

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y METROPOLIZACIÓN DESDE UNA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA¹.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND GEOGRAPHIC PERSPECTIVE METROPOLISATION.

Roberto Díez Pisonero

Universidad Complutense de Madrid
rdpisonero@ghis.ucm.es

Luís Miguel Sánchez Escolano

Universidad de Granada
lmsescolano@ugr.es

Recibido: marzo, 2012.

Versión final aceptada: enero, 2013.

PALABRAS CLAVE: infraestructuras, metropolización, desarrollo territorial, Málaga.

KEYWORDS: infrastructure, metropolization, territorial development, Málaga.

RESUMEN

Dos grandes fenómenos urbanos y territoriales han irrumpido en Andalucía en las últimas décadas: por un lado, el surgimiento y consolidación de áreas metropolitanas en torno a las principales capitales provinciales, y por otro, la litoralización masiva de la población. La ciudad de Málaga, protagonista destacada en ambos procesos, ha alcanzado unos niveles espectaculares de crecimiento y goza de un enorme dinamismo socioeconómico gracias, sobre todo, a la expansión y desarrollo de infraestructuras de todo tipo que han cohesionado la ciudad y su entorno, desenclavándola de su histórico aislamiento y relacionándola de forma eficiente con otros grandes espacios productivos y centros demográficos de primer nivel nacional e internacional. Abordar este complejo ejemplo de interrelaciones entre desarrollo e infraestructuras es el objeto de la presente comunicación.

¹ El presente artículo procede de la comunicación científica presentada en las Jornadas de Estudios Regionales: *Redes y sus territorios: Incidencia en el desarrollo regional*. AGE. Sevilla, Junio de 2012.

ABSTRACT

Two large urban and territorial phenomena have erupted in Andalusia in recent decades: first, the emergence and consolidation of metropolitan areas around the provincial capitals, and on the other, the massive population littoralisation. The city of Malaga, leading protagonist in both processes, has achieved spectacular levels of growth and enjoys enormous socioeconomic dynamism thanks mainly to the expansion and development of infrastructure of all kinds that have cohesive city and its surroundings, separating its historic isolation and relating effectively with other large population centers of production and national and international first. Addressing this complex example of interrelationships between development and infrastructure is the subject of this article.

1. INTRODUCCIÓN.

Uno de los temas geográficos más antiguos es el de la relación entre infraestructuras -y la mejora y expansión de éstas- y la generación de procesos de desarrollo urbano y territorial. España y Andalucía han sido, en esta materia, ejemplo paradigmático y caso de estudio excepcional, tanto en un sentido positivo, con grandes éxitos y demostraciones palpables de cómo una gran infraestructura dinamiza el territorio produciendo procesos de desarrollo y mejoras en la articulación territorial (las grandes autovías o el tren de alta velocidad destacan en este caso), como en el negativo, con penosas muestras de grandes inversiones realizadas sin la planificación previa suficiente que dilapidaron ingentes recursos económicos en pos de un supuesto desarrollo que nunca llegó a ser tal (la política de aeropuertos, tanto pública como privada, seguida en los últimos años, constituye la muestra más palmaria de este desastre: Central de Ciudad Real, Lleida, Castelló, entre otros).

En nuestros días, la movilidad es una de las características más relevantes de las sociedades avanzadas. Aunque desde el momento de su existencia, el hombre camina y se desplaza, ha sido el aumento de la población, la reorganización de los procesos productivos, el volumen creciente de intercambios comerciales, la ocupación dispersa de las periferias urbanas y el desarrollo del sector turístico, los que explican el mayor movimiento de personas y bienes que se ha registrado durante los últimos años a cualquier escala de análisis. En este contexto, el proceso de globalización contemporánea en el que nos hallamos inmersos desempeña un rol protagonista. Las conexiones materiales e inmateriales se acometen con tal velocidad que permiten la reducción de las distancias y el acercamiento de los territorios (Córdoba, J. et al., 2007). Como consecuencia, las relaciones económicas, sociales y culturales se materializan con mayor facilidad. La internacionalización de la economía y la apertura de los mercados al extranjero han convertido al sector transportes en un factor decisivo y esencial en nuestras vidas, pues no sólo contribuyen a la mejora de la competitividad de los territorios y las ciudades, sino que sus efectos se sienten en múltiples sectores de la sociedad, como la industria, el comercio o el turismo.

La relevancia del sector transportes se observa tanto si se emplea como criterio de estudio el total de personas a quien afecta, como su dimensión económica. En la actualidad, el sector económico del transporte genera en torno el 5% del PIB español y andaluz, (INE, 2010), unas cuantías que muestran la magnificencia del sector, al contribuir notoriamente en la economía de los territorios gracias al número de empresas que vincula, la cantidad de empleos que ofrece, el volumen de negocio que genera y la inversión económica que requiere para su adecuada gestión.

