**lo descubríamos ahora!- fuera un fenómeno más complejo de lo que hasta este momento se había tenido desde visiones axiomáticas: primero, y desde la ya lejana herencia del socialismo utópico del XIX, con la consideración de la ciudad inmersa en la permanente añoranza de una naturaleza y un paraíso perdidos - desde las Gardens Cities, el Plan Cerdá, la City Beautiful, las ideas de Olmstedt, ese "ruralismo" con el que Frank Lloyd Wright identificaba el auténtico espíritu democrático americano, aparatosamente derramado allí en el "sprawl" y, ya aquí, en las aludidas urbanizaciones con chalets y piscinas, con no menos ostentación.

En segundo lugar, y probablemente esto sea lo más importante**, es haber establecido el incontrovertible principio de que, tal y como se había quedado instaurado a fuego en la teoría urbanística, la aglomeración, la megaciudad, la ciudad-región y las megalópolis son la consecuencia directa y biunívoca de la globalización.** Ya J. Gottmann en 1961 acuñó el término "ciudad-región" a partir del "Bo-Wash" (la megalópolis constituida por las ciudades desde Boston a Washington que acumulaba a 47 millones de habitantes; Peter Hall en 1966 y Friedmann en 1995 definieron el término "ciudad mundial" para referirse a las grandes ciudades incluidas en la economía global; Saskia Sassen entroniza el término de "The Global City" como megaciudad que acumula la máxima concentración de poder económico. Castells, denomina a estas macro ciudades "Ciudades Informacionales" o "Espacio de los flujos"; François Archer, "Metápolis" y Edward Soja "Post Metrópoli", etc. (Fig. 5).







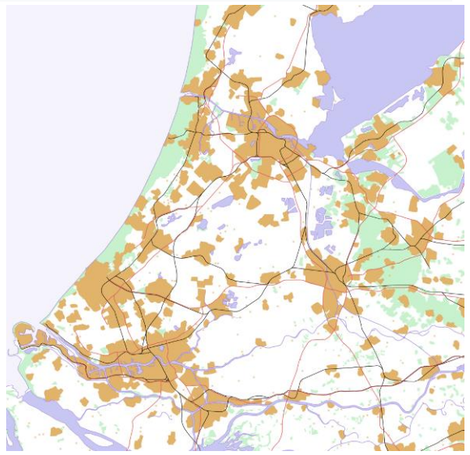


Fig. 5

EL elemento común a todas estas clasificaciones es la **ASIMILACIÓN DEL CONCEPTO DE GLOBALIZACIÓN A MAGNITUDES CUANTITATIVAS, BIEN SEA ECONÓMICAS O DEMOGRÁFICAS** de las que se infiere, lógicamente, su importancia política y su capacidad de influencia, creación de tendencias, el dictado de la moda y, en última instancia, la bolsa en la que se tasan los valores económicos y culturales del mundo. **¿Qué papel les quedaba entonces por jugar a las miles de ciudades medias, modernas o antiguas (a veces con varios siglos de historia) que, al parecer, no alcanzan siquiera una masa crítica para ser consideradas una tercera alternativa entre la macrociudad y el mundo rural? ¿Qué papel juegan lo que Naciones Unidas denominan "asentamientos humanos" por tener más de 20.000 habitantes o "Ciudad" por tener algo más de 100.000?.**

O sea……¿qué papel le queda a Málaga?.

Una forma magistral, no de eludir el problema sino, por el contrario, de tratar la globalización hurtándola a su dimensión en principio cuantitativa, la aporta **Tony Judt: "La globalización se refiere a la desaparición de las fronteras y al desafío de organizar el mundo sin ellas".** Está claro: ya no se trata de ser urbanitas de una ciudad región, de una megalópolis occidental en la que, por concentrar el poder político y económico, generará en ellos la ensoñación de un mundo mejor, presentado además como el único posible. Ni tampoco urbanitas de una megaciudad de los países menos avanzados del tercer mundo, para los cuales sólo les espera en ella más sobrepoblación y una miseria **segura,** frente a la **más segura aún** que le aportará el mundo rural del que huye. La diferencia sustancial que extraemos de la sentencia de Judt es que **vivimos ya todos "en global"** con independencia del número de vecinos con el que compartamos nuestra cotidianeidad, ya sea una pequeña comunidad o una ciudad-región de 20 millones. Si esto es así, la **"Ciudad Global"** de **Saskia Sassen**, ¿ha de ser forzosamente una Metrópolis de Fritz Lang "aggiornada" en una estética de lo cotidiano? Unos jóvenes creadores de una *app* nacida de una "start-up" en una ciudad media, cuyo interés ha llevado a Google a absorberla, ¿pueden ser considerados unos simples "campesinos" en el espacio de los flujos? ¿Unos "outsiders"? (5).

2.- UN CAMBIO DE ESCALA DE LA GLOBALIZACIÓN EN SU MANIFESTACIÓN TERRITORIAL.

No se trata de cuestionar el marco de sistema (pues no hay nada más estéril que negar el principio de realidad) pero sí de encontrar dentro él unos **caladeros de productividad** distintos a los de esa "huida hacia adelante" que durante mucho tiempo ha significado el crecimiento expansivo de una metropolización irrefrenable como la carrera de un caballo desbocado persiguiendo la fútil meta de su propia zanahoria. **De eso pretende ir el modelo de implantación territorial que esbozamos y, dentro de su propia lógica, intentaremos insertar las actuaciones del Plan Málaga Litoral. Lo que en el fondo se propone es jugar "productivamente" en el marco de las reglas que nos han marcado, extrayendo el máximo partido de unas realidades (y potencialidades) que nuestra capital junto a sus comarcas disponen en condiciones de privilegio.**

A partir de ahora hablaremos de Málaga, de su provincia, de la región en la que se deja sentir su influencia…, (Fig. 6) en definitiva, de un territorio que trasciende la capital e incorpora a sus nueve comarcas como partes esencialmente constitutivas de una rica realidad que consideraremos **URBANA**, conjurando de entrada todas las toscas interpretaciones que alguien se apresure a hacer a partir de esta palabra (no faltará quién se apresure a denunciar que se quiere urbanizar el campo): **un ámbito que engloba a la capital como el barrio principal, a las demás ciudades y pueblos como barrios no menos importantes, y al campo, con la plenitud de su belleza, integridad y productividad, como las grandes "zonas verdes" que articulan, oxigenan y completan la condición esencialmente dual de las formas de vida humana (naturaleza y artificio).** Y antes de asistirnos del obligado prestigio de la teoría de los expertos, adelantemos algunas consideraciones empíricas. (Fig. 7).

Fig. 6

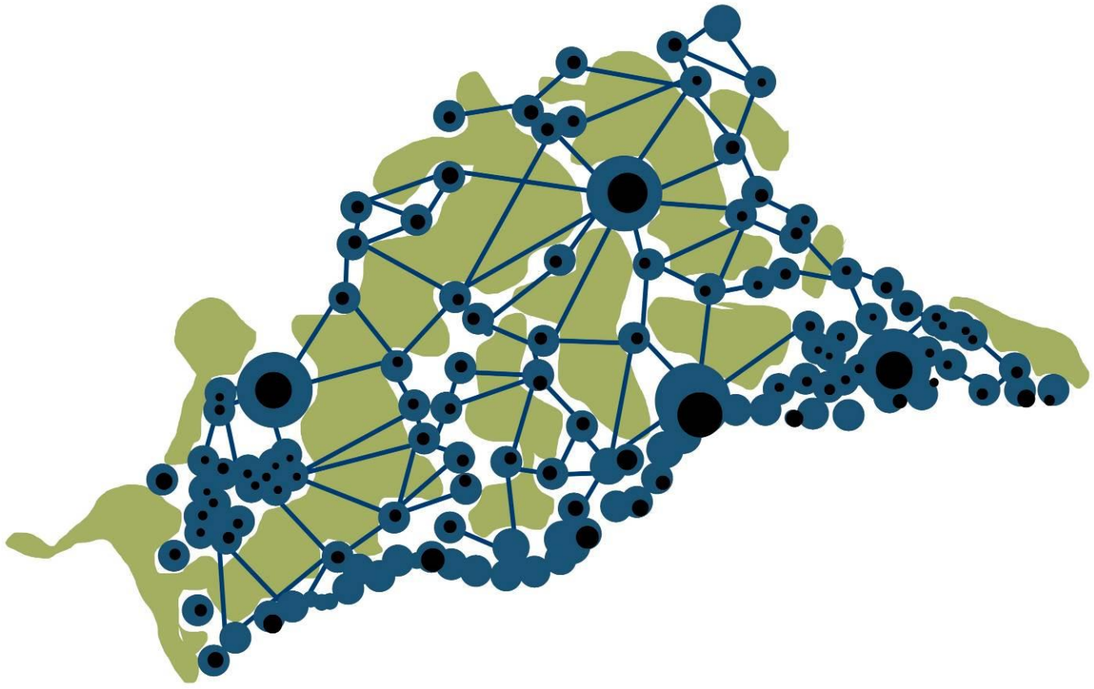
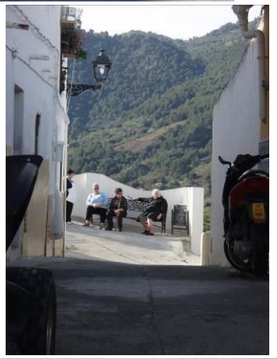


Fig. 7

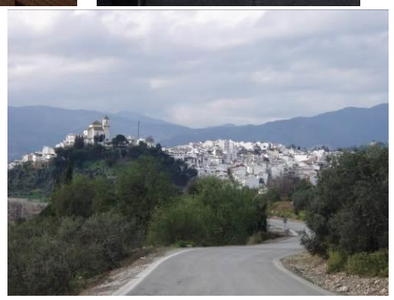
El 25 de Junio de 2020, el autor de estas líneas publicaba un artículo en el diario SUR titulado “Málaga es más que Málaga” (6). Decíamos entonces que “cuando sobrevino la crisis del 2008, el Grupo de Desarrollo Rural de la Sierra de las Nieves, con el ejemplar liderazgo compartido de todos los alcaldes de sus nueve pueblos, promovió el Proyecto CalyCanto, con objeto de rehabilitar los cascos antiguos de sus municipios. En aquellos momentos lo mejor de su población activa volvía derrotada, desde la Costa del Sol y sus ladrillos, a unos pueblos que permanecían bellísimos en la fantasmagoría de su soledad y en la magia de sus entornos. **Atrás quedaron sistemas productivos ancestrales ligados a la tierra, en su tiempo fuente de sustento y prestigio pero ya sumidos en ese abandono generalizado del mundo rural**, el de “los catetos”. Al mismo tiempo que los alcaldes emprendían este proyecto se afanaban en el objetivo de revalorizar su comarca para que fuera considerada Parque Nacional, más allá de la consideración de Parque Natural que entonces ostentaba. Finalmente se consiguió que el Consejo de Ministros resolviera la declaración de Parque Nacional el 2 de febrero del presente año 2021. (Figs. 8A, B y C).

Fig. 8A

Fig. 8B



Inmobiliaria
"Integridad Siempre"
Tolox
The Real Estate Agent
Tel: 952 487 034 - Mov: 685 514 835
Se Vende - For Sale
El Mundo es Nuestra Oficina - www.inmotolox.com



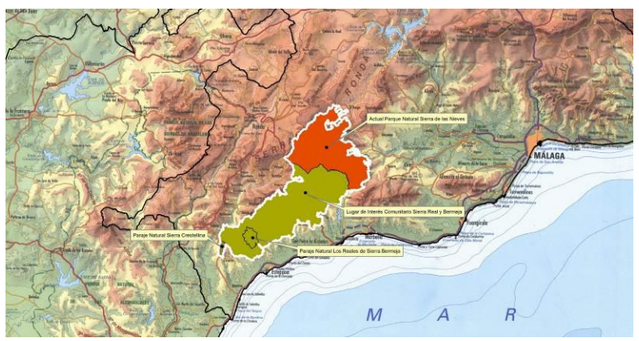

Actual Parque Natural Sierra de las Nieves
MALAGA
Lugar de Interés Comunitario Sierra Real y Bermeja
Parque Natural Sierra Crestellina
Parque Natural Los Reales de Sierra Bermeja
M A R

Fig. 8C

Pocos años después, un reducido y entusiasta grupo de profesionales, con la absoluta entrega de los alcaldes y grupos empresariales de la comarca, turísticos y agroalimentarios, pudimos encargarnos del llamado "**Plan Estratégico para el desarrollo de las pymes en la costa del Sol Oriental**", (Figs. 9A, B y C) tan pomposo como inconcluso. Lo importante de aquella experiencia frustrada fue comprobar que la Axarquía debía de ser lo más parecido al jardín de las Hespérides: costa, campo fértil, y hermoso, montaña, pueblos de ensueño, comunicaciones (aunque francamente mejorables), producción agrícola con tecnología avanzada, historia enraizada en el vértigo del tiempo, gastronomía de gula, hoteles con un encanto sin afectaciones, enorme variedad de ofertas turísticas imaginativas, nutridos caladeros de pescados, **un demandado paisaje interior como opción residencial (de españoles y extranjeros**) al que una Ley Urbanística autonómica no consiguió encauzar desde su propia incapacidad técnica y sus prejuicios doctrinarios. Nos dio por calificar todo aquello como "la Toscana de Andalucía" porque eso, y mucho más que eso, lo era en potencia, a poco que hubiera coordinación, liderazgo, fe en sus fortalezas y un mínimo sentido de orgullo comarcal entre sus 31 municipios. Sin duda alguna- pensábamos- podríamos decir cosas parecidas de las otras comarcas malagueñas, Antequera, Ronda, Guadalhorce, Guadalteba… y unas costas que aún guardan secretos, vida y futuro entre sus ladrillos. (Fig. 10).

