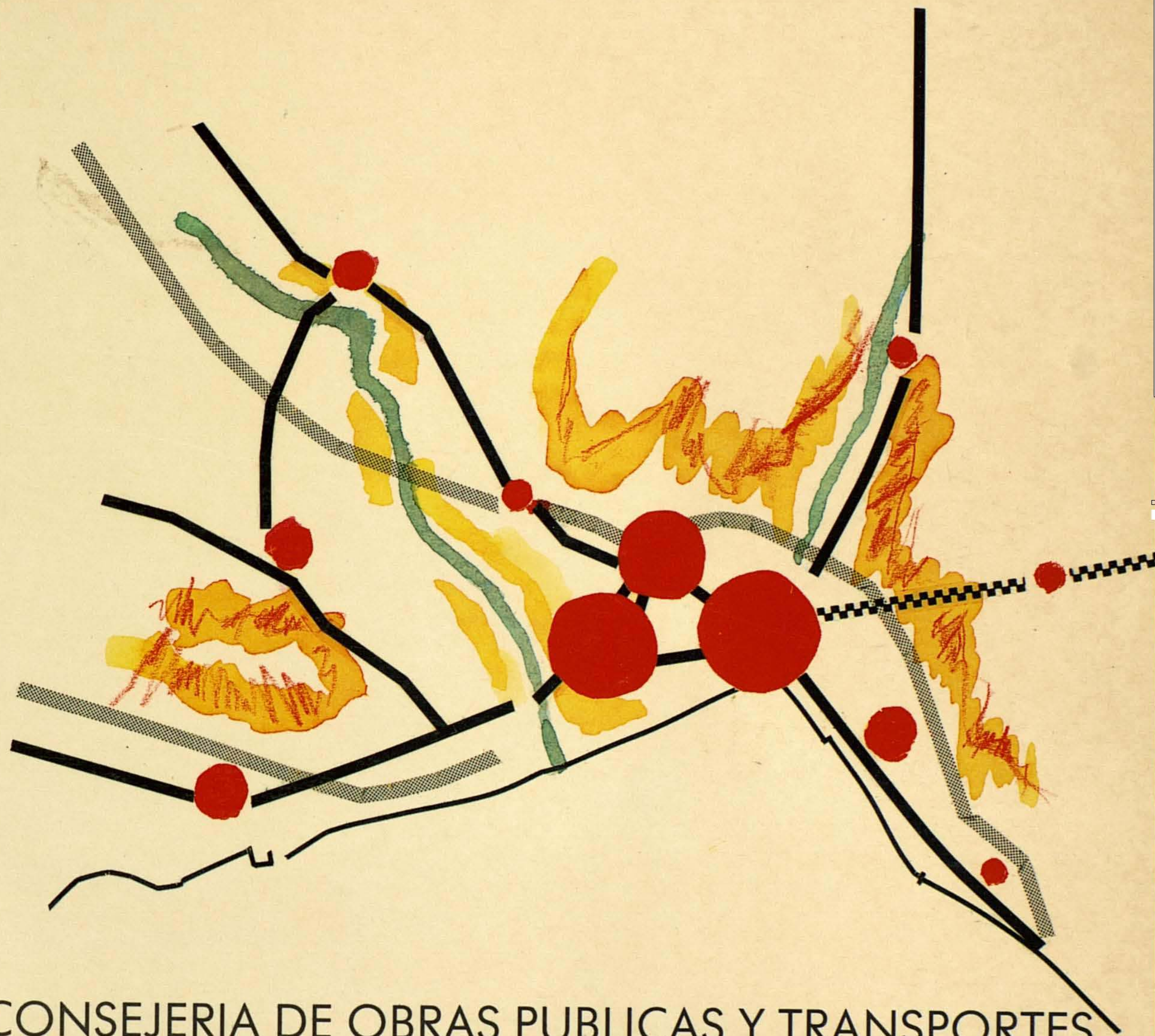


CARACTERIZACION METROPOLITANA DE LA AGLOMERACION URBANA DE MALAGA



CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA

R. 910465





CARACTERIZACION METROPOLITANA DE LA AGLOMERACION URBANA DE MALAGA

JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO

© **Junta de Andalucía**, Consejería de Obras Públicas y Transportes

Coordina la Edición: DEPARTAMENTO DE PUBLICACIONES

N.º de Registro: JAOP/E-07-91

I.S.B.N.: 84-87001-70-X

Depósito Legal: SE - 632 - 1991

Fotocomposición: TEXTOS Y FORMAS. Sevilla

Impresión: J. DE HARO. Sevilla

Diseño: LIDIA ORTEGA

INDICE

1. ANTECEDENTES Y MOTIVOS DEL DICTAMEN	7	8. UN POSIBLE PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	28
2. EL PLANEAMIENTO LOCAL COMO INSTRUMENTO DE ORDENACION TERRITORIAL	8	9. TENDENCIAS Y OPORTUNIDADES DE DESARROLLO. LA IMAGEN FINAL DEL AREA	28
3. LA RELATIVA IMPORTANCIA DE LA CAPITAL	10	• La reconstrucción del paisaje metropolitano.	29
• La centralidad de Málaga en el sistema de ciudades de la provincia.	10	• La potenciación de un centro de servicios administrativos y terciarios a escala provincial.	29
• El área de influencia directa de Málaga.	10	• La diversificación de la actividad con nuevos recursos.	29
4. PRIMERA DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO	13	10. INTERVENCIONES PUBLICAS MAS URGENTES EN LA CONFIGURACION DEL AREA METROPOLITANA	31
5. EL MARCO GEOGRAFICO	16	• Corrección hidrológica mediante forestación y recuperación como parques metropolitanos de los grandes macizos que constituyen las fronteras del Area Metropolitana.	31
• El medio.	17	• La ampliación mediante un segundo convenio del programa de la red sectorial.	34
6. LA POBLACION. ESTRUCTURA SOCIODEMOGRAFICA	19	• El transporte público. Su coordinación.	35
• El crecimiento demográfico en la próxima década.	19	• Los equipamientos de rango metropolitano: su localización como factor de oportunidad para la vertebración del Area.	36
7. ELEMENTOS DE DEFINICION DEL AREA. LOS SISTEMAS TERRITORIALES	21	11. CONCLUSION FINAL	37
• La movilidad. Consideraciones generales.	21		
• Las carreteras.	22		
• La gestión de los servicios básicos de transporte e infraestructuras.	26		
• Equipamientos.	27		

1. ANTECEDENTES Y MOTIVOS DEL DICTAMEN

En marzo de 1987 la Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía inició los estudios previos para la creación de una entidad de ámbito supramunicipal y de rango metropolitano en Málaga.

El CETU (Centro de Estudios Territoriales y Urbanos) fue requerido por la Dirección General de Administración Local para iniciar los estudios previos.

Estos estudios se han entendido y formalizado como un único documento a modo de dictamen que facilite las posteriores líneas de trabajo y profile los primeros pasos de un proceso administrativo y técnico difícil de perfilar a priori. Estamos, por tanto, ante un primer diagnóstico sobre el estado en que se encuentran los problemas y decisiones supramunicipales del ámbito territorial de influencia de Málaga capital, del que, sin duda, surgirán líneas de trabajo más concretas, así como de un elemento dinamizador capaz de producir los primeros contactos entre los diversos agentes y administraciones implicadas y de sugerir reflexiones sobre los procesos metropolitanos.

A su vez constituyen un marco de referencia y diálogo, hasta ahora inexistente, de todos aquellos procesos de decisiones supramunicipales a los que Málaga está sometida, y que por la importancia de las economías de escala o por simples relaciones territoriales y sociales trascienden el ámbito puramente local de un municipio.

Se presenta aquí una síntesis de este trabajo, en el que se ha tratado de resumir los puntos más interesantes del documento.

Resulta importante aclarar que muchas de las aseveraciones o informaciones de este informe, al haberse realizado a finales de 1989, pueden no ser válidas en su totalidad. No obstante, el trabajo mantiene el interés que lo suscitó como documento inicial de un proceso.

2. EL PLANEAMIENTO LOCAL COMO INSTRUMENTO DE ORDENACION TERRITORIAL

Los nuevos planes de ordenación municipales surgidos de las elecciones democráticas han sido documentos certeros en la resolución de los problemas fundamentales del urbanismo, pero sus resultados y objetivos han estado muy centrados en los conflictos internos de las ciudades.

La localización de un hospital comarcal, vertedero, cementerio o parque urbano, el mantenimiento «selectivo» de una red viaria o la aparición de consorcios para la explotación de servicios primarios, pueden en estos momentos poseer una trascendencia equiparable, sobre la prosperidad y calidad de vida de una gran urbe, a las medidas urbanísticas que regulan su crecimiento o a la reglamentación ordenancista que le da forma. Y esto cada vez parece más cierto por la pérdida, en las grandes aglomeraciones, de la noción del «límite»: Benalmádena, Torremolinos, Málaga y el Rincón de la Victoria constituyen un continuo urbano en el que se invierten los términos habituales de la planificación, y el vacío comienza a ser apreciado por su singularidad y escasez. Simultáneamente Cártama Estación, el Sexmo, Maqueda, Campanillas... el Valle Bajo del Guadalhorce en general presenta un proceso semejante, tal vez, eso sí, en una etapa menos madura, pero con una tendencia muy rápida a ocupar con nuevas actividades áreas hasta hace poco ajenas a la ciudad; el hecho más destacable en cualquiera de estos procesos es que se están alterando las formas de crecimiento de Málaga ciudad, y núcleos de su entorno muestran tensiones hasta hace poco exclusivas de las áreas de ensanche próximas al casco consolidado, tensiones que proceden, indudablemente, de sus progresivos vínculos con la ciudad. La aparición del Parque Tecnológico, la nueva carretera del Guadalhorce, o los crecimientos suburbanos de Alhaurín son procesos que resultan imposibles de entender desde una óptica estrictamente municipal.

No es objetivo de estos primeros diagnósticos fijar unas determinaciones o normas, propias del planeamiento de escala municipal, sino mostrar y destacar los mecanismos y reglas a los que responde el comportamiento del área de influencia de Málaga capital sin ceñirse al marco legal del municipio; hacer una nueva valoración de sus «vacíos», de sus elementos de vertebración o de la interrelación entre todas las áreas urbanizadas, reconociendo la diversidad de procesos interrelacionados que en ellas se están sucediendo. El conocimiento progresivo de sus tensiones, de sus posibles afinidades, deberá servir para seleccionar aquellos instrumentos administrativos jurídicos o técnicos, que más positivamente puedan influir en su futura configuración, centrandose en ellos los esfuerzos de gobierno.

3. LA RELATIVA IMPORTANCIA DE LA CAPITAL

La provincia de Málaga tiene una superficie de 7.200 Km. y está dividida en 100 municipios. El área que hemos considerado objeto del estudio abarca unos 1.000 Km., lo que supone menos de un 15% de su extensión total. No obstante, en ella habita en estos momentos una población próxima a los setecientos mil habitantes, lo que supone algo más del 60% de la población provincial. Si a este valor añadimos la importancia que cobra en la zona la población estacional y la población estable no censada, queda patente el peso que dentro del ámbito provincial ostenta el área en estudio.

La centralidad de Málaga en el sistema de ciudades de la provincia

La provincia de Málaga se compone de siete grandes comarcas económicas que, a diferencia de las áreas de influencia de otras capitales, son en su mayoría autosuficientes y contemporáneamente desterritorializadas y disponen de un nivel de renta mucho más próximo al de la capital de lo que aparentemente se podría pensar.

No obstante, para entender esto hay que pensar que las relaciones de capitalidad y de vertebración del territorio provincial por el núcleo no son tan intensas como cabría esperar de un sistema comarcal en el cual el núcleo central Málaga representa prácticamente el 60% de la población.

Esta fortaleza de las comarcas limítrofes y la débil vertebración del territorio provincial ha influido sin duda en la configuración actual del Sistema de Ciudades provincial y, por tanto, del ámbito de influencia directa de la propia capital. Esta situación provoca una errónea identificación de los procesos urbanos y territoriales que se están originando en Málaga, y las complejas relaciones que mantiene la capital con el Sistema de Ciudades limítrofes, muy diferentes a las que pueden darse en otras ciudades que poseen rasgos afines y situaciones territoriales similares. Es por esta

razón por lo que parece sumamente importante destacar el salto cualitativo que en Málaga se está produciendo, y que se acentuará sobre todo por la mejora de las comunicaciones viarias en la próxima década, lo que obliga a un ejercicio de coordinación mayor del territorio si queremos superar las debilidades infraestructurales y de servicio y aprovecharnos de las oportunidades de escala que el territorio y la economía nos ofrecen.

El área de influencia directa de Málaga

Las relaciones más intensas se limitan a una corona de núcleos situados a menos de 30 Km. de distancia de la capital, constituyendo un área definida por barreras geográficas importantes; sólo en la costa los límites son más difusos y las relaciones de dependencia más complejas.

