

LA CIUDAD Y SU BRÚJULA

1.- La ciudad con proyecto.

Cuando este texto estaba ya escrito surgió el Covid19. Y pocos días antes se había publicado el libro “**El Cisne Negro**” de Nassim Nicholas Taleb. El confinamiento y la paralización mundial de la vida urbana por el virus dieron lugar a todo tipo de reflexiones coincidentes en la estrecha relación entre la pandemia y un modelo urbano saturado que nos situaba ante la primera gran crisis de urbanidad de la Historia, después de que la ciudad hubiera paseado su triunfo incontestable a lo largo de ella. Paralelamente, la lectura del libro de Taleb en clave urbanística traía al primer plano los límites de la capacidad reguladora y prospectiva de la planificación urbana, cuando el autor argumentaba, de una manera convincente, que la Historia no ha seguido nunca un derrotero lineal sino zigzagueante, con puntos de inflexión anómalos e imprevisibles, ajenos a la continuación empírica de los sucesos pasados: los llamados “**Cisnes Negros**”, cuyas anormalidades son las que verdaderamente han determinado el devenir de la Historia. Podríamos pensar, al hilo de esto, que la propia ejecución del planeamiento genera unas circunstancias que siempre se escapan a lo previsto por los urbanistas, provocando la crisis del proyecto urbano como plasmación de una idea científicamente fundamentada, pero a la postre continuamente desmentida por la diferencia entre lo ideado y lo acontecido.

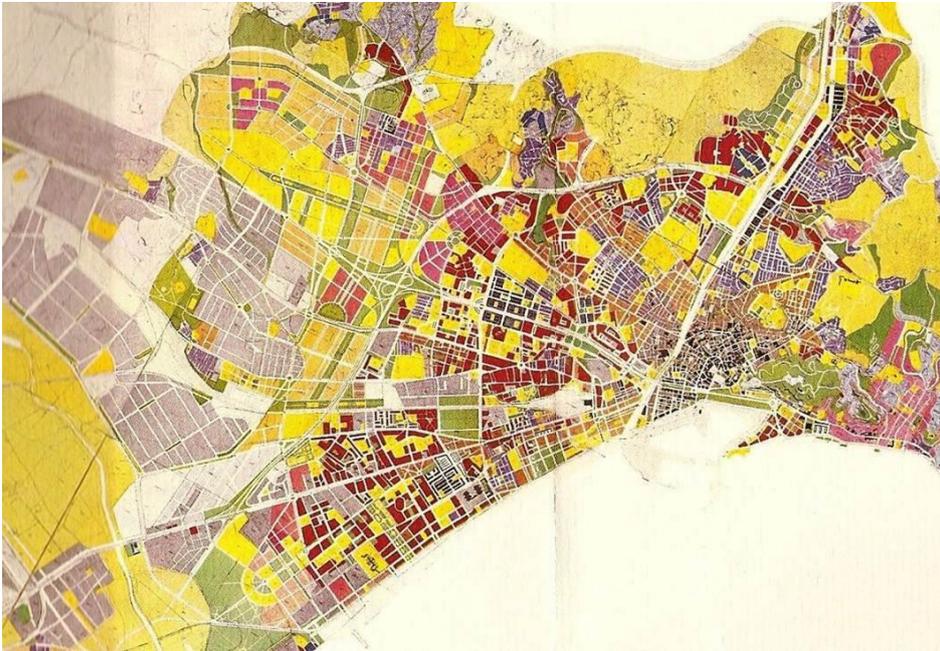


Fig. 1: Plan General de Ordenación Urbana de Málaga (1983).