Fig. 9A

Fig. 9B

Fig. 9C

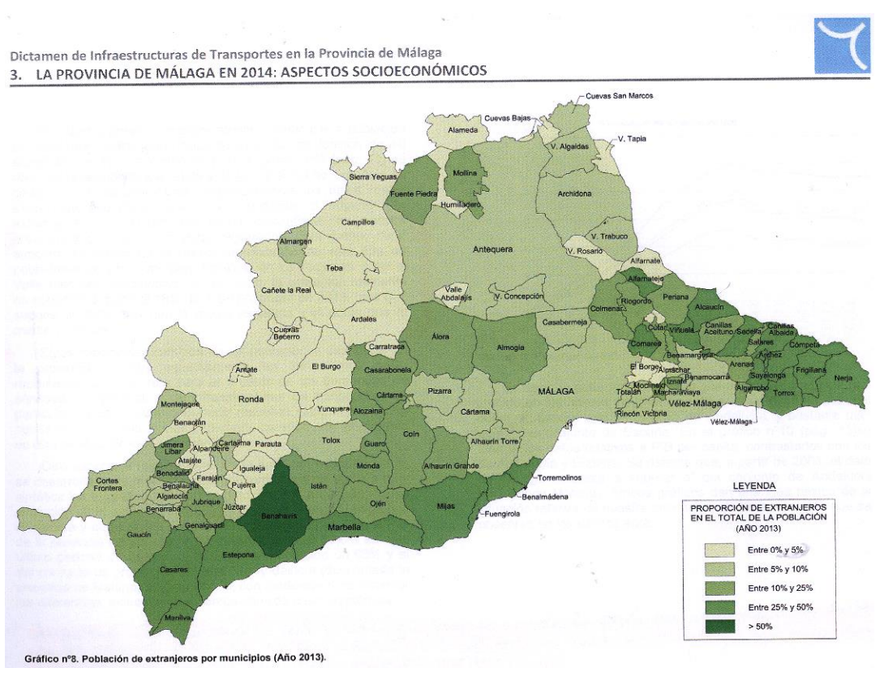


Fig. 10

Pues bien, con todas las consideraciones hasta aquí expuestas, (complementadas ahora con los valiosos conocimientos de los gerentes de los Centros de Desarrollo Rural del resto de las comarcas), con estas experiencias directas sobre dos de las más importantes comarcas de la provincia, y con la evidencia de la relación biunívoca que existe entre el territorio (características y magnitudes) y la economía (realidades o potencialidades), **nos atrevemos a formular una hipótesis**: **que ese concepto de "ciudad-región" acuñado por Gottman en los sesenta y luego ampliado y redefinido por todos los autores a los que hemos hecho mención en el apartado 1.2 anterior, podía servir para definir algo más que una megalópolis determinada por las enormes magnitudes de su población y su ámbito geográfico. UNA "CIUDAD-REGIÓN" PODRÍA DEFINIR TAMBIÉN UNA UNIDAD TERRITORIAL CUYOS LÍMITES Y CARACTERÍSTICAS, CON INDEPENDENCIA DE SU POBLACIÓN, SIMPLEMENTE RESULTARA ÓPTIMA PARA DESARROLLAR EN ELLA SU MÁXIMA CAPACIDAD PRODUCTIVA Y, EN CONSECUENCIA, PROCURAR COHESIÓN SOCIAL Y BIENESTAR A SUS HABITANTES, CONTRIBUYENDO A LA MUY IMPORTANTE FINALIDAD DE FIJARLOS A SUS LUGARES DE ORIGEN DETENIENDO LOS PROCESOS DE EMIGRACIÓN Y DESPOBLAMIENTO.**

En otras palabras, se trataría de **una ACERTADA DEMARCACIÓN TERRITORIAL COMO INSTRUMENTO DE DESARROLLO, lo cual permitiría hablar de "Ciudad Región" no sólo referida a las grandes ciudades y metrópolis, sino también a las ciudades medias**, los pueblos,…al territorio; algo que, en principio, viene posibilitado precisamente por la **globalización y la digitalización, que han transformado las tradicionales "economías de aglomeración"**– intrínsecamente vinculadas a las ciudades principales de las áreas metropolitana**s, en "economías de la "interconexión",** de forma que el factor de la acumulación demográfica no fuera ya el determinante. (Lógicamente, este cambio de visión, que ya se venía fraguando hace tiempo, se ha intensificado por los efectos de la Covid/19). (Fig. 11).

Fig. 11

Pero para llegar de la manera más aproximada posible a estas conclusiones nos asistimos de los criterios de toda una escuela de geografía latinoamericana que con agudeza y sentido aplican sus reflexiones a una realidad apremiante. El profesor chileno **Sergio Boisier Etcheverry**, investigador y

presidente ejecutivo de CATS (Centro de Análisis y Acción Territorio y Sociedad), en su artículo **"Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región"** (7), describe ésta como **"un territorio que contiene, en forma real o latente/ el conjunto de subsistemas de cuya articulación y direccionamiento (sinergias) surge una complejidad evolutiva capaz de generar tanto crecimiento económico como desarrollo social,/ 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 cambio entre la región y el mundo"/.**

Hagamos, a partir de esta definición, un interesante ejercicio de traslación de escala entre lo que pudiera considerarse una ciudad- región constituida en megalópolis según el modelo de Gottman, aplicándosela a una ciudad, provincia, región, territorio… a una ciudad o a una provincia media (pongamos que hablamos de Málaga), haciendo el oportuno comentario a pie de frase:

- **"Un territorio que contiene, en forma real o latente….**

O sea, que puede estar en un estado embrionario, inicial, consolidado a medias y/o con posibilidades de consolidarlo.

- (…) "**el conjunto de subsistemas de cuya articulación y direccionamiento (sinergias) surge una complejidad evolutiva capaz de generar tanto crecimiento económico como desarrollo social "(…)**

O sea, que tiene posibilidades abiertas, verosímiles y plausibles de articularse productiva y socialmente en el horizonte de algo más fructífero, mayor, más importante… y eso en términos económicos y sociales, es decir, pura geografía, con un estado de latencia evolutiva cuyo destino final viene determinado por sus propias condiciones, capacidades, recursos, coincidencia de objetivos y 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".**

Precisamente aquí es el momento de hacerse la pregunta clave: si el autor tiene en cuenta la escala y la magnitud cuando se refiere a que "*el lugar central funciona como una ciudad global de primera clase*". ¿**CABE HACER AQUÍ UNA TRASLACIÓN "HOMOTÉTICA" Y PENSAR QUE MÁLAGA CAPITAL, POR EJEMPLO, ES LA "CIUDAD GLOBAL" (EL LUGAR CENTRAL), Y QUE VÉLEZ, ANTEQUERA, LAS CIUDADES DE LA COSTA…SON LAS "CIUDADES SECUNDARIAS"? ¿Y QUÉ 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*"?** (Fig. 12A).

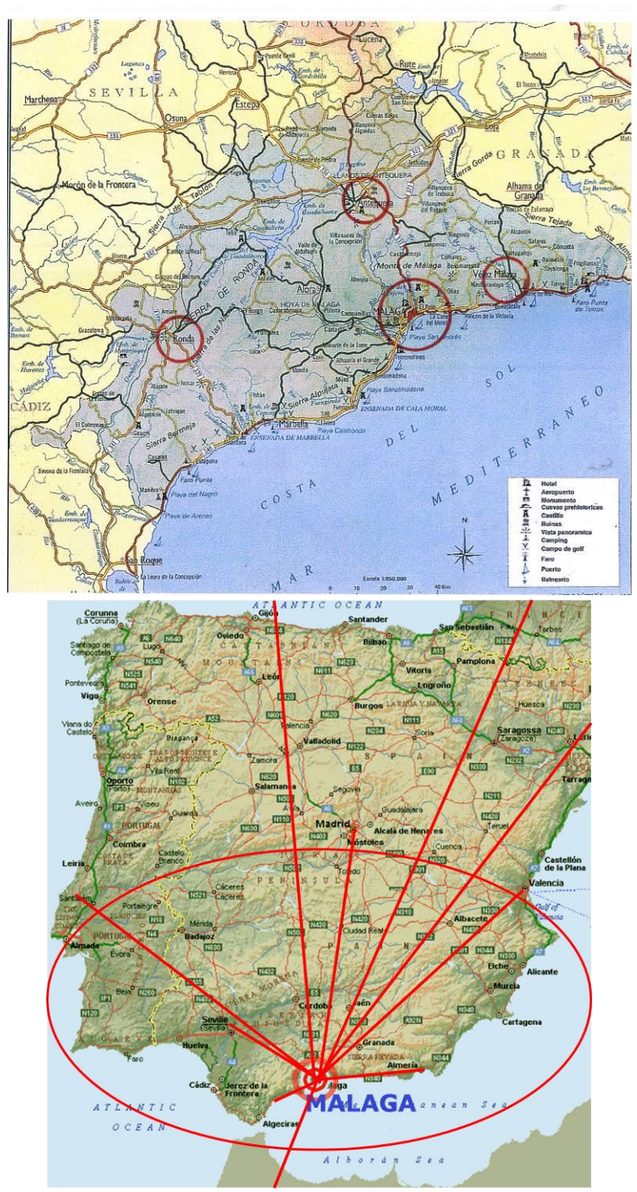


Fig. 12A

Es esta una idea que puede visualizarse más gráficamente (y quizás sea así la forma adecuada para trasladar el pensamiento anterior a su verdadera escala) **si consideramos la provincia como UNA CIUDAD** en la que Málaga fuera el barrio central y las demás ciudades (Marbella, Vélez, Antequera, Álora y Ronda) los barrio de **ÉSA** ciudad, si no centrales, no por ello menos importantes. Y, entre medio, unas "zonas verdes" que no son otra cosa que el campo, el hasta ahora abandonado campo,

explotado merced a las técnicas de una sabiduría ancestral o simplemente en su espléndido *estatismo* como paisaje al tiempo que en su *activismo* productivo, regenerador atmosférico y contrapeso ecológico de la desmedrada huella de las aglomeraciones urbanas.

Según **Saskia Sassen**, "*para un estudio de carácter más sociológico de las dinámicas de la globalización y la desnacionalización, (…) resultan críticas las nociones de territorio y escala, ya que en general, lo global se conceptualiza como una instancia superadora o neutralizadora del territorio, que opera manifiestamente a escala mundial*" (8). Si hemos creído entender bien a la gran socióloga holandesa-argentina, lo global no deja de ser una atmosfera, la cual se percibe sólo en el propio acto de respirar. Pero la atmósfera es algo abstracto que se materializa y se comprende cuando se concreta en la calidad y percepción de ese aire respirado. **ES DECIR, LO GLOBAL SE DESVANECERÍA EN LO ABSTRACTO SI NO PALPÁRAMOS SU ESENCIA EN LOS PAISAJES Y TERRITORIOS EN SUS DIFERENTES ESCALAS.**

Estamos llevando el hilo argumental, pues, al terreno condicionado por nuestra hipótesis. **Málaga, según esto, y por ahora, podría ser considerada en su escala una ciudad global a la que, para serlo de pleno derecho, aún debería cumplir ciertos requisitos**. Y volvemos a los razonamientos de **Boisier Etcheverry** (9) para el cual, entre los elementos a resolver en la construcción de una **ciudad región** señala, entre otros:

- **La construcción de una identidad**: algo que puede ser fácil en unos casos (la fuerte conciencia comarcal, por ejemplo, de la Sierra de las Nieves, unida por el objetivo común de conseguir su declaración como Parque Nacional, o de la comarca de Antequera o la antiquísima conciencia comarcal del Guadalhorce), o, por el contrario difícil, pues son las de nuestro país unas comarcas y unas regiones con tendencia al cantonalismo. Aquí es clave el papel que deban jugar las Diputaciones Provinciales y las Mancomunidades de Municipios, entre otros organismos supra comarcales).

- **La construcción de un proyecto político de ciudad-región compartido**: lo que entraña la misma dificultad. Pero a este respecto, es significativo recordar que **el II Plan Estratégico de Málaga, del 2002, ya postulaba con pleno 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*".** En realidad, no estamos inventando nada nuevo sino materializando un objetivo ya formulado y consensuado y que forma parte de las funciones propias, sin ir más lejos, de los Ayuntamientos y las Diputaciones.

- **La conectividad**: Está ligado con lo anterior. La primera condición para consolidar la interdependencia son las comunicaciones, tanto físicas como digitales. De aquí surge todo un programa de conexiones viarias o ferroviarias de primer y segundo **orden (el tren de la costa, la Vía Perimetral, el corredor ferroviario a su paso por la provincia, etc)** junto a otros enlaces de segundo orden que configuren una red que le confiera al ámbito de la ciudad-región la máxima **"isotropía"** posible (tomamos prestado el concepto de la física, la matemática o la cristalografía). Y huelga extenderse, por obvia, en la culminación del Plan contenido en la Agenda España digital 2025 para ofrecer la conexión a Internet de 100 MB y el despliegue del 5G hasta el último rincón del área. (Fig. 12B).

