

El litoral andaluz y la red de autopistas europeas: una inserción deficiente

Carmen Ocaña Ocaña

Departamento de Geografía
Universidad de Málaga

M^a Luisa Gómez Moreno

Departamento de Geografía
Universidad de Málaga

Si las penínsulas mediterráneas europeas se consideran, en términos globales, como espacios periféricos al centro continental, tal condición de alejamiento alcanza su cota máxima en el caso de la comunidad autonómica andaluza que, es junto con el Algarve, la más occidental y sureña de las regiones europeas.

Este alejamiento, que supone ya un claro inconveniente para la vertebración de su espacio a las grandes vías terrestres europeas, se ve acentuado por las características orográficas de su territorio, ya que una serie de importantes alineaciones montañosas dispuestas en el sentido de los paralelos, tanto se interponen entre la península Ibérica y los límites andaluces, como accidentan el mismo territorio andaluz. Y ello, obviamente, lleva aparejada la multiplicación de los costes de ejecución de cualquier vía rápida como son las autopistas y autovías.

También como en el conjunto de las penínsulas mediterráneas europeas, estos fuertes obstáculos impuestos por los ámbitos terrestres fueron superados por la opción de las comunicaciones marítimas que permitió a lo largo de centurias el desarrollo de intensas relaciones comerciales entre los puertos andaluces y los del litoral europeo ya fuera atlántico o mediterráneo. El aislamiento surge, por el contrario, cuando la evolución de los sistemas de transportes prima las comunicaciones terrestres sobre las marítimas y, especialmente, a partir de la difusión de los vehículos a motor.

El patrimonio que, a este respecto, recibe la región andaluza en esta era del automóvil no puede ser más raquítico. Las conexiones terrestres con el resto

del territorio peninsular sólo habían sido de una cierta envergadura durante la dominación romana, primando entonces la vertebración periférica (vía de la Plata al W. y Vía Hercúlea al E.) sobre la centrípeta, siguiendo la localización de los principales núcleos urbanos entonces existentes.

La ruptura de la unión política de la Península y su sustitución por un mosaico de reinos que, en el caso de Andalucía incluían diferencias étnicas y religiosas, acarrió la obsolescencia de estas vías. Cuando el estado de los Austrias recupere esta unión política, la clara despreocupación por el tema infraestructuras mantendrá en la misma incuria (por no decir inexistencia) el sistema de comunicaciones terrestres.

En el momento en que los Borbones dan prioridad a este aspecto, abandonan el viejo esquema basado en los ejes periféricos, para volcarse claramente en el centralista, creando un sistema radial con centro en Madrid.

En los dos últimos siglos, este sistema radial ha sido la guía para la implantación en España de las rutas de jerarquía superior de la red de carreteras y, como veremos a continuación, su recorrido es inadecuado de cara a la conexión de Andalucía respecto a la red europea de autopistas, ya que acentúa las condiciones de alejamiento y de dificultades orográficas citadas y margina buena parte de los espacios socioeconómicos más dinámicos.

En este punto habría que introducir algunas consideraciones sobre la relación entre desarrollo económico y política infraestructural, ya que es en la década de los Sesenta cuando comienza el proceso de desarrollo económico del territorio andaluz. Un proceso en el que la iniciativa pública tiene un destacado papel, tanto directamente, a través de la creación de los polos de desarrollo industrial de Cádiz, Campo de Gibraltar, Sevilla y Huelva, como indirectamente mediante la potenciación de la iniciativa privada en el sector turístico (Costa del Sol). Ambos procesos, a los que hay que unir, ya a finales de los Sesenta, la difusión de los cultivos forzados en el litoral almeriense, van a tener como principal consecuencia la concentración del dinamismo económico regional en dos grandes ejes: el bajo Guadalquivir y costa atlántica (eje Sevilla-Cádiz-Huelva) y el litoral mediterráneo (eje Almería-Campo de Gibraltar).

