II Plan Estratégico de Málaga

FUNDACION CIEDES

conclusiones

FORO METROPOLITANO

CONCLUSIONES DEL FORO METROPOLITANO

"MÁLAGA, DE LA CIUDAD A LA METRÓPOLI"

Mayo del 2004

málaga, metrópoli abierta

En la última década se ha ido constatando cada vez con más claridad que los modelos clásicos de diseño y planificación del espacio urbano y territorial se quedaban obsoletos frente a la dinámica acelerada y cambiante de las ciudades y sus espacios colindantes. Las fronteras desaparecen y los ciudadanos y visitantes exigen una satisfacción de sus necesidades y demandas al margen de las competencias administrativas. Se impone la colaboración y concertación entre municipios para crear una estructura territorial y de servicios equilibrada, solidaria y sostenible.

En el II Plan Estratégico de Málaga hemos realizado un esfuerzo por definir las estrategias de futuro de la ciudad, partiendo de la evaluación que se realizó del anterior plan. Sin embargo, desde el primer momento quedó claro que esta visión no podía constreñirse al municipio central, debía abarcar un espacio mayor en el que las centralidades eran múltiples y los intereses a conciliar diversos. El Foro Metropolitano nace con una vocación de debate sereno y estable, para completar esta visión y generar nuevas líneas estratégicas de actuación que sirvan de aportación técnica a esa coordinación de intereses.

Creemos que este tipo de foros puede ayudar a mejorar el conocimiento mutuo de las realidades de nuestros municipios, facilitando su diseño y gestión posterior. Las aportaciones de disciplinas, como la economía o la sociología, y la aplicación de nuevas herramientas y tecnologías a la planificación nos conducirán a mejorar la gestión y el gobierno de estos nuevos territorios metropolitanos.

En los debates del Foro Metropolitano, partimos de una primera corona central compuesta por los municipios de Alhaurín de la Torre, Benalmádena, Cártama, Málaga, Rincón de la Victoria y Torremolinos, y a lo largo de las siete jornadas que se han celebrado en la Cámara de Comercio de Málaga, hemos podido contar con la presencia de técnicos y responsables municipales, así como de agentes sociales, económicos y culturales de todos ellos.

Quisiera dar las gracias a estas personas que han participado y a todos los ponentes que nos han enriquecido con sus visiones y sus conocimientos de aspectos tan variados como las dinámicas poblacionales, la evolución del mercado de la vivienda, las infraestructuras de transporte y de servicios, las tendencias culturales o los impactos sobre el paisaje. Y, por supuesto, un agradecimiento muy especial a Francisco San Martín, coordinador de este Foro Metropolitano, por su compromiso y dedicación con la Fundación CIEDES, el II Plan Estratégico y con esta ciudad, sin el que hoy no podríamos presentar estas conclusiones.

Una vez más, se demuestra que el principal activo con el que contamos en este espacio metropolitano son las personas. Sólo los esfuerzos que nos conduzcan a conocerlas mejor y saber cuáles son sus aspiraciones de futuro, tanto de los malagueños y malagueñas, como de los turistas e inmigrantes que deciden vivir y trabajar aquí, nos permitirán mejorar la calidad de vida de nuestros municipios y ser cada vez más atractivos y competitivos en el sistema de ciudades mundial.

Esperamos que el trabajo que aquí se presenta ayude a dar un paso más hacia la configuración de ese espacio metropolitano solidario y de calidad, sirviendo de base para sentarnos todos los municipios en una misma mesa a dialogar y buscar soluciones creativas a los retos que el presente y el futuro nos deparan.

José S. Estrada
Director Gerente
Fundación CIEDES

En la primera fase del II Plan Estratégico de Málaga para el año horizonte 2010, presentada por la Fundación CIEDES a la Asamblea General en Marzo de 2003, se expuso el Objetivo Central del PEM, que giraba sobre cuatro ejes de reflexión, que pueden sintetizarse en lo siguiente:

Málaga, una metrópoli que mira al mar,

la Málaga de Picasso, cultural y atractiva,

en la vanguardia de la nueva sociedad del Conocimiento,

una Ciudad renovada, para sus ciudadanos y visitantes

lo que supone pensar en claves de:

una Metrópoli abierta a la cultura, al conocimiento, a la innovación tecnológica y al mar, en definitiva a la revitalización de su tejido social y productivo.

En una primera aproximación se deducía de esta definición de carácter general, incluida en el documento presentado "Málaga, metrópoli abierta", algunas de las ideas básicas (Imagen de Ciudad marítima, Reforzamiento de su identidad cultural, Apoyo a una nueva sociedad del Conocimiento y Renovación Urbana de la Ciudad en relación con su periferia metropolitana) derivadas de los trabajos realizados en las cuatro líneas de debate planteadas:

Primera línea:	"Málaga, Ciudad del Conocimiento"
Segunda línea:	"Málaga, Ciudad de la Cultura"
Tercera línea:	"Málaga, Ciudad litoral"
Cuarta línea:	"Málaga, Revitalización Urbana",

siendo esta última, considerada en un principio del proceso, de carácter transversal a las demás, se ha integrado a lo largo de las estrategias propuestas, correspondiendo al cuarto eje estratégico "una Ciudad renovada, para sus ciudadanos y visitantes", la que contiene algunas de las reflexiones básicas de una estrategia que trata de profundizar en el reconocimiento de:

-la realidad metropolitana,

-la calidad en las acciones urbanas,

-la sostenibilidad como filosofía de intervención, y

-la necesaria solidaridad e integración social,
como medio para enriquecer la cultura local.

El Foro metropolitano de Málaga: "De la Ciudad a la Metrópoli"

Así pues, la constitución de una nueva línea de debate, que hemos venido a denominar "Foro metropolitano", se enmarca en el contexto del planeamiento estratégico de la Ciudad, al incorporar la dimensión metropolitana en el II Plan Estratégico de Málaga para el 2010, con un carácter transversal, que complementa al Cuarto Eje Estratégico "Revitalización Urbana", ya definido en la primera fase del II PEM.

En este sentido, algunas cuestiones derivadas del Objetivo Central del II PEM orientan el trabajo que hemos desarrollado:

a) el reconocimiento de la imagen de la realidad metropolitana,

b) la difusión entre los agentes, públicos ó privados, que intervienen en el mismo de la necesidad de actuar con un importante nivel de calidad en las acciones de reforma / innovación urbana,

c) teniendo como referencia las nuevas ideas y criterios que contribuyan a la sostenibilidad del sistema urbano-territorial, y

d) con el objetivo de diseñar ámbitos de concertación de acciones que permitan la integración / cohesión social de la nueva Ciudad metropolitana malagueña.

Estas ideas básicas han constituido elementos de un Foro de Debate, abierto y diverso en su participación, y que ha tratado en sus diferentes sesiones, de producir reflexiones compartidas sobre el espacio metropolitano de Málaga, que puedan aproximarnos a reconocer las oportunidades y debilidades que se derivan de su carácter supramunicipal.

En este sentido, desde el pasado 16 de Marzo hasta el 11 de Mayo del presente año 2004 se han venido celebrando, en el salón de actos de la sede de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, las sesiones temáticas (siete en total) de la línea de debate, que hemos denominado Foro metropolitano de Málaga, organizadas por la Fundación CIEDES como impulsora de los trabajos del II PEM.

Las reuniones celebradas han tenido como idea motriz la de incentivar un debate maduro, cualificado y con diversidad de opiniones, que ponga de manifiesto la realidad metropolitana del municipio de Málaga y sus relaciones con los municipios próximos, con los que comparte, hoy ya sin duda, un espacio común no organizado, policéntrico y de geometría variable.

Es por ello que el objetivo básico de estos encuentros ha sido:

"Contribuir desde el Plan Estratégico de Málaga al diseño de estrategias de desarrollo metropolitano, que permitan aprovechar las oportunidades y fortalezas de la metrópoli, en relación con las ciudades de su entorno próximo: Benalmádena, Torremolinos en la Costa Oeste; Alhaurín de la Torre y Cártama en el Valle del Guadalhorce; y Rincón de la Victoria en la Costa Oriental de Málaga, estableciendo las bases de coordinación y consenso, que deben primar en las relaciones entre las diferentes Administraciones Públicas, como soporte de la representación ciudadana, en temas que van desde la movilidad y el transporte hasta las políticas de suelo del planeamiento urbanístico".

Sesiones temáticas del Foro

Las sesiones han tratado de abordar los aspectos básicos que caracterizan un espacio metropolitano, y se han orientado hacia el análisis de las tendencias que aparecen en Málaga en relación con las siguientes cuestiones:

- Dinámica poblacional y equilibrio social. Tendencias.
Antonio García Lizana
Carmen Ocaña Ocaña

-Infraestructuras del Transporte y Comunicación: elementos de conexión interna y externa
José P. Alba García
Salvador Moreno Peralta
Francisco Ruiz García

-Áreas Estratégicas de nueva centralidad
Ángel Asenjo Díaz
Vicente Granados Cabezas
Carlos Hernández Pezzi

-Conocimiento y Cultura
José Manuel Cabra de Luna
Carmen Giménez
Mercedes Vico Monteoliva

-Espacios de equilibrio ambiental: paisaje, agua, energía y residuos
Juan Oliva Espallardo
Francisco Ruiz García
Francisco Serrano Casares

-Nuevas áreas de actividad económica y nuevos modelos residenciales
Rafael Fuentes García
Pedro Marín Cots
José Seguí Pérez

-La Ciudad metropolitana: Una Ciudad de Ciudades
José Luis Cerezo (Benalmádena)
Jose María Andérica y Carlos Lanzat (Torremolinos)
Aurelio Atienza y Francisco Carrera (Alhaurín de la Torre)
Juan Oliva (Cártama)
Miguel Angel Plaza (Rincón de la Victoria)

s

s sesiones han intervenido un total de 25 ponentes, cuya función suponía realizar una reflexión, de carácter analítico-propositivo del tema a tratar, previa al debate entre los participantes, desde la perspectiva del espacio metropolitano, definido por el conjunto geográfico y administrativo de los municipios de:

, Alhaurín de la Torre, Cártama y Rincón de la Victoria

o metropolitano malagueño, formado por un sistema semi-radial de núcleos urbanos a una distancia inferior a 25 Km. de la Ciudad de Málaga, donde se revelan con mayor fuerza los flujos de movilidad, dinamismo del crecimiento urbano y relación funcional internúcleos, dentro de un contexto de mayor escala, que constituye hoy, la conurbación de la Costa del Sol de Málaga y su entronque con el valle del Guadalhorce.

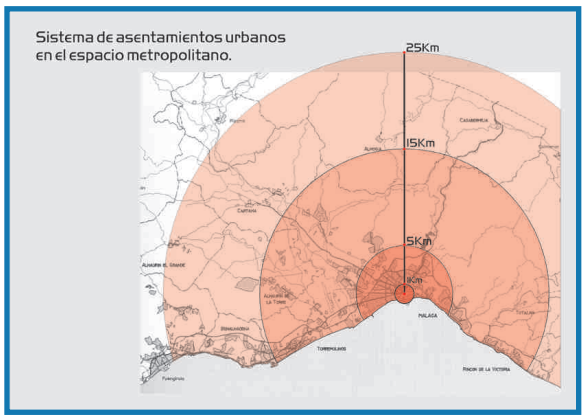
, han participado entorno a 100 personas en los diferentes debates, con un perfil general de experiencia profesional, derivada de su actividad en la Administración Pública, -local, autonómica ó estatal-, ó de su actividad docente en la Universidad de Málaga, ó por su trayectoria personal en relación con su conocimiento sectorial del tema a debatir, y especialmente a todos ellos por ser ciudadanos de una realidad urbana que va más allá de la Ciudad de Málaga.

o

s desarrollado, ha partido de una cierta prognósis del ámbito de estudio, que ha sido expuesta por los distintos ponentes de la mesa, un mínimo de tres en cada sesión, los cuales han planteado las líneas básicas del debate (tendencias de localización de la población, aspectos infraestructurales, incidencia de la movilidad, la oferta de vivienda, recursos básicos que garantizan la sostenibilidad, nuevas áreas de centralidad urbana....) y ello en base al reconocimiento de las oportunidades urbano-territoriales, que ofrece el espacio metropolitano en relación con los proyectos, públicos ó privados, que van a configurar un nuevo escenario en el horizonte del año 2010.

a sesión han tenido como orientación del debate la exposición-reflexión realizada por los distintos ponentes, compartiendo ó debatiendo, con diferentes opiniones las ideas expuestas.

e se exponen a continuación deben considerarse como síntesis de las reflexiones emitidas por los ponentes y del debate de los participantes del Foro, correspondiendo al Coordinador del mismo, la responsabilidad de aportar a las conclusiones un hilo conductor, propio del papel de relator, que permita difundirlas como una reflexión general del hecho metropolitano en el contexto del IPEM.

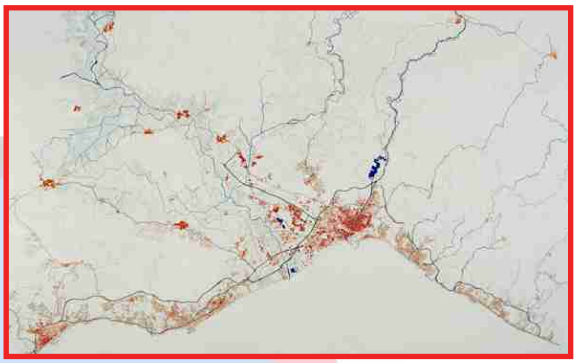


La Ciudad actual

Las formas de evolución urbana de las ciudades europeas han venido atravesando, durante el siglo XX, diferentes estados que han supuesto una autentica transformación de las condiciones de vida de sus habitantes.

De la ciudad compacta donde el orden urbano se confiaba al diseño del espacio público, la calle como espacio de tránsito y la plaza como espacio de convivencia, se ha devenido en la ruptura de la escala urbana, donde la ciudad más allá de los ensanches, se ha fusionado con el territorio en un espacio de periferia sin escala urbana, donde se dibuja un paisaje contaminado de usos diversos, y en muchos casos contrapuestos, localizados de manera dispersa o polarizada, en nuevas formas de asentamientos, que configuran en gran medida la actual ciudad del siglo XXI. La ruptura de una cierta lógica de ocupación del territorio en la periferia de la ciudad tradicional, ha sido producida por la transformación de los ejes principales que la organizan y la aparición de un paisaje marginal, donde los tejidos periféricos sean o no residenciales, tienden a organizarse de manera "introvertida" frente a los grandes sistemas infraestructurales de comunicación que introducen una escala de ingeniería urbana, con una importante incidencia medioambiental y paisajística sobre un territorio, que a veces presenta una única oportunidad de actuación.

En este sentido, las relaciones morfológicas entre la ciudad de Málaga y su periferia metropolitana adolecen, hoy por hoy, de las características territoriales propias de un espacio difuso en evolución, marcado por el perfil de su silueta de Ciudad marítima, que es su referencia geográfica más importante, y que tiene en el encuentro del valle del río Guadalhorce con el espacio litoral, parte de sus opciones de escala metropolitana. En este espacio es donde el territorio ofrece la posibilidad, no sólo de la articulación del estrecho cordón litoral con el interior de la provincia, y por ende con el eje transversal de Andalucía (Autovía A-92 y sus conexiones con el eje Córdoba-Madrid-Barcelona), sino también supone que el espacio geográfico del Bajo Guadalhorce reúne elementos de paisaje suficientes para equilibrar medioambientalmente las acciones de transformación urbana de la metrópoli.



La situación de la planificación urbanística-territorial en Málaga

En este momento, y como consecuencia de diferentes motivos, -grado de agotamiento de parte de las previsiones del vigente PGOU/98 de Málaga, propuestas de localización de usos de escala metropolitana, necesidad de adaptación del Plan General a la nueva legislación urbanística de Andalucía, junto a la nueva iniciativa de la Comunidad Autónoma para redactar un Plan de Ordenación Territorial de la aglomeración urbana de Málaga, o la ejecución de nuevas infraestructuras de comunicaciones,...-, la Ciudad de Málaga se enfrenta a nuevos retos. Estos vienen dados por la forma de utilizar el territorio de la periferia metropolitana, donde la renovación urbana de la ciudad consolidada supone un contrapunto que debe equilibrar las acciones externas, que sin duda van a constituir nuevas centralidades, que son áreas de oportunidad en la relación de la metrópoli con el sistema de ciudades del espacio metropolitano.