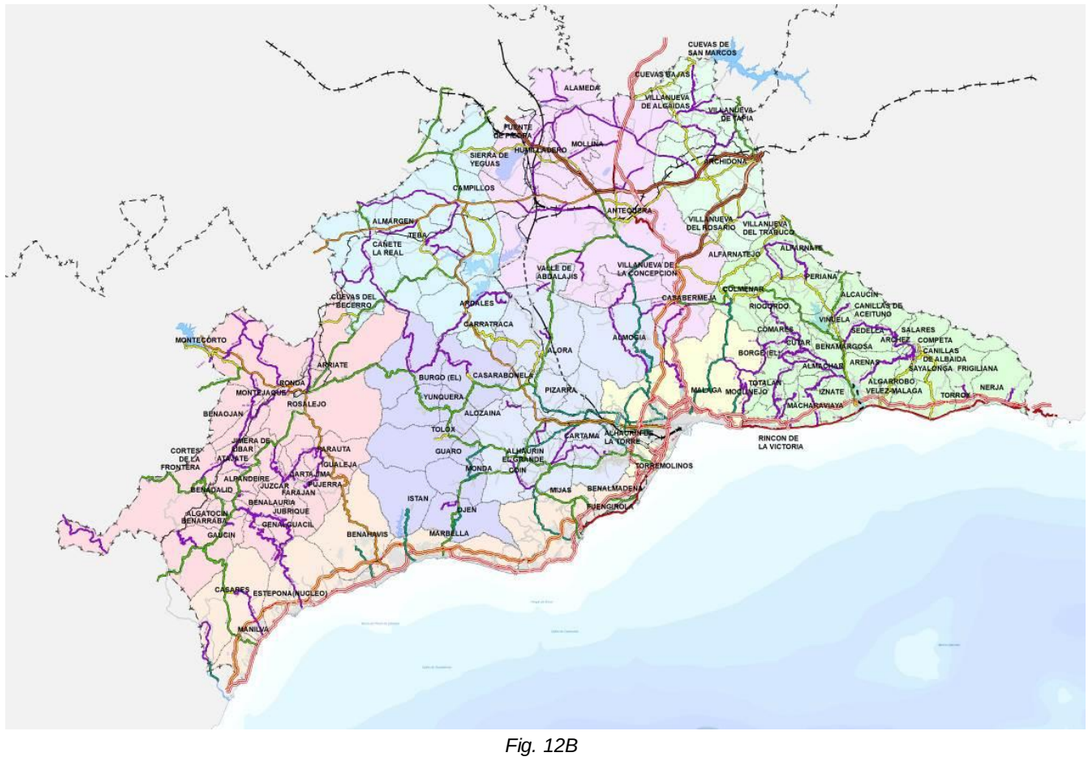


Fig. 12B

- **La construcción de lo que podemos llamar una "plataforma competitiva internacional",** de una posición de "**comando**" mundial en algunas actividades. Esto puede parecer complicado porque parece que está exigiendo nada menos que ejercer la escala de un liderazgo mundial en "algo". Pero si bien se mira no es tan descabellado: es más un problema de conciencia y auto-convencimiento que de "sacarse un conejo de la chistera", por más que muchas ciudades y regiones del mundo no hayan hecho otra cosa mediante sus Planes Estratégicos. **Pero, a este respecto resulta incontestable la simple acumulación de datos objetivos de los cuales las conclusiones se extraen solas:** (Fig. 13).

PLAZA de TEATRO
Museo del Vino
Museo Thyssen
Museo Unicaja
Fundación Picasso
Museo Picasso
Museo Revello de Toro
MUPAM
Museo de Málaga
Centre Pompidou
CAC Málaga

Fig. 13

ORACLE
ERICSSON

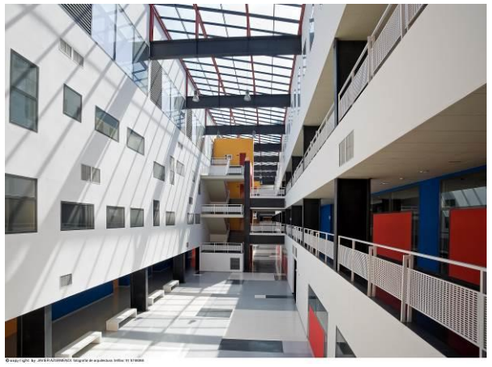


Fig. 13

renfe
AVE
© Pablo Blanes | Nº 19420 | www.photaki.com

andalucia lab

Fig. 13

Don Sacro
RESERVA

ESPAÑOLA
DE VANGUARDIA
INNOVACIÓN
ARTESANÍA
DISEÑO

Fig. 13

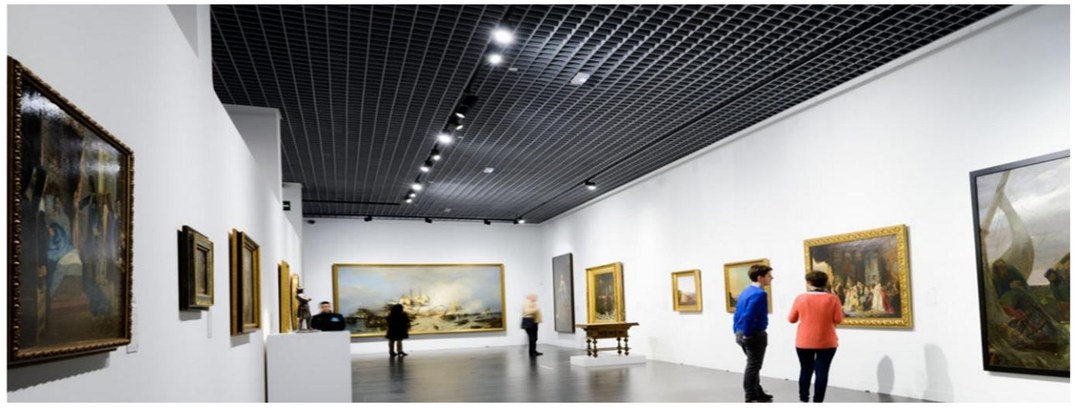


Fig. 13

- El factor geográfico y climático.

- La pertenencia a la órbita del euro.

- La situación de puente entre continentes.

- La posición geoestratégica que le confieren sus comunicaciones.

- 40 años de desarrollo turístico ejercido con más intensidad que liderazgo.

- El creciente desarrollo tecnológico (acelerado en los últimos meses con la instalación de importantes compañías internacionales en sectores estratégicos).

- La posibilidad de desarrollar plenamente las funciones básicas de un ciudadano del mundo occidental: la residencia, el ocio, el deporte, el trabajo, el acceso a la cultura, las posibilidades de formación permanente, la actividad congresual, la investigación, la educación superior, una completa asistencia sanitaria, un sistema de garantías jurídicas y un sistema democrático con separación de poderes…y TODO ELLO EN CONDICIONES DE SIMULTANEIDAD Y EN UN MISMO LUGAR….

El conjunto de estas prestaciones está definiendo una potente industria basada el hecho de **VIVIR CONSIDERADO COMO UNO DE LOS MÁS SÓLIDOS RECURSOS ECONÓMICOS EN SÍ MISMOS**. Los atributos reseñados son precisamente aquellos que configuran **Borja y Castells** definen como uno de los "lugares fuertes de la Nueva Economía" del conocimiento y la globalización (10)… y no sólo en el contexto europeo. Es importante a este respecto destacar, como factor diferencial y de excelencia, que las fronteras que perfilan las actividades que se pueden simultanear en esta **"ciudad-región",** no constituyen ámbitos o espacios cerrados y excluyentes, sino permeables y transversales. Las privilegiadas condiciones que vislumbramos en la Ciudad-Región malagueña, pueden constituirse en una oferta exclusiva y diferencial donde se puede experimentar la simultaneidad y "ósmosis" entre todos esos aspectos que acabamos de mencionar. Dicho de otro modo: **se trata de condiciones que las vivimos desde el propio lugar como algo rutinario pero sin la conciencia de constituir un "pack" desde el que ejercer un verdadero liderazgo.**

Y dos últimas cuestiones antes de incidir con más pormenor en algunos de los aspectos hasta aquí esbozados:

A.- Los límites de la ciudad-región.

Deberán ser los precisos, y vendrán delimitados por su mayor adecuación al logro de los objetivos relacionados con la construcción de la identidad y del proyecto político: la ciudad-región no será ni demasiado pequeña para dejar escapar oportunidades (o lograr una determinada y razonable masa crítica" poblacional), ni demasiado grande para que se ponga en crisis la capacidad de su propia gobernabilidad, con la inclusión de zonas y territorios que no se sientan identificados con sus objetivos. En cualquier caso, y al margen de la ubicuidad de las comunicaciones digitales, creemos que si adjuntamos a la palabra **"región"** la palabra **"ciudad",** ésta tiene que tener los límites físicos que

determinen las distancias origen-destino diarias en una ciudad convencional mediante los transportes privados o públicos metropolitanos. Nos referimos a que esos desplazamientos, cuyos radios marcan los límites, deberán ser los considerados “normales” en una ciudad, NO VIAJES; esto es, a las redes de comunicación que podrían posibilitar isócronas inferiores a una hora como regla general, tanto en el diseño de las vías de primer orden como las de segundo orden. Que no se tarde más de una hora en ir de cualquier sitio a cualquier sitio. Hablemos pues, y como hemos dicho, de “isotropía”, hablemos de “redes”.

a) El modelo de implantación.

En cuanto al modelo de implantación parece claro, por una parte, que la provincia- o la región- “aporta” espacio para la posible **localización industrial y áreas logísticas** (que es una de las cosas que más se van a necesitar ahora), siempre que sus emplazamientos estén perfectamente conectados con las **áreas centrales de la capital (“el barrio principal” como le hemos llamado), QUE HA DE ACTUAR COMO VERDADEROS “HUBS” O “NODOS” EMISORES Y RECEPTORES DE PROCESOS DE INTERCAMBIO ENTRE LA REGIÓN Y EL MUNDO. LA CAPITAL DETENTA LAS GRANDES TERMINALES DE COMUNICACIONES, LOS CENTROS DE NEGOCIO, EL PARQUE TECNOLÓGICO (HOY “ANDALUCÍA TECH”), PALACIO DE FERIAS Y CONGRESOS, ETC. LA CAPITAL (MÁLAGA), RECIBE Y REPARTE, IMPORTA Y EXPORTA, ABSORBE Y CENTRIFUGA, PERO, SOBRE TODO, ACTÚA Y AGLUTINA, ASUMIENDO TAL CARGA DE REPRESENTACIÓN CONCENTRADA, QUE HA DE ASUMIR EL COMPROMISO INELUDIBLE DE MOSTRARSE, TANTO INTERNA COMO EXTERIORMENTE, CON EL NIVEL DE EXCELENCIA QUE LA REGIÓN HA DEPOSITADO EN ELLA, DE AHÍ QUE CAPITAL Y REGIÓN FORMAN PARTE INDISOLUBLE DE UN MISMO LUGAR, EJERCIENDO AMBOS ESE PAPEL DE “COMANDO” QUE HABLABA BOISIER O, DICHO SEA SIN EXAGERACIÓN ALGUNA, DEL LIDERAZGO MUNDIAL EXIGIDO AL CONCEPTO DE “CIUDAD REGIÓN**”; porque, si bien se mira, la simultaneidad de atributos mencionados anteriormente es una circunstancia que no aportan muchas geografías del mundo.

No hablaríamos con este optimismo si el modelo descrito de la “descompresión” demográfica hacia el extrarradio de la capital, las ciudades medias, los pueblos, las aldeas y… el campo no fuera más que una opción transitoria tras el efecto Covid. Se trataría sólo de una plausible opción residencial alternativa, una forma de retiro voluntario o, lo más natural, por jubilación., especialmente de población extranjera. **Pero estamos hablando de una opción vital completa porque, y esto es a nuestro juicio la cuestión principal, está aparejada con una igualmente plausible opción laboral.**

A este respecto hemos de consignar un elocuente dato publicado en el diario SUR el 20 de Abril de 2021: según la actualización la Estadística del Padrón Continua publicada por el INE, **la provincia de Málaga se saldó con un aumento de 8.169 personas, el mayor registrado en España**, mientras el país perdía 106.000 habitantes por la mortalidad provocada por la Covid/19. (Fig. 14) Se trata del “mayor incremento demográfico registrado en todo el país en el año de la pandemia y está relacionado con otros factores, como el Brexit y la llegada de personas de otras provincias y países en busca de un refugio donde hacer más llevadero el confinamiento”. Pero no se trata de un aumento coyuntural de población derivado de pandemia, sino una tendencia muy prometedora derivada de esa conjunción de atributos a la que nos referíamos más arriba. Después de cincuenta años ofreciendo la provincia (especialmente la costa) al monocultivo de la construcción y el turismo-y sin que esos sectores hayan disminuido su peso en el PIB provincial- las condiciones de vida que determinaron el auge de aquellos son vistas ahora como el escenario idóneo para el desarrollo de industrias de Alta Especialización, como la Central de Ciberseguridad de Goggle junto al Puerto de Málaga y la sede del Centro de Excelencia I+D+i de Vodafone, escogida aquí entre otras cinco importantes ciudades europeas, o la instalación del Centro Logístico y Distribución de Mayoral, recuperando la antigua fábrica de Intelhorce, la Central Logística de Amazon en Antequera, empresas vanguardistas como DEKRA, TDK, TESLA, La Agencia Digital de Andalucía…(Fig. 15).Todas ellas, entre otras muchas iniciativas, están indudablemente marcando una tendencia de diversificación económica y de apuesta por una producción de **alto valor añadido**, para la cual, los largos años dedicados al turismo, el resurgir de la propia capital y el descubrimiento de la enorme diversidad de ofertas de la provincia ha sido el verdadero caldo de cultivo: su principal reclamo.