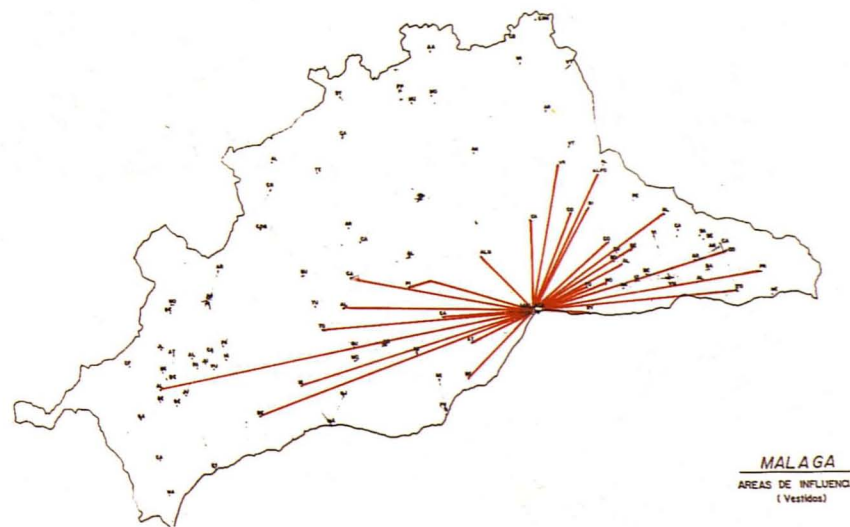
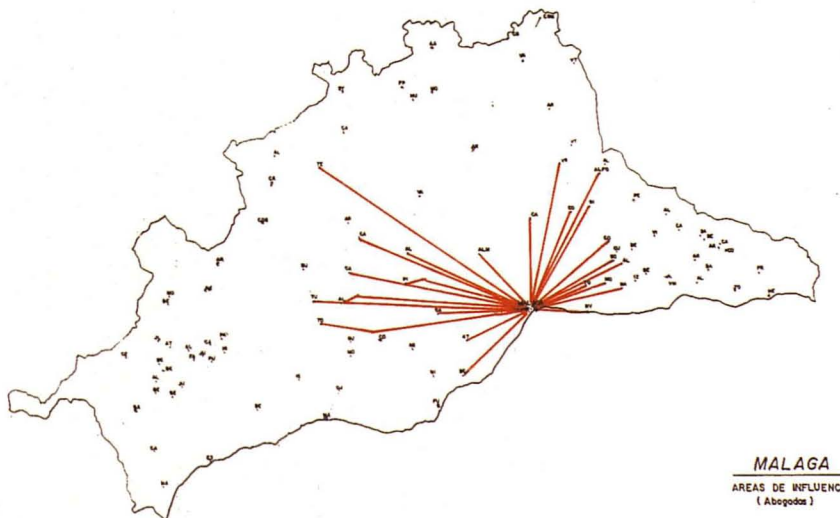
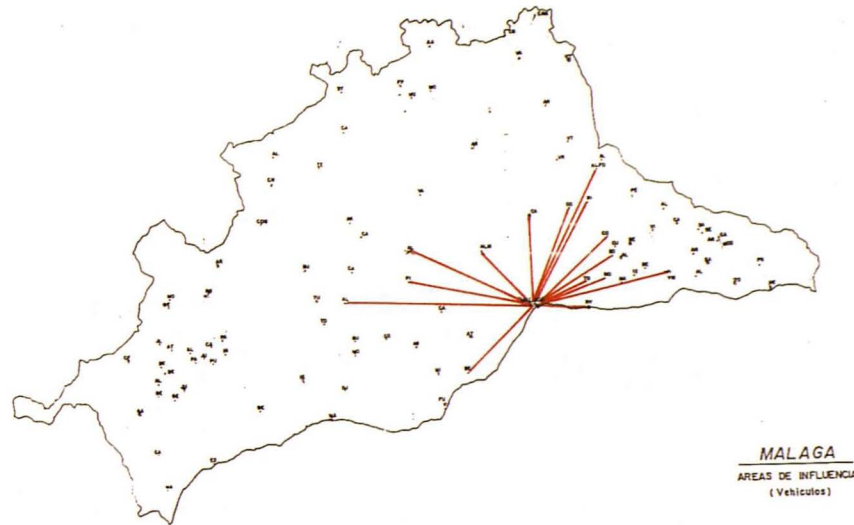
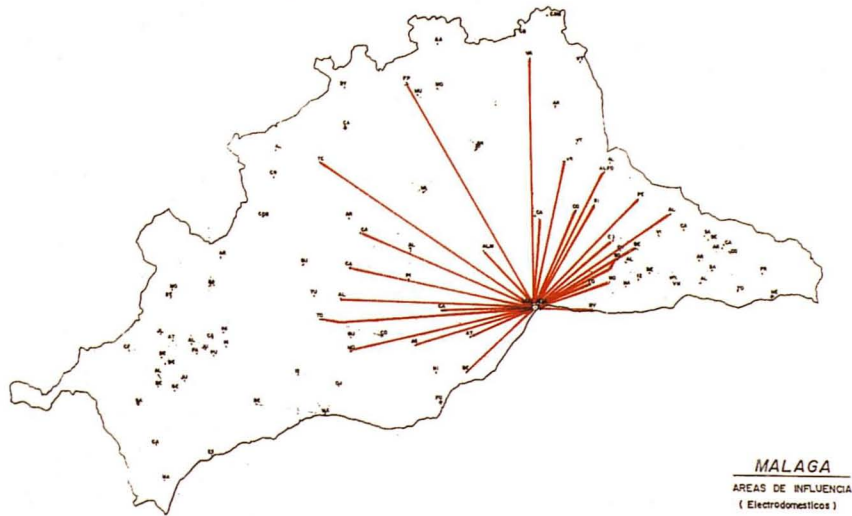
Si analizamos los índices económicos comerciales de Málaga capital respecto a la costa puede observarse cómo esta última presenta índices de flujos comerciales y financieros de mayor rango, no sólo que la media provincial, sino que Málaga capital. Esta cuestión tiene gran importancia, ya que, sin negar la nuclearización capitalina, nos indica la existencia de una fuerte actividad económica que escapa al modelo clásico de área metropolitana, y en la que la jerarquía de núcleos no muestra un progresivo descenso de rango a medida que nos distanciamos del centro.

Se deduce de todo ello que aunque Málaga dispone de un tamaño suficiente para generar una gran atracción sobre los sectores de producción y servicios, un análisis pormenorizado confirma que las dinámicas cualitativas más fuertes se están originando en sus territorios limítrofes, siendo tan intensos los efectos territoriales inducidos sobre la capital por el exterior como los impactos que se provocan a la inversa. Esta situación es diferente a lo que ocurre en las grandes aglomeraciones, en las que su escala hace fortalecer el rango de capitalidad y sobre todo induce y obliga a una especialización de funciones a su territorio dominante.

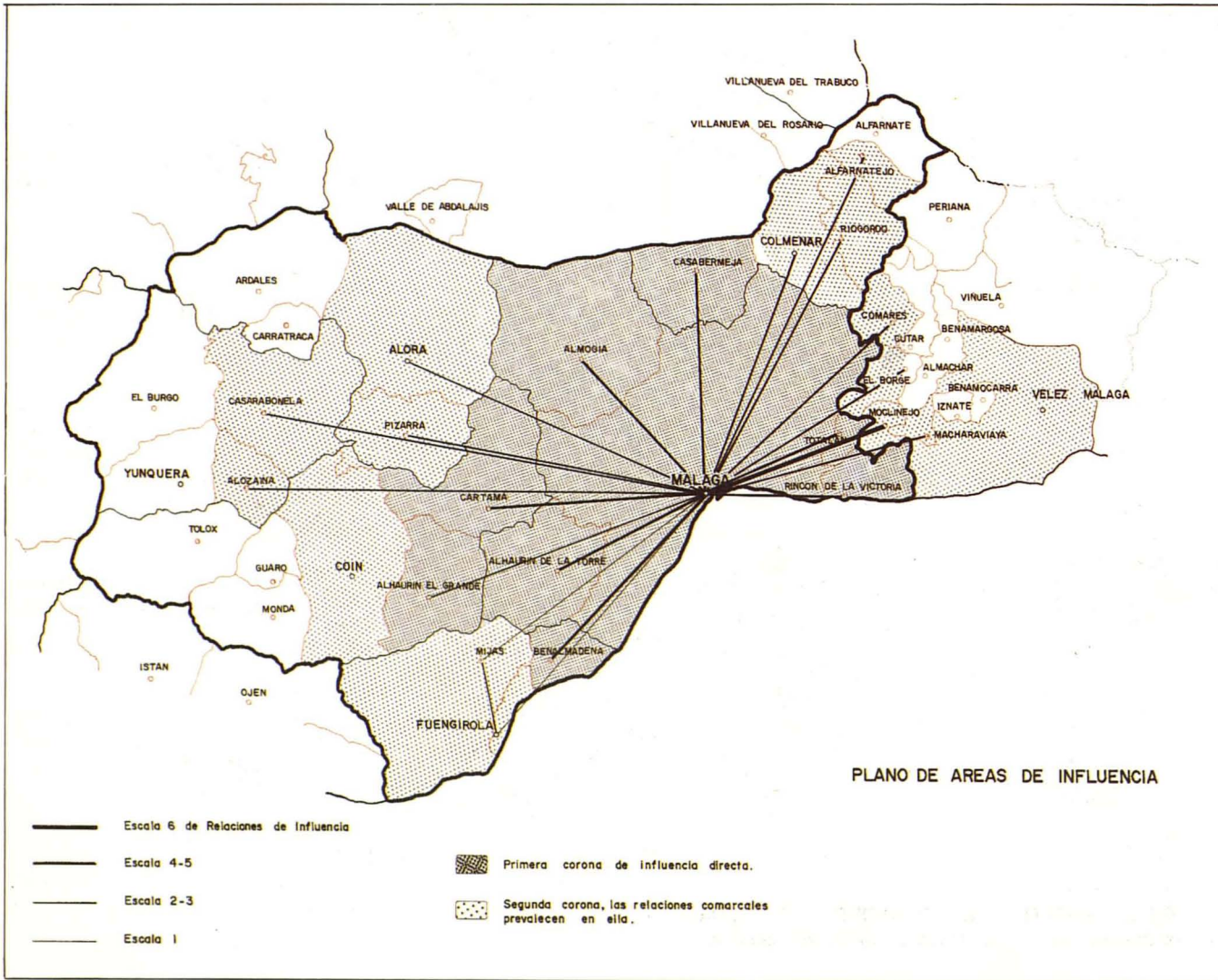


- Suelo no Urbanizable
- Suelo Urbanizable

CLASIFICACION DEL SUELO SEGUN EL PLANEAMIENTO
VIGENTE EN EL AREA METROPOLITANA



FUENTE SISTEMA DE CIUDADES DE ANDALUCIA.
CONSEJERIA DE P. TERRITORIAL. JUNTA DE ANDALUCIA.



INDICES ECONOMICOS COMERCIALES

	Superf. 1	Habitantes 2	Entid. banc. 3	N.º de licencias 4	Cuota mercado 5	2/3	2/4
MALAGA (*)	405,5	503.251	201	11.611	1.269	2.504	43,3
BENALMADENA	26,6	17.773	17	532	155	1.045	33,4
FUENGIROLA	10,2	30.606	30	1.367	130	1.020	22,4
MIJAS	142,4	14.896	6	345	26	2.482	43,2
MARBELLA	114,3	67.822	44	3.215	289	1.541	21,1
PROV. MALAGA	4.639,1	1.421.778	499	24.652	2.472	2.849	57,7

(*) Incluye Torremolinos, aún no separado como municipio.

4. PRIMERA DELIMITACION DEL AREA DEL ESTUDIO

Los conflictos de crecimiento que se sucedieron a lo largo de los años 70, originados por la concentración de los sectores productivos y los centros de decisión en las grandes ciudades, hoy comienzan a normalizarse. Las ciudades han llegado a una madurez en su crecimiento, y los procesos son más de transformación y reconversión que de crecimiento.

En Málaga, sin embargo, y frente a otras grandes ciudades españolas, este proceso se encuentra en sus primeras etapas y el crecimiento vegetativo le hace mantener unas tasas muy altas de crecimiento demográfico.

En Málaga, la evolución ha estado muy condicionada por el desarrollo «lineal» del turismo en todo el corredor costero como principal recurso generador de rentas. Se ha provocado con ello una dualidad de comportamiento de la ciudad según se trate de zonas del interior de la provincia, con las que mantiene unas relaciones similares a las de cualquier otra ciudad, y un comportamiento opuesto frente al litoral, como ya se ha expuesto.

Esto nos lleva a concluir lo que es evidente; no existe un área de estudio perfectamente delimitada y una configuración territorial unitaria. Sin embargo, sí parece clara la existencia de un espacio central sobre el que indefectiblemente va a gravitar el proceso.

Este espacio central se constituye básicamente por los núcleos de Málaga, Casabermeja, el Rincón de la Victoria, Totalán, Almogía, Cártama, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Torremolinos y Benalmádena. A pesar de que desde diversos enfoques disciplinares el ámbito puede resultar mucho más amplio, los municipios anteriores constituyen el «mínimo común», y el espacio donde la economía de escala y los efectos de aglomeración ejercen más claramente su influencia: movimientos recu-

rrentes, interdependencia directa en sus actividades y relación de complementariedad en sus funciones son atributos comunes a todos ellos que en cualquier caso precisan y se justifican por la existencia de una gran aglomeración. No quiere esto decir que los vínculos con otros municipios limítrofes sean poco importantes. Es el caso de Fuengirola con Benalmádena, pero este tipo de relaciones pertenece al ámbito comarcal original, de rango y naturaleza diferente al aquí analizado; Alhaurín de la Torre no sería nunca un gran suburbio residencial si en Málaga no se mantuvieran unas tensiones de crecimiento, y por tanto un precio de suelo elevado; Cártama no presentaría claras tendencias de industrialización si los polígonos industriales de la parte baja del Guadalhorce no estuvieran en estos momentos ocupándose a un ritmo superior a las 15 Has./año.

Existe una larga serie de núcleos próximos a Málaga en los que se presenta un tipo de relaciones similares a los de cualquier otra ciudad. Se ha creído importante incorporar Totalán, Almogía y Casabermeja; en estos tres casos la proximidad aconseja incluirlos dentro del ámbito de estudio, sobre todo por la importancia que sus términos municipales revisten para el futuro modelo de ocupación del área.

Dentro de este conjunto de municipios y núcleos se puede realizar una primera agrupación atendiendo a sus afinidades, y sobre todo a la gran disparidad entre las zonas que integran dicho conjunto:

- **Las zonas costeras** se distinguen por disponer como fuente de recursos de un amplio mercado de servicios turísticos (con una crisis latente), en el que el sector inmobiliario es el gran beneficiado al acumularse en él las plusvalías y sobre todo rentas originadas anualmente por el resto de las actividades, así como de la entrada de nuevos capitales, con la consecuente fragilidad de todo el sistema.

- **Málaga capital** es el centro administrativo y de servicios y se ha beneficiado sin duda de la actividad costera, concentrándose en ella áreas de decisión, entidades financieras y administrativas que precisan y a su vez estimulan el desarrollo de un centro de negocios.

