

EN RUTA LITORAL · DESTINO: N-340

Mar Loren-Méndez y Daniel Pinzón-Ayala, editores



EN RUTA LITORAL DESTINO: N-340

Mar Loren-Méndez y Daniel Pinzón-Ayala, editores

Actas del Congreso Virtual “EN RUTA LITORAL • DESTINO: N-340” que tuvo lugar entre el 27 y 28 de mayo del 2015 en marco del proyecto “El corredor de la carretera N-340 como eje histórico del litoral andaluz: metodologías de caracterización y estrategias para su patrimonialización y regeneración sostenible”.

Proyecto de investigación financiado con fondos europeos FEDER, realizado en el marco de la convocatoria 2012-13 de contratos de servicios I+D+i en el ámbito competencial de la Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía, con la Agencia de Obras Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA) a través de la Universidad de Sevilla y dentro del Grupo de Investigación HUM-666: Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos.

EDITORES

Mar Loren-Méndez
Daniel Pinzón-Ayala

MAQUETACIÓN Y DISEÑO

Jacques Maes

COORDINACIÓN

Mar Loren-Méndez

EDITORIAL

RU Books
(Recolectores Urbanos)

CONSEJO EDITORIAL

Mar Loren Méndez
Rafael Mata Olmo
Joaquín Borrego Díaz
José María Coronado Tordesillas
Antonia María Chávez González
Gonzalo Antonio Aranda Corral
Francisco Javier Rodríguez Lázaro
Rita Ruiz Fernández
Daniel Pinzón Ayala
Ana Belén Quesada Arce
Jesús Villalta Alfonsín
Ana María Rodríguez Rico
Angela Saponara
David Solís Martín
Alicia Vadillo González
José Ríos Gallardo
Jacques Maes

EN RUTA LITORAL • DESTINO: N-340 (versión digital)

ISBN: 978-84-948082-0-3

Se han hecho todas las gestiones posibles para identificar a los propietarios de los derechos de autor de los textos y las imágenes. Cualquier error u omisión accidental, que tendrá que ser notificado por escrito al editor, será corregido en ediciones posteriores.

© 2017 Autores y Editores

EN RUTA LITORAL • DESTINO: N-340

AGRADECIMIENTOS

AOPJA

Ester Linares y Rosario Rey (Gerentes del Proyecto) y Paloma Ortega (Directora del Proyecto).

IECA

Jesús Sánchez Fernández (Director), José Antonio Moreno Muñoz (Jefe del Servicio de Gestión de la Información) y Cristina Caturla Montero (Jefa del Servicio de Producción Cartográfica).

DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA, REHABILITACIÓN Y ARQUITECTURA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

María Dolores Gil Pérez (Jefa del Servicio de Arquitectura)

UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Miguel Ángel Castro Arroyo (Sr. Rector Magfco.), Julián Martínez Fernández (Vicerrector de Investigación), Fundación de Investigación de la Universidad de Sevilla (FIUS), Escuela Técnica Superior de Arquitectura (ETSA), Grupo de Investigación HUM-666: Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos.

Ponentes

Autores de las comunicaciones

Expertos y coordinadores de las Variantes

Participantes

ÍNDICE

Presentación	
Ester Lineros Nogales	1
En Ruta Litoral. Destino: N-340	
Mar Loren-Méndez	5
Variante 01	
¿Patrimonializar el paraíso?	9
Patrimonio moderno, señas de identidad. La experiencia de Gandía	
Ponencia / Carmen Jordá Such y Maite Palomares Figueres	13
Infraestructuras de arquitecturas inmateriales: la patrimonialización de los modos de vida y sus soportes posibles	
Ponencia / Luz Fernández-Valderrama Aparicio	41
Silencio cómplice	
Ponencia / Domingo Sánchez Fuentes y Cristina Gallardo Ramírez	71
Reconocimiento patrimonial del paisaje como centro de las iniciativas de recualificación turística de la Costa del Sol	
Comunicación / Lourdes Royo Naranjo, Eduardo Mosquera Adell y M^a Teresa Pérez Cano	93
Dinámica de costas vs. Estatismo urbano: Waterfronts, nuevo espacio público y el <i>Astroides Calycularis</i>	
Comunicación / Juan D. López-Arquillo	117
Mesa redonda / Variante 01	131
Variante 02	
Territorio red, ciudad infraestructural	149
Los caminos entre Málaga y Motril. Evolución y patrimonio de las infraestructuras de transporte a lo largo de la Costa	
Ponencia / Antonio Burgos Núñez	151
Costa del Sol. Ciudad después del turismo	
Comunicación / Antonio Jesús Palacios Ortiz	167
Las cenizas del paraíso. Transformaciones y mutaciones en la producción del territorio litoral difuso	

Comunicación / Francisco Fernando Beltrán Valcárcel.....	185
Mesa redonda / Variante 02.....	197

Variante 03

La fuerza crítica de los datos

en el análisis multiescalar territorial

221

Cartografías, diagramación territorial
y *laboratorio* de investigación litoral

Ponencia / Rafael de Lacour..... 225

Estrategias de regeneración sostenible de asentamientos
turísticos en el litoral mediterráneo: mapa tipológico
de asentamientos turísticos de la comunidad valenciana

Ponencia / Vicente Mas Llorens, Marilda Azulay Tapiero

y Marina Saura Martín 253

Ámbitos territoriales e integridad de los datos.

El caso de las salinas de Andalucía

Ponencia / Emilia Román López y José Fariña Tojo..... 287

La encrucijada del proyecto territorial de la Nacional 340

Comunicación / Irene Luque Martín y Jorge Izquierdo Cubero..... 307

Mesa redonda / Variante 03.....321

Variante 04

¿Lugar de evasión o espacio de conflicto?

349

De la N-340 a la zona metropolitana Costa del Sol.

Atributos urbanos contemporáneos de ZoMeCS

Ponencia / José María Romero Martínez

y Yolanda Romero Padilla.....351

Colonización total, el ejemplo del Campo de Dalías

Comunicación / Ismael Misa Lozano..... 387

N-340 transversal

Comunicación / Equipo Andalucía Transversal..... 405

Mesa redonda / Variante 04..... 423

Variante 05

El territorio turístico litoral

como patrimonio accesible para todos

439

El tratamiento de la N-340, desde una perspectiva diferente

Ponencia / José Luis Cañavate 443

Paisajes bélicos de la N-340	
Comunicación / Alberto Atanasio Guisado	483
La Bahía de Cádiz, estructuras urbanas en torno al agua.	
Paisajes de borde	
Comunicación / Ana Lozano Ibáñez	499
Mesa redonda / Variante 05	515
Clausura	531

PRESENTACIÓN

ESTER LINEROS NOGALES

Gerente del Proyecto N-340, Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA).

En la planificación y construcción de una vía como la Nacional 340 nunca se trabaja sobre un territorio intacto. Y más en el caso de la zona acotada para su estudio: la Costa del Sol.

Esta carretera fue proyectada, junto con otras, durante la dictadura del General Primo de Rivera en el marco del Real Decreto Ley de 1926 Circuito Nacional de Firmes Especiales con el fin de adaptar nuestros caminos rurales a las nuevas necesidades del tráfico rodado. A lo largo de los años ha ido adaptándose a una creciente presión turística. Este fenómeno de masas, difícil de abordar de manera ordenada dados los intereses lucrativos generados en esta zona litoral, ha provocado que los distintos estudios y planes promovidos por la Administración se ocuparan, más bien, de la ordenación y la planificación del terreno “sobrante” y no del terreno ya ocupado.

La Junta de Andalucía posee una larga trayectoria en cuanto al estudio y la ordenación del territorio andaluz. Para ello puso en marcha iniciativas como el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA), un Centro de Estudios Paisaje y Territorio, la Estrategia del Paisaje de Andalucía (EPA) o la elaboración periódica del Informe de Situación y Perspectivas de los Paisajes de Andalucía. A pesar de los esfuerzos realizados por parte de la Administración, ésta no debe quedarse con una mirada autocomplaciente puesto que queda mucho por hacer o por deshacer, según se mire.

La Consejería de Fomento y Vivienda está interesada en reconocer y rehabilitar principalmente nuestro patrimonio paisajístico, arquitectónico y de Obras Públicas, y también el contemporáneo sobre el que hay que tomar decisiones constantemente. Para los responsables de la movilidad, de las infraestructuras y de la ordenación del territorio es necesario conocer el territorio sobre el que trabajan. Y sin duda, esta investigación procedente de la Universidad de Sevilla contribuye a ello.

El presente proyecto, génesis y trasunto de este congreso, ha tratado de humanizar un paisaje excesivamente intervenido por la mano del hombre y donde han confluído intereses y demandas de toda índole, elaborando una metodología que reconociera las diferentes escalas patrimoniales

concentradas a lo largo y ancho de la Costa del Sol, donde las conurbaciones creadas han generado sin duda ventajas e inconvenientes. Entre las primeras un vertiginoso desarrollo económico revertido en la provincia; entre las últimas una ausencia de planificación territorial heredera de un desorbitado crecimiento urbanístico y por ende, demográfico. Estos factores han devenido invisible un circundante paisaje y patrimonio natural y arquitectónico que, aunando esfuerzos entre la universidad y la administración, debemos dar a conocer a técnicos y gestores, y a las generaciones actuales y venideras.

Esta investigación ha sido cofinanciada por el FEDER y la Junta de Andalucía en el marco de una convocatoria competitiva. Vaya nuestro agradecimiento a estas instituciones, especialmente al equipo investigador, y a todos los técnicos y profesionales que en él han intervenido. Sin ellos no hubiera sido posible.

Quisiera terminar con una mención al viaje realizado por el célebre arquitecto Le Corbusier a la España de 1931. Viajó con su socio y primo Pierre Jeanneret en coche por las recién terminadas y desiertas carreteras que resultaron de la ejecución del Circuito Nacional de Firmas Especiales. La calidad de su construcción y trazado despertaron la admiración y el asombro de los dos viajeros. Tiempo después Le Corbusier recogió las impresiones de ese viaje en un diario publicado en la revista *L'Intransigeant*, en una serie titulada: "Voyages d'artistes: Sur les routes d'Espagne". De sus impresiones a su paso por la actual N-340 transcribo una de sus hiperbólicas frases: "... Cette route, c'est elle qui fera vivre l'Espagne: le sang qui circule...".

Sírvanos esta frase como acicate para seguir trabajando en el paisaje y sus infraestructuras.

EN RUTA LITORAL. DESTINO: N-340

MAR LOREN-MÉNDEZ

Investigadora Principal. Doctora Arquitecta por la Universidad de Sevilla, Máster en Design Studies en la Universidad de Harvard. Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas de la Universidad de Sevilla.

En el marco del proyecto de investigación: *El Corredor de la Carretera N-340 como Eje Histórico del Litoral Andaluz. Metodologías de Caracterización y Estrategias para su Patrimonialización y Regeneración Sostenible*, del Grupo de Investigación HUM-666 Ciudad, Arquitectura Y Patrimonio Contemporáneos de la Universidad de Sevilla y la Consejería de Fomento y Vivienda, tuvo lugar el Congreso virtual en el marco de las distintas acciones de participación que denominamos *En Ruta Litoral. Destino: N-340*.

El Congreso propone un espacio de investigación y de debate interdisciplinar en torno a la caracterización patrimonial de nuestros territorios turísticos litorales con el fin de concienciarnos tanto como ciudadanos, estudiantes, profesionales e investigadores de la necesidad de nuevos enfoques para su regeneración sostenible.

El hallazgo del paraíso turístico del Mediterráneo andaluz ha desembocado en su transformación acelerada, constituyendo en la actualidad un fenómeno contemporáneo de crítica importancia. El proceso especulativo de la segunda mitad del siglo XX ha obviado una lectura patrimonial de estos territorios turísticos de litoral (TTL) más allá del binomio consumible de sol+playa. Este corredor litoral constituye en la actualidad, en muchos de sus tramos, una conurbación urbana consolidada y permanentemente habitada a principios del siglo XXI. Lejos de tratarse de un fenómeno estabilizado, la tendencia creciente de la población litoral se pronostica imparable a nivel internacional, haciendo por ello indispensable estrategias específicas e integrales de puesta en valor y protección. En los municipios del litoral andaluz el área urbanizada ha aumentado en un 472% de 1956 a 2009, concentrándose en nuestras costas más de un 35% de nuestra población total.

A pesar de los valores de este territorio, su complejidad y sobre todo las connotaciones negativas como soporte de la especulación han provocado que se retrase su caracterización patrimonial hasta las últimas décadas del

siglo XX, constituyendo en la actualidad un objeto de interés emergente desde la investigación, la creación y la acción tanto institucional como ciudadana.

El Congreso virtual *En Ruta Litoral. Destino: N-340* propone un espacio de investigación y de debate interdisciplinar en torno de la caracterización patrimonial de nuestras costas como una de las estrategias necesarias para su regeneración sostenible, teniendo la infraestructura viaria como principal argumento.

El congreso abordó en Mayo de 2015 la reflexión en torno al concepto mismo de patrimonio aplicado a los TTL, la innovación en cuanto a propuestas metodológicas y de herramientas interdisciplinarias para su estudio, la utilización de la tecnología para su análisis contrastado y su necesaria difusión; el papel de las distintas instituciones en su protección a las distintas escalas, el potencial de la participación ciudadana, las acciones creativas para la sensibilización; las propuestas para su regeneración.

Teniendo en cuenta las líneas abordadas en el proyecto de investigación *El Corredor de la Carretera N-340 como Eje Histórico del Litoral Andaluz*, se propusieron cinco líneas temáticas para la elaboración de las ponencias invitadas, las comunicaciones y las mesas redondas:

Variante 01

¿PATRIMONIALIZAR EL PARAÍSO?

Aproximación contemporánea a la difícil negociación entre patrimonio y turismo. Su aplicación a los Territorios Turísticos de Litoral [TTL].

Abordajes metodológicos: distintas disciplinas y escalas, distintas estrategias para su estudio, reciclaje y regeneración.

Variante 02

TERRITORIO RED, CIUDAD INFRAESTRUCTURAL

El Territorio Turístico de Litoral (TTL) en su condición de corredor histórico. Aproximaciones integradas para la comprensión de su origen, transformaciones y lógicas de ocupación.

Variante 03

LA FUERZA CRÍTICA DE LOS DATOS EN EL ANÁLISIS MULTIESCALAR TERRITORIAL

Sistematización necesaria, potencial creativo, integración de conocimiento. Fuentes documentales, bases de datos, cartografías, diagramas y mapeos. Limitaciones del sistema, propuestas.

Variante 04

¿LUGAR DE EVASIÓN O ESPACIO DE CONFLICTO?

Estrategias obligadas de difusión y participación para la relectura de nuestras costas. De las TIC's a las estrategias asociativas, de las acciones creativas a las propuestas institucionales.

Variante 05

EL TERRITORIO TURÍSTICO LITORAL COMO PATRIMONIO ACCESIBLE PARA TODOS

Dinámicas de movilidad. Problemáticas y propuestas.

N-340

VARIANTE 01

¿PATRIMONIALIZAR EL PARAÍSO?

Aproximación contemporánea a la difícil negociación entre patrimonio y turismo. Su aplicación a los Territorios Turísticos de Litoral [TTL]. Abordajes metodológicos: distintas disciplinas y escalas, distintas estrategias para su estudio, reciclaje y regeneración.

Ponencia experta

PATRIMONIO MODERNO, SEÑAS DE IDENTIDAD. LA EXPERIENCIA DE GANDÍA

Carmen Jordá Such, Maite Palomares Figueres

Ponencia experta

INFRAESTRUCTURAS DE ARQUITECTURAS INMATERIALES: LA PATRIMONIALIZACIÓN DE LOS MODOS DE VIDA Y SUS SOPORTES POSIBLES

Luz Fernández-Valderrama

Ponencia experta

SILENCIO CÓMPlice

Domingo Sánchez Fuentes, Cristina Gallardo Ramírez

Comunicación

RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DEL PAISAJE COMO CENTRO DE LAS INICIATIVAS DE REQUALIFICACIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DEL SOL

Lourdes Royo Naranjo, Eduardo Mosquera Adell, M^a Teresa Pérez Cano

Comunicación

DINÁMICA DE COSTA VS. ESTADISMO URBANO: WATERFRONTS, NUEVO ESPACIO PÚBLICO Y EL ASTROIDES CALYULARIS

Juan D. López-Arquillo

Contribución a la mesa redonda

COSTA DEL SOL | CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

Coordinación: Daniel Pinzón Ayala.

Panel de expertos: Rafael Mata Olmo, Rafael Reinoso Bellido

PONENCIA PATRIMONIO MODERNO, SEÑAS DE IDENTIDAD. LA EXPERIENCIA DE GANDÍA

CARMEN JORDÁ SUCH

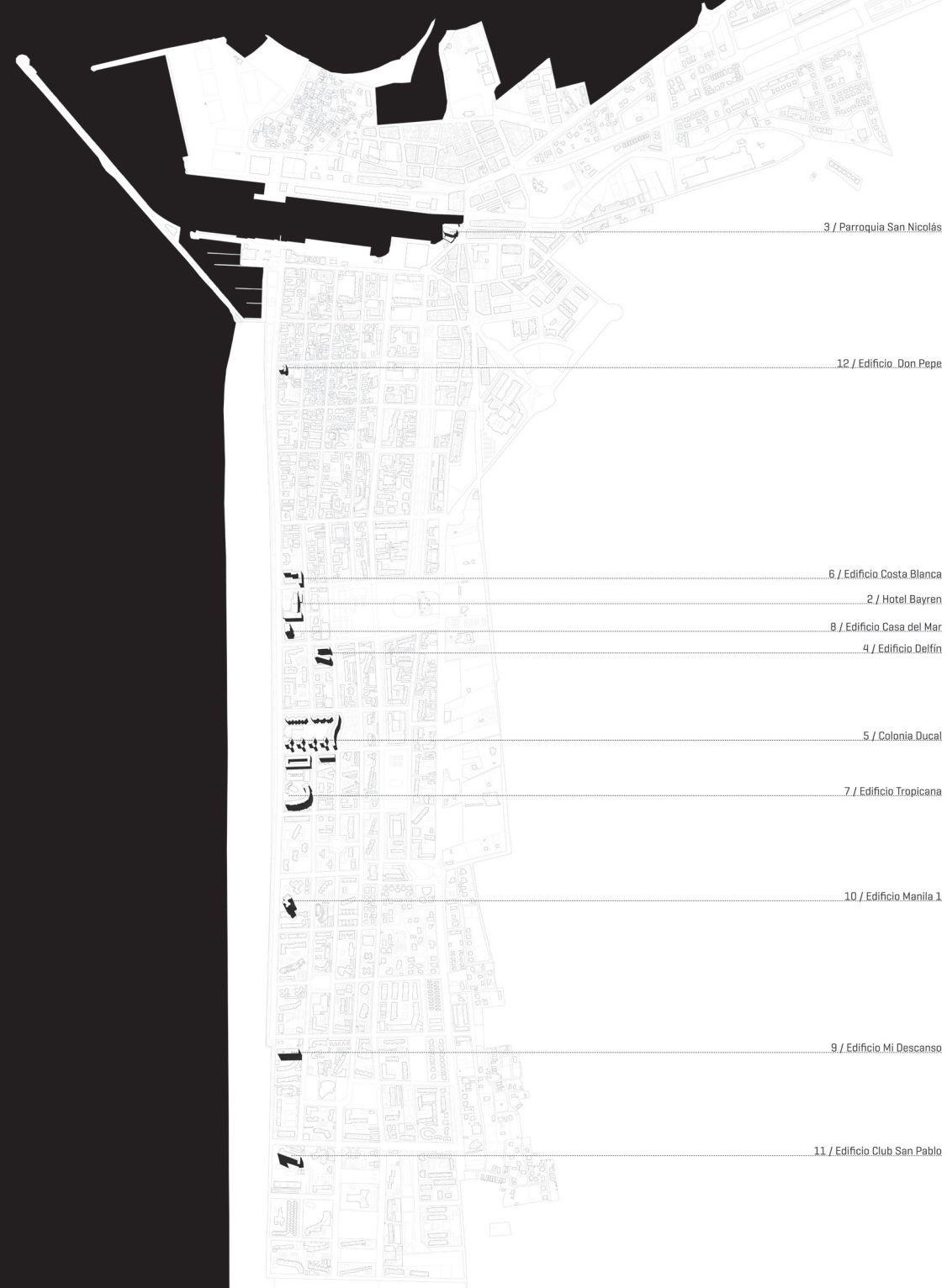
Doctora Arquitecta. Catedrática del Departamento de Composición Arquitectónica. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia. Grupo de Investigación ERAM Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea.

MAITE PALOMARES FIGUERES

Doctora arquitecta. Profesora Ayudante Doctora del Departamento de Composición Arquitectónica. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia. Grupo de Investigación ERAM Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea.

En respuesta a la invitación que nos ha cursado la organización de este Congreso para participar desde nuestras propias experiencias, en primer lugar habría que informar sobre la materia que tratamos, a partir de los resultados de una investigación previa. Consiste en un estudio ya realizado, dentro de un proyecto¹ más amplio (ERAM) acogido al marco de una convocatoria de proyectos competitivos subvencionados por el Plan Nacional de I+D+i (2008-2011) del Ministerio de Economía y Competitividad. Nuestro contenido gira en torno a la arquitectura del turismo desplegada a lo largo de la franja costera de Gandía y, por tanto, presenta confluencias evidentes con el programa que plantea el Congreso Virtual *En ruta Litoral Destino: N-340*. En ese sentido conviene recordar que el municipio valenciano se encuentra a orillas del Mediterráneo y, por añadidura, la misma carretera N-340 era, hasta la aparición de la autopista A7, el eje principal de infraestructuras que articuló y favoreció el desarrollo del turismo desde Cataluña hasta Andalucía.

Cabría interrogarse sobre la pertinencia de elegir un lugar tan concreto y, ante tal pregunta, la contestación no puede ser más simple, ya que el *Catálogo de barrios vulnerables de España*, elaborado por el Ministerio de Fomento, destaca únicamente dos zonas, Gandía y Benidorm, como áreas vulnerables situadas dentro del ámbito del proyecto ERAM en la Comunidad Valenciana. En consecuencia y descartando el municipio alicantino, tanto



3 / Parroquia San Nicolás

12 / Edificio Don Pepe

6 / Edificio Costa Blanca

2 / Hotel Bayren

8 / Edificio Casa del Mar

4 / Edificio Delfin

5 / Colonia Ducal

7 / Edificio Tropicana

10 / Edificio Manila 1

9 / Edificio Mi Descanso

11 / Edificio Club San Pablo

Figura 01: Plano de situación de la playa de Gandía

por su conocida peculiaridad como por su complejidad, la elección no admitía dudas si se trataba de recoger y asumir observaciones prácticas que afectarían ante todo al tejido residencial. Así, el trabajo se podía llevar a cabo en condiciones razonables de tiempo y dedicación. Por otra parte, el caso de Gandía (Figura 01) es extrapolable en cuanto a su condición paradigmática, por su sistema de implantación turística, morfología de ocupación territorial, considerable población de veraneantes y, naturalmente, por su arquitectura moderna que presenta bastantes ejemplos dignos de ser estudiados. Este último factor es vinculante para definir una estrategia de regeneración que pretendería nuestra investigación en una vertiente aplicada. Sin embargo, el conocimiento de la arquitectura moderna es insuficiente todavía y precisa un mayor esfuerzo de divulgación si se quiere alcanzar el aprecio por parte de la sociedad. Lo cual es imprescindible cuando se persigue valoración patrimonial, exigiendo simultáneamente altas dosis de pedagogía y teniendo en cuenta que los arquitectos somos la clase profesional con mayor responsabilidad. Estas son algunas razones que han motivado realizar una actividad en forma de exposición, como el mejor modo para analizar y desvelar el interés de ciertas obras con sus correspondientes entornos.

En definitiva, la exposición *Obras de arquitectura del s.XX – Gandía*² pretende ser una muestra representativa de la arquitectura turística desarrollada en el litoral mediterráneo, como se ha indicado. Se trata de un conjunto heterogéneo desde el punto de vista tipológico y donde predomina el uso residencial, aunque incluye dos obras singulares que se pueden considerar equipamientos complementarios: la *Iglesia de San Nicolás*, ubicada en el puerto y el *Edificio T.A.S.A.* con estación deservicio y talleres automovilísticos, junto a un programa destinado a viviendas que en su origen estaban situadas en la periferia urbana. El *Hotel Bayren* sería ambivalente en su pertenencia a dos grupos, pues a la vez es un equipamiento y también un alojamiento temporal. Las obras restantes en realidad constituyen el núcleo de la exposición, desplegando un amplio registro de variantes residenciales. Entre ellas, la *Colonia Ducal* es una urbanización con distintos tipos de viviendas y diversos esquemas de implantación en sus edificios. Los apartamentos *Don Pepe* y *Manila*, muy diferentes entre sí, tienen en común una solución en altura. El *Edificio Delfín* presenta una disposición en manzana abierta, mientras que el *Conjunto Costa Blanca* tiene una configuración más compleja combinando un bloque lineal con una forma en ángulo recto. En cuanto a los bloques se observa que, de nuevo, aparece la variedad: el *Edificio Mi Descanso* es perpendicular a la línea de costa, mientras que la *Casa del Mar* es paralela a la misma; finalmente el *Edificio Tropicana* tiene un desarrollo curvo que se remata en un extremo con una torre adosada.

El conjunto de obras seleccionadas, realizadas entre 1933 y 1975, permite observar la evolución histórica de las características arquitectónicas y, por supuesto, la evolución de las técnicas. Es por ello que el criterio de ordenación adoptado se apoya en la cronología, como primer hilo conductor, para resultar la muestra más didáctica. Cuando en las referencias de las construcciones aparece una única fecha, ésta corresponde al proyecto. Es importante señalar que uno de los objetivos de la exposición es presentar la arquitectura residencial del siglo XX como una respuesta relacionada con las necesidades sociales que se plantearon en las primeras décadas de dicho siglo. Por otro lado hay que considerar que, pasado el tiempo, en el caso de la playa de Gandía durante los años sesenta, las viviendas construidas en su mayoría, eran de segunda residencia, es decir de ocupación temporal o destinadas al veraneo. La procedencia burguesa de los propietarios quedaría reflejada en las soluciones de planta, como en la *Casa del Mar* cuyas dimensiones se asemejan a las de los núcleos urbanos; aunque en algunas ocasiones también existen ejemplos de estándares mínimos, como ocurre en los apartamentos *Delfín*. En cuanto al tipo de inserción, con los planteamientos de zonificación funcional y edificación abierta, impulsados por los arquitectos del movimiento moderno, reflejan el protagonismo del espacio destinado para jardines y ocio en la cota cero, una característica muy apropiada para los asentamientos turísticos.

Considerando los objetivos de la exposición y puesto que la documentación gráfica de los proyectos no era valiosa en sí misma ya que se trataba de copias depositadas en diferentes archivos, se decidió el redibujado de todos los planos siguiendo, lógicamente, los mismos criterios de representación y rotulación originales. También se puede observar que, más allá de la mencionada importancia de la cota cero, paradójicamente los planos de situación aportan poco detalle y escasa información.

Parece conveniente abandonar el apartado de las generalidades para entrar ya en aspectos más concretos relativos a las obras, ordenadas cronológicamente.

OBRAS REPRESENTATIVAS Y SUS PARTICULARIDADES

Edificio T.A.S.A.³ / 1933-1936 / Arquitecto: Alfonso Fungairiño Nebot

Su primera singularidad arrancaba de un programa consistente en viviendas, estación de servicio, talleres y oficinas para la empresa automovilística Ford, de donde procedía su antigua denominación, de clara resonancia moderna. Otra peculiaridad se podría relacionar con una especial ocupación de dos parcelas no contiguas y comunicadas por su parte trasera, aunque una actuación posterior completó la continuidad del paño de fachada. A pesar de algún anacronismo distributivo, conviene apreciar en las plantas ciertos detalles interesantes, entre ellos el grafiado de iluminación para cada estancia o las superficies en cuarto de círculo destinadas a caja de escalera con baño anexo. Una estructura metálica salva las grandes luces del edificio que tiene muro de carga perimetral, presentando uralita en la cubierta de la nave interior.



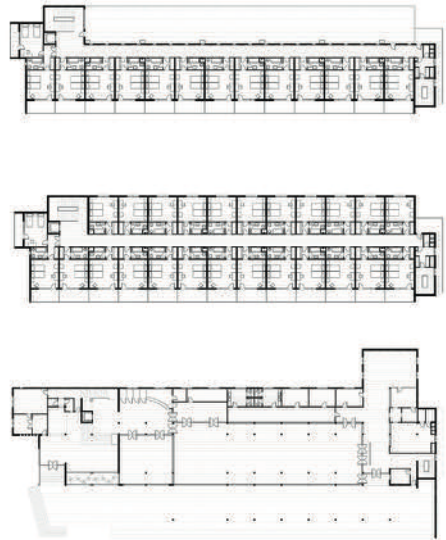
Figura 02:
Edificio T.A.S.A.

Un potente chablán y el juego volumétrico del conjunto con cuerpos emergentes a modo de chimeneas, así como un dinámico contraste de curvas y contra curvas, forman parte de los recursos compositivos que, remitiendo al expresionismo centroeuropeo, recrean un lenguaje náutico, sin duda aquí subrayado por las barandillas y óculos que, por cierto, modifican ligeramente el proyecto original.

También merece alguna reseña la particular representación gráfica utilizada en los planos adquiriendo los rótulos un gran protagonismo cualitativo y cuantitativo, como si el arquitecto hubiera sido permeable a las claves expresivas mostradas por las vanguardias rusas.

Hotel Bayren⁴ / 1957-1959 / Luís Gay Ramos y José A. Pastor Pastor

Inaugurado en agosto de 1959, es el primer edificio que se construye en la zona de expansión de la playa de Gandía, ocupando un enclave privilegiado, con el mar Mediterráneo a levante.



Se trata de una construcción de planta baja y tres alturas con un semisótano que a modo de pódium levanta la planta noble y mejora sus vistas desde el hotel. El bloque, paralelo a la línea de costa, se retranquea de las alineaciones configurando en la parcela dos espacios notoriamente diferenciados: el delantero, con vistas al mar y de mayor dimensión, está destinado al ocio y recreo de los huéspedes y el trasero queda reservado a zona de servicios y aparcamiento.

La planta baja, además de incorporar los servicios distintivos de un hotel como la recepción, aloja los espacios más públicos, como restaurantes y salones con vistas al mar y conectados con la terraza en un notorio ejercicio de continuidad visual y espacial. La transición entre estos ámbitos se atenúa mediante una pérgola ejecutada en hormigón armado.

El diseño de la terraza incluye una zona ajardinada, una pista de baile con un templete en forma de concha de hormigón para la orquesta, un espacio pavimentado y una piscina. El acceso al hotel queda significado por una

Figura 03:
Hotel Bayren

marquesina situada en uno de los extremos liberando el resto de la planta para resolver el programa ordenadamente.

Las plantas superiores, destinadas a habitaciones, se organizan con un corredor longitudinal central desde el que se accede a las habitaciones con orientaciones y vistas opuestas. En la última planta, sólo se construye la crujía de habitaciones recayente al mar.

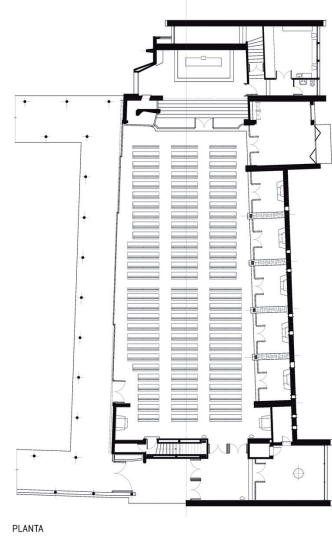
Formalmente el edificio es un bloque prismático, de marcadas aristas, que se enriquece volumétricamente con la adición de cuerpos de diferente altura y función.

El tratamiento de cada una de sus fachadas es distinto atendiendo a criterios de orientación. La fachada este se formaliza mediante unas terrazas continuas que acentúan el carácter longitudinal creando un juego de luces y sombras. En cambio, la fachada sur tiene una lectura vertical, definida por contraste del sobresaliente prisma del cuerpo de dormitorios que constituye el testero del edificio. El orden de la fachada oeste se consigue con la utilización de, únicamente, dos tipos de huecos para el cuerpo central, al que se adosan el resto de volúmenes. La fachada norte, con la presencia de la escalera que conecta la planta baja con la cubierta del volumen de la cocina, introduce un elemento de tensión en el equilibrado juego de líneas verticales y horizontales, latente en el resto de fachadas.

El registro tectónico, despliega una rica variedad de materiales: amplios paños acristalados, revestimientos continuos, aplacados de piedra y paramentos de ladrillo visto, junto a elementos acabados en hormigón. Todos ellos, dignifican la imagen de este edificio de estructura porticada de hormigón armado, cimentado mediante pilotaje.