Sin embargo, la actitud y actividad del estado respecto a este orden de cosas en materia de comunicaciones terrestres fue, en los decenios de los Sesenta y Setenta ciertamente contradictoria.

Por una parte, al mantener como base de la red nacional de carreteras el trazado radial antes citado, ello se tradujo en la conversión de la N. IV en la principal conexión de la región con el resto de la Península. Su trayectoria penetra en Andalucía también por el desfiladero de Despeñaperros y recorre el valle por Bailén, Córdoba y Sevilla, hasta la costa atlántica por Cádiz. Recoge no sólo los flujos del valle, sino también del resto de la región por los ejes transversales que desembocan en ella.

Este trazado venía a cumplir las funciones asignadas a las comunicaciones en la teoría del desarrollo nodal (adoptada paralelamente a través de los polos de desarrollo) esto es, tomando la dotación de infraestructuras como paso previo, y, por tanto, como inductora, del desarrollo económico puntual, y como condición necesaria para la difusión del desarrollo a través de la conexión de focos próximos.

Es evidente que, a cierto nivel, satisfacía este cometido, puesto que el despegue de los focos industriales andaluces necesitaba mejorar su vertebración respecto al conjunto de las comunicaciones peninsulares convergentes, en el modelo centralista, en torno a Madrid.

Pero atendiendo a la realidad geográfica del territorio recorrido por este eje, no parece cumplirse el objetivo de conexionar focos próximos. En efecto, el mismo supone dar prioridad a su conexión con una de las regiones vecinas menos desarrolladas, Castilla-La Mancha, desatendiendo, por el contrario, el eje litoral que, enlazando en el Levante almeriense con la autopista del Mediterráneo, ensartara los núcleos económicos de Almería-Málaga-Campo de Gibraltar-Cádiz-Sevilla-Huelva con los focos litorales levantinos y del litoral meridional europeo.

A ello hay que unir que este trazado supone una clara desigualdad respecto a los dos núcleos andaluces. Así el occidental, Sevilla-Cádiz-Huelva, se ve beneficiado por su acceso directo al mismo, mientras que el oriental, Almería-Málaga-Granada, queda claramente en inferioridad de condiciones, ya que para llegar hasta los centros urbanos que lo integran desde la N. IV y, especialmente, a los dos primeros, hay que franquear 2 importantes y extensas barreras montañosas.

Pero, y aquí surge una de las paradojas, este encabezamiento de la red nacional de carreteras en Andalucía es independiente del diseño de la red de

autopistas, tratándose, pues, simplemente, de una carretera tipo Redia. Por el contrario, la primera, y de momento única, autopista realizada en territorio andaluz, sí viene a cumplir la función inductora; es la Sevilla-Jerez, concebida como apoyo a los polos industriales localizadas en estas dos capitales andaluzas, y completada, a finales de los Setenta, con la autovía Sevilla-Huelva. Con ello, además, se acentúan las desigualdades con que son dotados en infraestructuras los dos núcleos de desarrollo andaluces.

Aunque en la mente del planificador este hándicap parecía solventarse, sin embargo, la realidad de los hechos ha mantenido hasta la actualidad (y han transcurrido 25 años) este desequilibrio. En efecto, en el Plan REDIA (1968) se preveía únicamente la transformación del sector occidental, el tramo de Málaga a Cádiz por Algeciras. Pero en el paralelo programa de Autopistas Nacionales se diseñaba la autopista del Mediterráneo, desde Gerona a Cádiz, como una gran alternativa a las comunicaciones costeras de acuerdo a la intensidad de tráfico que convertía ya entonces a la N.340 en un enlace claramente insuficiente.

Por el Plan REDIA quedó dotada esta carretera de cuatro calzadas en el tramo que discurre sobre la costa occidental malagueña hasta Estepona, en las proximidades del Campo de Gibraltar. Pero, desafortunadamente, la autopista del Mediterráneo, que ha sido una infraestructura de una importancia fundamental en las comunicaciones de Levante, no fue una realidad en el espacio andaluz.