Este conjunto de iniciativas de planificación-ejecución, impulsadas básicamente por las diferentes

Administraciones públicas, en los tres niveles de competencias del Estado, requiere cuanto menos un importante esfuerzo de coordinación interadministrativo y técnico, que constituye sin duda una "coyuntura de oportunidad" para la Ciudad de Málaga, que no debemos dejar pasar para avanzar en la definición de su condición metropolitana.

En este sentido, el II PEM para el año 2010 trata de aportar desde este Foro y en relación con las cuatro líneas del Objetivo Central del Plan, elementos de orientación estratégica a las acciones de planificación-ejecución de estos procesos, a través de una posible "Mesa de concertación de actuaciones metropolitanas", que permita trasladar los objetivos y estrategias del II PEM a los documentos de planificación urbano-territorial, dentro del marco de participación ciudadana que conlleva la planificación estratégica.

La Ciudad de Málaga en el contexto de la conurbación de la Costa del Sol

Nos encontramos actualmente en un momento histórico, en el cual se han hecho más relevantes las disfunciones entre el funcionamiento de un cierto espacio metropolitano real y las diferentes políticas urbanísticas en el contexto geográfico del espacio litoral malagueño, desde Nerja hasta Manilva, como consecuencia de la inexistencia de foros adecuados, que aborden los problemas territoriales que van apareciendo en el conjunto de la conurbación, por la forma en que se utiliza el territorio y las intensidades del crecimiento urbano, propuestas en el planeamiento urbanístico o ausentes del mismo.

Las dificultades existentes durante la última década para avanzar en la consideración del Sistema de ciudades del litoral malagueño, como un espacio unitario y diverso, dinámico y complejo, de carácter asimétrico en su desarrollo urbano entre el litoral occidental y oriental, con tendencia a influir sobre los municipios del interior de la provincia, va poniendo en evidencia la evolución / transformación de su condición turística inicial en un espacio urbano de perfil y complejidad metropolitana, donde el importante crecimiento del mercado inmobiliario de la 2ª residencia turística, atraída por las condiciones naturales de este espacio geográfico, juega un papel que incide de manera determinante en el funcionamiento del sistema y en la imagen del territorio malagueño.

Podríamos en este sentido afirmar que existen indicadores suficientes, de carácter socioeconómico, urbanístico, infraestructural y medio-ambiental para considerar que la conurbación malagueña tiende a convertirse en una Ciudad-Región metropolitana, de carácter marítimo y lineal (unos 160 km. de costa), donde la Ciudad de Málaga la de mayor entidad en relación a su población residente y nivel de servicios urbanos, se encuentra, sin embargo, en franca competencia con el dinamismo urbano-territorial del Sistema de Ciudades del Litoral, y especialmente de la costa occidental malagueña, sustentado básicamente por el sector Terciario o de Servicios, que indudablemente conduce a redefinir el papel de la Ciudad de Málaga y su periferia metropolitana en este contexto.

Contribuir desde el II PEM a aproximarnos a esta compleja realidad, que mantiene ritmos de crecimientos muy por encima de la media de la Comunidad Autónoma, supone aportar algunos elementos de orientación estratégica territorial, que permitan incardinar la condición metropolitana de la Ciudad de Málaga en este contexto geográfico.

El origen del acelerado crecimiento urbano

La evolución de la población es un primer indicador básico para aproximarnos al hecho urbano que nos permite explicar ciertas características del espacio metropolitano. En este sentido en el año 1960, los habitantes censados en Málaga (datos por municipios INE) suponían 301.048, incluyendo Torremolinos, mientras que en el conjunto de Benalmádena, Alhaurín de la Torre, Cártama y Rincón de la Victoria sólo residían habitualmente unos 23.150 habitantes.

En aquel momento la distribución poblacional en el sistema urbano del espacio metropolitano central, que hemos definido, estaba ya caracterizado por el importante peso de la Ciudad de Málaga, que no sólo concentraba los atributos de una historia milenaria, cuyas culturas de los diferentes periodos (fenicio, romano, musulmán o cristiano), habían dejado su huella sobre las trazas urbanas que la identificaban como "Ciudad mediterránea", sino que constituía el hábitat urbano del 93% de la población, frente a un 7% del resto de asentamientos urbanos de los municipios de su entorno próximo, que mantenían un perfil diverso, de carácter turístico con escaso desarrollo en la Costa, y rural en el Valle.

Los procesos migratorios producidos durante los años sesenta y setenta, que caracterizaron el crecimiento urbano, un tanto desordenado y falto de infraestructuras básicas, de las principales ciudades del país, junto a la incidencia del factor turístico, que fue especialmente relevante en la transformación de los antiguos asentamientos litorales de Torremolinos y Benalmádena, nos conducen a una nueva distribución poblacional en el espacio metropolitano, donde en 1981, en Málaga estaban censados 503.251 habitantes, un incremento de un 67% respecto a la población de los años 60, donde el municipio de Málaga, incluido Torremolinos, concentraba el 92% de la población.

Durante la década de los 80, supone un periodo en el cual se confirman las tendencias de crecimiento poblacional de los municipios de esta primera corona metropolitana, y donde el reconocimiento de la identidad administrativa de Torremolinos como un nuevo municipio, supone desde el análisis estadístico un nuevo enfoque de la evolución de la población malagueña. En este sentido, en el año 1991 en Málaga se encuentran censados 524.748 habitantes, lo que supone el 84% de la población, mientras que el resto de municipios ya supone el 16%, con un total de 97.257 habitantes.

La evolución de la población 1960-1991: Las primeras tendencias.

No obstante lo anterior, sí es posible reconocer que el sistema de ciudades que conforman este espacio metropolitano central de Málaga, se ha visto sometido a un proceso de acogida que ha supuesto casi doblar la población censada en sólo treinta años, pasando de los casi 325.000 habitantes en los años 60 a unos 625.000 habitantes a principios de los años 90.

Esta nueva población se ha distribuido por los diferentes asentamientos urbanos del espacio metropolitano, donde el municipio de Málaga, aún creciendo y manteniendo la mayor concentración poblacional, ha venido modificando su escala, en relación con el

peso poblacional, pasando del 93% del conjunto urbano del año 1960, al 84% en el año 1991.

La evolución de las infraestructuras (1960-1991): un déficit crónico en la evolución urbana de Málaga

El fuerte incremento poblacional de la Ciudad de Málaga producido en sólo treinta años, no fue acompañado lamentablemente por una planificación y gestión urbanística adecuadas, ni especialmente por la implantación de unas infraestructuras básicas, que van desde la red viaria hasta las que están relacionadas con el abastecimiento y el tratamiento de las aguas, necesarias para soportar las demandas de la nueva población.

No debemos olvidar que la antigua carretera nacional CN-340 que atravesaba la ciudad, de Este a Oeste, constituyendo lo que hoy denominamos en parte "cordón litoral", era el único eje viario estructurante, que constituía el soporte al crecimiento del litoral Este (Málaga-Palo), y que había sido utilizado en los años 60 (antigua carretera de Cádiz) para implantar los nuevos barrios del Litoral Oeste, que servían de acogida a la población migratoria.

Si a esto le añadimos que hasta principios de los años 70, "la salida hacia el Norte" se producía por la llamada "carretera de los Montes", a través de las calles Victoria y Cristo de la Epidemia desde el Centro Histórico, con escasas posibilidades de transformación y ampliación, es posible entender mejor que la escasez de elementos estructurantes, de escala urbana adecuada a la población de la Ciudad, ha constituido un desequilibrio en el orden urbano de la Ciudad de Málaga, que se arrastra desde algo más de cuarenta años en nuestra evolución urbana.

En este sentido, los años 80 con el nuevo gobierno de los Ayuntamientos democráticos, sensibilizados con los déficit de dotaciones públicas y urbanización de la Ciudad Consolidada, intentan reorientar las tendencias de crecimiento urbano de la Ciudad a través de los nuevos Planes Generales de Ordenación Urbana, mediante modelos urbanísticos que trataban de "reconducir las malas prácticas que supuso la edificación sin urbanización" de la etapa anterior.

Esta forma de enfocar el problema del "hecho urbano", tuvo en el caso de Málaga y en su Plan Urbanístico de 1983, un hito ilustrado en la reflexión de los modos y formas del crecimiento urbano de la Ciudad.

No obstante, una propuesta de gestión urbanística que derivaba a los particulares la mayor parte de la iniciativa de la ejecución del planeamiento, junto a la lentitud de los procedimientos administrativos, y posiblemente una escasa selección en los elementos de infraestructura viaria, en relación con su importancia en el funcionamiento de la Ciudad, dio lugar a una sensación de colapso de la estructura urbana consolidada para soportar nuevos crecimientos (En 1987, la GMU aconsejó en la Revisión del Programa del PGOU/83 congelar el desarrollo urbano previsto en el Litoral Este).

Si a esto le añadimos los diferentes tiempos de las Administraciones Públicas para abordar la ejecución de las grandes infraestructuras que soportan la movilidad del sistema urbano, el escenario de la evolución urbana de la ciudad de Málaga a finales de los años 80 presentaba una cierta incertidumbre.

La planificación urbanística y territorial: ¿Una oportunidad perdida?

Con el efecto del año mágico de 1992, donde el país a través de las Olimpiadas de Barcelona y de la Expo de Sevilla trataba también de mostrar al mundo un escenario de modernidad, Málaga recogió parte de las sinergias derivadas de dichos eventos, posiblemente para algunos no todas las necesarias, pero en realidad las inversiones (Red viaria y Aeropuerto) de las Administraciones Públicas tuvieron un reflejo importante, y quizás determinante, para influir en los procesos de relocalización y acogida de la población en el espacio metropolitano central de Málaga, y por tanto en la definición de "un cierto orden de escala metropolitana".

Este nuevo escenario que debió recogerse en un documento de Revisión del PGOU, iniciado en 1991, y que en realidad debiera haber tenido únicamente un enfoque parcial, y sin duda estratégico, atendiendo a la escala territorial impuesta por la ejecución de los nuevos elementos de la Red Viaria, hubiera permitido adaptar el nuevo desarrollo urbano de la Ciudad de Málaga a la condición metropolitana de su propio territorio, manteniendo el "orden urbano" del Plan Urbanístico del 83.

Sin embargo y por diversas cuestiones, derivó en un documento que no continuó su tramitación, perdiéndose unos años que ahora con la perspectiva del tiempo se reconocen necesarios para resolver algunos de los problemas urbanos que aún están latentes.

En paralelo con este proceso, y entre los años 1992 a 1996, la Comunidad Autónoma abordó los estudios, de carácter técnico, necesarios para redactar un Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, bajo la cobertura de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía.
Asimismo, la redacción del Plan Intermodal de Transporte (PIT), y la coordinación que se mantuvo, en todo momento, con la Oficina de la Fundación CIEDES como impulsora del I Plan Estratégico de Málaga, permitían pensar que "era posible avanzar en la definición de un modelo de desarrollo equilibrado de la Ciudad de Málaga y su espacio metropolitano", con la cobertura de una amplia participación ciudadana conseguida a través de la planificación estratégica.

Lamentablemente estas iniciativas tuvieron desigual final, y el documento de "Análisis y Diagnosis territorial de la aglomeración urbana de Málaga", finalizado en 1996, no tuvo la continuidad necesaria, lo que hubiera posibilitado disponer de una visión supramunicipal del espacio metropolitano malagueño y al menos de unas directrices

territoriales que “marcaran el campo de juego”.

Es cierto que posteriormente se trató de realizar una actualización de dichos trabajos en 1999, sin embargo nos encontramos ya a mediados del año 2004, y se vuelve a iniciar por la Comunidad Autónoma un nuevo proceso de planificación territorial, que indudablemente en un espacio metropolitano tan dinámico se hace más que necesario, pero que posiblemente llega tarde en algunos aspectos, por los procesos de ocupación del suelo que se derivan de las políticas urbanísticas contenidas en el planeamiento municipal.

No obstante y en relación al municipio de Málaga, es a partir de 1995 cuando se reorienta la Revisión del Plan General, que es el actualmente vigente desde 1998, el cual trata de aprovechar las bases del orden urbano contenido en el Plan Urbanístico del 83 proponiendo un modelo urbano-territorial, que se apoya al menos en parte, en el orden de escala metropolitana impuesto por los nuevos ejes viarios de primer nivel ya ejecutados, pero donde se detecta un cierto vacío de compromiso temporal de las Administraciones Públicas en relación a su ejecución con referencia a nuevas actuaciones infraestructurales, que van desde la 2ª Ronda Oeste, el acceso Norte al Aeropuerto ó el nuevo acceso Sur, ó la prolongación de la Ronda Este con la variante de Rincón de la Victoria ó con la conexión alternativa al núcleo de Alhaurín de la Torre.

Otras actuaciones de escala metropolitana, como es la del Aeropuerto y su ampliación, cuyo crecimiento por la demanda generada por el número de pasajeros ya era evidente en ese momento, se amparan en la cobertura de un Plan Especial, “con un ámbito cerrado”, que si bien tiene la iniciativa de definir la huella de gestión para obtener los suelos, parece un tanto ausente de su entorno y de las relaciones funcionales y morfológicas, como nuevo elemento-Puerta del espacio metropolitano malagueño.

Cuestiones como la llegada de la línea del AVE a Málaga, decisión política tomada con posterioridad a la aprobación definitiva del PGOU/98, suponen una oportunidad que no debe desaprovecharse, por la importante incidencia de esta actuación pública en la transformación de la antigua traza del ferrocarril hasta la Estación Central con su demandado soterramiento, en relación con los bordes urbanos, y la posible apertura de un nuevo eje radial de la Ciudad, y su incidencia desde una perspectiva de escala metropolitana.

La construcción de los elementos que contribuyen a la articulación metropolitana

Así pues para alcanzar un modelo de articulación equilibrado es necesario que se cuente con una Red Viaria jerarquizada y diseñada adecuadamente, que permita optimizar la canalización de los flujos de movilidad de personas y mercancías en el espacio metropolitano. Esta es una cuestión no resuelta en la articulación del sistema de asentamientos urbanos de la aglomeración urbana de Málaga, por los déficit que presenta el viario de relación de segundo nivel.

En este sentido, las nuevas infraestructuras viarias (Rondas Este y Oeste de Málaga, Variante de la CN-340 –Autovía de Guadalmar-, Variante de Torremolinos y desdoblamiento de la CN-340 litoral hasta Fuengirola, Variante de Benalmádena, Autovía de acceso al PTA, Variante de Rincón de la Victoria, Desdoblamiento del acceso a Málaga desde el Norte –Autovía de las Pedrizas-), que se construyeron ó estaban ejecutadas previamente, en el año horizonte de 1992, constituían en ese momento el soporte básico de la articulación en el sistema urbano del espacio metropolitano central.

Este soporte infraestructural de principios de los años 90, si bien en gran medida cumplía una función de facilitar los flujos de paso, que provenían del litoral, especialmente de los municipios de la Costa Oeste, en su camino hacia el Norte, se ha venido transformando progresivamente hasta convertirse, de manera relevante en las Rondas Este y Oeste incluido el tramo de Guadalmar, en un viario distribuidor metropolitano, donde se mezclan los movimientos cotidianos de los residentes con el de nuestros visitantes.

Por otra parte, la ausencia de una red metropolitana de segundo nivel ó de relación interurbana, “a modo de malla”, que no se superponga con los canales de largo recorrido o de paso, es más evidente cuando aún existen algunos elementos del sistema viario del PGOU del 83, que no se han ejecutado por su elevado coste o por su dificultad de gestión urbanística (sirva de ejemplo, el vial de cornisa del Litoral Este como elemento distribuidor alternativo a la Ronda Este y al “cordón litoral”, ó el acceso al Puerto desde el Norte).

En este sentido, completar la estructura semi-radial de la Ciudad que permitiría diversificar el acceso al Centro Histórico y al Puerto, desde la actual Ronda Oeste, constituye aún una asignatura pendiente, que tiene en el soterramiento de las vías del ferrocarril una nueva oportunidad.

Las nuevas infraestructuras viarias: un factor que ha facilitado la distribución poblacional en el espacio metropolitano

No obstante lo anterior, esta nueva Red Viaria se ha constituido, como también lo ha sido en los procesos metropolitanos de las grandes ciudades españolas ó europeas, en el soporte del nuevo modelo urbano-territorial, de escala supramunicipal, que ha conducido a la transformación de la Ciudad Moderna basada en el Centro Histórico y sus ensanches, en un nuevo “hecho urbano”, de Ciudad con perfil extensivo y policéntrico.

