

La Costa del Sol: habitar entre líneas

Una mirada a ras del suelo

Chema Segovia Collado

chema.segovia@gmail.com / www.laciudadconstruida.com /

Licenciado en arquitectura por la Universidad de Sevilla. Impulsor del marco de trabajo de La Ciudad Construida. Escribe regularmente en la edición valenciana de eldiario.es, es miembro del equipo de contenidos de Aula Ciutat (UPV-UV) y colabora con Econcult (UV).

Jesús Quintanilla Azzarelli

quintanilla.azzarelli@gmail.com

Licenciado en periodismo e investigador en la Facultad de Comunicación de la Universidad de Sevilla. Productor y guionista de la serie documental 'Andalucía es su nombre', galardonada con el Premio Andalucía de Periodismo 2007 y el Premio 28 de Febrero concedido por la Junta de Andalucía.

Resumen. 'HABITAR ENTRE LÍNEAS' es una investigación abierta alrededor de las perspectivas de desarrollo de la Costa del Sol Occidental. En base a la relectura de sus transformaciones a lo largo de la segunda mitad del siglo XX y del estudio cercano de su realidad construida, 'HABITAR ENTRE LÍNEAS' trata de componer un marco contextual atento a la vida urbana y la identidad social de la zona en el presente. Para ello, 'HABITAR ENTRE LÍNEAS' pone la mirada a la altura de la vista de quienes habitan la Costa, desvelando múltiples modos de interpretación individual al margen del proyecto oficial para así reivindicar la pronunciada y potencial diversidad de un territorio aparentemente sometido por el capitalismo global.

Palabras clave. Costa del Sol; Málaga; exploración; audiovisual.

A comienzo de los años sesenta, con la llegada del turismo de masas como fenómeno de cambio urbano, la Costa del Sol¹ sufrió una de las transformaciones más radicales del siglo XX español, pasando de ser una zona al margen del –ya de por sí– irregular sistema productivo del sur del país a convertirse en su principal destino para el turismo internacional.

La ausencia de una regulación y unos modelos de gestión de base, unida al desprejuiciado optimismo con el que se descubría un universo de oportunidades aparentemente inagotable, dieron lugar a un desarrollo urbano permisivo y atropellado². Si bien la necesidad de un

¹ Aunque hablemos de Costa del Sol, el ámbito de estudio de nuestro trabajo se ciñe a la Costa del Sol Occidental. Si bien ésta se diferencia por delimitación administrativa de la Costa del Sol Oriental, adoptamos el uso general que las reconoce como 'Costa del Sol' y 'Axarquía' respectivamente.

² *“No había más remedio que hacer el hotel en mitad de la playa y sin carreteras, ni depuradoras, ni teléfono, porque no había más dinero que el justo para levantar las camas, y no había más remedio que hacer ese mediocre urbanismo que se ha hecho porque no podíamos permitirnos el lujo de lanzarnos a planear grandes construcciones. Si España hubiera hecho esa infraestructura al mismo tiempo que la estructura, no hubiésemos crecido en la medida conveniente”.* Rueda de prensa de

planeamiento coordinado estuvo sobre la mesa desde el principio de la etapa desarrollista, nadie creyó firmemente en su conveniencia. En un territorio de límites administrativos especialmente difusos, los ayuntamientos recelaban de todo intento de proyecto territorial por miedo a perder presencia municipal, el poder privado era el principal aliado y éste exigía facilidades y desregulación, y desde niveles administrativos superiores, la imparable atracción de plusvalías resultaba excusa suficiente para dejar hacer. De esta manera, la Costa del Sol se construyó a la carrera, en base a Planes Generales Municipales descoordinados, cuando no Normas Subsidiarias eternizadas, sin coherencia interna en muchos casos y de conjunto nunca³.

A falta de un proyecto integral, la N-340 fue el único elemento que dio sentido de conjunto a la Costa del Sol contemporánea. Discurriendo entre los apretados límites físicos de la línea de costa y los montes de Málaga, la carretera se convirtió en el principal articulador territorial. En función del tipo de salidas, incorporaciones, desdobles y conexiones transversales, de ella derivaron los escasos criterios de orden territorial. La carretera nacional –luego autovía y más tarde desdoblada con una autopista de peaje– creció y ganó importancia a un ritmo parejo al que la Costa del Sol moderna era construida, deviniendo protagonista de su paisaje.