EVOLUCION DE LAS AREAS METROPOLITANAS Y GRANDES AGLOMERACIONES URBANAS

Año	A. M. Madrid			A. M. Barcelona			A. M. Valencia			A. M. Bilbao			A. M. Sevilla			Zaragoza	Málaga
	M. C.	C. M.	Total	M. C.	C. M.	Total	M. C.	C. M.	Total	M. C.	C. M.	Total	M. C.	C. M.	Total	(.)	(.)
1950	1.646	46	1.694	1.280	442	1.722	503	162	671	229	127	356	376	43	419	264	276
1960	2.259	88	2.348	1.557	712	2.270	505	218	723	297	217	515	442	56	498	326	301
1970	3.120	328	3.448	1.742	1.425	3.167	648	345	993	406	338	744	546	78	624	469	361
1975	3.228	706	3.934	1.751	1.782	3.533	708	413	1.121	431	392	823	530	87	677	503	408
1980	3.159	1.051	4.210	1.753	1.935	3.688	745	460	1.205	433	406	839	646	98	744	572	502

Instituto del Territorio y Urbanismo 1987 (en miles de habitantes)

CRECIMIENTO MEDIO ANUAL DE LAS AREAS METROPOLITANAS Y GRANDES AGLOMERACIONES URBANAS

	A. M. Madrid			A. M. Barcelona			A. M. Valencia			A. M. Bilbao			A. M. Sevilla			Zaragoza	Málaga
	M. Ct.	C. Mt.	A. M.	M. Ct.	C. Mt.	A. M.	M. C.	C. M.	A. M.	M. C.	C. M.	A. M.	M. C.	C. M.	A. M.		
1940-50	2,2	2,3	2,2	1,7	1,9	1,7	1,22	1,2	1,2	1,6	1,2	1,5	1,9	2,5	1,9	1,0	4,5
1950-60	3,4	6,6	3,3	1,9	4,9	2,8	-0,08	3,0	0,7	2,6	5,5	3,7	1,6	2,7	1,7	2,1	0,8
1960-70	3,8	14,0	4,7	1,13	7,2	3,95	2,6	4,7	3,7	3,6	5,3	4,4	1,9	3,3	2,5	4,4	2,0
1970-75	0,7	16,58	2,8	0,1	4,5	2,2	1,8	3,65	2,5	1,3	3,0	2,1	1,6	2,19	1,7	2,5	2,6
1975-81	-0,4	8,28	1,35	0,016	1,66	0,85	1,0	2,15	1,44	0,03	0,74	0,4	1,8	2,3	1,9	1,6	4,4
1970-81	0,12	12,3	2,16	0,06	3,1	1,61	1,46	2,9	2,1	0,66	1,8	1,25	1,8	2,2	1,88	2,14	3,6

M. C. Municipio Central. C. M. Corona Metropolitana. A. M. Area Metropolitana.

Málaga es la única ciudad que por su escala dentro de la provincia puede ofrecer la mayor cantidad de estructura administrativa adecuada. Este hecho, junto con la proliferación de obras de mejora urbana, está induciendo «la confianza» que se precisaba para recuperar los mercados de la construcción y de los servicios, principales motores de su economía como ciudad.

Sin embargo, y según las estadísticas más recientes, el mercado de la construcción, que desde los años 60 es su principal recurso, no mantiene en Málaga los índices de desarrollo de la Costa, e incluso se sitúa últimamente por debajo de la media andaluza.

El único sector que parece mantener niveles de crecimiento más satisfactorios es el de los servicios, al responder a una demanda de consumo creciente. Este sector, sin embargo, debería renovarse en los próximos años y adaptarse a unas condiciones de mercado diferentes a las actuales, sobre todo porque el sector turístico costero se hará cada vez más autosuficiente en la cobertura de servicios distributivos y de consumo, y tenderá, previsiblemente, a depender de la capital exclusivamente para los Servicios Públicos y Administrativos. La especialización y creación de servicios al consumo, administrativos y sobre todo de servicios a la producción que se benefician de la escala y localización de la capital, es una de las alternativas que caben para mantener la prosperidad de Málaga como centro terciario de primer orden en la Costa.

- **El valle del Guadalhorce**, en sus zonas bajas, próximas a su desembocadura, se sitúan una serie de actividades de periferia de la ciudad, que precisan de suelos baratos para su emplazamiento: áreas de almacenaje, industrias de transformación y núcleos marginales ocupan los suelos más accesibles de forma lineal, manteniéndose el cultivo tradicional (la caña de azúcar sobre todo) en los suelos aún no tensionados por su inaccesibilidad.

La parte alta del Valle y la media se han visto favorecidas por la prosperidad económica de la costa, atrayendo las rentas generadas por la demanda de obra

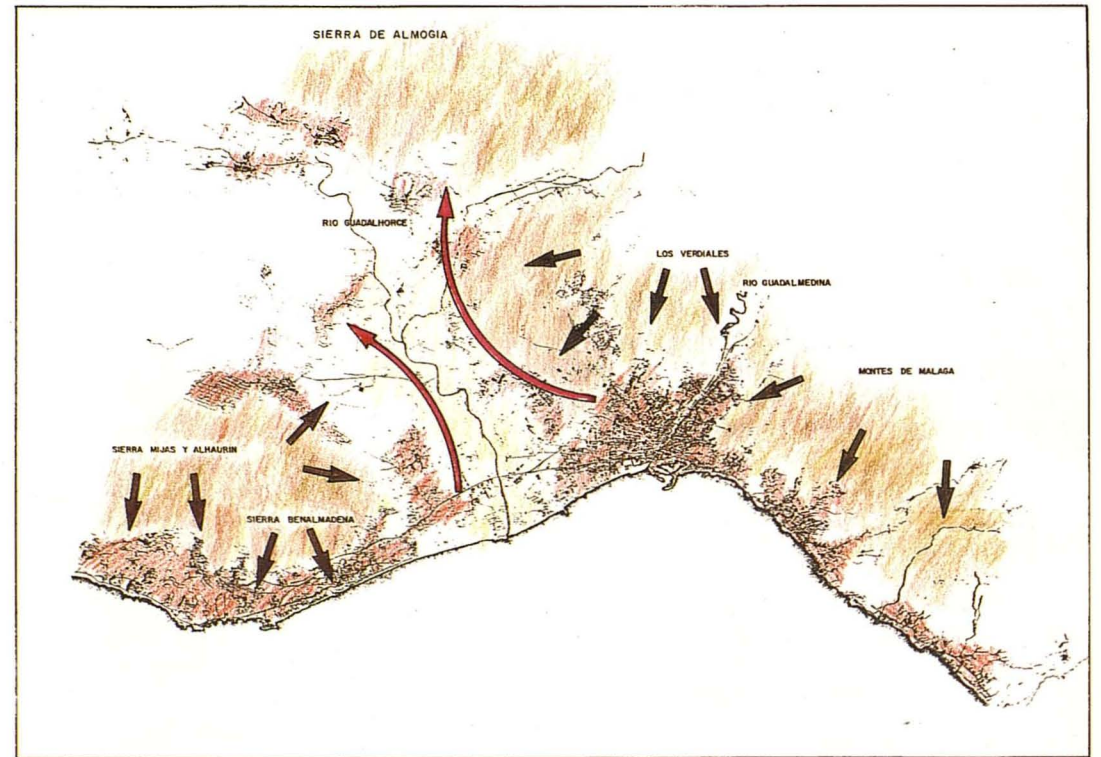
temporal que complementa y refuerza los beneficios agrícolas del regadío, y favorece la consolidación de nuevas actividades terciarias en sus principales núcleos.

La agricultura, como se deduce de los estudios realizados, presenta graves dificultades para su desarrollo e incluso mantenimiento. Su decadencia o transformación dependerá en gran medida de las tensiones que sobre ella ejerza la ciudad y, sobre todo, del grado de efectividad de los mecanismos de control empleados para la localización de nuevas actividades.

- **Las áreas de la Sierra**, en esta dinámica, son las menos beneficiadas, por no alcanzarles los efectos y rentas derivados de todas estas actividades. La mayor dificultad que presentan es la baja tasa de crecimiento y el envejecimiento de la población originados por los procesos migratorios hacia la costa. El abandono de la agricultura tradicional ha hecho que en estos pueblos la población activa sólo habite en las épocas estivales y en los fines de semana, existiendo exclusivamente una escasa dinámica de construcción artesanal provocada generalmente por los propios emigrantes, y una explotación marginal del campo que se trabaja a nivel familiar como renta complementaria. Junto con las barriadas de la capital son las zonas más degradadas, en las que se concentra la mano de obra barata, donde los conflictos y contradicciones se hacen cada vez más patentes, aunque con diferencias cualitativas y cuantitativas importantes dada la menor densidad de población. Se van constituyendo así auténticos «ghettos» y bolsas de pobreza situadas en las primeras coronas de crecimiento de los años 60, barriadas infraurbanizadas en las que hasta ahora se asentaba la mano de obra cualificada, población que cuando mejora su nivel de renta constituye el mercado principal de las nuevas urbanizaciones periféricas.

Tras este análisis queda patente que, a pesar de su gran disparidad, las unidades geográficas que configuran el ámbito de estudio, cada vez menos desarrollan su actividad en base a sus potencialidades intrínsecas, y cada vez más lo hacen en razón de costes de oportunidad derivados de factores como la acumulación de rentas o su localización privilegiada, dentro de una estructura territorial más amplia que se en-

cuenta en proceso de consolidación. Las leyes de mercado y la interdependencia entre ámbitos geográficos tan dispares como el Valle y la Costa han motivado un nuevo orden territorial, y unas pautas de ocupación en cada unidad geográfica aún más artificiales de las que originaría su propio desarrollo endógeno. La detección de los conflictos derivados de esta dinámica y la posibilidad de intervenir mediante mecanismos correctores derivados de las inversiones públicas en equipamientos territoriales e infraestructuras básicas es una de las principales oportunidades que se presenta a la Administración para paliar situaciones socialmente injustas a las que este tipo de desarrollo es cada vez más proclive.



Las cadenas montañosas del Subbético impiden el crecimiento hacia el interior salvo en la Hoya del Guadalhorce.

5. EL MARCO GEOGRAFICO

En una primera lectura se podrían diferenciar tres grandes unidades dentro del área:

- Los montes.
- Las llanuras aluviales y zonas de transición hacia la Sierra.
- El litoral y las áreas urbanas.
- Los **montes** como barrera montañosa han significado, hasta nuestros días, un límite claro al crecimiento continuo de la capital; sin embargo hoy, esta característica, lejos de resultar un obstáculo puede actuar en algunos casos como elemento favorecedor de asentamientos de muy baja densidad alejados del cordón litoral, en cumbres soleadas y de alto potencial de visualización, favoreciendo usos residenciales en municipios de oferta turística (caso del Rincón de la Victoria y Benalmádena) y en otros como grandes parques forestales y naturales.
- Un caso opuesto lo representan las **llanuras aluviales** y zonas de transición hacia las Sierras, por cuanto una mayor homogeneidad física permite multitud de usos y actividades a la hora de entender su vocación territorial. Resulta pues conceptualmente más difícil catalogarlas por la multitud de fenómenos que se solapan en ellas: una agricultura dudosa y en transformación, un proceso urbano en el que se combina primera residencia y áreas comerciales o de servicios... y sobre todo unas tensiones para situar en ella actividades expulsadas de Málaga ciudad.
- El **cordón litoral** es la zona de mayor tensión ocupacional y con un paisaje más alterado. La permanencia de las formas de ocupación tradicionales y su combinación en la última etapa con actividades claramente especuladoras, que en las dos últimas décadas han invadido los «grandes vacíos» que la inercia mantuvo intactos, a pesar

de su gran belleza o porque eran de gran belleza han construido un corredor sin formas, muy degradado y carente de todo tipo de símbolos: escolleras, contaminación por vertidos, pérdida de playas, conforman un paisaje que hoy con costosas operaciones de regeneración se pretende revitalizar, pero que probablemente precisa de más esfuerzos que los exclusivos de la inversión en obras públicas de regeneración.

El medio

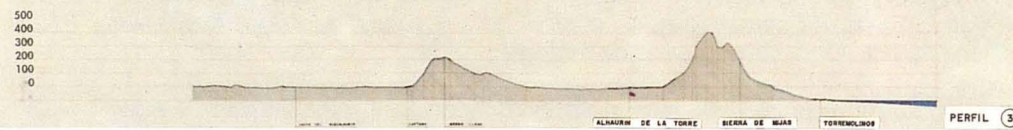
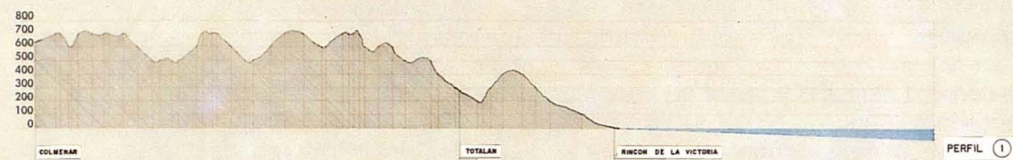
La degradación ambiental y la antropización afectan de forma genérica a todas las unidades ambientales del entorno de Málaga, y se deben en gran medida a las profundas transformaciones que en las últimas cuatro centurias ha soportado. Sometida a los altibajos y cambios sociales propios de una ciudad portuaria de economía muy inestable: bosques, viñedos, cultivos han ido sucediéndose para dar paso al final a la desertización o transformación en regadío intensivo. Con todo ello, la pérdida de la vegetación autóctona es la característica común a todos los suelos. Este proceso, junto con la urbanización incontrolada del litoral en los últimos 20 años, hace que el paisaje de la Bahía de Málaga presente graves síntomas de desintegración y la ausencia de todos aquellos símbolos que a lo largo de su historia le han identificado.

Aun así, el área sigue disponiendo de espacios de gran potencial ambiental: la desembocadura del Guadalhorce, la Sierra de Mijas y Alhaurín, los Valles encajados de la zona oriental, o el propio Valle del Guadalhorce son espacios que, a pesar de su degradación, mantienen sus atributos y por tanto pueden superar esta situación, aunque indudablemente parece imposible el retorno a su estado primitivo.

Sería importante iniciar esfuerzos que destacasen los rasgos más peculiares del Área: el perfil litoral de la Bahía, las crestas de la Sierra de Mijas y Sierra Llana o los principales puntos altos de los Montes de Málaga: Santo Pitar, Alcuza... son elementos necesarios de incorporar a la noción intuitiva del «sitio», que permitirían construir una imagen del área común a todos sus habitantes.



PERFILES COMPARATIVOS DE LA OROGRAFIA Y UBICACION DE LOS NUCLEOS EN LAS DIFERENTES ZONAS



6. LA POBLACION. ESTRUCTURA SOCIODEMOGRAFICA

Del millón largo de habitantes que actualmente viven en la provincia, más del 60% se concentra en el área de estudio, y más del 80% de éstos reside en la ciudad. Si analizamos los índices de crecimiento y la estructura de edades, la provincia y sobre todo el entorno de la capital muestran unos índices de crecimiento muy superiores a la media española, siendo Málaga la ciudad con la tasa de crecimiento más alta de Andalucía. Según estas estimaciones, para el año 2000 en el entorno de Málaga residirá una población cercana al millón de habitantes.