Iglesia de San Nicolás⁵ / 1959 / Arquitecto Gonzalo Echegaray Comba / Ingenieros Eduardo Torroja Miret y Jaime Nadal Aixalá

La Iglesia de San Nicolás está magníficamente situada como fondo de perspectiva de un canal portuario, donde su torre marca un hito en el paisaje marítimo de Gandía. Sin embargo, a los ojos de un espectador común, el mayor mérito de esta obra queda oculto, pues se relaciona con su ingeniosa solución técnica que cabe calificar de verdadero alarde y que consiste en una estructura de dos láminas plegadas autónomas, pensadas al servicio de una serie de requisitos arquitectónicos. Como nos muestra la innovadora sección, la luz puede penetrar cenitalmente desde un lateral y también a lo largo de dos franjas continuas en las bases, de diferente altura, una de ellas con capillas y la otra abierta a un pórtico de vocación claustral mediterránea. En realidad, se observa que el perfil está marcado por dos figuras complementarias y confrontadas, mediante un interior o un exterior. El



conjunto de templo, campanario exento y patio, define un recinto ajardinado que responde igualmente a conocidas tradiciones y a las novedades que, en su día, aportó el movimiento moderno.

Los muros testeros de la iglesia, a la manera del planteamiento del desaparecido Frontón Recoletos de Madrid, actúan como apoyos fundamentales y así, al eliminar soportes que producirían sombras, se crea una interesante sensación de ingravidez en una cubierta que, para aumentar su rigidez, aparece doblada y con potentes voladizos inferiores. Recuerda la experiencia de Maillart en el Pabellón del Cemento de Zúrich, aunque sin la ayuda del atirantado de una pasarela central. Con mayores dificultades, por su asimetría y dimensiones, el esquema de Torroja sustituye este recurso resistente por dos cables parabólicos postesados que absorben las torsiones, mientras unas costillas visibles al exterior evitan la flexión. La imagen resultante puede sugerir una metáfora náutica, alusiva a la estructura formada por las cuadernas de un barco. Por cierto, constituye una excepción en la trayectoria del ingeniero, respecto a sus cáscaras de hormigón, esta geometría de ángulos y rectas que ha sustituido a la expresión curvilínea característica de la tipología laminar.

La Iglesia de San Nicolás de Gandía ha sido incluida en el Registro que DO-COMOMO Ibérico dedicó, en 2011, a los equipamientos, entre ellos a la arquitectura religiosa. Como obra catalogada mereció ser publicada y expuesta en una muestra internacional itinerante, bajo el importante foco de atención que siempre supone estar en una selección de prestigio. Esta nueva y favorable circunstancia puede activar una valoración como patrimonio moderno

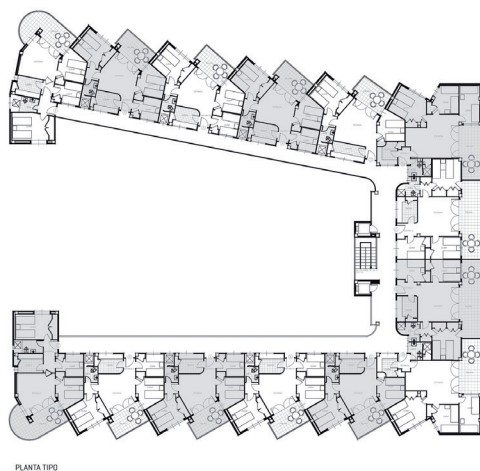
Figura 04:
Parroquia San Nicolás

y su consiguiente protección para construir memoria colectiva. Los arquitectos debemos trabajar en esa dirección y las diversas iniciativas del grupo de investigación ERAM en torno al turismo, persiguen esos mismos objetivos, hasta alcanzar el aprecio por parte de la sociedad hacia la arquitectura del siglo XX.

Edificio Delfín / 1961 / Vicente Figuerola Benavent

El edificio se realizó construido casi en paralelo con el edificio Garcerán, del mismo autor y realizado entre 1954 y 1962, con una particular torre de estructura metálica que fue récord de altura en la ciudad de Valencia. Su disposición, en segunda línea de la playa de Gandía, es aprovechada por el arquitecto para construir un lugar con un carácter más urbano con una planta en forma de U, asimétrica y abierta hacia la montaña, que prácticamente colmata el perímetro de la parcela. Así, se consigue una mayor superficie de fachada hacia el mar y un espacio interior privado que, a modo de claustro abierto, es aprovechado como jardín comunitario.

Figura 05:
Edificio Delfín



Este ejemplo podría ser heredero del premiado sistema compositivo empleado por De la Hoz y García Paredes en la Residencia Aquinas (1956). Sin embargo, en los apartamentos Delfín el sistema de corredores se relega a la fachada interior mientras que la solución dentada recorre exteriormente los brazos laterales del esquema en U.

El edificio se resuelve con seis plantas de altura destinadas a viviendas y una planta baja para usos comerciales. Todo el programa residencial es resuelto con un único tipo de vivienda que se va adaptando, bien a las condiciones

de esquina, bien al esviaje. El modelo empleado es una célula mínima con salón abierto al que recaen el resto de estancias. Todas las viviendas son de tres dormitorios con un único baño, a excepción de las viviendas en esquina donde o bien aumenta el número a cinco piezas o bien se reduce a dos, contando siempre con un mínimo de tres dependencias tal y como establecía la Normativa de Viviendas de Renta Limitada, a la que se acoge este conjunto tal como se informa en la memoria del proyecto.

El sistema de comunicaciones verticales se sitúa volcado al jardín, en el cuerpo central. Está compuesto por un núcleo de escaleras y dos ascensores que, junto al corredor, resuelven los accesos a las viviendas, en un claro contraste compositivo entre macizo y ligero.

Los alzados son de gran sencillez. En los laterales la solución en diente de sierra alterna paños verticales de ladrillo con ligeras superficies acristaladas en grandes terrazas. En el cuerpo central la composición es acusadamente horizontal, enfatizada por la continuidad de las solanas, con sombras apaisadas y donde, a la manera clásica, las esquinas macizas flanquean y articulan el conjunto. Los alzados se rematan verticalmente por un potente alero de hormigón que es dentado en los cuerpos laterales, evidenciando su procedencia, mientras que en el alzado principal se convierte en una amplia cornisa que produce una fuerte sombra. En un plano superior y retrasado se levanta una pérgola de hormigón armado que, a modo de solarium, permite la utilización de la cubierta, habiendo sido transformada actualmente. También cabría resaltar compositivamente el elemento curvo de las esquinas extremas que particularizan el conjunto así como la presencia de jardineras de gresite, situadas en el extremo de las terrazas, que remiten a los proyectos residenciales de Gutierrez Soto.

**Colonia Ducal⁶ / 1961-1966 / Arquitectos Juan José Estellés Ceba,
Francisco García González y Pablo Soler Lluch**

Es una sencilla demostración de que diferentes factores, algunos directamente derivados del proyecto arquitectónico, pueden propiciar un ambiente placentero y confortable, invitando a permanecer en un lugar. En efecto, un clima benigno, la proximidad al mar con su correspondiente aroma salino y, ante todo, el agradable murmullo de las olas en oportuna combinación con la presencia de jardines, así como una determinada manera de disponer el espacio libre, constituyen un estupendo punto de partida para que la arquitectura se armonice con su entorno, o sea capaz de crear un recinto idóneo para el paisaje turístico.

El complejo residencial está formado por una serie de edificios de muy distinta configuración y densidad, además de que es el resultado del trabajo de



Figura 06:
La Ducal

varios arquitectos con responsabilidades diferentes sobre las obras. Sin embargo ofrece un carácter unitario indudable, donde subyace la idea germinal de una colonia de vacaciones o de descanso estival, alejada de la habitual explotación especulativa del suelo de la franja litoral mediterránea. En líneas generales se observa que la estrategia de base ha consistido en buscar ciertas orientaciones con buenas vistas y en desplegar una evidente generosidad en el tratamiento de lo colectivo para fomentar las relaciones sociales. Todo ello explica la reiteración de amplias solanas caracterizando los alzados frontales y la propia ubicación perimetral de las piezas arquitectónicas, con un restaurante emplazado en el centro de uno de los bordes costeros.

Según las previsiones de una planificación que en algún momento contempló la construcción de más bloques de apartamentos, la urbanización se disemina sobre tres parcelas rectangulares, dos de ellas en primera línea de playa, siendo la de mayor profundidad y en sentido perpendicular a las otras, la que presenta una ordenación más compleja, debido a la variedad de tipos y formas de los edificios. Sus plantas responden a tres esquemas: una cinta quebrada ortogonalmente con dos actuaciones, una figura de tres brazos repetida cuatro veces y, al fondo, un bloque lineal algo curvado que, por su extensión, ata formalmente el resto de los edificios aislados. A pesar de que, a simple vista, esta última solución serpenteante nos pueda recordar a Le Corbusier y amigos, como Reidy o Niemeyer, en realidad la referencia cultural concreta, indicada por su autor –Juan José Estellés– procede de una realización de Gropius para viviendas sociales en Berlín. Se trataba aquí de absorber, con los núcleos de escaleras, las suaves inclinaciones que acusa el perímetro construido. Sus testeros ciegos de ladrillo rojo contrastan con la apertura de la larga fachada principal cuya barandillas metálicas dotan de gran transparencia a las terrazas corridas de los apartamentos. La parte posterior se anima con el ritmo vertical de los huecos de las escaleras y con

el particular cuadrículado de los tendedores que se cierran con pequeñas piezas prefabricadas de hormigón.

Juan José Estellés también firma otras dos intervenciones de este conjunto residencial y que, emplazadas sobre cada una de las otras dos parcelas, desarrollan otros bloques lineales. De ellos, el más sencillo y próximo al edificio anteriormente citado abunda en sus mismos criterios de composición, mientras que el otro bloque tiene una mayor autonomía de imagen y funcionamiento. Aparece doblado y perforado por una calle patio interior, aunque sus secciones superiores dibujan un rectángulo cerrado. De nuevo, la transparencia caracteriza ciertas fachadas, aquí las de menor longitud, a la vez que la solución de los otros dos alzados se define por una alternancia de terrazas con volúmenes prismáticos que están perforados por sistemas tripartitos de huecos.

Los apartamentos de la Ciudad Ducal de Gandía tienen cinco alturas como máximo y sus viviendas –todas ellas pasantes– resuelven programas variados que van de dos a cinco dormitorios, destacando por su relativa precocidad la existencia de dos baños en casi todos los casos. Las cocinas, funcionalmente correctas como piezas alargadas con galería, suelen situarse al fondo de las viviendas para incorporar a su superficie útil la anchura del distribuidor.

Con independencia de las diversas geometrías que adoptan las plantas de los edificios, en toda la urbanización la estructura es de hormigón armado, porticada y organizada siempre a partir de dos crujeías, entre otros motivos para favorecer la apertura de bajos comerciales en determinados enclaves. Los detalles de celosías, mallorquinas, barandillas y cerrajería uniformizan un conjunto heterogéneo, donde los testeros de ladrillo rojo contrastan con el blanco dominante de los edificios.

Por otra parte, el examen de la documentación del proyecto, con mención explícita de algunas características técnicas, nos permite una breve aproximación a las condiciones de la construcción de la época. Así, convendría observar que ya se utilizaban para los forjados las viguetas prefabricadas de hormigón armado, aunque con bovedillas todavía deudoras de las soluciones anteriores de cerámica armada. Respecto a la pervivencia de los sistemas tradicionales hay muestras de una continuidad evidente, tanto en las cubiertas resueltas con tabiquillos conejeros, como en las escaleras con bóveda a la catalana, aunque hay un avance en ambos casos con el empleo de la rasilla hueca y sobretodo por el aislamiento térmico de fibra de vidrio.

En la cimentación se han abandonado las zapatas de hormigón en masa, más propias de la autarquía y que ya han sido sustituidas por las zapatas armadas. Los pavimentos de terrazo que en la memoria se denominan “de

“piedra artificial”, cubren únicamente las zonas de estar y escaleras, mientras que en el resto de la vivienda hay baldosas hidráulicas. Por cierto, bajo una actitud indiferente hacia el ambiente marino y los problemas de corrosión, las carpinterías son metálicas y con persianas enrollables de madera. En definitiva, a principio de los sesenta la construcción avanzaba lentamente hacia el desarrollo de técnicas más modernas y nuevos materiales, quedando atrás unos años de posguerra marcados por la escasez de hierro.

Edificio Costa Blanca⁷ / 1962 / Arquitecto Francisco García González

En primera línea de mar, en una parcela pasante en sus lindes este (Paseo Marítimo Neptuno) y oeste (calle de Mallorca), y con una tercera fachada norte (calle del Navegante), el arquitecto desarrolló un complejo residencial vacacional de 66 viviendas con locales comerciales, cocheras y zonas ajardinadas. Se trata de una de las primeras obras en el arranque del turismo de la playa de Gandía, situado en el cambio de década de los años 50 a los 60 del siglo XX. Hasta entonces, se localizaba allí un núcleo de viviendas

Figura 07:
Costa Blanca



unifamiliares dotado de un paseo marítimo pionero en la costa valenciana.

En la parcela inmediata, recayente a dicho paseo y a la calle del Navegante, se había construido el anteriormente analizado Hotel Bayren. También en la playa de Gandía, Francisco García fue coautor de la urbanización Ciudad Ducal así como autor de los apartamentos Mi Descanso.

La proximidad al mar, el clima benigno, la configuración de la parcela, la posibilidad de la edificación abierta y disposición de espacios libres, su sección y el establecimiento de diferentes relaciones con la calle, constituyen la base de la agrupación, un conjunto en forma de U, abierto al mar, configurado por

dos bloques, de planta baja y cuatro pisos, que dispuestos exentos permiten el paso entre ellos.

Un bloque en L establece el frente con la parcela colindante en su parte sur y la fachada a la calle posterior oeste. Un bloque en I, ofreciendo su menor frente al mar y alineado con la calle del Navegante, protege del norte el espacio libre generado, un espacio ajardinado, abierto al paseo marítimo y de acceso obligado a las viviendas, con espacios comerciales y de relación.

El bloque en L, de dos crujías, se adecúa con su forma en planta a los límites sur y oeste de la parcela, y está conformado por cuatro agregaciones en medianera, de dos viviendas por planta con acceso puntal por escaleras situadas en las fachadas norte y oeste.

Las viviendas, en I, de amplia fachada y pasantes en su dimensión corta, tienen por programa tres dormitorios dobles, baño, cocina con galería y estar-comedor posicionado como pieza de acceso; si bien, en los tipos en testa, mirando al mar, se sitúan en el extremo opuesto, ocupando toda la profundidad del bloque y desarrollando tres posibles fachadas.

En las terrazas continuas voladas que recorren el perímetro este –al mar– y norte– al espacio libre comunitario–, (si bien es interrumpida la continuidad en el encuentro interior de la L), se hace patente la estructura en ménsula de hormigón armado y los montantes verticales de acero sujetando la barandilla y regularizando el tratamiento de las fachadas al espacio libre interior.

Es el bloque en I, de mayor profundidad, situado al norte de la parcela, el que presenta mayor interés, tanto desde su organización como su expresión. Simétrico respecto del eje este-oeste, está constituido por tres bandas; configurándose en dos bloques paralelos de dos crujías cada uno que comparten patio corrido intermedio, puntualmente interrumpido por las escaleras, dos núcleos que sirven cada uno a 4 viviendas por planta, pasantes, que cierran y ocupan el patio en sus testeros. Las anteriores crujías son evidentes en los vuelos de las vigas soporte de las amplias terrazas continuas voladas que miran al mar, siendo quizás el frente más característico del conjunto, tangente a su acceso, que evidencia el sistema estructural y el breve repertorio de materiales.

En las viviendas, de dos o tres dormitorios dobles, baño, cocina con galería y comedor, la posición central del estar lo convierte en pasante y es señalada mediante su continuidad en terrazas voladas que, desde un gesto en su planta, apuntan a la línea de mar y se constituyen en el elemento significativo.

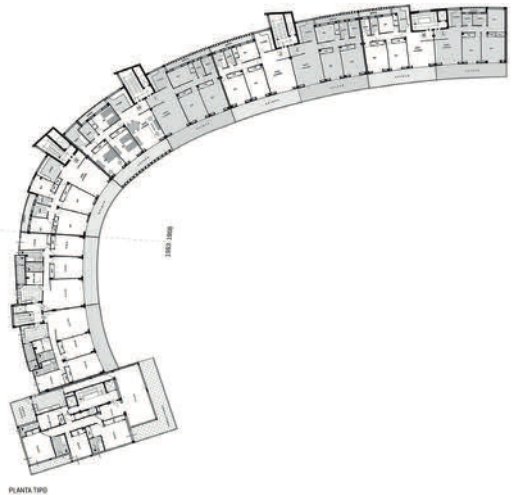
Es la consideración del espacio libre de acceso, su sección y fachadas, la que confiere el carácter unitario al conjunto. La edificación, caracterizada por la horizontalidad y por la planeidad de sus cubiertas, se implanta evitando el frente de fachada continuo al paseo marítimo y retirada de los límites,

provocando diferentes relaciones entre los espacios libres y los construidos, públicos y privados, y entre éstos y los espacios de calle. Sin embargo, la diferente apropiación de dichos espacios por parte de los comerciales unido a los cambios, sustituciones y ocupación de las terrazas por sus propietarios, resta homogeneidad si no al conjunto, sí a la edificación.

Edificio La Tropicana / 1963-1968 / Arquitectos Antonio C. Gimeno Rodríguez y Manuel Pascual Gimeno

Los apartamentos La Tropicana forman un complejo singular en la playa de Gandía por su planta curvilínea con una torre adosada. Situados en primera línea frente al mar, en un solar de geometría prácticamente cuadrada, se construyeron en dos fases, 1963 y 1968. La primera, con tres núcleos de escaleras, desarrolla la mayor parte del trazado elíptico y la segunda completa dicho trazado con otro elemento de circulaciones verticales que es rematado por la torre.

Figura 08:
Edificio La Tropicana



Se trata de una promoción de segunda residencia para el verano. El conjunto se sitúa al interior de la parcela, junto a la calle trasera de tráfico rodado, liberando la mayor parte de la parcela en el límite con la playa que se destina para jardines, equipamientos y una piscina, atributos que complementan la edificación contribuyendo a un mejor disfrute de las vacaciones. El trazado elíptico anticipa que dicha geometría será una de las estrategias para la interpretación, pues dicha forma permite la apertura del bloque hacia el mar y hacia el jardín, dando protagonismo a los espacios libres, a la piscina y a las vistas marítimas, estableciendo una contrastada diferenciación de usos: la

residencia en vertical y concentrada al norte y al oeste, mientras que el ocio se extiende horizontalmente próximo a la playa en la zona sur y este. En este mismo extremo y construyendo borde se sitúa un equipamiento de reducidas dimensiones destinado a uso comunitario.

El edificio se ancla al lugar con una torre de trece alturas situada en el extremo oeste y adosada al bloque de trazado curvo. De planta rectangular y con el eje principal perpendicular al bloque apaisado, dicha torre emerge del conjunto cerrando la composición. Así, el bloque curvo de apartamentos, de seis plantas de altura, se desarrolla con cuatro núcleos de escalera y con dos viviendas por planta que disponen de tres dormitorios, cocina y baño. La construcción elíptica presenta dos grandes fachadas, siendo la principal la que se enfrenta al mar, ofreciendo vistas y las mejores orientaciones. A ella recaen las terrazas de las viviendas desde las que se accede a dos dormitorios y al salón. Esta particular disposición en torno a una terraza, propicia unas circulaciones exteriores poco frecuentes y muy apropiadas para una residencia estival, quedando cocinas y baños relegados a la fachada posterior. El alzado marítimo se caracteriza por la presencia de unas grandes solanas continuas que recorren toda la fachada, resaltando la horizontalidad y el singular perímetro curvo mediante un expresionista juego de sombras, inspirado de la arquitectura de Mendelsohn. La solución constructiva acentúa este recurso con unos voladizos de hormigón armado, cuyos frentes de forjado absorben el canto de las vigas perpendiculares y dibujan unas potentes líneas, paralelas a la fachada a lo largo de todo el contorno.

Por el contrario, el alzado posterior se caracteriza por la verticalidad compositiva que presentan los núcleos de comunicación. La simetría parcial anuncia la disposición de dos viviendas en cada planta y por escalera. Frente a la homogeneidad delantera, en la fachada posterior se aprecia su ritmo a partir de los núcleos de escaleras donde el tratamiento diferenciado del más próximo a la torre evidencia la construcción por fases. Convendría resaltar que las galerías de las cocinas quedan ocultas tras unas celosías realizadas con piezas de hormigón tipo SAS, muy publicitadas entonces –como material innovador– en la revista Informes de la Construcción, entre otras.

Edificio Casa del Mar⁸ /1964 / Vicente Figuerola Benavent

Al igual que el anterior proyecto se sitúa en un solar de primera línea de playa, conformando el otro límite del Hotel Bayrén, símbolo del desarrollo turístico de la costa de Gandía. El solar, sobre el que finalmente se construye el edificio tiene un ancho de fachada paralela al mar de 35 metros y una profundidad de 75 metros. El edificio se ubica respetando los límites de la



PLANTA TIPO

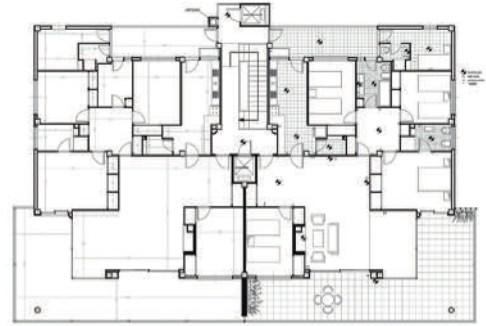


Figura 09:
Casa del Mar

ordenanza a lindes laterales y a fachada e ignorando el resto del solar que queda literalmente a espaldas de la edificación.

El hecho de disponer la planta ocupando todo el frente posible al mar y en paralelo a la playa, establece una relación directa con el paisaje que se transmite en todo el proyecto. Así, la distribución responde a los criterios modernos de agrupación funcional por zonas: padres e hijos, servicio y zona de día con diferenciación de circulaciones entre el personal de servicio y los propietarios, tal y como era de esperar en una vivienda de vacaciones de generosas dimensiones y destinadas a familias con alto poder adquisitivo.

La característica más sobresaliente de la distribución es la disposición de la pieza principal "vestíbulo, salón y comedor", tal y como la denomina el arquitecto en la memoria, de 50 m², con chimenea, totalmente volcada al mar. La "habitación de respeto" situada en frente del acceso y tras la chimenea del salón comedor, evita las vistas directas a la playa y al mar y las tensiona hacia la diagonal noreste o sureste, según sea la posición de la vivienda. Diagonal que se refuerza con el acristalamiento en esquina de la pieza del comedor. Tanto la pieza del salón comedor, como la habitación de respeto, que podrían unirse ofreciendo un amplio espacio de 65 m² en primera línea de mar, cuentan con un frente totalmente acristalado dando a una gran terraza, algo más de 45 m² que en la memoria del proyecto se denomina acertadamente "solana". La solana, de algo más de tres metros de profundidad, amplía las posibilidades funcionales de la vivienda. La carpintería es de madera, de dimensiones acordes con el espacio principal y dispuesta de suelo a techo, potenciando la relación dentro-fuera.

La estructura de relativamente grandes luces, es de hormigón armado y se resuelve mediante pórticos perpendiculares al mar, disponiendo vigas de sección en T que asumen el voladizo. La estructura está diseñada y calculada

de forma que, a pesar de la gran superficie de la vivienda, únicamente precise dos pilares interiores que se integran perfectamente en la partición, dejando libre de estructura el gran espacio principal.

La imagen del edificio también es coherente con esta idea de proyecto, utiliza el color negro para barandillas y estructura que, junto a los vidrios y a la madera ofrecen un tono oscuro en claro contraste con el resto de fachadas enlucidas y pintadas en tonos claros.

Es pues un edificio volcado al exterior que potencia la relación desde el interior de la vivienda interponiendo una amplia terraza como espacio intermedio entre la vivienda y el mar, haciendo honor a su nombre: "Casa del Mar".

Edificio Mi Descanso⁹ / 1965 / Francisco García González

Se ubica al inicio del sector final del paseo marítimo de Gandia, donde ya no hay tráfico rodado y cuyo acceso a la playa es más inmediato. Está situado sobre un solar de proporciones rectangulares, con el lado mayor en perpendicular al mar, según la orientación este-oeste. En una primera instancia, el arquitecto proyectó un complejo de edificios de diferentes alturas y dimensiones en planta, incluyendo una torre de diez plantas en el lado más alejado del mar, aunque finalmente sólo se ejecutará el bloque principal, situado en el lado norte de la parcela, liberando la máxima superficie posible hacia el sur para ocuparla con los jardines y la piscina. El diseño del edificio responde a las variables sociales de la época en la que se construyó, marcada por una fuerte expansión urbanística en la zona de la costa. Se trata de viviendas

Figura 10:
Mi Descanso



de vacaciones para usuarios de clase alta, donde de nuevo se contempla la división de circulaciones entre el servicio y los propietarios, incluyendo accesos diferenciados y la vivienda del portero en la sobrecubierta, buscando la autonomía de los sectores en cuanto a cruce de circulaciones.

En sección el edificio se compone de semisótano destinado a servicios sanitarios, duchas y taquillas –para facilitar la relación más directa con la playa–, planta baja con los accesos y locales sociales de la comunidad, siete plantas de viviendas sensiblemente iguales y la sobrecubierta. El mayor interés de la sección está en el encuentro con el plano de tierra, que se materializa con una sobre elevación de la planta baja de un metro y medio aproximadamente y un desplazamiento de los límites del semisótano sobre las verticales de las fachadas, ofreciendo un espacio abierto e iluminado mediante patio inglés, en el que se localizan las escaleras de bajada al mismo, a la vez que se enfatizan los accesos a los dos zaguanes mediante una escalera de seis contrahuellas.

La composición en planta responde a criterios de simetría, tanto en el conjunto del bloque como en la disposición de las dos viviendas por zaguán, cuatro en cada planta. La distribución de las viviendas responde a los principios aludidos respecto a separación de circulaciones y zonificación: servicio, padres, hijos y zona de día cuyo salón comedor cuenta con dos accesos, uno desde el vestíbulo y otro desde la zona de noche, convirtiéndose, junto con la gran terraza en el núcleo de la vida familiar. La distribución de las diferentes viviendas es sensiblemente, parecida con ligeras variaciones en los testeros.

En las fachadas principales el material de revestimiento es de gresite azul y los huecos de la fachada se organizan mediante una carpintería dividida en tres vanos, en los que se sitúan, puertas balconeras abatibles, dobles o sencillas en función de la pieza a la que recaen, de forma que el módulo de la carpintería se repite siempre. El mecanismo de doble simetría que rige la composición de la planta, se anula y disimula en la imagen de la fachada por la presencia de la terraza continua a lo largo del perímetro que acentúa las horizontales de la composición mediante el voladizo y las jardineras integradas en la barandilla. La fenestración modulada y repetida en las fachadas principales alternando con el gresite ofrece una imagen moderna y ligera de arquitectura.

Edificio Manila 1^o / 1967 / Arquitecto: Arturo Weber Martinez

En la Playa Norte de Gandía, en una parcela en primera línea de mar y vinculada a dos calles en sus fachadas noreste (Paseo Marítimo Neptuno, paralelo al mar) y sureste (calle Asturias), asomando a una tercera en su límite suroeste (calle de Formentera), el arquitecto desarrolla un programa destinado al veraneo familiar en 120 viviendas, en dos torres con locales comerciales y sociales, zonas ajardinadas, piscinas y pistas de tenis.

Arturo Weber fue coautor, entre otras obras, de la Unidad Vecinal de Absorción de Hortaleza, en Madrid, premiado por la Unión Internacional de Arquitectos en 1969 y registro Docomomo Ibérico.

Figura 11:
Manila



La estrategia de organización de la parcela, básicamente rectangular y elevada respecto de la cota de calle en aproximadamente 90 cms. busca, en referencia al extraordinario lugar, las mejores orientaciones, coincidentes en vistas, régimen de brisas y soleamiento y se apoya en el trazado de su diagonal, ligeramente paralela a la dirección norte-sur. Sobre ella se implantarían las dos torres, de similares características y volumetría, conforme a trazados geométricos de modo que, cercanas a los lindes de parcela, presentarían, sin superposiciones, su frente al mar. El trazado de la diagonal determina, a su vez, la organización funcional del espacio libre de la parcela en dos áreas triangulares, claramente delimitadas y caracterizadas por su orientación y su uso lúdico (piscinas y jardín en el área este), deportivo y de servicios (pistas de tenis y aparcamiento en el área oeste). Entre las torres, espacios ajardinados de transición y de delimitación del recinto de las

piscinas; y en su planta baja, los sistemas de acceso, locales comerciales y sociales.

La torre de apartamentos Manila I, la situada al norte de la parcela, es construida en el año 1967. En pleno desarrollo turístico se demandaba alojamiento residencial en propiedad o en alquiler, para veraneantes procedentes de Madrid, según el proyecto original, dominando la primera línea de mar y destacando en el paisaje de la costa de Gandía. Un retraso en la ejecución de la segunda torre en una década, condicionó su construcción a la nueva edificabilidad establecida por la normativa entonces vigente. El nuevo proyecto, de febrero de 1978, redujo su altura a diez plantas y el número total de viviendas a 107.

Manila I consta de sótano, planta baja –donde estuvo instalada la cafetería Manila perteneciente a la conocida cadena madrileña que apareció en los años 40 y de la que toma su nombre y anagrama– y quince pisos según una composición en planta en V, “apuntando” al mar. Cada brazo de la V, de bisectriz perpendicular a la línea de mar, es un volumen en toda la altura, de planta conceptualmente rectangular orientada conforme a la direccionalidad de la diagonal que organiza la parcela. Dispuestos en ángulo recto y maclados respecto de la bisectriz, cada uno de los volúmenes, de estructura porticada de acero, alberga dos viviendas por planta, situando hábilmente en la intersección, los sistemas de comunicación vertical –escalera y ascensores– y el acceso a las cuatro viviendas.

Cada una de ellas tiene por programa cuatro dormitorios (tres dobles), aseo y baño, cocina con galería y estar-comedor, en una organización racional de acuerdo al criterio de zonificación día-noche, donde es condición la posición en esquina con componente este, de la pieza del estar, buscando doble orientación y vistas al mar. Esta condición supone que las dos viviendas situadas en los cuadrantes de orientación oeste (de espaldas al mar) adopten un tipo en L, provocando recorridos poco recomendables para acceder a la zona de día a través de la zona de noche y bordeando el núcleo húmedo, que agrupa aseos y baños de las dos viviendas. En contraste, las otras dos viviendas, de tipo en I, se establece una clara organización desde el acceso.

La torre, de cubierta plana, se eleva hasta la planta 15 sin la consideración de remate; evidenciándose la escalera y ascensores solo desde su fachada posterior-oeste. La configuración volumétrica, en un logrado ejercicio de “disolución” de la fachada, está caracterizada por amplias terrazas voladas, recientemente rehabilitadas, que, rodeando la pieza de estar, reflejan y significan su posición a la vez que prolongan las estancias interiores. La alternancia de la dimensión de sus vuelos (entre plantas y entre orientaciones) en relación con la marcada direccionalidad de la estructura (finas vigas

metálicas colgadas) y el diseño de acentuada horizontalidad de los antepechos, asume el peso expresivo del conjunto.

Así, la gran dimensión de las superficies en planta es hábilmente compensada por la ligereza y dinamismo de los planos volados en las esquinas y la configuración de la planta en V que, evitando el frente de fachada al paseo marítimo, permite la percepción de la torre, a medida que se avanza por dicho paseo. La posible continuidad de los paños de fachada (enfoscados de mortero de cemento) también se evita mediante ligeros retranqueos y avances en la planta, que, si bien acusan la línea vertical, luego son recogidos en la imposta reforzada como estructura de protección solar cuya diferente profundidad acentúa el juego de luces y sombras, como en los paños de celosía cerámica que ocupa la totalidad de las galerías.

Edificio Don Pepe / 1975 / Arquitecto: Pablo Navarro Alvargonzález

Los apartamentos Don Pepe se sitúan frente al mar ofreciendo vistas privilegiadas. Están ubicados en un enclave al sur del paseo marítimo, en la zona más antigua, próximo a la dársena del puerto deportivo desde donde predomina una poco usual perspectiva hacia la sierra del Mondúver resaltando la verticalidad de la obra.

La parcela es una esquina y de geometría oblonga, con lados no perpendiculares. El edificio se dispone en uno de los menores, en paralelo a la línea de costa y colindante con el paseo de Neptuno. En su interior y retirado de todos los límites, la torre se levanta exenta, posicionada en la parcela desplazada hacia el mar, dejando las obligatorias separaciones a lindes que se aprovechan como jardín y quedando una zona posterior de mayores dimensiones que es ocupada por ocho plazas de aparcamiento al aire libre. El estacionamiento se completa con una planta de sótano destinada a garaje.