Fig. 14

- Son ya 271.625 foráneos en la provincia, de los que 53.164 son británicos
- El INE ha registrado 8.169 personas más, siendo el territorio que más crece de España

Varias personas paseando por la playa en Málaga. / MARIA PÁEZ

CONTENIDO OFRECIDO POR

La Universidad L
cada curso más
de euros en beca

Últimas noticias Más leí

europapress / esandalucia / es andalucía - málaga

Actualizado 24/03/2021 13:53 CET

TDK instala en el PTA de Málaga un centro para impulsar sus servicios internacionales de Inteligencia Artificial

Archivo - Imagen del PTA. - PTA - Archivo

MÁLAGA

Amazon tiene ya licencia para su centro logístico en Málaga a la espera de cerrar la cesión del suelo

- El permiso autoriza la construcción de una carpa de 2.700 metros y la instalación de 26 contenedores
- El presupuesto de ejecución material ronda los 625.000 euros y el plazo es de seis meses

CONTENIDO OFRECIDO POR LOYOLA

La Universidad Loyola destina cada curso más de 1,8 millones de euros en becas y ayudas

Últimas noticias Más leído

Google elige Málaga para crear un centro de excelencia en ciberseguridad, que se ubicará en el paseo de la Farola

La multinacional, que ya tiene más de 40 ingenieros trabajando en Málaga con Virustotal, ocupará el edificio del antiguo gobierno militar, donde también se realizarán actividades de formación

SALVADOR SALAS

Tecnología INNOVA+

Internet Gadgets Investigación Empresas Emprendedores

La multinacional alemana Dekra instala en Málaga un 'hub' global de tecnologías de la información

Este centro engloba a dos equipos ya existentes en el PTA, que suman 80 personas, y a uno de nueva creación dedicado a equipos de Plataformas Digitales y Desarrollo de Software, con 20 incorporaciones previstas

ECONOMÍA

Vodafone elige a Málaga para instalar su centro europeo de investigación, que creará más de 600 empleos

Pedro Sánchez y Juanma Moreno felicitan a Málaga por su elección - La capital malagueña se ha impuesto en el proceso a un grupo de ciudades de cinco países europeos

José Vicente Rodríguez

28·05·21 | 10:10 | Actualizado a las 17:35

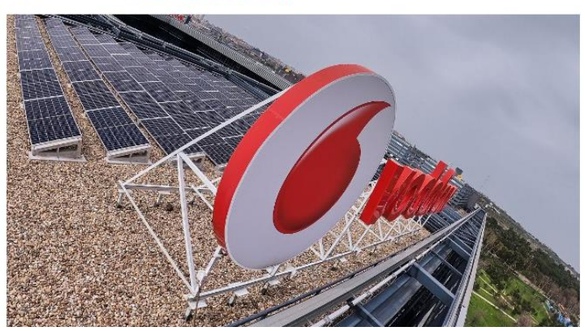


Fig. 15

b) el escenario físico.

Ya dijimos en la PRIMERA PARTE de este informe que Málaga, hasta bien entrado el siglo XX, permaneció casi en un estado insular por la precariedad e insuficiencia de las comunicaciones terrestres que la ligaban al resto del país y, también por mar, cuyo puerto no acometió con la suficiente celeridad y dotación presupuestaria las reformas suficientes para dar salida a los productos industriales y comerciales de la primera mitad del siglo XIX.

La orografía de Málaga, causa de su aislamiento, también lo era de sus favorables condiciones climáticas. Simplificando, la provincia es un gran arco surcado por los valles de los ríos Guadalhorce/Guadalteba, Guadalmedina y en el extremo occidental, los ríos Genal y Guadiaro, entre otras cuencas menores. Valles cercados por una cadena montañosa protectora que, de Este a Oeste, va desde el Parque Natural de las Sierras Tejeda, Almijara y Alhama, al pie del cual está el valle del río Vélez, la Sierra de Camarolos y el Parque Natural del Torcal de Antequera, la Sierra de las Nieves, surcada por el río Turón y, finalmente la Serranía de Ronda que se abre en canal para dejar paso a los ríos Genal y Guadiaro, ya limítrofes con la provincia de Cádiz.

Con este gran arco o concha protectora, por encima de la cual y hasta la Sierra de Los Caballeros está la vasta y rica planicie de la vega de Antequera, lugar privilegiado por su posición geoestratégica entre las dos Andalucías, la Oriental y la Occidental – y los sistemas Bético y Penibético- el piedemonte de todo este sistema y las estrechas llanuras costeras dieron lugar a uno de los segmentos turísticos más apreciados del litoral mediterráneo de Europa- **la Costa del Sol-** cuyo papel en el crecimiento económico del país a partir de los años sesenta huelga repetir aquí por suficientemente conocido.

Lo que sí es importante señalar, a los efectos de este trabajo, es que la consecuencia de ese poblamiento intensivo de la costa produjo un efecto general sobre toda la provincia: **una invasión de turismo "heliotrópico" que derivó la mayor parte de sus recursos materiales, agrícolas y humanos hacia un mar templado, cuya orientación general coincidía con el sur /sureste, dándole la espalda al resto de la provincia.** No podemos decir, sin embargo, que esta concentración litoral haya despoblado la provincia, pero sí es cierto que ha dado lugar a una lánguida y continuada depauperación del interior provincial hasta los momentos actuales cuando- y esta es la hipótesis de nuestro estudio- una serie de circunstancias económicas y sociales (y, por supuesto la convulsión que ha supuesto la COVJID/19) - **la provincia está empezando a ser valorada en unas potencialidades hasta ahora inimaginables, y corroboradas por los hechos, dibujando un estimulante escenario de oportunidades.**

Si nos atenemos a un patrón estrictamente económico no resultará difícil entender que una gran parte del PIB de la provincia se gestiona en los 2 Kms. de suaves laderas, conos aluviales y piedemontes costeros, donde se ubica la mayor potencia sociodemográfica provincial. Es probablemente la banda que genera más riqueza, pero también la que demanda unos mayores recursos derivados de las instalaciones turísticas, de los servicios e incluso de las infraestructuras. El desequilibrio es evidente, y probablemente la dependencia de las actividades turísticas, pero también en cuanto a disponibilidad de recursos, dado que los principales, en cuanto a garantes de la calidad de vida, se ubica ahí: agua, calidad del aire, biodiversidad, espacios naturales, paisajes… (J.D. Ruiz Sinoga, 2021) (Fig. 16).

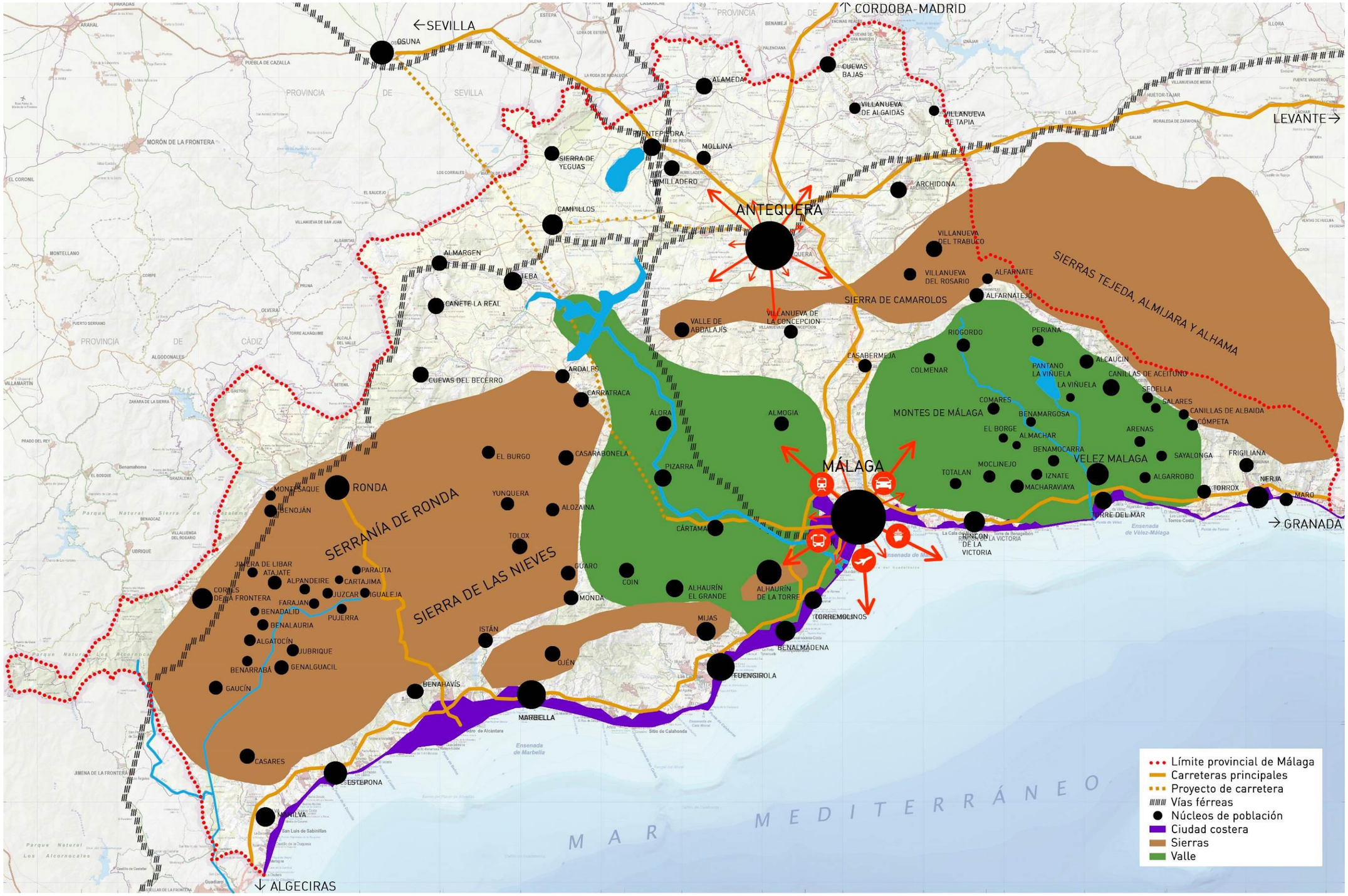

←SEVILLA
CORDOBA-MADRID→
LEVANTE→
→GRANADA
↓ ALGECIRAS
OSUNA
ALAMEDA
CUEVAS BAJAS
VILLANUEVA DE ALGAIDAS
VILLANUEVA DE TAPIA
ANTEQUERA
ARCHIDONA
SIERRA DE YEGUAS
PUERTA DE ENTEPEDRA
MOLLINA
HUMILLADERO
CAMPILLOS
ALMARGEN
TEBA
CAÑETE LA REAL
CUEVAS DEL BECERRO
ARDALES
CARRATRACA
ÁLORA
ALMOGIA
EL BURGO
CASARABONELA
RONDA
MONTEJAQUE
BENOJÁN
YUNQUERA
ALOZAINA
TOLOX
SERRANÍA DE RONDA
SIERRA DE LAS NIEVES
JUNTERA DE LIBAR
ATAJATE
ALPANDEIRE
CARTAJIMA
PARAUTA
JUZCAR
IGUALEJA
FARAJAN
BENADALID
PUJERRA
BENALAURIA
ALGATOCÍN
JUBRIQUE
BENARRABÁ
GENALGUACIL
GAUCÍN
CASARES
ISTÁN
OJÉN
BENAHAVÍS
MARBELLA
ESTEPONA
GUARO
COIN
MONDA
ALHAURÍN EL GRANDE
ALHAURÍN DE LA TORRE
MIJAS
FUENGIROLA
BENALMÁDENA
TORREMOLINOS
MÁLAGA
PIZARRA
CÁRTAMA
VILLANUEVA DEL TRABUCO
VILLANUEVA DEL ROSARIO
ALFARNATE
ALFARNATEJO
SIERRA DE CAMAROLOS
SIERRAS TEJEDA, ALMIJARA Y ALHAMA
VALLE DE ABDALAJÍS
VILLANUEVA DE LA CONCEPCIÓN
CASABERMEJA
COLMENAR
RIOGORDO
PERIANA
ALCAUCÍN
PANTANO LA VIÑUELA
LA VIÑUELA
CANILLAS DE ACEITUNO
SEDELLA
SALARES
CANILLAS DE ALBAIDA
CÓMPETA
COMARES
BENAMARGOSA
MONTES DE MÁLAGA
EL BORGE
ALMACHAR
BENAMOCARRA
ARENAS
VELEZ MALAGA
SAYALONGA
FRIGILIANA
NERJA
MARO
TORROX
ALGARROBO
IZNATE
MACHARAVIAYA
MOCLINEJO
TOTALAN
TORRE DEL MAR
RINCÓN DE LA VICTORIA
MAR MEDITERRÁNEO
Límite provincial de Málaga
Carreteras principales
Proyecto de carretera
Vías férreas
Núcleos de población
Ciudad costera
Sierras
Valle

Fig. 16

c) PARTICULARIDADES DE LOS ELEMENTOS QUE COMPONEN LA CIUDAD-REGIÓN DE MÁLAGA: LA DIFERENCIACIÓN COMARCAL.