No obstante, en los últimos años la provincia, y más en concreto la capital, ha visto frenados los procesos inmigratorios desde el interior, al igual que desde el resto de España, especialmente desde Andalucía, procesos que fueron característicos de los años sesenta y parte de los setenta.

Otro hecho de extraordinaria importancia desde la perspectiva demográfica es la amplitud de la pirámide de población, que provoca un alto índice de crecimiento vegetativo y que, sin duda, repercutirá en el mercado laboral y, sobre todo, en la dinámica migratoria interna en la próxima década, creciendo áreas determinadas y estancándose las restantes.

Se puede considerar que la población del área posee una estructura de edad joven y un equilibrio considerable entre sexos.

La mayor inmigración se da en el litoral, superando el 75%, y en el Valle del Guadalhorce, con el 60%.

Benalmádena y Torremolinos tienen inmigración mayoritariamente de origen extraprovincial. Sin embargo, en el Rincón de la Victoria y Valle del Guadalhorce la

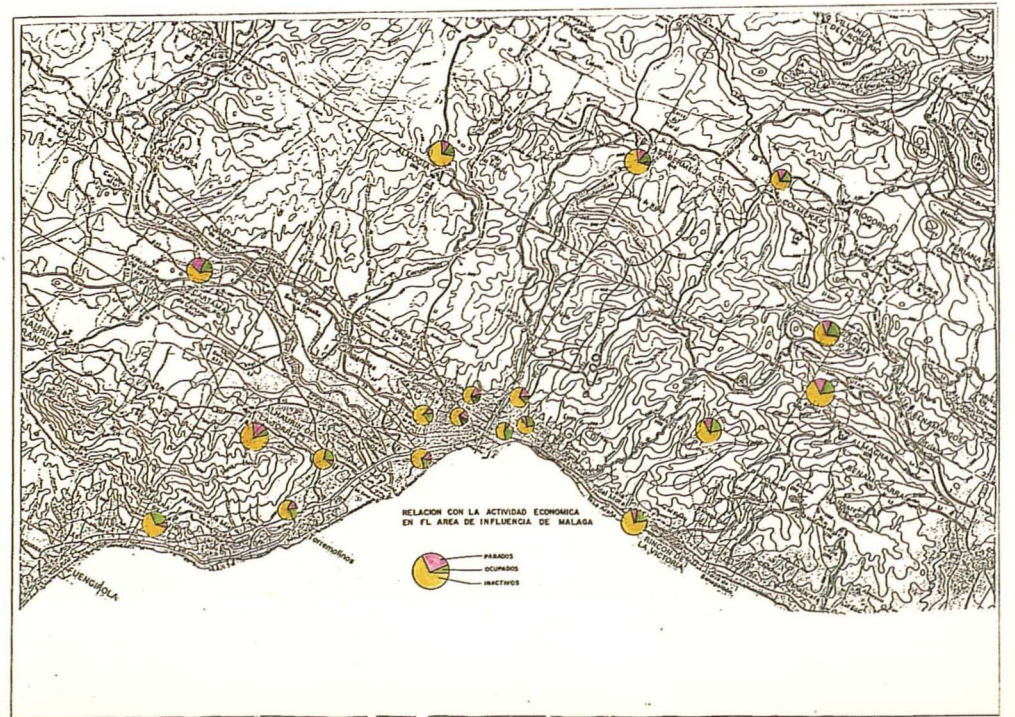
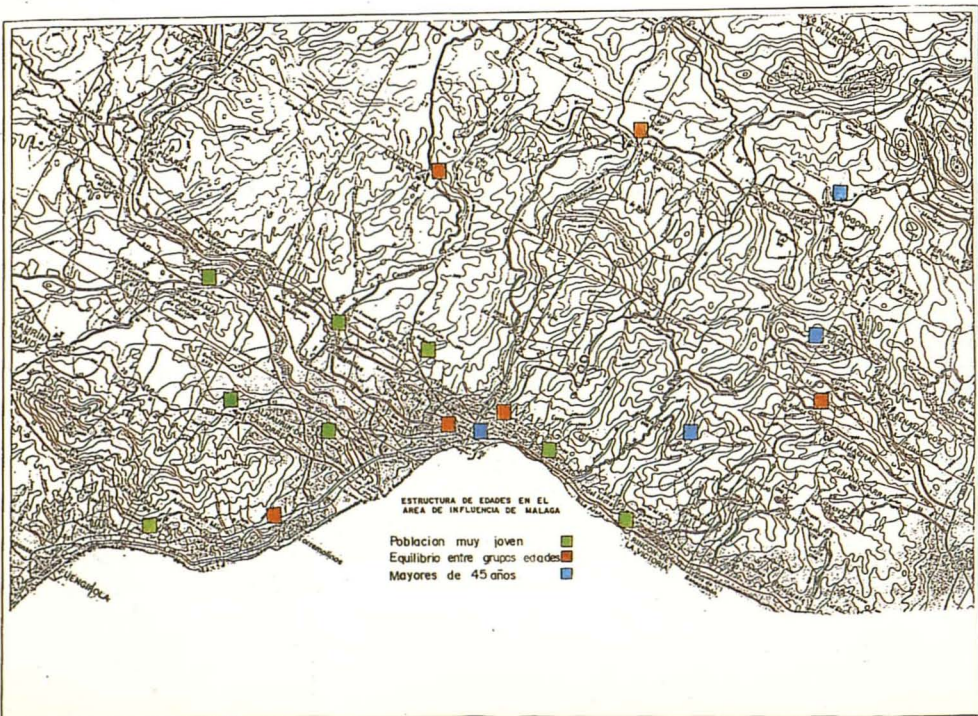
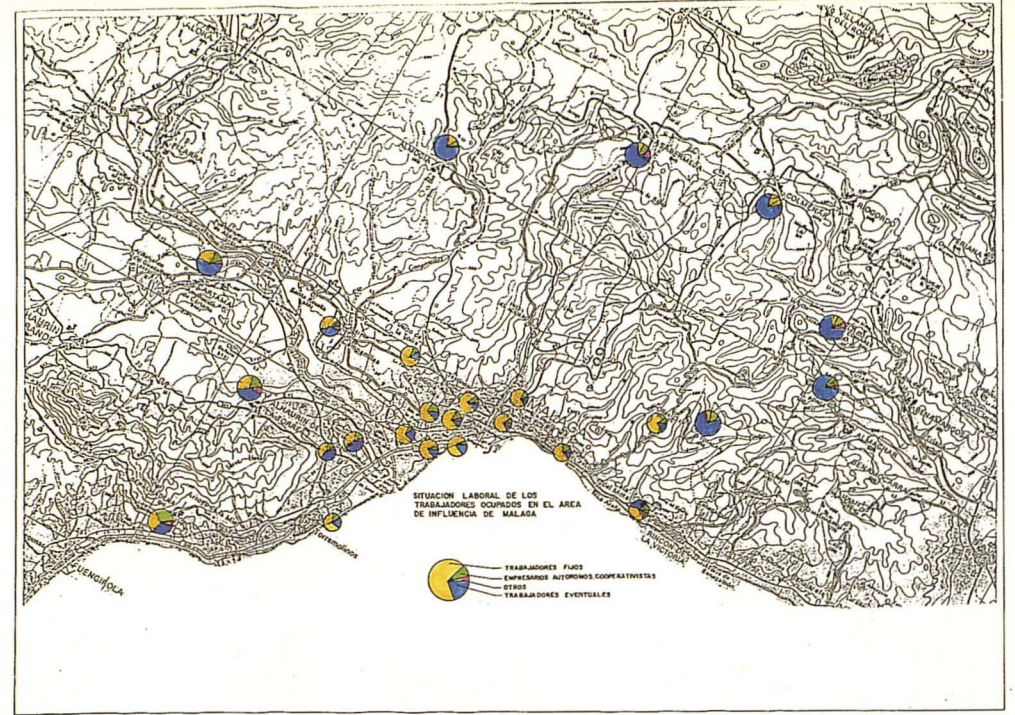
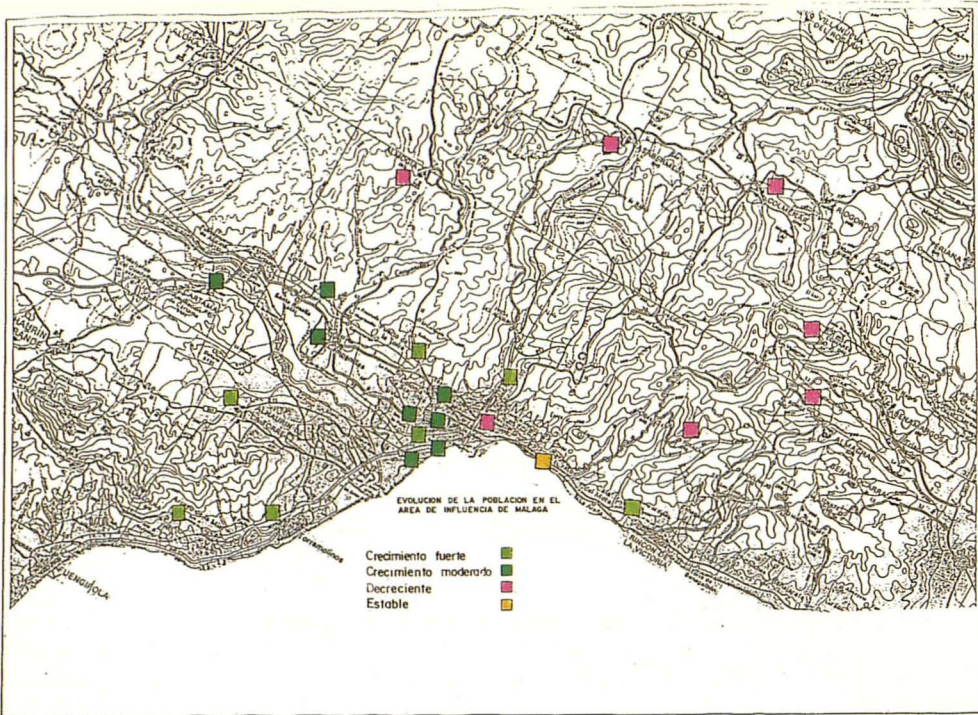
inmigración es de origen provincial (80%), lo que favorece un alto nivel de identificación con Málaga como ciudad.

El casco urbano tiene una población inmigrada del 42%, de la cual el 60% es de origen extraprovincial; dentro del casco no hay grandes variaciones entre los sectores en cuanto a la procedencia, pero sí en cuanto a la extracción social: Málaga Este es zona de residencia de profesionales, «clases medias», empresarios y autónomos; Carretera de Cádiz y Central Oeste es de población de rentas bajas y menores niveles culturales. Esta segregación espacial tan acusada tiene como consecuencia la debilidad de la estructura social de Málaga. Muchos de sus distritos se sienten más ligados a áreas limítrofes que a la ciudad en su conjunto.

El crecimiento demográfico en la próxima década

Parece claro, como conclusión, que la ciudad va a seguir detentando la primacía; en ella se seguirá manteniendo más del 70% de población del Área, y su peso será muy importante en la provincia (y en la región) al agrupar a más del 60% de sus habitantes.

La segunda conclusión que matiza la anterior es que el crecimiento del Área se va a dirigir hacia las zonas periféricas más dinámicas, que incluso pueden llegar a duplicar su población actual. Este hecho es importante, no sólo porque esta población joven y de renta media se va a originar mediante la salida masiva de la ciudad, sino porque todo ello va a ocasionar, además de los conflictos por infradotación de las nuevas áreas suburbanas, un descenso de la renta media y por tanto un empobrecimiento de la ciudad, además del envejecimiento relativo de su población, que si en otras aglomeraciones se suple con un mayor dinamismo de sus sectores centrales y un crecimiento de las actividades terciarias necesarias para cubrir las nuevas demandas, en el caso de Málaga no parece fácil, al desplazarse estas tensiones y actividades hacia la costa.



PROYECCION DE LA POBLACION PARA EL AÑO 1996

EVOLUCION

	1975	1981	1986
Málaga capital	411.131	503.521	575.874
V. Guadalhorce	16.402	18.222	21.448
V. Guadalmedina y Montes de Málaga	13.245	10.511	10.318
Montes Orientales	4.780	3.514	3.278
Costa Oriental/ Occidental	15.844	25.708	29.042
Total	461.402	561.476	639.960

PROYECCION

	1991	1996	Hipótesis crecimiento
Málaga capital	665.710	769.561	15,6
V. Guadalhorce	24.944	29.010	16,3
V. Guadalmedina y Montes de Málaga	9.297	8.377	-9,9
Montes Orientales	2.767	2.335	-15,6
Costa Oriental/ Occidental	39.207	52.929	35,0
Total	741.925	862.212	16,2

7. ELEMENTOS DE DEFINICION DEL AREA. LOS SISTEMAS TERRITORIALES

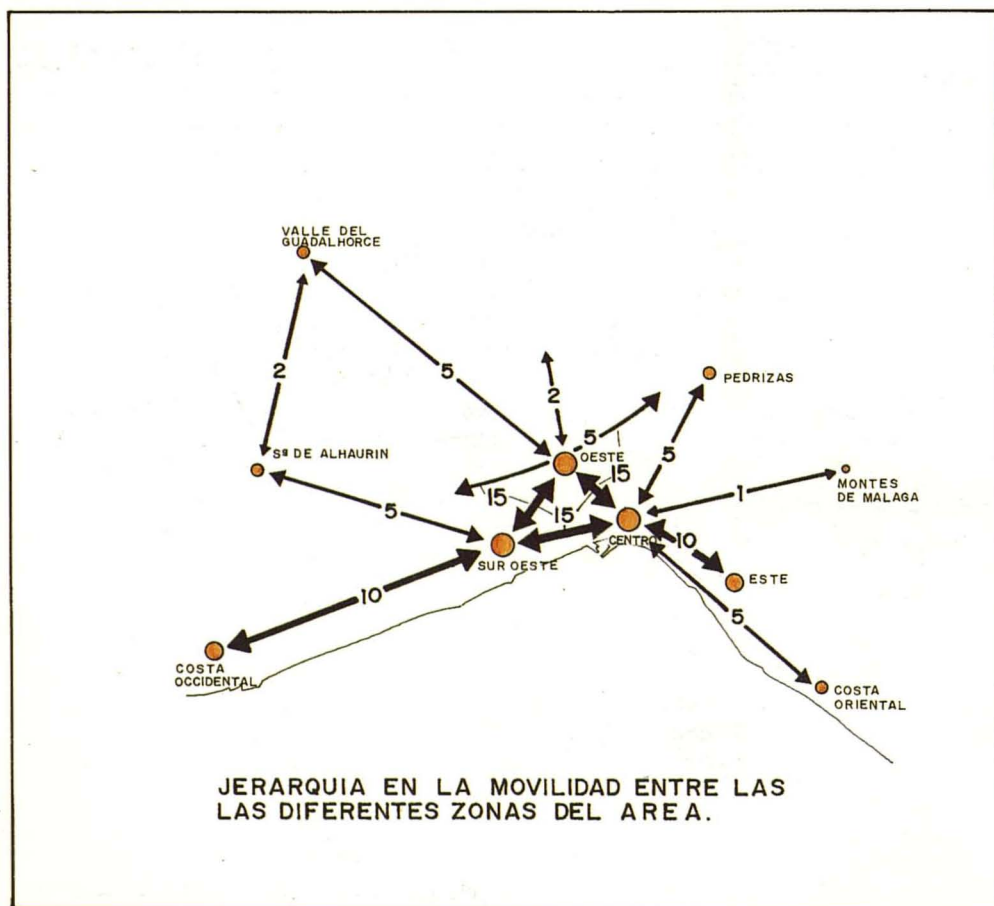
La movilidad. Consideraciones generales

Tras analizar las formas de ocupación del suelo, las densidades de población y los ritmos de crecimiento de cada zona, resulta posible definir en un diagrama el peso de los diferentes núcleos que compondrán la Málaga del 2000.