En este sentido, y no como único factor,

las nuevas infraestructuras de la Red Viaria metropolitana han facilitado la relocalización de la población en los diferentes asentamientos urbanos de la periferia metropolitana, incluidos los núcleos de Puerto de la Torre y Churriana, que se encuentran en el propio municipio de Málaga.

Así pues si observamos la evolución del sistema urbano malagueño de este espacio central, durante la década 1991-2001 se produce la continuidad de la tendencia de nueva distribución poblacional, donde el municipio de Málaga ya sólo concentra un 79% de la población, y el 21% restante se localiza en los asentamientos urbanos metropolitanos, con un total en el conjunto de 660.956 habitantes, censo de 2001 (Según el INE).

Se ha producido pues, en sólo diez años un nuevo cambio en el peso de Málaga, que pasa del 84% al 79% en el contexto de este ámbito geográfico metropolitano, si bien debemos apuntar que existe una cierta disparidad en los datos estadísticos, según se consulten los datos del censo ó de los padrones municipales, e incluso con referencia a los datos del Instituto de Estadística de Andalucía.

Otros factores que han motivado la relocalización de la población

En una sociedad como la actual, cada vez más abierta en sus modos de vida, la movilidad de los individuos en relación con sus lugares habituales de trabajo, supone ya un hábito, no siempre bien reflexionado, en relación con los tiempos dedicados a recorrer diariamente las distancias entre la residencia y el lugar de trabajo, especialmente relevantes en las “horas punta”.

En este sentido, la capacidad de elección de los ciudadanos para decidir el lugar de residencia en un espacio metropolitano se amplía necesariamente por motivos que tienen que ver directamente con los siguientes factores básicos:

-Capacidad económica
-Mercado de vivienda
-Calidad del medio urbano
-Acceso a los equipamientos colectivos
-Aspiraciones personales en su forma de vivir

No obstante en el caso del espacio metropolitano malagueño, y aún a pesar de las encuestas de origen-destino que se han venido realizando, bien en el ámbito docente de la UMA ó para los estudios y análisis que tratan de optimizar la gestión del transporte colectivo, no existen aún indicadores suficientes que permitan discriminar correctamente los flujos de personas en el espacio metropolitano malagueño, lo que incide de manera relevante en los problemas derivados de la movilidad.

En este sentido, y en relación con otras experiencias europeas, se hace necesario la creación de un Observatorio para el estudio continuado de la Movilidad de la Población metropolitana, ligado a la actividad de la Universidad de Málaga.

El mercado de la vivienda en el espacio metropolitano 1997-2003

De los factores que inciden en la relocalización de la población, hemos considerado la evolución de los precios de las viviendas en el conjunto del espacio metropolitano central, donde se han comparado los precios de renta libre de las viviendas en el periodo 1997-2003 para uso de primera residencia en la Ciudad de Málaga con el resto de los núcleos urbanos próximos.

En primer lugar debemos indicar que mientras en 1997 el valor del m2 construido alcanzaba en Málaga la media de 772 euros, en el último año 2003, éste valor se ha incrementado hasta alcanzar los 1.904 euros/m2c., lo que supone un aumento de casi 2,5 veces, (en concreto 2,47).

Si observamos la evolución de los precios en el resto de los municipios del espacio metropolitano central (distancia a Málaga inferior a 25 Km.), el aumento en dicho periodo varía entre 2,42 veces en el municipio de Cártama y 2,52 en los municipios de Benalmádena y Torremolinos.

De estas apreciaciones se deduce que no existen diferencias relevantes en el precio de la vivienda de primera utilización ó residencia habitual, en el contexto del espacio metropolitano central, salvo en el municipio de Cártama, cuyo comportamiento está aún por verificar una vez que se concluyan las obras de la autovía del Guadalhorce, por lo que podríamos comenzar a reconocer que existe ya un "Mercado de vivienda metropolitana" en Málaga, que lejos de diferenciarse en precios, posiblemente incide sobre los ciudadanos, en relación a las tipologías arquitectónicas ofertadas (Vivienda unifamiliar aislada ó adosada, y Edificación colectiva), ó al medio urbano donde se localizan (espacios turísticos en transformación, en el caso de Torremolinos y Benalmádena, que mantienen aún una calidad ambiental atractiva).

Por el contra la incidencia de la oferta de vivienda de 2ª residencia, ó turística, cuyo precio medio de venta se encontraba al finales del año 2003 en torno a 2.200 euros/m2cons., en los municipios de Benalmádena y Torremolinos, no parece que suponga un factor relevante en la evolución de los precios en el espacio metropolitano central, si bien es cierto que ha ido apareciendo "un mercado de segunda mano" de viviendas turísticas antiguas, que van convirtiéndose en primera residencia en la Costa Oeste.

El esfuerzo de la renta familiar para la adquisición de la vivienda

En relación a lo anterior conviene destacar que en estos años, los continuos aumentos de precios de la vivienda, han ido progresivamente compensando la capacidad de endeudamiento de las familias que supuso la gran disminución de los tipos de interés hipotecarios producida como consecuencia de las políticas económicas de la Unión Europea, (en 1996 el tipo de interés de Bancos y Cajas oscilaba alrededor del 9,5%, y en 2003 se encuentra alrededor del 3,5%, según datos del BE), y el alargamiento de los plazos de amortización del crédito (plazo de la deuda generalmente con interés variable entre 20 y 30 años).

En este sentido, y con referencia al periodo 1997-2003, el esfuerzo familiar para costear la adquisición de una vivienda ha pasado de ser el 32% de su renta en 1997 al 55% en el año 2003, lo que sin duda ha dejado a una parte de la población, especialmente a las nuevas generaciones, "fuera del mercado", al carecer de una alternativa en el mercado de la vivienda en alquiler, muy poco desarrollado en nuestro país (supone sólo el 11,5% del parque de viviendas), en comparación con los países centro europeos.

Los primeros años del nuevo siglo XXI

La Ciudad de Málaga inicia esta nueva década, entendido este periodo de tiempo como el mínimo necesario para que las transformaciones urbanas, derivadas de los procesos de crecimiento económico y de las actuaciones públicas en nuevas infraestructuras y equipamientos, tengan relevancia en el modelo urbano de la Ciudad y contribuyan a difundir las sinergias necesarias para aumentar el rango de Málaga en el contexto de Andalucía, con referencia a un marco geográfico y socio-económico más amplio que lo constituye la nueva Unión Europea de los 25 estados.

En este primer trienio transcurrido, se percibe claramente como la Ciudad va modificándose con iniciativas públicas que vienen siendo complementadas por múltiples iniciativas privadas que revelan el dinamismo de Málaga.

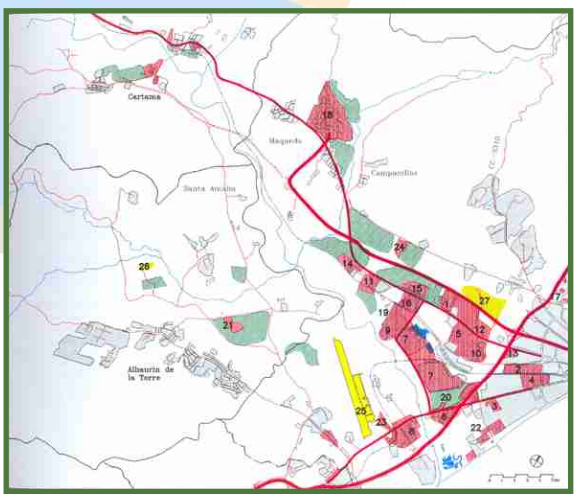
Las actuaciones de rehabilitación del espacio urbano en el Centro Histórico, con la peatonalización de la calle Larios, huella ilustrada del siglo XIX, que tiene en el Plan de Aparcamientos Municipal el apoyo necesario, junto a las actuaciones en el conjunto monumental de la Alcazaba-Coracha, y últimamente con la apertura del Museo Picasso, que complementa la oferta museística que se inició, entre otras, con la rehabilitación del antiguo mercado de mayorista para su adaptación a Museo de Arte Contemporáneo, nos hacen ver la Ciudad de Málaga con un nuevo perfil, más atractivo para nuestros visitantes, y de mayor calidad urbana, que no sólo eleva la autoestima ciudadana sino también el rango de la Ciudad.

Estas intervenciones que necesariamente se concentran en el espacio urbano central de la Ciudad, tienen en la periferia metropolitana malagueña su contrapunto con los nuevos Equipamientos que se han ejecutado, ó se encuentran en construcción, como son el nuevo Palacio de Congresos en Cortijo Torres y el Parque de Ocio “Plaza Mayor” en las proximidades de Torremolinos, ó la nueva Ciudad de la Justicia en Teatinos, que sin embargo adolecen en gran medida de un encaje adecuado en el modelo urbano de la Ciudad, lo que ya es evidente al ser actuaciones posteriores al PGOU/98, y no contempladas en un contexto supramunicipal, propio de su escala metropolitana.

Asimismo estas iniciativas público-privadas de “rehabilitar el espacio urbano, como factor de excelencia”, han tenido también en las Ciudades de la Costa Oeste, Torremolinos y Benalmádena, y también en el Valle, en Alhaurín de la Torre, aunque en menor medida, una intención de aumentar su rango urbano.

En este sentido, los ámbitos metropolitanos europeos constituyen hoy la referencia de primer nivel en una sociedad que tiende a una cierta globalización (para algunos la aldea común), como consecuencia de la nuevas tecnologías y el incremento de la movilidad de personas y mercancías, donde la calidad de la actuaciones urbanas, no sólo es un lema publicitario, sino que debe impregnar a los diferentes ámbitos de decisión para convertirse en un enfoque estratégico necesario para aumentar la relevancia de la Ciudad y su espacio metropolitano en el marco europeo.

Es por ello que Málaga debe situarse en este contexto, como un ámbito de referencia en el Sur de Europa, estableciendo una compatibilidad entre su perfil turístico original, ligado al litoral de la Costa Oeste, y su evolución urbana hacia un espacio de mayor complejidad morfológica y funcional.



La consolidación de las tendencias: la metrópoli malagueña una Ciudad de Ciudades

Como ya hemos indicado anteriormente el peso poblacional de la Ciudad de Málaga en el sistema urbano del espacio metropolitano central, supone en el Censo del año 2001, un 79% del conjunto, y esta tendencia a la reducción de su peso relativo se ha mantenido en estos tres años, según la información de los padrones municipales.

Sin embargo si observamos la evolución del mercado inmobiliario, de uso residencial, es necesario indicar que si bien en el año 1992, en el municipio se promovieron unas 2.800 viviendas, en el año 2001 alcanzó las 6.200 unidades, lo que supone en el conjunto de la década 1991-2001, que en Málaga se promovieron un total de 37.466 viviendas, con una capacidad de acogida de unos 112.000 habitantes.

Esta oferta residencial no se encuentra en relación con la evolución del crecimiento de los habitantes censados como residentes, ya que en dicho periodo esta evolución poblacional habría sufrido un cierto estancamiento, respecto al Censo de 1991.

No obstante lo anterior, sí puede concluirse según los datos del SIMA, que Málaga tiene una tendencia a perder peso poblacional en el contexto metropolitano, lo cual no supone necesariamente un desarrollo urbano incierto, ya que con los datos del año 2003, la población que reside en Málaga es de unos 547.000 habitantes, lo que supone ya sólo un 77% del conjunto urbano, frente al 23% de los núcleos urbanos de la corona metropolitana (unos 158.000 habitantes).

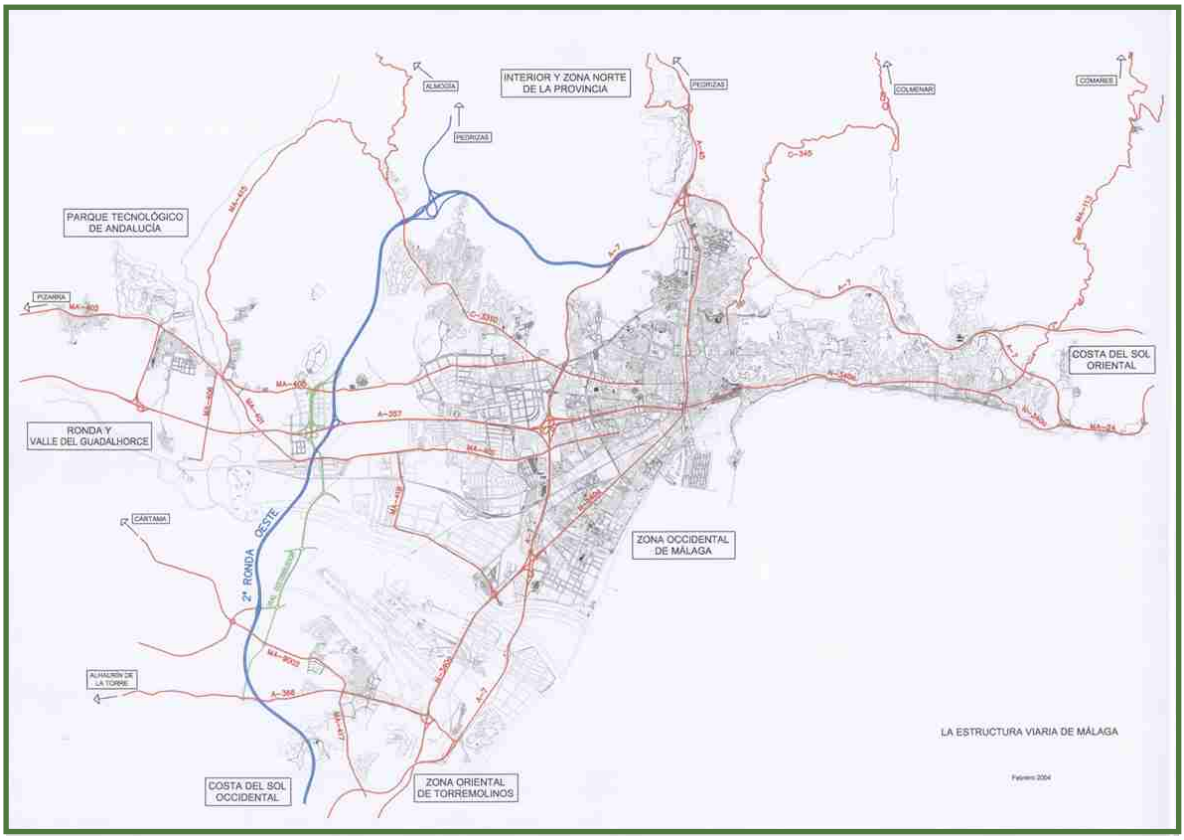
Existe pues una clara relocalización de la población en el conjunto del sistema urbano, que se sitúa tanto en los núcleos de la periferia metropolitana como en el propio municipio de Málaga. Especialmente en estos años ha sido relevante el crecimiento de Puerto de la Torre, Teatinos y Churriana, y posiblemente los hará en los próximos años Campanillas como consecuencia del desarrollo del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA).

En los últimos 13 años, periodo 1991-2003, el conjunto de asentamientos urbanos de la corona metropolitana de la Ciudad de Málaga ha incrementado su población en un 67%, destacando especialmente la evolución sufrida por el municipio del Rincón de la Victoria, que en este periodo ha tenido un proceso acelerado de crecimiento poblacional, hasta alcanzar un 123%, que sin duda se encuentra en franco desequilibrio con el desarrollo de las infraestructuras urbanas necesarias.

Los problemas de movilidad

La percepción de los ciudadanos frente al problema diario que suponen las continuas retenciones de tráfico, especialmente en las “horas punta”, donde se revela de una manera más evidente que nos encontramos en una Ciudad funcional, que va más allá de los límites de la Ciudad de Málaga, y donde las Rondas Este y Oeste ó los nuevos ejes (Autovía del Guadalhorce), variante de Guadalmar, de acceso a Málaga desde la zona norte del Valle ó desde la Costa Oeste, presentan ya niveles de colapso que generan una clara ineficacia de nuestras infraestructuras en relación con la dinámica del espacio metropolitano malagueño, es la consecuencia de un modelo de transporte basado fundamentalmente en la utilización del transporte individual mediante vehículo privado.

La ausencia de alternativas reales a los modos de transporte, por la inexistencia actualmente de un Sistema de Transporte urbano relacionado con el metropolitano, a través de nodos de intermodalidad localizados en la periferia de la Ciudad, (excepción hecha del ferrocarril de cercanías Málaga-Fuengirola) provoca que los accesos a Málaga, tengan básicamente al vehículo privado como modo de transporte habitual, lo que pone además en evidencia la debilidad de la estructura viaria urbana en relación con la metropolitana.