Creemos que esta supuesta evidencia no cuestiona la validez de un proyecto urbanístico para la ciudad, en la medida en que toda propuesta encierra una utopía, que es la derivada hacia la que tiende la razón práctica. La clave está en renovar constantemente el **proyecto** de la ciudad a tenor de lo que va marcando la brújula de lo real. Lo que aquí se expone sintéticamente es el desarrollo de una ciudad, Málaga, que se reinventa sobre su deterioro (social, demográfico, anímico) en 1983 con un proyecto urbanístico, el Plan General de Ordenación Urbana, **(PGOU/83)** (*) (**Fig 1**) que encierra la impronta de un ADN determinante de la fructífera evolución de sus adaptaciones posteriores (**). Las adaptaciones que se van produciendo al hilo de su ejecución descubren unas potencialidades de la ciudad recogidas en dos sucesivos Planes Estratégicos (***) con el objetivo de convertirla en el motor económico de la región, con una proyección que supera incluso los límites de ésta. En esta evolución, lo que el planeamiento tenía de proyecto ha sabido incorporar a su propia lógica los hechos imprevistos. La cuestión, en estos momentos, es saber si la ciudad podrá asumir el Cisne Negro de su propio éxito.

2.- Málaga / 1983.

Málaga no difiere mucho en los años 60/70 de los otros enclaves mediterráneos que, tras el Plan de Estabilización Económica (1959), registran un fuerte crecimiento demográfico e inmobiliario vinculado a la explotación turística de su medio litoral. Es el suyo el típico proceso de crecimiento sin urbanización, cuyas claves hay que entenderlas en su contexto político y socioeconómico: salida a cualquier precio de la pobreza de postguerra, identificación de la construcción y el turismo con la modernidad- desde un atraso doloroso y acomplexado-, inicios de la motorización y la movilidad, y la utilización de los postulados del urbanismo funcionalista del anterior Plan General del año 70 (**Fig 2**) que, ya de por sí doctrinarios, son interpretados aquí de una manera especialmente ventajista: la planificación de la ciudad sobre amplios sectores de propiedades rústicas preexistentes, delimitados por una **Red Arterial** viaria como razón última para poder hacer efectivos sus desarrollos urbanos inmediatos.

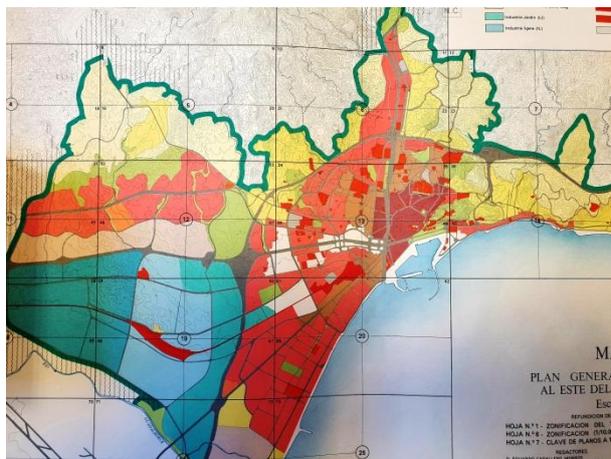


Fig. 2: PGOU 1970: grandes espacios indefinidos entre la malla de su Red Arterial.

No existía ninguna instancia reguladora intermedia que estableciera en el interior de dichos sectores unas mínimas condiciones de ordenación, de equipamientos básicos y de urbanización primaria, más allá de las que pudieran exigir algunos dignos funcionarios municipales. La construcción de la ciudad quedaba a merced de las razones de la promoción inmobiliaria, con la máxima rapidez, mínimo coste y máximo beneficio. La Málaga de los 60/70 era una populosa ciudad de polígonos de viviendas separados por vacíos embarrados. Dentro de su complejidad, podemos sintetizar que el PGOU/83 se proponía encontrar en Málaga un rastro urbano entre la fantasmagoría de sus edificios, de convertir en calles y espacios públicos esa higiénica frialdad del concepto “separación entre bloques” de sus escuetas ordenanzas de edificación (**Fig 3**).



Fig. 3: Polígonos de viviendas entre vacíos carentes de urbanización primaria.