En la próxima década aparecerá un nuevo umbral en la distribución de los flujos dentro del área, umbral en el que los desplazamientos crecerán notablemente, sobre todo los de tipo motorizado, pero con una distribución espacial mucho más extensa que la actual, utilizando un nuevo esquema viario y de comunicaciones, en el cual, o bien se crean nuevos elementos que canalicen estos flujos, o bien la congestión que hoy padecen las vías primarias de la ciudad se extenderá a todas las carreteras de la periferia.

Asimismo, la participación de los viajes motorizados en el total, crecerá al incrementarse las distancias entre las diferentes actividades, y lo que ahora es un modelo centrípeto en el que los desplazamientos suburbanos se motivan exclusivamente por razones de residencia externa, se transformará en un modelo «metropolitano» al situarse un gran número de las nuevas actividades en el exterior de la ciudad y, sin embargo, mantenerse una proporción muy alta de población en su interior.

El dimensionamiento de la Red Arterial debería tener en cuenta estas premisas y sería muy deseable realizar estudios de movilidad que calibraran lo que aquí son meras especulaciones basadas en el reconocimiento de la realidad y sus tendencias.

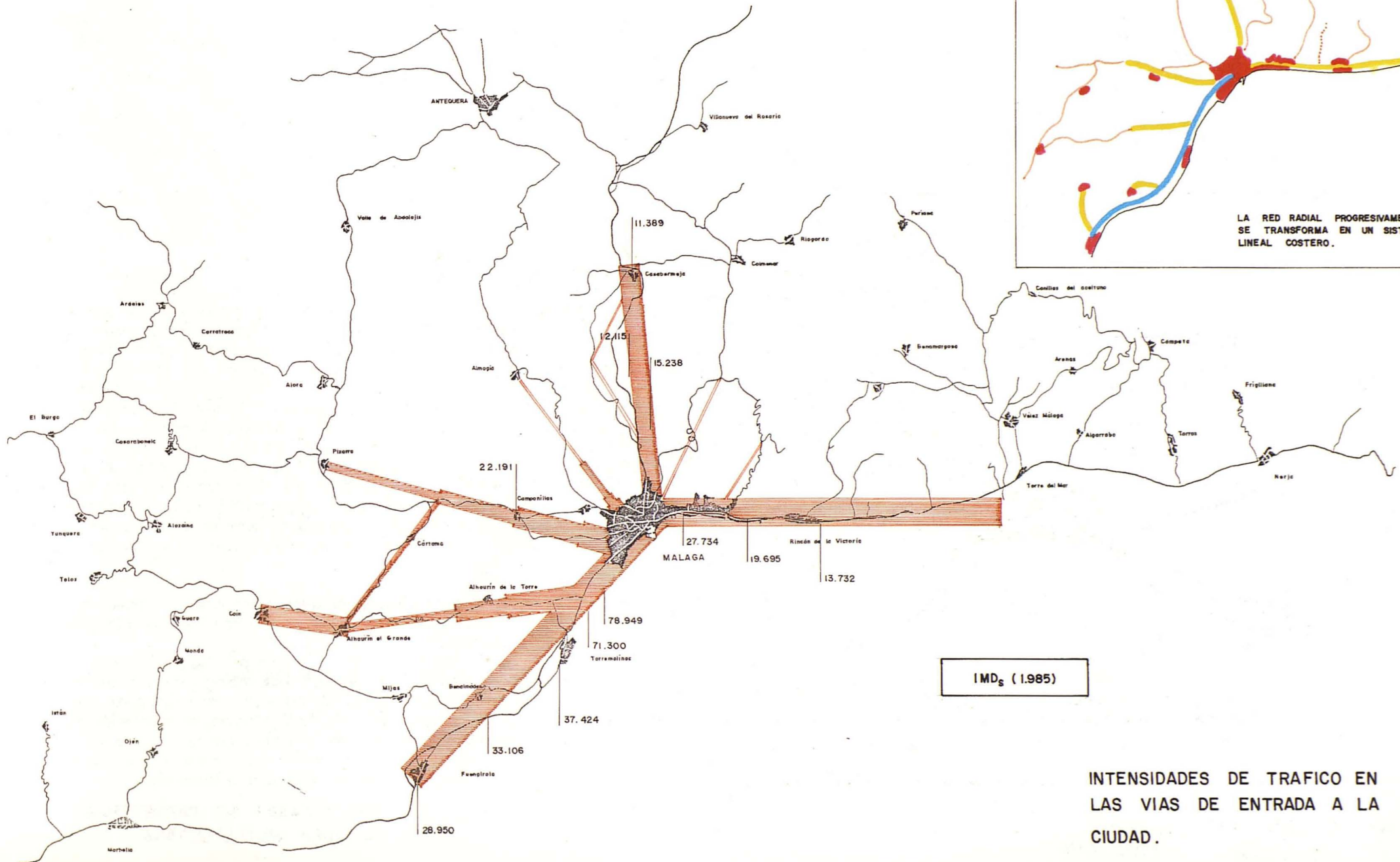


Las carreteras

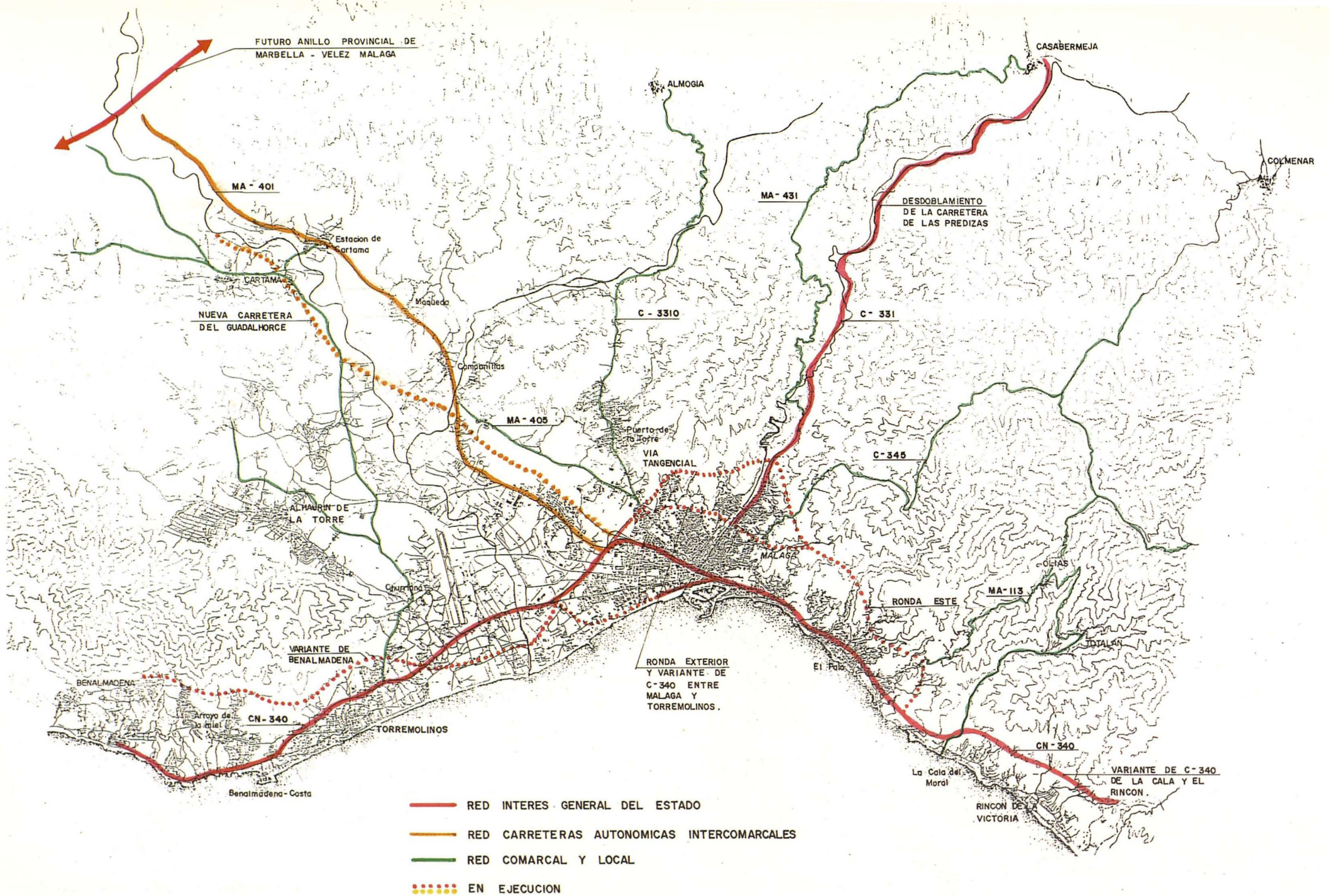
La estructura de Málaga ha pasado en un corto período de ser una estructura claramente radial configurada por tres ejes fundamentales: la carretera costera, la carretera de Guadalhorce y la vía de penetración más reciente, construida en los años 60 por la estrecha garganta del Guadalmedina, al ser una estructura lineal muy extensa (de más de 60 Km.) con una serie de penetraciones independientes desde el interior, que en razón de su importancia y facilidad, potencian o debilitan sus extremos costeros. La superposición de ambas estructuras, la lineal y la radial, sobre el área de estudio está ocasionando en estos momentos una clara y rápida alteración del modelo territorial. El refuerzo y mejora de la CN-340, las nuevas variantes de Marbella y Benalmádena, la construcción en el interior del anillo provincial entre Marbella y Vélez, y la mejora de algunas de las carreteras que tradicionalmente han conectado el Valle alto del Guadalhorce y las estribaciones de la Sierra de Ronda con la Costa, van a provocar una transformación del sistema de ciudades que hoy en día está vigente a escala provincial.

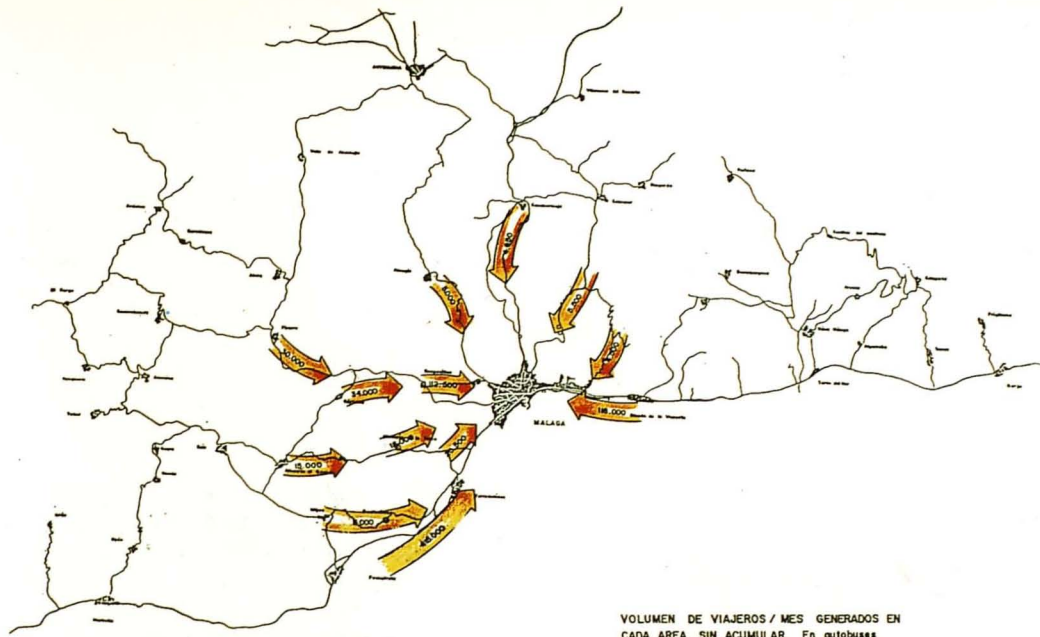
Málaga va, sin duda, a beneficiarse de estas operaciones al ampliar su área de influencia directa, y sobre todo reforzar su conectividad con los principales focos económicos de la provincia.

Sin embargo, la red secundaria en el entorno de Málaga está claramente infradimensionada, y este déficit se hará mucho más palpable cuando las obras previstas en los diferentes programas se hayan realizado. La Diputación Provincial y los municipios carecen de fondos presupuestarios suficientes para abordar una mejora generalizada de esta red, y sin estas mejoras los efectos beneficiosos de las obras previstas en la red primaria, sobre todo los de índole territorial, se verán muy mermados.