De ahí, que las principales instituciones implicadas con el sector sostengan que “la necesidad de transporte es un hecho que hace falta satisfacer con firmeza y decisión”

(Ministerio de Fomento, 2010). Esta afirmación se entiende ya que los transportes participan notoriamente en la vertebración del territorio, la integración y cohesión del espacio -tanto a nivel regional, nacional y comunitario-, y la mejora de las condiciones de accesibilidad de las áreas más deprimidas o alejadas a las más desarrolladas o centrales. Es decir, un sistema de transporte eficaz permite sacar partido del mercado interior y situarse con una ventaja estratégica delante de la cada vez más importante mundialización económica y comercial (Miralles-Guasch, C., 2002).

En este marco teórico general insertamos nuestra presente aportación, centrándonos en el efecto que, en relación con los principales procesos urbanos y territoriales registrados en España y Andalucía en las últimas décadas, han tenido la excepcional expansión y mejora registrada en las infraestructuras terrestres, aéreas y portuarias. Multitud de nuevos procesos territoriales de enorme relevancia en España, como la litoralización de la población y la actividad económica, o la aparición y consolidación de las grandes áreas metropolitanas en torno a las principales ciudades del país, han sido posibles y fijan su existencia futura en la constante mejora de las infraestructuras de todo tipo que posibilitan el dinamismo sociolaboral, extienden el área de influencia de los centros económicos y articulan territorios mejorando la conectividad y la cohesión territorial. Concretando en el ejemplo escogido, nos fijaremos en la relación que, en el caso de la ciudad de Málaga, se ha establecido en las últimas décadas entre desarrollo infraestructural y expansión urbana y metropolitana. Correlativamente, insertaremos nuestro análisis de la situación malacitana en el marco de las relaciones territoriales propias de este centro urbano, pujante y muy dinámico, que se ha convertido en la principal referencia económica y territorial de una de las áreas social y demográficamente más activas de España, la costa de Sol andaluza.

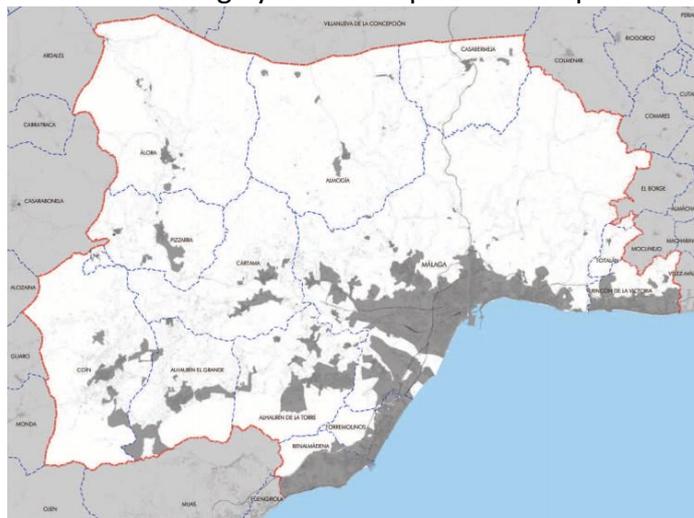
2. MÁLAGA Y SU ESPACIO METROPOLITANO.

La ciudad de Málaga es, a día de hoy, la principal referencia económica de Andalucía, hasta el punto de que es considerada por autoridades y estudiosos de su realidad como la capital económica regional. Con casi 570.000 habitantes, focaliza en torno a sí una importante parte de la actividad comercial, logística y financiera de Andalucía, además de ser el centro funcional indiscutible de su espacio provincial y tener la particularidad de ser el núcleo central del gran área turística del litoral mediterráneo andaluz. En relación con esto, y como fiel reflejo de su creciente significación como centro urbano pujante y dinámico, se ha conformado en las últimas décadas sobre su entorno litoral y rural más inmediato un espacio urbano metropolitano, hoy en vías de consolidación, reconocido en la planificación vigente, y que es el fruto directo de la expansión de la ciudad central sobre un entorno históricamente dedicado a las actividades agrarias, y que hoy aparece lleno de posibilidades para la localización de actividades productivas principalmente terciarias pero también industriales.