El PGOU/83 fue el primero de las grandes capitales de provincia en redactarse por imperativo de la Ley del Suelo de 1975. El urbanismo español del final de la dictadura (75-80) acude a su cita con la idea de ciudad democrática, a partir de un renacido optimismo en la libertad política recuperada y en las capacidades del municipio como el ámbito propicio para ese reencuentro. El PGOU/83 fue la síntesis de anhelos colectivos, como las reclamaciones de los movimientos vecinales, de las que fue catalizador, y el diseño urbano minucioso como garantía del control público de los procesos urbanos, frente a la deliberada inconcreción y lasitud anterior.

Pero aquí este formalismo minucioso con el que aparece dibujado hasta el último rincón de la ciudad -criticado por su exceso- encerraba el compromiso de convertir la anomia de sus vacíos en “**espacios practicados**”, según la acertada expresión de Michel de Certeau. A partir de la ejecución de lo dibujado en el plano, Málaga se reencuentra con su identidad urbana, enmendando, arreglando, recomponiendo la figuración de su presente y la orientación de su futuro, y todo ello en una múltiple dimensión: la recuperación del valor patrimonial de la ciudad histórica, en trance de abandono y demolición; creación, mediante trazados viarios y equipamientos dotacionales sobre sus desolados crecimientos, de una conjunción de barrios identificables y articulados sobre los que poder instaurar, por primera vez, una “**vida pública**” (**Fig 4**); y plasmación sobre el plano de los elementos estructurales de carácter general que, al tiempo que articularan el armazón urbano de cada una de sus piezas, establecieran la lógica de crecimiento en la que habrían de sustentarse los desarrollos futuros. Gran parte de estos elementos estaban ya determinados por las propias circunstancias geográficas del “sitio” de la ciudad, cuyos montes constreñían su expansión hacia el gran arco del valle del río Guadalhorce, el cordón litoral que va de punta a cabo de la provincia, y el estrecho corredor hacia el norte que siempre dificultó las conexiones de la ciudad con el resto del país, responsable de esa condición periférica y casi insular que la ciudad ha padecido hasta tiempos recientes.

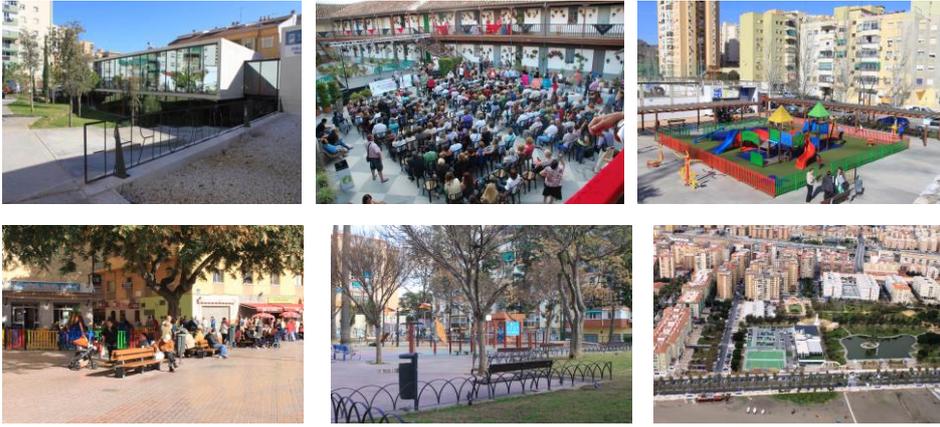


Fig. 4: Calles, plazas y equipamientos propiciando una "vida pública".

El núcleo de la ciudad histórica estaba ligado, pues, al territorio mediante los ejes de comunicación con las principales ciudades provinciales, incluido el ferrocarril (Marbella, Vélez-Málaga, Antequera y, más allá de ellas, las ciudades regionales, Sevilla, Granada y Córdoba) (Fig 5) Estos caminos radiales eran, a la vez que ejes territoriales estructurantes, las únicas vías urbanas arteriales que habían soportado el intenso crecimiento de los años del desarrollismo, entre 1960 y 1980.