La particular forma del edificio en T dispone los brazos perpendicular o paralelamente al mar. La estrategia proyectual en planta responde a una habilidosa posición del núcleo de comunicaciones que articula los dos brazos conformando el espacio que da acceso a las cuatro viviendas, de cada

Figura 12:
Edificio Don Pepe



planta. En el tramo perpendicular al mar se sitúan las viviendas de mayor superficie, con tres dormitorios cuya organización concentra los núcleos de baño simétricamente al interior, evitando huecos de servicio en fachada, mientras que para las cocinas se emplea una galería como filtro hacia la calle. Perimetralmente se distribuyen gradualmente dormitorios, salones y terrazas, renunciando la distribución a las deseadas ventilaciones cruzadas en favor de las vistas.

En una posición más retrasada y orientado según la dirección norte-sur, se dispone el otro prisma que completa el esquema en T. Sus proporciones más alargadas permiten asomar lateralmente las terrazas, para obtener unas vistas directas al mar para las viviendas más alejadas. En este caso todo el programa se dispone en fachada, siendo las cocinas, con sus respectivas galerías, las que conforman el eje de simetría de la planta.

La sección escalonada caracteriza la torre de apartamentos que, verticalmente, se presenta dividida en dos cuerpos como resultado de tres estadios diferentes: la planta tipo, que se repite hasta la sexta altura; la planta séptima, donde el cerramiento se retira configurando una gran terraza panorámica y reduciendo el número de viviendas a tres. Finalmente, entre las plantas octava y décima la fachada vuelve a retirarse en favor de las terrazas, reduciendo a dos las viviendas de cada planta.

Una correcta estructura de pórticos de hormigón armado organiza el esquema funcional y permite la formación de terrazas en voladizo que caracterizan el alzado, construyendo un frente ligero muy relacionado con el carácter marítimo del lugar. Junto al tratamiento de gresite en los paramentos de las terrazas, unas celosías hexagonales de hormigón prefabricado ocultan las galerías de las cocinas y evidencian la fecha de construcción del edificio. Su imagen es un fiel reflejo del que ya es un prototipo reconocido en el litoral mediterráneo.

UNA REFLEXIÓN FINAL

Una vez realizados los análisis, aparecen algunas características reiteradas que podrían admitirse como señales específicas de la arquitectura del litoral. En una primera aproximación, se observan dos apartados que responderían a estrategias de proyecto o a soluciones técnicas. En el primero se incluirían los sistemas de asentamiento, las tipologías y la organización espacial a diferentes escalas, tanto las que afectan a la distribución de viviendas, donde es notorio el protagonismo de las terrazas, convertidas en solanas que acentúan la disposición de plantas apiladas, como las que afectan a la ordenación en parcela, cuya edificación abierta es habitual junto a jardines,

piscina y elementos comunes para el recreo. Todo ello pensado para fomentar en esta residencia veraniega mediterránea las mejores condiciones para el disfrute de la vida comunitaria al aire libre.

En cuanto a las soluciones técnicas, su principal característica procede de la reiterada estructura en esqueleto de hormigón armado que permite voladizos profundos para las terrazas que recorren las fachadas marítimas. Completando la imagen, es común la transparencia lograda con amplias superficies acristaladas para los salones y barandillas metálicas. El gresite y las celosías de piezas prefabricadas son materiales muy utilizados que además subrayan el carácter vacacional de la arquitectura turística.

Tras el recorrido por las obras, no solo quedaría recordar la necesidad de protección que requiere la arquitectura moderna y que la sociedad se reconozca en las señas de identidad que esta misma arquitectura ofrece, del mismo modo que ocurre con otros testimonios del pasado ya asumidos como memoria colectiva. Habría que contemplar, además, el riesgo de desaparición o sustitución por derribo que es cierto, aunque todavía es mayor la amenaza que se asocia a intervenciones de escasa sensibilidad capaces de desvirtuar las construcciones, como sucede con frecuencia. Lamentablemente no faltan ejemplos y en ese sentido las últimas actuaciones sufridas por el Hotel Bayrén, de Gandía, pueden ilustrar los anteriores comentarios.

Como sabemos, el valor de la arquitectura incide en el valor de los entornos, aunque por encima del interés individual que puedan albergar los edificios, siempre hay que considerar otras realidades de mayor escala: geografías, territorios, ambientes, conjuntos... Ahora también se trataría de conseguir algo que parece una quimera, que el paisaje antropizado y construido por la arquitectura turística adquiera el mismo valor que la sociedad concede al paisaje natural.

Estudiar, documentar, difundir, intervenir, conservar, regenerar, activar y, en una palabra, ejercer tutela sobre un legado, son hermosas tareas y responsabilidades para los arquitectos que conviene asumir cuanto antes para llevar a cabo una acción social en aras del reconocimiento patrimonial de la arquitectura moderna.

NOTAS

1. ERAM. Acrónimo que identifica el Proyecto de Investigación: Estrategias para la Regeneración sostenible de Asentamientos turísticos en el litoral mediterráneo, de la Comunidad Valenciana y Cataluña. Subvencionado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, hoy de Economía y Competitividad. Coparticipado por las Escuelas de Arquitectura de la Universitat Politècnica de València y de la Universidad Ramón Llull de Barcelona. Dentro de este grupo multidisciplinar, el subgrupo *Arquitectura Moderna y Contemporánea*, desarrolló una línea de trabajo a partir de las posibilidades que ofrece el patrimonio moderno como una estrategia específica para la recuperación de asentamientos turísticos. El resultado se materializó en la exposición titulada *Arquitectura Moderna y Contemporánea en Gandía*.
2. Exposición itinerante inaugurada en Junio de 2014 en la Sala de Exposiciones de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universitat Politècnica de València. Sus comisarias: Carmen Jordá y Maite Palomares (Grupo de Investigación *Arquitectura Moderna y Contemporánea*) pertenecen al Departamento de Composición Arquitectónica, mientras Begoña Serrano (especialista en sostenibilidad) pertenece al Departamento de Mecánica de los Medios Continuos y Teoría de las Estructuras.
3. Jordá, C., *Vivienda moderna en la Comunidad Valenciana*, Valencia: Consellería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana/ Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana/ Universitat Politècnica de València, 2007, pags. 102-105.
Centellas, M., Jordá, C., Landrove, S., (Eds), *La vivienda moderna, 1925-1965. Registro DOCOMOMO Ibérico*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos/ Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2009, pag 253
4. Autor del texto: David Navarro Machuca, Doctor Arquitecto, cuya Tesis Doctoral (UPV, 2013) *La impronta moderna en la Arquitectura de Luis Gay* fue dirigida por Carmen Jordá y Maite Palomares.
5. Jordá, C., "Parroquia de San Nicolás" en Landrove, S., *Equipamientos I. Lugares públicos y nuevos programas, 1925-1965*. Registro DOCOMOMO Ibérico. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos/Fundación DOCOMOMO Ibérico, 2009, pag. 264.
6. Jordá, C., "La Ciudad Ducal" en Meri, C., Palomares, M. (Eds.), *Juan José Estellés Ceba. Arquitecto*, Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana/Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura i Sport, 2007 pags: 54-84.
Jordá, C., *Vivienda moderna...*, pags. 200-205.
Centellas, M., Jordá, C., Landrove, S., (Eds). Op.cit, pags 286-287.
7. Azulay Tapiero, Marilda. Autora del texto. Doctora Arquitecta y Profesora en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de l'Universitat Politècnica de València.
8. Santatecla Fayos, José. Autor del texto. Además de arquitecto municipal de Gandía es Doctor Arquitecto y Profesor en el Departamento de Proyectos

Arquitectónicos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de l'Universitat Politècnica de València.

9. Ibídem.

10. Azulay Tapiero, Marilda. Op.cit.

PONENCIA INFRAESTRUCTURAS DE ARQUITECTURAS INMATERIALES: LA PATRIMONIALIZACIÓN DE LOS MODOS DE VIDA Y SUS SOPORTES POSIBLES

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA APARICIO

Doctora Arquitecta. Profesora Titular del Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla. Grupo de Investigación In-Gentes [investigación en Generación de Territorios]

ANOTACIONES PREVIAS

Es necesario comenzar, explicitando lo oportuno de este congreso y, sobre todo, del presente proyecto de investigación, por la temática elegida, por el equipo de investigación constituido y por la metodología propuesta. Enhorabuena especialmente a la investigadora principal del mismo, por la lucidez y pertinencia demostrada en éste y anteriores proyectos de investigación, como por ejemplo, el dedicado a la casa de Rudofsky en Frigiliana (que sin querer se ha cruzado en este encargo como elemento necesario para dar forma a las ideas), o en investigaciones como las realizados en torno a los baños del Carmen¹. Sin duda serán reflexiones que se mezclarán en el hilo conductor de esta ponencia, confluentes, en muchas ocasiones, en los enfoques y puntos de vistas empleados.

Dudo muchas veces si hablar desde lo personal en contextos académicos, sobre todo cuando esto resulta ser siempre una amenaza para un género más que para otro², pero dejar de hacerlo, resta bajo mi punto de vista, valor científico a la producción escrita, ya que explicitar siempre los puntos de vista, motivaciones e interrogantes previos, es seguro la mejor manera de avanzar juntos: lo que podemos compartir son las preguntas sobre las cosas más que las respuestas, que forman parte, la mayoría de las veces, del despliegue de lo erudito. La oportunidad de la invitación, me ha servido para reconocer lo común en muchas de las preguntas y enfoques que hay en esta investigación y más allá de querer dedicar demasiado protagonismo al equipo, a quienes seguro que incomodaría, profundizaré en estas preguntas en común, como aportación personal a la temática de la investigación, ya que de esta manera, este documento sustituiría a una serie de reuniones conjuntas, seguro que muy fructíferas, que sin duda se centrarían en estas

interrogantes que sobrevuelan nuestras mesas académicas y de investigaciones personales.

Explicitar estos enfoques, más allá de generar un campo común de trabajo, tal vez nos permita explicitar con calidad algunas claves para un proyecto contemporáneo sobre infraestructuras, patrimonio, litoral y turismo, palabras claves que se repetirán continuamente en este congreso. Profundizar en estos puntos en común, tal vez nos permita profundizar un poco más en las claves del proyectar del arquitecto (genérico, en general, sin género, o con todos los posibles), que piensa una y otra vez, los problemas desde una mente colectiva construida desde los problemas contemporáneos.

Proponemos tres reflexiones como punto de partida para un proyecto contemporáneo sobre la N-340.

1. ANOTACIONES SOBRE EL TIEMPO: LAS INFRAESTRUCTURAS SECUNDARIAS COMO ESTRATEGIAS DE DESACELERACIÓN

Que vivimos en tiempos de especial aceleración es una experiencia compartida que se hace presente en muy diversos aspectos de la vida, individual y colectiva. Las nuevas tecnologías de la instantaneidad han propiciado una cultura del presente absoluto sin profundidad temporal. El origen de esta relación con el tiempo se encuentra en la alianza establecida entre la lógica del beneficio inmediato propia de los mercados financieros y la instantaneidad de los medios de comunicación. Vivimos en una época fascinada por la velocidad y superada por su propia aceleración... No es que estemos en un tiempo crítico, sino que el mismo tiempo es el que está en crisis³.

El tiempo en sí es un campo problemático, no se puede decir más claro. Un pensamiento consciente y estratégico sobre la experiencia del tiempo, abre múltiples oportunidades para el proyecto.

Pongamos un ejemplo. Para viajar de Sevilla a Évora hay múltiples caminos. El Google-maps, siempre elegirá por defecto el camino "más rápido", el que supuestamente emplea o "gasta" menos tiempo, circulando por la autovía de Mérida. Para alguien más atento, con ganas de disfrutar de la experiencia del viaje, que sea algo más que recorrer un trayecto que nos acerque al punto de destino, tal vez detecte que la antigua carretera de Portugal, además de disponer de menos kilómetros (300 frente a 350), es un paisaje lleno de acontecimientos, un disfrute para la vista, pero también para el oído si puedes recorrer algunos tramos con la ventanilla abierta, gracias a la velocidad media que es imposible rebasar en muchos casos por la única vía disponible y los imposibles adelantamientos de vehículos de

carga pesada. Estas desaceleraciones forzosas, facilitadas o connaturales a estas infraestructuras secundarias o menores, nos recuerdan que viajar en coche no tiene que ser el tránsito solipsista del individuo en la máquina hermética acondicionada, sino que el viaje puede estar, como en los tiempos pasados, acompañado de aromas y sonidos olvidados en nuestras ciudades, recuperando retazos de memoria de otros tiempos, más lentos. Tener el lujo de atravesar un parque natural, por una carretera semivacía, todavía puede ser una experiencia de contacto con el aire, disfrutando de múltiples acontecimientos imprevisibles. Así, como hace tiempo compartía con un amigo (Félix de la Iglesia, posiblemente como pensamiento producido en el contexto de la asignatura de Fundamentos del Patrimonio), los caminos secundarios se han convertido en una estrategia para desacelerar el tiempo, para alargar el tiempo y pasar de la experiencia del tiempo abstracto lineal, a una medida del tiempo donde es posible hablar de duración⁴.

El recorrido atravesando estos valles y sierras desde las infraestructuras fundacionales de estos territorios, permite entender además, la lógica de los paisajes, infraestructuras, asentamientos urbanos y fortificaciones defensivas, lógicas que además de devolver el sentido al territorio, generan nuevas posibilidades de encadenamiento de la memoria del pasado, con la generación de nuevos imaginarios que entrelacen pasado, presente y futuro y permitan la aparición de un proyecto contemporáneo. Sólo entendiendo el pasado y sus lógicas, materiales e inmateriales, es posible generar un proyecto de futuro.

Nunca he tenido más que un maestro: el pasado, y una formación: el estudio del pasado⁵.

El viaje o trayecto alternativo de Sevilla a Évora, por autovía y autopistas, sin dejar de contener una gran belleza visual, contiene como promesa continua, la experiencia de alcanzar cada vez más pronto el objetivo marcado como destino, con una experiencia del tiempo que siempre se vive como “*tiempo descontado*”⁶.

Por otro lado, la velocidad acelerada, que permite circular con “total seguridad” en una carretera de tres vías, permite y casi obliga, a circular en esta microesfera de la individualidad, en el espacio hermético acondicionado, donde el viaje se convierte en la atmósfera generada en el interior con la única contaminación visual del exterior. Sería y es posible incluso circular absorto en la experiencia de la plena individualidad de los pensamientos propios, gracias a un trayecto sin distracciones. Hemos construido la experiencia asegurada de la burbuja interior tecnificada, con la atmósfera diseñada, con el aroma y la temperatura adecuada.

Así como la arquitectura se ha convertido en los últimos años en una experiencia, principalmente de carácter visual, eliminando, o más bien no teniendo en cuenta en su proyecto, el disfrute del resto de los sentidos que siempre ha acompañado al verdadero espacio construido (a la verdadera arquitectura de todos los tiempos)⁷, el viaje en las infraestructuras aceleradas se ha convertido en el urgente tránsito entre el punto de salida y de llegada, generando esa obsesión por alcanzar la meta, desprovista la trayectoria de la verdadera experiencia del viaje, es decir, de la experiencia del camino, del proceso, del recorrido sorpresivo o del trayecto de acontecimientos inesperados.

Introducimos esta experiencia comparada de infraestructuras, en vez de abordar el análisis de la N-340 y las nuevas infraestructuras alternativas, porque en este tiempo, desde la invitación a la participación en el congreso, hasta la entrega de este documento, no he podido realizar en primera persona, un recorrido que me prometo a mí misma necesario, para poder entender, en toda su integridad, las posibilidades de proyectos que sólo se averiguarían en la experiencia del recorrido por al N-340, evitando las infraestructuras construidas posteriormente, más alejadas de la costa, como promesas de aceleración. Enhorabuena al equipo de investigación por el objeto de investigación del presente congreso, un trayecto que encierra la posibilidad de un tiempo más lento, o desacelerado, que seguro permitirá reconocer muchas de las estrategias de construcción del territorio y que seguro me prometo hacer desde la visión conjunta que me ha regalado este proyecto.

Daniel Innerarity desde hace tiempo nos viene enseñando sobre nuestra experiencia del tiempo y la necesidad de construir una relación diferente del mismo para el proyecto de nuestro futuro⁸, sobre las consecuencias de la aceleración progresiva de nuestra sociedad y cómo esta aceleración elimina los necesarios "tiempos de espera", los periodos y los espacios para pensar, para crear, para esponjar los acontecimientos, generando la ocasión para la aparición de lo inesperado: La *urgencia*, ha eliminado el lugar para que se desenvuelva lo *importante* y lo *valioso*: vivimos en una sociedad tan dinámica, sin el esfuerzo de la imaginación, que el futuro (de nuestra vida, paisajes y territorios), se nos escapa en el ajetreo de las ocupaciones cotidianas...como si fuera tan importante ahorrar 30 minutos, no se sabe muy bien para qué.

Vivimos en una época fascinada por la velocidad y superada por la propia aceleración y seguramente hemos alcanzado un punto crítico, una nueva cualidad, que está rompiendo la realidad tal y como la percibimos y nos

ofrece la posibilidad de un nuevo punto de vista para abordar los problemas sociales y culturales.

La experiencia de aceleración del tiempo está haciendo que colapsen todas las categorías de comprensión de nuestra capacidad de configurar la realidad con otros patrones (el mismo tiempo inclusive). Como consecuencia, "las infraestructuras de aprovechamiento del tiempo"⁹, están convirtiendo la experiencia del tiempo, en un movimiento de "cintas transportadoras", lo que Chaplin parodió en la invención de la máquina de comer, "gracias a la cual podía alimentarse al trabajador sin necesidad de interrumpir el trabajo, o sea, de perder tiempo"¹⁰, o lo que Woody Allen parodiaba en el personaje que afirmaba "me voy a suicidar. Sí, eso, voy a volar a París y me tiraré de al torre Eiffiel. Después estaré muerto. Pero si vuelo en el Concorde podré estar muerto tres horas antes. Espera un momento. Con la diferencia horaria podría estar vivo seis horas más en nueva York y tres horas después muerto en París. Podría arreglar algún asunto y al mismo tiempo estar muerto"¹¹.

No debemos terminar este apartado sin hacer una breve anotación de lo que la construcción de las continuas infraestructuras de la aceleración, alternativas a la N-340, han producido en la provincia de Málaga desde el punto de vista de la sostenibilidad: ¿Desde qué lógica se ha construido la última autopista de Málaga AP-46 que ha destrozado unos ecosistemas irremplazables para ahorrar 5 minutos en un trayecto de apenas 7 kilómetros, en paralelo a la anterior AP-45? ¿Son tan importantes los 5 minutos de la población trabajadora (como la de Chaplin), frente al tiempo irremplazable de los ecosistemas eliminados? El costo de reposición es incalculable, los beneficios no creemos que se hayan medido ni cuantificado, en esta variable temporal, ni creemos que haya contemplado como beneficiarios últimos, a estos supuestos trabajadores (el cobro de la autopista también nos parece ridículo frente a la captura de presupuestos realizados...no seguiremos por aquí: este tiempo, que parece ser definido por la necesidad de transparencia ya tiene sus propios jueces).

Es un cambio de óptica lo que se requiere, un cambio de paradigma y cultura y, como consecuencia, un cambio de nuestros sistemas de producción. Y el tiempo lento, la desaceleración, es sin duda una nueva clave de las nuevas ecuaciones con los que construir nuestra cultura y nuestros territorios¹².

La lección mas urgente de la sostenibilidad es aquella aprendida desde las claves del decrecimiento, una palabra ya mal entendida y desacreditada que no es otra cosa que olvidar "la única religión que lo ha dominado todo, la de la economía"¹³, para la construcción de un nuevo sistemas de valores, una

nueva creatividad social que permita reinventar nuestras reglas de construcción de la sociedad. El decrecimiento supone la generación de una nueva matriz de posibilidades para la inventiva social. Poner en marcha un movimiento en espiral para entrar en la órbita del círculo virtuoso de las "8R"¹⁴: Reevaluar, Reconceptualizar, Reestructurar, Relocalizar, Redistribuir, Reducir, Reutilizar, Reciclar. Espiral introductiva que podría organizarse con otras R a la vez alternativas y complementarias como Romper (con la dependencia económica y cultural de las viejas lógicas), Retomar (el hilo de una historia construida con otros tiempos y otras lógicas, más allá del desarrollo y la globalización), Recuperar (una identidad cultural propia), Reintroducir (los productos específicos olvidados o abandonados y los valores antieconómicos ligados a cada historia), o Recuperar (las técnicas y saberes tradicionales).

El decrecimiento es la base para el descubrimiento y florecimiento de una nueva inventiva social tiene que ver con un florecimiento colectivo, dentro del cual no se privilegia el bienestar material destructor del medio ambiente y del vínculo social.

La recuperación de la N-340 abre como posibilidad la reconstrucción de una infraestructura del desaceleramiento, que seguro nos permitirá, no sólo construir una nueva relación con nuestra propia experiencia del tiempo, sino la posibilidad, desde su patrimonialización, de la recuperación de antiguos valores, paisajes perdidos, importantes arquitecturas y objetos patrimoniales, que desde una nueva óptica y desde una nueva experiencia del tiempo, sean reinterpretados, con la conciencia de ser además una estrategia de resurgimiento de realidades y de devolución al territorio (y a los paisajes de otro tiempo), la verdadera comprensión y experiencia de los mismos y con ello, la aparición de nuevas posibilidades para el proyecto de futuro.

2. ANOTACIONES SOBRE EL MEDITERRÁNEO COMO IMAGINARIO

2.1. Los lugares de la memoria: Constelaciones de recuerdos

Volvamos a un lugar común. Nuestra experiencia de la N340 está salpicada de recuerdos discontinuos que ahora descubrimos reunidos o hilvanados precisamente por la autovía del mediterráneo sin haber sido conscientes hasta este momento.

Un verano en la casa rural de los años 60 en las huertas de Estepona: los baños por la tarde en la alberca junto a las ranas de colores: rojas, verdes, blancas y transparentes (éstas las vio nuestro amigo Alfredo, pero las compartió y ya son también nuestras). Las siestas en la pequeña porción de césped (acotada y mimada, como única muestra de supuesta civilización o lujo), a la sombra de las chumberas, sobre edredones, cojines y almohadas,

reforzando el carácter blando del suelo. Las veladas nocturnas de cines y helados, los paseos con los gatos entre los aguacates ...Vidas desplegadas en el desarrollo de casas horizontales que se construyen entre patios, jardines, huertas y terrazas, donde se reúnen las personas, los gatos y las gallinas, entre el frescor del mar, que no necesita ser visto desde la huerta y la montaña, visibles ambos solamente en la subida a la cubierta para ver el atardecer, junto a los depósitos de agua. Mañanas de lectura y tardes de acuarelas que ahora en la ciudad, nos remiten a los amigos de esos lugares y espacios. Veranos de tiempo lento.

El primer baño en el mediterráneo, con la ceremonia de bautizo, marcando un cuadrado con las direcciones en la arena y con la ofrenda al mar de la rosa blanca. En una cala también de Estepona, que no sabría en estos momentos ubicar exactamente, cala casi desierta, oculta, en un envés de la N-340, o en una porción demasiado pequeña del territorio para ser colonizada o urbanizada. Casi desconocida, casi inaccesible, pero conocida por los sabios moradores de los secretos de estos territorios.

Otro jardín secreto en Fuengirola, esta vez, en una nueva bolsa que se genera entre la N-340 y la vía del tren: de nuevo una casa horizontal, un paraíso escondido entre unos muros que esconden un jardín, de juncos, frutales y los algarrobos, (semillas que después de 6 años, germinan ahora en Sevilla y también nos recuerdan esos momentos). Y el placer del paladar: un cocido inolvidable, como los antiguos, con mucho tiempo, muchos sabores y un gran ritual. Un lugar donde pensar, trabajar y vivir, desde el que es casi imposible salir y se entiende. Y de nuevo no es necesario mirar el mar, sólo disfrutar del ecosistema que permite capturar un pequeño trozo de paraíso entre el mar y la montaña. De nuevo son sectores urbanizados de pequeña dimensión, bien comunicados entre la nacional y las infraestructuras ferroviarias, que facilitan el privilegio de vivir en el paraíso y volver a la ciudad cuando sea necesario, mientras menos mejor.

La tardes urbanas de sol y de arena en los baños del Carmen con amigos. Cervezas primero, luego café, buena conversación y el mar: buenos fluidos. Materiales todos del subconsciente, de los imaginarios o del nugal¹⁵, para el germen de algunos de los mejores proyectos que nos han acompañado, aunque no hayan sido financiados. De nuevo es un reducto casi secreto e inesperado, en los márgenes de una infraestructura que ahora reconocemos como la N-340. Paisajes de la felicidad¹⁶ de espacios que siempre deben estar limitados por muros separando el interior del exterior, cercanos en el espacio, pero no accesibles directamente. Pero también distancias¹⁷ de tiempos entre velocidad de la autovía y los lentos espacios del paraíso de los reductos generados en sus límites en torno al mar:

El origen etimológico de paraíso¹⁸ siempre viene vinculado al concepto de límite y por tanto a la constitución de la doble realidad dentro y fuera; un mundo exterior agresivo y e indómito y un mundo preparado y diseñado, fértil y placentero que se identifica con el jardín, que ofrece los frutos y el lugar para la vida gozosa del cuerpo y del espíritu. El significado de paraíso lleva implícito por tanto la separación de dos mundos: en el mundo persa la separación entre la realidad desértica y esteparia de su territorio y el lugar acotado del recreo del rey, el jardín; en el mundo cristiano entre un mundo terrenal, con dolor, trabajo y pecado y el jardín del Edén, concebido por un Ser Superior y dentro del cual se goza de su protección. También el concepto de límite hace explícito el hecho de que el acceso al mismo está reservado sólo a los privilegiados. El paraíso debe estar limitado físicamente por tanto por un muro, construyendo nítidamente el concepto de interior y exterior de este espacio exclusivo. Pero los límites para su acceso se refuerzan también con la lejanía, con la presencia de obstáculos, en incluso con el desconocimiento de su localización exacta. Como decía Proust, todo Paraíso para ser considerado como tal debe ser necesariamente un paraíso perdido.¹⁹

Y la fiesta en la playa, en la boda desenfadada, en los límites con El Rincón de la Victoria. En planta primera, en el salón con vistas al mar, la cena engalanada pero con la cercanía de una escalera que baja a la arena e invita a descalzarse, pisar tierra y remangar pantalones y vestidos. Disfrazarse y engalanarse para la fiesta, pero sólo lo suficiente, conscientes de que nuestra verdadera naturaleza (la que nos completa y nos reconoce) está abajo, en la orilla, entre el mar y la arena. La fiesta como el lugar de construcción de un nuevo ecosistema, donde el tiempo y el espacio se construyen según nuevas reglas²⁰, espacios para redescubrir la posibilidad y necesidad del estar juntos, imposibilitado en los tiempos y espacios habituales de nuestras ciudades.

Nuestros recuerdos ya se salen del objeto de este proyecto, siguen más allá, en la Punta de la Mona: espacios de silencio en las curvas apretadas entre la nacional y el monte alto. O en Torre del Mar, donde la misma N340, ha sido muchas veces objeto en sí para ser mirado como paisaje (la N-340 como paisaje en sí), desde las terrazas del apartamento de verano, que en su relación y visión de la nacional y el paisaje de fondo de la montaña, nos conectan mentalmente con Cádiz, Granada o Almería, como promesas de excursiones de verano, que en la mayoría de ocasiones, sólo llegarán hasta Nerja.

Y en Nerja, la casa no visitada pero estudiada de Rudosfky, un mundo imaginario que nos remite al mismo paisaje interior y al mismo imaginario del

paraíso: andar descalzo, entre patios, pasear entre los árboles, baños de nuevo de alberca, entre sombras, veladuras, entre azules...Siguen siendo los mismos materiales para la construcción del paraíso, un mundo de fenomenologías inmateriales, de sensaciones del cuerpo, muchas de las fenomenologías del placer. Frente a la atrofia que nuestra sensualidad ha sufrido a causa de la cultura contemporánea²¹, la casa es un manifiesto de la recuperación de la arquitectura como espacio del placer y del disfrute de la vida: el patio como habitación exterior, la austeridad sensual, aprendida de las arquitecturas vernáculas (espartanas y sibaritas a la vez²²) o de tradiciones de nuestra cultura, aprendiendo lo mejor de la cultura romana (como el *triclinium*, para comer tendidos²³), pero también de otras culturas, como la japonesa [donde toda la estancia se hace blanda para dormir]. Junto a esto, una propuesta de espacio vacío, frente a la acumulación de objetos inútiles, la liturgia del baño, o el comer como homenaje de los sentidos: la expresión del júbilo de vivir. Y el mediterráneo, siempre como imaginario presente²⁴.

Y en Almería, los viajes de placer y de trabajo desde Málaga por la nacional y el largo tiempo de la espera.

Todos estos recuerdos estaban hilvanados invisiblemente en nuestra memoria sin saberlo, por algo que ahora se llama N340 y no por haber encontrado un nombre para esta infraestructura de la memoria o del paraíso, ha dejado de perder la magia, secreto o encanto, todo lo contrario, lo reconocemos como un tesoro escondido que ahora cobra claridad y nos permite entender su lógica y sentido.

Tal vez este imaginario se llame "cultura mediterránea", tal vez "arquitecturas del paraíso", tal vez, "infraestructuras del placer", no sé bien, no acierto en el nombre ni en un hilo ordenador que no sea otro que esta misma secuencia de pequeñas porciones del paraíso a lo largo de la N-340. Aunque el mediterráneo, en la otra cara de la moneda, también se ha convertido en un cementerio, tal vez por culpa de este mismo imaginario, no hablemos de esto pero no dejemos de nombrarlo... Explicitar las claves que creemos que dan lógica a este mundo tal vez nos permita extraer un nuevo campo de anotaciones y claves para un posible proyecto de patrimonialización del paraíso.

2.2. El mediterráneo como constructo. Patrimonializar los modos de vida

Tal vez mi personal infraestructura tome un atajo desde Almería y llegue hasta Sicilia, donde he podido reconocer estas claves donde arquitectura y ciudad son términos inseparables de la buena vida, del disfrute de las atmósferas generadas gracias al buen manejo de las formas, los materiales y las técnicas en torno a las temperaturas amables del mediterráneo.

Infraestructuras para el disfrute de los placeres del gusto y del tacto, de la buena comida y bebida.

La arquitectura, la buena arquitectura, la de todos los tiempos, siempre ha tenido como objeto el placer del cuerpo y de los cuerpos²⁵. Indudablemente las claves de la arquitectura mediterránea se sostenía sobre estas cuestiones, pero nuestra cultura, que ha sido eminentemente visual, ha reducido el mediterráneo (desde la arquitectura o sus fallidas construcciones), a la visión del mismo. Y las casas se han vuelto verticales para ver el mar, cuando la casa horizontal permitía generar el vergel entre patios que se llenan de temperaturas, aire, climas, olores y colores: de atmósferas. Las infraestructuras domésticas se han apretado y han eliminando el espacio de la naturaleza interior, para rentabilizar esas vistas (más que miradas), como oferta a ser consumida y así tenemos una costa llena de casas vanidosas que quieren ver y ser vistas, cuando las verdaderas infraestructura del paraíso querían ocultarse, mirar sólo de vez en cuando y sobre todo, en las infraestructuras de lo colectivo más que de lo doméstico. Conquistadores de los trofeos de vistas en las "las topografías del paraíso", cuando la conquista vence y elimina. En vez de negociadores astutos del privilegio de estas topografías, en la que el mejor lugar nunca es la cima del vencedor, sino la pendiente, donde es posible captar y atrapar los vientos, las brisas.

Se requiere un cambio en el modo de vivir, antes que en el modo de construir decía Rudosfky²⁶.

Un proyecto de sostenibilidad desde estas anotaciones, tendría que ver con generar intensidad y sentido en la reconquista de los modos de vida construidas en las verdaderas infraestructuras habitativas del paraíso: estancias y patios para capturar el sol, la sombra, el aire, los vientos y los olores y colores que acompañar estas dimensiones del espacio.

2.3. La N-340 como generadora del constructo mediterráneo

Este término -el "Mediterráneo"-, del que tanto se abusa y al que tanto se recurre, incluso para caracterizar manifestaciones del mundo artístico, ¿qué significa realmente? Posiblemente una de las principales características de dicha área geográfica consista en la facilidad de conexiones que se ha dado en esta cuenca marítima, y en las tierras que a ella se asoman: rutas / puertos, carreteras / ciudades. Ello explica el desarrollo de un imaginario en "red", con distintos centros interrelacionados y coexistentes ...a través de un mar 'interno' (...) La red es un entramado de comunicaciones, transportes, transferencias, migraciones y pasos, como un gran cerebro de agua.²⁷

Es la N-340 la red que relaciona y encadena las porciones habitativas del paraíso, es este mismo encadenamiento, el mediterráneo en sí. Patrimonializar la infraestructura parece ser la estrategia más coherente para la consolidación de este mismo imaginario y sus posibilidades.