En definitiva, este eje, tan vital para la región por recorrer uno de sus espacios industriales más importantes, los de máxima congestión turística y las áreas de agricultura más intensiva y volcada a la exportación, se reduce, salvo en el tramo dicho de Málaga a Estepona, a simplemente una carretera de calzada única.

A partir de los datos de IMD correspondientes a 1983, se puede constatar la negativa trascendencia de esta omisión. La N. 340 sólo baja de los 5000 vehículos entre Adra y Almuñécar, y es la vía andaluza que supera en un sector más prolongado (en los 100 Km. aprox. que separan el Rincón de la Victoria de San Pedro Alcántara) los 15.000 vehículos.

Es más, la sobrecarga de este eje se aprecia en los valores máximos diarios de puntos como Benalmádena con 60.000, Fuengirola con 40.000 o El Ejido,

en el Campo de Dalías, con 15.000. Inversamente, es de destacar que la buena calidad, ya señalada, de las vías que integran la horquilla Cádiz-Sevilla-Huelva, si en el caso de Cádiz-Sevilla sí corresponde a una alta (aunque no extrema) IMD (de 5.000 a 15.000 vehículos) en el de Huelva, este parámetro es relativamente bajo, cifrándose entre los 2.000 y los 5.000 vehículos.

A partir de estos datos las insuficiencias de esta vía radican en dos aspectos. Uno la caracterización del sector reseñado con máxima intensidad (el de la Costa del Sol) como vía urbana, puesto que al atravesar una auténtica conurbación correspondiente al tejido urbano turístico y contar únicamente con dos variantes, la de Torremolinos y la de Fuengirola, ambas con una sola calzada y sin pasos a nivel, concentraba funciones de tráfico a escala interurbana (con la consiguiente presencia de vehículos pesados) con otras de tipo intraurbano, con la consiguiente intensificación del flujo de vehículos y necesidad de cortes semafóricos. Los niveles de congestión llegaron a ser tan graves a lo largo de la década de los Ochenta (especialmente en el verano cuando la llegada masiva de turistas eleva la población de este sector a 3 o 4 millones de personas) que se tradujeron en una accidentalidad muy elevada así como en un alargamiento inusitado de los tiempos de recorrido debido a los permanentes atascos. Ambas circunstancias fueron utilizadas exacerbadamente por la prensa de los principales países de origen de los visitantes turísticos (especialmente la británica y la alemana) convirtiendo a este tramo de la N. 340 en la «carretera de la muerte».

El segundo gran déficit de esta vía se relacionaba con su débil conexión con Levante, área esta de gran dinamismo actual e interesante en las relaciones de, al menos una parte, de la región andaluza. Así, se estima que el tráfico de mercancías por carretera entre Andalucía y Levante asciende a algo más de 5 millones de Tm., cifra que se puede valorar comparativamente en relación, por ejemplo, a que son 4,5 millones los que se canalizan entre Madrid y Andalucía. Sin embargo, este tráfico, protagonizado, obviamente, por vehículos pesados, sólo cuenta, en la N.340 con un carretera de calzada única y trazado tortuoso que obliga a recurrir a alternativas comarcales para eludir su congestión.

Planteado en estos términos, parecía evidente que este problema del déficit viario heredado sería uno de los llamados a resolverse gracias a la configuración de Andalucía como comunidad autónoma. Sin embargo, el análisis de la evolución experimentada por esta red viaria a lo largo del último decenio ha de partir del hecho de que esta crucial modificación del estatus político-admi-

nistrativo de nuestra región, con la consiguiente transferencia de competencias, no ha llevado aparejada una responsabilización plena en materia de infraestructuras destinadas al transporte.

Comenzando por las terrestres, es precisamente la tradicional estructuración radial de las comunicaciones peninsulares la que marca la disyuntiva entre sectores del trazado dependientes del estado central (MOPT) y sectores bajo convenio o transferidos al gobierno autonómico.