El entramado urbano a la escala media, en consecuencia, habría de tenerlos como referencia. Pero las formas de su desarrollo habían quedado condicionadas por la mencionada Red Arterial que supeditaba el crecimiento más a la movilidad motorizada que a la articulación urbana, imponiendo una potente vía de circunvalación al oeste de la ciudad (**la Ronda Oeste**), sesgando esos ejes radiales estructurantes con la violenta intrusión de su traza, creando una sensación anímica amurallada que, como tal, dificultaba la comprensión de la lógica territorial "extramuros" y, en consecuencia, la configuración de la ciudad futura. Si reducimos las claves del Plan a las más definitorias, una de ellas fue, precisamente, esta: la feliz idea (feliz y simple, sin conseguimos no cometer el error de confundir el mapa con el territorio) de abstraernos de esta circunvalación y de su falso efecto amurallado, continuando con la "lectura" de la ciudad como si aquella no existiese.

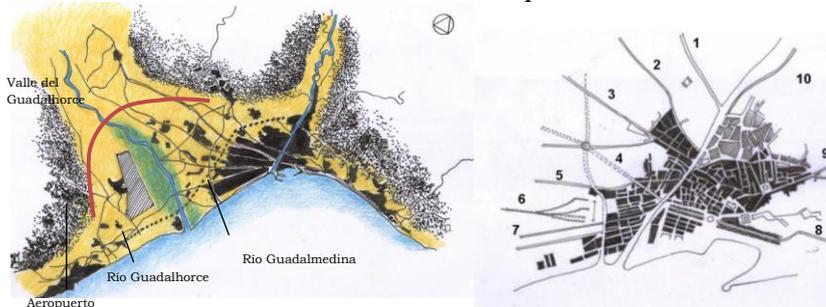


Fig. 5: Los ejes territoriales: 1 Arroyo de los Ángeles; 2 Camino Viejo de Antequera (Sevilla); 3 Camino Nuevo de Antequera; 4 Traza de la Prolongación de la Alameda (hacia el Valle del río Guadalhorce); 5 Camino Viejo de Churriana; 6 Ferrocarril; 7 Carretera de Cádiz; 8 Camino de Vélez Málaga; 9 Camino de Granada; 10 Salida hacia Córdoba y Madrid

El tráfico hacia la Costa del Sol podía circular por su ancho corredor asfaltado, pero la ciudad continuaba “por debajo”, con la pluralidad y diversidad de sus usos engarzados en una lógica estrictamente urbana. **(Fig 6)** Evidentemente, tanto por la progresiva complejidad que el territorio manifiesta, como por las propias consecuencias de la ejecución de lo planificado y, diríamos, casi por lógica geométrica, a partir de un determinado momento el esquema de extensión radio-concéntrico pierde su sentido y el plan ha de atender la brújula de nuevas solicitaciones: esas, entre otras, fueron las razones que habrían de justificar las dos revisiones posteriores.