Con todo ello resulta evidente el enorme contraste y desproporción entre el litoral de Málaga (Costa Occidental, Oriental y Málaga capital) con respecto a las comarcas del interior. (Las comarcas de Málaga, deslindadas a veces por unos límites más claros que otros son: Serranía de Ronda, Sierra de las Nieves, Valle del Guadalhorce, Guadalteba, Antequera, Nororma, la Costa del sol Occidental, el término de Málaga capital con sus montes y la Axarquía).

La Costa del Sol (que desde la construcción del sector Occidental de la Autovía A7, puede considerarse ya como tal en su integridad, toda vez que hasta entonces quedaba circunscrita sólo a la Costa del sol Occidental), desde Manilva hasta Maro con centro en Málaga-capital, es hoy una conurbación que, como decimos, ha drenado recursos físicos, materiales, industriales y humanos durante más de los 60 años que esta provincia lleva situada en el mapa turístico internacional. A pesar de ello las infraestructuras básicas de comunicación para el propio desarrollo turístico fueron siempre muy por detrás de la dinámica real de aquel : desdoblamiento de la CN-340, la construcción de la Autovía A-7, la Autovía de peaje AP-7, la 1ª y 2ª ampliación del aeropuerto, la llegada del tren de Alta Velocidad, sin mencionar otras infraestructuras inconcebiblemente demoradas, como es el caso del saneamiento Integral de la costa o la extensión del cercanías Málaga-Fuengirola hasta Marbella, sin hablar de las infraestructuras de comunicación interiores: autovía y autopista de Las Pedrizas, culminación de la A-45 hasta Córdoba, o la realización pendiente desde la década de los ochenta del pasado siglo de la autovía directa Málaga-Sevilla, tan importante en la comunicación entre ambas ciudades como en la vertebración de la comarca del Guadalhorce, hoy ejecutada sólo hasta el paraje de Cerralbo, próximo a Pizarra, etc.

La mayor parte de los núcleos y capitales de las comarcas mencionadas están comunicados entre sí y con la capital por la tupida red de carreteras en su mayor parte pertenecientes a la Diputación Provincial. Hemos de decir que esta red de carreteras de la Diputación (institución que en algunas ocasiones se ha puesto en entredicho) permite la completa accesibilidad comarcal, de manera que, completadas por las vías estatales de interés general, sitúan a casi todos los núcleos de población en el límite de una hora de desplazamiento a la capital.
No es objeto del trabajo la descripción o el diagnóstico exhaustivo de los déficits y valores de cada comarca sino, insistimos, la verificación de la hipótesis de que la “descompresión” residencial del poblamiento de la capital, además de una plausible opción laboral, basada en las facilidades de interconexión física y digital es, sobre todo, una opción laboral y empresarial para el desarrollo, investigación y explotación de recursos potenciales del lugar hasta el momento ignorados u o abandonados. Pero el reto argumental, como repetidamente venimos intentando justificar, es que no se trata de una actitud voluntarista justificada en una encomiables motivaciones ecológicas, de conciencia medioambiental o un arranque de fisiocracia o bucolismo del tipo “Beatus Ille”. Se trata de un epifenómeno - hasta el momento deliberadamente obviado- de la propia globalización, (y no de su rechazo), y que hoy se hace patente en unas tendencias cuya manifestaciones hemos de saber interpreta

d) La ciudad turística.

Y puesto que estamos insertando el concepto de comarca en la realidad global y unitaria de Ciudad-Región, parece oportuno detenerse en aquella “ciudad”, que exceptuando la capital, aporta a la idea de región la mayor carga “urbana” según un modelo interpretado siempre de una forma peyorativa, simplificada y tópica: la Costa del Sol Occidental.

Es cierto que, globalmente considerada, la costa es un modelo de implantación urbana abusivo que ha producido un irreversible deterioro de parajes de gran calidad- empezando por el muy vulnerable frente marítimo- y que ha succionado todo tipo de recursos materiales y humanos del interior. Nada aportaremos subrayando lo sabido pero sí- de manera similar a como nos referíamos a La Malagueta en la Primera Parte de este estudio- asumiendo lo realizado para, en la medida de lo posible, convertirlos en oportunidades. De una manera sintomática- a la vez que pertinente- el profesor de economía **Enrique Torres Bernier**, en 2014, coordinaba un ciclo de conferencias bajo el título: **“La Costa del Sol y sus problemas estructurales: el arreglo de lo imposible y las nuevas oportunidades**”. El título no podía expresar mejor la condición dual o ambivalente de este trozo del territorio, con su apremio a encontrar la síntesis de su oportunidad.

En dicho curso partíamos de la base de que los 163 kilómetros de contínuo urbano, desde Manilva a Maro constituían una **ciudad turística**, concepto entonces indefinido e inconcebible en el emparejamiento de sus términos. De acuerdo con lo argumentado hasta ahora, podríamos considerarla un “barrio singular, largo y estrecho”, de la “ciudad-Región” de Málaga: un barrio que, como acabamos de decir, aporta mucho al PIB provincial a la vez que drena recursos del interior que podrían engrosarlo aún más. Todavía no hemos llegado a ese punto en que, el PIB y del VBA provincial, de la costa y del interior sean factores que multipliquen, en vez de la discreta suma (cuando no rémora) que ambos suponen por separado. (**Y la razón, como veremos, no es otra que el hecho de NO CONCEBIR otra fuente de productividad que la del Turismo** y, en ese terreno, el “Sol y Playa” sigue ejerciendo su predominio sobre otras formas de turismo de interior).

Nos detenemos en este concepto porque, desde el urbanismo institucional y dogmático, no se le ha querido dar carta de naturaleza a esta ciudad oblonga y singular por no seguir al pie de la letra el dictado de “la ciudad compacta”. Durante mucho tiempo, hasta que Málaga retomó el liderazgo turístico que había asumido Marbella, esta ciudad “lineal”, cuya coherencia interna sólo puede apreciarse desde el entendimiento de sus propias claves, estuvo descabezada y descompensada. Hoy, aunque resultan flagrantes algunas carencias como **la culminación del saneamiento integral o la extensión a Marbella del ferrocarril Málaga-Fuengirola**, la costa supone un fenómeno netamente urbano dentro de lo que estamos intentando definir como la “Ciudad-Región “malagueña cuya posición de “comando” en el escenario global es esa expresión de **VIVIR COMO RECURSO** al que le queremos conferir la fuerza de un eslogan; y un recurso, además, ejercido casi en términos de monopolio.

El factor estructurante de la costa como entidad propia no es ni siquiera ya el “Sol y playa”, sino las vías de comunicación -travesías, carreteras, variantes, autopistas, además del ferrocarril y el aeropuerto- desde los cuales, y en una curva isócrona de 1 hora, queda establecido un poblamiento que incorpora a la Costa a un nuevo tipo de consumidor durante mucho tiempo confundido con un simple turista cuando ahora se trata de un sujeto más complejo: **el turista-residente.** Miles de

ciudadanos centroeuropeos (antes, lógicamente, de la pandemia) tiene ahora aquí su primera o segunda residencia (difícil es precisar la diferencia entre ambas cuando la forma de establecerlo consiste en coger un avión de bajo coste un jueves por la tarde en su lugar de origen y volver a él el lunes por la mañana cuando se ha pasado un largo fin de semana en una casa de Marbella, Estepona o Manilva). Y cuando este consumidor bascula hacia la figura del residente, **el turista comienza a ser un ciudadano** y, como tal, exige a su lugar de elección no sólo que se comporte con ese componente de fascinación y exotismo que siempre tiene el lugar de vacaciones, sino **con la "normalidad" de una ciudad europea en su nivel de servicios y equipamientos.** Y ello solo puede generar unos compromisos para el lugar de destino que redundan en beneficio de su propia excelencia como ciudad. (Fig. 17).

Fig. 17

Por otro lado, no es cierto que la Costa sea esa muralla contínua de hormigón a la que nos lleva la irreprimible tentación del tópico. ¿Por qué no hablamos de muralla de hormigón cuando nos referimos a Montecarlo o a Miami? A veces el problema no ha estado en la construcción en altura sino en la pésima calidad de la construcción y en la inadecuación de su emplazamiento. No, la Costa no es una muralla contínua: es 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 en Fuengirola o el Arroyo de la Miel, perfectamente equipados, con un alto nivel de servicios y absolutamente desestacionalizados, y en las que conviven más de 60 nacionalidades, junto con urbanizaciones que nacieron exprimiendo el factor "vistas al mar" o, en su caso, "vistas al golf" que, todos los efectos nocivos, sí, del "sprawl" norteamericano, pero en las que poco a poco van brotando- y sedimentando- espacios de reunión, comerciales y de vida comunitaria que introducen factores de urbanidad en lo que se inició como una primera acepción aberrante e insolidaria de la "ciudad jardín".

Por otro lado, así como podríamos escribir una historia del turismo podríamos escribir otra historia sobre las teorías del turismo, para provecho de pensadores "a toro pasado". Desde que el filósofo Zygmunt Bauman acuñó "lo líquido" como propio de los valores de la sociedad postmoderna hoy día es obligado aplicar la liquidez a cualquier cosa, turismo incluído. Ya saben, el **turismo "sólido"** es el turismo empaquetado, el de los clientes que vienen por medio de catálogos, desde una visión de la industria turística en la que el primer producto es ya el cliente, convenientemente adoctrinado y prefabricado en el mostrador de la agencia de viajes por el tour-operador. Frente a él, en un mundo en el que nada existe si no es a través de las ventanas de Internet, el **turismo "líquido"** es el del cliente que busca, contacta, descubre, se organiza y diseña su viaje. Es el auge de los hóstels, de los albergues juveniles, de los vuelos "low cost", del turismo de fuera de temporada, del temático, del cicloturismo, del senderista, del gastrónomo, del flâneur de herencia benjaminiana… Si hemos puesto a prueba la paciencia del lector con este excursus, es porque, en cierto modo, subyace en todo esto una actitud proactiva y de vieja curiosidad ilustrada que, apoyándose precisamente en la vertiente "liberalizadora" que podemos encontrar en la globalización, frente a su más extendida versión homogeneizadora, tiene mucho que ver con las actitudes inquietas y escrutadoras de los que ven el territorio alternativas vitales a las aglomeraciones.

B.- Las fortalezas y debilidades del territorio provincial en orden a constituirse en "Ciudad–Región.

Ya hemos dicho que la postración periférica a la que durante buena parte del siglo XX estuvo sometida Málaga se debía a su carácter casi insular debido a sus malas comunicaciones terrestres. Y no es cosa de recordar ahora que el intenso poblamiento de la **Costa del Sol** se inscribe dentro de la misma estrategia que el país siguió para salir de su subdesarrollo autárquico, basada en el turismo, en el sector inmobiliario y en las divisas transferidas por los emigrantes. Así ha estado Málaga durante mucho tiempo, circunstancia que reflejaban sus datos demográficos y socioeconómicos. Sintetizado todo ello con la contundencia de un eslogan podemos decir que Málaga, al darle la cara al mar, le dio la espalda a su provincia.

La situación hoy es otra, con las grandes inversiones en infraestructuras (de comunicaciones y todo tipo) realizadas fundamentalmente tras el ingreso de España en la UE y el acceso a los fondos,

Estructurales y de Cohesión. Pero, saltándonos capítulos ya sabidos, no diremos que la situación sea otra por sus realidades **sino por lo que anuncian.**

Analicemos someramente la provincia confrontándola con los requisitos necesarios para considerarla **Ciudad Región** en los términos expuestos.

Las nueve comarcas en las que la provincia se divide, aún con sus diferencias entre ellas, tienen un satisfactorio nivel de comunicación interno y entre ellas y la capital, con distancias que, en el caso extremo, apenas superan 1 hora en transporte privado. (Fig. 18).

Fig. 18

Las comarcas extremas y montañosas, esto es, la Serranía de Ronda y la Axarquía (y si consideramos esta última ANTES de que se construyera la continuación hacia Levante de la Autovía A-7) registran las mayores concentraciones de pueblos (19 la Serranía de Ronda y 31 la Axarquía) a pesar de sus mayores dificultades de acceso o, tal vez, por lo contrario, pues una topografía accidentada propende a la concentración por razones de ayuda, de abastecimiento y supervivencia, en este caso favorecidas por dos capitales de comarca con la indudable importancia que Ronda y Vélez tienen.

Sin embargo, entendemos que sus respectivos papeles dentro de una ciudad- región difieren uno de otro.

La Serranía de Ronda, surcada por los ríos Genal y Guadiaro conecta con la Costa mediante dos carreteras sinuosas, la 337 Ronda-San Pedro de Alcántara y la 359 Ronda-Jimena de la Frontera-San Roque.