Son estas circunstancias que dificultan un enjuiciamiento de los cambios registrados por el patrimonio infraestructural andaluz desde la óptica de la conversión de Andalucía en comunidad autónoma y que pueden contribuir a explicar el hecho de que aunque la infraestructura de transportes sea uno de los equipamientos que mayor atención recibe en la etapa presente tanto por parte de la administración central como de la regional, el carácter selectivo de las inversiones desarrolladas en los pocos años de gestión autonómica no apunta a una solución de los problemas pendientes en este campo.

Por el contrario, y como se tratará de demostrar a continuación, la política de autovías (ni siquiera autopistas) desarrollada recientemente tanto por el estado central como por la administración autonómica (guiada, esta última, por la aplicación de un modelo territorial administrativo concreto), ha tenido como finalidades prioritarias la potenciación de la vertebración centralista (Madrid-eje del Guadalquivir) y de la capitalidad regional (autopista del 92) en detrimento de esta vital conexión litoral mediterránea.

En principio habría que esbozar la distribución de las competencias en materia de carreteras entre el estado central y el estado autonómico. Así, los dos ejes, la N. IV y la N. 340, que se han señalado como elementos articuladores fundamentales forman parte de la Red de Interés General del Estado, por lo que las competencias sobre ellos no han sido transferidas.

Por ello, aunque el estado central controle el 11,5% de la longitud de las carreteras andaluzas (2.659 km.), este montante tiene una importancia mucho mayor en el plano cualitativo al corresponder a las vías de más calidad y/o de mayor intensidad, con alguna excepción. Estas excepciones corresponden, precisamente, al que antes se ha definido como eje longitudinal interior: toda la N.342 (excepto el tramo Baza-Puerto Lumbreras) y su conexión con Sevilla

en la N.334, así como la N.324, esto es, el mediocre eje transversal que conecta la capital almeriense con la granadina. En consecuencia, la corrección de las mayor parte de las deficiencias antes apuntadas referidas a estos ejes fundamentales, han de «esperarse» de la Administración Central.

Por lo tanto, y como recoge la propia Consejería de Obras Públicas y Transportes en su *Memoria.Diez años de gestión* (1990 p.155), resulta prácticamente imposible configurar un sistema de comunicaciones articulado en función de objetivos regionales a partir de las competencias transferidas.

Todo ello en un contexto general envuelto en las vacilaciones de la administración socialista respecto a la función de las autopistas: de una primera actitud contraria a la culminación de la Red de Autopistas previstas (esto es, el bloqueo de la conexión Murcia-Huelva de la autopista del Mediterráneo), se pasa a otra favorable a las autovías (fase en aplicación actualmente) para apostar de nuevo, a medio plazo, por las antes denostadas autopistas de peaje. En otras palabras, la conexión de Andalucía a la Red de Autopistas europeas se ve, en principio, obstaculizada por los principios del programa socialista en materia de obras públicas.

De este modo, y ciñéndonos a la actividad desarrollada por la comunidad autónoma andaluza en materia de autovías, ésta se contempla en el Plan General de Carreteras de Andalucía (1987) dentro del Programa de Construcción de Red Viaria, que tiene uno de sus subprogramas en la Construcción de la Autovía Este-Oeste de Andalucía. Esta tiene como objetivo asignado (en relación con el modelo territorial desarrollado por la Junta de Andalucía a partir del Sistema Básico de Ciudades) «conectar en sentido horizontal la parte oriental y occidental de Andalucía, construyendo un itinerario que articule Almería con Sevilla y Granada, y permita su conexión al sistema de autovías estatales en la zona mediterránea, así como con la autovía estatal Sevilla-Huelva y autopista Sevilla-Cádiz....El proyecto consiste en el acondicionamiento de la actual calzada, construcción de una segunda y eliminación de todas las travesías. Su terminación está prevista en 1991» (*Memoria*, op. cit. p. 165).