Así, por encima si cabe de los trescientos días de sol prometidos, la experiencia de vivir la Costa del Sol está marcada por la presencia de la N-340. Habitar la Costa va ligado a transitarla. Una playa de curvatura aerodinámica anunciaba la apertura del ‘Auto-Hotel Torremolinos’ en 1956. “Dirección: Carretera de Cádiz, km 21”. Desde entonces, entre los grandes municipios se vive a una altura kilométrica contada por el número de gasolineras dejadas atrás. Hollywood escribe su nombre sobre la colina del Monte Lee y Estepona lo hace en la rotonda que le da acceso: la carretera se vuelve símbolo de identidad; la decisión de hacerse visible o esconderse de ella adquiere significado social. Por su presencia cotidiana, la carretera acaba volviéndose elemento raíz en la construcción del paisaje urbano y también social de la Costa del Sol.

La fascinación que ejerce la carretera alumbró todo un nuevo relato para la Costa cuando, en el arranque del siglo XXI, la pérdida de competitividad turística de la zona comenzó a

Alfredo Sánchez Bella, Ministro de turismo, recogida en “*Desarrollo*”, mayo de 1972, y reproducida en “*El pasado activo*” (Akal, Madrid, 2009) y en “*El relax expandido*” (OMAU, Málaga, 2010).

³ Se tiende a pensar lo contrario, pero sobre la Costa del Sol se ha vertido una cantidad de planes febril. En el libro “*Deriva en ZoMeCS*” (Fundación Rizoma y COA, Málaga, 2004) se dedica el capítulo “*Historia de la transformación del litoral: una planificación no planificada*” a recapitular sobre los numerosos intentos de planificación urbanística de la Costa del Sol en el periodo 1953-2004. Aunque a fecha de publicación, el Plan de Ordenación Territorial no había sido aún aprobado (2006), la recopilación de planes deja constancia de intentos previos de coordinación infructuosos, habiendo sido el más temprano y decidido de ellos, pero no por ello exitoso, el ‘Proyecto de Ordenación de la Costa del Sol’ (1961).

dejar al descubierto el estancamiento del voraz modelo especulativo y hubo que buscar un nuevo enfoque. Actualizando el discurso urbano al léxico del debate moderno, la Costa del Sol empezó a ser insistentemente descrita como ciudad lineal, ciudad policéntrica, territorio urbano...⁴

Dado que la manera en que una ciudad es construida es anticipada por el modo en que ésta se imagina a sí misma, esta nueva narrativa –cimentada sobre el lugar común delimitado por estos modelos teóricos– venía a incidir sobre la tendencia a pensar la Costa del Sol desde la infraestructura. Esto queda perfectamente ejemplificado en la formalización del Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Occidental⁵. La carretera, en su insobornable longitudinalidad, se convierte en elemento protagonista del territorio, acabando siendo símbolo de autoridad y control del proyecto oficial.

Creando firmemente en la resistencia de aquello que es verdaderamente social ante los intentos de control y caracterización, ‘Habitar entre líneas’ abandona la vertiginosa carretera del progreso para poner la atención en sus márgenes y traseras. Se descubren así trincheras de resistencia individual en un territorio aparentemente sometido por el capitalismo que, poniendo al habitante en primer plano, obligan a reconocer el potencial creativo de la zona a ras de suelo. El objeto de esta reivindicación es, en último término, descubrir capacidades diferenciales desde las que superar el estancamiento de la ciudad post-especulativa⁶.

⁴ En “*Atributos Urbanos*” (CAC, Sevilla, 2006) se reflexiona sobre la complejidad de cinco regiones andaluzas por medio del etiquetado conceptual. Entre otras descripciones, a la Costa del Sol se le asignan las de ‘ciudad policéntrica’, ‘ciudad en red’, ‘ciudad lineal’, ‘ciudad análoga’, ‘privatopía’ e incluso la de ‘ciudad caníbal’.

⁵ Anunciado desde la presidencia de la Junta de Andalucía como el proyecto más ambicioso de su historia, el POT supone cierto avance en materia de protección paisajística, pero de su visión del territorio destaca por encima de todo el fuerte protagonismo de la infraestructura, haciendo hincapié en potenciar la circulación longitudinal de la Costa. En un territorio cuyos principales problemas se deben al exceso de construcción, es paradójico que las soluciones dadas pasen por construir aún más. A día de hoy, la realización del POT es nula a consecuencia de la crisis, mostrándose obsoleto y carente de respuestas ante los problemas y las necesidades reales de la Costa en el presente.