Este problema se deriva asimismo del modelo territorial de nuestro espacio metropolitano, que se ha basado en desarrollos urbanos de densidad media decreciente, el modelo sub-urbano de las viviendas unifamiliares que se extendió en nuestro país en la década de los años 80, y que no permite implantar una infraestructura del transporte con corredores propios, por las elevadas repercusiones de mantenimiento del sistema.

Esta cuestión deberá tener una importancia relevante, cuando se trate de definir en el POTA, un modelo territorial equilibrado, donde las soluciones a la movilidad y accesibilidad a los diferentes ámbitos que reúnen elementos de centralidad urbana, constituirá uno de los retos de la nueva planificación territorial en la aglomeración de Málaga.

En este sentido, las iniciativas de la ejecución de “las primeras líneas del Metro de Málaga” y el estudio realizado por la Comunidad Autónoma sobre “el Corredor ferroviario de la Costa del Sol”, junto a los proyectos de ampliación del Aeropuerto y la llegada del AVE hasta la estación central, obliga a un ejercicio de coordinación político y técnico entre las diferentes Administraciones Públicas, que tendrá una especial incidencia en el modelo de transporte malagueño.

Sirva como ejemplo apuntar algunas actuaciones que pueden contribuir a mejorar el sistema de relación interurbano, en relación con las infraestructuras del transporte:

- La segunda Ronda de circunvalación deberá captar los tráficos externos de paso, y posibilitar que la actual se transforme en nuevo eje urbano (tramo Avda. de Velazquez a Tunel de Carlos Haya) , que funcione como un distribuidor de tráficos de acceso a Málaga;

- la calle resultante del soterramiento del AVE deberá garantizar la accesibilidad a la Estación Central desde este nuevo eje radial y su relación con la red viaria existente;

- el acceso norte hacia el exterior de Málaga hasta el momento es muy débil, sólo depende de las Pedrizas, luego la autovía del Guadalhorce será fundamental

para corregirlo; no obstante, el Valle bajo del Guadalhorce no puede depender sólo de esta vía, necesita un nuevo by-pass entre Torremolinos y Fuengirola con acceso desde el exterior, posiblemente a medio plazo deberá plantearse mejorar los accesos a la Costa Oeste desde la zona de Alhaurín el Grande y Coín.

Vivimos pues en un momento clave de cara al futuro, en el que las visiones del planeamiento urbanístico, circunscritas al ámbito municipal se quedan un tanto obsoletas para afrontar los retos del espacio metropolitano. En este sentido, y la problemática derivada de la movilidad es un ejemplo, se impone buscar nuevos posicionamientos en el Sistema de Ciudades que tengan como referente las capacidades del espacio metropolitano como un conjunto unitario, que debe funcionar y gestionar los servicios supramunicipales de manera coordinada y solidaria.

La integración de las actuaciones de escala metropolitana en el modelo urbano

Actualmente se puede comprobar en Málaga que los Nuevos Equipamientos, que por uno u otro motivo, y en cualquier caso como consecuencia de políticas sectoriales, de carácter municipal, autonómico o estatal, comienzan a constituir elementos urbanos de referencia, no sólo por su imagen arquitectónica, sino especialmente por el papel que generan o pueden generar como focos de atracción, en un contexto urbano, a veces no meditado suficientemente para que estos "nuevos tótem" no se conviertan en islas, no integradas en el orden de la Ciudad.

En este sentido, conviene recordar que una cuestión es proyectar en el planeamiento urbanístico una reserva de suelo para un determinado equipamiento colectivo, y otra muy distinta es dotarlo de un uso concreto, dimensionado para cumplir funciones que generan una actividad temporal muy intensa, lo que pone casi siempre de relieve que ese no era el lugar adecuado.

Así pues y como consecuencia de la percepción temporal de los procesos urbanos, donde "existe un tiempo del Proyecto y un tiempo de la Ciudad", hoy los nuevos Equipamientos, de escala metropolitana, que se van haciendo realidad en Málaga: La Ciudad de la Justicia, el Palacio de Ferias y Congresos o el Parque de Ocio de "Plaza Mayor", tienen en común constituir actuaciones que necesitan de intervenciones complementarias, relacionadas no sólo con las infraestructuras del transporte sino también con su integración morfológica y medioambiental en el contexto periurbano donde se localizan, ya que adolecen de referencias que les permitan adoptar el papel de elementos de nueva centralidad urbana.

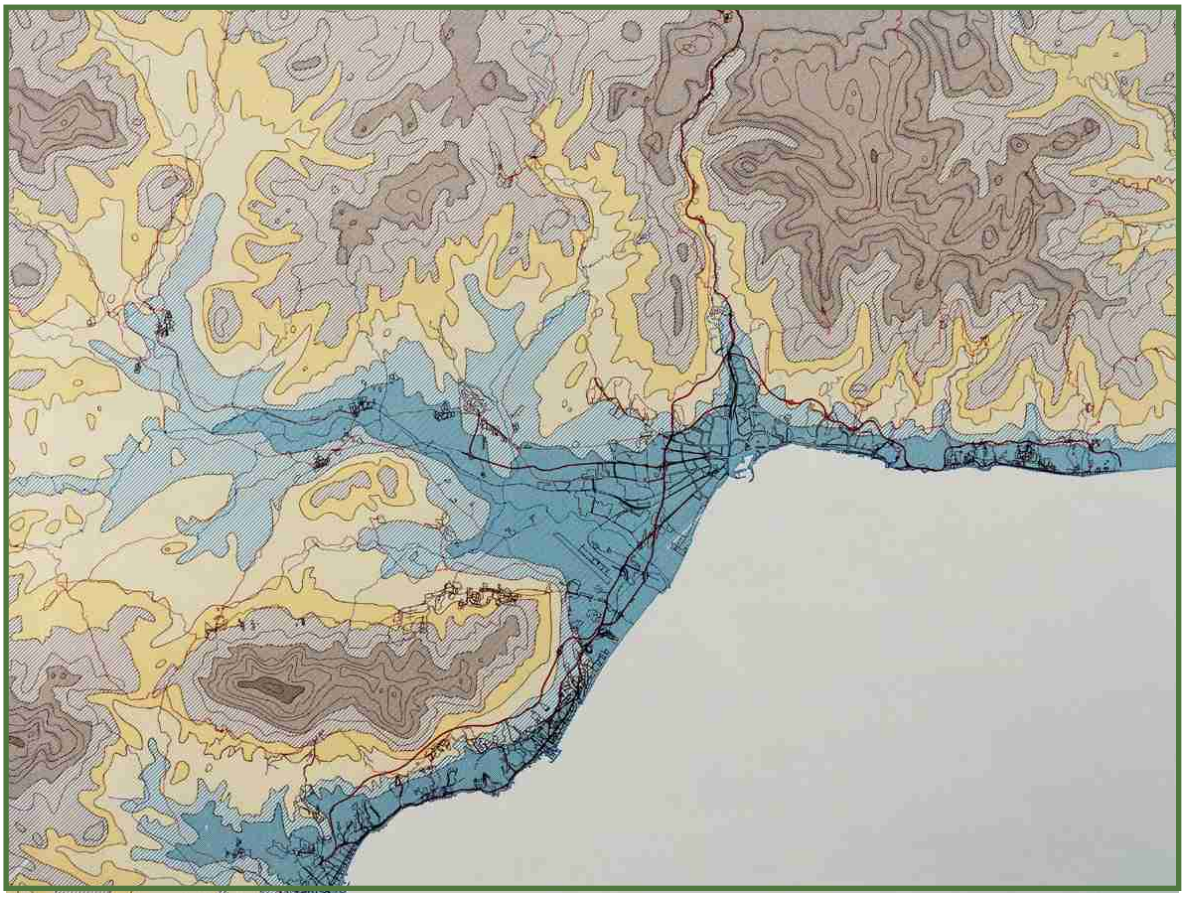
La incidencia del crecimiento en relación al paisaje y al medio natural

Las claves de un desarrollo sostenido se encuentra en el equilibrio que un ámbito urbano puede mantener entre los procesos económicos y la incidencia medioambiental derivada del crecimiento.

En este sentido, la excelencia de un lugar como Málaga se encuentra en gran medida no sólo en su clima benigno, sino especialmente en su paisaje, como elemento identificativo que lo dota de singularidad.

Actualmente, y ante un espacio litoral fuertemente transformado por la urbanización, a la cual sólo puede confiarse su cualificación, el Valle del Guadalhorce, la Sierra de Mijas y los Montes de Málaga, constituyen los únicos ámbitos geográficos, que bien por su paisaje agrario de las extensiones de limoneros en el caso del Valle, o las pendientes agrestes de la Sierra de Mijas que dibujan un perfil natural que se divisa desde todo el litoral y tambien desde el Valle, ó el paisaje formado por el alomado del pinar del Parque natural y su entorno en el caso de los Montes de Málaga, que junto a la elevación del San Antón, permiten caracterizar el paisaje del medio natural del espacio metropolitano de Málaga.

El debate que se mantiene en los foros profesionales del urbanismo actual en relación a "las formas de actuar en las periferias de las ciudades", está directamente conectado con "poner en valor el espacio no ocupado".



Ante unos procesos de conurbación ó “urbanización continua” que resultan evidentes en los espacios metropolitanos, y en Málaga también lo es, se observa que ya existe una concatenación de intervenciones urbanas a lo largo de los corredores viarios principales, los de la Costa sin duda, y en el Valle, que produce dicho efecto.

En este sentido parece necesario volver a reflexionar sobre las teorías de la “Ciudad Jardín” (Howard, 1912), para entender que: “ante la contaminación paisajística y medioambiental en nuestra periferia metropolitana, sólo nos queda retomar las viejas ideas proponiendo la regeneración del paisaje periurbano”, como forma de equilibrar la sensación de desorden urbanístico que se percibe desde “las nuevas calles”, que constituyen hoy el viario de rango metropolitano.

La Gestión de los Servicios Urbanos en el espacio metropolitano malagueño

El Ciclo del Agua

El recurso AGUA es un bien limitado, básico para un desarrollo sostenible, pero no siempre bien valorado por los ciudadanos, en relación con sus costes de ejecución, gestión y mantenimiento de las infraestructuras, que permiten abrir el grifo y utilizarla para diversas tareas propias del hábitat urbano.

Su origen se encuentra, en principio, en el comportamiento de la pluviometría local, que en un lugar como Málaga es desigual, y en los últimos años tiene un carácter torrencial, que lamentablemente produce daños colaterales sobre los núcleos urbanos, como consecuencia de una desacertada ordenación urbanística en relación con la forma del territorio, y con los procesos derivados de la erosión progresiva de nuestros suelos, especialmente los que se encuentran más próximos a los asentamientos urbanos.

Los antiguos problemas derivados de las lluvias y de la escasa infraestructura de regulación de cauces urbanos en el litoral Este de Málaga, parecen hoy reproducirse también en los asentamientos metropolitanos de la Cala del Moral y Rincón de la Victoria.

Así pues, la regulación de los cauces cuando afectan a los ámbitos urbanos, es en realidad una asignatura pendiente de resolver en el contexto metropolitano, ya que la complejidad derivada de los crecimientos producidos por la dispersión urbana, conducen necesariamente a realizar un Plan Integral de Actuaciones en Cauces públicos, que debe ser respetado por el planeamiento urbanístico.

Por otra parte, y en relación con el abastecimiento de Agua y el Saneamiento, la situación actual pone en evidencia que se hace necesaria un coordinación de la Gestión de estas infraestructuras hidráulicas, a modo de consorcio, ya que no existe en este momento ningún organismo de gestión integral del ciclo del Agua, que garantice que el sistema se proyecta en relación con el modelo urbano-territorial que se va consolidando.

Posiblemente sea la Empresa Suministradora del Agua en Málaga (EMASA), la que cuenta hoy con la capacidad técnica y de ge
stión necesarias para liderar un Sistema Metropolitano del Agua, que garantice el servicio al conjunto de los ciudadanos y al mismo precio, realizando las conexiones con los sistemas que abastecen al conjunto de ciudades del litoral malagueño.

Cabe indicar que algunas de las soluciones que permita garantizar la dotación urbana de agua, pasan por crear una malla entrelazada entre las distintas fuentes de suministro del espacio metropolitano malagueño, aplicando unas tarifas adecuadas al coste real y fomentar las políticas de ahorro, especialmente en la agricultura, cuya incidencia en el consumo de agua deriva del mantenimiento aún de sistemas de riego, sólo sostenibles con un precio bajo del agua.

En este sentido, es necesario prever los recursos económicos, públicos y privados y las redes infraestructurales correspondientes a los nuevos crecimientos dentro del planeamiento urbanístico, como fórmula que permita adecuar el desarrollo urbano con la gestión del Agua.

La Energía como elemento básico del desarrollo urbano

En las politicas derivadas de la Unión Europea, el ahorro de energía, sea ésta eléctrica, de gas ó de los derivados del petróleo, supone una prioridad contenida en diversos acuerdos internacionales (Kioto), en relación con el desarrollo sostenible, y como consecuencia de los efectos de contaminación ambiental y del desequilibrio originado por la explotación de los recursos naturales.

En este sentido, la demanda de energía electrica en Málaga aumentó un 11,1% durante el año 2003, que supone el doble del crecimiento producido en España, siendo la residencia la que consume un 42%, con respecto al 33% del sector comercio y servicios.

La situación energética en la provincia de Malaga supone que nos encontramos en una zona del pais, donde la producción autóctona de energía es practicamente nula, encontrándose la estructura energética de la que nos abastecemos basada en gran parte en los combustibles fósiles.

En este sentido, utilizar energías alternativas, como es la que proviene de nuestra situación sureña y del mayor número de horas de sol en relación con otros paises europeos, supone implantar políticas de sostenibilidad. No debemos olvidar que la energia solar recibida en Málaga es hasta unas 650 veces superior a las necesidades de consumo.

Esta cuestión está en relación con las políticas de energía de carácter nacional, ya que mientras en España se dedica a la producción de Energía solar una superficie de 0,3 millones de m2., en Alemania esta cifra alcanza los 4,6 mll.m2

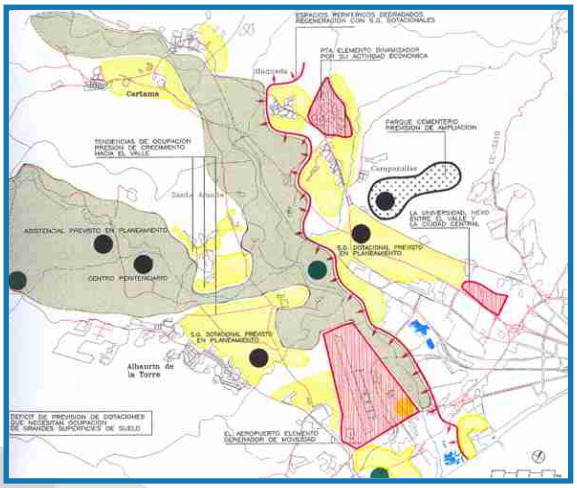
Los Sistemas Técnicos de Infraestructuras:
la necesidad de localización en el espacio metropolitano

Pensar en un ámbito urbano-territorial de escala metropolitana, en realidad una Ciudad de Ciudades, significa compartir la gestión de un determinado territorio, que muestra su eficacia en la medida en que puede dar respuestas a las demandas de servicios urbanos generadas por la concentración de población.

En el caso de Málaga, se hace cada vez más necesario que exista una previsión en las reservas de suelo destinadas a los Sistemas Técnicos de Infraestructuras, desde una lógica de orden metropolitano, ya que la visión municipal no es suficiente para abordar esta cuestión que afecta sin duda a la organización y a la propia gestión del territorio.

Así las nuevas actuaciones de la nueva Central Térmica en la zona de Campanillas, ó los estudios realizados para instalar una nueva Estación Norte de Depuración de Aguas residuales en el bajo Guadalhorce, son junto a la localización del Vertedero de Residuos Sólidos y su relacion con posibles plantas de tratamiento y reciclaje, cuestiones que la ordenación territorial del ámbito metropolitano deberá dar respuesta para incardinarlas en el planeamiento urbanístico y en la gestión de los suelos correspondientes.

La Ciudad de Málaga y su condición metropolitana se encuentran directamente ligados a las nuevas actuaciones públicas previstas en los próximos años, donde destacan especialmente los proyectos que afectan al recinto del Aeropuerto, a la llegada a Málaga de la red ferroviaria del AVE y a la ejecución de las primeras líneas del metro, que si bien es una actuación interior tiene en sus relaciones ó posibles conexiones con los asentamientos urbanos, en este momento de la Costa Oeste y del Valle, y en una segunda fase con el litoral oriental parte de las posibilidades de integración en el Sistema del Corredor ferroviario de la Costa del Sol.