El análisis de las inversiones realizadas en los últimos años por la Junta de Andalucía revela que la construcción de esta autovía ha absorbido las mayores partidas de los presupuestos andaluces destinados a la realización de carreteras (OCAÑA OCAÑA & GOMEZ MORENO, 1990, p.152).

Así, en la distribución de las inversiones en carreteras por provincias, se puede observar como, tanto en número absolutos como relativos es la provincia de Sevilla la que absorbe el mayor montante de estas inversiones, siendo las de Cádiz y Málaga las menos favorecidas en la ratio de inversiones por habitante y las de Huelva y Jaén en la de relación de las inversiones recibidas con la media de las inversiones por provincia.

La valoración de esta autovía en relación con el tema propuesto por esta comunicación ha de centrarse en torno al hecho de que, explícitamente, el citado Plan de Carreteras asigna a esta obra, entre otras, una función monopolizadora de las comunicaciones Este-Oeste de la región, en detrimento, lógicamente, de las comunicaciones litorales entre Almería-Algeciras-Cádiz y los aludidos problemas tanto de congestión de la N. 340 como de su conexión con el eje levantino.

Aunque en principio se podría pensar que la dependencia de estos tramos viarios del estado central libera de tales responsabilidades a la Junta de Andalucía, tal posibilidad ha de descartarse ya que, precisamente, uno de los objetivos ya citados pretendidos por la Consejería de Obras Públicas es la descongestión de las principales autovías mediante ejes paralelos.

Si, como se ha expuesto, el grado de congestión de la N.340 a su paso por la Costa del Sol, es una seria amenaza para el futuro de las actividades de esta zona, esta circunstancia haría prioritaria la localización de uno de estos ejes en las proximidades del citado litoral.

Sin embargo, la prioridad en este campo de la «descongestión» se ha localizado claramente en la correspondiente al citado tramo de la N.IV comprendido entre Córdoba y Sevilla.

La lógica de esta decisión es explicitada por la propia Consejería en su *Plan General de Carreteras de Andalucía* (1987) donde especifica que tanto la autovía Este-Oeste como el eje de la Red Básica Funcional Jerez-Antequera y Jerez-Algeciras, «Harán de colectores de las relaciones de la Bahía de Cádiz y la Campiña de Jerez con lo principales centros urbanos de Andalucía Oriental y regiones levantinas», con lo que la «N. 340 podrá abandonar el papel de eje soporte de circulación de largo recorrido y ser ordenado, en los tramos que así lo exijan, con carácter de soporte de la actividad residencial y turística fundamentalmente» (*Plan General...*p. 116).

En este sentido hay que recordar la consideración de una vía alternativa a la Costa del Sol a lo largo de la vega del Guadalhorce y Corredor de Colmenar, no contemplada en el Plan ni en la Memoria citados, pero sí en las infraestructuras relacionadas con la Expo'92. Ello, unido a las mínimas actuaciones realizadas al respecto, impide una valoración de su alcance.

Ante esta falta de voluntad respecto a tal alternativa y, por el contrario, la explicitación y riqueza de actuaciones sobre los ejes alternativos más norteños, ello ha de interpretarse, claramente, como una postergación de la conexión del litoral andaluz con el levantino al obligar a desviar el tráfico correspondiente a la misma entre 50 y 100 km. al interior.

El conocimiento más somero de la orografía andaluza sanciona esta afirmación: ¿es positivo proponer una solución por la que el camión con productos hortofrutícolas que vaya de Dalías a Algeciras haya de subir y atravesar el Bético Interno por Fiñana, recorrer el Surco Intrabético y volver a cruzarlo en sentido inverso por Ronda, o, lo que es casi peor, llegar a Jerez de la Frontera, para retroceder hasta Algeciras a través de Alcalá de los Gazules?. O, ¿es imaginable el desarrollo turístico de la costa granadina con la distancia y recorridos a los aeropuertos de Granada, Málaga y Almería que lleva aparejados esta decisión en materia viaria?.