Ronda, ciudad cuya notoriedad trasciende las fronteras nacionales, sede prestigiosa de la Universidad de Verano y, con toda propiedad, una de las ciudades más monumentales y singulares de España, sin duda, manifiesta una "macrocefalia" en su ámbito comarcal, y en una posición fronteriza con la provincia de Cádiz. Sus numerosos pueblos –todos ellos de una belleza excepcional, dentro de un no menos excepcional paisaje, tienen dificultades internas de comunicación mediante transporte público (Ronda no se encuentra integrada en el Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga). La vida en esos pueblos, que penden peduncularmente de las dos carreteras mencionadas, puede ser deliciosa en el aislamiento de su entorno paisajístico, pero para ello necesita un replanteamiento de su estructura de transportes (no necesariamente empresas de transporte público) y un replanteamiento mancomunado de sus servicios (por ejemplo, los escolares, comerciales o sanitarios de primera necesidad, pues casi ninguno de esos pueblos (y a pesar de la notoriedad de muchos de ellos) alcanza una masa crítica poblacional para mantenerlos individualmente.

Hablamos de una comarca de extraordinaria belleza paisajística en las laderas de sus valles (el Genal y el Guadiaro) con el Peñón de Gibraltar y el Monte Hacho cerrando las perspectivas del Valle, y con importantes bosques de alcornoques y castaños, siendo estos últimos una fuente de riqueza (las castañas en su periodo de maduración y la harina de castañas, utilizando las desechadas para el consumo directo), siempre y cuando sea la propia comarca la que emprenda el proceso de elaboración y comercialización, no limitándose sólo a proveer la materia prima.

Los accesos desde la costa son pues, dificultosos y paisajísticos, por lo que su comunicación con la capital se produce mayormente por el interior, la A-367, a través de Cuevas del Becerro, Ardales y Pizarra.

Ronda, que dispone de Hospital-Comarcal, puede considerarse una capital de sí misma, cuyos atractivos patrimoniales actúan como un potente activo paisajístico y cultural en la Ciudad-Región.

La Axarquía, en el otro extremo, puede que sea la comarca, junto con la de Antequera, que mejor puede justificar su inclusión como una genuina pieza de Ciudad-Región. Sus 31 pueblos que la conforman pueden aportar toda la diversidad imaginable para cumplir con sus requisitos. La distribución del poblamiento es similar a la de Serranía de Ronda pero de una manera menos dependiente de los valles fluviales, más adaptada a las características de una orografía muy fragmentada, buscando siempre las orientaciones solares para el secado de las uvas pasas, el producto ancestral hoy sustituido, en unas condiciones climáticas excepcionales, por la explotación de los productos extratempranos, especialmente mangos y aguacates, cuyas empresas optan decididamente por el liderazgo europeo en la comercialización de sus productos. La producción encuentra su límite en la disposición del agua, abastecido por el pantano de la Viñuela cuya capacidad de embalse no da más de sí.

Es este, **el de los acuíferos**, un problema común a otras comarcas, lo suficientemente grave como para limitar el proyecto de Ciudad-Región. Es un asunto que requiere un tratamiento especializado, pero las opiniones más solventes abogan por la utilización de las aguas recicladas de las EDAR y por el recurso a las desaladoras en los municipios próximos al mar.

En todo caso, se trata de una comarca que aporta una enorme diversidad de recursos, agrícolas, paisajísticos, turismo de playa e interior, senderismo, zonas logísticas, desarrollo industrial y un riquísimo patrimonio cultural, etnografíco, gastronómico y enológico, en algunos de cuyos sectores puede ejercerse un verdadero liderazgo internacional.

Existen tres zonas bien definidas: la cornisa orientada al Suroeste, en el piedemonte de los macizos de la Sierra Tejeda y Almijara, que ensarta pueblos como Cómpeta, Canillas de Albaida, Salares, Sedella y Alcaucín, a los que, mediante una conexión viaria no sencilla, podría unírsele el bellísimo pueblo de Frigiliana, conectando así con el corredor costero a partir de Nerja, núcleo turístico equiparable en su notoriedad con los más prestigiosos de la Costa Occidental.

Como ya decíamos de la Serranía de Ronda, algunos pueblos –ricos en patrimonio- carecen, no obstante, de una elemental masa crítica poblacional como para ser considerada como tales. De ahí surge una nueva aproximación al planeamiento urbano, que empiece acertando por su ámbito correcto de aplicación (en vez del automatismo normativo de las Normas o Planes de ámbitos municipales) con objeto de poder mancomunar servicios básicos indispensables, servidos por una red de transporte (público o no) con carácter permanente.

El modelo es: *vivir en pequeños pueblos o en casas rurales, en comunidades que,* aparte de permitir el trabajo individual a distancia, disponga de espacios comunes para el trabajo en grupo (coworking) que permita a grupos de jóvenes profesionales del conocimiento elaborar proyectos de investigación en un entorno ambiental idílico que, para satisfacer las necesidades vitales cotidianas, tendría que contar con pequeñas instalaciones equidistantes entre ellas para comercios de primera necesidad y la centralización de instalaciones escolares. (Y estamos dando por hecho que, dada la estructura territorial de la comarca, y el emplazamiento de estos núcleos, la capital –Vélez-Málaga (con su dualidad Centro Histórico-Ciudad Marítima de Torre del Mar) está a menos de media hora de su residencia (y a veces menos) lo que les permite cómodamente el acceso al comercio de primera necesidad. (Fig. 19).

Fig. 19

Las otras tres subcomarcas dentro de la Axarquía, a saber: el corredor del río Benamargosa con su vértice en Comares, el corredor Colmenar-Riogordo-Periana y el eje Norte Sur desde Vélez capital hasta el boquete de Zafarraya (que une la comarca con Granada) aportan igualmente una incomparable riqueza vinícola y oleícola, diversidad paisajística y riqueza patrimonial, sin olvidar el efecto sobrecogedor que supone el pantano de la Viñuela en el epicentro de dicho paisaje.

No queremos eludir, sin embargo, un problema vinculado a la idea de la Ciudad-Región, bien como una desafortunada consecuencia o como una esperanzadora solución. Nos referimos al papel jugado por Vélez-Capital (Fig. 20): es, una ciudad con un enorme bagaje histórico, presente en su riqueza arquitectónica, que jugó un papel importante como ciudad “mayorista” de la riqueza agrícola de su valle y de sus lomas abancaladas para el cultivo de la vid, hoy conectada con el núcleo marítimo que la emula, esto es, Torre del Mar.

Fig. 20

Este barrio marítimo, con indudables pretensiones de municipio independiente, sus playas y su espléndido paseo marítimo, **succiona todos los recursos turísticos y comerciales del municipio, hasta el punto de ejercer competencia donde debería haber complementariedad.** Vélez cumple las funciones administrativas de su capitalidad pero su función comercial, por ejemplo, ha sido suplantada y anulada por un Gran Centro Comercial en Torre del Mar y, a pesar de promover un Parque Agroalimentario, lo cierto es que se encuentra en el trance de reforzar su función de capitalidad con algo más que su prestigio cultural, su universidad de verano y el peso de su historia. La Ciudad-Región es un concepto que se formula, precisamente, para corregir –encauzándolas por sus debidos derroteros- situaciones como ésta. Vélez, en todos los aspectos, debería ejercer con más resolución su papel de capital de una comarca, cada día más prestigiada en su explotación de productos agroalimentarios, mediante la aplicación a estos sectores el I+D+i que las nuevas tecnologías exigen, al tiempo de lanzar una oferta turística de interior altamente diversificada y sofisticada en su entrecruzamiento con otros segmentos: **queremos decir con esto que un olivar, unos bancales de aguacates, un paseo por el río Chillar y un adentramiento en las cumbres de la Sierra Tejeda pueden incluirse en una experiencia global en la que la residencia y el ocio formen parte de ese concepto del vivir que, como recurso, ya hemos insistido en considerarlo como una oferta de liderazgo mundial como exigencia jerárquica dentro de las estructuras de la globalización.**

En cuanto a la **comarca del Guadalhorce** hemos de decir que quizás fuera la primera víctima del proceso de despoblamiento y depauperación que se inició con el desarrollo turístico, hotelero e inmobiliario de la Costa. Hay que tener en cuenta que esa Málaga insular a la que nos referíamos, ya desde tiempos históricos, se identificaba con el Guadalhorce y su rica vega, la razón del emplazamiento en ese lugar, más importante incluso que su propia posición marítima, pues sabido es que, hasta bien entrado el siglo XVII el Puerto de Málaga era, fundamentalmente un arenal de varada.

El Guadalhorce con sus incomparables cítricos y sus hortalizas era la razón de ser de Málaga, su despensa. Hoy empieza a adquirir una mayor preponderancia como extensión o “ciudad nodriza” del área metropolitana, a lo que sin duda ha contribuido el emplazamiento del PTA pero, sobre todo, un territorio de encrucijada sobre terrenos fértiles que participan de la vega interior y su conexión con la Costa. **Muchos pueblos que arrancaron como ciudades-dormitorio de la metrópoli en los comienzos de la gestación del Área Metropolitana, hoy día son lugares que ejemplifican a la perfección los motivos por los que la metrópoli se “descomprime” en Ciudad-Región**. Hace ya mucho tiempo que Cártama, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín (a los que podemos añadir Pizarra e incluso Álora, próximo a la Estación de Cártama) vienen alojando una importante población del Área Metropolitana “descomprimida” de la aglomeración merced a la Autovía A-357 a (a la que ya hemos mencionado como una aplazada promesa de unión directa Málaga-Sevilla). (Fig. 21).

El Guadalhorce confía en la promoción de sus cítricos y hortalizas mediante la creación de un “Parque Agrario” creado a imagen del que existe en el Baix Llobregat y en Milán. El eje Cártama-Coín se sitúa en el lado norte de un triángulo, entre éste, Marbella y Málaga capital sobre el que gravita más de la mitad de los 1,6 millones de la provincia, potenciales consumidores. Pero, bien conectados con las tendencias de la actualidad, los productos agrarios del Guadalhorce (y lo mismo podríamos decir de otras comarcas) ha de atender a la creciente demanda de productos ecológicos, es decir, un mercado de productos frescos e incontaminados de Proximidad, para ser comercializados con la reputación que implica la conexión directa **“del productor al consumidor”.**

Fig. 21

Estos criterios de mercados de proximidad y de consumos de productos ecológicos son también una faceta de la globalización, siempre que consideremos de ésta el envés de su rostro, como potenciador de variedades y singularidades frente al dictado de la homogeneización. Sabemos que es aún un mercado difícil porque ha de salvar la barrera sicológica que, desde hace muchos años está establecida en la dicotomía campo- ciudad. Y es que la Ciudad-Región no debe verse como un sistema autárquico de producción y consumos. Sabemos que es un proceso largo y en él las cadenas de alimentación imponen sus leyes, que tanto afectan a las relaciones laborales en el interior de sus empresas, como las imposiciones draconianas que imponen al productor, y las necesidades de manipular los alimentos para garantizar "stokages" duraderos y masivos. Pero la apuesta por el **consumo de productos de proximidad** es una de las componentes estructurales del concepto de Ciudad-Región y es aquí donde, precisamente, **es el consumidor el que, con sus exigencias, puede acabar imponiendo su ley reorganizando hacia atrás todo el proceso de la cadena alimentaria.**

Por lo demás, y como decimos, hace ya mucho tiempo que el entorno de Cártama, Campanillas, Coín y los Alhaurines, constituyen la residencia y/o el lugar de trabajo permanente de buena parte de la población malagueña.

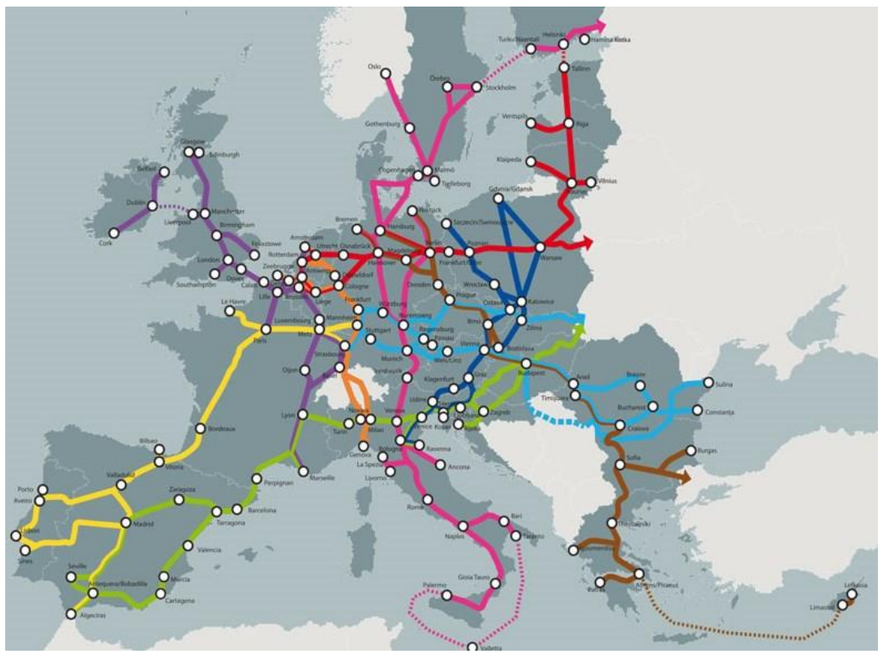
Para la justificación del concepto que venimos desarrollando resulta clave el papel de la **comarca de Antequera**, por lo que le dedicamos una mención aparte, con la que cerramos el círculo de la argumentación, a modo de resumen y **conclusión.**

Hasta aquí hemos intentado justificar que el concepto de Ciudad-Región es un territorio, una provincia o conjunto de ellas definido por un objetivo de desarrollo común basado en el efecto de las múltiples sinergias que se pueden dar entre las cualidades (reales o potenciales) de un ámbito determinado. Un objetivo que exige, como es lógico, una eficaz **gobernanza** que no es otra cosa que el alineamiento de las distintas instancias de gobierno (local o supralocal) en aras de lograr el máximo nivel de desarrollo y bienestar. Pero para trasladar el concepto de Ciudad Región, desde su común entendimiento como megalópolis al resto de las zonas pobladas del planeta – ciudades medias, capitales de provincia, pueblos, aldeas o núcleos rurales en donde vive la otra mitad de la población mundial y constituyen el verdadero armazón de los países, para ello hemos debido acudir a la justa definición del concepto de **globalización**. La globalización es el resultado de la **comunicación e interdependencia de todos los países del mundo** basado en la revolución informática, que ha dado como resultado una sociedad abierta en la que predominan los valores del individualismo y el cosmopolitismo. Percibimos la globalización más como **una forma de vida**, **a cualquier escala**, que por el hecho de dar lugar a grandes concentraciones urbanas, por más que, sin duda alguna, ésta sea su más espectacular epifenómeno y, al parecer, imparable. (Fig. 22).

