



Foro Metropolitano del II Plan Estratégico de Málaga

“Infraestructuras de transporte y comunicación: elementos de conexión interna y externa” (Martes, 23 de marzo de 2004)

Aportación de D. Salvador Moreno Peralta

Una de las tareas pendientes en este inicio de siglo de cambios vertiginosos es la necesidad de redefinir el concepto mismo de la ciudad en el marco de la urbanización generalizada hacia el que el mundo se encamina, acrecentada por los dos fenómenos quizás más relevantes y definatorios de nuestra época, es decir, la revolución informático-tecnológica y su correlato en las comunicaciones y la economía. La revolución informática ha desembocado en un sistema económico cuya actividad- el movimiento de capitales, los negocios, las transacciones, etc- se realiza a distancia. Hoy son cada vez más irrelevantes las llamadas economías de aglomeración, basadas en la proximidad física a los mercados, las fuentes de recursos y centros de intercambio. Ya no importa tanto residir cerca del lugar de trabajo porque se puede trabajar donde se reside, toda vez que el mundo se nos ha puesto al alcance de nuestro ordenador personal. Ya no importa tanto vivir cerca de los centros porque la ciudad tiene muchos centros extendidos por el territorio. Han bastado unos cuantos kilómetros de asfalto para que los límites conceptuales de la ciudad, aquellos hasta donde ésta se hacía visible y perceptible, conformen una nueva realidad de ciudad- región. La vieja ciudad de las murallas diluida hoy en la ciudad- territorio, ciudad- región, área metropolitana o como queramos llamarla.

Este estado de cosas hace que las opciones de residencia cada vez se esparzan más por el territorio en agrupaciones de media-baja densidad y alto consumo de suelo. La urbanización se extiende y nace el Área Metropolitana. Hubo un tiempo en que el concepto de ciudad se circunscribía a la muralla de calle Carretería; otro en el que además del Centro Histórico la ciudad comprendía algunos barrios periféricos a lo largo de las vías radiales de comunicación con el territorio. Los que tengan más de cuarenta años se acordarán de cuando Málaga se terminaba en Carranque, y el espacio exterior a esos límites era el campo, el territorio, la No-ciudad. Hoy día el concepto urbano de Málaga no puede entenderse sin incluir Torremolinos y gran parte de la Costa,

Campanillas, Cártama, Alhaurín, Casabermeja, Rincón de la Victoria y, merced a los últimos tramo de autopista, hasta la propia Vélez Málaga.

Este espacio metropolitano en el que hoy se expresa el concepto de lo urbano es un espacio continuo en su urbanización pero discontinuo en su funcionalidad, en sus intensidades y en sus significados. Es una red compuesta por unos nudos (los lugares significativos de la ciudad, áreas residenciales, centros terciarios, de negocios y de transportes, parques tecnológicos, áreas monumentales, etc.) y unas conexiones que son las vías de comunicación. Lo importante de una red es la solidez de su entramado, su cohesión. Pero la red de la ciudad urbano regional no siempre está cohesionada porque, dentro de esos nudos hay lugares débiles y lugares fuertes, zonas de gran intensidad urbana, de gran capacidad simbólica, de gran presencia de ciudad con lo mejor de sus atributos, junto a otros que son focos de marginalidad, sectores (tanto productivos como humanos) centrifugados por la globalización, al no poder jugar el papel competitivo que implacablemente aquella obliga a desempeñar: los barrios históricos degradados, los reductos de la inmigración o, simplemente, espacios unifuncionales- como, por ejemplo, las universidades y los parques tecnológicos- que, aún teniendo un encaje en el sistema económico urbano, son poco generadores de ciudad al faltar el elemento sustantivo de ella que es, por encima de cualquier otra consideración, la diversidad, la polivalencia o la multifuncionalidad, pues lo contrario es el gueto. polivalencia o la multifuncionalidad, pues lo contrario es el gueto. Por poner como ejemplo la ciudad en la que estamos, no cabe duda de que el campus universitario, los barrios residenciales de Teatinos o el Parque Tecnológico son importantes centros dispersos por el arco de crecimiento de la ciudad. Pero ninguno de ellos alcanza la plenitud de lo urbano por cuanto a todos ellos les falta el atributo de la diversidad: Teatinos es un barrio residencial, pero se está construyendo sin comercios en las calles, de ahí que carezca del elemental pulso vital que debe latir en los espacios públicos para que sean lugares seguros propicios a la relación.(Gueto residencial). A la Universidad se desplazan todos los días cuarenta mil alumnos sobrecargando la autovía del Guadalhorce y sus escasos accesos alternativos, porque el campus es un espacio unifuncionalmente docente, sin el apoyo de la residencia o del comercio, aún de primera necesidad. (Gueto universitario). Y el parque Tecnológico, esa baza que nos pone en el mapa y nos redime de nuestra postración industrial, es, sin embargo un gueto de lujo donde las cinco mil personas que allí trabajan tienen que echar una moneda en una maquina para tomarse un simple café. No, estos espacios, que junto a los terrenos de RENFE, el aeropuerto, el Recinto Ferial, la ciudad de la Justicia y el Plan