⁶ En noviembre de 2013, una modificación puntual del PGOU de Marbella dejaba espacio a la posibilidad de que varias torres de gran altura se construyesen en diferentes zonas de la ciudad. La inconsistencia de un plan que tardó poco más de un mes en ser tumbado dejó en evidencia una vez más las carencias de un modo caduco de pensar la ciudad que suma excesos y problemas a los que es incapaz de dar respuesta. En el artículo “*La Costa a ras de suelo*”, publicado el 22 de diciembre de 2013 en *La Opinión de Málaga*, desarrollamos esta reflexión.

En base a lo anterior, mientras que el planeamiento vigente intenta reorientar el desarrollo territorial tratando inútil y tardíamente de imponer criterios propios de coherencia y orden⁷, la Costa del Sol se ha convertido históricamente en un escenario idóneo en el que retratar el continuo desencuentro entre la estrategia (el Plan - Vertical) y su realidad urbana (el Proceso - Horizontal). En la tensión de este desajuste se desvela un espacio de imprevisibilidad que escapa del control a través de su entrelínea. El fenómeno huye de la categorización y del discurso cerrado, teniendo que ver, más que con una serie de prácticas o casos concretos, con una actitud popular: aquella que entiende la Costa como territorio plural de libre interpretación individual⁸.

A raíz de esta reflexión, surge la duda de cómo registrar ese espacio de resistencia ('la entrelínea') que vive precisamente de evitar reconocimientos y mantenerse velado. Se opta entonces por dejar hablar al territorio, atentos a su vibración, proponiendo una mirada cercana, abierta a lo imprevisto y sin ansias de enunciado.

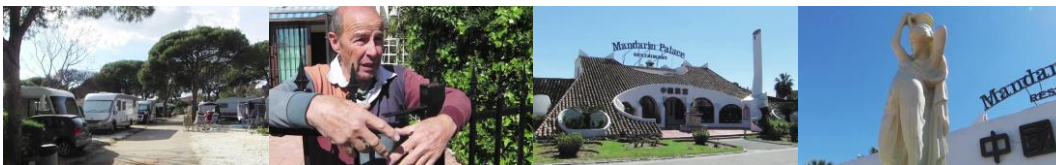
El resultado de esta investigación es un mediometrage con forma de cadena no conclusiva de hallazgos, historias mínimas, interpretaciones individuales, ritmos propios e imprevistos identitarios. Doce episodios aparentemente inconexos que dibujan un paisaje social hecho de divergencias que cobran coherencia en el sentido de pertenencia. La película⁹ saca a la luz algunas de las múltiples facetas que componen sin poder agotar un territorio de pronunciada y potencial diversidad.

La incursión en el territorio se formula a modo de documentación estructuralista. La cámara, como agente instituyente, demanda permiso a la hora de penetrar la entrelínea, un espacio interior al que el observador es ajeno. Se opta así por el plano fijo como automatismo que descubre, distorsionando en la menor medida posible, el pulso del territorio. Este planteamiento se convierte en método de recogida de pistas, dejando espacio al espectador para rehacer la exploración haciéndola propia. Compartiendo con el que observa la experiencia de descubrir una nueva Costa del Sol.

⁷ *"(El objetivo es) vertebrar el continuo urbano ordenando un crecimiento discontinuo y disperso que de manera espontánea ha originado trazas de gran ciudad"*. Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Occidental.

⁸ A este respecto, nos resulta especialmente inspirante el enunciado que Diego Santos y Juan Antonio Ramírez hicieron de *"El estilo del relax"* (OMAU, Málaga, 1987). Si bien el 'Relax' describía un lenguaje de estilo propio en la arquitectura turística primera de la Costa del Sol desde un punto de vista formal, el estilo venía finalmente descrito como un 'estado de ánimo' que celebraba la modernidad con *"despreocupación, frenesí, desdramatización, optimismo, juventud, leve barniz cultural, ironía, vanguardia tibia sin revolución trascendental"*.

⁹ Enlace al mediometrage: <http://vimeo.com/84060889>



Formato de citación

Segovia, Chema, y Quintanilla, Jesús (2014). La Costa del Sol: habitar entre líneas. Una mirada a ras del suelo. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 4(2), 169-174. http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/segovia_quintanilla



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](#). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros hacer cualquier uso permitido por la licencia.