De la definición del espacio comarcal metropolitano malagueño que realiza la planificación subregional vigente (nos referimos en concreto al Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga, en adelante POTAUM), entendemos que el espacio metropolitano de Málaga acoge a trece municipios, incluyendo el de la capital. Tres son los ámbitos físicos e históricos principales en que se subdivide el área urbana de Málaga: por un lado, la zona litoral, densamente ocupada y transformada; por otro, la hoya de Málaga y el valle del Guadalhorce, depresiones prelitorales que han sido el centro neurálgico de la agricultura provincial desde antiguo; y finalmente, el traspais montañoso interior, con los Montes de Málaga al este y norte, las estribaciones de la sierra de las Nieves al oeste, y la sierra de Mijas al sur. Un espacio físicamente diverso que da lugar, por un lado, a un área metropolitana muy heterogénea, tanto en el tipo de núcleos como en los distintos modelos de desarrollo que se detectan dentro de ella (Ocaña, C., 1995); por otro lado, esta discontinuidad del terreno no ha permitido, hasta fechas muy recientes, superar las barreras físicas históricas que impedían la completa integración del espacio metropolitano, reforzando el crecimiento en el eje litoral, y quedando al margen de los grandes impactos demográficos y económicos los municipios interiores (Feria, 1993, 219).

Solo en las últimas tres décadas, y en buena medida debido a la llegada de las grandes infraestructuras viarias que han incrementado la productividad y la conectividad en el entorno de Málaga, se ha vivido un periodo de expansión y consolidación del espacio urbano situado en torno a la capital de la costa del Sol (Cuadro 1). De esta forma, los trece municipios han vivido, casi en su totalidad, un periodo de expansión demográfica que refleja, por un lado, su plena inserción en la pujante dinámica capitalina, y por otro, la llegada a los municipios prelitorales de los efectos derivados de la expansión económica registrada en el litoral mediterráneo andaluz en los últimos años.

Figura 1. La ciudad de Málaga y los municipios de su espacio metropolitano.



Fuente: Plan Subregional de la Aglomeración Urbana de Málaga. 2009.

Los datos nos hablan de un panorama marcado por el crecimiento constante y, en el periodo más reciente de estudio, casi exponencial de la población, que afecta a la práctica totalidad de los municipios litorales del espacio comarcal y la capital (espectaculares son los casos de Alhaurín de la Torre, Benalmádena, Rincón de la Victoria o Torremolinos). Solo los municipios pequeños del interior -Almogía, Álora, Casabermeja, Coín, Totalán y Pizarra- al margen de las grandes transformaciones protagonizadas por el turismo de sol y playa y más alejados del centro económico capitalino, presentan incremento modestos de sus activos poblacionales.

Pese a un panorama marcado por el crecimiento demográfico, es imprescindible para abarcar de forma integral la realidad del fenómeno metropolitano desgajar del análisis comarcal el peso del centro urbano malagueño. Partiendo de un peso apabullante al inicio del proceso metropolizador (prácticamente 500.000 de los 600.000 habitantes del espacio en 1981) ha pasado a tener un peso relativo sensiblemente menor en la actualidad (concentrando 570.000 habitantes de un total de casi 880.000). En el Cuadro 2, comprobamos la distinta evolución seguida por la capital y su entorno.

Cuadro 1. Evolución de la población en el Área Urbana de Málaga, 1981-2011.

	Pobl. 1981	Pobl. 1991	Pobl. 2001	Pobl. 2011
Alhaurín de la Torre	7622	12874	23369	36730
Alhaurín el Grande	14279	17257	17764	23807
Almogía	4328	3862	4201	4221
Álora	12369	13168	12363	13499
Benalmádena	13622	21994	34565	63788
Cártama	10724	11054	14129	22867
Casabermeja	2809	3098	2935	3675
Coín	20958	14855	17388	22159
Pizarra	5934	6426	6874	9137
Rincón de la Victoria	7803	12601	25302	40339
Torremolinos	S/D	27543	44772	68181
Totalán	684	605	622	768
MÁLAGA	502232	522108	524414	568030
TOTAL (CON MÁLAGA)	603364	667445	728698	877201
TOTAL (SIN MÁLAGA)	101132	145337	204284	309171

Fuente: SIMA, 2011.

Mientras la capital ha vivido un modesto incremento de poco más del 13% en 30 años, el conjunto de los municipios de su área urbana ha registrado más de un 300% en el mismo periodo, siendo en ambos casos significativo el fuerte incremento habido en la última década. En conjunto, y a la luz de los datos, la aglomeración urbana malagueña destaca por constituir uno de los espacios más dinámicos y demográficamente activos de Andalucía.

Cuadro 2. Incrementos relativos de población en %, a partir de 1981=100.