El *Mediterraneus* nace, de hecho, por oposición al *maritimus*, indicando un espacio continental: vocablo compuesto por *medius* y *terra*, significa “dentro de la tierra”, lejos del mar”; empleado como *mediterraneum* denotaba el interior de un territorio. Y puesto que el “mar interior”, que nosotros conocemos, está en efecto “rodeado de tierras”, se comenzó a emplear el mismo epíteto para nombrar la extensión marina. Designación, pues, inicialmente ubicadora, geográfica, cuyos confines, sin embargo, tanto territoriales como connotativos, permanecerán necesariamente inestables, no categorizables²⁸.

La realidad mediterránea es una cierta interacción entre naturaleza y cultura, un lugar donde toda la naturaleza está violada y donde toda la cultura está integrada, un lugar en el que todo es ambiguo y sensual...un mundo abierto pero con referencias constantes. Por lo tanto, el mismo tiempo es un mito y un hábitat singular...*yo no veo a la madre naturaleza, sino a la madre cultura hecha naturaleza, a la naturaleza regimentada por la mano del hombre. Naturalmente, un hábitat de estas características es un imaginario para todos los que no viven en él pero proceden de otras culturas. Es un hábitat para la nostalgia, porque el mediterráneo es una ilusión de que hay un lugar donde naturaleza, cultura, sentimiento, paisaje y perspectiva, imagen y concepto, forma, sentimiento y razón pueden unificarse y reunificarse*.”²⁹

Es lo artificial, la infraestructura y la ciudad, lo que genera precisamente este constructor denominado como mediterráneo.

3. ANOTACIONES SOBRE EL PROYECTO CONTEMPORÁNEO, NUEVAS POSIBILIDADES Y HERRAMIENTAS: ARQUITECTURAS INMATERIALES

Ya hace algunos años nos enfrentamos a la difícil relación entre proyecto y turismo y a la obligación de repensar estas cuestiones en el contexto del litoral mediterráneo. En aquella ocasión aún seguíamos creyendo en la capacidad de la arquitectura como construcción de objetos y paisajes, aunque ya se buscaban nuevas soluciones para hacer posible nuevas arquitecturas y nuevos proyectos que aprendieran qué era aquello que las teorías más radicales sobre la sostenibilidad, definían como decrecimiento³⁰. Bajo estas premisas ensayábamos nuevas fórmulas para hacer crecer el paisaje natural en la ciudad o generar programas compatibles que asumieran por ejemplo la estacionalidad de la costa³¹. Proyectos denominados como arquitecturas decrecientes o recursivas, crecientes sobre sí mismas, sin necesidad de consumir más espacio natural. Fórmulas sin duda necesarias para

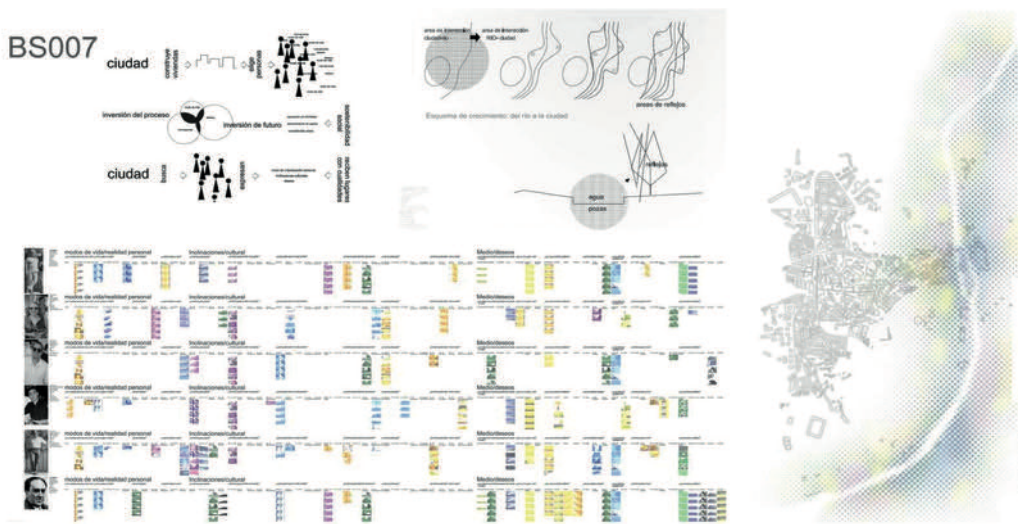
la formulación de un proyecto de decrecimiento de la ciudad. Pero tal vez no eran sino últimas búsquedas desesperadas para la supervivencia de un entendimiento de la arquitectura todavía demasiado vinculada a la definición de sus soportes.

En este tiempo, del 2005 al 2015, hemos ensayado fórmulas mucho más radicales de algo que hemos venido denominando como “arquitecturas inmateriales”.

El concurso de Europan 9 en los campos de Soria³², nos obligó a desprendernos de lo material como propuesta de proyecto, como respuesta a un enunciado del concurso que promovía el crecimiento de la ciudad hacia el río, con la excusa de la patrimonialización de un conjunto de restos de gran valor diseminados en las orillas del Duero. Un enunciado del concurso que escondía grandes peligros, en la confianza de supuestas certezas, todavía de un pensamiento economicista, proponiendo por ejemplo la sustitución de pequeñas barcas existentes de un delicioso embarcadero por recuperar, por barcos turísticos de gran envergadura, de pasajeros para “enseñar”, “mostrar y vender un río que ha sido disfrutado hasta ahora por los habitantes y viajeros enamorados de los recorridos secretos, silenciosos y escondidos, en tornos a la riberas del Duero. La tematización de los lugares, la incorporación del turismo como mercantilización del patrimonio, está impidiendo un disfrute sosegado de los tesoros de nuestras culturas.

Desde el grupo de investigación ya se alertó sobre los peligros de este enfoque³³. El concurso de Europan 9 nos enseñó mucho, desde sus bases, sobre la tematización de las ciudades y sus peligros. En esta época, en que el

Figura 01: “Europan 9, Soria: Viva la gente de Soria”, encuestas realizadas, esquemas de trabajo y mapa de reflejos del parque de depuración. Luz Fernández-Valderrama, José Montes, Marta Fdez. Valderrama, Francisco Escudero (Curtidores5)



pensamiento economicista lo ha invadido todo, hemos roto muchos sellos, que siempre deberíamos haber dejado cerrados (Figura 01).

Frente a estas dinámicas, la propuesta presentada al concurso elegía como acción, la renuncia a hacer más ciudad, proponiendo, en vez del crecimiento de la ciudad hasta el río, el crecimiento del río a la ciudad, en un proyecto de "bosque de depuración", que articulaba el bosque existente en el que se encerraba el río y la vieja depuradora, con una única acción material que consistía en la "generación de pozas de recuperación del agua de lluvia para la creación de un paisaje de reflejos". Arquitecturas que ensayaban sobre lo inmaterial y proponían lo atmosférico como cualidad del proyecto de arquitectura.

Estas estrategias de generación de arquitecturas inmateriales, también han sido ensayadas a escala internacional, en los proyectos de investigación abordados como grupo de cooperación ArTeS, ("Arquitectura, territorio y Salud")³⁴, que nos ha permitido ser radicales en la búsqueda de la construcción del espacio social como verdadero proyecto de arquitectura contemporáneo: "el espacio social como proyecto"³⁵. Antes, en proyectos de investigación del

Figura 02: Mapa social y ficha de mesa técnica laboral, ForoBarriadas, materiales del trabajo del taller

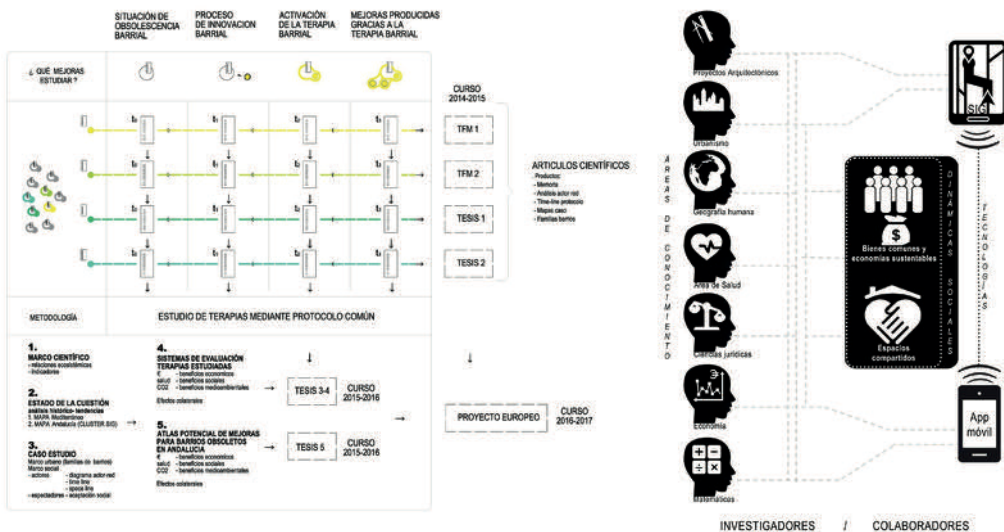


grupo IN-GENTES, como el "Foro Barriadas"³⁶, o en los contextos académicos vinculados al departamento de Proyectos, como el trabajo de la asignatura de Fundamentos de Habitar, los objetivos de la investigación han incidido sobre estos aspectos³⁷ (Figura 02).

En los espacios de cooperación al desarrollo hemos renunciado de nuevo esas viejas estrategias del entendimiento del proyecto como acción de diseño de objetos o paisajes, entendiendo que el proyecto es ahora, sobre todo, un proyecto estratégico sobre el espacio social, generando estrategias para la construcción del espacio social. Proyectos que han empezado detectando cuál es el actor-red en cada momento (Latour), para generar nuevas propuesta con la inclusión de nuevos agentes activadores. Nos parece que ha sido una radicalización en el entendimiento del verdadero potencial del proyecto contemporáneo y un radical entendimiento de lo que supone asumir las estrategias del decrecimiento en nuestra disciplina.

Pero las herramientas del presente también nos revelan nuevas posibilidades del proyecto de arquitectura, gracias a la incorporación de nuevas tecnologías de procesamiento y análisis de datos que pueden venir desde las disciplinas más cercanas a la geografía, como son los S.I.G (Sistemas de información geográfica), o las herramientas de análisis de datos de mano de matemáticos e informáticos. Y dado que reconocemos en este proyecto, la construcción de un grupo de investigación en el que los socios empiezan a ser comunes, queríamos poner dos ejemplos (uno en marcha y otro ya realizado) para poder evaluar las capacidades de estas nuevas estrategias (Figura 03).

Figura 03: Esquema de trabajo del proyecto EUOBs-INGENTES y esquema de equipo multidisciplinar, IN-GENTES (L. FVA, C.Ureta, S. Mendoza, S.Rodríguez, A. Martín-Mariscal, I.Rovira, M.Fernández, JA.Duarte) e Inmaculada Martín. 2015

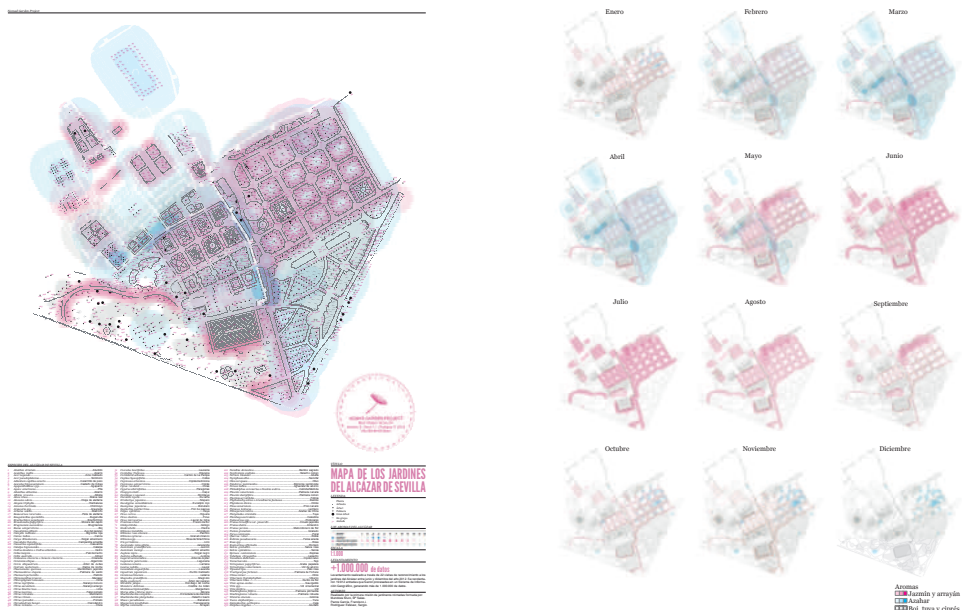


En primer lugar, nos referimos al proyecto EUOBs, realizado por IN-gentes, en colaboración con Habitec, la Universidad de Málaga y la de Granada. El proyecto sobre regeneración integrada de barrios, elaborado en colaboración con el grupo de investigación del departamento de Ciencias de la Computación e Inteligencia Artificial de la Universidad de Sevilla y el C3iT de la Universidad de Huelva (Centro de Investigación Internacional sobre Inteligencia Territorial).

De nuevo frente a la posibilidad, como departamento de proyectos, de la elaboración de talleres para la invención de proyectos y estrategias en los barrios elegidos para el trabajo conjunto, el equipo de la Universidad de Sevilla decidió desde el principio, trabajar con la realidad y en vez de generar nuevas estrategias, aprender de las terapias ya ejecutadas en la realidad, analizándolas estratégicamente, gracias a la colaboración con estas disciplinas.

Así, se generará un atlas de terapias potenciales, una herramienta que sea capaz de analizar las dinámicas sociales, detectando barrios de semejantes cualidades (económicas, sociales, físicas y medioambientales) en porcentajes relativos que nos permitan extrapolar resultados. Nos queda mucho trabajo en el trabajo estratégico sobre el estudio de las dinámicas urbanas y sus posibilidades. Y nos queda mucho trabajo y grandes posibilidades en el trabajo cualitativo sobre los datos que nos permita hacer emerger nuevas posibilidades (Figura 04).

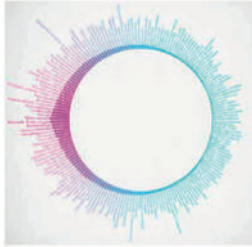
Figura 04: Mapas del Atlas de los jardines del Alcázar, NOMAD-GARDEN, 2014. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, MENDOZA MUÑOZ, PAZOS Y ROMERO (2014), "Atlas de los jardines del Real Alcázar de Sevilla", en Apuntes del Alcázar de Sevilla, Nº15



Pero como desarrollo ejemplar ya desarrollado con estos instrumentos y estrategias, nos gustaría referenciar el proyecto realizado por NOMAD-GARDEN³⁸ en los Jardines del Alcázar. Un proyecto en el que la sensibilidad instrumental facilitada por el equipo, se une al rigor y a la mirada estratégica sobre los datos, que permite el trabajo con otras disciplinas: historiadores, técnicos medioambientales y matemáticos. El proyecto es un ejercicio ejemplar sobre las posibilidades de nuestra disciplina para trabajar cualitativamente y creativamente, con los datos de la realidad, haciendo emerger nuevos y antiguos valores que permitan ejercer nuevas y antiguas lecturas sobre lo ya construido.

El proyecto genera un Atlas del Alcázar, que gracias a la introducción de nuevas tecnologías permite hacer emerger el potencial que siempre han tenido, además de nuevos valores que emergen gracias a la asociación de la información que nos facilita esta tecnología. Como ellos mismos explicitan³⁹, citando a Jordi Solé⁴⁰, la mirada de la ciencia está ampliando su horizonte más allá del análisis de lo aislado y fragmentario- por ejemplo, en este caso, de las especies y sus diferencias-, para observar también el sistema que las vincula. Sistemas formados por la interacción de múltiples elementos, estructuras difíciles de comprender a simple vista y que necesitan de nuevas cartografías capaces de desvelar su comportamiento emergente.

El proyecto investiga sobre las especies existentes en los jardines, explorando cuales son los patrones asociativos entre ellas, los fenómenos emergentes que se provocan al trabajar en conjunto, o si existe alguna relación entre las cualidades y las preferencias de la elección de los lugares en los jardines, por ejemplo. Estas son algunas de las cuestiones que las cartografías, suplementadas con las nuevas tecnologías, son capaces de dejar emerger. El uso de SIG como soporte permite vincular y superponer datos asociados a la localización de las especies vegetales y a cada una de los ejemplares, asociando a éstas, datos genéricos y concretos, vinculando información alfanumérica a la información georeferenciada, generando una plataforma accesible y actualizable que se pone a disposición de la comunidad científica para la apertura de nuevas vías de investigación. Además del uso del los SIG, la utilización de herramientas matemáticas como análisis de clustering o processing para la visualización creativa de datos, ha permitido la generación de nuevas cartografías que relacionan a las especies entre sí, indagando en relaciones ya establecidas de antemano, o nuevas relaciones por descubrir: 10 miradas o cartografías de jardines denominadas como: "jardines culturales, estratificados, jardines cromáticos, aromáticos, alergénicos, nutritivos, climáticos, atmosféricos, alergénicos", para llegar finalmente al "jardín asociativo" (Figura 05).



10. El jardín asociativo

Con el objetivo de desentramar, no sólo la paleta botánica que conforman estos jardines —formada por 187 especies— sino también el patrón que las relaciona —su estilo, su mezcla precisa— se ha realizado este análisis de redes.

Los jardines del Real Alcázar se muestran como un polígono botánico, un todo asociativo caracterizado por los recorridos que lo han fabricado y que han sido interpretados, plantados, mantenidos, nunca separados en función de las referencias que establecieron con el mundo.

Desde entonces las derivadas en sus caminos, por uno de los patrones regados orgánicos, hasta transformarse en el jardín que hoy conocemos. Un grupo generador por una voluntad de dar forma por plantados pero, por otro, como un elemento del paisaje. Un elemento "líquido" cuando, al hablar del Escenario de liberación, recordo que el título de "El jardín asociativo" por la liberación, como un todo como del Alcázar, pero "El jardín asociativo".

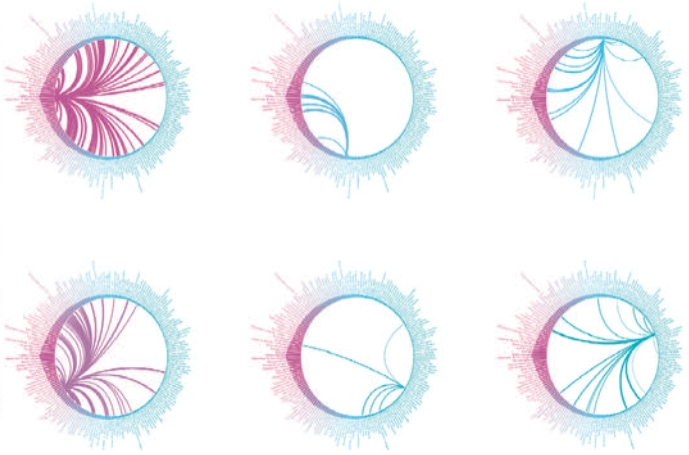


Figura 05: "El jardín asociativo", NOMAD-GARDEN, 2014. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, MENDOZA MUÑOZ, PAZOS Y ROMERO (2014), "Atlas de los jardines del Real Alcázar de Sevilla", en Apuntes del Alcázar de Sevilla, Nº15

Nos queda un largo trabajo en el aprendizaje de lo transdisciplinar (que no es otra cosa que el reconocimiento de que la necesidad del otro), además del trabajo cualitativo sobre nuevas posibilidades de la realidad.

Creemos que esta es uno de los campos de mayor potencial en el proyecto patrimonial y sin duda, la oportunidad de trabajar de esta manera, o con estrategias afines, trabajando cualitativamente sobre la N-340 como infraestructura de información, donde se entretujan capas de información social, modos de vida, espectaculares paisajes, grandes ejemplos de la modernidad, antiguas maneras de entender estos paisajes con dinámicas sociales. Sin duda las nuevas herramientas a las que nos estamos enfrentando los arquitectos y gracias a las nuevas asociaciones disciplinares, generan un apasionante y nuevo campo del proyecto arquitectónico.

Enhorabuena a todos por lo que este congreso, el equipo y proyecto ofrece. No sólo por lo lúcido de su elección como objeto de investigación, sino por lo acertado e inteligente de la estrategias que propone: la infraestructura como estrategia operativa y creativa de estructuras materiales e inmateriales.

NOTAS

1. Nuestra investigación personal previa a la producción de esta ponencia ha llegado recurrentemente, sin querer, una y otra vez, a documentos escritos del equipo de investigación, que no hacían sino suscribir continuamente el punto de vista buscado. Esto me ha hecho comprender, sin haber tenido hasta ahora ocasión de trabajar con el equipo, lo que el congreso propone como investigación y como provocación. Seguro que cualquier obra de arte no hace sino eso, hablar de lo que ya tenemos dentro, celebrar lo que resuena. Por todo ello, creo que merece la pena dedicar un esfuerzo en explicitar lo que reverbera como sonido de fondo: lo común como celebración.
2. INNERARITY, D " El poder de las mujeres" El País 08/03/2007: El autor explica cómo la reivindicación de los valores de lo cotidiano, son temáticas privilegiadas para los hombres y no para las mujeres, ya que se les presupone estas cualidades, estando irónicamente para ellas censuradas en el terreno público: *"Cuando las mujeres hacen política "de mujeres", desarrollando unos supuestos atributos de la feminidad (cercanía, humanidad, sentido común, inclinación hacia el cuidado y la protección, sensibilidad hacia lo particular...) que son precisamente los que las han recluido en la privacidad, contribuyen involuntariamente a que se las expulse del espacio público"*.
3. INNERARITY, D. (2009). Pag 45.
4. Ver cuadro de mandos de Alfredo Rubio, citado en FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, LUZ (2013) para la necesidad de reinventar un nuevo de cuadro conceptual donde repensar por ejemplo la relación entre tiempo y duración.
5. Le Corbusier, en Pensar la Arquitectura: Mise au Point de Torres,J(2014),p.84.
6. INNERARITY, D. (2009). Pag 37.
7. Arquitectura y placer en FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, LUZ (2015)
8. No para proyectar en el futuro, sino para tener claro que es el futuro en sí, el objeto de nuestro proyecto, social y de arquitectura.
9. INNERARITY, D. (2009). Pag 46.
10. INNERARITY, D. (2009). Pag 46.
11. Ibídem.
12. Ibídem.
13. FERNÁNDEZ-VALDERRAMA y AAVV (2015, pendiente de publicar).
14. Serge Latouche, "¿Tendrá el sur derecho al "decrecimiento"?" en Una nueva manera de vivir. EL DECRECIMIENTO. Hacia una sociedad ahorrativa, ecológica y solidaria. De la editorial Aún Creemos en los Sueños. Santiago de Chile 2009.
15. Carlos Castaneda divide las potencias del hombre en aquellas vinculadas al nagual o al mental, como regiones conceptuales ampliadas de las potencias de lo creativo o lo racional.
16. "Los Paisajes de la Felicidad", Mar Loren en AA.W (2012).
17. Para un desarrollo más amplio del concepto o constructor denominado "Distancia", ver FERNÁNDEZ-VALDERRAMA(2004).

18. *pairi-dae'*-za persa: parque cercado / jardín del rey. *paradisu*, babilónico tardío: cerca, vallado o zona acotada. Citados por Mar Loren en AA.VV (2012).
19. *Ibidem*.
20. RUBIO DIAZ, FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, REINOSO (2007).
21. LOREN MAR Y ROMERO YOLANDA [comisarias] (2014). Pag. 14.
22. *Sparta & Sybaris* fue el nombre de la exposición realizada por RUDOLFSKY en 1987.
23. *Now I lay me down to eat. Notes and Footnotes on the Lost Art of Living*.
24. "El Mediterráneo: las casas soñadas" Exposición realizada pro Rudofsky, citado por LOREN M. y ROMERO Y. (2014), pag.16.
25. Alfredo Rubio (2012) y Jose Miguel Iribas(2012).
26. LOREN MAR Y ROMERO YOLANDA [comisarias] (2014).
27. Antonio Pizza de Nanno: "Encuentros internacionales en el Mediterráneo" en *International Seminar Touristic Territories: Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape*.
28. "El mediterráneo: creación y desarrollo de un mito" (Antonio Pizza). Extraído del libro *J.Ll Sert y el mediterráneo*. pag.13-14.
29. RUBERT DE VENTOS, XAVIER (2002)
30. Ver MORENO PEREZ, y FERNANDEZ-VALDERRAMA APARICIO (2005) y FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, y AAVV (2009).
31. La investigación del 2005 y los proyectos generados como ejemplos de las nuevas estrategias, se generaron en un curso de proyectos insertados en la investigación de Manuel Gausa titulada, *España, hacia una costa inteligente* dentro de la Bienal Internacional de Arquitectura Rotterdam, en el marco del Proyecto titulado *Mare Nostrum*.
32. <http://ingentes.es/investigacion/europan-9-soria/>
33. Alfredo Rubio en la *Revista Archipiélago* titulado "Lo común y la tematización de sus lugares potenciales" en RIZOMA (2005)
34. <http://rehabilitaciondebarrios.org/>
35. Fernández-Valderrama y AAVV (2015, pendiente de publicación en la fecha de presentación de la presente ponencia)
36. En el seno del Taller de Sevilla, realizado en el contexto del Foro Barriadas, en colaboración con Santiago Cirugeda, Carlos Morales y Judit Albors, como muestra de nuestro interés por transparentar la construcción intencionada que desde los medios de comunicación, se realizó un Noticiero, un periódico recopilatorio de esta información. Se puede consultar en: <http://ingentes.es/docencia/repasando-foro-barriadas-etsas-05-06/>
37. Fernández-Valderrama y AAVV (2015).
38. <http://nomadgarden.net/>
39. RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, MENDOZA MURO, PAZOS Y ROMERO (2015)
40. SOLE, JORDI (2009)

41. Las referencias bibliográficas seleccionadas han sido seleccionadas más bien por su capacidad para la construcción de un imaginario y por su capacidad proyectual, textos que consideramos que pueden ser materiales seductores para aquellos que quieran seguir trabajando a partir de los conceptos propuestos, por lo que también se adjuntan las direcciones en Internet donde pueden ser consultadas a texto completo.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV (2012) Revista eDap05. Balneario Ntra. Sra. Baños del Carmen. Málaga Litoral. <http://www.arquitecturaypatrimonio.com/edap05banosdelcarmen.pdf>
- BOCCO GUARNERI ANDREA 2003 *Bernard Rudofsky: a humane designer*. SpringerWien,
- CHAVES. NORBERTO (2005). *El diseño invisible. Siete lecciones sobre la intervención culta en el hábitat humano*. Paidós. Estudios de Comunicación.
- CURTIDORES5 (2008), "Europan 9-Soria: Viva la gente de Soria" Revista: Future Arquitecturas, ISSN: 1885-8228, año, pags. 110-111.
- EUROPAN 9 ESPAÑA Editorial: EUROPAN, MADRID, ESPAÑA / EUROPAN 9 RESULTS Editorial: EUROPAN Lugar de Publicación: PARIS, FRANCIA, <http://ingentes.es/investigacion/europan-9-soria/>
- FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, LUZ (2004) *La construcción de la mirada: tres distancias*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla y el Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción. Colección "Textos de Doctorado".
- (2013) "Nuevas emergencias contemporáneas para la construcción de la ciudad y el territorio", en Revista URBIMETRÍA N°1: La sustentabilidad urbana. Una mirada a la ciudad en términos de desarrollo. Cochabamba. <http://ingentes.es/publicaciones/nuevas-emergencias-contemporaneas-para-la-construccion-de-la-ciudad-y-el-territorio/>
- (Pendiente de publicación 2015) "Arquitectura e mirada, projecto e distância – construção e movimento de uma coerência aventurosa", Seminario Prática(s) da Arquitectura – projecto / investigação / escrita" organizado por Manuel Soares Mendes en Escuela de Arquitectura de Oporto.
- FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, RUBIO DÍAZ, MARTÍN-MARISCAL, MILLAN, (2009). "Una relectura acerca de las herramientas y los procesos del proyecto en las actuaciones del turismo en las riberas del Mediterráneo en el siglo XXI". Dossier Monográfico de la revista Digital de REDAMED: Actuaciones y procesos urbanísticos en las riberas del Mediterráneo en los inicios del siglo XXI. <http://ingentes.es/publicaciones/una-relectura-acerca-de-las-herramientas-y-los-procesos-del-proyecto-en-las-actuaciones-del-turismo-en-las-riberas-del-mediterraneo-en-el-siglo-xxi/>
- (2010). 'Arquitectura y salud' en Seminario de Innovación, Investigación y Transferencia en la ETSAS. <http://ingentes.es/congresos/arquitectura-y-salud/>
- FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, CASADO-MARTÍNEZ, HERRERO-ELORDI, MARTÍN-MARISCAL, LUQUE-DÍAZ (2012) "Architecture "part time". Actions and interactions for the collective space". *Reduce-Recycle- Reuse, Arti performative in spazi urbani*. De Vittorio Fiore, Francesca Castagneto, Lettera Ventidue Edizioni (2012). <http://ingentes.es/publicaciones/arquitecturas-por-horas/>
- FERNÁNDEZ-VALDERRAMA y AAW (2015, pendiente de publicar), "Mapas, rostros y tiempos de IN-GENTES: Recorrido en 2 áreas temáticas y 15 estrategias proyectuales" Departamento de Proyectos arquitectónicos y Vicerrectorado de Investigación, Universidad de Sevilla.