Bahía van a llenar de contenido al Triángulo Productivo- escenario de la nueva capitalidad- tienen que ser en sí mismos como una especie de reflejo o microcosmos de la ciudad toda, es decir, que desde ellas no se tenga la sensación de estar en una situación subordinada, periférica, marginal o suburbial, sino con todas las connotaciones de la centralidad, entendiendo por ésta la complejidad de funciones que entraña el vivir: la residencia digna, los comercios, los equipamientos, el espacio público y los lugares de ocio.

Pero la plenitud urbana de los múltiples centros que hoy tiene la ciudad es sólo la mitad del modelo. La otra mitad es la máxima posibilidad de movilidad y comunicación entre ellos. Tan sólidos deben ser los nudos como los enlaces, y esto alude a un buen número de asignaturas pendientes en nuestras ciudades y en nuestra comunidad autónoma. Como escriben Jordi Borja y Manuel Castells: "No podemos aceptar la ciudad dual, la que consolida centros y periferias mutuamente excluyentes, ni la ciudad que segrega social y funcionalmente poblaciones y actividades. Las ciudades deben ser policéntricas, los barrios plurales y las zonas de actividad polivalentes. Cada parte de la ciudad debe tener su monumentalidad, su simbología y su identidad. Pero también una ciudad democrática es aquella que maximiza las posibilidades de movilidad para todos sus habitantes. Los sistemas de transportes masivos y accesibles son muchas veces la condición de acceso al empleo y a la vivienda, y también es un requisito para construir un sentido y un proyecto colectivo para la ciudad". Estas ideas podrían encontrar una expresión que las resumiera con la fuerza de un manifiesto: la modernidad, aplicada a lo urbano, no es hoy ni la ciudad dual y excluyente ni la ciudad confusa y difusa por el territorio, sino la reproducción constante en cada área, cada zona, cada barrio, perfectamente conectados entre sí, de los mejores atributos de diversidad que atesora la vieja ciudad histórica. Y si hemos de referirnos a casos específicos del sur de Europa, como Málaga, el modelo de ciudad al que nos referimos no es otro que al de la vieja ciudad mediterránea.

Pero si, como hemos visto, la ciudad metropolitana es una red compuesta internamente por nudos, es, a su vez y en su conjunto, el nudo de una red mayor a escala global que constituye el sistema de ciudades. La economía global se articula sobre los nudos de estas ciudades, de estos ámbitos urbano-regionales que son hoy el marco natural de la actividad económica. Pero para que las ciudades puedan actuar con toda propiedad como nudos del sistema, dicho de otro modo, para que estén en la red, que es tanto como decir: para

que estén en el mapa, es preciso que cumplan la elemental condición de ser competitivas, lo cual, a su vez, comporta cumplir con tres condiciones:

1º) Ocupar su adecuado "nicho de mercado" dentro del sistema global, mediante la potenciación de aquellos segmentos en los que puede ser competitiva. En este sentido, y de acuerdo con todos los dictámenes de los sucesivos planes estratégicos, Málaga habrá de reencontrarse con su perdido papel de capital en el reforzamiento de su función turística, cultural, servicios, su oferta universitaria y la innovación tecnológica; a la cual podríamos añadir ahora la estricta función residencial como estricto recurso económico en sí mismo. Málaga es uno de esos pocos privilegiados lugares en donde las tres manifestaciones básicas en las que se despliega la existencia humana- la residencia, el ocio y el trabajo- que tradicionalmente se desarrollaban en espacios segregados, puede expresarse en un mismo lugar. En estado real o potencial, atesora clima, playa, montaña, gastronomía, universidad, patrimonio cultural, comunicaciones, alta tecnología, cualificación profesional y humana y, en definitiva, una de las ofertas más sugestivas y diversificadas del continente europeo. Solo hay que hacer una cosa para mantener esa posición de privilegio: no deteriorar, no desaprovechar con actuaciones activas o simplemente banales el sustrato físico que constituye la condición misma de la oferta, esto es, el territorio, especialmente en aquellos lugares de máxima calidad.

2º) La máxima capacidad de comunicación con el exterior (puertos y aeropuertos, telecomunicaciones, nuevas infraestructuras viarias y de ferrocarril, centro de convenciones y congresos, ferias y exposiciones, etc.) como la comunicación interna, en la medida en que, como hemos visto, la ciudad metropolitana es un sistema de centros urbanos. En este sentido Málaga dispone de un atributo que viene a ser como un concepto fetiche que por sí solo es un significante de la modernidad y potencialidad económica: el intercambio modal, que podrá encontrar su máximo desarrollo con la Alta Velocidad y la ampliación del aeropuerto, y un valor añadido sobre otras ciudades del arco mediterráneo, es decir, su proximidad con el continente africano y su carácter, pues, de puente entre dos mundos.

y 3) Su propia excelencia como ciudad, lo cual conlleva la valoración de todos aquellos aspectos locales que le confieren carácter, singularidad y orgullo cívico. A este respecto ha habido tres actuaciones recientes en la ciudad de enorme trascendencia: el Palacio de Ferias y exposiciones, la peatonalización de la calle Larios y el museo Picasso, que nos ha permitido

empezara a vernos de otra manera, a descubrir, unos valores y unas posibilidades inéditas de nuestra ciudad y nuestro centro histórico y, sobre todo, ha elevado el nivel de exigencia ciudadana con respecto a la obra pública.

Tras este preámbulo concluyo diciendo que Málaga vive un momento clave de cara a su futuro por los cambios vertiginosos que en ella se están dando como consecuencia de la globalización, que las visiones analíticas de hace unos años se han quedado obsoletas, que debemos pensarla como un territorio en red compuesto por unos nodos estrechamente vinculados y que el secreto de su productividad, que es tanto como decir el secreto de su posición en la red radica en tres condiciones fundamentales :

- Su mayor capacidad de articularse en la economía global, dinamizando al mismo tiempo su economía y su sociedad locales mediante la máxima potenciación de sus valores presentes, potenciales o simplemente ocultos.
- El equilibrio y la isotropía urbana de los múltiples centros en los que hoy se expresa lo urbano. La ciudad urbano- regional es una ciudad de centros, entendiendo por centralidad el máximo disfrute en un lugar de los atributos inherentes a lo urbano, esto es, la diversidad, de usos, de funciones, de paisajes, etc.
- La máxima posibilidad de conexión entre estos centros. Podemos potenciar este aglomerado de centralidades pero pueden morir ahogadas por sus dificultades de conexión. La movilidad y la accesibilidad son las grandes asignaturas pendientes de la planificación y la gestión urbanas. Si tenemos bien asumido el modelo policéntrico, en primer lugar, no será difícil acto seguido jerarquizar las inversiones en infraestructura de transporte, según la lógica del reforzamiento del modelo y no por subrepticios impulsos electorales. La infraestructura del transporte es la condición que sustenta el crecimiento territorial y el desarrollo económico, pero estamos ante una situación que es exactamente la inversa: vía planeamiento hemos propiciado un crecimiento sobre una pavorosa debilidad estructural que va está imposibilitando, de hecho, la consecución de los dos objetivos anteriores.

A describir estas carencias y a señalar las propiedades en este fundamental aspecto de nuestro desarrollo estarán dedicadas las intervenciones de los ingenieros José Alba y Francisco Ruiz García.