	Pobl. 1981 = 100	1991	2001	2011
Área Metropolitana (sin Málaga)	100	143,71	202	305,71
Málaga	100	103,96	104,42	113,11
TOTAL AUM	100	110,62	120,77	145,39

Fuente: SIMA, 2011.

Pero en un espacio tan reducido, la escala municipal de análisis encierra multitud de variables que es necesario sacar a la luz. Nos referimos principalmente, al tema de la extensión municipal (Cuadro 3), que es especialmente relevante en el caso de la capital, cuyo municipio ocupa casi el 30% del área metropolitana, y acoge a la mayor parte de los centros económicos y nodos productivos del ámbito. En este sentido, comprobamos cómo de nuevo se hace patente la divergencia entre los municipios del litoral y los del interior en la variable de la densidad demográfica.

Cuadro 3. Densidad de población en los municipios de la Aglomeración urbana de Málaga, (hab/Km²), 1981-2011.

	Superficie municipal (Km2)	Densidad 1981	Densidad 1991	Densidad 2001	Densidad 2011
Alhaurín de la Torre	82,7	92,16	155,67	282,58	444,14
Alhaurín el Grande	73,1	195,34	236,07	243,01	325,68
Almogía	162,9	26,57	23,71	25,79	25,91
Álora	169,6	72,93	77,64	72,90	79,59
Benalmádena	26,9	506,39	817,62	1284,94	2371,30
Cártama	105,1	102,04	105,18	134,43	217,57
Casabermeja	67,3	41,74	46,03	43,61	54,61
Coín	127,4	164,51	116,60	136,48	173,93
Pizarra	63,6	93,30	101,04	108,08	143,66
Rincón de la Victoria	28,5	273,79	442,14	887,79	1415,40
Torremolinos	19,9	S/D	1384,07	2249,85	3426,18
Totalán	9,2	74,35	65,76	67,61	83,48
MÁLAGA	395,1	1271,15	1321,46	1327,29	1437,69
TOTAL	1331,3	453,21	501,35	547,36	658,91

Fuente: SIMA, 2011.

Mientras en los primeros ésta se ha incrementado hasta alcanzar cotas plenamente urbanas (con más de 2400 hab/km² en Benalmádena, y más de 3400 hab/km² en Torremolinos), en los municipios del interior se ha mantenido constante o con ligerísimos incrementos alrededor de cifras muy modestas, en algunos casos inferiores a 100 hab/km².

Así mismo, es interesante señalar que todo este proceso demográfico expansivo se ha configurado de forma mayoritaria en torno a los centros urbanos preexistentes, como confirma la evolución del número de asentamientos habida en el periodo de máximas transformaciones y crecimiento (Cuadro 4).

Cuadro 4. Evolución del número de núcleos que componen el municipio, 1991-2011.

Municipios	1991	2001	2011
Alhaurín de la Torre	11	11	13
Alhaurín el Grande	8	8	10
Almogía	8	8	8
Álora	5	9	9
Benalmádena	8	8	8
Cártama	11	11	11
Casabermeja	1	1	1
Coín	4	5	5
Pizarra	4	4	4
Rincón de la Victoria	4	4	4
Torremolinos	6	6	1
Totalán	1	1	1
MÁLAGA	14	14	14
TOTAL	85	90	89

Fuente: SIMA, 2011.

Como se aprecia, en el conjunto del área de estudio el número total de núcleos por municipio se ha incrementado de forma ligera, un incremento capitalizado por algunos casos concretos modestos (Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Álora, Coín) y que queda enmascarado por el mantenimiento del número de núcleos en el resto de municipios salvo en Torremolinos, donde hay un descenso espectacular debido a la consolidación del continuo urbano litoral.

En definitiva, los datos muestran la enorme expansión demográfica, como resultado de la positiva dinámica económica, habida en Málaga y su entorno en las últimas décadas. Las enormes tasas de crecimiento, especialmente en los municipios del frente litoral, nos hablan del éxito del modelo social, productivo y territorial vigente, basado en el turismo y sus sectores económicos derivados (construcción, pero también sectores terciarios como el comercio, las finanzas o los transportes).

A continuación, vamos a concretar nuestra visión de esta realidad arrojando luz sobre el importante papel que han jugado las infraestructuras en todo este proceso de cambio y crecimiento metropolitano.

2. 1. EL AEROPUERTO.

El transporte aéreo en la región andaluza desempeña un rol crucial, pues engloba el 10% de todos los pasajeros movidos con origen/destino España, circunstancia que la define como la quinta comunidad autónoma con mayor movimiento de tráfico aéreo gracias a su posición geoestratégica y relevancia turística². La red aeroportuaria de Andalucía consta de seis infraestructuras dependientes del gestor público de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), siendo el aeropuerto Málaga-Picasso, el principal.