- GONZÁLEZ SANDINO. R. (2001) "El sol en la arquitectura y el espacio urbano" en *Arquitectura, Ciudad y Medioambiente*, de Jaime López de Asiain, COPT, Junta de Andalucía y Universidad de Sevilla. Pp.73-86.
- FOLCH, RAMÓN (1999), *Diccionario de Socioecología*. Planeta
- GADAMER, G.H (1977), *Verdad y método*, Salamanca. Sígueme.
- IN-GENTES (VVAA), 'Emergencias contemporáneas: salud urbana' / Reinventando la Salud Social' / 'Terapias domésticas y urbanas (I)' / 'Terapias domésticas y urbanas: La Fiesta (II)' / "La terapia urbana: la experiencia del andar 1 / "Terapia urbana: la experiencia del andar y el funambulismo"/ en *La Ciudad Viva*. [en línea] <http://www.laciudadviva.org/> [Consultado en dic 2014].
- INNERARITY, D. (2009). *El futuro y sus enemigos: una defensa de la esperanza política*. Barcelona etc., Paidós.
- INNERARITY, D. "El poder de las mujeres" *El País* 08/03/2007.
- IRIBAS, J.M. "Espacio público, espacio cívico" en *Reduce-Recycle- Reuse, Arti performative in spazi urbani*. Autores: Vittorio Fiore, Francesca Castagneto. <http://ingentes.es/publicaciones/capitulos-de-libro/espacio-publico-espacio-ciudadano/>
- LATOUCHE, SERGE (2009) "Por una sociedad del decrecimiento", en *Una nueva manera de vivir. EL DECRECIMIENTO. Hacia una sociedad ahorrativa, ecológica y solidaria*. De la editorial Aún Creemos en los Sueños. Santiago de Chile
- LOREN MAR Y ROMERO YOLANDA [comisarias] (2014). *Bernard Rudofsky: desobediencia crítica a la modernidad/ Centro José Guerrero*.
- LOREN MAR (2012), "Topografías del paisaje litoral andaluz. La permanencia patrimonial de la arquitectura malagueña". e-ph cuadernos Cien años de arquitectura en Andalucía. *El Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea, 1900-2000 Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico . Consejería de Cultura*,
- MORENO PEREZ, J. RAMÓN; FERNANDEZ-VALDERRAMA APARICIO, LUZ (2005). "Arquitectura y turismo". *Revista Archipiélago. Cuadernos de Critica de la Cultura*. Nº68, 2005, pp. 73-84. <http://ingentes.es/publicaciones/arquitectura-y-turismo/>
- PIZZA DE NANNO, ANTONIO: "Encuentros internacionales en el Mediterráneo" en *International Seminar Touristic Territories: Touristic Imagery and the construction of contemporary landscape* ISBN: 978-84-92931-37-8. Pp. 6 <http://dugi-doc.udg.edu/handle/10256/8798>
- PIZZA DE NANNO, ANTONIO en "El mediterráneo: creación y desarrollo de un mito" *Jose Luis Sert y el mediterráneo* <http://habitarelmediterraneo.blogspot.com.es/2013/09/este-termino-el-mediterraneo-del-que.html> "HABLEMOS DEL MEDITERRÁNEO"
- REINOSO, RAFAEL (2005). *Topografías Del Paraíso: La Construcción De La Ciudad De Málaga Entre 1897 Y 195*. Colegio de Arquitectos y Aparejadores de Málaga.
- (2006). "La ciudad nos hace", en *UN CURSO DE URBANISMO 2002-2003*. Páginas 26-35 Editorial: Laboratorio de urbanismo de la universidad de Granada Pais de

publicación: España Año de publicación 2006 ISBN 978-84-787-420-4
<http://rehabilitaciondebarrios.org/la-ciudad-nos-hace/>

- [2006] "Caballos de Troya", en UN CURSO DE URBANISMO 2003-2004. Páginas 16-23. Editorial: Laboratorio de urbanismo de la universidad de Granada. País de publicación: España ISBN 978-84-7807-421-X
<http://rehabilitaciondebarrios.org/caballos-de-troya/#more-923>
- RIZOMA [2005] "Lo común y la tematización de sus lugares potenciales". Revista Archipiélago num. 77-78, titulado, "EL PROCOMÚN O LA REAPROPIACIÓN PÚBLICA DE LO PÚBLICO". Autor: Alfredo Rubio, Rizoma (con la colaboración de Rafael Reinoso, Eduardo Serrano y Jose Maria Romero).
<http://ingentes.es/publicaciones/lo-comun-y-la-tematizacion-de-sus-lugares-potenciales/>
- RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, MENDOZA MURO, PAZOS Y ROMERO [2014], "Atlas de los jardines del Real Alcázar de Sevilla", en Apuntes del Alcázar de Sevilla, Nº15. <http://www.alcazarsevilla.org/category/apuntes/>
- RUBERT DE VENTOS, XAVIER [2002], "Del mediterráneo como mito cultural" en *Arquitectura y espacio cultural en Ibiza*. Colegio oficial de Arquitectos de las Islas Baleares.
- RUBIO DÍAZ, Alfredo. [2010] "Una aproximación a las relaciones entre territorio, planificación territorial, turismo y cultura en la Axarquía (Málaga)". Dossier Monográfico de la revista Digital de REDAMED: Actuaciones y procesos urbanísticos en las riberas del Mediterráneo en los inicios del siglo XXI.
<http://ingentes.es/publicaciones/una-aproximacion-a-las-relaciones-entre-territorio-planificacion-territorial-turismo-y-cultura-en-la-axarquia-malaga/>
- [2011] "Memoria para un futuro imperfecto" dentro del catálogo titulado De 11 a 21. Sobre la constitución política del presente, editado por el Centro Andaluz de Arte contemporáneo con fecha Marzo -Junio 2011 (Número 1). El capítulo se refiere a la obra de Rogelio López Cuenca, en concreto a la exposición Cercanías del Centro Andaluz de Arte Contemporáneo.
<http://ingentes.es/publicaciones/memoria-para-un-futuro-imperfecto/>
- [2012] "10 hipótesis para el espacio urbano" en *Reduce-Recycle- Reuse, Arti performative in spazi urbani*. Autores: Vittorio Fiore, Francesca Castagneto.
<http://ingentes.es/publicaciones/diez-hipotesis-sobre-el-espacio-urbano/#more-2477>
- RUBIO DIAZ, FERNÁNDEZ-VALDERRAMA, REINOSO [2007]. 'Espacio doméstico, público y Fiesta en Andalucía' en *Revista Neutra* 16. Pp. 52-57. <http://ingentes.es/publicaciones/transformaciones-en-la-relacion-entre-lo-domestico-y-lo-publico/>
- RUDOLFSKY, BERNARD [1973]. *Arquitectura sin arquitectos: breve introducción a la arquitectura sin genealogía* / Eudeba.
- [1977] *The prodigious builders: notes toward a natural history of architecture with special regard to those species that are traditionally neglected or down-right ignored*

- [1980] *Now I lay me down to eat. Notes and Footnotes on the Lost Art of Living.* Doubleday
- (1987) *Sparta & Sybaris*, MAK, Viena.
- SECCHI, BERNARDO (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres.* Los libros de la catarata
- SLOTERDIJK, PETER (2001). *Eurotaoísmo.* Barcelona: Seix Barral.
- SOLE, JORDI (2009), *Redes complejas.* Tusquets, Barcelona.
- TORRES, JORGE (2014). *Pensar la Arquitectura: Mise au Point de Le Corbusier.* Abada Editores. Madrid.

PONENCIA SILENCIO CÓMPLICE

DOMINGO SÁNCHEZ FUENTES

Doctor Arquitecto. Profesor Contratado Doctor del Departamento Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla. Grupo de Investigación Patrimonio y Desarrollo Urbano Territorial en Andalucía.

CRISTINA GALLARDO RAMÍREZ

Arquitecta, Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles y Doctorando por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla. Máster en Medio Ambiente y Arquitectura Bioclimática por la Universidad Politécnica de Madrid.

De ahora en adelante ya no será posible que nadie siga pensando en la razón de ser y en la utilidad de un planeamiento que siga desplegándose en los niveles del voluntarismo ingenuo y en la abstracción de los modelos preconcebidos, después de acumular voluminosas informaciones enciclopédicas, pero descuidando o desconociendo los procesos reales, determinantes de las verdaderas razones que producen la evolución del desarrollo urbano y la transformación del territorio.

–Fernando de Terán, 1978.

1. EL PLANEAMIENTO DEL LITORAL MALAGUEÑO.

EL ORIGEN Y LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO DE LA COSTA DEL SOL CON LOS INSTRUMENTOS HEREDADOS DE LA PLANIFICACIÓN URBANA

1.1. La ocupación turística del litoral

La Consideración del litoral como ámbito territorial en el que se desarrollan determinadas actividades humanas ha originado, en muy poco tiempo, la transformación de sus usos y el agotamiento de muchos de sus recursos¹. Una de las actividades que ha transformado radicalmente el litoral ha sido el turismo. Su origen está ligado a la moda del "Grand Tour" que se desarrolló desde el siglo XVI hasta principios del XIX, y que consistía en un viaje cultural iniciático de jóvenes pertenecientes a familias nobles a través de Europa. El objetivo de estos viajes era el conocimiento del patrimonio artístico

grecorromano y alguna estancia ocasional en los centros termales griegos, dálmatas o incluso turcos.

El deseo del encuentro con el mar como antídoto a las agresiones de la civilización surge con fuerza a mitad del siglo XVIII haciendo que el "Grand Tour" evolucione, influenciado por la nueva moda de las estancias de salud bajo los climas dulces y templados del Mediterráneo, hacia un nuevo escenario de vacaciones invernales de carácter familiar. El confort climático y la llegada del ferrocarril² a las costas del Mediterráneo fomentó la decantación del turismo balneario hacia los centros litorales de la Costa Azul, propiciando un trasvase de turistas desde el Mediterráneo oriental y central hacia la Riviera franco-italiana. A inicios del siglo XIX, en plena *Belle Époque*, Niza se convierte en la segunda metrópoli mundana a continuación de París³ y la Costa Azul se convierte en el principal centro de acogida del turismo internacional prolongándose su hegemonía hasta la primera guerra mundial. En ese período surgen casinos, teatros, operas, campos de golf, polos, hipódromos y puertos deportivos, añadiendo la diversión como parte esencial del ocio en las actividades turísticas de este espacio litoral.

Tras la Primera Guerra Mundial se producirían dos acontecimientos que iban a influir en la posterior transformación del turismo de lujo en un fenómeno de masas propiciando la transformación de los espacios litorales que serían disfrutados por estratos sociales cada vez más amplios. El primero es la sustitución del turismo aristocrático por un turismo burgués: acaudalados hombres de negocio y artistas internacionales irrumpen en este espacio turístico ampliando sus estancias a la época estival. El segundo, el establecimiento de la jornada laboral al facilitar que los trabajadores dispusieran de tiempo libre.

El proceso constante de mejora de las vías y medios de comunicación y la evolución del transporte consagraría al turismo como un fenómeno de masas, y al litoral Mediterráneo como el receptor de un gran número de turistas al disponer de la una cuarta parte del potencial de acogida mundial de la hostelería homologada⁴.

A nivel nacional, la repercusión de la actividad turística no fue, en sus inicios, de la misma amplitud, aunque España no quedaría aislada de este fenómeno que se extendía por Europa occidental. Pero no sería hasta después de la Segunda Guerra Mundial, tras la apertura de las fronteras al turismo internacional, en 1959, cuando el litoral mediterráneo se incorpora al proceso de desarrollo turístico, iniciándose la transformación de su costa. La urbanización turística provocó la colonización parcial de las colinas litorales y el nacimiento de una primera línea de mar constituida por centros multipolares

en la Costa Brava. Esta fue durante largo tiempo el primer y más importante centro turístico del país, rivalizando con las islas Baleares.

Más tardío, pero no menos espectacular, fue el despertar turístico de la Costa del Sol, desde Torremolinos, al norte, a Estepona, al sur. A lo largo de casi cien kilómetros de litoral, este espacio se transformaría en el tercer centro turístico más importante de España, dando lugar a un frente marítimo lineal y continuo, producto de la ocupación de la franja costera por la urbanización turística. En un territorio donde la naturaleza ha sido tan generosa, es sorprendente comprobar cómo su principal recurso ha sido marginado e incluso agredido por los procesos de transformación territoriales, y concretamente por el turismo litoral.

Compartimos la opinión del profesor Rodríguez Martínez⁵ cuando manifiesta que la ocupación del espacio motivación, principal atractivo del turismo del litoral, en lugar de beneficiar al territorio ha originado una absoluta perversión. Atrás quedaban las experiencias de las ciudades balnearias del siglo XIX y principios del XX, tales como Bath, Brighton, Deauville, San Sebastián y tantas otras, porque a partir de la segunda posguerra, en un momento importante de la relación del hombre con el medio natural, se ocuparon territorios ex novos para configurar el espacio destinado a los nuevos asentamientos turísticos generados bajo el impulso del desarrollo del turismo de masas.

Aunque el modelo de ordenación implantado ha evidenciado sus limitaciones con el transcurso del tiempo, es a finales de la década de los 70 del pasado siglo cuando comienza a manifestarse en determinados círculos la preocupación por estos temas. Mario Gaviria⁶ en la investigación sobre "Cuatro Ciudades Nuevas del Ocio" se planteaba estas interrogantes: ¿Existe una estructura urbana propia a las ciudades del ocio?, ¿Existen características comunes entre la estructura urbana de las ciudades clásicas y la estructura urbana de las nuevas ciudades del ocio?, ¿Hasta qué punto Max Webber, con su concepción de la ciudad como el lugar en que se comercia y se consume permite considerar a las zonas turísticas como ciudades?, ¿Es válido el concepto de zonificación en estas nuevas ciudades?, ¿Qué función regional tienen las nuevas ciudades del ocio?, ¿Qué importancia tiene en el urbanismo del ocio la función lúdica?, ¿Hasta qué punto la estructura urbana de estas ciudades permite el juego y la aventura?

Hoy podemos dar respuesta a la mayoría de estas reflexiones, porque la asimilación de la urbanización turística a los barrios residenciales⁷ y la consideración del litoral como estructura territorial indiferenciada de la urbana, unido a un exceso de confianza en un producto que utilizaría el recurso sol y playa como casi único elemento de atracción en estos asentamientos turísticos, dio lugar al olvido del paisaje, del entorno físico y del carácter

eminentemente lúdico de estas nuevas ciudades del ocio, que no podrían dar respuesta adecuada a la función esencial del turismo.

1.2. El origen y la organización del espacio turístico de la Costa del Sol: la transformación del paraíso

Para entender los orígenes de la actividad turística en la costa malagueña y las circunstancias que rodearon su rápida expansión, debemos remontarnos a finales del S. XIX, momento en el que la floreciente actividad económica de la zona, gestionada por una burguesía foránea atraída por su intensa actividad comercial, entró en decadencia fundamentalmente por dos razones: la producción vitivinícola quedó arrasada por la filoxera⁸, mientras que la siderurgia se sumía en una crisis lenta y continuada, cerrándose finalmente la explotación de hierro de El Peñoncillo en 1931.

Sumidos en la crisis y fracasado el intento de restablecer la actividad vitivinícola, los propietarios agrícolas apuestan por la extensión de los cultivos de regadío en la franja costera, manteniéndose así una economía dependiente fundamentalmente del sector agrario, que preservaba el paisaje pero que mantenía los niveles de subdesarrollo económico. Como nos recuerda Martí Manrique la configuración paisajística del espacio litoral localizado entre Marbella y Estepona, todavía cultivado en los preludios del desarrollo turístico, es fruto de los escenarios agrícolas del S.XIX:

a la Colonia Agrícola de San Pedro de Alcántara, un paisaje agrario modélico dedicado a la caña de azúcar creado por el Marqués del Duero en 1860 agrupando fincas de los municipios de Marbella, Estepona y Benahavís, y la Colonia Agrícola del Ángel, también dedicada a la caña de azúcar⁹.

El emplazamiento de esta última lo ocupa actualmente la urbanización Nueva Andalucía como resultado de la transformación del parcelario catastral agrario por la urbanización turística.

Con estas circunstancias económicas de partida, clima y paisaje constituyeron los ingredientes fundamentales para el impulso definitivo de la Costa del Sol como destino turístico. En este proceso tuvo un papel decisivo las labores de promoción del lugar que desarrolló la burguesía foránea y que propiciaron la puesta en valor del litoral malagueño como espacio de ocio y disfrute a escala internacional.

Los primeros pasos se dieron con la fundación en 1897 de la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga que "con el apoyo de los principales empresarios y de cónsules extranjeros establecidos en la ciudad, pone las bases de una estrategia que convirtiera a Málaga y su costa en una verdadera estación de invierno para el tipo de turismo de élite vigente en

estos años en Europa”¹⁰. Previamente, la cercanía con la colonia británica de Gibraltar, tradicional punto de inicio de los viajes románticos del siglo XIX, había contribuido a darla a conocer en el entorno británico¹¹. Así fue como las bondades del clima malagueño y sus cualidades para el turismo fueron difundidas a finales del S. XIX a través de numerosos artículos y tratados¹²:

“alrededor de 320 días soleados al año, con casi 3.000 horas de sol y una temperatura media anual de 18,7 grados centígrados, siendo en invierno de 13,8 y en verano de 24,4 grados, respectivamente. Unas condiciones climatológicas, pues, sumamente atractivas para los ciudadanos del centro y norte de Europa que podían realizar viajes de placer”¹³.

Como segundo atributo, el paisaje litoral, con su abrupta orografía y su proximidad a la costa, constituye uno de los referentes inherentes al territorio turístico de la Costa del Sol. Producto de la presencia y la actividad humana, el paisaje agrario del litoral quedaba desgranado de la montaña al mar, antes de su irreversible transformación urbana, en “la sierra, el bosque y el matorral mediterráneo que convivían con las fisionomías riparias y áreas del castañar: Río Verde, Río de las Posadas, Río de Ojén, Arroyo Pilonos,... El escalón de los piedemontes y la plana litoral ocupados fundamentalmente por el olivar y la tierra calma, junto con algunas fincas de cítrico –Río Cala–, viñedos –Manilva– y amplias extensiones de herbáceos en regadío en torno a algunos ríos –Río Fuengirola, Río Manilva”¹⁴. Cultivos, ríos, hitos, caminos..., que permanecían prácticamente inalterados en las décadas previas al boom turístico, convertidos posteriormente en un importante activo para el negocio inmobiliario.

En este paisaje, cuyos ríos, condicionados por la proximidad sierra-costa, cubren su recorrido con una importante pendiente media, con cuencas de pequeña entidad y con una enorme capacidad erosiva, los espacios fluviales se constituyen en elementos estructurantes, conectores de la aún poco humanizada sierra y una planicie agrícola perfilada por el borde costero en el que ribera de mar y playas ofrecen la posibilidad de ocio y recreo, pero también se constituyen un valioso recurso visual, al ser percibidos desde la sierra, generadora de vistas del litoral y límite visual desde la propia costa. Resulta evidente la importancia del papel desempeñado por el traspais porque el litoral de la Costa del Sol es fruto “del agua de la Sierra de las Nieves, del aire limpio de las laderas de Sierra Bermeja o del alto grado de insolación, fruto del farallón bético frente al tiempo gris y nublado del Oeste”¹⁵. Así, franja costera –mar y playa–, cauces fluviales –como elementos conectores– y sierra prelitorales –telón de fondo protector del litoral– conforman los elementos estructurantes y principales valores naturales y paisajísticos de este territorio, apreciados por el turista desde los preludios del fenómeno de masas y aún hoy, a pesar de su progresiva devaluación.

Fruto de la difusión de estos valores en los circuitos internacionales, se inicia en la segunda década del S. XX la colonización turística de este espacio litoral por clases sociales privilegiadas, que ocupan grandes villas en la Carihueta y el Bajondillo de Torremolinos, concentrándose en Marbella y Estepona, más próximas a Gibraltar, los turistas británicos y alemanes. La ocupación turística del litoral tuvo inicialmente escasa incidencia territorial, procurando la conservación del excelso paisaje natural existente, así como de los pequeños pueblos marineros que en él se insertaban.

En 1926 se inaugura el hotel Miramar, primer establecimiento de lujo en la ciudad de Málaga y referente del turismo nacional. Cuatro años más tarde se construye en Torremolinos el hotel Santa Clara –anterior Castillo del Inglés– y en 1934, el hotel Montemar, en el Bajondillo. Tras la guerra civil se impulsa de nuevo la construcción de hoteles en los municipios próximos de Benalmádena y Fuengirola. Casi de forma coetánea, Marbella despunta a nivel internacional con las inauguraciones del hotel el Rodeo en 1945 y un año más tarde con el hotel Marbella Club.

A partir de ese momento, la Costa del Sol que es percibida por la sociedad como una fuente de generación de empleo, se convierte en elemento atractor de mano de obra sin cualificación generando un potente incremento de concentración demográfica, reflejada en las estadísticas de población, vivienda y turismo, así como un progresivo y potente crecimiento de la ocupación del suelo en la franja costera.

1.3. El marco urbanístico en la España de los sesenta: el litoral turístico

La segunda mitad de la década de los años cincuenta estuvo marcada en España por el final del período autárquico y el triunfo de una nueva filosofía económica liberal, auspiciada por los ministros de un gobierno de matiz tecnócrata. Esta operación cristalizaría en el llamado Plan de Estabilización de julio de 1959, que contenía las medidas reformadoras que prepararían al país para la entronización de la planificación económica.

En paralelo a este proceso, la evolución del urbanismo en España estuvo marcada por un período de maduración y evolución, que culminaría con la promulgación de la Ley del Suelo de 1956 que fue definida por Pedro Bigador, en el momento de su promulgación, como “el código urbanístico más actual y completo de los existentes en las diferentes naciones europeas”¹⁶. Con la formulación de la ley del 56, el planeamiento se consagró como la base de toda ordenación urbana y desde ese momento, la acción urbanística, como predecesora del fenómeno demográfico, se la reconoció como necesaria para la limitación del crecimiento de las ciudades en beneficio del desarrollo equilibrado de los núcleos urbanos, culminando así una corriente

de pensamiento que se fue fraguando durante una década bajo los influjos de la doctrina urbanística europea.

El período que se inició a partir de 1959 caracterizada por el crecimiento y liberalización de la economía española, produjo una concentración de población en las grandes ciudades al efectuarse un trasvase de la actividad desde el sector agrícola al industrial y de servicio. Medidas como el decreto-ley de Nueva Ordenación Económica, la Ley Arancelaria, la Ley de Reforma Bancaria, la Ley de Asociación y Unión de Empresas, así como el decreto de Liberalización Industrial de 1963; todas ellas encaminadas al fortalecimiento de las empresas y la configuración de un nuevo modelo empresarial, junto con la eficacia demostrada por el Plan de Estabilización y el clamoroso crecimiento del Producto Nacional Bruto, iban a ser los detonantes de una situación en la que las viejas aspiraciones de trascender los límites de lo urbano para llegar a la ordenación del territorio quedarían marginadas en aras del desarrollo económico¹⁷, al considerarse de nuevo la política urbanística como una traba para el ansiado despegue económico.

La nueva orientación de la planificación económica quedaría plasmada en la Ley 194/1963 de 28 de diciembre, por la que se aprobó el Plan de Desarrollo Económico Social para el período 1964-1967, quedando claro, desde el mismo inicio del proceso, la despreocupación manifiesta por las cuestiones relativas a la ordenación territorial, ya que la implantación de modelos de crecimiento desequilibrados y alienados con las tesis desarrollistas acabarían con cualquier intento de planificación que intentara establecer modelos que respetaran los valores patrimoniales del espacio litoral.

Los modelos de planificación integral que habían sido diseñados, instituidos y legislados en la segunda mitad de la década de los cincuenta por el Gobierno, fueron ignorados desde el mismo momento de su creación, por la propia administración que los instauró¹⁸. La formulación de la Ley sobre Valoración de Terrenos sujetos a Expropiación del Ministerio de la Vivienda, la propuesta del Decreto de Liberalización Industrial del Ministerio de Industria, la redacción del Plan Nacional de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, o la elaboración de la Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional del Ministerio de Información y Turismo, son evidencias de la descoordinación administrativa y del deterioro del panorama urbanístico español en los inicios de la década de los sesenta.

El espectacular desarrollo del turismo coincidió con la puesta en marcha del Plan de Estabilización de 1959 en el que se optaba por un modelo económico que fomentaba la liberalización de la entrada de capital extranjero y la apertura del mercado español a las multinacionales, con objeto de obtener grandes contingentes de divisas que permitiera mantener el equilibrio de la

balanza de pagos y la obtención de capital para importar los bienes de equipo necesarios para la reconversión y modernización industrial.

En este sentido, tales recursos solo podían obtenerse a través de los inmigrantes que marchaban a países europeos, de los inversores extranjeros que acudían a España atraídos por la liberación industrial y por los turistas que empezaban a llegar al país. De esta forma la oferta turística de carácter internacional se configuró como objetivo prioritario del gobierno en apoyo de su política económica y de la apertura del país al exterior. La Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, promulgada en 1963, creada para proponer “la ordenación turística del territorio nacional”, marginaba cualquier medida de estrategia global, y sus directrices, en lugar de orientar territorialmente la localización de los nuevos asentamientos turísticos, regulaban las características y condiciones que debían cumplir las actuaciones para poder solicitar las ayudas y beneficios que la propia Ley establecía para los promotores.

Ahora cabría preguntarse: Si no era la administración la que decidía la localización de los Centros y Zonas reguladas en la Ley de 1963, ¿quién lo hacía? La ubicación de las nuevas ciudades del ocio las determinaba la iniciativa privada. La administración asentía¹⁹.

En esta misma línea la Ley de Costas de 1969 supuso un nuevo revés para la maltratada Ley del Suelo de 1956. Con ella el pretendido equilibrio territorial mediante la aplicación de políticas integradas se hacía, si cabe, aún más difícil. Como nos recuerda el profesor De Terán “el resultado más inmediato y visible de esta Ley fue la construcción en las zonas marítimo-terrestres, al amparo de una base jurídica que permitía hacerlo al margen de cualquier intervención del Ministerio de la Vivienda y con graves interferencias con las previsiones de los planes generales de ordenación”²⁰.

1.4. Los primeros intentos de “planificación territorial” del litoral malagueño

En las primeras décadas del S. XX, como ya se ha mencionado, germina en la costa malagueña un turismo internacional, de alto poder adquisitivo, que se aloja en grandes villas o en los exclusivos hoteles que van surgiendo en Torremolinos y Marbella, en un espacio con graves problemas infraestructurales. Entre las infraestructuras viarias más importantes cabe destacar la carretera costera hacia Algeciras y Gibraltar, ya conocida como la “vía de los turistas y los hoteles”²¹ en la década de los 40, y que años más tarde articularía los asentamientos surgidos en los nuevos procesos de territorialización ligados al turismo de masas, una vez transformado este litoral en la Costa del Sol.

Esta operación auspiciada por el régimen franquista, coincide en el tiempo con los intentos de reconciliación exterior promovidos por el Gobierno Nacional (firma del Pacto de Madrid²² en 1953 e ingreso de España como Estado miembro de la ONU en 1955) y con el impulso en la elaboración de planes y estudios de ordenación para potenciar la actividad turística en el litoral, y en concreto en la Costa del Sol.

En ese mismo año se publicaría el Estudio para la Ordenación Turística de la Costa del Sol (delimitado entre Tarifa y Cabo de Gata), primero de la serie de planes nunca aplicados, en el que se prevé para un territorio prácticamente inalterado, la protección del paisaje y de los espacios naturales, con un novedoso tratamiento de conjunto que superaba los límites urbanos, alcanzando a plantear una visión supramunicipal del espacio litoral.

Con igual suerte que el primero, pero en un momento en el que ya son perceptibles los efectos de un desarrollo descontrolado, el Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol de 1961 (delimitado entre la bahía de Algeciras y Motril, aunque el estudio se centraría en la franja de Málaga a Estepona), dirigido por el arquitecto Luis Blanco Soler y elaborado conforme los principios de equilibrio territorial emanados de la Ley del Suelo del 56, pretendía corregir los males derivados de la anarquía urbanística en una comarca de tan alto interés turístico como la llamada Costa del Sol de Málaga²³, pretensión que queda desbordada por la enorme presión de la promoción privada y la falta de elementos para establecer un eficaz sistema de control y vigilancia de la edificación²⁴. En este documento la carretera general Málaga-Cádiz, CN-340, gestada como tal en la década de los 50, se constituye en uno de los elementos principales del proyecto, proponiéndose el aumento de su capacidad de tráfico así como, mediante variantes hacia el interior, el desvío del tráfico rápido de los pueblos costeros.

Postergado este Plan de Ordenación en el momento más álgido del desarrollo turístico, el futuro de la costa quedaría en manos de las Normas Complementarias y Subsidiarias de la Costa del Sol Occidental de 1965, redactadas ex profeso para hacer frente a la casuística urbanística durante el intervalo temporal que requiriera la redacción del siguiente proyecto, el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de la Costa del Sol Occidental, o el desarrollo de los Planes Urbanísticos Generales de cada municipio, sobre cuya necesidad se empezaba a pensar en ese momento.

Finalmente, en 1968 se aprueba el avance del Plan Comarcal de Ordenación Urbana de la Costa del Sol Occidental²⁵, dirigido por el arquitecto Juan Gómez y González de la Buelga y que, junto con su homónimo en la costa oriental, debería haber conformado un Plan Comarcal para la totalidad de la Costa del Sol que nunca llegó a definirse. En él se incluía la previsión del trazado de una autopista para aligerar el tráfico de la ya gestionada CN-340, que

asumiría la función de vía colectora de tráfico local, para recorridos cortos entre núcleos principales²⁶.

Pese a lo ambicioso del proyecto, el Plan Comarcal quedaría finalmente reducido a un documento orientativo para los Planes Generales Municipales que en su ámbito se fueran desarrollando: Estepona y Marbella en 1968, Fuengirola en 1969, Málaga al oeste del Guadalhorce (Torremolinos) en 1970, etc (Figura 01).

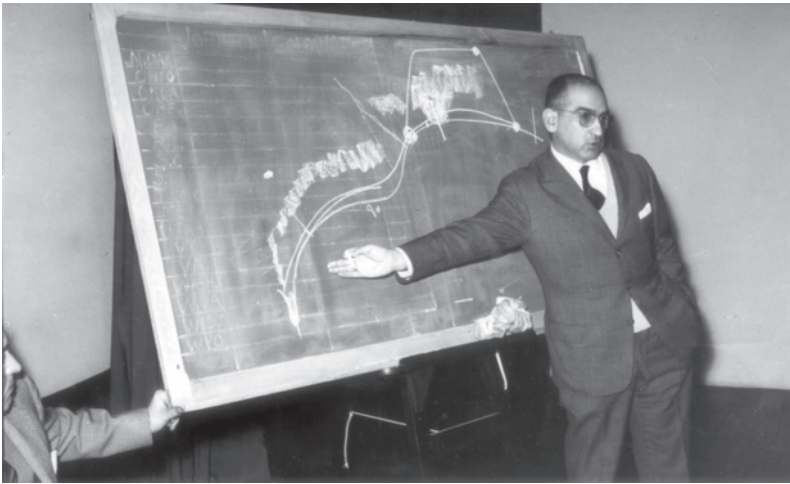


Figura 01: Conferencia sobre la Ordenación Urbanística de la Costa del Sol, en la Embajada de Estados Unidos. 1962

Junto a estos planes de ordenación, en esta primera época de desenfreno urbanístico se desarrollaron otros documentos relevantes como el Plan de Desarrollo Económico Social de la provincia de Málaga de 1961, el Estudio para el Desarrollo Turístico de la Costa de Málaga-Cabo de Gata de 1963, o La Costa del Sol y sus Problemas de 1964 que, desde distintos puntos de vistas y temáticas, procuraron adelantare sin mucho éxito a los efectos del turismo de masas en la Costa del Sol.

Siguiendo la espiral productora de planes iniciada en los primeros años de la década de los 50, el Ministerio de Información y Turismo ordena en 1965 la redacción del Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol, desglosado en dos fases. La primera fase, publicada en 1969, que actuaba sobre la franja costera entre Tarifa, Cádiz, y la zona occidental de la provincia de Málaga, y la segunda fase que ordenaba el tramo oriental de la provincia de Málaga (los municipios costeros granadinos de Motril, Salobreña, Almuñecar, así como el entorno de Sierra Nevada).

Ambas fases del Plan formarían parte del proceso de declaración de la Zona de Interés Turístico Nacional de la Costa del Sol²⁷, que requeriría de la existencia de al menos dos Centros de Interés Turístico Nacional en su ámbito y

un mínimo 5.000 plazas de alojamientos, condiciones ampliamente cubiertas puesto que, tan sólo en la Costa del Sol Occidental, se ubicaban los Centros de Nueva Andalucía (1964) y Pinomar (1965) en Marbella; Torremuelle (1967) en Benalmádena; y Benahavís-Campanes (1968) en Benahavís; aglutinando un total de 123.906 plazas en 2.398 ha²⁸.

Centros como Nueva Andalucía, Pinomar o Torremuelle, apoyados en la N-340 constituirían, junto con otras grandes urbanizaciones de la época, el germen de la actual conurbación litoral costasoleña.

Como parte de la información de este Plan, se estudian las consecuencias del caótico proceso de ocupación del territorio: anarquía urbanística, urbanizaciones piratas, o exceso de planeamiento e inercia administrativa. En su análisis el Plan identifica la situación urbanística de los municipios en los que actúa, clasificando además las urbanizaciones existentes en función del nivel de cumplimiento del marco jurídico vigente, cuestión que evidencia el descontrol imperante. Entre los términos de Málaga y Estepona el resultado revela que existen 20 urbanizaciones legales frente a otras 20 que incumplían los procedimientos establecidos (10 de ellas estaban ubicadas en Marbella)²⁹. Por otra parte, a nivel de oferta turística, en la franja costera entre Tarifa y Cabo de Gata, el Plan contabiliza 123.768 plazas. De ellas, 104.320 corresponden a la Costa del Sol malagueña.

Iniciada la década de los 70, cuando la Costa del Sol manifestaba evidencias de los procesos de degradación de su espacio litoral, el Patronato de Desarrollo Socio-Económico e Industrialización de la Provincia de Málaga realiza en 1973 un nuevo estudio, Desarrollo económico y social de Málaga, en el que se analiza, a nivel económico y urbanístico, la franja litoral entre Benalmádena y Estepona, e identifica las zonas costeras homogéneas que clasifica a su vez en zonas de función turística, por haber alcanzado esta actividad un papel principal; y zonas de aglomeración, concentradas en los núcleos urbanos tradicionales, como Fuengirola-Mijas, unificados ya por el continuo urbano. El estudio delimita 232 urbanizaciones en ese tramo, destacando las que están emplazadas en Marbella que alcanzan la cifra de 110 asentamientos³⁰ (Figura 02).

En esta década comienzan a ejecutarse las primeras variantes de la CN-340 previstas en el Plan de Infraestructura viaria de la Costa del Sol de 1972, a fin de descongestionar sus tramos urbanos, dando prioridad a los núcleos de Torremolinos y Fuengirola. Otra mejora sustancial para la movilidad rodada sería la previsión del trazado de la autopista de peaje de la Costa del Sol Occidental, cuya propuesta generaría el absoluto rechazo de la Sociedad Cooperativa de Promotores que lideraba Alfonso de Hohenlohe, al considerar que el trazado propuesto constituía una amenaza para sus intereses por la proximidad a las urbanizaciones, campos de golf y hoteles.