La ampliación del Aeropuerto algo más que una segunda pista

De los debates producidos en el seno de este Foro metropolitano, se concluye que las actuaciones que deben realizarse para el aumento de la operatividad de las instalaciones del Aeropuerto, que lamentablemente se van retrasando de manera incomprensible, pese al constante aumento anual del número de pasajeros, no suponen unicamente la construcción de una segunda pista.

En este sentido, y de manera análoga como ha ocurrido en otros aeropuertos europeos (Barcelona, Amsterdan ó Zurich..) con los procesos de ampliación y reordención e integración en el contexto de la Ciudad, el ámbito aeroportuario de Málaga debiera convertirse de esta forma en “una Ciudad-Aeropuerto”, como espacio metropolitano de prestigio, especialmente por el perfil de destino turístico de la Costa del Sol, que concentra el lugar de llegada de nuestros visitantes y que por tanto, lo convierte en una de las Puertas principales de la conurbación malagueña.

El tratamiento del espacio aeroportuario no sólo como una infraestructura del transporte que además reune la condiciones de convertirse en un gran Nudo intermodal, casi de carácter gordiano, del encuentro de las relaciones de movilidad entre la Ciudad de Málaga y la Costa Oeste, sino tambien y especialmente en un Area Estratégica de nueva centralidad, supone tambien dar una alternativa al Plan Especial promovido por AENA en 1999.

Las posibilidades estudiadas por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, durante el año 2003, para que la línea de AVE alcanzara a tener una parada en el recinto aeroportuario, no debieran entrar en contradicción con las obras que se encuentran ya en ejecución de la propia línea ferroviaria, pero introducen la duda razonable de una cierta descoordinación entre las diferentes Administraciones Públicas que intervienen en este ámbito del espacio metropolitano malagueño.

La posición del ámbito aeroportuario, delimitado como una isla en el PGOU/98, en la posición de rótula ó charnela del encuentro entre el litoral occidental y el Valle del Guadalhorce, le confiere un papel de lugar estratégico en el contexto de la periferia metropolitana de Málaga y en mayor escala en el conjunto del espacio litoral de la Costa del Sol.

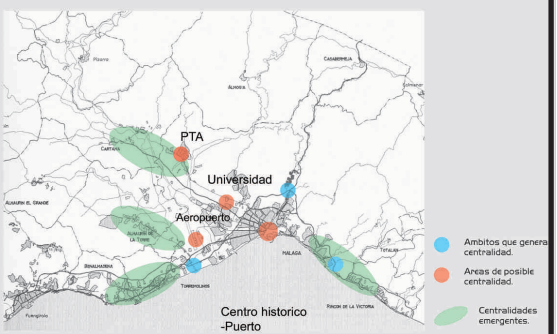
La llegada del AVE: una oportunidad de contribuir a la integración urbana de la Ciudad

Cuando las obras de la nueva línea del AVE, que nos conecta a la Red Europea de Alta Velocidad, se encuentran en las proximidades de la Ronda Oeste, la cuestión sobre la ordenación definitiva de los suelos colaterales a la antigua traza del ferrocarril hasta la Estación Central, están aún pendientes de la solución definitiva, soterramiento ó no, que se decida por parte de las diferentes Administraciones Públicas, con competencias en este proyecto, donde la financiación de la actuación parece que es la cuestión básica que influye en en la decisión final.

Esta actuación que está vinculada necesariamente a las posibilidades, que se tendrán en el futuro sobre la intermodalidad en el entorno de la Estación Central, el cual ya se está ejecutando en base al Plan Especial de RENFE, supone una oportunidad que no debe perderse para contribuir a "coser la Ciudad" en una zona fuertemente densificada, y ausente de espacios dotacionales adecuados.

Por último, la condición metropolitana de esta actuación se encuentra en relación con la reconversión que debiera plantearse a medio plazo, una vez ejecutada y en servicio la 2ª Ronda Oeste, para que una parte de la Ronda Oeste actual se convierta en un eje distribuidor de rango metropolitano, donde conectan los ejes radiales de Málaga que parten hacia el valle y la costa oeste.

Centralidades existentes y emergentes en el espacio metropolitano



La intervención sobre la traza del ferrocarril constituye asimismo una oportunidad de permeabilizar la trama urbana, y conectarla con los ejes básicos de rango metropolitano.

La Red de Metro de Málaga y el Corredor ferroviario de la Costa

Las iniciativas promovidas por la Comunidad Autónoma sobre la implantación de un Sistema de Metro en Málaga, proyectado con carácter radial, junto a los estudios ya realizados sobre las posibilidades de construir un Corredor ferroviaria en la Costa del Sol, se encuentran directamente ligadas por la localización espacial de la Ciudad de Málaga en el contexto geográfico del litoral malagueño.

Estas actuaciones que integran un modo, que trata de ser alternativo al uso mayoritario del vehículo privado, pero asimismo complementario al actual Sistema Urbano de Transporte Colectivo, tienen en el Plan Intermodal de Transporte de la Aglomeración urbana de Málaga su soporte análitico (PIT), y en el Consorcio del Transporte Metropolitano, su instrumento de gestión, ya que no debe olvidarse que la percepción de los ciudadanos de la movilidad en modos colectivos (autobús ó táxis) es lenta, y dificilmente competitiva con el vehículo privado al utilizarse el mismo espacio viario.

Así pues la integración de ambos sistemas, el primero de carácter urbano, y el segundo metropolitano, estará en garantizar a través de los diferentes nodos de intermodalidad la continuidad en el recorrido, de Este a Oeste ó viceversa, si a ello le unimos las características técnicas de los diferentes sistemas, nos encontramos con la necesidad de coordinar ambas actuaciones.

El "hecho cultural", entendido como la forma de vivir un lugar, constituye en el caso de Málaga un valor añadido de la metrópoli, que puede contribuir sin duda a elevar la singularidad de la Ciudad, pero sin olvidar que "la verdadera riqueza de un lugar la constituya el nivel de cultura y conocimiento de sus habitantes".

En este sentido, la joven y dinámica Universidad de Málaga (1971), con sus 40.000 alumnos, constituye hoy por hoy la mejor cantera para la producción de Conocimiento, pero tambien de liderazgo empresarial y de formación de nuevas generaciones de malagueños, que junto al conjunto del mundo docente de nuestra Ciudad, deberán formar a los futuros ciudadanos malagueños.
Esta labor que necesitará del "tiempo de la historia" para revelarnos sus frutos deberá difundirse por la Ciudad, impregnarla de su ambiente, y contribuir a evitar la aparición de una sociedad urbana, de perfil dual, donde las oportunidades no siempre.

La Cultura y el acceso al Conocimiento es un derecho de todos que debe actuar en un doble sentido: como elemento de cohesión social y como generador de riqueza.

La Universidad del S. XXI se convierte así en un elemento transformador que se proyecta hacia el PTA, lo que producirá que las nuevas tecnologías influyan en los procesos docentes de la Universidad, sin olvidar que las enseñanzas clásicas han contribuido históricamente a la formación humanística de los ciudadanos.

"La UMA deberá proyectarse al exterior y ser sensible a las demandas ciudadanas", con una doble misión, por un lado, estar abierta a los estímulos de la sociedad malagueña al tiempo que es capaz de originarlos. En este sentido, la creación de un Foro Universitario permanente de Cultura, en el que se realice una reflexión sobre los movimientos culturales y las nuevas tendencias emergentes, facilitaría la permeabilidad entre la sociedad malagueña y el ámbito docente.

Por último, la nueva generación de Equipamientos Culturales, especialmente de carácter museístico, tienen en el nuevo Museo Picasso una aportación fundamental para que Málaga eleve el rango de su oferta cultural y se proyecte hacia el mundo, como un lugar de prestigio, bajo la sombra que proyecta nuestro mayor artista internacional, que nunca olvidó su origen.

En este sentido, el largo proceso de rehabilitación urbana del Centro Histórico tiene en el MP, así como en el conjunto urbano Aduana-Alcazaba-Coracha-Gibralfaro-Puerto, una nueva oportunidad de revelarse como una ciudad multicultural, donde la esencia de la Ciudad mediterránea, sigue manteniéndose como elemento identificativo más antiguo de una nueva Ciudad de Ciudades, que es el contexto metropolitano.

Durante el desarrollo de la segunda Fase del Plan Estratégico de Málaga para el horizonte del año 2010 se han venido definiendo dentro de las cuatro líneas de debate las cuatro estrategias básicas, que a modo de síntesis son:

Estrategia 1: Málaga, una metrópoli que mira al mar

Estrategia 2: La Málaga de Picasso, cultural y atractiva

Estrategia 3: Málaga en la vanguardia de la nueva sociedad del Conocimiento

Estrategia 4: Málaga, Ciudad que se renueva para sus ciudadanos y visitantes

Estas estrategias se han desarrollado mediante sendos ejes donde se concretan los denominados Proyectos estrella, que constituyen en sí mismos la definición de la orientación estratégica del II PEM, y que se complementan con las Medidas y proyectos de acompañamiento, que suponen acciones que contribuyen a lograr los objetivos propuestos, para el horizonte 2010.

Así pues la integración de la condición metropolitana de Málaga en la estrategia general del II PEM tiene su razón de ser, en la identificación de este carácter y dimensión, en los diferentes Proyectos-estrella, siendo por tanto la aportación de esta nueva línea de debate a la reflexión general sobre la evolución urbana de la Ciudad de Málaga.

En este sentido y como hemos tratado de explicar a lo largo de este relato,

la condición metropolitana tiene mucho que ver con el reconocimiento de un espacio emergente,

que presenta una dimensión de carácter supramunicipal, pero donde,

a la Ciudad de Málaga, por su historia, su evolución urbana, y su legado cultural que se revela en las huellas que identifican su pasado,

le corresponde liderar un proceso de integración y coordinación,

entendido desde el concepto de la

“corresponsabilidad en la acción de gobierno, solidaridad territorial e identificación de las singularidades de cada parte del conjunto metropolitano”.

La integración de la condición metropolitana en los proyectos estrella

L1. Entender la fachada litoral de Málaga como un conjunto, que debe tener identidad propia, la dota de una condición de escala metropolitana al singularizar los ámbitos que permitan proyectar una nueva imagen cualificada y atractiva para el visitante y el ciudadano, que debiera tener su contra punto en las posibles conexiones, no necesariamente viarias, con el espacio litoral de Torremolinos y de Cala del Moral.

Convertir el Puerto de Málaga en Centro Cívico y simbólico del litoral metropolitano, se encuentra en relación con su posición estratégica, dotandolo de usos dotacionales en relación con el Centro Histórico.

L2. Contribuir a la definición de un proyecto cultural, de carácter estratégico, que permita compartir afinidades y complementar la oferta cultural de cada ámbito urbano del espacio metropolitano.

Entender que el nuevo Auditorio es un proyecto de escala metropolitana, que debiera localizarse en relación a la fachada marítima, con la máxima accesibilidad posible, debiéndo ser un referente de calidad e innovación en su programación para los ciudadanos del conjunto metropolitano.

L3. El concepto de “Ciudad del Conocimiento” debe aprovechar el impulso del Parque Tecnológico de Málaga, para difundir en los nuevos asentamientos metropolitanos y en

los procesos de rehabilitación urbana de la Ciudad consolidada, la implantación de las infraestructuras ligadas a las nuevas tecnologías como base de un entendimiento del espacio urbano que permita la diversidad de usos (residencia-trabajo-ocio) y la calidad ambiental necesaria como consecuencia de un mejor diseño urbano.

L4. La ampliación del Aeropuerto no supone unicamente una actuación sobre una infraestructura del transporte, si no que constituye una oportunidad para entender la zona aeroportuaria como un Centro de desarrollo logístico, y Nodo de articulación metropolitana básico para agarantizar las relaciones de la Ciudad de Málaga con la Costa Oeste.

Se recogen a continuación los nombres de las personas que han asistido a los debates de los Foros Metropolitanos como ponentes o como participantes. Pedimos disculpas a todos aquellos que no se vean reflejados en esta relación y le hacemos extensivo también nuestro agradecimiento por la colaboración prestada.

José Pedro Alba García
Salvador Alcántara Peláez
Andrés Alcántara Valero
Andrés Álvarez de Toledo Rohe
José María Andérica García
Rafael Arjona Jiménez
Ángel Asenjo Díaz
Alfredo Asensi Marfil
Aurelio Atienza Cabrera
Pepa Babot
Javier Bootello Llopis
José Manuel Cabra de Luna
Rosario Camacho Martínez
Manuel Cambrón Sánchez
Francisco Carmona Conde
José Angel Carrera Morales
Francisco Carrera Rodríguez
Juan Ramón Casero Domínguez
José Luis Cerezo Moreno
Paulino Cuevas
Antonio Díez Rodríguez
Antonio Fernández Borde
Francisco Fernández Cervantes
Rafael Fuentes García
Susana García Bujalance
Rocio García Díaz
Fernando García Jiménez
Gabriel García Jurado
Antonio García Lizana
Gloria García Viñas
Carmen Giménez
José María Gómez Aracil
Rafael J. Gómez Martín
Maria Luisa Gómez Moreno
Francisco González Fajardo
José Luis González García
Luciano González Ossorio
Olivia González Pérez
Vicente Granados Cabezas
Julio Gutiérrez Casado
Javier Gutiérrez Sordo
Carlos Hernández Pezzi
Ernesto Huertas Villaraya
Carmen Iñíguez Sánchez
Francisco Jiménez Játiva
Manuel Jiménez Rodríguez
Carlos Lanzat Díaz
Tecla Lumbreras
Ana Rosa Luque Díaz
Pedro Marín Cots
Juan Francisco Martín Enciso
Juan Jesús Martín Jaime
Pedro Martín-Almendros López
María Francisca Montiel Torres
Maria Carmen Moreno Avilés
Saturnino Moreno Borrell
Salvador Moreno Peralta
José Moreno Zapata
Javier Muñiz
Javier Noriega
Manuel Novo Sánchez
Maria del Carmen Ocaña Ocaña
Juan Oliva Espallardo
Manuel Olmedo Checa
Manuel Oñate Parejo
José Ortíz García
Antonio Ortuño
José Antonio Pendón
José Peralta Gutiérrez
Iñaki Pérez de la Fuente
Ernesto Pérez-Bryan Hafner
Fernando Piazuelo Zuazo
José Luis Piédrola Orta
Miguel Angel Plaza Moreno
Damián Quero Castanys
Maria José Quero Gervilla
Jorge Robles Alés
José Luis Rodríguez López
Alfredo Rubio Díaz
Francisco Ruíz García
José Damián Ruíz Sinoga
Juan Manuel Ruíz Galdón
Leticia Salvago Soto
Carlos San Emeterio
Francisco San Martín Olea
Ángel Sánchez Blanco
Rosa Seguí Fernández
José Seguí Pérez
Vicente Seguí Pérez
Francisco Serrrano Casares
Antonio J. Suárez Chamorro
Luis Utrilla Navarro
Rafael Ventura Fernández
Carlos Verdú Belmonte
José Vergara Ogando
Mercedes Vico Monteoliva

1. DEMOGRAFÍA

Cuadro 1.1: Población del espacio metropolitano (Censo 2001)

Municipio	Población Hombres	Población Mujeres	Total Población	Total población (Padrón 2001)
Alhaurín de la Torre	8.872	8.892	17.764	22.654
Benalmádena	16.911	17.654	34.565	33.557
Cártama	7.125	7.014	14.139	13.483
Málaga	251.675	272.739	524.414	534.207
Rincón de la Victoria	12.592	12.710	25.302	24.224
Torremolinos	21.992	22.780	44.772	43.613
Total Provincial	630.980	656.980	1.287.017	1.302.240

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Cuadro 1.2: Población del espacio metropolitano (Padrón 2003)

Municipio	Población Hombres	Población Mujeres	Total Población
Alhaurín de la Torre	12.664	12.737	25.401
Benalmádena	19.710	20.354	40.064
Cártama	7.493	7.290	14.783
Málaga	262.983	284.122	547.105
Rincón de la Victoria	14.021	13.986	28.007
Torremolinos	25.204	25.445	50.649
Total provincial	675.800	699.090	1.374.890

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Cuadro 1.3: Variación población del espacio metropolitano (Padrón 1996-2001)

Municipio	Variación población %
Alhaurín de la Torre	33,9
Benalmádena	23,6
Cártama	6,1
Málaga	-2,7
Rincón de la Victoria	25,9
Torremolinos	23,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Cuadro 1.4: Densidad de población del espacio metropolitano (2001)

Municipio	Densidad de población
Alhaurín de la Torre	276,27
Benalmádena	1.242,85
Cártama	128,41
Málaga	1.352,42
Rincón de la Victoria	865,14
Torremolinos	2.180,65

Fuente: Madeca 10

La densidad de población a nivel regional es de 84,51 habitantes por hectárea.