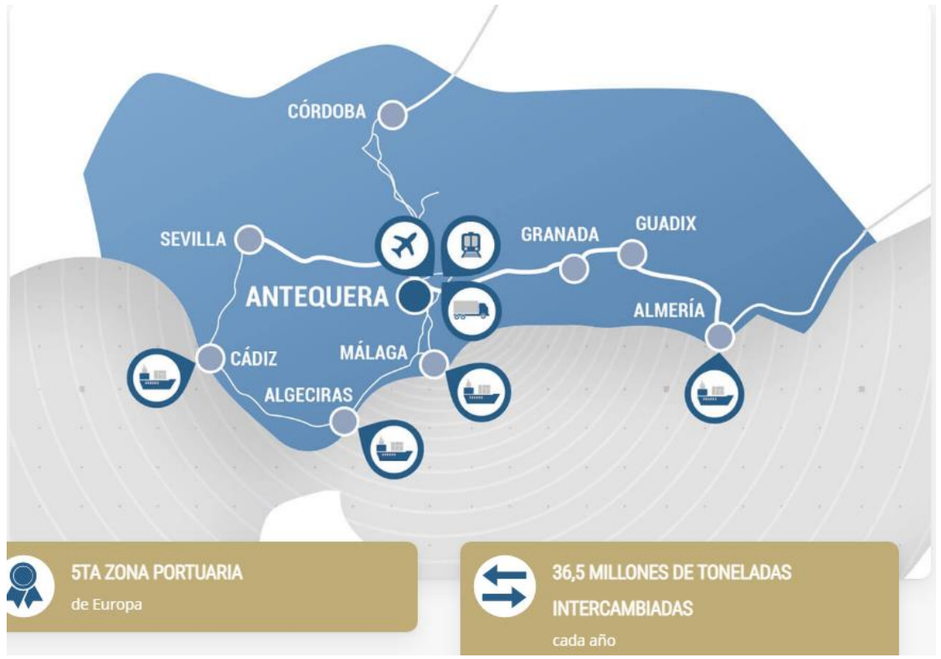
Se parte, pues, de la idea de **"vivir EN la globalización", no importa la escala del espacio urbano en el que aquella se integre** y, más concretamente, en la "descompresión" demográfica de las grandes aglomeraciones hacia unos territorios circundantes -imprecisa frontera entre lo urbano y lo rural- ahora concebidos como vacíos inertes, "silencios" territoriales entre las ciudades carentes de significado y, por tanto, a punto de ser considerados "no lugares" desde la arrogante razón urbana.

Conexión con Europa
Zabony
Budapest
Milán
Lyon
Nimes
Trieste
Marsella
Barcelona
Valencia
Algeciras
FRANCIA
Perpignán
Le Perthus
Portbou
Figueres
Vilamalla
Girona
Castellbisbal
Sant Celoni
Martorell
Mollet
Barcelona
Tarragona
Vandellós
Benicarló
Castellón de la Plana
Sagunto
Valencia
Silla
ESPAÑA
Xátiva
Gandía
La Encina
Alcoi
Monforte
Alicante
Murcia
San Isidro
Alcantarilla
El Reguerón
Lorca
Cartagena
Granada
Moreda
Guadix
Santa Ana
Loja
Pulpí
Águilas
Bobadilla
Antequera
Vera
Ronda
Níjar
Málaga
Almería
Algeciras
Recorrido del Corredor Mediterráneo en España
Situación actual
A julio de 2018
ANCHOS
Internacional
Ibérico
Tercer carril
Por ejecutar/en obras
Por ejecutar/en obras
Por ejecutar/en obras
Fuente: AVE
BELÉN TRINCADO / CINCO DÍAS

BELGIUM
PARIS
FRANCE
SWITZERLAND
SPAIN
PORTUGAL
MADRID
LISBOA
REFER
adif
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Portugal España France



Puerto Seco
Conjunto Arqueológico Dólmenes de Antequera
Antequera
Pinar del Hacho
Google



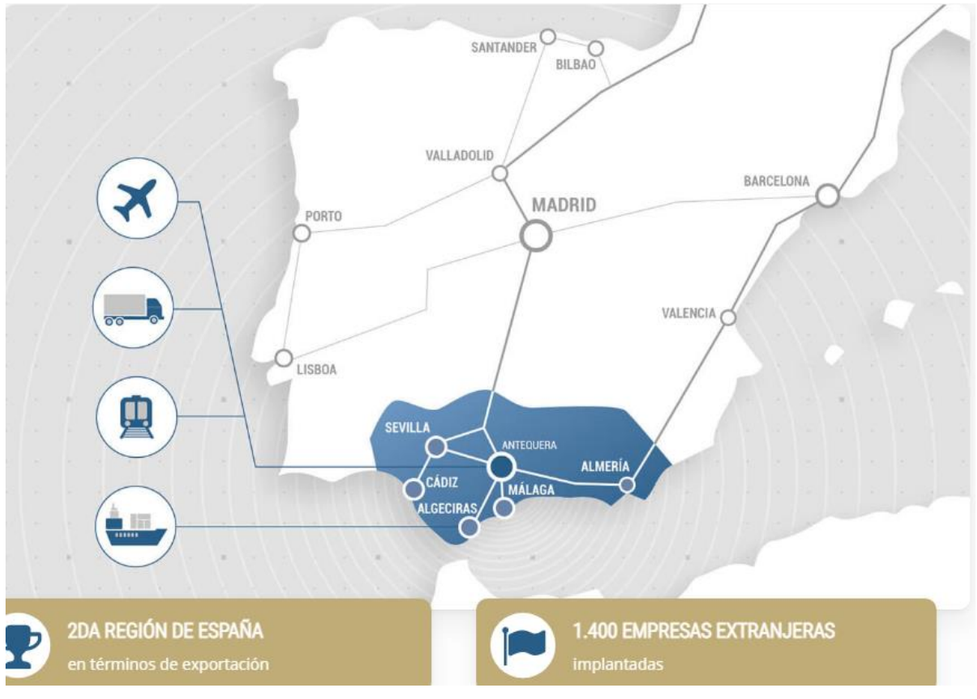


Fig. 22

A partir de ahí todo nuestro afán ha consistido en demostrar la viabilidad de desarrollar unas plenas funciones residenciales y laborales en esos entornos de las aglomeraciones urbanas, describiendo los ingredientes que habrían de justificar la calidad de vida inherente a esa función- basada en las excelencias propias de esos lugares pero, fundamentalmente, en tres razones : la accesibilidad interna dentro del ámbito, (tanto física como digital), las comunicaciones y el trabajo en tiempo real con el "mundo exterior" y la puesta en valor, de acuerdo con tendencias que paradójicamente contradicen la supuesta homogeneización que impone lo global, de recursos propios de cada lugar, con unos criterios de proximidad en el consumo de productos. (Forman parte de las ya manoseadas mitologías de la modernidad la aplicación torcida de las tecnologías innovadoras- "limpias" y "eficientes"- para poder seguir produciendo el mismo modelo de crecimiento insostenible desde una "blanqueada" sostenibilidad. Pero nadie se ha tomado suficientemente en serio la aplicación de tecnologías innovadoras a recursos productivos ancestrales abandonados por las sirenas de la gran ciudad, que ahora "podrían estar inventando alternativas propias para la revitalización de las economías locales, proporcionando con ello más autosuficiencia e igualdad, más cohesión social y más democracia y protección ambiental que las que nos pueden ofrecer el reino de las multinacionales (****)

Siendo todo esto válido, distinto es cuando nos encontramos con una comarca como la de Antequera, en la que no es necesario descubrir potencialidades sino encauzar realidades desbordantes de alto contenido estratégico en el marco de la globalización, entendida aquí en su acepción más generalizada.

Antequera, con 41.000 habitantes, capital de la comarca del mismo nombre (aunque su influencia desborda sus límites, alcanzando a la comarca del Guadalteba y, sobre todo a la comarca Nororiental (Nororma), situada en el centro de una extensa vega con gran riqueza agrícola, es una de las ciudades más antiguas y con mayor patrimonio monumental de Andalucía, que, desde 2016, cuenta con la Declaración de sus dólmenes prehistóricos como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Pero a los fines de nuestro estudio, la enorme potencia de Antequera es su privilegiado emplazamiento que le ha valido en sobrenombre de "kilómetro cero" de Andalucía, lugar central en la Comunidad Autónoma y encrucijada de muchas las vías de comunicación de mayor alcance del país.
Antequera se encuentra en el cruce de la autovía A-45 que une Málaga y la Costa del Sol con Córdoba y Madrid y la A-92, la Autovía que vertebra horizontalmente toda la Comunidad Autónoma, desde Huelva a Almería. La cercana Estación de Santa Ana es parada de la línea de Alta Velocidad que une Málaga con Córdoba, Madrid, Zaragoza y Barcelona, además de ser el punto de intercambio con la línea del AVE que lleva hasta Granada. La próxima ejecución del "by pass"de Almódóvar del Río permitirá la conexión directa vía AVE entre Málaga y Sevilla sin pasar por Córdoba.

Está programada dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (aunque su ejecución se dilata en el tiempo), la electrificación y la modernización para adaptarla a la alta Velocidad, de la vieja línea férrea Algeciras, Ronda, Bobadilla, (que discurre por el estrecho cañón del río Guadiaro), que constituye un segmento del Eje Prioritario para la Red Transeuropea del Transporte de mercancías que habrá de conectar el Puerto de Algeciras con Barcelona y de ahí al resto de la Europa suroriental (Eje Mediterráneo), confluyendo justamente ahí con el otro Eje prioritario, el Eje Atlántico.
Estas circunstancias han sido determinantes para **calificar a Antequera como una de las más importantes Áreas Logísticas de Europa**, fruto de lo cual ha sido la construcción próxima al núcleo, del Puerto Seco de Algeciras, Cádiz y Málaga, en el mismo lugar que el núcleo de comunicaciones viarias y ferroviarias mencionado y sus posibilidades de intercambio. Este Puerto Seco, que nace de la iniciativa privada (ACOTRAL, COVALCO, Vivencia, Proyectos e Inversiones) a la cual ya se ha sumido parcialmente la iniciativa pública, se convierte de este modo en la primera zona portuaria de España. Y las posibilidades de Intercambio a su vez han dado lugar al establecimiento de un nodo logístico de mucho mayor alcance y complejidad – la llamada **AREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA**- en la que ya se han instalado gigantes de la distribución, ante el impresionante movimiento de mercancías que por ese **"MACROHUB"** continental va a circular. (Fig. 23).

Pero no todas las ventajas del Puerto Seco van a estar vinculadas a la logística (por más que podamos considerarla en cierto modo la gran industria de nuestro tiempo). **La dinámica desatada ha comprometido en su desarrollo a la instalación de empresas farmacéuticas, de transformación, del sector agropecuario, así como posibilitara unos privilegiados canales de exportación para grandes holdings "transprovinciales**" como, por ejemplo, Dcoop, la macrocooperativa que aglutina a más de 65.000 familias de agricultores de toda España y con una producción anual de 180.000 toneladas de oliva virgen 65.000 toneladas de aceitunas de mesa (sector en el que es líder mundial). El Puerto Seco, consecuencia, pues de haberle sacado al adecuado partido a unas privilegiadas circunstancias de localización geográfica, se ofrece de cara a un inmediato futuro (que ya es realidad), como uno de los mayores motores económicos de nuestra Comunidad e incluso del país, dejando ver su influencia en el rearme industrial, el poblamiento y en la dinamización económica de la provincia de Málaga, en un ámbito que trasciende de los propios límites comarcales de Antequera.