Con la intención de proponer una alternativa, esta Sociedad encargaría un nuevo estudio a la Compañía Española de Planificación Economía e Ingeniería, S.A. La nueva planificación denominada Esquema de Planificación del Desarrollo de la Costa del Sol Occidental, publicado en 1974, defendía la necesidad de un nuevo trazado de la infraestructura viaria debido al fuerte impacto territorial que tendría la solución prevista por la Administración. Este Estudio incluía además, por su valor para el turismo, un estudio paisajístico del trazado litoral de la N-340, identificando un paisaje empobrecido por el desarrollo de nuevas urbanizaciones que limitan las vistas hacia la playa o el piedemonte³¹.

Fruto de esta controversia se adoptaría oficialmente como solución provisional, a la postre definitiva, la transformación de la CN-340, básicamente con su desdoblamiento, en autovía A-7, realizándose las variantes de Benalmádena, Marbella y Estepona, que se unirían a las ejecutadas de Torremolinos y Fuengirola³² (Figura 03).

Figura 02: Años 50-60, panorámica núcleo urbano de Marbella



Figura 03: Años 60, panorámica N-340 a su paso por Benalmádena, con el hotel Tritón, inaugurado en 1961, en primer plano a la derecha

2. EL PLANEAMIENTO DEL LITORAL MALAGUEÑO. DE LA INTEGRACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN ECONÓMICA CON LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA A LOS INICIOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

2.1. La instrumentalización de la reforma del sistema urbanístico. Su aportación al intento de integración

Diez años más tarde de la instauración de la nueva política económica que había incidido de forma tan favorable en la superación del período autárquico y en la expansión y crecimiento económico del país, eran palpables los efectos que dichas directrices habían originado en todas aquellas zonas, urbanas o territoriales, que comenzaban a transformarse bajo el manto protector de la administración y en base a la política desarrollista inculcada por el Gobierno. Era manifiesta la marginación de las tesis defendidas por la Ley del Suelo del 56 y de la Dirección General de Urbanismo, y la descoordinación administrativa que imperaba en las sucesivas actuaciones que se realizaban en el territorio, hechos que resultaban comprensibles y hasta coherentes en

el marco de una política general basada en los Planes de Desarrollo que postergaban las propuestas de equilibrio territorial y de ordenación urbana.

Pero la incipiente preocupación por el medio ambiente y las voces críticas que surgieron ante el violento proceso de urbanización instaurado, hacía presagiar un cambio en la política urbanística del Gobierno. Al final de la década de los sesenta se publica por primera vez la revista de urbanismo Ciudad y Territorio en la que se difunden los trabajos de análisis elaborados por Fernando de Terán o Mario Gaviria entre otros³³. Manuel Castell, Eduardo Mangada o Damián Quero³⁴, contribuirían igualmente a crear un estado de opinión que demandaría la reforma del sistema institucionalizado por la Ley del Suelo del 56.

Sin embargo, los nuevos responsables del Ministerio de la Vivienda y de la Dirección General de Urbanismo, que acceden a sus cargos en el mes de octubre de 1969, creyeron, una vez más aunque no sería la última, que para acabar con la especulación del suelo y su encarecimiento era necesario incrementar la oferta de suelo urbanizado, flexibilizar el planeamiento e impulsar el urbanismo concertado, con objeto de propiciar la participación de la iniciativa privada en los procesos de urbanización. Para proceder a la formulación de la reforma de la Ley del suelo del 56, se constituyó un Gabinete de Estudios dirigido por José Manuel Romay que elaboró conceptualmente las bases de la nueva Ley del Suelo y algunos de los estudios relacionados con la ordenación territorial y urbana que sirvieron de base a la elaboración del III Plan de Desarrollo Económico y Social, en el que se vislumbran de forma más clara, que en sus predecesores, los contenidos territoriales.

La reforma de la Ley sería aprobada en el mes de mayo de 1975³⁵, y su texto refundido, mediante Real Decreto, en el mes de abril de 1976. En el período comprendido entre estas dos aprobaciones el país fue espectador del inicio de un proceso que, a raíz de la muerte del general Franco, iba a transformar un régimen totalitario en una monarquía parlamentaria, modificando sustancialmente la organización administrativa del país.

La nueva Ley en palabras del profesor Terán era “parcial, insuficiente y carente del necesario apoyo y encaje en unas condiciones generales del entorno jurídico, administrativo, institucional y político que la propia ley estaba implícitamente reclamando”. Ribas Piera se manifestaba en el mismo sentido: “es evidente que una Ley no puede ser un islote dentro de la tónica de ordenamiento jurídico del país, fiel reflejo de la estructura sociopolítica que pretende ordenar”³⁶.

Para concluir de esbozar el marco jurídico y competencial en el que iba a tener lugar la evolución del planeamiento de la Costa del Sol, es necesario referirse al ya citado proceso de democratización del país que incrementaría

de forma sustancial la participación de las administraciones autonómica y local en las propuestas de ordenación, distribución de usos y organización del territorio del espacio turístico, en base a los principios emanados de la Constitución Española de 1978 que estableció el nuevo reparto de competencias que debería asumir el Estado y las Comunidades Autónomas. Desde ese momento las relacionadas con la política territorial, la ordenación del territorio, el litoral, el urbanismo, la vivienda y el turismo, fueron asumidas en exclusividad por la Comunidad Autónoma de Andalucía³⁷ (Figura 04).



Figura 04: Años 50-60, panorámica N-340 a su paso por Mijas Costa, con el Faro de Calaburra en primer plano

Así, a partir de los años 80, las iniciativas estatales relativas al turismo centrarán su contribución en la adaptación de los servicios turísticos a las nuevas exigencias del mercado y a la definición de procedimientos para la gestión de la calidad, en aras de la mejora de los servicios ofrecidos. Ejemplo de esta filosofía serían los Planes Marco de Competitividad del Turismo Español³⁸, Planes Futuros I y Futuros II. Dentro de ellos, el Plan de excelencia turística, Futuros-Excelencia abordaría la mejora de los destinos turísticos tradicionales, encontrando en la reducida cuantía de sus presupuestos la imposibilidad de proporcionar soluciones de calidad. En la Costa del Sol

Occidental, se desarrollarán tres Planes de Excelencia en destinos maduros e internacionales de sol y playa: Torremolinos en 1993, Benalmádena en 1994 y Fuengirola en 1997.

Con el inicio del S.XXI, el Plan Integral de Calidad del Turismo Español PIC-TE³⁹ 2000-2006, continuador de los planes anteriores, centra sus miras en la calidad del turismo, siendo la sostenibilidad el objetivo principal de su sucesor, el Plan del Turismo Español Horizonte 2020⁴⁰. Este Plan incorpora el Programa Recualificación de Destinos Turísticos Maduros, que prevé el desarrollo de proyectos extraordinarios de recuperación, identificando tres, Playa de Palma en Mallorca, San Bartolomé de Tirajana en Gran Canaria y la Costa del Sol Occidental con el Plan Qualifica⁴¹ en Málaga, cuya gestión sería asumida por Consorcios de colaboración entre las administraciones estatal, autonómica y local, y con los agentes sociales.

Surgido en el escenario de crisis económica, el Plan Turismo Litoral Siglo XXI⁴² se preveía como una nueva estrategia para impulsar la revalorización de los destinos turísticos litorales, de forma que el turismo ejerciera de motor del crecimiento económico frente a las dificultades de la construcción residencial, planteando la regeneración del espacio litoral. Este Plan no llegaría a ser aplicado por el nuevo gobierno surgido de las urnas en el año 2011, que elaborará un nuevo documento, el Plan Nacional e Integral de Turismo⁴³ 2012-2015 en el que la actividad turística vuelve a considerarse como un eje estratégico para la recuperación económica, planteando una nueva hoja de ruta.

2.2. Los primeros intentos de reconciliación territorial de la Costa del Sol:

De la insolidaridad territorial al necesario consenso.

El inicio de la actividad planificadora autonómica en la década de los 80 coincidiría con la redefinición del modelo turístico de la Costa del Sol, a fin de recuperar las posiciones perdidas en el panorama internacional, apostando por la recualificación y diversificación del producto turístico tradicional de sol y playa. Se incorporan nuevos segmentos como el náutico, el golf, salud, etc., frecuentemente vinculados a los desarrollos residenciales y hoteleros que seguirán incrementando la presión sobre este maltratado territorio. En este contexto la importancia del litoral y de su actividad turística queda recogida en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía⁴⁴, que lo identifica como uno de los cuatro dominios territoriales de la región y como el económicamente más competitivo. Este Plan prevé para cada uno de los espacios litorales identificados la definición de un modelo territorial singular que ha de contemplar la influencia directa del turismo en el modelo de gestión del agua, suelos, espacios naturales, biodiversidad, patrimonio cultural, paisaje,

recursos del territorio soporte de la actividad, tarea que asigna a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional (POTs)⁴⁵.

La Costa del Sol como espacio litoral turístico, recibe en el POTa un tratamiento singular⁴⁶, constituyendo en sí misma una unidad territorial específica, para la que se demanda la ordenación del uso turístico, el control de los procesos de urbanización y la mejora ambiental y paisajística de las sierras prelitorales, pero sin establecer unas directrices sobre cómo llevar a cabo estas tareas.

Si descendemos al ámbito subregional, el Plan para la Costa del Sol Occidental⁴⁷ reconoce la existencia de una conurbación, coincidiendo con lo intuido en los estudios y planes de la etapa franquista, en la que es posible distinguir dos centralidades principales, la constituida por Fuengirola-litoral de Mijas y la conformada por Marbella-Nueva Andalucía-San Pedro-Estepona.

Este Plan propone transformar la aglomeración urbanística extendida entre Fuengirola y Manilva en una ciudad turística de escala territorial que presenta un déficit histórico de infraestructuras básicas (agua, saneamiento, electricidad), equipamientos y movilidad, y que pretende potenciar nuevamente como destino turístico.

El documento define tres medidas básicas para llevar a cabo este modelo: establecer pautas de ordenación del crecimiento urbanístico, prever intervenciones estructurantes en la ordenación (corredor ferroviario, equipamientos territoriales, o nuevas centralidades y áreas de oportunidad) y definir los espacios protegidos como sistemas verdes estructurantes, generando una red de espacios libres que equilibre el territorio y estructure el espacio urbano.

El Plan aunque incide en la prioridad de la protección del litoral, evitando la formación de nuevos continuos urbanos⁴⁸, asume el desarrollo y ocupación de la totalidad del suelo situado entre el frente marítimo y el sistema general viario del litoral (AP-7). De urbanizarse este suelo, previsto por los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios con anterioridad a la entrada en vigor del Plan Territorial, se alcanzaría la colmatación del frente litoral, dando cabida a una población que podría superar los 750.000⁴⁹ habitantes, y que se incrementaría, en el supuesto de la total ocupación de la oferta de alojamiento reglado existente, hasta alcanzar 1.339.078, y en la hipótesis más extrema, hasta 1.770.576 habitantes⁵⁰.



El Plan subregional para mejorar la competitividad del sector insta a la adopción de medidas que cualifiquen el espacio turístico, mejoren sus condiciones urbanas, o permitan aprovechar la oferta de alojamiento existente.

Sin embargo, y a pesar de la magnitud de los datos anteriores, también contempla propuestas sustentadas en nuevas ocupaciones de suelo con especial valor estratégico, natural y/o identitario, en las que, junto a instalaciones turísticas especializadas o equipamientos de interés turístico, se abriría la puerta a nuevos usos residenciales o nuevos establecimientos hoteleros. Concretamente, con las Actuaciones Singulares de Excelencia Turística⁵¹; o con la previsión de campos de golf⁵² en suelo no urbanizable que, tratados como equipamientos de interés turístico y territorial, podrán incluir establecimientos hoteleros, servicio de restauración, etc., complementarias de la actividad.

Figura 05-06: Evolución de la ocupación del territorio en Torremolinos entre 1956 y 2010-2011



Figura 07-08: Evolución de la ocupación del territorio en Marbella entre 1956 y 2010-2011

EPÍLOGO

En 1950, desde Málaga a Estepona se cuantificaban 314.933 habitantes censados. Los cinco municipios más turísticos (Benalmádena, Fuengirola, Estepona, Marbella y Mijas) sumaban 38.711 habitantes⁵³. En enero de 2014, la población censada ascendía a 1.059.827 habitantes y los cinco municipios más turísticos reunían 425.561 habitantes⁵⁴.

En 1956 llegaron a la Costa del Sol 70.000 turistas aportando 4 millones de dólares en divisas⁵⁵, y existían en la costa occidental 14 establecimientos reglados (hoteles y hostales)⁵⁶. En 2014, llegaron a la provincia de Málaga 10.194.000 turistas con un impacto económico directo de 7.086,8 millones de euros⁵⁷. La Costa del Sol Occidental reunía 228 establecimientos hoteleros que disponían de 71.197 plazas del total de 122.322 plazas de alojamiento turístico reglado en este ámbito⁵⁸.

En 1950 en los cinco municipios más turísticos (Benalmádena, Fuengirola, Estepona, Marbella y Mijas) existían 9.618 viviendas (en 7.335 edificios)⁵⁹. En 2011, la cifra ascendía a 277.500⁶⁰ viviendas familiares.

En 1956 la franja urbanizada del litoral de Costa del Sol Occidental⁶¹ alcanzaba 217,8 ha (2,5% del total del litoral andaluz), el 80,7% destinadas a uso residencial. En 2007, preludio del estallido de la burbuja inmobiliaria, la superficie artificial ascendía a 14.936,8 ha (19,9 % del total del litoral andaluz), el 55% destinadas a uso residencial (Figuras 05-09).

Figura 09: Urbanización Sitio de Calahonda. Mijas-Costa. Málaga



Este episodio como tantos otros, pone una vez más de manifiesto con claridad ese carácter personalista, de empresa reservada, realizada a espaldas de cualquier clase de consulta pública o de participación, desdeñosa de todo apoyo social, que caracteriza a este proceso de configuración y desarrollo del urbanismo español, cuya evolución ha venido decidiéndose entre muy pocas personas, unas veces con éxito para impulsarlo sin obstáculos, otras veces tropezando con barreras delimitadoras y recortadoras, pero siempre en el vacío de una opinión suficientemente plural, que permanecía desconocedora de esa evolución y ajena a la consideración de las decisiones que iban produciéndose⁶².

– Fernando de Terán

NOTAS

1. HOOZEMANS considera a la "función usuaria", como uno de los tres elementos o subsistemas conformantes del litoral. La identifica en el desarrollo de su actividad como consumidora de recursos naturales. HOOZEMANS, F.M.J.: "Introducción to the coastal system" en II Course en coastal zone management. International Institute for Hydraulic and Environmental Engineering. Delft (Netherland), 1992.
2. El transporte masivo, uno de los pilares del turismo, es un hecho reciente. El primer viaje organizado en ferrocarril lo planteó Sir Thomas Cook, fundador de la Compañía Cook, de Leicester a Louhbourgh en 1841,... "BARBA, R.: "Los nuevos lugares en el Territorio. Los Espacios del Turismo", en Geometría, núm. 12. 1991.
3. LOZANO-GOITART, J.P.: Mediterráneo y Turismo. Masson,s.a. París,1991,p.72
4. LOZANO-GOITART, J.P.:Op. Cit, París 1991. P.83
5. RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.: "El impacto ambiental del turismo" en Desarrollo Regional y crisis del turismo en Andalucía. Actas del simposio hispano-francés, Instituto de Estudios Almerienses. Casa de Velázquez. Almería-Madrid, 1994.
6. GAVIRIA, M.J.: "Urbanismo del ocio" en Ciudad y Territorio. Revista de Urbanismo y Ordenación del Territorio, núm. 2. C.E.U. del Instituto de Administración Local, 1969.pp. 19-33
7. BARBA, R.: "Los nuevos lugares del ocio. Los espacios del turismo." En Revista Geometría, núm. 12. 1991, pp 12-27.
8. Benalmádena y Mijas municipios vitícolas del piedemonte costasoleño experimentarían un éxodo rural, pasando de 14.453 habitantes en 1887 a 11.031 en 1900. GARCÍA MANRIQUE, E., OCAÑA OCAÑA, C., 1982. La organización espacial de la costa mediterránea andaluza.
9. Andalucía la Nueva CITN en 1964 con los que se establecen muchos de los patrones de ocupación turística que posteriormente se repitieron. MARTÍ MANRIQUE, P., 2014.
10. Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes. 19. Málaga y Costa del Sol Occidental. IAPH.
11. Existen referencias previas, de finales del S. XVIII, como El viaje de Francis Carter de Gibraltar a Málaga. Revista Jábega nº 32. Otros reconocidos viajeros del S.XIX, Théophile Gautier, Richard Ford, Charles Davillier, Sir John Carr, Samuel Edward Widdrington, etc, recogido en PELLEJERO MARTÍNEZ, C., 2005 y en x
12. Del clima de Málaga. 1880. Vicente Martínez Montes.; Medios prácticos de convertir a Málaga en la mejor Estación de Invierno de Europa. 1893. Pedro Marcolains San Juan; Málaga, Estación de Invierno. 1894. Luis de León; Málaga. Estación de Invierno. Por y Para Ella. 1895. José Ramos Power; Málaga. Eterna primavera. Celeste paraíso.1925. Rafael Manín Tornero; Costabella. (La Riviera Española) Notas para la implanta. Ramiro Campos Turmo. 1928, etc. TORRES BERNIER, E. (1983).
13. Datos de otros autores en PELLEJERO MARTÍNEZ, C. (2005).

14. VILLAR LAMA, A. 2013.
15. Idem anterior.
16. BIGADOR, P.: "Situación general del urbanismo en España, en Revista de Derecho Urbanístico, núm, 4, Madrid, 1967.
17. El Informe del Banco Mundial sobre España del año 1963, nos ilustra sobre cuáles eran las prioridades del Gobierno en aquellas fechas: "El Gobierno ha señalado que su objetivo principal estriba en lograr la tasa de crecimiento máxima para la economía nacional, y que el desarrollo regional debe ser estimulado únicamente cuando no se interfiera con aquel objetivo".
18. DE TERÁN, F.: Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible. Madrid, 1978
19. "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". Rueda de prensa del ministro Alfredo Sánchez Bella, en Desarrollo, 14 de mayo de 1972.
20. DE TERÁN, F.: Op.Cit.. Madrid, 1978
21. Siendo la velocidad media de tránsito por las carreteras malagueñas de entre 25 y 30 Km/h. CERÓN TORREBLANCA, C.M., 2005.
22. Establece unas bases estratégicas para la política militar de Washington en España, en pleno apogeo de la guerra fría.
23. MARTÍN LOBO, M., (1960).
24. GÓMEZ Y G. DE LA BUELGA, J., 1964.
25. La versión para la costa oriental, en redacción en 1965, sería dirigida por el arquitecto Gabriel Riesco Fernández.
26. ROYO NARANJO, L., 2010.
27. Según preveía la Ley 197/1963, de 28 de diciembre y su Reglamento D.4297/1964 de 23 de diciembre, que vino a desempeñar la planificación física de las áreas turísticas, obviando las competencias de la Ley del Suelo del 56. GALACHO JIMÉNEZ, F.B., 2011 recoge la demanda urgente de ayudas para resolver las graves deficiencias en servicios públicos elementales, como abastecimiento de aguas y alcantarillado en toda la zona
28. GALIANA MARTÍN, L., BARRADO TIMÓN, D. 2006.
29. Cifra deducida a partir de ROYO NARANJO, L. 2010.
30. Idem anterior.
31. Según se extrae de lo expuesto por ROYO NARANJO, L. 2010.
32. GONZÁLEZ, P., DE LACOUR, R., LOREN, M. y otros, 2014.
33. DE TERÁN, F.: "Urbanismo en España: Evolución del planeamiento en núcleo nuevos", en Ciudad y Territorio, núm 1. Madrid, 1969. P.13-24. Idem. "Lo que es posible", en Ciudad y Territorio, núm 1. Madrid, 1969

34. GAVIRIA, M.: "La ideología clorofílica" en Ciencia Urbana, núm. 4. Madrid, 1964. pp 59-63.
35. Ley 19/1975, de 2 de mayo de reforma de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana.
36. RIBAS PIERA, M.: "La práctica del planeamiento urbanístico y la reciente ley de reforma del suelo" en Cercha, núm. 18, Madrid, 1976.
37. Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre. Estatuto de Autonomía de Andalucía Título I, art. 13 pto.8 y pto.17.
38. Elaborados por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Futures I aprobado el 6 de febrero de 1992 y el Futures II aprobado el 12 de enero de 1996.
39. Acordado en la Conferencia Sectorial del Turismo de 5 de octubre de 1999 y aprobado en Consejo de Ministros de 3 de diciembre de 1999.
40. Aprobado el 7 de noviembre de 2007, por unanimidad por el CONESTUR y, por Acuerdo del Consejo de Ministros, el 8 de noviembre de 2007
41. D. 78/2007, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Programa de Recualificación de Destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía -Plan Qualifica-. BOJA nº 75, 17/04/2007.
42. Bases preliminares para abordar un Plan de revalorización de los destinos del litoral mediterráneo, Baleares y Canarias, aprobado en el CONESTUR, el 31 de marzo de 2011
43. Aprobado por Consejo de Ministro del 22 de Junio de 2012.
44. Acuerdo de de formulación por D. 83/1995, de 28 de marzo; aprobación con su remisión al Parlamento Andaluz por D. 129/2006, de 27 junio; aprobado finalmente con la inclusión de las Resoluciones resultantes de este debate, en el Decreto de adaptación, D.206/2006 de 28 de noviembre
45. Art. 150 Modelo territorial de cada ámbito litoral mediante la planificación (N).
46. Resolución 41: la Costa del Sol malagueña debe ser reconocida como un área singular dentro de la Comunidad Autónoma, con personalidad propia y de dimensión internacional, que desempeña un papel estratégico, actual y futuro, para el conjunto de la economía andaluza y española. En este sentido deben abordarse el desarrollo de las infraestructuras y los equipamientos y las políticas de fomento y cualificación turística, en el marco de la ordenación del territorio.
47. Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental. Aprobado por D. 142/2006, de 18 de julio, publicado en el BOJA n1 196 de 09/10/2006
48. POT-CSO art. 61. Determinaciones específicas para el corredor marítimo terrestre. Pto.5 (N). En la zona de influencia se evitará la urbanización continua, las pantallas de edificación y la acumulación de volúmenes edificatorios (...); POTA art. 150 Modelo territorial de cada ámbito litoral mediante la planificación (N). Pto 3. B) Los desarrollos urbanos han de respetar la protección integral de los ecosistemas litorales (acantilados, dunas, arrecifes, zonas húmedas...) y el mantenimiento de la diversidad de usos del suelo, compatibilizando los usos

urbanos con los rurales y naturales. Ello supone establecer el objetivo de evitar la formación de continuos urbanos en el frente costero.

49. Documento de Información Pública del POTs-CSO. Análisis del crecimiento futuro de la población. BOJA nº 240, 10/12/2004. Hipótesis de Población 2.015.
50. Idem anterior.
51. Paradójicamente el art. 65 que regula las Actuaciones Singulares de Excelencia Turística, ha sido anulado por sentencia del TSJ. de Andalucía, que dictamina que calificar el suelo protegido como urbanizable para darle un uso residencial obvia el articulado de la LOUA que obliga a que se preserve la naturaleza de esta clase de suelo y que no se induzca a la creación de nuevos asentamientos. También se anula el pto 1 del art. 64. La Orden de 23 de diciembre de 2013, rectifica el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de Málaga, en cumplimiento de la Sentencia núm. 2584/12 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de Málaga del TSJA. BOJA nº 30, 13/02/2014
52. POTs-CSO, art.45 (D) Determinaciones sobre campos de golf en suelos no urbanizables. El Plan recoge 33 campos de golf, a fecha de 2015 se contabilizan 44 campos entre Torremolinos y Manilva.
53. García Manrique, E., Ocaña Ocaña, C. 1982
54. Observatorio Socioeconómico de la provincia de Málaga, datos de Instituto Nacional de Estadística (INE). Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA).
55. Gómez y G. de la Buelga, J. (1964).
56. CUADRADO ROURA J.R., TORRES BERNIER, E., 1978.
57. <http://www.diariosur.es/turismo/201501/05/costa-cierra-mejor-turistico-20150105114904.html> citando datos INE.
58. Observatorio Turístico de la Costa del Sol-Málaga
59. GARCÍA MANRIQUE, E., OCAÑA OCAÑA, C. 1982
60. Observatorio Socioeconómico de la provincia de Málaga, según Censo de Población y Viviendas 2011
61. Comarca conformada por los municipios de Benahavís, Benalmádena, Casares, Estepona, Fuengirola, Manilva, Marbella, Mijas y Torremolinos con una extensión territorial de 804 km²
62. DE TERAN, F.: Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible., Madrid 1978. Pp. 400.

BIBLIOGRAFÍA

- Antón Clave, S, Navarro Jurado, E, Perilli y otros., "Cambios y transformaciones en el actual modelo turístico de España", *Annals of Tourism Research*. Vol 7, nº 2 (2º Semestre 2005), Pag. 423-446.
- Barba, R., "Los nuevos lugares en el Territorio. Los Espacios del Turismo", *Geometría*, nº 12 (1991), Pag. 12-27.
- Barrado Timón, D.A., Galiana Martín, L., "Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despegue del turismo de masas en España". *Revista Investigaciones geográficas*, nº 39 (2006), Pag. 73-93.
- Cerón Torreblanca, C.M., *Consolidación y Evolución del Franquismo en Málaga-1943-1959* (Málaga: Universidad de Málaga, 2005), Pag.: 848.
- <http://www.biblioteca.uma.es/bblldoc/tesisuma/16764560.pdf> (Marzo 2015).
- Correyero Ruiz, B., "La Administración turística española entre 1936 y 1951. El turismo al servicio de la propaganda turística". *Estudios Turísticos* nº 163-164 (2004), Pag. 55-79.
- Cuadrado Roura J.R., Torres Bernier, E., "Estructura y problemática del sector turístico de la Costa del Sol", *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, nº 3 (1978). Pag. 221-272.
- De Terán, F., "Urbanismo en España: Evolución del planeamiento en núcleos nuevos". *Ciudad y Territorio*, nº 1 (1969), Pag.13-24.
- *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea. Historia de un proceso imposible* (Barcelona: Gustavi Gili, 1978), Pag: 400.
- Galacho Jiménez, F.B., Luque Gil, A., "La dinámica del paisaje de la Costa del Sol desde la aparición del turismo", *Baética, Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 22 (2000), Pag. 25-58.
- Galacho Jiménez, F.B., "La Gestión Integrada de los Espacios Litorales. Reflexiones sobre los problemas y dificultades para su aplicación" *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 33 (2011), Pag. 49-80.
- García Manrique, E., Ocaña Ocaña, C., "La organización espacial de la costa mediterránea andaluza", *Baética, Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 5 (1982), Pag. 15-57.
- Gavilanes Vélaz De Medrano, J., "Primeros Planes en la Costa del Sol (1955-1967): La escala intermedia frente al crecimiento concéntrico". XVIII Congreso AECIT. INVAT-TUR. (2014), Pag. 1-19.
- Gaviria, M. J., "La ideología clorofílica", *Ciencia Urbana*, nº 4. (1964), Pag. 59-63.
- "Urbanismo del ocio. Ciudad y Territorio". *Revista de Urbanismo y Ordenación del Territorio* nº. 2 (1969), Pag. 19-33.
- Gillén Ramírez, M.A., "Marbella en la época de Primo de Rivera", *Revista Cilniana*, nº 22/23 (2009-2010), Pag. 7-22.
- Gómez y G. De La Buelga, J., "Plan General de Ordenación Urbanística de la Costa del Sol Occidental". *Separata de la Revista Arquitectura*, nº 65 (1964), Pag: 8.

- González, P., De lacour, R., Loren, M. y otros., Costa-Grafiás. El Litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol (Sevilla: Universidad de Sevilla. 2014), Pag: 120.
- Hoozemans, F.M.J., "Introducción to the coastal system". II Course en coastal zone management. International Institute for Hydraulic and Environmental Engineering. Delft .Netherland, (1992).
- Jaimez Gago M.I., Políticas Públicas y Turismo. (Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, 2004), Pag.: 694.
- Lozano-Goitart, J.P., Mediterráneo y Turismo. Masson,s.a. París,1991, (1991), Pag.72.
- Martí Manrique, P., "La estrategia de la segunda costa en la Costa del Sol Occidental. Hacia un nuevo modelo de ordenación territorial del espacio turístico". VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá (2014), Pag.: 19. https://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/15695/1/024_BCN_Mart%C3%AD_Pilar.pdf (Noviembre 2014).
- Martín Lobo, M., "Realidad y Perspectiva de la Planificación Regional en España", Revista de Estudios Agro-Sociales, nº 33 (Octubre-Diciembre 1960), Pag. 85-128.
- Navarro Jurado, E., "La Costa del Sol y el Plan Qualifica, ¿Renovación de un destino maduro?" Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de Análisis, Procesos, Instrumentos y Realidades. Eds.: Vera Rebollo, J. F., Rodríguez Sánchez, I. , (Valencia: Universidad de Valencia.2012), Pag. 201-216.
- Olmedo López, J.A., "Los viajes de Francis Carter", Revista Jábega, nº 32 (1980), Pag. 38-41.
- Pellejero Martínez, C., "Turismo y Economía en la Málaga del S.XX", Revista de Historia Industrial, nº 29. Año XIV. (2005.3), Pag. 86-115.
- Ribas Piera, M., "La práctica del planeamiento urbanístico y la reciente ley de reforma del suelo", Cercha, nº 18 (1976).
- Royo Naranjo, L. Málaga 1930-1980: Turismo, desarrollo, arquitectura. La aventura de la modernidad. Sevilla: Tesis Doctoral Universidad de Sevilla, (2010), Pag.: 773.
- "Planificación, análisis y estudio de la Costa del Sol: Revisión de los ejercicios de control y proyección turística redactados entre 1950 y 1980" 4ª Jornadas Internacionales sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo, (2011). Pag.; 17.
- ítem: <http://hdl.handle.net/10251/15047> (Octubre 2014).
- "Valoración patrimonial en el diseño de territorios turísticos litorales. La Costa del Sol como modelo de estudio". Revista ph. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, nº 83 (2012), Pag. 62-73.
- Torres Bernier, E., "Los Orígenes del Turismo Andaluz". Revista de Estudios Regionales, nº2 (1983), Pag.331-335.

- Velasco González, M., “¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004)”, Revista Política y Sociedad. Vol.42, nº 1. (2005), Pag. 169-195.
- Villar Lama, A., Territorio, turismo y paisaje: el proceso de urbanización en el litoral de Andalucía. El papel de los campos de golf (Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. 2011), Pag.: 581.
- “La mercantilización del paisaje litoral del mediterráneo andaluz: El caso paradigmático de la Costa del Sol y los campos de golf”, Revista de Estudios Regionales, nº 96(2013), Pag. 215-242.
- Rodríguez Martínez, F., El impacto ambiental del turismo. Desarrollo Regional y crisis del turismo en Andalucía: Actas del simposio hispano-francés, (Almería: Instituto de Estudios Almerienses. Casa de Velázquez, 1994), Pag.: 382.

RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL DEL PAISAJE COMO CENTRO DE LAS INICIATIVAS DE RECUALIFICACIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DEL SOL

LOURDES ROYO NARANJO

Profesora Ayudante Doctora del Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. E.T.S. Arquitectura, Universidad de Sevilla.

EDUARDO MOSQUERA ADELL

Doctor Arquitecto. Catedrático del Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. E.T.S. Arquitectura, Universidad de Sevilla

M^a TERESA PÉREZ CANO

Doctora Arquitecta. Profesora Titular del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. E.T.S. Arquitectura, Universidad de Sevilla.

1. INTRODUCCIÓN

El paisaje es la expresión de un territorio y como tal constituye un elemento clave del engranaje proyectual de la ciudad. Desde hace tiempo se ha convertido en objeto de estudio de las últimas investigaciones en materia de turismo, especialmente para los destinos de costa. Tal es así que desde las primeras formulaciones teóricas que estudiaron la Costa del Sol, el paisaje se convirtió en el protagonista de una historia tanto de turistas como de inversores¹.

Tomando como punto de partida finales de los años 50 del pasado siglo, debemos mencionar cómo entonces se redactaron para el litoral de Málaga numerosos programas y planes de ordenación que cuidaron minuciosamente el estudio de visuales, dinámicas de desarrollo, valoración de perspectivas y embellecimiento de la línea de costa, organizando crecimientos y atendiendo a la calidad paisajística de los pueblos costeros. El resultado previsto para tales esfuerzos pronosticaba por aquel entonces hoteles y ciudades turísticas en primera línea de playa, vistas preferentes según alturas controladas y una protección del paisaje y sus valores estéticos a lo largo de todo el litoral malagueño. Sin embargo, observando la realidad física y territorial presente, el desarrollo de la Costa del Sol desatado a principios de los años 60 bien

podiera parecer el resultado de una total ausencia o desinterés por la planificación urbana y turística. Un aspecto, según investigaciones recientes², que demuestra que la realidad fue otra bien diferente. Desde el mismo despegue en que la empresa turística comenzaba a vislumbrar sus éxitos, existió un cúmulo de documentos de ordenación turística y territorial en lo que constituye un caso sin precedentes de “esquizofrenia planificadora” y donde el paisaje y las consideraciones patrimoniales jugaron un decisivo papel.