2. DESEMPLEADOS Y ACTIVOS

Cuadro 2.1: Paro en el espacio metropolitano 2002

Municipio	% desempleo sobre población derecho	Tasa registrada de paro	Paro Registrado (nº de personas)
Alhaurín de la Torre	4,1	19,67	927
Benalmádena	3,1	14,93	1.110
Cártama	3	11,12	457
Málaga	5,4	15,57	30.667
Rincón de la Victoria	3,5	19,77	934
Torremolinos	3,8	15,18	1.755

Fuente: Anuario Económico de España (La Caixa), IEA, INE y Madeca 10

La Tasa de paro registrada a nivel provincial es de 13,51% y a nivel regional 13,97%.

Cuadro 2.2: Población ocupada por sexo en el espacio metropolitano 2001

Municipio	Población ocupada hombres	Población ocupada mujeres
Alhaurín de la Torre	74,67	25,33
Benalmádena	68,91	31,09
Cártama	71,17	28,83
Málaga	68,07	31,93
Rincón de la Victoria	73,53	26,47
Torremolinos	66,65	33,35

Fuente: Madeca 10

3. EDUCACIÓN

Cuadro 3.1.: Procedencia de los alumnos matriculados en la UMA. Curso 2002-2003

ETS, EU, Facultades	Málaga %	Provincia %	Andalucía%	España%	Extranjeros%
Ingeniería de Telecomunicaciones	29	20	36	11	3
Ingeniería Industrial	40	21	23	10	4
Ingeniería Informática	37	27	25	8	3
Ciencias de la Salud	43	33	19	3	2
Estudios Empresariales	35	38	14	6	6
Turismo	44	36	10	3	5
Politécnica	39	33.6	17	7	3
Ciencias	43	36	11	7.4	2.4
Ciencias de la Educación	50	39.4	6	3	1
Ciencias de la Información	34	29	23	10	3
Ciencias del trabajo	47	39	7	5	1
Económicas	48	33	9	5	3
Derecho	46	36	7	8	3
Filosofía y Letras	44	35	7	4	9
Medicina	47	27	11	8	6
Psicología	35	27	23	10	3
Media	41,31	31,87	15,5	6,77	3,5

Fuente UMA.

Cuadro 3.2: Centros enseñanza media en el espacio metropolitano

Municipio	Total centros escolares	Nº Centros escolares públicos	Nº Centros escolares privados
Alhaurín de la Torre	15	12	3
Benalmádena	13	12	1
Cártama	11	10	1
Málaga	274	178	96
Rincón de la Victoria	11	8	3
Torremolinos	15	11	4

Fuente: Anuario Social de España 2.002 (La Caixa)

Cuadro 3.3: Enseñanza infantil en el espacio metropolitano

Municipio	Nº Centros escolares de educación infantil
Alhaurín de la Torre	8
Benalmádena	7
Cártama	6
Málaga	150
Rincón de la Victoria	6
Torremolinos	10

Fuente: Anuario Social de La Caixa 2002

Cuadro 3.4: Nivel de Estudios por municipios. Año 2001

	Población	Diplomad.	%	Licenciad.	%	Con estudios Universitar.	%	Doctores	%
Alhaurín de la Torre	23.774	1.421	5,9	812	3,41	2233	9,39	78	0,33
Benalmádena	35946	1.661	4,6	1547	4,30	3208	8,92	124	0,34
Cártama	13900	291	2,09	170	1,12	461	3,31	5	0
Málaga	535686	31.006	5,77	28586	5,33	59592	11,12	2385	0,44
Rincón de la Victoria	25682	2042	7,9	1682	6,54	3724	14,50	99	0,38
Torremolinos	46683	2641	5,6	2084	4,46	4725	10,12	168	0,35

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía.

4. MIGRACIÓN

Cuadro 4.1: Migraciones en el espacio metropolitano de Málaga

Municipio	Inmigración interior	Inmigración exterior	Emigración interior	Tasa migración (Saldo migratorio/Total población)*1000
Alhaurín de la Torre	1.361	184	686	36,68 %
Benalmádena	1.757	852	1.158	45,39 %
Cártama	294	43	228	8,27 %
Málaga	6.854	2.429	9.425	-0,27 %
Rincón de la Victoria	1.649	251	817	47,03 %
Torremolinos	2.769	1.267	1.489	61,70 %

Fuente: Anuario Social de España 2.003 (La Caixa)

Cuadro 4.2: % población extranjera en los municipios del espacio metropolitano (2001)

Municipio	% población extranjera
Alhaurín de la Torre	3,29
Benalmádena	18,17
Cártama	1,15
Málaga	1,56
Rincón de la Victoria	3,59
Torremolinos	17,96

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IEA

5. INDUSTRIA

Cuadro 5.1: Suelo industrial por municipios del espacio metropolitano

Municipio	Nº de actividades industriales	Superficie de zona industrial (Hectáreas)
Alhaurín de la Torre	280	27,7
Benalmádena	399	5
Cártama	140	4,9
Málaga	3.737	559,4
Rincón de la Victoria	207	nd
Torremolinos	396	nd

Fuente: Anuario Económico de España 2.002 (La Caixa) y Consejería Empleo y Desarrollo Tecnológico

6. SERVICIOS TRADICIONALES

Cuadro 6.1: Actividad económica en el espacio metropolitano

Municipio	Actividades de restauración y bares	Actividades comerciales	Superficie en m2 centros comerciales
Alhaurín de la Torre	100	349	0
Benalmádena	766	856	8.500
Cártama	79	224	0
Málaga	2.462	8.578	157.710
Rincón de la Victoria	140	328	38.957
Torremolinos	810	1.329	4.900

Fuente: Anuario Económico La Caixa 2002

Cuadro 6.2: Licencias de actividades económicas del espacio metropolitano

Municipio	Licencias empresariales	Licencias profesionales	Licencias artísticas
Alhaurín de la Torre	1.143	203	3
Benalmádena	3.805	512	29
Cártama	832	64	2
Málaga	30.118	6.445	72
Rincón de la Victoria	1.310	321	8
Torremolinos	4.574	667	13

Fuente: Sistema de información Multiterritorial de Andalucía. IEA

7. TURISMO

Cuadro 7.1: Número de Alojamientos en los municipios del espacio metropolitano 2003

MUNICIPIOS	Hoteles	Nº Camas Hoteles	Pensiones	Nº Camas Pensiones
Alhaurín el Grande	3	148	1	12
Benalmadena	23	8.969	3	174
Cártama	0	0	1	23
Málaga	30	3.668	48	906
Rincón de la Victoria	4	630	0	0
Torremolinos	55	18.883	27	803

Fuente: Elaboración propia a partir de datos oficiales de los municipios en internet

Cuadro 7.2: Índice turístico del espacio metropolitano 2002

Municipio	Indice turístico por municipio
Alhaurín de la Torre	3
Benalmádena	748
Cártama	2
Málaga	572
Rincón de la Victoria	33
Torremolinos	1.467
TOTAL provincia	6.184

Fuente: Anuario Económico de España 2002 (La Caixa)

Este índice comparativo permite reflejar la importancia turística de cada municipio. Constituye un indicador de la oferta turística por municipio, el valor del índice indica la participación, en tanto por 100.000, que corresponde a cada municipio sobre una base nacional de 100.000 unidades. Así, podemos ver la gran importancia turística que tienen algunos de los municipios del espacio metropolitano de Málaga en relación a la oferta turística de España.

8. ATRACTIVIDAD DEL TERRITORIO METROPOLITANO

Cuadro 8.1: Características naturales del espacio metropolitano 2001

MUNICIPIO	Temperatura (ºC)	Horas de sol/ año	Precipitaciones (l/m^2)
Alhaurín de la Torre	17,4	2920	550
Benalmádena	17,8	2920	610
Cártama	17	2900	550
Málaga	18,4	2928	469
Rincón de la Victoria	18	2980	480
Torremolinos	18	2920	500

Fuente: SOPDE, S.A.

Cuadro 8.2: Condiciones de vida de los municipios del espacio metropolitano

MUNICIPIO	Consultorios médicos (2000)	Centros educativos (curso 99/00)	Nº líneas telefónicas (2000)	Consumo eléctrico 1999	Nº turismos (2000)	Nº hoteles y pensiones (2000)	Paro registrado (1999)	% Paro registrado s/ población (2001)	Población (Padrón 1/1/02)
Alhaurín de la Torre	0	18	6.991	69.341	9.285	2	993	4,11	23.774
Benalmádena	1	17	16.488	150.781	17.437	23	1.504	3,94	35.946
Cártama	1	12	3.298	32.874	4.285	1	478	3,34	13.900
Málaga	9	308	192.257	1.356.528	208.067	81	34.275	5,93	535.686
Rincón de la Victoria	2	12	9.914	48.149	8.557	4	933	3,83	25.682
Torremolinos	0	17	20.292	187.277	29.903	81	1.852	4,03	46.683
Provincia	124	848	475.286	3.599.294	524.628	517	64.729	4,61	1.330.010

Fuente: IEA e INE

9. DINÁMICA EXPORTADORA

Cuadro 9.1: Actividad económica del espacio metropolitano 2001

MUNICIPIO	Indice de Activ. Econ. *1000 hab.	% Rentas del trabajo (IRPF) s/ total rentas del trabajo provincial	% Rentas de activ. prof. (IRPF) s/ total rentas activ. prof. provincial	% Rentas de activ. empres. (IRPF) s/ total rentas activ. empres. provincial
Alhaurín de la Torre	1,1	2,21	1,88	1,58
Benalmádena	2,65	3,22	2,25	3,64
Cártama	0,96	0,63	1,3	0,52
Málaga	2,15	50,05	29,94	41,07
Rincón de la Victoria	1,11	2,95	1,53	1,84
Torremolinos	2,32	3,69	3,25	4,63

Fuente: Madeca 10.

Cuadro 9.2: Dinámica Exportadora del espacio metropolitano 2002

	Alimentación y bebidas		Químicos/ Farmacia		Materias plásticas y cauchos		Materias de madera, cuero, corcho y papel		Textil y confección		Piedras, cerámica y vidrio		Manufacturas metálicas, construcción y joyería		Nuevas tecnologías/ servicios		TOTAL
Alhaurín de la Torre			1	4,35			1	4,76	3	10,71			2	5,13			
Benalmádena		0,00		0,00			2	9,52		0,00							
Cártama	4	8,70		0,00				0,00		0,00							
Fuengirola		0,00		0,00				0,00		0,00					2	5,41	
Málaga	31	67,39	18	78,26	10	100	15	71,43	21	75,00	4	57,14	33	84,62	34	91,89	
Rincón de la Victoria		0,00		0,00				0,00		0,00					1	2,70	
Torremolinos	2	4,35	2	8,70			1	4,76		0,00	1	14,29	2	5,13			
Provincia	56		25		15		25		31		9		44		39		244

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga

10. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL METROPOLITANA

Cuadro 10.1: Características físicas de los municipios metropolitanos 2003

MUNICIPIO	Superficie (Km^2)	Altitud (m)	Número de núcleos que componen el municipio *
Alhaurín de la Torre	82	99	11
Benalmádena	27	241	8
Cártama	105	259	11
Málaga	395	5	14
Rincón de la Victoria	28	5	4
Torremolinos	20	50	6

Fuente: IEA. Sopde.

* Se considera Núcleo de población a un conjunto de al menos diez edificaciones, que están formando calles, plazas y otras vías urbanas. Por excepción, el número de edificaciones podrá ser inferior a 10, siempre que la población que habita las mismas supere los 50 habitantes. Se incluyen en el núcleo aquellas edificaciones que, estando aisladas, distan menos de 200 metros de los límites exteriores del mencionado conjunto, si bien en la determinación de dicha distancia han de excluirse los terrenos ocupados por instalaciones industriales o comerciales, parques, jardines, zonas deportivas, cementerios, aparcamientos y otros, así como los canales o ríos que puedan ser cruzados por puentes

Cuadro 10.2: Caracterización del territorio metropolitano

	Regadío: Cultivos herbáceos	Regadío: Cultivos leñosos	Regadío: Cultivos forzados	Secano: Labor intensiva	Secano: Labor extensiva	Secano: Cultivos leñosos	Repoblaciones de Frondo-sas	Repoblaciones de Coníferas	Veget.natural: Bosque de frondosas	Veget.natural: Matorral	Veget. natural: Pastizal-matorral	Zonas urbanas: Otras formas de uso	Aguas interior. y costeras: Embalses
Alhaurín de la Torre	3,47	0,29	18,91	5,16	0	18,79	0	22,93	0	0	11,33	1,83	0
Benalmádena	0	0	0	0	0	0	0	1,06	0	0	13,11	10,54	0
Cártama	5,62	20,88	13,65	11,8	0,01	33,24	0	0	0	0	19,86	0	0
Málaga	0	0	37,35	0	0	170,08	0	45,8	0	13,45	79,06	40,79	1,44
Rincón de la Victoria	0	0	4,43	0	0	19,93	0	0	0	0	3,22	0,42	0
Torremolinos	0	0	0	0	0	0	0	1,01	0	0	6,73	8,23	0

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IEA.

Cuadro 10.3: Potencialidades de las comarcas malagueñas

Comarca	Agroalimentario	Artesanías	Forestal	Servicios	Industrial	Turismo
Valle del Guadalhorce	Citrícola Productos lácteos Encurtidos	Palma de caña Barro	Viveros Plantas aromáticas		Extractiva Productos medicinales-naturales Cosmética/perfumería Cárnicas Confitera	Rural Deportivo De salud
Serranía de Ronda	Queserías Miel Castañas Agricultura biológica	Piedra Cerámica Forja Madera	Corcho Silvicultura Plantas aromáticas		Cárnicas Muebles Textil Curtidos	Patrimonial Agroturismo De Naturaleza
Málaga-Costa del Sol Occidental	Tecnológico I+D Cárnicas	Cerámica Orfebrería		Financieros Educativos Sanidad Transporte Distribución y comercialización		De litoral Deportivo Golf Náutico Congresos e incentivos De salud Cultural
Axarquía	Vitivinícolas Aceite de oliva Miel Queso fresco	Cerámica Mueble tradicional	Producción de plantas		Cárnicas Transformadora metálica Sistemas de aprovechamiento de aguas	Rural Sol y playa Ocio y tiempo libre
Antequera	Derivados ganaderos Lácteas Hortofrutícola	Cantería Textil Madera Forja	Silvicultura		Vitivinícola Auxiliar de construcción Tecnológico Energías alternativas	Patrimonial Congresos e incentivos De Naturaleza

Fuente: Elaboración propia con datos de SOPDE,S.A.

11. IMAGEN Y POLÍTICA CULTURAL

Cuadro 11.1: La cultura en las páginas web del espacio metropolitano

MUNICIPIOS	Web Propia	Web compartida o patrocinada por otra institución	Sección de cultura/ actividades culturales en la web	Logotipo Propio para Actividades Culturales y Turísticas
Alhaurín de la Torre	NO	SI	SI	NO
Benalmádena	SI	SI	SI	SI
Cártama	NO	SI	SI	NO
Málaga	SI	SI	SI	SI
Rincón de la Victoria	SI	SI	SI	SI
Torremolinos	SI	SI	SI	SI

Fuente: Elaboración propia, 2002

Cuadro 11.2: Oferta educativa del espacio metropolitano (2001)

MUNICIPIOS	Nº Centros escolares de educación infantil	Nª Centro de Enseñanza Básica	Nº Centros de Enseñanza Secundaria	Nº Centros de Educación de Adultos	Nº Centros escolares públicos	Nº Centros escolares privados	Total centros escolares	Bibliotecas Públicas	Nº de Lectores	Nº Centro de español para Extranjeros
Alhaurín de la Torre	9	12	5	2	12	3	15	1	8.664	
Benalmádena	7	7	10	1	12	1	13	2	43.214	1
Cártama	6	9	3	1	10	1	11	1	2.359	
Málaga	150	170	120	19	178	96	274	20	355.058	28
Rincón de la Victoria	6	8	5	1	8	3	11	3	26.558	
Torremolinos	10	10	8	1	11	4	15	1	43.773	1

Fuente: Instituto de Estadística Andaluz y Anuario Social La Caixa 2002

Cuadro 11.3: Oferta cultural del espacio metropolitano de Málaga 2002

MUNICIPIOS	Nº de Cines	Nº de Pantallas	Monumentos	Lugares de Interés	Ferias y Fiestas Populares	Gastronomía Típica
Alhaurín de la **Torre**	**0**	**0**	**4**	**2**	**4**	**4**
Benalmadena	**1**	**7**	**3**	**6**	**7**	**3**
Cártama	**0**	**0**	**4**	**1**	**4**	**3**
Málaga	**9**	**82**	**18**	**22**	**9**	**26**
Rincón de la Victoria	**1**	**19**	**2**	**2**	**5**	**7**
Torremolinos	**0**	**0**	**8**	**2**	**7**	**3**

Fuente: Elaboración propia.