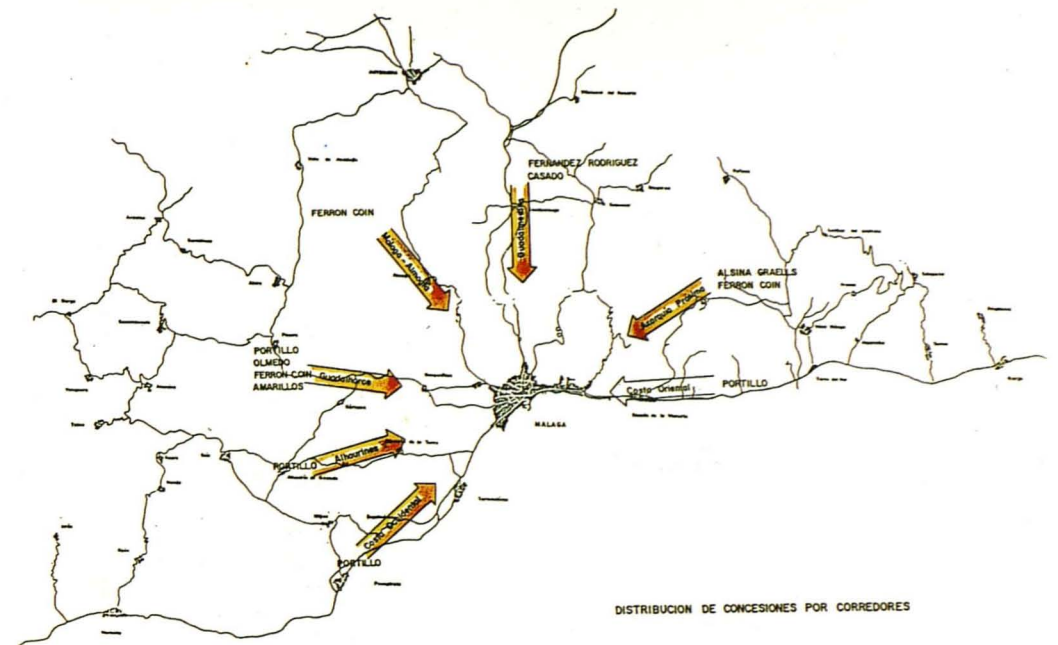


INTENSIDADES DE TRAFICO EN LAS VIAS DE ENTRADA A LA CIUDAD.

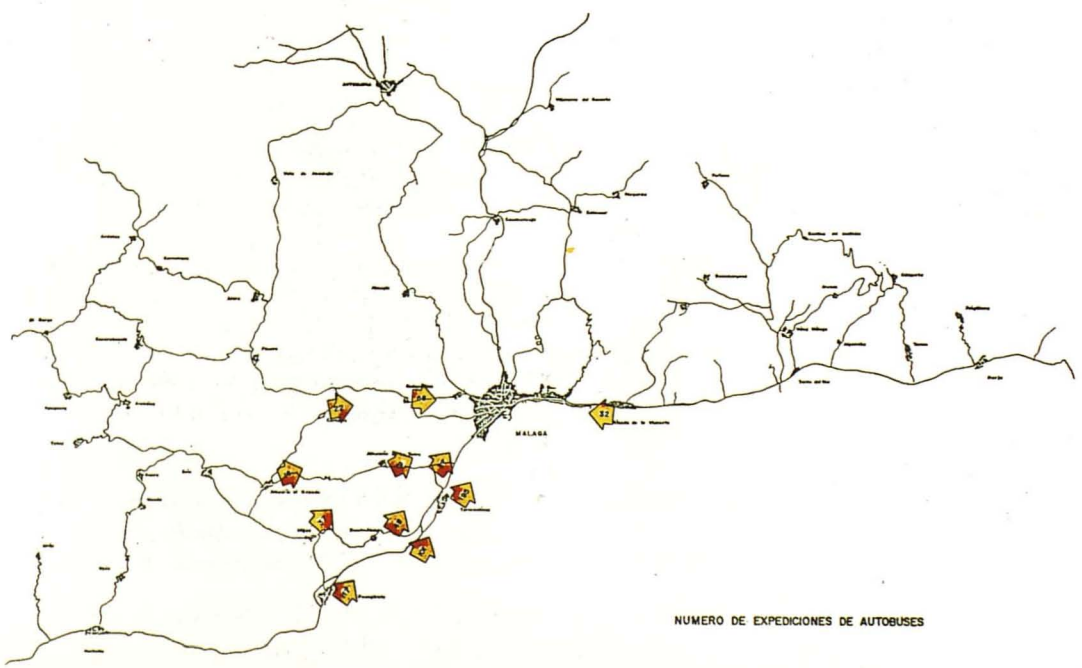




VOLUMEN DE VIAJEROS / MES GENERADOS EN CADA AREA, SIN ACUMULAR. En autobuses



DISTRIBUCION DE CONCESIONES POR CORREDORES



NUMERO DE EXPEDICIONES DE AUTOBUSES

La gestión de los servicios básicos de transporte e infraestructuras

La red de transporte público en el entorno de Málaga es prácticamente inexistente. La participación del transporte público en estos momentos dentro del ámbito del estudio probablemente no alcance el 15% de los viajes motorizados y sobre todo su distribución se encuentra muy desequilibrada; los mayores índices de participación se encuentran en el corredor occidental, con aproximadamente un millón de viajeros por mes entre Málaga y Fuengirola. Únicamente el índice relativo de utilización es también elevado en las zonas más deprimidas del interior, donde parte de sus habitantes se encuentran cautivos de un transporte de baja calidad al no haber alcanzado el nivel de renta suficiente para disponer de vehículo propio.

Las expectativas que muestran la situación actual no son en absoluto optimistas, es más, las experiencias de otras ciudades hacen pensar en la lentitud con que se llevan a cabo los procesos de modificación de hábitos en el usuario de un modo de transporte. Si a esta rigidez de comportamiento unimos la reducida capacidad de intervención por parte de la Administración Pública en la corrección de los factores de la oferta que más inciden en la calidad, intervención que exige en todos los casos inversiones cuantiosas y en pocos de ellos rentables, la situación presenta serias dificultades para modificarse.

Para su construcción se precisa de una coordinación entre los diversos agentes del transporte. Las dificultades que en situaciones similares se han presentado a esta coordinación y unificación de criterios han hecho recomendable la creación de una entidad administrativa que permita realizar estas tareas de coordinación y que genéricamente se conoce como Autoridad Unica. En el caso de Málaga, esta figura podría ser, sin duda, el punto de partida para la progresiva mejora de la calidad y eficacia de las redes de transporte público.

En el caso de las infraestructuras y los servicios básicos aparece constantemente un hecho: la gran dispersión y heterogeneidad de las zonas integrantes del Area. A la

vez, es palpable la reducida capacidad de muchos de sus municipios para asumir funciones administrativas de gestión de servicios: Alhaurín de la Torre, Cártama o el Rincón de la Victoria presentan serias dificultades para el desarrollo de unos servicios primarios fundamentales en sus áreas residenciales externas. Basta para demostrarlo comparar la capacidad de los servicios de recogida de basuras en los distintos municipios, que únicamente en el caso de Benalmádena presenta condiciones aceptables. La escala del Area permite explotar estos servicios primarios de una forma equiparable a los de una ciudad y, lo que es más notable, con unas tarifas relativamente semejantes, mediante la creación de unas empresas mixtas que, respetando las autonomías municipales referentes a sus infraestructuras básicas, puedan gestionar los servicios demandados a una escala adecuada. Resulta patente que los procesos de mancomunicación son técnicamente posibles, y en algunos casos urgente.

Equipamientos

La conclusión fundamental del diagnóstico en este tipo de sistemas nodales es la necesidad de integración y coordinación de los distintos programas sectoriales para lograr el reequilibrio en dotaciones, especialmente en zonas de déficits.

En general, los problemas de equipamiento de Málaga pueden asimilarse a los de cualquier otra ciudad andaluza. Los déficits más alarmantes son originados por dos hechos singulares. La existencia de una población turística de temporada, sobre todo en cuanto a servicios hospitalarios y tratamiento de enfermos crónicos y geriatría. Y en segundo lugar, los derivados del crecimiento de áreas suburbanas de baja densidad que han proliferado en los últimos años, y que carecen de un nivel de equipamiento propio de una ciudad.

Otro hecho social a destacar se manifiesta en las claras diferencias que se producen dentro del área entre sus unidades geográficas: los Montes de Málaga, el Valle y la Costa presentan necesidades e incluso patrones de vida totalmente diferentes, y por

lo tanto no solucionables partiendo de la homogeneización de índices cuantitativos para su cobertura. Esta atención específica se realiza correctamente desde los diferentes sectores de la Administración, pero con una orientación territorial muy diferente a la mostrada en este estudio como deseable, lo que crea confusión en la lectura global del proceso metropolitano.

Tal vez sea por tanto efectiva la creación de un programa de actuaciones complementario de los sectoriales de carácter metropolitano, que además de responder a estrategias propias de la aglomeración, permita resolver los desequilibrios entre las diferentes zonas que la integran.

8. UN POSIBLE PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Existe la opinión muy extendida de que la expansión de las grandes ciudades ha servido exclusivamente para fortalecer sus centros. Las conurbaciones de creación reciente muestran la inexactitud de esta afirmación. Un sistema integrado de ciudades es cada vez más una conjunción de intereses entre núcleos que se benefician de la **especialización** de cada uno y de la proximidad que se logra por un desarrollo de las comunicaciones entre ellos.

En Málaga y su entorno próximo no se ha alcanzado todavía este nivel de identificación entre sus núcleos, la mayoría de sus hábitos siguen siendo los de una ciudad media, y los que se han superado no han sido por su tamaño, ni por su crecimiento reciente, sino por las dinámicas desencadenadas en el espacio turístico costero.

El interés de descubrir este tipo de procesos estriba en la posibilidad de anticiparse con una serie de actuaciones públicas en aspectos estratégicos a la realidad de la próxima década, logrando así hacer eficaz esta asociación (hasta ahora espontánea) de ciudades. Sin esta visión, el desequilibrio entre las diferentes zonas, la atomización de los crecimientos y la degradación de espacios mal adaptados a estos cambios harán inútil y poco atractiva la aglomeración, no surgirán nuevas actividades necesarias en la nueva escala y se acentuarán los problemas heredados de la ciudad de los 60.

9. TENDENCIAS Y OPORTUNIDADES DE DESARROLLO. LA IMAGEN FINAL DEL AREA

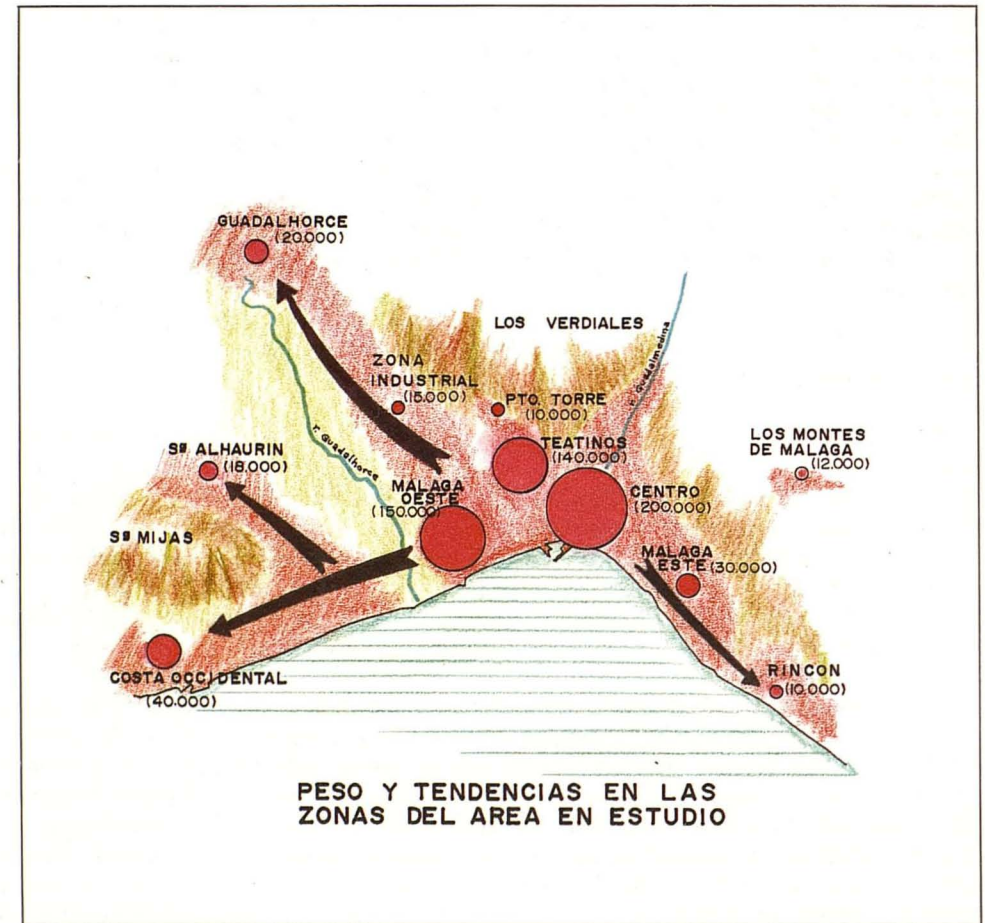
La carencia de un transporte público eficaz, la invasión de los cauces y su contaminación, o la permanencia de una red secundaria de carreteras inadecuada para los flujos que actualmente la utilizan, son problemas clásicos del área.

Junto a estos problemas se han detectado una serie de dinámicas urbanas, a la larga muy costosas para la sociedad a pesar de su aparente inocuidad: el crecimiento desordenado en la vega del Guadalhorce o la creación de nuevos suburbios residenciales en la sierra, sin que se hayan previsto los mecanismos precisos para su integración en el sistema de ciudades del área, lo que provocará a medio plazo la permanencia de déficits en equipamiento y servicios básicos, a pesar del gran esfuerzo sectorial realizado en estos últimos años para reequipar los núcleos ya consolidados.

Pero si en el aspecto institucional los nuevos programas sectoriales pueden paliar estos déficits en un plazo más o menos dilatado, en el caso de las dinámicas económicas en los sectores privados la solución es mucho más dudosa.

La carencia de una red de comunicaciones suficiente favorecerá, como hasta ahora lo ha hecho, el desarrollo endógeno de cada pieza de la estructura, anulando en gran parte los beneficios que pueden derivarse de la escala: los centros comerciales consolidados mantendrán su debilidad, los centros históricos se vaciarán de contenido y la actividad se dispersará inevitablemente en todo el territorio accesible; la tendencia, pues, será la clásica de aglomeraciones espontáneas en las que prevalece una distribución espacial isótropa y una indiferencia absoluta a la aptitud de cada zona para desarrollar aspectos concretos de la actividad.