Como antecedentes, sabemos que desde el Ministerio de la Vivienda, el de Información y Turismo y el Primer Plan de Desarrollo, se alertaba de las nefastas consecuencias que el crecimiento incontrolado podría deparar sobre la calidad del territorio y su oferta. Al mismo tiempo, la estrategia nacional precisaba de ese crecimiento como condición misma para su propio desenvolvimiento. Se trataba de captar divisas a cualquier precio para asignarlas al fomento de otros sectores productivos con los que modernizar el país, de manera que no se podía (o debía) dificultar a una demanda en principio ilimitada y mucho menos a un sector privado lo suficientemente dinámico como para que la necesidad de inversión pública fuera mínima, en tanto en cuanto los presupuestos teóricos “del turismo marcha solo” se mantuvieron como axioma hasta bien entrados los 80.

Si tuviéramos que preguntarnos sobre aquellos planteamientos que tuvieron repercusión durante la configuración de la ciudad turística en la Costa del Sol o cuáles de estos mecanismos de control surtieron efecto en la programación y desarrollo de la Costa, sería muy difícil llegar a una única y rotunda respuesta. En lo referente al urbanismo faltó no una visión a largo plazo, sino más bien una materialización de planes y estudios que pronosticaban el final al que se precipitaba. La política turística de la Costa del Sol no se tomó nunca en serio sus propias directrices. La promoción privada, con la notoria capacidad de presión de algunos de sus agentes, se convirtió en una de las causas más acusadas del despegue inmobiliario en detrimento de la acción pública en materia de servicios, equipamientos o abastecimiento, por no hablar de imagen urbana y su paisaje.

2. LA PLANIFICACIÓN TURÍSTICA EN LA COSTA DEL SOL. CLAVES PARA UNA REVISIÓN HISTÓRICA DE LA CN-340 Y SU PAISAJE

A lo largo de toda la historia planificadora territorial y urbanística de la Costa del Sol la consideración y reconocimiento del valor que el paisaje aportaba a la actividad turística de Málaga osciló entre el olvido y el descuido intencional, apareciendo en los diagnósticos como un argumento propio del territorio al que atender y considerar en sus estrategias y propuestas específicas, no siempre acertadas o atendidas³. En la actualidad, dichos argumentos y

propósitos apuntan hacia cambios en nuevas tendencias turísticas que detectan campos de trabajo y mejoras en destinos aún no explotados o por el contrario maduros, incorporando actuaciones y estrategias de mantenimiento de la calidad ambiental junto a nuevos modelos de gestión de los recursos naturales ligados a la planificación del espacio costero bajo modelos de requalificación de los espacios turísticos, actualmente agotados⁴.

De esta manera y haciendo uso del valor de la historia, consideramos necesario para desarrollar este punto de significativa importancia, recuperar a partir de unas breves notas extraídas de los principales documentos planificadores de la Costa del Sol, cuáles fueron aquellos esfuerzos que sobre materias tan sensibles como el paisaje y el patrimonio o la consideración y embellecimiento de la CN-340, tuvieron cabida en el discurso planificador de la costa malagueña desde sus comienzos, en la definición de sus directrices o bien en sus precoces y modélicos diagnósticos, a los cuales –en pleno S. XXI– se vuelve con una clara intención de reconocimiento de aquellos valores inherentes que hicieron posible que toda una franja costera se convirtiera en destino turístico exclusivo y de carácter internacional. Tal y como se ha indicado:

fue precisamente durante las primeras décadas de cambio y transformación, al compás de un proceso vertiginoso y confiado de desarrollo turístico, cuando la Costa del Sol empezó a reflejar una serie de problemas y necesidades de urgencia y envergadura, a los que inmediatamente se prestó atención. Primero desde un punto de vista teórico y segundo desde una posición planificadora. A partir de estos años tendrán lugar una serie de planes que abordan el territorio y la ciudad más allá de visiones de ensanches y reformas urbanas puntuales (...)en líneas generales podemos decir que en la mayoría de estos planes se apostó por la inversión privada, de manera que el impacto generado por el proceso turístico, principalmente volcado en el sector inmobiliario, desembocó en una serie de alteraciones del medio de carácter irreversible, llegando a modificar no sólo la fisonomía del paisaje, sino también la degradación patrimonial de los municipios que configuran el cordón costero malagueño⁵.

En este sentido, resulta sumamente conveniente para la comprensión del planteamiento, exponer de forma sintética los objetivos, estrategias de embellecimiento de la carretera costera y planteamientos de paisaje de algunos de los más relevantes hitos planificadores que se redactaron específicamente para esta costa en plena dictadura.

Se trata de una serie de documentos que se formularon sucesivamente en 1955, 1958-59, 1964 (en este caso su redacción se prolongaría durante el intervalo 1960-68), 1964-65, 1968, 1969, 1974 y finalmente, una vez clausurado el franquismo, en 1979.

Incluso antes de que apareciera la *Ley del Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* de 12 de mayo de 1956, el urbanismo español se había regido por una serie de promulgaciones independientes que venían a solucionar problemas indicativos de una desorganización del territorio. Con la Ley del 56 se ponían en marcha una serie de mecanismos de control y organización a nivel estatal, tanto en la elaboración de planes como de figuras de control. Consideraciones que nos ayudan a comprobar cómo el gobierno asumió rápidamente la importancia de dicho desarrollo urbanístico y confeccionó una serie de estrategias y medidas para las que elaboró figuras de control como los Comisarios de Zona o las Comisiones Provinciales de Ordenación en las primeras demarcaciones escenario de conflictos entre planeamiento turístico y explotación agrícola e industrial.

Concretamente, en 1955 se redactaba el *Estudio para la Ordenación Turística de la Costa del Sol*. Un documento en el cual ya se presagiaba tanto la importancia del fenómeno como sus consecuencias, apostando sin embargo por la necesidad de apertura económica del mercado internacional mediante la explotación del sector turístico, el cual reconvertiría los beneficios en máximas plusvalías para el país.

ESTUDIO PARA LA ORDENACIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DEL SOL (1955)

Objetivos

Se describe como punto de partida, conocimiento y base para una futura acción política.

- Se entiende por Costa del Sol el territorio comprendido entre Punta Tarifa y Cabo de Gata y la base principal de la Zona la línea de costa: la carretera que bordea desde Algeciras, Estepona, Marbella, Málaga, Motril y Almería, constituye su espina dorsal.
- El límite norte se aconseja coincida con los términos municipales costeros, exceptuando la inclusión de Granada, Ronda, Coto Nacional de la Serranía de Ronda y una limitada extensión de Sierra Nevada.
- Se aconseja la inversión estatal en materia de hostelería y nuevos establecimientos como medida de impulso económico y de desarrollo.
- Se evidencia la necesidad de un plan de conjunto en materia de urbanización capaz de respetar el medio ambiente en el que se insertan las nuevas construcciones.

Embelllecimiento carretera de la costa

- Se refieren estas obras a urbanizaciones de tipo paisajístico, utilizando plantaciones que por su forma y color, produjeran efectos que sustituyeran al sistema de plantaciones arbóreas lineales a lo largo de los caminos, por bosquesillos que ocultaban los fondos áridos e instalaciones utilitarias, produciendo sensación de variedad y proporcionando lugares donde el turista descansara.
- Se marcan necesarios los trabajos de jardinería, especialmente cuidados en las proximidades a merenderos, fuentes y miradores.
- Se destierra el sistema de plantaciones arbóreas lineales a lo largo de los caminos, desechado también por el plan de modernización de carreteras, al ser considerado como un sistema perjudicial para los firmes y monótono en el paisaje de la costa, perjudicando además las visuales y perspectivas.
- Se apuesta por un establecimiento de fuentes en los bordes de las carreteras principales.
- Se define un emplazamiento adecuado de miradores sobre el mar o lugares de singular belleza.

Paisaje

- Necesidad de redactar un diagnóstico en el que se determinen aquellos lugares o rincones que ofrezcan perspectivas de gran belleza y que aparezcan afeados por algunas construcciones, con el fin de corregirlos.
- Las nuevas construcciones atenderían como prioridad al paisaje y a establecer una armonía del mismo.
- La belleza natural de la Costa del Sol debían realizarse mediante una urbanización de tipo paisajista, utilizando plantaciones que por su forma, color, floraciones e incluso frutos, produzcan "bellos efectos".
- Se limita la ejecución de obras en terrenos de arboleda.
- Se establecen lugares pintorescos o de gran belleza y protección mediante la figura "interés paisajístico".
- Se prohíbe la colocación de anuncios frente a las líneas principales de comunicación por carretera, así como rótulos propagandísticos, excluyéndose aquellos de tráfico, aviso de poblados, restaurantes y hoteles.

El proyecto de Ordenación del año 1959 aprobado como *Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol* por el Ministerio de la Vivienda reconocería en una actitud todavía positiva frente al fenómeno, la urgencia y constancia del desorden y falta de control imperantes en las construcciones del litoral andaluz objeto de estudio. Tal es el caso, que el espacio de costa susceptible de desarrollo turístico, es decir todo el litoral comprendido desde Cabo de Gata hasta Algeciras, se presentaba como espacio de trabajo virgen sobre el que proyectar.

PLAN DE ORDENACIÓN Y DESARROLLO DE LA COSTA DEL SOL (1958-59)

Objetivos

- Alcance de anteproyecto susceptible de ser modificado cuando se realizara un estudio definitivo a partir de las siguientes propuestas:
- Zonificación de los municipios a partir de nuevos trazados de los núcleos urbanos atendiendo como punto de referencia zonal más importante a la CN-340.
- Estudio de los centros cívicos y núcleos comerciales.
- Reserva de zonas de expansión y aquellas destinadas a zonas verdes, emplazamientos para estaciones de autobuses y ferroviarias.
- Ordenación de la zona marítima y la de influencia de puertos.
- De todos los apartados que incluye el Plan sólo adquiriría vigencia en virtud de la promulgación del plan el capítulo "nuevos trazados y zonificación de los núcleos urbanos principales", sin embargo no se respetaron.
- La estimación a diez años de capacidad hotelera que presentaba el Plan (300.000 alojamientos turísticos), se vio desbordada por los 40.000 alojamientos reales que se censarían en 1964.

Embelllecimiento carretera de la costa

- Se marca la importancia de proyectar una autopista que abarque toda la costa en su longitud y que corra paralela a la costa.
- Se estudian las distintas secciones de playa y se ordenan según grado de categoría asignable al desarrollo óptimo de la costa.

Paisaje

Aparece la protección del paisaje y embellecimiento de la zona como objeto base de cualquier proyección y desarrollo en atención especial a la conservación del paisaje según principios de ordenación, control y planificación por fases del futuro desarrollo como apreciación global del estudio.

- Se muestra una división de la costa según diferenciación del paisaje y se marca cuidadosamente la localización de los distintos tipos de estructura urbana dentro de los determinados paisajes con el fin de evitar el desarrollo azaroso.
- Destaca el cuidado por la visuales y panorámicas de la costa.

El *Estudio para Desarrollo Turístico de la Costa de Málaga a Cabo de Gata* del año 1963 realizado por Doxiadis Ibérica SA, enfocó el campo de investigación en las diferentes partes de la costa extendiéndose también hacia aquellos puntos de interior cuyas influencias potenciales eran, a su vez, afectadas por el desarrollo de las zonas costeras y que sin embargo contaban con valores a considerar, entre los que destacaba el paisaje de costa. El análisis del planeamiento espacial y valoración de la propia costa que se recoge en este estudio, determinaría los diferentes tipos de desarrollo según los diversos tipos de costa, sugiriéndose la creación de polos turísticos cuyo crecimiento se planificaría por fases y se coordinara con un plan presupuestario público anual. Una línea de trabajo que recogería el *Plan Comarcal de la Costa del Sol* o *Plan de Ordenación Urbana de la Costa del Sol Occidental* del año 1964.

PLAN COMARCAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (1960-1968)

Objetivos

- El presente Plan Comarcal integra los Planes Generales de Ordenación de los siguientes municipios: Málaga, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella y Estepona.
- A lo largo del desarrollo del presente Plan se redactaron las Ordenanzas transitorias (octubre 1963) para los núcleos y las Normas Complementarias para las zonas intermedia, a regir en el período que mediara entre dicha fecha y la aprobación de los nuevos planes.
- La información comarcal abordaba aspectos como demografía, climatografía, población activa, turismo y economía.

Embelllecimiento carretera de la costa

- La CN-340 quedaría como colectora de tráfico local, ensanchándose y mejorándose convenientemente. Sería una carretera turística y se preveían para ella embellecimientos marginales y miradores con estacionamientos en los puntos más singulares en los que se tiene presente la percepción y paisaje que de ella aporta el conocimiento y contemplación de la costa.
- Ante la fluidez de tráfico que soporta la CN-340 en el tramo Málaga-

Fuengirola, se estima oportuno el proyecto de autopista entre Málaga-Torremolinos.

Paisaje

- Se aconseja poner freno a la creciente amenaza de los valores estéticos del paisaje y de los poblados típicos de la zona.
- Existe una defensa del paisaje determinando zonas posibles de repoblación forestal, defensa de márgenes de ríos, arroyos, nuevas plantaciones a lo largo de la carretera, miradores...

Conocidas como “*Libro Blanco y Libro Amarillo*”, las *Normas Subsidiarias y Normas Complementarias de Planeamiento*, fueron aprobadas el 22 de junio de 1965 para la zona occidental y oriental respectivamente, regulando las construcciones y urbanizaciones particulares en cada zona de aplicación del vigente durante el período transitorio hasta la promulgación de los nuevos Planes Municipales de Ordenación. Dichas normas parecían rígidas y proteccionistas y sin embargo no cambiaron en absoluto la dinámica impuesta hasta el momento.

NORMAS COMPLEMENTARIAS Y SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (1964)

Objetivos

- A la vista de la duración de los trabajos de planeamiento del Plan Comarcal hasta su aprobación definitiva, se acordó por los Ayuntamientos que los equipos presentaran unos Avances de Ordenanzas que pudieran ser de aplicación durante dicho período intermedio.
- Se aplicaron sólo a título oficioso o indicativo, a pesar de las dificultades que esta tarea entrañó y sin haber estudiado previamente el planeamiento y sin que ello supusiera un obstáculo para el trabajo.
- Simultáneamente se confeccionaron las Normas Complementarias para las zonas intermedias sobre las que venían desarrollándose promociones turísticas.
- Incluían condiciones para la edificación en los pequeños poblados e instrucciones para el trámite reglamentario de los expedientes.
- Aprobadas en junio de 1964.

Embelllecimiento carretera de la costa

- Se preservarían los terrenos colindantes con carreteras principales y caminos vecinales, en los que se precisaría de la autorización de la Diputación Provincial.
- La Comisión Provincial de Urbanismo en su dictamen previo a toda licencia de construcción podría denegar o condicionar las construcciones o urbanizaciones situadas entre la carretera general y el mar siempre que cumplieran las normas establecidas y se considerara que el emplazamiento o la disposición del volumen no perturbara el paisaje o la armonía del mismo.

Paisaje

- Respecto a los terrenos lindantes con zona marítimo terrestre, la construcción y urbanización de las mismas, precisarían del deslinde de dicha zona en un cuidado teórico por el paisaje.
- Se prohíbe cualquier tipo de construcción en la ladera de la colina del Castillo de Fuengirola, propiedad del Hotel Mare Nostrum.
- Se reconoce una protección de cauces públicos, servidumbres de paso, cañadas de ganado, así como una serie de sectores reconocidos como de carácter histórico o artístico.

Poco tiempo después, se desarrollaría el Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol en su Primera Fase. Su elaboración se distribuyó en dos fases, la 1ª Fase comprendía el litoral correspondiente a la provincia de Cádiz y la Zona Occidental de la provincia de Málaga de 1968.

PLAN DE PROMOCIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DEL SOL. I FASE (1968)

Objetivos

- Se presenta como un Anteproyecto del Plan de Ordenación Urbana
- Iniciación de oficio del expediente de declaración como Zona de Interés Turístico Nacional de la Costa del Sol.
- Estudio de las posibilidades de la zona de cara al turismo ante la inexistencia de estudios completos de toda la zona como un conjunto.
- Aprovechamiento óptimo de las condiciones naturales de la zona.
- Ejercicio de propaganda, información y señalización de la costa.
- Fomento de la iniciativa privada en actuaciones turísticas.
- Mantenimiento del alza de nivel de vida para la región y para el país.

- Establecimiento de las reglamentaciones correspondientes que impidan un crecimiento amorfo de los núcleos urbanos capaces de provocar desastres irreparables en la fisionomía paisajística de la Zona.

Embelllecimiento carretera de la costa

- Se reconoce la importancia así como la necesidad de llevar a cabo un embellecimiento de la CN-340 en sus incorporaciones y en la iluminación de todo su trazado.

Paisaje

- Protección del paisaje, masas forestales de interés turístico en general.
- Se recogen detalle de todas aquellas obras que se verifiquen con objeto de modificar o embellecer el paisaje.

En el año 1969 la Dirección General de Promoción del Turismo presentó los trabajos de la 2ª Fase, que abarcaba la zona oriental de la provincia de Málaga y parte de Granada (Motril, Salobreña y Almuñécar). Dichos planes, se formularon en el marco del expediente para la Declaración como Zona de Interés Turístico Nacional de la Costa del Sol. En su redacción encontramos aquellas inquietudes propias del momento ante la urgente necesidad de una aprobación del Plan Territorial de Ordenación Urbana de la Costa del Sol, así como el Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol en su 2ª Fase, al considerar que el desarrollo turístico de la costa se estaba produciendo de forma anárquica, desordenada y con importantes deficiencias.

PLAN DE PROMOCIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DEL SOL. II FASE (1969)

Objetivos

- Concebido como el instrumento legal idóneo para llevar a cabo la política de ordenación y fomento en aquellas zonas que presentan caracteres muy marcados de vocación turística.
- Contiene la definición de Zona de Interés Turístico Nacional así como una redacción de aquellos efectos y beneficios que reportaría su declaración.
- Localización y cuantificación de los terrenos hábiles para asentar sobre ellos las nuevas promociones turísticas.
- Reflexión en torno a la doble condición de la oferta turística de esta zona

costera, por un lado el turismo que busca el contacto directo con la naturaleza y por otro, un buen nivel de calidad en la oferta turística.

- Unir turísticamente la Costa del Sol con Sierra Nevada en una singular combinación de mar y nieve.

Embelllecimiento carretera de la costa

- Corrección del trazado, ensanchamiento de la calzada y corrección de las numerosas curvas existentes por medio de túneles y obras de fábrica, con el fin de obtener una carretera de características análogas a las incluidas en el Plan REDIA (Plan de Mejora de la Red de Itinerarios Asfálticos que nace en 1967).

Paisaje

- Necesidad de conservación y mejora, dentro de su más absoluta autenticidad, del medio natural de la zona costera.
- Máximo respeto al desarrollo agrícola y paisajístico de la zona.
- En los ensanches de los núcleos que conforman el Plan, se prevén importantes espacios para zonas verdes.

En 1974 se redactaría el *Esquema de Planificación del Desarrollo de la Costa del Sol Occidental*. Una llamada de atención por parte de los profesionales del sector turístico ante la necesidad de una planificación integral y unificadora de la Costa. No sería hasta la década de los años ochenta, concretamente hasta la redacción del *Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Costa del Sol*, cuando se cuente con un examen cuantitativo del comportamiento urbano de la citada costa, al contener en su redacción un análisis de los planes de Ordenación Urbana existentes, su compatibilidad, grado de cumplimiento y repercusión, superficies afectadas y urbanizaciones existentes así como de aquellas estimaciones por municipios según capacidad de carga posible a urbanizar tanto para la Costa del Sol Occidental como Oriental.

ESQUEMA DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL (1974)

Objetivos

- Hacer de la explotación turística la operación más próspera conocida en la costa, asegurándole una larga vida de cara a la demanda en evolución.
- Tratar de controlar al máximo los efectos de la actividad turística sobre su entorno socio-económico, con el fin de que el balance fuera lo más positivo posible.
- Ofrecer una visión de conjunto de los desarrollos turísticos capaces de definir campos de actuación adecuadas al futuro de la costa.

Embelllecimiento carretera de la costa

- Ordenar la carretera como eje de distribución de características semi-urbanas, disminuyendo el número de accesos y ordenándolos.

Paisaje

- Se observa una tendencia natural en perjuicio de los elementos naturales de la costa y valores paisajísticos.
- La zona costera ofrece lugares estratégicos que ofrecen vistas panorámicas interesantes, pero sin embargo, no se considera en absoluto interesante en cuanto a su paisaje se refiere: existe poca vegetación arbórea, zonas llanas y monótonas en los cauces de los ríos, difíciles de mejorar en cuanto a su paisaje, se trata de un lugar muy lineal, sin puntos fuertes.
- Refuerzo para la conservación y desarrollo del paisaje con vistas a satisfacer un turismo de calidad: Esfuerzos en reforestación forestal; creación o desarrollo de puntos fuertes en el paisaje que mejoraran las perspectivas y la mejor visibilidad; Mejora en el paisaje a lo largo de la CN-340 en los trozos no urbanizados; Estudios paisajísticos para cualquier proyecto de urbanización futuro.

Un ejercicio que se trasladaría al estudio de campo realizado por el *Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la provincia de Málaga* presentado en 1979, configurando todo un esquema de la situación legal de las urbanizaciones presentes en la Costa del Sol.

PLAN DE ORDENACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA DE LA COSTA DE MÁLAGA (1979)

Objetivos

- El objetivo principal del estudio centra su atención en la ordenación de la oferta turística futura de acuerdo a la demanda previsible para la costa.
- El área de estudio de la oferta turística de la provincia de Málaga se estructura en dos zonas, oriental y occidental, siendo el área principal de estudio la constituida por los municipios costeros; el área complementaria aquella comprendida por los municipios interiores y un tercer grupo constituido por focos de atracción turística como Ronda y Antequera.
- Del análisis de los Planes Generales de Ordenación examinados, se detecta una característica común en todos ellos, y es su falta de absoluta vigencia, ya que los supuestos bajo los que fueron elaborados no proporcionan ningún tipo de directriz a la hora de una verdadera planificación urbanística, por haber superado en la mayoría de los casos su horizonte temporal.

Embelllecimiento carretera de la costa

- No se abordan consideraciones

Paisaje

- Salvo paisajes marinos determinados (calas, escolleras, escarpes, etc...) y ciertos pueblos de interior, la zona costera propiamente dicha, tanto occidental como oriental, no presentan aspectos notables dignos de mención en cuanto a éste tipo de recurso turístico se refiere. Sin embargo, se remarca la existencia de zonas forestales importantes, en áreas relativamente próximas a la costa, como Sierra Almijara, Tejeda, Montes de Málaga, Sierra Bermeja.
- Deberá respetarse el paisaje de la costa, entendiendo que los niveles de urbanización irán medidos respecto al entorno en el que se insertan, condicionándose y aprovechándose al máximo las oportunidades de integración con el paisaje.
- Ordenación de tres parques como recurso turístico de la zona:
- Parque recreativo de Benalmádena-Mijas-Fuengirola: Un parque de carácter metropolitano en las proximidades de Benalmádena. Cercano al parque de atracciones Tívoli.
- Área de España. En un área del parque se construirán y trasladarán

construcciones típicas de las distintas regiones españolas y en ellas se presentarán de manera permanente productos artesanos correspondientes a cada zona geográfica. (se pretende alcanzar el éxito de Mundo Disney...)

- Área Zoológica. Posibilidad de instalación de un safari-park.
- Área Deportiva: Gran complejo deportivo mediante instalaciones para practicar atletismo, golf...
- Otras áreas: Para desarrollar otro tipo de actividades como picnic, senderismo, sendas acotadas para montar a caballo...
- Parques regionales y comarcales: Dos parques emplazados uno en la sierra Almirajara-Tejeda y el segundo en las estribaciones de Sierra Bermeja.

Como resultado de estos análisis expuestos de los respectivos documentos, detectamos que el discurso planificador en torno al diseño y embellecimiento de la CN-340 fue a lo largo de la historia turística de la Costa del Sol una de las preocupaciones que más valor llegó a adquirir en cuanto a ordenación de la costa se refiere. Del análisis presentado referimos, por ejemplo, el intento de urbanizaciones de tipo paisajístico a lo largo de la carretera, el embellecimiento y adecuación de miradores en el trazado de la misma o los trabajos de jardinería, que de manera intermitente van a ir apareciendo en los diferentes discursos planificadores. Ninguno de ellos llegaría a ejecutarse plenamente, pero todos estos propósitos evidenciados, constituyeron un lugar común de preocupación y estudio. Como evidencias, tanto en el *Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol (1958-59)*, como en el *Estudio para Desarrollo Turístico de la Costa de Málaga a Cabo de Gata (1963)*, la CN-340 se define como la espina dorsal de la costa, se llama la atención al peligro de construir en ambos lados de la misma y se propone la redacción de unas ordenanzas de protección de los perfiles visuales de este vial.

A pesar de lo moderno de muchas de las líneas de trabajo recogidas en el *Plan Comarcal de Ordenación Urbana de la Costa del Sol Occidental (1960-1968)*, el análisis teórico que realiza para la CN-340 deja mucho que desear, limitándose a pequeñas actuaciones de mejora, acondicionando eso sí, pequeños miradores en lugares estratégicos de la línea de costa, así como pequeños puntos singulares para la apreciación paisajística de la misma. Sin embargo, sí representó la materialización de un esfuerzo común por analizar pormenorizadamente las vicisitudes por las que caminaba la Costa del Sol en los momentos de máximo auge. Destacando por encima de todo, el análisis que se realiza del paisaje de la Costa del Sol y las repercusiones negativas del futuro turismo sobre los pueblos pesqueros y tradicionales de

la costa, en una atención patrimonial sobre lo construido y lo proyectado, de la pervivencia de una arquitectura tradicional y de la aparición de otra, más bien “descuidada y moderna despreocupada por dónde se asentaba”.

Por otra parte, el *Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol II Fase* (1969) recogería alineaciones en el trazado de la carretera, ensanchamientos de calzadas, correcciones de curvas y mejoras que darían paso a una modernización de la CN-340. Líneas de trabajo que retomarán futuras ordenaciones tal y como apreciamos recientemente.

La CN-340 sigue siendo en alguno de sus tramos, un paseo comparable al Strip glosado por Venturi, donde se suceden hoteles, centros comerciales, restaurantes de comida rápida, moteles, salas de fiesta, pequeños apartamentos, cortos espacios de transición, rótulos luminosos, carteles de publicidad y bloques de hormigón⁶. En un orden paralelo, la preocupación por el paisaje fue adquiriendo para el estudio de la Costa del Sol el mayor de los protagonismos de cuantos elementos iban constituyendo su configuración. Y es que el paisaje en nuestra costa ha jugado desde sus primeros ejercicios programados y de control urbano y turístico, un papel indiscutible. El error fue pasar del conocimiento al descuido voluntario, contradictoriamente sumado a un interés por controlar y cualificar lo que se consideraba la joya del turismo andaluz y que prosiguió años después en el contexto de la ordenación urbana con ejercicios definidos desde el pleno establecimiento de competencias autonómicas en materia de urbanismo y ordenación territorial, tales como el *Plan Especial de Protección del Medio Físico de Málaga* (1987), el *Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol* (2006) y más recientemente el *Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía* (2013), así como en el contexto del turismo propiamente dicho, con el *Plan de Recualificación Turística de la Costa del Sol (Plan Qualifica)*, en sus sucesivas fases de ejecución hasta nuestros días.

CONCLUSIONES

Como resultado de todo lo expuesto, destacamos la importancia del análisis de la planificación en la historia de la Costa del Sol, de los deseos que entonces se proyectaron y de los hechos recogidos con los que, en parte, debemos trabajar. A nivel práctico, somos conscientes de que la consideración del paisaje y por ende su diversidad, se constituyen como recursos fundamentales para el turismo entendido como motor de desarrollo y actividad económica. Sin embargo, como consecuencia de actuaciones no tan recientes en la Costa del Sol, se han producido rápidas transformaciones a lo largo de todo su litoral ante las que toca posicionarse y restablecer las reglas del juego. En la actualidad, dichos argumentos se reconocen en nuevas tendencias turísticas

que detectan campos de trabajo y mejoras en zonas y municipios calificados como agotados o maduros. Se incorporan en las nuevas ordenaciones y planeamientos estratégicos actuaciones de mantenimiento de la calidad ambiental junto a nuevos modelos de gestión de los recursos naturales ligados a la planificación del espacio costero, entendido desde su diversidad y complejidad, y no tanto como una marca uniforme fácil de identificar y difícil de olvidar.

A pesar de convertir aspectos tratados como el paisaje o el diseño de la CN-340 en lugares comunes de preocupaciones y ambiciones, a los que se volvería en los sucesivos estudios y planes que generó la Costa del Sol, el modelo turístico heredado revirtió en una organizada desorganización del crecimiento urbano, que cada vez se hacía más extensible y donde se iban obteniendo cada vez más equipamientos públicos posibilitados por la Ley del Suelo, nuevas tipologías edificatorias, casas adosadas diseminadas por la costa occidental, creación de pueblos meridionales de tipo neomediterráneo así como una proliferación de los crecientemente numerosos campos de golf, que junto a los parques acuáticos configuran hoy día la oferta complementaria al turismo de la Costa y su imagen. En este sentido, las aportaciones recientes de Pilar Martí, en su galardonado trabajo, donde propone hacer una lectura comprensiva de cómo se ha manifestado territorialmente la ocupación turística de la Costa del Sol Occidental desde el reconocimiento morfológico de los tejidos turísticos y su interrelación con el paisaje, son muy pertinentes. En especial, la vinculación de la pieza turística concreta con los diferentes recursos paisajísticos en función de su localización (agrícola, cerro, monte, parque fluvial...) y de su momento histórico (nacimiento turístico,

Figura 01: Vista de Torremolinos. Guía del Litoral de la Costa del Sol Occidental, Mancomunidad de Municipios, Delegación de Turismo y Playas, Kh Photography-Flying Circus, 2010





Figura 02: Vista de Fuengirola. Guía del Litoral de la Costa del Sol Occidental, Mancomunidad de Municipios, Delegación de Turismo y Playas, Kh Photography-Flying Circus, 2010

etapa fordista, o postfordista, según esta autora), puede permitir constatar un análisis pormenorizado entre la forma generada y su dinámica de crecimiento y transformación.

Siguiendo las consideraciones aprobadas en el año 2000 por el Convenio Europeo del Paisaje en Florencia, se hace especial énfasis en la protección del patrimonio natural y cultural así como en la ordenación del territorio a partir del reconocimiento del mismo. Una atención sobre las principales transformaciones generadas por la actividad turística en el paisaje que para la Costa del Sol y la degradación de sus valores naturales debe servir como llamada de atención ante nuevos ejercicios de planificación⁷, potenciando el uso de los valores del paisaje para el proyecto del territorio y su dinamización como elemento articulador de nuevas estrategias (Figuras 01 y 02).

Aspecto que remarca el *Programa de Recualificación de Destinos Maduros*. El fundamento de este programa se corresponde con la implantación de estrategias de recualificación que contribuyan al reposicionamiento de destinos ya consolidados en el litoral, con el objetivo de aumentar la calidad y la competitividad de los mismos, mediante el diseño de estrategias basadas en la rehabilitación cualitativa de su patrimonio y del espacio turístico, siempre teniendo en cuenta que los mismos se llevan a cabo bajo las premisas de sostenibilidad y rentabilidad socioeconómica, en una apuesta por la diferenciación frente a estandarización, en una atención a la identidad de los municipios y destinos en detrimento de la marca unificadora de los mismos, léase por ejemplo, "Costa del Sol". Un esfuerzo que se refleja en el reciente *Programa de Recualificación de destinos de la Costa del Sol Occidental de*

Andalucía Plan Qualifica cuyo fundamento, según se recoge en el informe público radica en el diseño de líneas estratégicas de recualificación del sector turístico, capaces de aumentar la competitividad del destino “Costa del Sol” potenciando aquellos valores patrimoniales y paisajísticos propios, diferenciándolo de otros destinos internacionales a fin de mantener, o incluso, mejorar la calidad turística de la zona en un contexto de aumento de la competitividad (Figura 03).



Por su parte, el planeamiento, tal y como indica García Barba⁸, debe “observar situaciones similares para establecer una metodología comparativa que permita extraer ejemplos exitosos de soluciones para la mejora de los lugares y aplicarlas específicamente al entorno concreto sobre el cual se trabaja”.