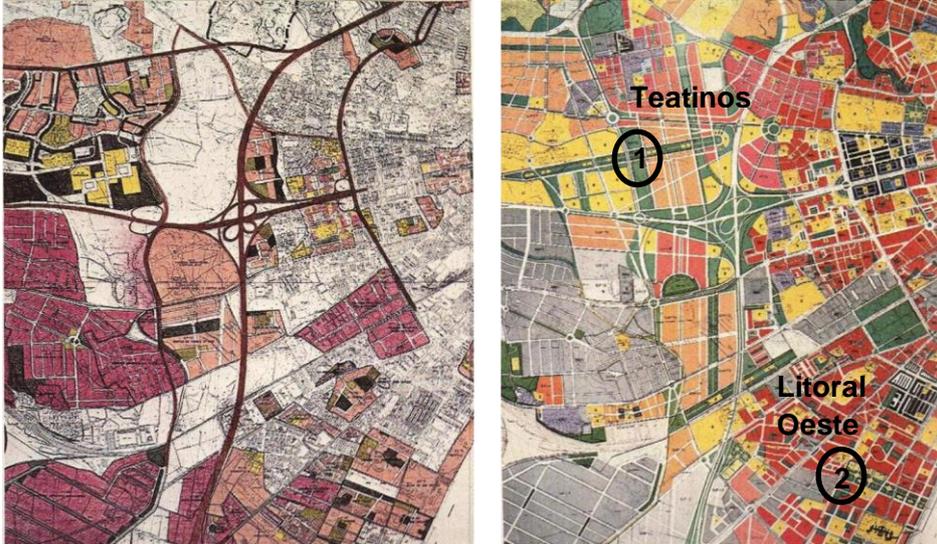


Fig. 6: El crecimiento de la Ciudad “por debajo” de la Ronda Oeste: recomposición completa de los planos parciales en los sectores de crecimiento.

La otra clave del Plan, -la recomposición, articulación y “re-identificación” de espacios desolados en barrios reconocibles- ha sido ya apuntada, pero interesa subrayar de ella no sólo sus aspectos estrictamente disciplinares como la importancia de su sostén político, probablemente hoy impensable. Nos referimos a que el diseño de la mayor parte de esos lugares estaba ya consolidado mediante planes parciales definitivamente aprobados, como piezas absolutamente autónomas, sin una mínima correspondencia entre ellas, al faltar esa instancia de regulación intermedia: un enloquecido puzzle de piezas desencajadas.

Así estaban hipotecados los dos grandes sectores de crecimiento: “Teatinos” al noroeste del arco, y el “Litoral Oeste”, en su expansión costera hacia el núcleo turístico de Torremolinos que, en gran medida, habrían de constituir la seña de identidad de la nueva ciudad democrática. Pues bien, las edificabilidades de esos planes parciales fueron reducidas, sus calles y avenidas rediseñadas, así como sus tipologías residenciales pero, sobre todo, se reubicaron sus equipamientos y zonas libres públicas como piezas estructuradoras de ámbitos mayores, contribuyendo a **centralizar espacios que estaban condenados a ser otra vez polígonos de**

periferia. “Teatinos” sirvió para establecer pautas de crecimiento a gran escala sobre un amplio arco que habría de albergar una gran variedad de usos, como una verdadera nueva ciudad extrapolada de la existente. En cuanto a las ordenaciones del Litoral Oeste apoyadas en un nuevo Paseo Marítimo -con la atracción, funcionalidad y simbolismo que este tipo de elementos tienen en tantas ciudades costeras- podemos resumir que culminan un viejo anhelo local: la definitiva apertura de la ciudad al mar, luego seguida por actuaciones emblemáticas similares en su propio centro histórico (**Fig 7**).



Fig. 7 La apertura de la ciudad al mar.

3.- Las revisiones del Plan en 1995 y 2004-2011.

Estas revisiones fueron dictadas por las circunstancias cambiantes que iban surgiendo de la propia ejecución del Plan, que abrían un abanico de nuevas posibilidades. (**Fig 8**).

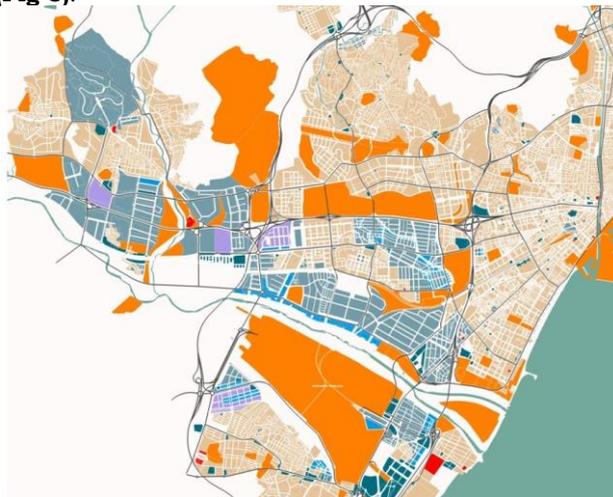


Fig. 8: PGOU 2011.