Deben surgir, por tanto, en esta década mecanismos que desde la Administración favorezcan una nueva actitud frente a las formas de ocupar el territorio que abarca la



aglomeración. Sin duda estas medidas sobre todo deben proceder de un programa racional de inversiones públicas que incentive esta cualificación del espacio: la consolidación de un parque de montaña, la construcción de una nueva carretera o la localización de un nuevo sistema territorial de equipamiento deben redundar en ello, logrando crear en su zona de influencia aquellos usos que más pueden beneficiarse de su proximidad a estas actuaciones. Sin embargo, el equilibrio de usos demanda el mantenimiento de una serie de actividades actualmente en proceso de decadencia, pero que son imprescindibles, no sólo para mantener una estructura espacial coherente, sino además para dinamizar dicha estructura a través de la diversificación de su economía.

La reconstrucción del paisaje metropolitano

El avanzado grado de antropización al que se encuentra sometida toda el área, es fruto de los sucesivos umbrales de influencia que la ciudad ha ejercido sobre el territorio próximo a lo largo de los últimos siglos: despoblación forestal, cultivo de la vid, temprana industrialización, crisis, aparición del turismo..., han ocasionado en cada etapa la formación de una compleja trama de «permanencias y cambios», en los que la imagen parece necesitar redefinirse en cada nuevo período de la historia. La reconstrucción de este paisaje debe ser, por tanto, un acto positivo de creación de un nuevo marco de referencia unitario para todos los habitantes.

La revitalización de las márgenes del río Guadalhorce, transformándolo en un parque lineal, médula de la estructura orgánica del área; la creación de parques forestales en las Sierras que configuran sus fronteras naturales con las comarcas limítrofes: Sierra de Mijas y Montes de Málaga; o la regeneración del litoral finalizando las operaciones emprendidas en la pasada década en la Zona Este de Málaga, con la continuidad de los paseos de sus núcleos costeros, junto a una estrategia común para el emplazamiento de nuevas instalaciones y equipamientos costeros de rango territorial, deben ser objeto en cualquier caso de decisiones y líneas de actuación que

desbordan en su mayoría el marco municipal y, por tanto, requieren una decisión solidaria de todos los estamentos implicados para su consecución.

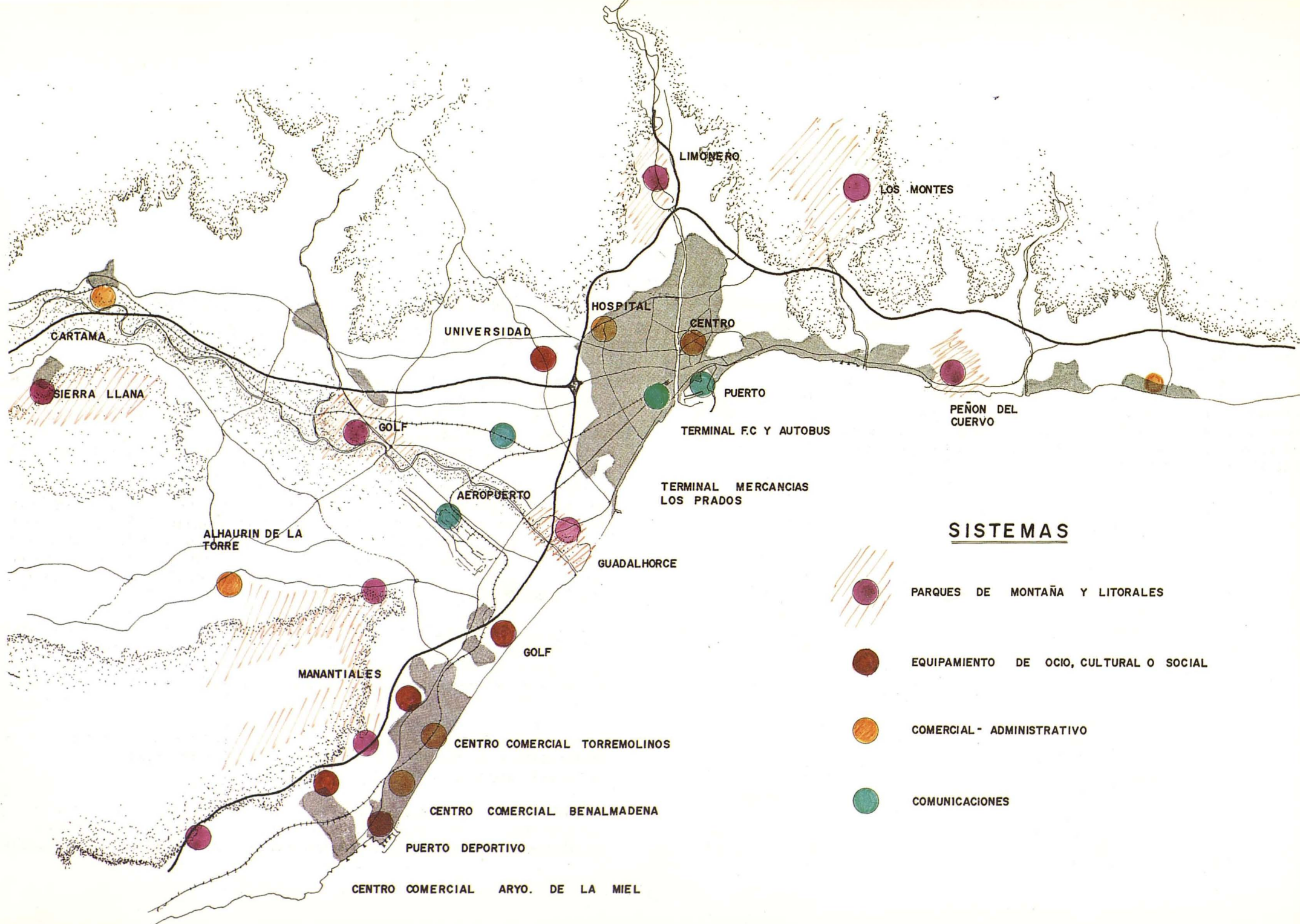
La potenciación de un centro de servicios administrativos y terciarios a escala provincial

En estos momentos existe un creciente debilitamiento del área central como núcleo de negocios y decisiones de la costa. Ante este problema, la oportunidad está en buscar nuevas funciones a través del fomento y creación de nuevas actividades: recuperación del centro histórico, renovación comercial del centro urbano y operaciones de remodelación urbana de gran envergadura como las proyectadas en el río Guadalmedina, en Gibralfaro o en el recinto portuario.





Existe una clara tendencia a la autosuficiencia de la Costa en amplios campos del sector terciario en los que hasta hace pocos años se dependía de la capital. Sería un error tratar de eludir este hecho o pensar en competir con él. Lo que sí resulta posible es que esta tendencia no pueda abarcar todos los sectores de la economía y, sobre todo, no pueda alcanzar a aquéllos que mayor relación guardan con la función pública. Entender este proceso significa implantar una estructura terciaria en Málaga capaz de recoger y potenciar aquellas actividades que más se pueden beneficiar de su escala y de su configuración como centro más importante provincial, siempre y cuando, claro está, las comunicaciones sean lo suficientemente ágiles para que la fricción de la distancia no anule el efecto de escala originado por la aglomeración, cuestión que en estos momentos está ocurriendo, sin duda, pero que se confía se supere en un plazo razonablemente corto con el programa de inversiones previsto.

La diversificación de la actividad con nuevos recursos

El desequilibrio que arrastra la estructura económica de Málaga desde los años



SISTEMAS

-  PARQUES DE MONTAÑA Y LITORALES
-  EQUIPAMIENTO DE OCIO, CULTURAL O SOCIAL
-  COMERCIAL - ADMINISTRATIVO
-  COMUNICACIONES

veinte, con la pérdida de su industria y el retraimiento de la actividad agraria, ha originado un peligroso proceso de especialización volcado hacia la actividad turística. Esta línea de continua especialización en el sector inmobiliario y de servicios se sigue manteniendo.

Romper con esta disfuncionalidad económica significa desviar y orientar el potente volumen de inversiones externas (muy superior al resto de Andalucía), superando la actual absorción por el sector inmobiliario hacia otras actividades económicas fuera del sector terciario: industria agroalimentaria y, sobre todo, en el campo de la electrónica o innovación tecnológica.

10. INTERVENCIONES PUBLICAS MAS URGENTES EN LA CONFIGURACION DEL AREA METROPOLITANA

El entorno de la ciudad, la cuenca baja del Guadalhorce y sus extensiones costeras, presentan deficiencias de ordenación física patentes; las industrias se localizan en zonas inundables, los suelos edificables se consolidan aguardando inútilmente la aparición de ejes centrales a los que referirse y la ciudad, en definitiva, «se estira» aprovechando las escasas oportunidades que ofrece la infraestructura existente.

Las dificultades y retrasos que han supuesto, en el caso de Málaga, la transferencia de competencias hidráulicas a la Junta de Andalucía, o la permanencia de la indefinición sobre estrategias territoriales tan importantes como la nueva carretera del Guadalhorce, hacen evidente que el riesgo que se cierne sobre la ciudad no se pueda achacar exclusivamente a unas condiciones climatológicas, aunque las riadas hayan servido para mostrar la precaria situación en que se desenvuelve Málaga y su área de influencia próxima.

Parece, pues, imprescindible afrontar desde una óptica que forzosamente debe rebasar el ámbito local, una serie de medidas que a pesar de ser urgentes, deberán desarrollarse mediante un programa plurianual y en el que resulta indispensable la existencia de un estamento administrativo que las coordine.

Corrección hidrológica mediante forestación y recuperación como parques metropolitanos de los grandes macizos que constituyen las fronteras del Area Metropolitana

- Como criterio general se deberían de distinguir dos tipos diferentes de actuaciones, las referentes a la cuenca del Guadalhorce y sus arroyos tributarios, y las referentes al resto de los cauces y arroyos que vierten directamente al mar y de los que el

principal es el Guadalmedina. Asimismo, aunque tras cada nuevo desastre se reitera la necesidad de mejorar las condiciones hidráulicas de las cuencas altas, la ausencia de un programa presupuestario específico para este fin, y sobre todo las dificultades que para la repoblación forestal existen en fincas de propiedad privada, hacen aún más importante que la Administración arbitre medidas y procesos de ejecución mucho más eficaces que los hasta ahora empleados. El Plan Forestal Andaluz, recientemente aprobado, puede ser el instrumento que haga realidad estas obras, las cuales, sin duda, servirán para la creación de los grandes parques metropolitanos en el futuro, al coincidir las laderas a repoblar con los grandes parques que en el futuro constituirán el perímetro de la aglomeración.

- La creación de embalses de laminación y la ampliación de recursos hídricos disponibles en las cuencas principales es el segundo tema pendiente, aunque en este caso existen numerosos estudios realizados por los organismos responsables; en concreto, parece posible la creación de presas de laminación y regulación en el caso de los ríos Fahala, Grande y Campanillas, que sin duda laminarían en gran medida avenidas como las que han assolado la cuenca baja en las últimas riadas. Asimismo, con estas obras se podrían probablemente ampliar las posibilidades de abastecimiento de los núcleos urbanos, sin afectar a la capacidad disponible de recursos para el regadío. La aglomeración de Málaga necesitará a final de siglo, para mantener índices de consumo próximos a los 400 litros por habitante, incrementos de más del 50% de su dotación actual, cuestión que podría resolverse mediante este nuevo sistema de embalses que además restaría importancia a recursos actuales de muy baja calidad y escasa fiabilidad, como los pozos en el subálveo del Guadalhorce o las captaciones del Litoral Este.

- El tercer tema fundamental es la rectificación y mejora de las características hidráulicas de la red de drenaje, con posibles trasvases de puntas entre cuencas próximas, así como obras de mejora en el perfil de los cauces.

- Dentro de esta categoría se deberían incluir operaciones de regulación de

crecidas en el Guadalmedina originadas por sus afluentes situados en la parte baja; algunos podrían ser trasvasados en su zona superior a cuencas situadas aguas arriba del Limonero y otros hacia el oeste; éste último sería el caso del Arroyo de los Angeles.

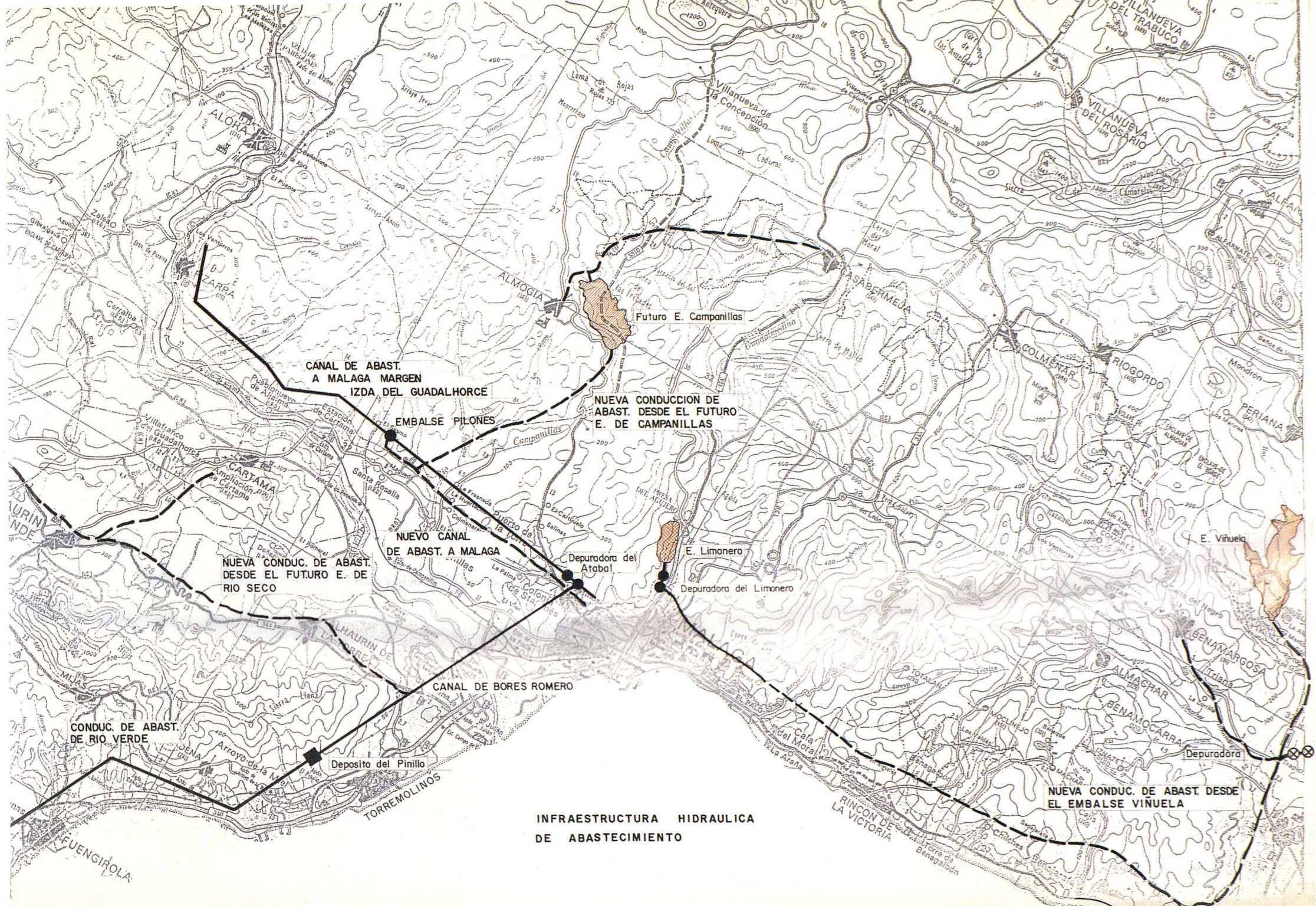
- En la cuenca oriental cabría plantear (la Confederación ya ha realizado algunos estudios similares) una regulación integral de las cuencas principales, para un trasvase y la posible creación de embalses de regulación en aquéllos que ofrezcan mayores aptitudes; podrían así regularse conjuntamente por ejemplo cuencas como las del Jaboneros, Gálica y Totalán, con lo que incluso podrían ampliarse los recursos hidráulicos del litoral oriental, ampliando las dotaciones previstas en el Embalse de la Viñuela para el municipio del Rincón de la Victoria. Serían obras de pequeña envergadura, que sobre todo buscarían una diversificación más que la concentración de los caudales originados por avenidas.