En consecuencia, a la vista de las IMD observadas, y comparándolas con la función adjudicada a la N.340, esta decisión de desviar hacia la autovía Este-Oeste el grueso de los intercambios litorales mediterráneos, no puede calificarse más que de excesivamente voluntarista respecto a la realidad tanto de los flujos interprovinciales como interregionales andaluces; aunque, teóricamente, en los primeros se haya basado el diseño del Sistema de Ciudades que, como se ha dicho, orienta toda la política territorial de infraestructuras viarias.

Si la Administración Regional no complementa la actividad de la Administración Central, a ello hay que unir que ésta última ha mantenido en el Plan General de Carreteras 1984-1991 los errores heredados.

Así, y centrándonos de nuevo en el capítulo autovías, la única conversión integral de una carretera en autovía afecta a la N.IV, prolongada a través de Castilla-La Mancha hasta Madrid. Análogamente, el litoral mediterráneo sigue pendiente de una solución global, postergándose su conexión con el litoral

levantino, ya que la autopista del Mediterráneo, al llegar a Murcia y Andalucía, deja de identificarse con su nombre para adentrarse por las continentales altiplanicies de los Vélez y conectar con la mencionada autovía Este-Oeste, primando así la conexión con la capital regional sobre otras funciones turísticas o comerciales de realidad contrastada.

Las actuaciones previstas en el Plan de Carreteras de 1984 sobre el eje litoral, se limitan a la conversión en autovía de la N.340 únicamente entre el Rincón de la Victoria y Algeciras, consistiendo tan sólo en el acondicionamiento y mejora de travesías urbanas en el resto de su trayecto. Se añade la propuesta de ejecución de una autovía en el litoral almeriense. Así pues, hasta 1990, la administración Central tampoco corrige los déficits de esta, ha de recordarse, congestionada carretera, dificultando, por tanto el mantenimiento de la articulación Almería-Málaga-Cádiz. Después de seis años, núcleos urbanos de la entidad de Málaga, Benalmádena-Costa o Marbella seguían sin variante aunque éstas, sobre el plano, deberían estar a punto de concluir.

Si observamos ahora la distribución por provincias de las inversiones realizadas por el MOPU entre 1984 y 1989, destaca de nuevo la supremacía de Sevilla, tanto en términos absolutos como relativos, aunque, en este caso, y como reflejo de la localización de los ejes viarios de Interés General del Estado, son Cádiz y Málaga, las que la siguen, aunque con proporciones que se limitan a la mitad de la que ostenta la capital regional.

No cabe duda que la gran marginada es la provincia de Almería, con sólo un 3,4% de las inversiones regionales y ratios ínfimas. Es de destacar las pésimas consecuencias que esta marginación, que afecta a la Red de Interés General del Estado, puede tener para el mantenimiento y desarrollo de la agricultura (claramente orientada a la exportación) y del turismo de esta provincia, que, gracias a ambos sectores, ha pasado de encontrarse entre las provincias más atrasadas de la región a situarse entre las más dinámicas.

Resultado de esta desatención por el eje litoral es la deficiente accesibilidad de uno de los dos espacios subregionales más dinámicos. La congestión de la N.340 en su recorrido andaluz y la presión que al respecto ejercen la opinión pública y las corporaciones están siendo recogidas en propuestas de actuaciones parciales, en ejecución, unas, y comprometidas, otras, para el futuro plan de carreteras. Con ellas se pretende superar situaciones concretas muy conflictivas.

Con un notable retraso en su ejecución, la construcción en curso de la autovía Adra-Puerto Lumbreras salvará el aislamiento del litoral almeriense con Levante, de tanta incidencia en sus exportaciones, realizadas, como es sabido, por carretera. La congestión de la Costa del sol, que ya producido pérdidas irreparables en la actividad de la zona, mejorará a medida que las costosas obras de circunvalación de las ciudades turísticas suplan a la autovía que debió trazarse adelantándose al proceso urbanizador.