Lo importante es que todas las decisiones que se tomaron encajaban en la “lógica” del armazón primigenio del PGOU/83, con sus necesarias rectificaciones y adaptaciones a esas circunstancias y concretando, de un modo más preciso, dinámico y selectivo, la consolidación estructural de la ciudad y sus pautas de crecimiento proyectadas, uno de cuyos objetivos principales era equilibrarla mediante una serie de “**centralidades periféricas**”: la anhelada “isotropía” trasunto de una ciudad democrática. Aparecen, con ello, nuevos escenarios imprevistos, pero la solidez de la estructura los asume sin traumas, convirtiéndolos en nuevas áreas de oportunidad. Así, se culminó la configuración del sector Litoral Oeste, en su vacilante encuentro con la desembocadura del río Guadalhorce, mediante un nuevo diseño que resolvía acertadamente en un polo de atracción y centralidad la confluencia de los desarrollos residenciales del litoral con la cercanía de los grandes polígonos industriales (**Fig 9**).



1 Avda. de las Américas; 2 Estación AVE; 3 Equipamientos públicos del Plan RENFE; 4 Soterramiento del corredor ferroviario.

Fig. 9: Final del Litoral Oeste y transformación completa de los terrenos de RENFE con nueva Estación Intermodal, Alta Velocidad y Soterramiento del corredor ferroviario

Se concretaron, como piezas singulares de gran capacidad de referencia en sus ámbitos, una serie de grandes equipamientos ya previstos, como los que se derivaron del Plan Especial de los terrenos ferroviarios (Plan RENFE) en pleno corazón de barrios sobredensificados, así como la ordenación de los espacios resultantes por el soterramiento del corredor ferroviario en todo el tramo de penetración a la ciudad -otra circunstancia no prevista en el PGOU/83 transformada en oportunidad- que eliminaba una infranqueable barrera en los tránsitos locales norte-sur a lo largo de 3 kilómetros. Esta decisión era consecuencia de la construcción de la nueva Estación para la Alta Velocidad- a las puertas mismas de la centralidad histórica- y las variadas opciones de intercambio modal, con los autobuses urbanos e interurbanos, el ferrocarril de la costa, el aeropuerto, o el metro en ciernes.

Esta actuación, junto con la construcción de importantes centros comerciales y administrativos a lo largo de la traza diagonal del Arroyo del Cuarto (avenida de las Américas) acababan por consolidar el gran ámbito- geográfico y funcional - de Núcleo Central sobre el que el PGOU/83 partía para la elaboración de su esquema, más allá de la exigua dimensión de su pequeño centro histórico. (**Fig 10**)



Fig. 10: Ampliación de la Centralidad Urbana.

La implantación del **Parque Tecnológico de Andalucía (PTA)** tampoco estaba prevista en el PGOU/83, pero su emplazamiento a lo largo del eje estructurante de la autovía del Guadalhorce y su vínculo con la ciudad Universitaria supuso un verdadero imán para uno de los vectores de crecimiento programados hacia el territorio, apoyado sobre dos núcleos populares existentes (barrios de Campanillas y Santa Rosalía), como un interesante reflejo o representación sobre el terreno de esa fecunda simbiosis de lo local y lo global. El conjunto formado por el PTA, los núcleos tradicionales y los asentamientos residenciales programados en su entorno configura otra de esas “centralidades periféricas” con las que a partir de ahora una Málaga mucho más compleja que la inicial empieza a definir un Área Metropolitana en continua expansión. **(Fig 11)** A ello contribuye notoriamente la ejecución de la autovía Ronda Este, como continuidad de la Ronda Oeste, equilibrando el “peso” y la tensión que hasta ese momento había ejercido sobre la metrópoli la costa occidental y el valle del Guadalhorce, incorporando la rica y variada comarca de la Axarquía (Costa del Sol Oriental).