A día de hoy, el aeropuerto de Málaga está plenamente consolidado en el marco aeroportuario e infraestructural español. El proceso de liberalización aérea (Gómez, 1991), la consolidación de las compañías de bajo coste (Cirujano, 2002) y el rol destacado que la ciudad ejerce como destino turístico internacional son, entre otros, agentes que justifican el elevado número de pasajeros que utilizan esta infraestructura (cuarta posición en la jerarquía nacional), su creciente conectividad aérea, así como el incremento experimentado en su importancia logística y comercial.

Esto justifica las sucesivas obras y ampliaciones que el aeropuerto ha llevado a cabo: ampliación Terminal 1 en 1972; construcción Terminal 2 en 1991 y nueva Terminal 3 en 2010. Esta última ampliación, todavía inacabada como consecuencia de los recortes presupuestarios del Gobierno en materia de infraestructuras a raíz de la crisis económica, ha recibido una inversión total de 1.100 millones de euros distribuidos en más de 40 proyectos que ha permitido un cambio trascendental en la logística aeroportuaria de la ciudad.

Cuadro 5. Tráfico de Pasajeros en aeropuertos andaluces. Cifras Pax por 1000.

	1970	1980	1990	2000	2000	2009	% 00-09
ESPAÑA	21.418	45.560	73.369	138.614	138.614	187.631	+35,3%
ANDALUCÍA	2.156	4698,4	7.404.1	13.436,7	13.436,7	18.748	+39,5%
Málaga	1.678	3.052	4.663	9.361	9.361	11.622	+24,1%
Sevilla	422	1.013	1.630	2.044	2.044	4.051	+98,1%
Jerez	0,56	192	306	654	654	1.079	+64,9%
Granada	0,01	186	301	499	499	1.187	+137%
Almería	55,1	235	504	878	878	791	-10,1%
Córdoba	21,1	20,4	0,1	0,7	0,7	15,5	+2100%

Fuente: Elaboración propia a partir AA.VV. 1970, 1980, 1990, 2000 y 2009.

Esta nueva terminal, con una superficie de 250.000 m², alberga un mayor número de mostradores de facturación, nuevas puertas de embarque e incluye un intercambiador

² Sólo adelantada por la Comunidad de Madrid (48,5 millones; 25,7%), Cataluña (34,4 millones; 18,3%), Canarias (30 millones; 16%) y Baleares (28,2 millones; 15%).

de transportes que alberga una estación de autobuses soterrada, otra de Cercanías y un espacio reservado para la estación de AVE y futuro Metro. Con esta terminal, la capacidad de la misma ha aumentado vigorosamente al ser capaz de albergar 9.000 pasajeros a la hora, que se traducen en más de 30 millones pasajeros/año.

Cuadro 6. Impacto aeronáutico de la nueva Terminal 3 del aeropuerto de Málaga.

	Antes T3	Con nueva T3
Nº operaciones	36	72
Capacidad de pasajeros	12,6 M	+30 M
Mostradores de facturación	85	180
Puertas de embarque en remoto	14	22
Embarque en pasarelas telescópicas	14	26
Plazas de aparcamiento público	1600	3000
Pistas aéreas	1	2 (una aterrizaje y otra despegue)
Superficie de hangares		120.000 m ²

Fuente: Elaboración propia a partir VV.AA., 2001.

En cifras económicas, según las conclusiones del informe *Málaga, Economía y Sociedad*, elaborado por Analistas Económicos de Andalucía y editado por la Fundación Ciedes sobre el aeropuerto (AA.VV., 2009), que se enmarca en el segundo Plan Estratégico de Málaga, se calcula que de esta infraestructura dependerá alrededor del 31,5 por ciento del VAB de la provincia de Málaga y el 7 por ciento del VAB andaluz, con una producción de 24.311 millones de euros y un total de 335.500 empleos directos e indirectos.

2.2. LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA.

La Alta Velocidad ferroviaria es un fenómeno relativamente reciente en nuestro país. Desde su nacimiento en abril de 1992 con línea Madrid-Sevilla, la red AVE se ha extendido notoriamente por la geografía española con la intención de conectarse a corto plazo con el resto de Europa, bajo las directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte con horizonte 2020.