La realidad es que en este espacio, las deficiencias acumuladas son de tan costosa superación que Málaga en 1991 aparece a la cabeza de las provincias españolas por inversiones del MOPU debido al desdoblamiento de las Pedrizas (su enlace a la Autovía del 92), a la circunvalación de Málaga ciudad y a la autovía de Málaga-Fuengirola (que incluye la variante de Benalmádena).

Esta reciente atención por el espacio litoral pudiera entenderse como la voluntad de poner remedio a un tratamiento inadecuado de la función que debe ejercer en el sistema de comunicaciones. Desafortunadamente, los objetivos apuntan a solventar problemas localizados, pero no se plantean la función de un eje litoral de largo recorrido y enlace con el resto del Mediterráneo, como se desprende de la escasa atención prestada al sector central del Mediterráneo andaluz, la costa granadina.

En conclusión

1.-Las modificaciones experimentadas por el sistema de carreteras andaluz derivadas de la aplicación del Plan General de Carreteras de Andalucía (elaborado por el gobierno autonómico, pueden interpretarse como el resultado de la prioridad dada por el mismo a la utilización de las inversiones en carreteras como instrumento de la consolidación de los niveles más débiles del Sistema de Ciudades (elaborado por la propia Consejería de Obras Públicas y Transportes), esto es, el básico, el intermedio y el de capitalidad regional, respecto a la solución de otros problemas también cruciales que afectan al viario andaluz como la congestión del eje litoral Almería-Cádiz y su conexión con el foco levantino, cuya magnitud y gravedad exigen, sin duda, una intervención inmediata.

2.-La infraestructura viaria de mayor envergadura de este decenio realizado por el gobierno autonómico, la autovía Este-Oeste, va a resolver uno de los

grandes déficits de la red de carreteras andaluza. Sin embargo, no parece positiva la propuesta del Plan General de Carreteras de Andalucía de concentrar en ella el tráfico de largo recorrido entre los dos extremos de la región, por cuanto ello supone el desviar hacia el interior el flujo litoral, de gran importancia tanto en las relaciones intrarregionales como extrarregionales, y en el que, a la sazón, radicaría la conexión más adecuada con la red de autopistas europeas.

3.-Aunque las principales carreteras de esta zona litoral dependen del MOPU, tampoco este organismo ha desarrollado las actuaciones necesarias para la solución de su problema, limitándose a actuaciones puntuales y lentas y prescindiendo de una alternativa global para la costa, al desplazar la conexión con la Autopista del Mediterráneo hasta Baza y al contemplar la conversión en autovía únicamente entre Algeciras y Málaga.

De todo ello se puede deducir que la constitución de una administración regional no sólo no ha superado, sino que tiende a acentuar el problema de la desconexión por autopista de un espacio económico, como el andaluz, cuyos focos fundamentales se basan en el mantenimiento de flujos terrestres con el continente europeo y que tiene en el el litoral levantino, ya conectado a la red europea de autopistas, su eje de crecimiento más próximo y afín.

BIBLIOGRAFIA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCIA:

- *Plan General de Carreteras de Andalucía* (1987). Ed. Consejería..., Sevilla.

- Memoria. *Diez años de gestión* (1990). Ed. Consejería..., Sevilla.

GARCIA MANRIQUE, E. OCAÑA OCAÑA, C. *El territorio andaluz* (1990). Ed. Lib. Agora, Málaga.

MOPU *Memoria de Plan General de Carreteras (1984-1991)* (s.f.). Ed. MOPU, Madrid.

OCAÑA OCAÑA, C. GOMEZ MORENO, M.L. «Infraestructuras viarias y política territorial», en ESECA: *Informe económico-financiero de Andalucía. 1989. 10 años de economía en la comunidad autónoma andaluza* (1990). Ed. Caja General de Ahorros y Monte de Piedad de Granada.