1 Ronda Este; 2 Ronda Oeste; 3 Hiperronda.



Fig. 11: “Centralidad periférica” PTA Universidad y núcleo de Campanillas.

La huella de la idea de Málaga implícita en sus Planes había quedado ya consolidada en todo su ámbito municipal, pero como un proyecto inacabado. A partir de ahora las intervenciones habrían de ser selectivas, localizadas en áreas que no había “madurado” y mantenían su arcaísmo, tal era el caso del territorio industrial entre la ciudad y el río Guadalhorce que confunde, desdibuja y bloquea el crecimiento de la ciudad hacia el valle. Pero Málaga es ya una ciudad coherentemente proyectada en todo su ámbito municipal desde el ímpetu germinal de su ya lejano proyecto de 1983. A partir de ahora, como manifestaba Damián Quero, su evolución habría de asimilarse a una especie de enorme Plan de Reforma Interior **(Fig 12)**



Fig. 12: El PGOU 2011.

4.- Y tras el proyecto, los “Cisnes Negros”.

El crédito urbano de Málaga se venía fraguando, pues, desde hacía tres décadas, pero lo cierto es que en el mercado global de producciones y consumos las ciudades compiten entre sí como empresas, y el éxito sólo se consigue con la definición nítida y atractiva de su “nicho de mercado”. Málaga **necesitaba la visibilidad de su “branding”** y el alcalde Francisco de la Torre apostó resueltamente por el de la ciudad como una **capital turística con una fuerte impronta cultural**, la cuna de Picasso. **(Fig 13)**



Fig. 13: El nuevo "branding" de la Ciudad.

De esta decisión surge una intensa regeneración de su otrora abandonado Centro Histórico, ya iniciada por un Plan Especial de Reforma Interior (****) y el contundente éxito ciudadano de la peatonalización de la **calle Larios**, eje principal de la ciudad histórica. **(Fig 14)**



Fig. 14: Peatonalización de la calle Larios.

Esa regeneración del Centro -más bien su auténtico descubrimiento- se lleva a cabo mediante la concatenación de una serie de decisiones políticas ajenas al planeamiento: la apertura e integración de las dársenas portuarias a la vida de la ciudad, como parte indisoluble de la centralidad histórica; la recualificación de determinados espacios públicos en una fecunda interrelación con monumentos revalorizados, como la calle Alcazabilla, escenario al que se asoman el Palacio de la Aduana, el teatro Romano y las murallas de la Alcazaba...Y sobre todo, la consagración de Málaga, como una Capital de Museos de primer nivel sobre edificios históricos rehabilitados o en emplazamientos privilegiados, y todo ello acompañado con una intensa e ininterrumpida actividad expositiva, musical, teatral y cinematográfica. (****) **(Fig 15)** Anulada por el esplendor de las vecinas Sevilla, Córdoba y Granada, una nueva y bella ciudad histórica se incorpora al club de las "ciudades globales", conjugando inteligentemente los tres elementos del tripode que sostiene la actividad económica global: **el Turismo, las TICs y la inmensa capacidad de acumulación de capital que hoy tiene la Cultura.**



Fig. 15: "Málaga, Ciudad de Museos".

Pero esta fagocitación funcional y simbólica de la ciudad por la inmensa atracción de su pequeño Centro está generando idénticos problemas a los de tantas ciudades que han consagrado sus espacios centrales al turismo de masas: turistificación residencial en manos de plataformas digitales deslocalizadas, desalojo de residentes, graves problemas de movilidad general, aglomeraciones insostenibles deliberadamente orientadas hacia el máximo consumo, incremento generalizado del precio de la vivienda, expulsión de jóvenes y escasa capitalización local del valor generado por las actividades en los sectores inmobiliario y hostelero, prácticamente todos en manos de capitales foráneos o fondos de inversión (**Fig 16**).