12. EQUIPAMIENTOS CULTURALES

Cuadro 12.1: Equipamientos culturales, recreativos y de ocio de interés en el espacio metropolitano de Málaga

MUNICIPIOS	Nº Museos	Salas Expositivas /Galerias de Artes	Palacio de Ferias y Congresos	Parques Temáticos	Campos de Golf
Alhaurín de la Torre		2			1
Benalmadena	3			1	1
Cártama					
Málaga	18	33	1		3
Rincón de la Victoria	2	1			1
Torremolinos		2	1	1	

Fuente: Elaboración propia, 2002.

13. OFERTA RECREATIVA Y DE OCIO

Cuadro 13.1: Oferta recreativa y de ocio del espacio metropolitano 2002

Municipios	Nº de Visitas	% Españoles	% Extranjeros
Benalmádena (Sea Life)	240.000	40%	60%
Torremolinos (Aquapark)	216.037	47%	53%
Fuengirola (Zoológico)	120.000	70%	30%

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 13.2: Espacios naturales de Málaga

Figuras	Espacios Naturales Protegidos	Nº Municipios que ocupa	Has.	Provincias Compartidas
Parques Naturales	1.Montes de Málaga	2	4.762	
	2.Sierra de las Nieves	7	16.564	
	3.Sierra Tejeda-Almijara*	12	40.662	Granada-Málaga
	4.Alcornocales*	17	170.025	Cádiz-Málaga
	5.Grazalema*	14	51.695	Cádiz-Málaga
Parajes Naturales	1.Desembocadura del Guadalhorce	1	67	
	2. Desfiladero Los Gaitanes	3	2016	
	3. Los Reales de Sierra Bermeja	3	1236	
	4. Sierra Crestellina	1	477	
	5. Torcal de Antequera	1	1.171	
	6. Acantilado de Maro/ Cerro Gordo*	2	395	Granada-Málaga
Monumentos Naturales	1.El Tornillo del Torcal	1	0,19	
	2.Pinsapo de las Escaleretas	1	0,19	
Parques Periurbanos	1.Dehesa del Mercadillo	1	137,80	
	2.Sierra de Gracia	1	35,30	

(*) Espacios Naturales Protegidos de la Provincia de Málaga compartidos con otra provincia (ver columna provincias compartidas)

Fuente: Consejería de Medio Ambiente-Junta de Andalucía.

Cuadro 13.3: Festivales Culturales, Festivales de Cine

Municipio	Tipo	Evento
Málaga	Cine	-Festival de Málaga de Cine Español -Festival Internacional de Cine Fantástico -Festival de Cine Español Costa del Sol -Festival de Cine Fantástico de Ronda
Málaga	Teatro	-Festival de Teatro
Málaga Nerja	Música	-Festival Internacional de Música Etnica -Festival de Música y Danza de Nerja
Casabermeja Alhaurín el Grande Alhaurín de la Torre Mijas Benalmadena	Flamenco	-Distintos Festivales y Torres del Cante.

Fuente: Elaboración propia, 2002

14. RED DE CARRETERAS DEL ESPACIO METROPOLITANO

Cuadro 14.1: Evolución del tráfico por los accesos a Málaga (IMD-Intensidad Media Diaria de vehículos)

Año	N-331 (Norte)	N-340 (Este)	N-340 (Oeste)	Total
1996	**32.311**	**44.095**	**126.465**	**202.871**
1997	**38.021**	**49.447**	**135.600**	**223.068**
1998	**38.831**	**52.776**	**141.956**	**233.563**
1999	**40.355**	**54.264**	**156.303**	**250.922**
2000	**44.029**	**57.348**	**162.459**	**263.836**

Fuente: Madeca10

Cuadro 14.2: Distancia desde el espacio metropolitano de Málaga

Destino	Carretera	Kms	Isocronas (horas)
Almería	N-340 Este	219	3
Cádiz	N-340 Oeste / Autopista del Sol	265	3
Córdoba	N-331 / N-IV	187	2
Granada	N-331 / A-359 / A-92-Este	122	1
Huelva	N-331 / A-92-Oeste / A49	302	3
Jaén	N-331 / A-359 / A-92-Este / N-323	213	2
Sevilla	N-331 / A-92-Oeste	220	2
Madrid	N-331/A-359 /A-92-Este/N-323/ N-IV	529	5
Barcelona	N-331/A-359 /A-92-Este/N-342/N-340-A7	953	9
Valencia	N-331/A-359 /A-92-Este/N-342/N-340-A7	607	6
A Coruña	N-331/A-359 /A-92-Este/N-323/ N-IV/A6	1.110	10
San Sebastián /Francia	N-331/A-359 /A-92-Este/N-323/ N-IV/N-I	981	9
Frontera de Portugal	N-331 / A-92-Oeste / A-49	348	3
Frontera de Francia (Cataluña)	N-331/A-359 /A-92-Este/N-342/N-340-A7	1.100	10

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CAMPSA.

Cuadro 14.3: Accesos a los diferentes municipios del área (desde Málaga ciudad)

Municipio	Carreteras	Kms	Isocronas
Alhaurín de la Torre	N-340 Este / A-366 / A-387	17,2	14 m
Benalmádena	N-340 Este / A-368	20,7	14 m
Cártama	N-340 Este / A-357 /A-355	20,9	13 m
Rincón de la Victoria	N-340 Oeste	13,4	8 m
Torremolinos	N-340 Este	13,3	8 m

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CAMPSA.

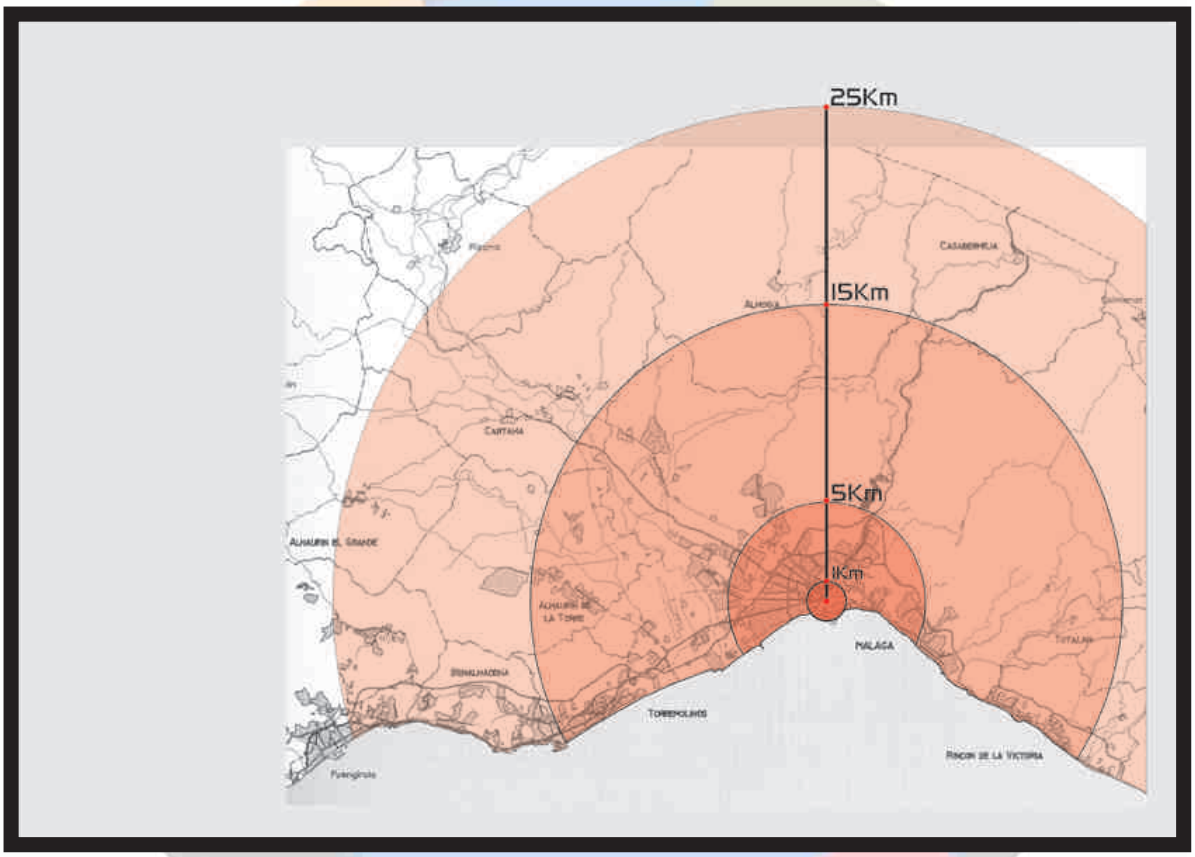
15. INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES

Cuadro 15.1: Principales indicadores de telecomunicaciones del espacio metropolitano

	Líneas telefónicas[1]	Líneas telefónicas /100 h	RDSI en servicio[2]	Indice RDSI/100 hab.	% usuarios telefonía móvil	% hogares con ordenador personal	% usuarios de ordenador personal	% hogares con acceso a internet[3]	% usuarios de internet[4]	Nº equipos informáticos Ayuntamiento	Nº conexión a internet Ayuntamiento	Nº cuentas email Ayuntamiento	Web municipales
Alhaurín de la Torre	7.704	32,03	276	10,29	nd	nd	nd	nd	nd	100	30	3	http://www.ayto alhaurindelatorre.es/
Benalmádena	18.062	50,61	1.159	28,58	nd	nd	nd	nd	nd	250	100	100	http://www.benalmadena.com/
Cártama	3.528	25,42	111	5,56	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	http://www.cartama.ws/
Málaga	182.129	36,2	10.268	15,11	77,3	37,4	43,3	19,5	33,7	1800	500	1800	http://www.ayto-malaga.es
Rincón de la Victoria	10.590	41,65	316	10,24	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	No
Torremolinos	21.120	47,33	1.317	21,94	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	http://www.ayto-torremolinos.org/

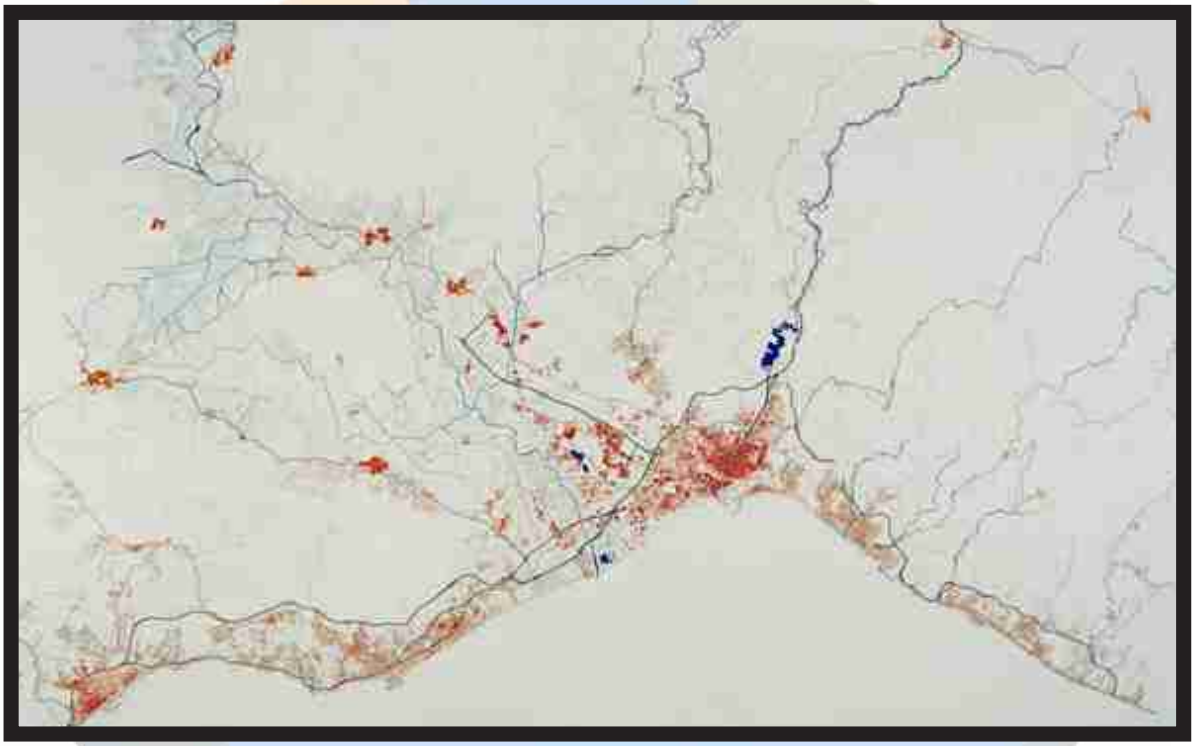
Fuente: Elaboración propia

[1] Fuente: Telefónica (31 dic. 2001)
[2] Fuente: Telefónica (31 dic. 2001)
[3] Fuente: IESA (2002): "Barómetro de la Sociedad de la Información en Andalucía"
[4] Fuente: IESA (2002): "Barómetro de la Sociedad de la Información en Andalucía"



SISTEMA DE ASENTAMIENTOS URBANOS EN EL ESPACIO METROPOLITANO

(Pág. 5)



INTERPRETACIÓN TERRITORIAL , AÑO 1.994

(Pág. 6)

TRANSFORMACIÓN URBANA POR EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL

(Pág. 8)

LÍMITE ENTRE LOS MUNICIPIOS DE MÁLAGA Y TORREMOLINOS

(Pág. 10)

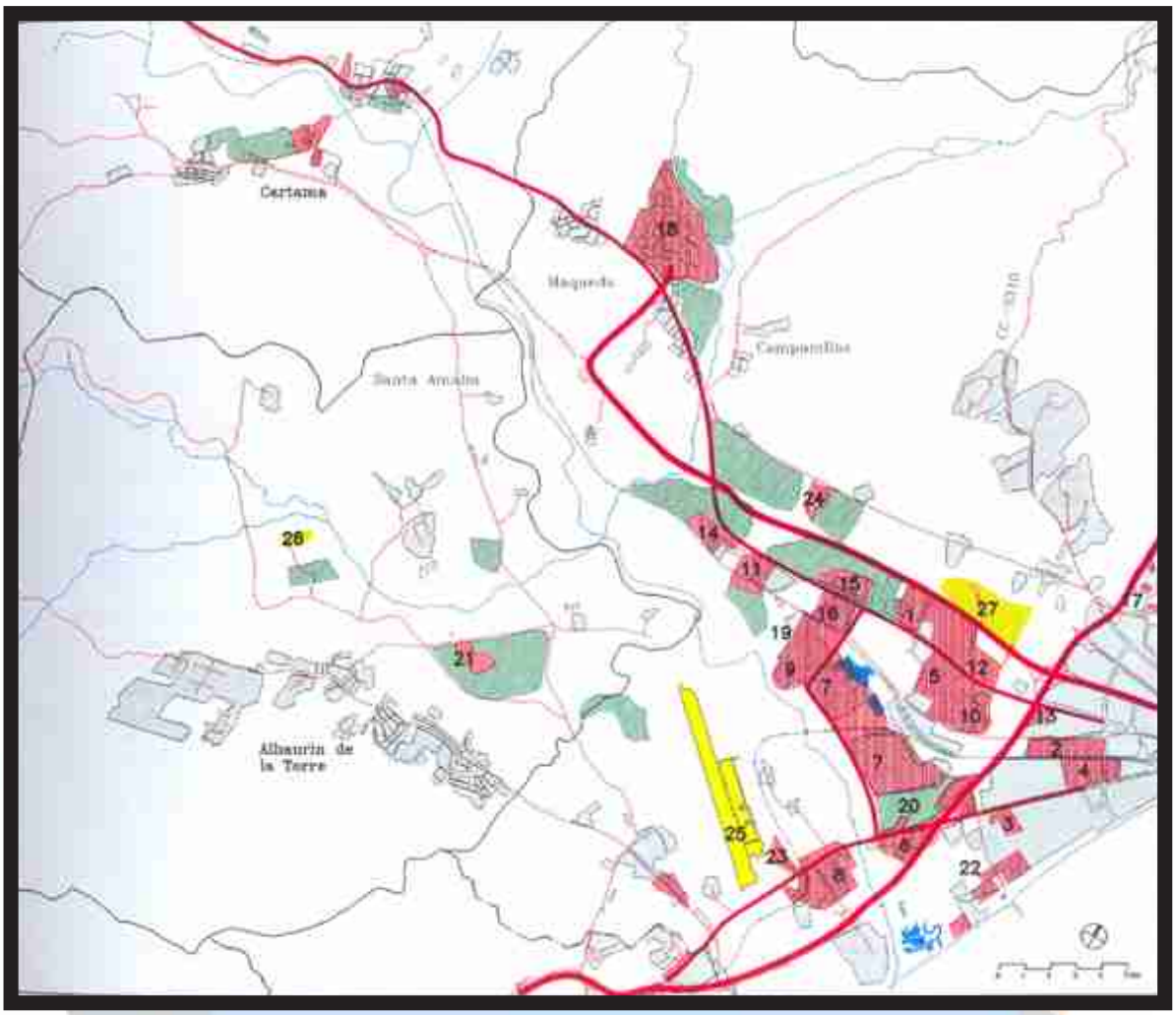
URB. LA COLINA (TORREMOLINOS) , SANTA TECLA (MÁLAGA)