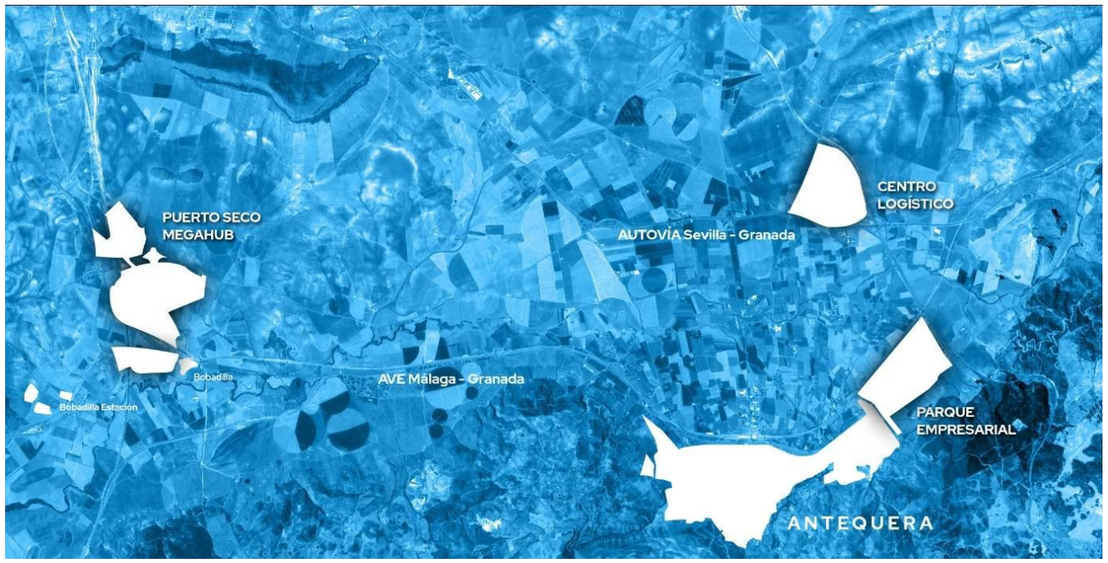


Fig. 23

CITAS

(1) **Edward Glaeser**: "El triunfo de las ciudades": cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices" . TAURUS , 2011
(2) **Bernardo Secchi**: la ciudad de los ricios y las ciudad de los pobres" CATARATA, 2015
(3) **Jorge Olcina Cantos**: Megaciudades: espacios de relación, contradicción, conflicto y riesgo. (Ponencia elaborada en el marco del año Internacional del Planeta Tierra 2008-09 (UNESCO), 2011 Instituto de Geografía Universidad de Alicante.
(4) **Eduardo Bandrés y Vanessa Azón**, FUNCAS y Universidad de Zaragoza. 2021 https://www.funcas.es/documentos_trabajo/la-despoblacion-de-la-espana-interior/
(5) **VirusTotal** es un sitio web que proporciona de forma gratuita el análisis de archivos y páginas web a través de antivirus. Creada por la empresa de seguridad malagueña de Bernardo Quintero, Hispasec Sistemas, incluye 55 antivirus y 61 motores de detección en línea. Fue adquirida por Google estableciendo en Málaga, a partir de ella su nuevo Centro de Excelencia de Ciberseguridad estableciendo la primera región cloud de Google , en colaboración con Telefónica.
(6) **Salvador Moreno Peralta:** "Málaga es más que Málaga", diario SUR 25 de junio de 2020.
(7) **Sergio Boisier Etcheverry:** "Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región", Estudios Sociales (Hermosillo, son) México 2006
(8) **Saskia Sassen:** "Una sociología de la globalización" .Katz discusiones, 2007
(9) **Sergio Boisier Etcheverry** op. cit.
(10) **Jordi Borja, Manuel Castells** "Local Global" Taurus 1998
(11) **David Hammerstein,** Prólogo a "Creando Ciudades sostenibles" de Herbert Girardet, Universidad de Valencia , 2001
(12) **Saskia Sassen,** "Las economías globales y el debilitamiento de las distancias" Lo Urbano en 2 autores contemporáneos" ETSAB y Arteleku, 2004

TERCERA PARTE: CONCLUSIÓN

Con todo lo hasta aquí expuesto y, especialmente, con esta última referencia al "Hub" de Antequera hemos querido despejar algunas dudas que la idea de Ciudad Región haya podido suscitar como un simple "constructo" académico o un ejercicio de "diletantismo" teórico dentro de los muchos que surgen hoy ante la zozobra de un mundo urbano al que le han temblado los cimientos.

Es ya un tópico el "efecto mariposa" inherente a la globalización por el que las decisiones de un lugar del globo pueden tener una inmediata repercusión- positiva o negativa- al otro extremo del mismo. Pero no es un tópico, sino una certeza, (siguiendo a Castells) el que la economía mundial se reestructure mediante una expansión geográfica del sistema hacia una globalización que abarca el capital, la fuerza del trabajo y la producción, todo lo cual ha sido posible por la **revolución de la informática, las telecomunicaciones y, como mezcla de ambas, la RED y el "espacio de los flujos".** (Fig. 24).

Y esta reorganización espacial derivada del "espacio de los flujos" ha afectado fundamentalmente a tres sectores: a) **el industrial** cuya producción, digamos, tradicional o estándar, se ha transferido de los países más avanzados a zonas más desarrolladas pero con salarios más bajos, permaneciendo en los primeros las industrias de Alta Tecnología (la externalización o el "outsourcing" en sus variadas manifestaciones; b) **el trabajo de oficina**, que ha permitido la relocalización de las empresas en cualquier parte del mundo; y c) **el sector financiero**, con una expansión global merced a un proceso previo de desregulaciones legales.

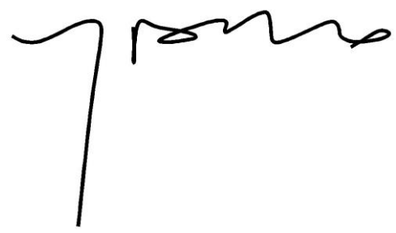
Sin embargo estas tendencias descentralizadoras, centrífugas, del espacio de los flujos que parecieran tender a la disolución de la ciudad como organización, coexisten con otras fuertemente centralizadoras que, paradójicamente, lo que están haciendo es reforzar enormemente el papel de las ciudades. La razón es doble: en primer lugar, como señala **Saskia Sassen**, la descentralización económica no ha ido acompañada por una descentralización de la propiedad del capital. (La mayoría de las empresas locales desparramadas por el globo ejecutan servicios contratados por firmas multinacionales, que son las que detentan la propiedad del capital, y éstas…están donde siempre). En segundo lugar la descentralización económica exige un control y una dirección altamente centralizados desde el punto de vista espacial: y esa dirección está en el club de las Ciudades globales, Ciudades Región tradicionales, Magalópolis, Metápolis o como queramos llamar a unas concentraciones urbanas que empiezan a adquirir proporciones apocalípticas.

Es cierto, sí, que la economía global se articula en esa red que constituye el marco natural de la vida económica, cuyos nodos principales son esas ciudades globales. Y para que el resto de las ciudades puedan pertenecer al sistema (para que estén en la RED, 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 ciudades globales como si fueran multinacionales y las que no pertenecen a ese club, como si fueras PYMES, ambos grupos cumpliendo con su papel y, digamos, con sus respectivos márgenes de beneficio. Para una ciudad o una región 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 dinamizando al mismo tiempo su economía y su sociedad locales.

Por eso hemos intentado hacer una completa 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: Málaga.**

De la excelencia en el funcionamiento de Málaga como ciudad, de sus monumentos, de sus servicios, de la cordialidad de su gente, de la eficacia de sus comunicaciones y del sosegado ritmo vital que su urbanismo sea capaz de traducir en la manera de vivir la calle, dependerá el que pueda ser considerada una de las "mejores PYMES urbanas" del mediterráneo. Y es ahí donde, a nuestro parecer, encuentra su plena justificación la ejecución del PLAN LITORAL DE MÁLAGA.

Málaga, 17 de Junio de 2021



Salvador Moreno Peralta
Arquitecto

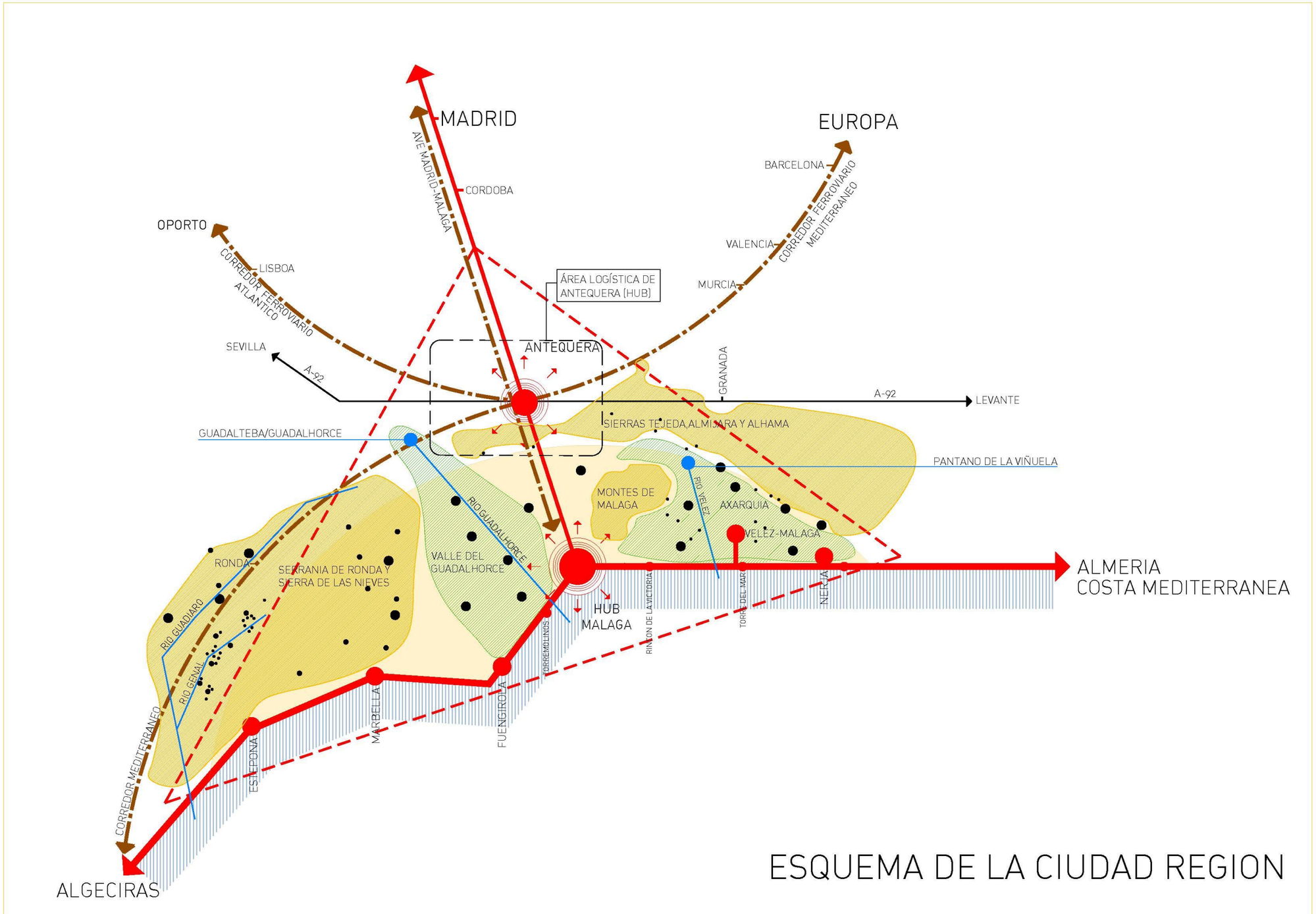

MADRID
AVE MADRID-MALAGA
CORDOBA
EUROPA
BARCELONA
CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRANEO
VALENCIA
MURCIA
OPORTO
LISBOA
CORREDOR FERROVIARIO ATLANTICO
ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA (HUB)
ANTEQUERA
SEVILLA
A-92
GRANADA
A-92
LEVANTE
SIERRAS TEJEDA,ALMIJARA Y ALHAMA
GUADALTEBA/GUADALHORCE
PANTANO DE LA VIÑUELA
MONTES DE MALAGA
RIO VELEZ
AXARQUIA
RIO GUADALHORCE
VELEZ-MALAGA
VALLE DEL GUADALHORCE
RONDA
SERRANIA DE RONDA Y SIERRA DE LAS NIEVES
ALMERIA
COSTA MEDITERRANEA
RIO GUADIARO
RIO GENAL
HUB MALAGA
RINCON DE LA VICTORIA
TORRE DEL MAR
NERJA
TORREMOLINOS
CORREDOR MEDITERRANEO
ESTEPONA
MARBELLA
FUENGIROLA
ALGECIRAS
ESQUEMA DE LA CIUDAD REGION

Fig. 24

AGRADECIMIENTOS.

Para la elaboración de este trabajo hemos contado con la inestimable colaboración de José Alba García, Ingeniero de Caminos (ARCS, Estudios y Servicios Técnicos); José Damián Ruiz Sinoga, Geógrafo; Javier Berlanga, Gerente del Consorcio Metropolitano de Transportes de Málaga; Francisco Javier Perea Sardón, Director Técnico del Consorcio de Transportes Metropolitano de Málaga; Sebastián Hevilla, Gerente del Grupo de Desarrollo Rural de la Comarca del Guadalhorce; Juan Jiménez, Gerente del Grupo de Desarrollo Rural de la Comarca Sierra de las Nieves; María Luisa Olmedo Carmona, Grupo de Desarrollo Rural de la Comarca Sierra de las Nieves; David Camacho García, Gerente del Grupo de Desarrollo Rural de la Axarquía y Miguel Ruiz, Director Gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Málaga EMT.