Fig. 16: La turistificación insostenible de la ciudad histórica.

Para algunos sectores profesionales, políticos y mediáticos todo esto no son más que víctimas colaterales del éxito y, en una versión renovada del frenesí desarrollista de los 70, se recurre al atractivo de terrenos con alto valor de posición para desmadradas actuaciones turístico-inmobiliarias- "iconos de la modernidad"- cuando la ciudad se estaba convirtiendo en un sugestivo paradigma para las ciudades medias precisamente a partir del descubrimiento y potenciación de otro tipo de valores más genuinos (**Fig 17**)



Fig. 17: Grandes operaciones inmobiliarias al amparo de la “necesidad icónica”.

Pero al Cisne Negro de este éxito le ha sobrevenido el Cisne Negro de la pandemia. Ya no hay masas, ni cruceros en su puerto, ni turistas atiborrando las calles. Todo apunta a que las formas de vida van a cambiar, en los niveles domésticos, laborales y urbanos. Y tal vez ha llegado el momento de que la capital, “descomprimida” hacia su región (**Fig 18**) y con la aportación afluente de su variada riqueza comarcal- en una visión urbanística integradora ya preconizada por su II Plan Estratégico-recupere, en esa escala, el rigor y el prestigio de lo que hasta ahora ha sido esa “**ciudad con proyecto**”, sin cuya disciplina no podrían explotarse ahora sus éxitos mediáticos.



Fig. 18: La metrópoli “descomprimida” hacia su provincia.

Salvador Moreno Peralta, arquitecto urbanista

(*) El PGOU DE Málaga de 1983 fue coordinado por los arquitectos urbanistas Salvador Moreno Peralta, Damián Quero Castanys y José Seguí Pérez, al frente de un equipo básico integrado por los ingenieros de caminos Carlos Miró y José Luis Gómez Ordóñez, el geógrafo Alfredo Rubio, los economistas Vicente Seguí y Pedro Marín, el demógrafo Damián López Cano y el abogado Álvaro García Cabrera. El catedrático y urbanista Manuel Solá-Morales colaboró como asesor externo a lo largo de todo el proceso. Todos ellos siguieron vinculados a sus actividades urbanísticas y algunos de ellos ejercieron cargos de responsabilidad política en distintas administraciones. El Plan obtuvo el Premio Nacional de Urbanismo en 1985.

(**) En la evolución del Plan y la coherencia de sus adaptaciones con la “lógica” del Plan original tuvo una indudable influencia el hecho de que uno de sus autores, Damián Quero, fuera el encargado de dirigirlos.

(***) Los Planes Estratégicos fueron elaborados por la Fundación CIEDES, creada a tal fin. El I Plan data de 1992 y define “*una ciudad metropolitana de alcance mediterráneo, metrópolis de alta calidad de vida y respeto medioambiental, capital económica y tecnológica de Andalucía, capital turística y de ocio europea*”. El II Plan, del 2002, postula que “*la ciudad no sea entendida sólo dentro de los límites municipales, sino en sus interdependencia con el resto del espacio metropolitano y regional*”.

(****) El Plan Especial de Reforma Interior del Centro Histórico, aprobado en 1989, fue redactado por la Gerencia Municipal de Urbanismo bajo la dirección del arquitecto Francisco Jiménez Játiva y un equipo integrado por el economista Vicente Seguí y los arquitectos M^a Eugenia Candáu y Luis Pérez Cuenca.

(*****) Al Museo Picasso siguieron el Centro de Arte Contemporáneo, el Thyssen, el Pompidou, el Museo Ruso de san Petesburgo y el de Bellas Artes, a los que habría que añadir el Museo Municipal, el del Vidrio el de Automóviles y otros.