- En el río Guadalhorce parece indispensable aplicar una serie de mejoras en el cauce.

En concreto, la desembocadura admite ampliar su capacidad de desagüe con operaciones que además servirían para restituir definitivamente el viejo cauce y las formas deltaicas inundables, desarrollando el parque previsto por el Plan Especial del Medio Físico de la provincia, y el PGOU de Málaga, y que pelagra sobre todo por falta de intervenciones positivas que eviten su progresiva degradación.

Las operaciones de mejora del cauce deberían contribuir a conformarlo como un espacio verde lineal que respetase y restituyera los ecosistemas propios de ribera.

Todas estas reflexiones deben ser valoradas rigurosamente antes de apostar decididamente por su realización. El desconocimiento de cómo se comportarían las cuencas tras estas medidas hace arriesgado adoptar soluciones sin sopesarlas cuidadosamente; hay datos suficientes y tan sólo parece necesario iniciar un proceso de valoración de las diferentes propuestas y alternativas, valoraciones que no deberían ser causa de



**CANAL DE ABAST.
A MALAGA MARGEN
IZDA DEL GUADALHORCE**

EMBALSE PILONES

**NUEVA CONDC. DE ABAST.
DESDE EL FUTURO E. DE
RIO SECO**

**NUEVO CANAL
DE ABAST. A MALAGA**

CANAL DE BORES ROMERO

**CONDC. DE ABAST.
DE RIO VERDE**

Deposito del Pinillo

Futuro E. Campanillas

**NUEVA CONDUCCION DE
ABAST. DESDE EL FUTURO
E. DE CAMPANILLAS**

E. Limonero

**Depuradora del
Atabal**

Depuradora del Limonero

E. Viñuela

**NUEVA CONDC. DE ABAST. DESDE
EL EMBALSE VIÑUELA**

**INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA
DE ABASTECIMIENTO**

retrasos en la iniciación de las obras, pero que tampoco deben desconocerse en el momento de adoptar soluciones.

La ampliación mediante un segundo convenio del programa de la red sectorial

Las inversiones fundamentales, en estos momentos programadas, proceden del convenio firmado entre el MOPU y el Ayuntamiento en 1984 para la construcción de la nueva vía de circunvalación de Málaga, así como los nuevos accesos al puerto mediante la construcción del Paseo Marítimo de Poniente.

Junto a ellas, y fuera de Convenio, se encuentran pendientes de iniciación: la ampliación a cuatro carriles del acceso a Málaga, conexión principal con la red estatal de autovías y con el resto de Andalucía y la nueva carretera del Guadalhorce, que conectará Málaga con Sevilla, acortando la distancia y tiempos actuales de recorrido.

Sin embargo, todas las inversiones descritas no lograrían resolver los grandes déficits de infraestructura que padece el área en estudio si no se complementan con una serie de vías comarcales, fundamentales para el desarrollo de la aglomeración y sobre todo para asegurar la diversidad de itinerarios ante eventuales catástrofes como la ocurrida.

La carencia de accesos fáciles a la nueva autovía de circunvalación de Málaga (por no disponerse de ejes secundarios de apoyo en las áreas limítrofes), el alejamiento entre los sucesivos puentes que deben articular en el futuro ambas riberas del Guadalhorce, y en general la ausencia de un viario de rango metropolitano, originan situaciones de incomunicación y muestran la necesidad de ampliar las inversiones hasta ahora programadas a una serie de carreteras que sirvan para este fin. En concreto resultan fundamentales las siguientes:

- Nuevo acceso superior al aeropuerto que prolongue la carretera del Guadalhorce hasta la variante de la N-340, en la margen derecha del río, permitiendo conectar estos dos ejes sin necesidad de entrar en la ciudad. Asimismo esta vía permitiría dotar de un nuevo acceso al aeropuerto, no sólo desde la ciudad, sino desde el resto de la provincia, y sobre todo desde el futuro anillo Marbella-Vélez previsto por el Plan de Carreteras de Andalucía, y en ejecución ya en algunos de sus tramos.

- Construcción de nuevos puentes y ejes transversales de comunicación entre ambas márgenes donde se suceden los procesos de transformación más importantes para el Área, y que tras las riadas han permanecido prácticamente incomunicadas.

- Refuerzo de los ejes comarcales en ladera que configuran y vertebran el Valle, en concreto la MA-401 en la margen izquierda y las carreteras C-344 y carretera del IARA en la margen derecha; cabría establecer en este último caso una jerarquía en la que cada uno de los ejes existentes cumpliera funciones diferentes y concretas. La carretera del IARA desempeñaría el papel de vía perimetral de las áreas residenciales que progresivamente ocupan el pie de monte de la sierra apoyadas en la C-344, en ella se apoyaría la variante de los núcleos y partirían los nuevos puentes del Guadalhorce. Dentro de esa jerarquía la pista del Guadalhorce podría desempeñar una función de eje comarcal enlazando la zona media del Valle con los núcleos situados en ambas márgenes, en la parte baja, próxima a la desembocadura.

Idéntica función debería desempeñar la MA-401 en la margen izquierda sirviendo como eje secundario de apoyo a la nueva carretera del Guadalhorce.

- La construcción de una nueva vía longitudinal en el Valle, que comunique Málaga con Sevilla, resulta fundamental para la estructura territorial del Valle. Las posibilidades de comunicación que abre son enormes, sin embargo la limitación presupuestaria ha obligado a proyectar exclusivamente en autovía la entrada a Málaga desde Campanillas. Las posibilidades que se abren con ella para el Área harán que su capacidad se vea superada por la demanda desde los primeros momentos. Resulta,

pues, necesario estudiar la posibilidad de prolongar el desdoblamiento de calzada hasta rebasar el municipio de Cártama, tramo en el que la carretera actual mantiene intensidades superiores a los 20.000 veh./día en muchas épocas del año. Esta autovía y el anillo provincial (en construcción por la Junta dentro de su programa) servirían como itinerario de conexión con ambos litorales, alternativo a la carretera N-340, caso de que ésta última quede de nuevo interrumpida por cualquier motivo.

- Construcción de vías complementarias a la circunvalación de Málaga que evite el aislamiento de las zonas industriales abocadas a salir por puntos con alto riesgo de inundación.

Estas vías deberían conectar transversalmente: el Paseo Marítimo, la antigua Carretera de Cádiz, la Avenida de Europa (nuevo acceso al polígono del Guadalhorce), la Carretera de los Prados, MA-401 Málaga-Campanillas, y el nuevo acceso a la Universidad (Carretera del Guadalhorce).

- Construcción de nuevas vías en cornisa que en el caso de Teatinos prolonguen la circunvalación de Málaga hasta conectar con los puentes superiores al Aeropuerto y con la nueva carretera del Guadalhorce, en el litoral Este, complementaría la función de la nueva Ronda Este y en la Sierra de los Manantiales comunicaría las laderas del Guadalhorce con Mijas y Benalmádena sin necesidad de recurrir a la N-340.

En todas estas obras resulta extremadamente difícil determinar la administración bajo cuya competencia deberían realizarse; parece, pues, más razonable finalizar las obras del Convenio actualmente vigente entre el MOPU y el Ayuntamiento de Málaga, y firmar un nuevo protocolo ampliación del anterior, el cual además de por los dos organismos antes citados, debería suscribirse por la Junta de Andalucía y los Municipios del entorno próximo beneficiados por estas actuaciones: es el caso de Torremolinos, Alhaurín de la Torre, Cártama, etc...

El transporte público. Su coordinación

Racionalizar la red de transporte público urbano pasa por adecuarla al tipo de demanda real, favoreciendo y potenciando los itinerarios principales, y diversificando el tipo de oferta en los casos en los que la demanda sea más débil. Para ello, se requieren las siguientes premisas:

- Remodelar a medio plazo el sistema de explotación de las líneas periféricas, concentrando las concesiones en corredores físicos con sus correspondientes «hijuelas», única forma de lograr un cierto equilibrio entre los considerables beneficios que originan los itinerarios principales y los déficits irremediables de los ramales y líneas secundarias.

- Crear un sistema unificado de explotación que permita la modernización de la flota, las tarifas intermodales y sobre todo la coordinación de la red con la creación de puntos de intercambio en las entradas principales de la ciudad.

- Potenciar el ferrocarril del Guadalhorce como el medio más idóneo para crear una red de cercanías efectiva y de calidad, sobre todo en las relaciones de la zona alta y media del valle con el centro de la ciudad y con la costa.

Para ello se requiere probablemente el desdoblamiento de vía que permita compatibilizar el transporte de cercanías en hora punta con las entradas y salidas de los trenes de largo recorrido.

- La prolongación del ferrocarril de cercanías en la costa ha sido discutida varias veces en los últimos 10 años con resultados al parecer dudosos para su rentabilidad económica.

En la época en que se realizaron estos estudios el futuro de la costa no mostraba expectativas tan optimistas como las actuales, por lo que resulta necesaria su revisión

de forma urgente, ya que la reserva de suelo para el trazado puede ser uno de los grandes impedimentos en pocos años.

Por otro lado, cualquier desdoblamiento de la vía parece muy problemático, y sin él es dudoso que se puedan alcanzar velocidades superiores, y, por lo tanto, una calidad de servicio suficiente. Parece, pues, indispensable la búsqueda de nuevos modos de transporte.

- La posibilidad que se abriría con el empleo de estos nuevos modos de transporte no debería ceñirse a la costa. La red de ferrocarriles de vía estrecha en su día garantizó eficazmente las comunicaciones de la ciudad con sus zonas de influencia próximas, alcanzando hasta el Valle del río Vélez, hasta Coín en la ribera derecha del Guadalhorce y hasta Fuengirola en la costa oeste.

Aunque parezca paradójico, la reposición de este sistema mediante un modo no convencional de transporte público podría ser una solución efectiva a la cada vez más compleja situación de las comunicaciones en Málaga. La flexibilidad de este modo frente a una topografía accidentada y característica de trazado muy urbano, su posibilidad para internarse en túneles en los núcleos principales (como de hecho ocurre ahora en el ferrocarril de cercanías), la necesidad de aprovechar las infraestructuras fijas existentes en la costa, y sobre todo su versatilidad de explotación frente a las fuertes oscilaciones de la demanda, deben ser factores a ponderar en la selección del modo más adecuado.

Los equipamientos de rango metropolitano: su localización como factor de oportunidad para la vertebración del Area

Se ha mostrado anteriormente la suficiencia del Area en muchos de los aspectos sectoriales de dotación pública de equipamientos, no tanto a nivel absoluto como a nivel relativo frente a otras comarcas y zonas de Andalucía.

Los programas sectoriales en muchos de los casos han alcanzado un nivel en el que es más necesaria la cualificación de las prestaciones que su ampliación. La formación escolar en áreas dispersas, la intensificación de la enseñanza secundaria, ampliando el área de influencia de los centros existentes, o la consolidación de la universidad con la creación de nuevas facultades y estudios superiores son una muestra de ello, como lo es la reestructuración sanitaria de la provincia, con la construcción de nuevos hospitales comarcales que descongestionen las camas y servicios hospitalarios de la capital, suficientes si su destino fuera la asistencia de segundo nivel para su área de influencia próxima y sólo la especializada para el resto de las comarcas.

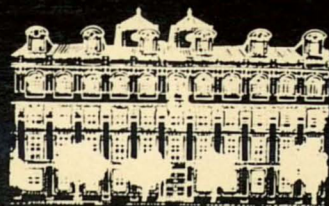
Desde un enfoque metropolitano, únicamente debería resaltarse como esencial la unificación de criterios territoriales que sirven de soporte a los diferentes programas sectoriales, unificación que resulta compleja de realizar por el desfase entre los diferentes programas, pero que, insistimos, es indispensable por la excepcional función que muchos de estos equipamientos desempeñarán en la futura estructura espacial del Area Metropolitana.

La necesidad de dinamizar la oferta en aspectos de equipamiento como la cultura (museos), el medio ambiente (parques forestales) o el ocio (centros de atracción turística) debe entenderse como oportunidades para consolidar la interdependencia entre las diferentes zonas, y por lo tanto la estructura del Area.

11. CONCLUSION FINAL

Parece fundamental comenzar **a construir imágenes y a identificar afinidades** que impulsen y hagan evidente la imperiosa necesidad de administrar solidariamente el territorio. Junto a ellas resultan urgentes una serie de obras de infraestructura y equipamiento territorial que deberían desarrollarse bajo el marco territorial propio del Area. La definición de este programa, que afectaría a todos los estamentos de la Administración, y el refuerzo de los vínculos mediante la divulgación informativa de imágenes del Area como ámbito integral, pueden constituir primeros pasos a dar dentro de este proceso.





Es una publicación de la

JUNTA DE ANDALUCIA

Consejería de Obras Públicas y Transportes