(Pág. 10)

RED VIARIA METROPOLITANA, AÑO 1.994

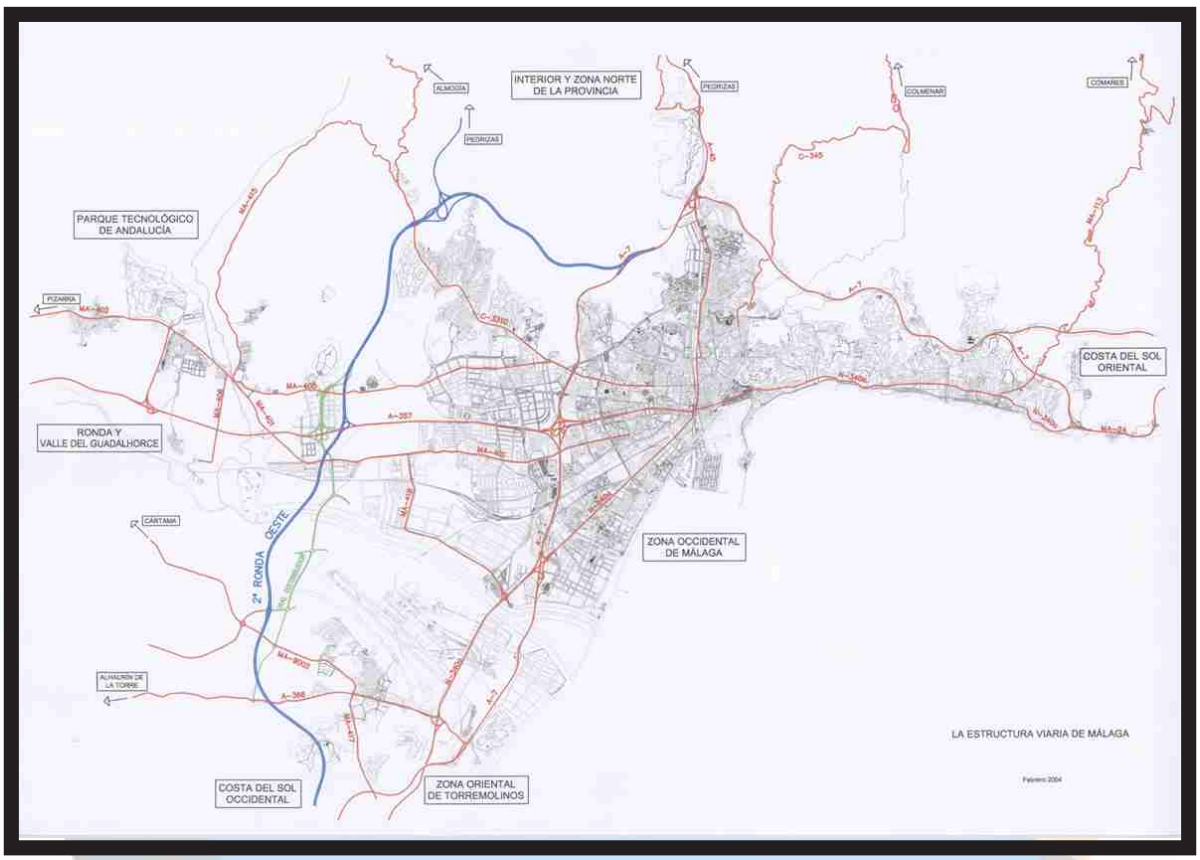
(Pág. 12)

CIUDAD COMPACTA
MÁLAGA, AÑO 2.000
(Pág. 13)



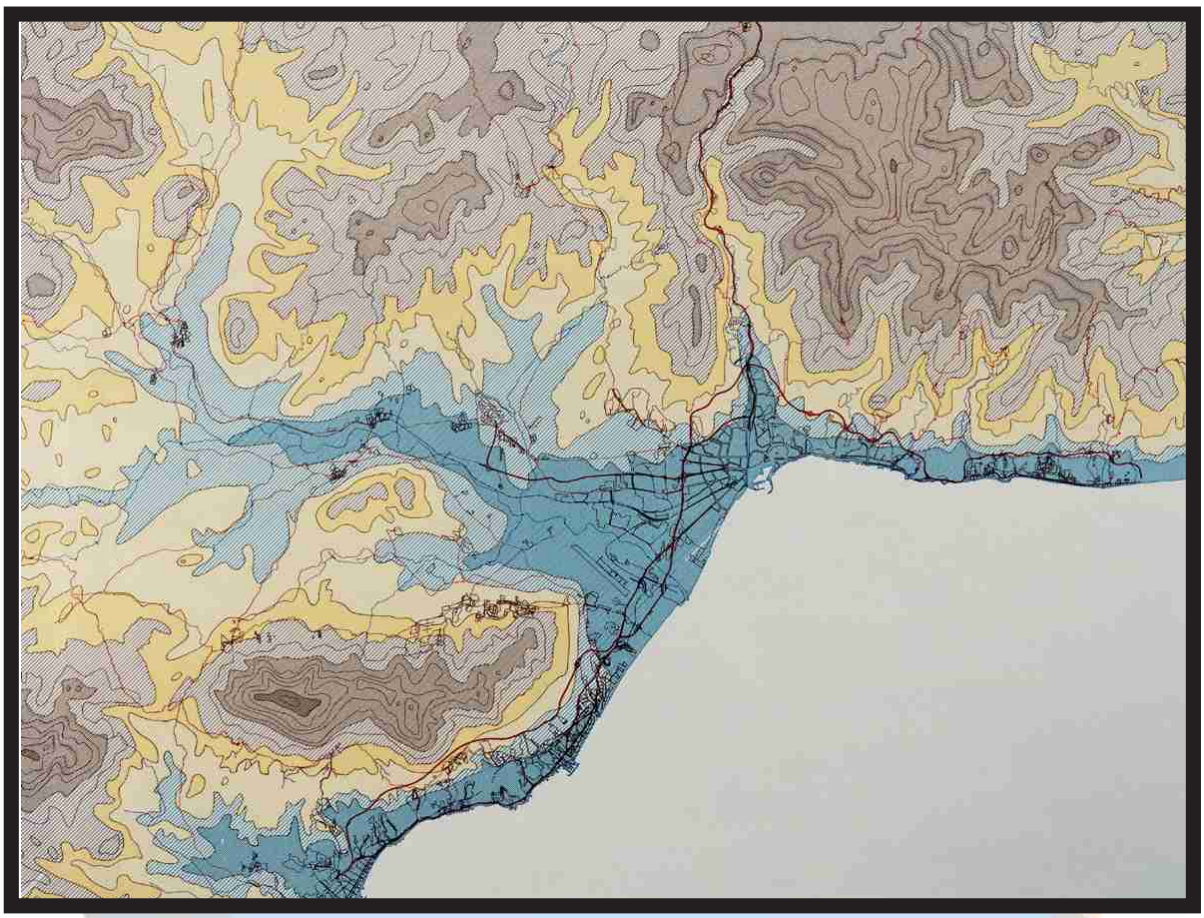
ESQUEMA DE LAS RELACIONES ENTRE PTA, UNIVERSIDAD Y AEROPUERTO, AÑO 1996

(Pág. 15)



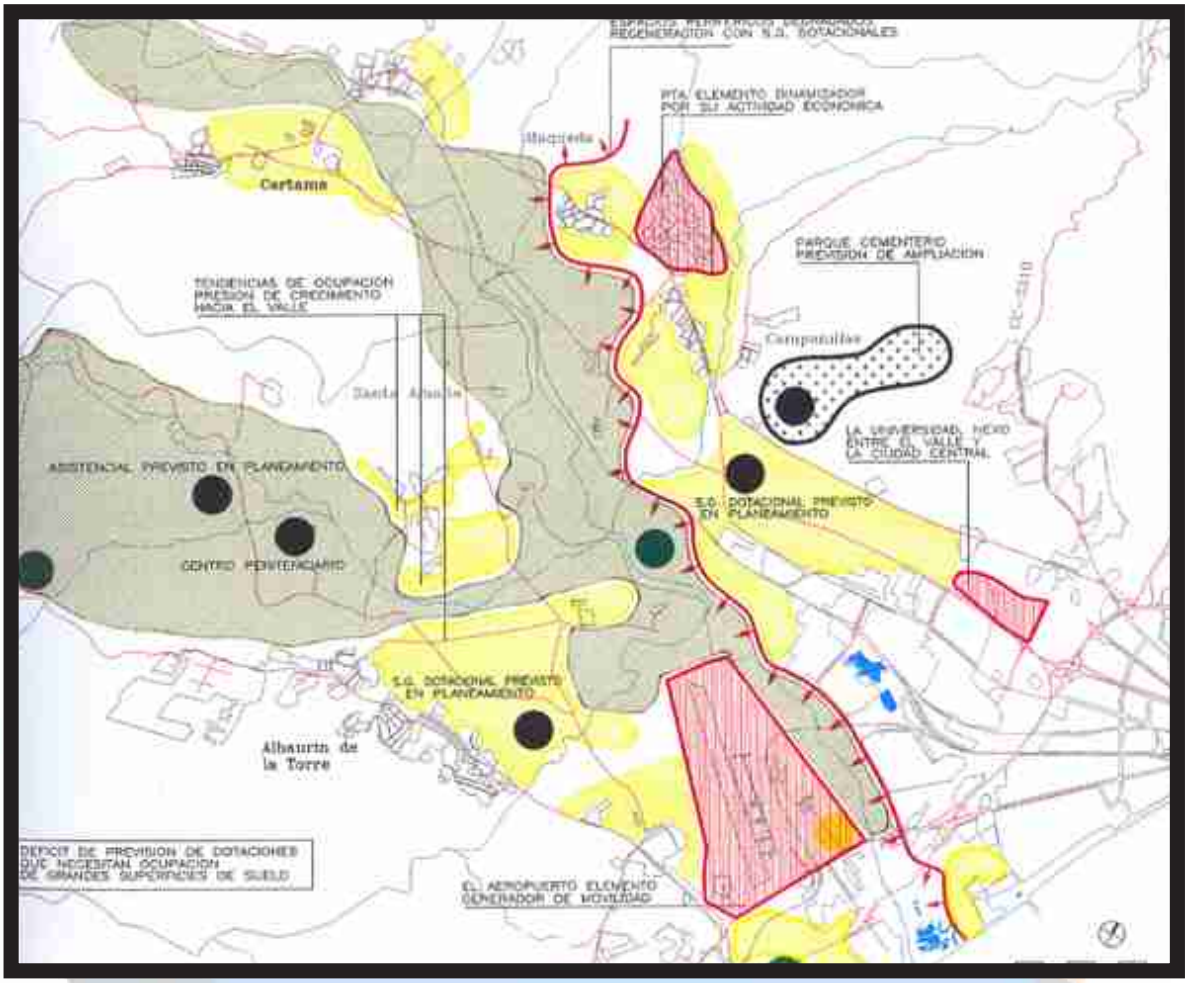
2º RONDA OESTE Y VIARIO METROPOLITANO EN PROYECTO

(Pág. 17)



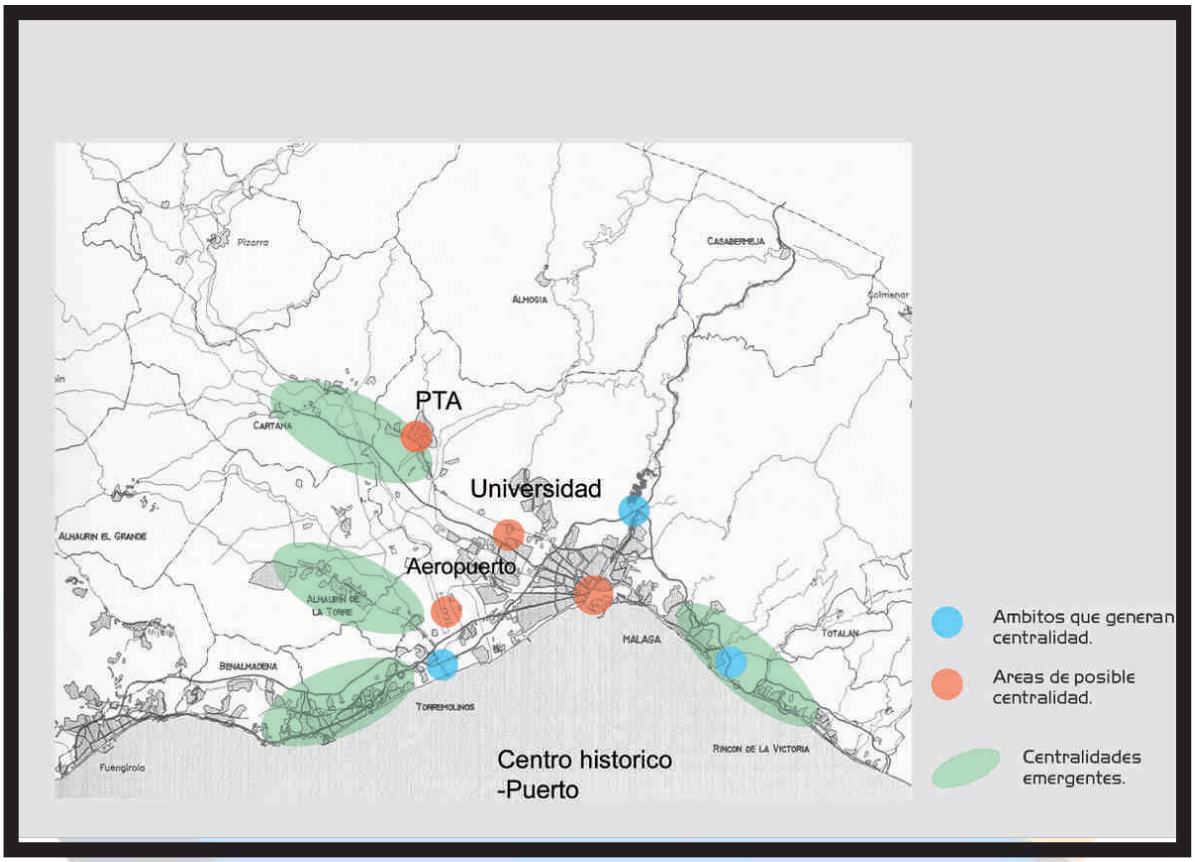
RELIEVE DEL TERRITORIO METROPOLITANO

(Pág. 19)



EL AEROPUERTO COMO CHARNELA ENTRE EL VALLE Y EL LITORAL

(Pág. 22)



CENTRALIDADES EXISTENTES Y EMERGENTES EN EL ESPACIO METROPOLITANO

(Pág. 23)