La alta velocidad ferroviaria ha motivado un cambio importantísimo en la concepción del ferrocarril tradicional (Bellet et al., 2010) y ha abierto nuevas expectativas en cuanto a los servicios que puede prestar, al incrementar la velocidad comercial de traslado y la longitud de los trayectos realizados sin paradas intermedias. Fue en el año 2007 cuando se inauguró en Málaga la Alta Velocidad Ferroviaria con su conexión Málaga-Córdoba-Madrid. Supuso el acercamiento con la capital de España en menos de dos horas y media (2:25 h). Pero, lejos de paralizarse su desarrollo, al año siguiente se inauguró la conexión con Barcelona, uniendo ambas urbes en tan sólo 5:40 h, evitando así la demora que suponía parar obligatoriamente en la capital de España. Desde su inauguración, el enlace Madrid-Málaga ha sido utilizado por 7,6 millones de

Cuadro 7. Expansión de la red de Alta Velocidad Ferroviaria en España.

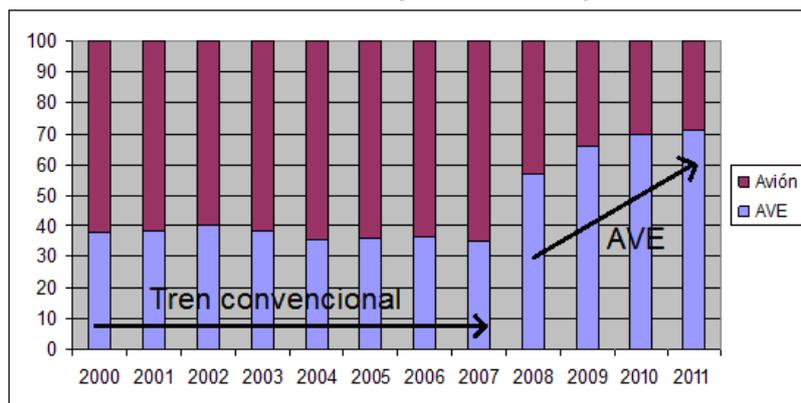
Año de inauguración	Enlaces
1992	Madrid-Córdoba (307); Madrid-Sevilla (471).
2003	Madrid-Zaragoza (307).
2004	Madrid-Lérida (442).
2005	Madrid-Huesca (380); Madrid-Toledo (75).
2006	Madrid-Tarragona (552).
2007	Madrid-Málaga (513); Madrid-Segovia (68); Madrid-Valladolid (180).
2008	Madrid-Barcelona (621); Barcelona-Zaragoza (296); Barcelona-Sevilla (1046).
2009	Barcelona-Málaga (997).
2010	Madrid-Cuenca (209); Madrid-Valencia (438).
2011	Albacete, Alicante.
2012 (predicción)	Zamora, Gerona, Cádiz, Madrid (Atocha-Chamartín), París, Londres.
2013 (predicción)	Palencia, León, Burgos, Vitoria, Bilbao.
2014 (predicción)	Castellón, Murcia.
2015 (predicción)	Orense, Vigo, Santiago, A Coruña, San Sebastián, Pamplona, Logroño, Almería.

Fuente: Elaboración propia.

pasajeros, hecho que manifiesta el ostensible trasvase de viajeros que se ha producido del avión al tren, pues del 26% que registró en 2008 la Alta Velocidad, ésta ha pasado a un 72% en 2011.

Conexiones como las de Madrid-Málaga, Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona ya se han resentido del impacto de la alta velocidad sobre estas conexiones centro-periferia. Sin embargo, hay rutas que aún no permiten la elección. De haberla, es probable que la mudanza fuera aún más dramática, por lo que se sospecha que aeropuertos nacionales -Bilbao o Santiago-, así como regionales -como Asturias y Santander, entre otros-, también puedan verse afectados por la llegada del AVE.

Figura 3. Cuota de mercado de viajeros en el trayecto Madrid-Málaga.



Fuente: Elaboración propia.

2.3. FUTURO INCIERTO.

Durante la última década, Málaga ha mejorado las infraestructuras en el conjunto de su provincia y espacio metropolitano y ha acortado los años de retraso que acumulaba gracias a la gran inversión económica que ha recibido en materia de transportes por parte de las administraciones públicas. Sin ninguna duda, el AVE a Madrid y la ampliación del aeropuerto han sido los proyectos estrellas, al haber concentrado más de la mitad de estas inversiones (en torno a 4.100 millones de euros), erigiéndose en los símbolos de la modernización de la ciudad y el signo definitivo que culmina el proceso de integración plena de Málaga en las grandes redes urbanas de España.

Sin embargo, estos gloriosos años para Málaga abren paso a una nueva época de incertidumbre como consecuencia de la actual crisis económica-financiera. La caída de los ingresos y el final de los que parecían inagotables fondos de la UE para inversión, han recortado las previsiones para los próximos años, lo que está motivando continuos retrasos en la finalización de proyectos que se esperaban haber culminado ya y que son capitales para la efectiva cohesión interna de Andalucía y el incremento de la conectividad en el espacio metropolitano malagueño. Así se desprende de los presentes Presupuestos Generales del Estado (PGE), que priorizan la finalización de aquellas infraestructuras iniciadas en avanzado estado de construcción más que la planificación e inversión en nuevos proyectos.

Todas estas obras constituyen el trasfondo infraestructural de las grandes obras ya culminadas -la ampliación del aeropuerto y la llegada del AVE a la ciudad-, y desde nuestro punto de vista, constituyen el pilar sobre el que consolidar la dinámica metropolitana iniciada -facilitando su correcto funcionamiento y su fuerte dinamismo interno- y permitiendo su plena integración exterior con otros entornos urbanos y productivos que le son complementarios (como el área urbana de Sevilla, Granada o la costa mediterránea).

4. CONCLUSIONES.

En la actualidad, las infraestructuras de transporte se presentan como grandes agentes de cambio en las ciudades, ya que su instalación, mejora o ampliación, genera toda una serie de fenómenos encadenados que tienen que ver con la puesta en valor de los terrenos que ocupan y su acondicionamiento para nuevos usos terciarios. Es decir, las infraestructuras de transporte, en sus distintas modalidades, han supuesto la modificación de la propia morfología urbana, un espectacular crecimiento residencial y un factor clave en el desarrollo económico de las ciudades, hecho que hemos constatado en la capital costasoleña, entre otros elementos, con la llegada de la alta

velocidad ferroviaria, la ampliación del aeropuerto Málaga-Picasso y la construcción de nuevas autovías y autopistas en sus inmediaciones. Todo ello, además de los resultados generales de crecimiento y desarrollo económico antes citados, ha terminado por configurar de forma efectiva el área urbana de la ciudad de Málaga, cohesionando un espacio hasta ahora desarticulado y que vivía una profunda dualidad interior-litoral históricamente irresoluble.

Precisamente, ha sido en las últimas décadas cuando la región andaluza y la provincia de Málaga han conseguido dotarse de un conjunto de infraestructuras modernas que trataban de satisfacer las necesidades de conexión y accesibilidad que demandaba desde antiguo la población y la actividad económica. Así mismo, han logrado satisfacer en gran medida los requisitos de articulación interna y externa que la región necesitaba para erigirse en un espacio regional completamente cohesionado, posibilitando el desarrollo exitoso de áreas urbanas integradas.

En el caso malagueño, el detonante inicial de este proceso fue el gran desarrollo turístico que experimentó la Costa del Sol en los años 60 del pasado siglo (paquetes turísticos, vuelos charter, grandes tour operadores). Ante este boom turístico, que arrastró consigo a otros sectores económicos terciarios y secundarios de la economía regional, fue necesario ampliar y modernizar los sistemas básicos de transportes por tierra, mar y aire, elementos clave para incentivar o acompañar cualquier desarrollo económico y territorial.

Después de la entrada de España en la CE, fue la ratificación del Tratado de Maastricht (1992) el que supuso un verdadero punto de inflexión en la política infraestructural comunitaria. Con él, se reforzaron los fundamentos políticos, institucionales y presupuestarios del sector transportes, estableciéndose oficialmente el concepto de las Redes Trans-europeas de Transporte, Telecomunicaciones y Energía cuya función debería contribuir a que los ciudadanos de la Unión pudieran beneficiarse de la creación del Mercado Único.

Desde entonces, el objetivo de integración europea y los constantes fondos comunitarios contribuyeron enormemente, especialmente durante las últimas dos décadas, en la mejora de los distintos medios de transporte con incidencia sobre Málaga y su entorno: terrestre (autovías A-7 y A-45, y autopistas como la AP-7, además de la ruta europea E-15), ferrocarril (Alta Velocidad, Cercanías y Metro), aéreo (nueva Terminal 3) y marítimo (nueva estación marítima de cruceros). Estos elementos multiplicaron la conectividad de Málaga y su capacidad productiva con el resto de España y Europa, desenclavándola de su histórico aislamiento y permitiendo un aprovechamiento efectivo de sus potencialidades económicas y territoriales.

Cuadro 8: Principales proyectos infraestructurales en la provincia de Málaga afectados por la crisis económica-financiera. (EC: En Construcción; T: Terminado).

Estado	Proyecto	Descripción/Ejecución
EC	Segunda pista del aeropuerto, acceso sur y Cercanías	Supondrá el cierre del Plan Málaga, que ha modernizado las instalaciones malagueñas con 1.775 millones de euros de inversión, incluyendo la nueva terminal, conexión con el Cercanías y accesos.
EC	AVE Sevilla-Granada (El AVE andaluz)	Adif mantiene un alto ritmo inversor en el tramo Antequera-Granada y mantiene el plazo de 2013 para disponer de esta línea. La Junta, en cambio, que asumió la construcción del tramo Antequera-Sevilla, ya ha anunciado un cambio de proyecto para rebajar costes.
EC	Metro	Iniciado a mediados de 2006, su operatividad entrará en servicio por tramos. Primero la Línea 2 y parte de la Línea 1 para después, ir incorporándose el resto de líneas.
EC	Tercer carril de la ronda este	Aunque abierto al tráfico para permitir una descongestión en la carretera, su finalización entera se espera para el verano de 2012.
T	Hiperronda (Segunda circunvalación de Málaga)	Inaugurada en 2011
T	Autopista de las Pedrizas (AP-6 o Autopista de Málaga)	Inaugurada en 2011
EC	Soterramiento de la Travesía de San Pedro	Se estima que el proyecto para soterrar la A-7 a su paso por el distrito marbellí de San Pedro Alcántara terminará en verano de 2012.
EC	Estación Marítima de Cruceros	En la actualidad, hay grandes actuaciones en marcha y/o previstas, que van a modificar radicalmente la imagen del puerto y alrededores. Entre ellas, cabe destacar el futuro soterramiento de la vía del ferrocarril que une el puerto con la red ferroviaria y la peatonalización de su acceso por la plaza de la Marina

Fuente: Elaboración propia.

Como resultado de la interacción de todo lo anterior, un espacio altamente competitivo y cada día mejor interconectado con otros centros económicos de primer nivel nacionales e internacionales, la aglomeración urbana de Málaga ha encontrado en la difusión urbana y en la diáspora metropolitana la mejor solución locacional a su reciente evolución económica, sociolaboral y territorial. La conformación de la aglomeración malagueña, que cada día gana fuerza y peso relativo respecto a la propia capital y su entorno litoral, tanto demográfica como económicamente, es la principal prueba de ello.

BIBLIOGRAFÍA.

AA. VV. (2009): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM)*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Sevilla.

AA. VV. (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Sevilla.

AA.VV (2009): *Anuario Málaga, Economía y Sociedad*. Analistas Económicos de Andalucía. Fundación Ciedes. Málaga. <http://www.economiaandaluza.es/sites/default/>
AA.VV. (1970, 1980, 1990, 2000, 2009): *Anuarios Estadísticos Aviación Aérea*. Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

AA.VV. (1981, 1991 y 2001) Censo de Población y Vivienda. INE, Madrid.

AA.VV. (2001). *Plan Director del Aeropuerto de Málaga (PDAM)*. AENA. Málaga. http://www.aena.es/csee/curl/AGP_PRESENTACION%20PLAN%20DIRECTOR.pdf (consulta: 05/02/2011).

AA.VV. (2011) Padrón Municipal de Habitantes. INE, Madrid.

Bellet, C.; Casellas, A.; Alonso, M.P. (2010). "Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. N.º 52. pp 143-163

Cirujano, M. (2002). "Low cost: Un negocio en auge". *Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España*. Madrid.

Córdoba, J.; Gago, C.; Serrano, M.M. (2007). "Transporte aéreo y especialidad diferencial", en *Homenaje al Profesor José Manuel Casas Torres*. Madrid. Pp 45-64

Feria, J.M. (1993): *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. IDR, Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla. 310 págs.

Gómez, J. M. (1991): "La liberalización de los transportes". *Revista ICE. Información Comercial Española*, nº 694, junio. Pag. 51-61.

Miralles-Guasch, C. (2002) "Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica". *Doc. Anàl. Geogr.* 41. pp 107-120.

Montosa, J. (1998): "La evolución demográfica en la primera corona periurbana malagueña en el último tercio de siglo". En *Baetica, estudios de arte, geografía e historia*, Nº 20, pp. 159-176.

Ocaña, M.C. (1995): *Málaga, población y espacio metropolitano*. Universidad de Málaga. Málaga. 201 págs.

Páginas web

www.fomento.es (Consulta: 03/03/2012)

www.ine.es (Consulta: 03/03/2012)

[www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/files/economia%20y%20sociedad%20n%C2%BA%2018%20%282009%29.pdf) (Consulta: 5/3/2012)
[files/economia%20y%20sociedad%20n%C2%BA%2018%20%282009%29.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/files/economia%20y%20sociedad%20n%C2%BA%2018%20%282009%29.pdf)
(consulta: 02/02/2011)