Después de todo, creemos necesaria la elaboración futura de un estudio multidisciplinar más profundo sobre dichas cuestiones, pues el camino está iniciado, en una definición de aquellos argumentos y problemas que todavía a día de hoy permanecen a modo de lugares comunes en el diagnóstico de la Costa del Sol, de su CN-340 y de su paisaje, como destino turístico, y que encuentran en su propia definición programada las claves sobre las que reflexionar como punto de partida para una mejora de su gestión urbana y paisajística.

Figura 03: Paraje Natural Los Reales de Sierra Bermeja. Estepona. Lourdes Royo Naranjo, 2011

NOTAS

1. Citamos por ejemplo el nacimiento de la "Sociedad Propagandística del Clima y Embellecimiento de Málaga", encargada de la promoción turística de Málaga en pleno S.XIX o las Notas recogidas por Narciso Díaz de Escovar manuscritas bajo el título "El clima de Málaga".
2. Para mayor información sobre este tema consultar Vera, F.; Marchena, M., "Turismo y desarrollo: un planteamiento actual", *Papers de Turisme*, nº 3 (1990), pp. 59-84 y Royo Naranjo, L., *Málaga 1930-1980. Turismo, desarrollo, arquitectura. La aventura de la modernidad*. Tesis Doctoral Inédita, Universidad de Sevilla (2010).
3. Galacho Jiménez, F., y Luque Gil, A., "La dinámica del paisaje de la Costa del Sol desde la aparición del territorio", *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 22 (Málaga: Universidad de Málaga, 2000), p. 28.
4. Consejería De Turismo, Comercio y Deporte (2007) *Informe de Sostenibilidad del Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011*.
5. Royo Naranjo, L., "Planificación, análisis y estudio de la Costa del Sol: Revisión de los ejercicios de control y proyección turística redactados entre 1950 y 1980", *IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo*, Valencia, (2010).
6. Rojas Moyano, E "¿Qué hacer con los Strip? Strip N-340, Málaga", *eDap*, nº07, Sevilla, (2014), pp. 39-49.
7. Informe publicado por la Junta de Andalucía y consultable en Internet: *Programa de Recualificación de destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía*. Con fecha de 17 de abril de 2007 (BOJA nº 75) el Decreto 78/2007, de 20 de marzo, por el que se aprueba el *Programa de Recualificación de Destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía "Plan Qualifica"*.
8. García Barba, F., "La protección, ordenación y gestión del paisaje en los planes generales de ordenación", en Simancas Cruz, M. R. y Cortina Ramos, A. *Retos y perspectivas de la gestión del paisaje de Canarias: reflexiones en relación con el 10º aniversario de la firma del Convenio Europeo del Paisaje* (Gobierno de Canarias-Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2011), p. 228.

BIBLIOGRAFÍA

- Barrera Fernández, D., "Las cartografías participativas aplicadas al patrimonio. Cuatro experiencias", *Boletín FORUM UNESCO*, nº 91 (2013), pp. 26-27.
- Díaz de Escovar, N. (s.d.), *El clima de Málaga*, Archivo Díaz de Escovar, Caja 103, Manuscrito, Málaga.
- Galacho Jiménez, F., *Urbanismo y turismo en la Costa del Sol* (Málaga: Departamento de Geografía, Universidad de Málaga, 1996).
- Galacho Jiménez, F., y Luque Gil, A., "La dinámica del paisaje de la Costa del Sol desde la aparición del territorio", *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 22 (Málaga: Universidad de Málaga, 2000).
- García Barba, F., "La protección, ordenación y gestión del paisaje en los planes generales de ordenación", en Simancas Cruz, M. R. y Cortina Ramos, A. *Retos y perspectivas de la gestión del paisaje de Canarias: reflexiones en relación con el 10º aniversario de la firma del Convenio Europeo del Paisaje* (Gobierno de Canarias-Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2011), p. 228.
- Gómez y G. De La Buelga, J. "Ordenación de la Costa del Sol occidental", *Arquitectura*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, nº 85 (1966), pp. 45-52.
- Gómez Zotano, J., *Naturaleza y paisaje en la Costa del Sol occidental* (Málaga: Centro de ediciones de la Diputación Provincial de Málaga, 2006).
- Martí Manrique, P., *La reconversión del espacio turístico Costa del Sol Occidental a partir de la estrategia de la segunda costa. Una lectura patrimonial del paisaje de frontera* (Sevilla: Universidad de Sevilla, Trabajo Fin de Máster, 2013).
- Pié I Ninot, R. y Rosa Jiménez, C.J., editores, *Turismo líquido* (Barcelona: Iniciativa Digital Politècnica-Universitat Politècnica de Catalunya y Universidad de Málaga, 2013).
- Pellejero Martínez, C., *Evolución histórica del turismo en la provincia de Málaga en el S. XX* (Málaga: Estudio de la Diputación Provincial de Málaga, 2005).
- Rojas Moyano, E. "¿Qué hacer con los Strip? Strip N-340, Málaga", *eDap*, nº07, Sevilla, (2014), pp. 39-49.
- Royo Naranjo, L., *Turismo, desarrollo, arquitectura. La aventura de la modernidad* (Sevilla, Universidad de Sevilla-Consejería de Fomento y Vivienda Junta de Andalucía, 2013).
- Royo Naranjo, L., "Valoración patrimonial en el diseño de territorios turísticos litorales. La Costa del Sol como modelo de estudio", *PH. Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, Sevilla, Junta de Andalucía, nº 62 (2012) pp. 62-73.
- Royo Naranjo, L., "Planificación, análisis y estudio de la Costa del Sol: Revisión de los ejercicios de control y proyección turística redactados entre 1950 y 1980", *IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo*, Valencia, (2010).
- Royo Naranjo, L., "La Costa de Málaga: Paisajes litorales comunes en la franja costera", *IV Jornadas Internacionales sobre investigación en Arquitectura y Urbanismo*, Valencia, (2010).

- Simancas Cruz, M. R. y Cortina Ramos, A., *Retos y perspectivas de la gestión del paisaje de Canarias: reflexiones en relación con el 10º aniversario de la firma del Convenio Europeo del Paisaje* (Gobierno de Canarias- Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2011).
- Sociedad Planificación y Desarrollo, *Observatorio Turístico de la Costa del Sol*, Patronato de Turismo de la Costa del Sol (1999-2001).
- Vera, F.; Marchena, M., "Turismo y desarrollo: un planteamiento actual", *Papers de Turisme*, nº 3 (1990) pp. 59-84.

PLANES Y DOCUMENTOS NORMATIVOS

- *Estudio para la ordenación turística de la Costa del Sol*, Presidencia del Gobierno, Madrid, 1955.
- *Estudio para el desarrollo turístico Costa Málaga - Cabo de Gata, Doxiadis Ibérica*. Comisaría del Plan de Desarrollo Económico de la Presidencia del Gobierno, 1963.
- Consejería De Obras Públicas y Transportes, *Plan de Ordenación del Territorio. Costa del Sol Occidental*, Junta de Andalucía, DECRETO 142/2006, de 18 de julio, BOJA nº 196, 09/10/2006.
- Consejería De Obras Públicas y Transportes, *Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental- Axarquía*, DECRETO 147/2006, de 18 de julio, BOJA nº 192, 03/10/2006.
- *Ley de 12 mayo 1956 del Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*. BOE 14 mayo 1956, nº 135. *Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Costa de Málaga*, Madrid, Secretaría de Estado de Turismo, 1978.
- *Proyecto de ordenación de la Costa del Sol: memoria general*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, 1959.
- *Esquema de planificación del desarrollo de la Costa del Sol Occidental*, Promotores de la Costa del Sol, 1974.
- *Normas complementarias que regularán las construcciones y urbanizaciones particulares en la zona de aplicación del vigente plan de ordenación de la Costa del Sol durante el período transitorio hasta la promulgación de los nuevos planes municipales de ordenación*.
- *Plan de promoción turística de la Costa del Sol, 1ª fase*, Ministerio de Información y Turismo, Madrid, 1969.
- *Plan de Promoción turística de la Costa del Sol, 2ª fase*, Madrid, Ministerio de Información y Turismo, Madrid, 1969.
- *Programa de Recualificación de destinos de la Costa del Sol Occidental de Andalucía*. Junta de Andalucía, 2007.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/ctddocs/custom_doc/121_968_plan_qualifica_20_marzo_cg.pdf
- http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/opencms/organigrama/consejero/viceconsejeria/direccion-general-planificacion-ordenacion-turistica/planificaion_turistica/

DINÁMICA DE COSTAS VS. ESTATISMO URBANO: WATERFRONTS, NUEVO ESPACIO PÚBLICO Y EL *ASTROIDES CALYULARIS*

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO

Doctor en Arquitectura y Urbanismo. Responsable del Taller de Imagen Urbana del CCCP de la Universidad de Granada. Corresponsal del portal digital "La Ciudad Viva"

1. LA CN-340 Y EL SUEÑO PROLETARIO DEL DESARROLLISMO DEL RÉGIMEN

La construcción del eje vertebrador de la CN-340 no es, en absoluto, obra de la modernidad española. La CN 340 recorre el trazado de la Vía Augusta, construida durante la colonización de Roma¹, que unía *Gadir*² con *Barcino*³, y que, hoy por hoy, es la carretera más larga de España, con casi 1.300 km.

La conexión entre las diversas poblaciones del mediterráneo español no es, por tanto, novedosa, si bien su trazado exacto tomaría su figura del proyecto de la carretera del Mediterráneo⁴, que el Gobierno del General Miguel Primo de Rivera desarrollaría entre 1924 y 1928, definiendo su trazado actual y que supondría el efectivo eje colonizador y sustentador del desarrollo urbano permanente, primero de los municipios volcados al mar, y posteriormente, con el desarrollismo, como eje capital de una población dependiente de la temporada.

La estabilidad social y económica surgida en la posguerra alimentó el sueño proletario de asimilarse a las históricas clases nobles que disfrutaban de una época estival junto a la costa, que tantos beneficios físicos aportaba. Y el gran desarrollo infraestructural entre la posguerra y la democracia, y muy especialmente durante el desarrollismo de finales de los 60 y la década de los 70, años en los que la posibilidad conectiva que ofrecían las carreteras radiales entre las capitales del interior y la costa, y la CN340 en sí –que posibilitaba una conexión transversal en la misma– posibilitó el desmesurado y desordenado crecimiento de los Territorios Turísticos del Litoral en el medio urbano circacostero⁵. Pero este crecimiento se hizo sin una mirada a los diferentes entornos que afectaba en el estértil que implicó, y muy especialmente a los ecosistemas marinos con los que se encontraba frontalmente.

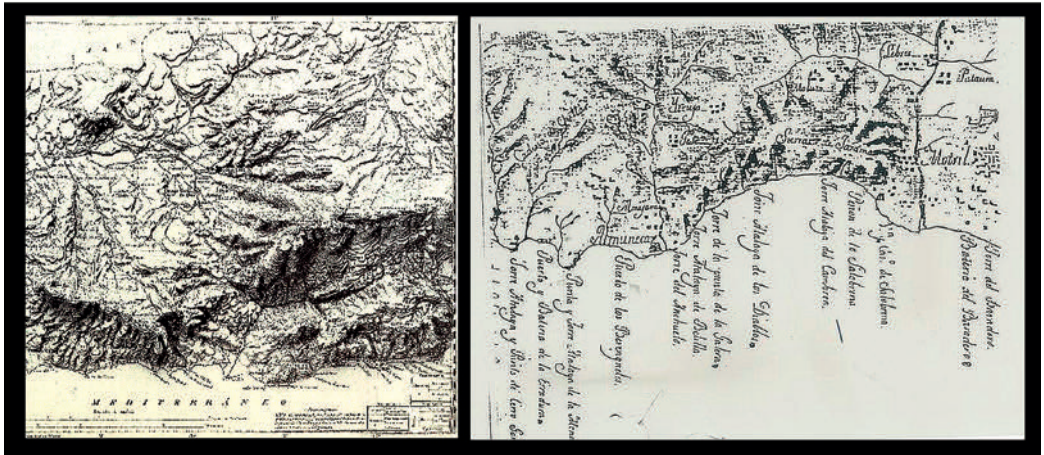
2. OROGRAFÍA Y ECOSISTEMA MARINO: EL CASO MUY PARTICULAR DE LA CN-340

Al aproximarnos al medio costero, ente ecológico y social que es medio biológico y ciudadano, hemos de distinguir claramente los diferentes estratos o pisos biológicos que compone, una vez alcanzada la denostada línea de costa⁶. El primero de ellos es el (1) ecosistema supralitoral. Es una franja exomarina, situada fuera del alcance de mareas y olas, pero afectada por las continuas salpicaduras y humedad ambiental de la superficie. Toda esta franja está directamente afectada por la humedad. Es una franja que existe en todo el perímetro de la costa, pero su amplitud depende de la inclinación del paramento en contacto con la superficie del mar; siendo mucho mayor esta franja en zonas costeras de baja inclinación y amplia extensión superficial, como las playas, que en los acantilados, mucho menor. El segundo de ellos es el (2) ecosistema intermareal. Es una franja mesomarina, situada en el ámbito de las olas y las mareas. Debido a esta oscilación del nivel de la superficie (cíclico, en el caso de las mareas, y eventual, en el caso de las olas) esta franja vital alterna períodos de inmersión y periodos de emersión, por lo que los organismos que habitan en ella han de estar adaptados a esta condición. El tercero de ellos es el (3) ecosistema infralitoral, que comprende la franja vital entre el mínimo nivel de la marea y la máxima profundidad a la cual penetra la luz necesaria para que crezcan algas fotófilas, fanerógamas, esto es, algas que realizan la fotosíntesis. Es una zona que siempre permanece en inmersión, y es el ecosistema que mayor variedad de especies marinas de flora y fauna acoge, puesto que las cadenas tróficas se establecen en varios niveles. Dentro de este ecosistema infralitoral se distinguen claramente varias zonas, según su profundidad. La (3.1.) circasuperficie, franja vital situada entre el límite inferior de la zona intermareal y los 5-10 metros de profundidad, la zona de sustrato. Es la franja vital situada entre el límite inferior de la zona de orilla y el límite de máxima profundidad a la cual penetra la luz necesaria para que crezcan fanerógamas, que en el mediterráneo se establece en torno a 50 metros, estando en el mar de alborán a un límite algo menor, en torno a 40-45 metros. De hecho, aunque este es el límite máximo, las especies de fanerógamas del litoral granadino (*Cymodocea nodosa*, *Posidonia oceánica*, *Zostera noltii* y *Zostera marina*) no se suelen desarrollar pasados los 30 metros de profundidad. Y, por último, los (3.2.) sustratos blandos, una modalidad de la sección inferior del ecosistema infralitoral, consistente en un fondo formado por partículas carentes de cohesión, acumuladas únicamente por efecto de la gravedad y ordenadas según patrones de distribución mareal o de batido de ola. Estos sustratos suelen componen la práctica totalidad de la zona inferior del piso infralitoral, y se extiende hasta el límite de la plataforma continental.

Esta clasificatoria no dejaría de ser un transecto biológico si no coincidiera en el espacio con una realidad característica de una parte del litoral mediterráneo de la actual Andalucía, y es la muy particular serie de cualidades que define el mar de Alborán.

El mar de Alborán es la puerta de entrada del Océano Atlántico hacia el Mediterráneo, por lo que está muy influenciado y condicionado por aquel. Su cercanía al Atlántico, junto con la cercanía a la línea de costa del talud continental –esto es, un muy limitado piso circalitoral– hace que exista un aporte de agua de baja salinidad y baja temperatura, con especies de origen atlántico, en este mar de Alborán, en el cual el agua atlántica va transformándose en Mediterránea a merced de diversos movimientos y corrientes, una elevada evaporación y, desgraciadamente, una mayor presión ambiental de origen antrópico⁷. Por tanto, elevadas serranías en el extremo oriental de la provincia de Málaga, toda la provincia de Granada y la parte occidental de la provincia de Almería, discurriendo paralelas a la costa y que llegan hasta el mismo mar, conforman una línea de costa de orografía compleja y muy accidentada, con extremos de dichas serranías que acaban por caer directamente al mar, un mar con un claro influjo atlántico y que, además –precisamente por esa cercanía de las estribaciones penibéticas– posee un piso circalitoral muy limitado⁸ (Figura 01).

Figura 01: Mapa hipsométrico de la región de influencia del terremoto del día de Navidad de 1884 (dcha) y Mapa físico de la costa de Granada, de José Dufresne, 1790

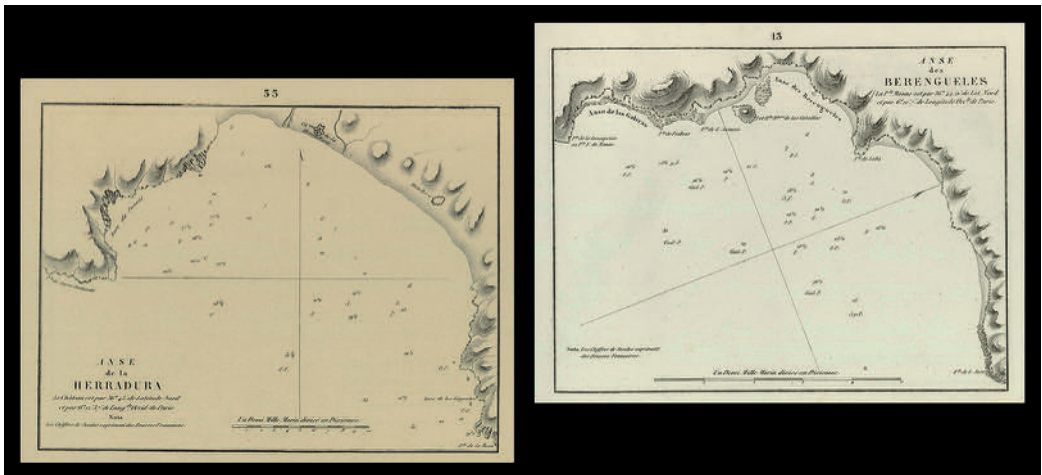


3. EL DESARROLLO URBANO HISTÓRICO VS. DESARROLLISMO: LLEGAR AL AGUA O NO HACERLO

Esta característica orográfica supuso la justificación militar que facilitó el nacimiento de los pueblos costeros: Estribaciones protegidas por el mar y vegas cercana, promontorios fácilmente defendibles en los que una pequeña ciudad podía crecer sobre un autoabastecimiento cercano.

Sin embargo, dicha cualidad orográfica iniciática –que se mantiene hoy reconocible en los centros históricos de los núcleos costeros– ha tenido que ser superada durante el crecimiento de la Posguerra y el desarrollismo en aquellos pueblos de pescadores que han crecido desmesuradamente gracias a esta CN340; poblados que han crecido sobre entornos que no tenían cabida y se han visto forzados a generar espacio de crecimiento contra la línea de costa, alterando mediante obra civil el mar inmediato y cambiando la dinámica de costas para la generación de un espacio urbano de borde que constituye un nuevo *waterfronts*, ahora urbanos. Los antiguos pueblos estaban separados del mar por una distancia de respeto, una tierra de nadie que para el tamaño posterior que alcanzarían resultó totalmente insuficiente, y realineó la misma mediante un crecimiento contra el mar, al no ser posible realizarlo contra el núcleo construido (Figura 02).

Figura 02: *Approches* franceses de 1859: la Herradura y Los Berengueles. Mapas del Archivo General de la Armada, Colección digital del Ministerio de Cultura. Madrid, 2010



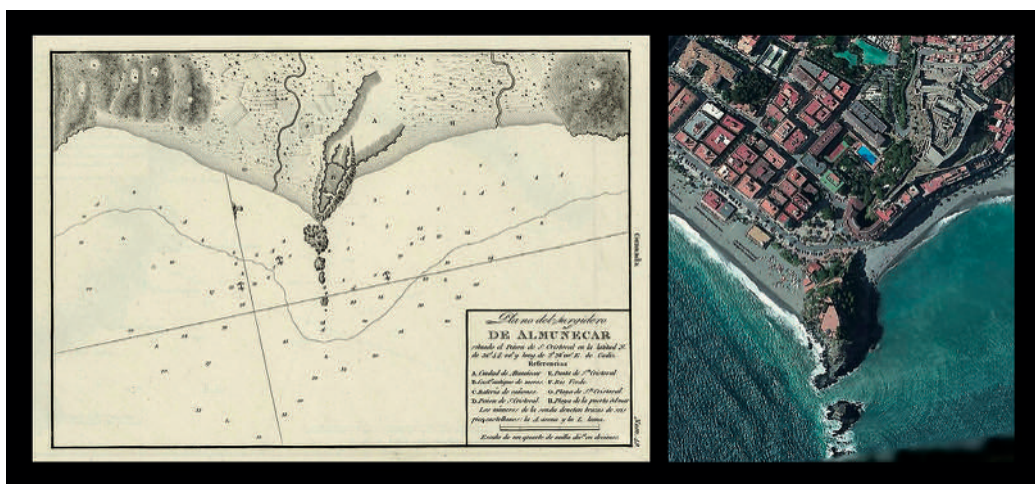
Por tanto, los núcleos que han ido creciendo –la práctica totalidad del litoral mediterráneo de la actual Andalucía⁹– lo han hecho con las limitaciones físicas de pequeños pueblos que se establecieron hace más de 20 siglos (en contadas ocasiones, más de 30) como ciudades autoabastecidas y fundadas desde la protección militar. Ciudades enrocadas sobre antiguos “surgideros”¹⁰ de fundación fenicia, cartaginesa o romana, como *Almuñécar*, *Salobreña*,

Nerja, Castell de Ferro, La Rábida, Adra, Marbella, o en otra escala ciudades como Málaga y Almería, han crecido desde la limitación que la inmediatez de la línea de costa imponía a su tejido urbano, repitiendo sistemáticamente el proceso tradicional ligado a los procesos clásicos de ocupación territorial y crecimiento de este tipo de núcleos: En un primer momento, la ciudad amurallada crece en extramuros pero apartada del mar, cuyo componente lúdico o de ocio aún no se percibe social ni económicamente; en un segundo momento, establecido durante el desarrollismo y hasta nuestros días, el crecimiento llega hasta los mismos bordes del piso supralitoral, provocando un acercamiento desordenado del mismo y contaminando directamente los ecosistemas marinos.

Y será en este desatado desarrollismo cuando las Normas Subsidiarias de la mayoría de estos municipios desde finales de los años 70 recojan proyectos y reformas de los frentes marítimos de las ciudades¹¹, que mayoritariamente consistirán en ganar terreno urbano para conexiones y urbanizaciones mediante obra civil de costa conducente a la generación y protección de playas en lugares en los que únicamente existían roqueos¹². La modificación de la línea de costa y la extensión total de los núcleos de los TTL's fue, sencillamente, extensiva en su brutalidad.

La degustación actual a nivel turístico de imágenes antiguas de nuestras ciudades costeras no hace sino evidenciar la brutal transformación morfológica, urbana y ambiental de estos núcleos. Y es que es extraño no encontrar postales del ambiente urbano de hace décadas en los pueblos de la costa, irreconocibles en dichas representaciones excepto por los iconos urbanos –castillos, cerros, iglesias, balcones– que los prefiguran (Figura 03).

Figura 03: Carta del surgidero de Almuñécar, 1813. Mapas del Archivo General de la Armada, Colección digital del Ministerio de Cultura. Madrid, 2010. Estado actual del Peñón del Santo, antiguo surgidero, BING maps, cenital service, 2013



Dicho espacio ganado al mar no dejaba de ser cualificado no como un verdadero espacio urbano vivido, sino como meras conexiones de carácter no estancial que subsidiariamente posibilitaban la habilitación de zonas secundarias de crecimiento como parte de los núcleos urbanos principales. Mayoritariamente, son pobres “paseos marítimos” urbanizaciones lineales con profusión de tránsitos rodados y peatonales, mal iluminadas, peor mantenidas y únicamente destinadas a temporadas estivales en las que la habitación temporal de la ciudadanía de ciudades del interior ocupan estos espacios que, en cuanto a su gestión y mantenimiento, poco o nada preocupan a aquellos núcleos que no incorporan estos frentes marítimos como parte del espacio de la zona habitada durante todo el año por sus vecinos. De hecho, el vaciado por temporadas de enormes áreas de algunos núcleos de los TTL's justifica la falta de inversiones y mantenimiento en estas zonas a favor de zonas vividas por la población estable, que ve en estas urbanizaciones estivales un dispendio innecesario para las arcas municipales sin las que, sin embargo, no podrían sustentarse. Dicho contrasentido sólo provoca desigualdades y dificultades de gestión, pues dichos núcleos, por lo general de muy pequeño tamaño, tienen ya de por sí una mala gestión como para añadir carga de unas zonas que no sienten como propias (Figura 04).

Figura 04: El Castillo de San Miguel desde el Peñón del Santo, c. 1940. Archivo digital Torres Molina, Granada, 2010. El Castillo de San Miguel desde el Peñón, 2013, toma de Ramón Carlos Válor



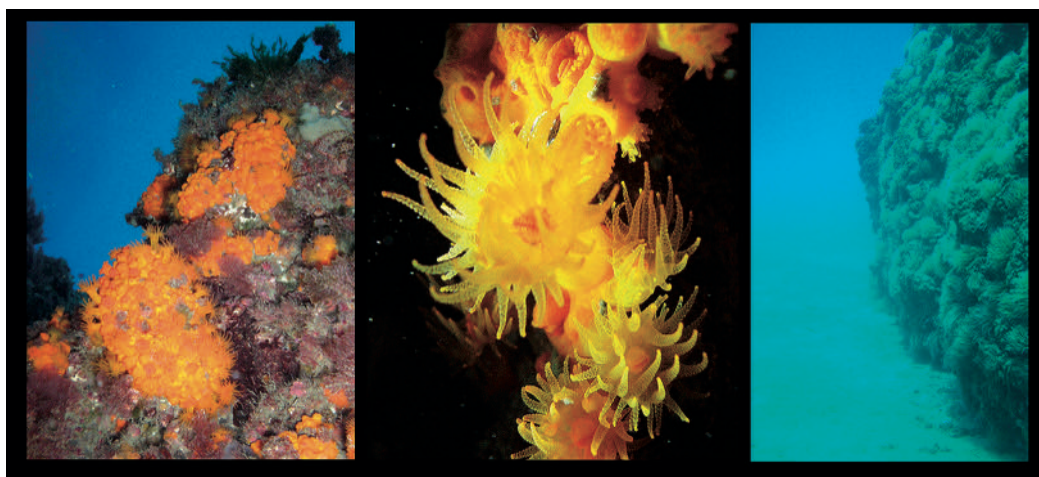
4. LA BÚSQUEDA DEL ESPACIO URBANO SOCIAL SOBRE EL MAR

Sin embargo, y gracias al hiperdesarrollismo inmobiliario de principios del XXI e interrumpido ahora con la crisis global del 2008 y hasta la actualidad, algunas de estas zonas urbanas tradicionales han utilizado los réditos obtenidos de la actividad inmobiliaria para reformar y actualizar sus frentes

marítimos, pero manteniendo sus usos, sus proporciones, su extensión y, lo que es más preocupante, manteniendo los sistemas de la ingeniería civil de costas como el único mecanismo de aumento del espacio urbano¹³. Pero estos cambios en dinámica costera provocan la desaparición de ecosistemas invisibles pero presentes, vida submarina irrecuperable además por la presión urbana que el crecimiento urbano de estos territorios turísticos del litoral implica. La presión sobre los ecosistemas marinos es total, tanto por afectación directa como por inclusión contaminante en el medio marino, pero el impacto será más directo para los ecosistemas colindantes con dichos TTL's. De entre todos los ecosistemas subacuáticos existentes en el piso infralitoral de las zonas transformadas urbanísticamente en el litoral mediterráneo andaluz, sobresale un organismo de vital importancia –no tanto por su intervención en la cadena trófica, sino como indicador de la calidad del agua– que es además un endemismo del litoral mediterráneo de la actual Andalucía, el coralígeno *Astroides Calycularis*.

El *Astroides*, comúnmente conocido como “coral naranja”, es un cnidario¹⁴ –encapsulado de sustancias urticantes– de la familia de las anémonas o corales tropicales. No posee zooxantelas en sus tejidos y por tanto no genera arrecifes como otras especies tropicales, sino que se desarrolla sobre fondos y estratos rocosos, formando colonias que perviven por todo el piso infralitoral, llegando hasta los 30 metros. Sus colonias están formadas por varios individuos (pólipos) que en su macroconjunto, sirven de refugio a multitud de especies menores durante la época del alevinado. Aunque en el Pleistoceno se distribuía por todo el Mediterráneo, en la actualidad sólo está presente en el Mediterráneo suroccidental, estando considerado un endemismo de la costa norte del mar de Alborán, y en concreto de ciertas zonas de la costa

Figura 05: *Astroides calycularis*. Tomas subacuáticas del autor



almeriense, de la costa de Granada y del extremo oriental de la costa malagueña. Está considerada en riesgo de pasar a peligro de extinción por la convención CITES y protegida dentro del Convenio de Berna (Figura 05).

Su importancia no radica únicamente en el refugio que las colonias de este coralígeno ofrecen a las especies menores o al alevinado de otras, sino que es un indicativo ambiental dado que vive exclusivamente en aguas limpias y oxigenadas. Por descontado, sus colonias tapizantes son los paisajes subacuáticos de mayor belleza de la costa mediterránea de la actual Andalucía, y aunque en regresión por causa de urbanismo, aún se pueden observar en puntos muy cercanos a los núcleos de población¹⁵.

Este bello coralígeno representa, más allá de sí mismo, el patrimonio natural que, por ser invisible a la gran mayoría de los ciudadanos, no ha sido considerado como tal merced a su imposibilidad directa hasta hace pocos años con el desarrollo del buceo deportivo de generar movimiento económico, siendo además el mejor indicativo de la calidad del agua costera que, en el fondo, es lo que las poblaciones que estivalmente ocupan los territorios turísticos de litoral buscan.

Por tanto, desde las primeras actuaciones a nivel urbano en los bordes marítimos de estos núcleos durante la Posguerra y el desarrollismo, y hasta las renovaciones pasadas y actuales de la última década, no se ha tenido en cuenta un patrimonio natural que al igual que la historia y la etnografía debe quedar reflejado de alguna forma en el espacio urbano, pues no por estar a la vista de todos, es menos patrimonio, dado que de hecho la batimetría, el snorkeling y el buceo autónomo deportivo nos lo pone a la vista en diferentes modos, máxime cuando es una fuente provechosa de ingresos a la economías locales (Figura 06).

Figura 06: Colonia de *Astroides Calycularis* a escasos metros del paseo marítimo del Attillo, Playa de San Cristóbal, Almuñécar, Granada. Toma desplazada de Antonio Salinas Cervi, con carcasa plana.



5. EVIDENCIA DE LO VISIBLE E INTELIGENCIA DE LO NO EVIDENTE EN EL ESPACIO SOCIAL PÚBLICO ACTUAL

Y es que gracias a estos ecosistemas, que no son únicamente un estrato ecológico sino un indicador resultante de cualidades ambientales a priori invisibles, es hora de descubrir que el espacio urbano es en nuestra época más que un espacio físico, según el principio urbanístico de incorrespondencia física: El espacio del ciudadano no es algo sólo objetivo y exterior a la persona, sino que va “adherido a ella”, generado en su experiencia y sus tiempos. Esta puesta en uso de esquematismos conceptuales asociados a la subjetividad matemática y filosófica –de la fenomenología de Husserl y del espacio artístico de Bruce Naumann– inaugura un “submundo” –“sub” de “asociado al sujeto” esto es, que no tiene que ver con el posicionamiento estamental– que se construye pegado a la persona, de forma paralela al hecho corporal del ciudadano– persona¹⁶. Einstein, en su teoría de la relatividad, redefinía los contornos de la existencia natural sobre el referente de un nuevo marco de relaciones espacio-temporales, inaugurando un concepto de espacio que no es nada en sí mismo, no existe el espacio en absoluto, sólo existe a través de los cuerpos y energías contenidas en él, y que lo ponen en carga en su accionario interno y múltiple.

Einstein descubre la superación de un mundo fundado desde hacía siglos en las categorías newtonianas, el espacio sólo existe como consecuencia de los acontecimientos que tienen lugar en el mismo, y ello es la medida del tiempo: Aquello en lo que se producen los acontecimientos. Espacio y tiempo se encuentran imbricados en una unidad deformable pero indivisible, ligando al sujeto y al movimiento, interiorizados en sí mismo.

Este espacio lo llevamos, por tanto, *adherido* a nuestros cuerpos, lo generamos en nuestras acciones. La historia la llevamos en nuestra memoria colectiva y nuestra actividad es el movimiento inestable siempre, de la ciudad. Esta posibilidad de conformar el espacio de la ciudad desde nuestra presencia personal está facilitando enormemente la inestabilidad de usos de los espacios urbanos, Y, sin embargo, el planeamiento municipal sigue empeñado en mantener la producción de espacios de frente marítimo inermes y permanentes, puesta su mirada en *La producción de ciudades según principios artísticos* de aquel lejano 1889 de Sitte¹⁷.

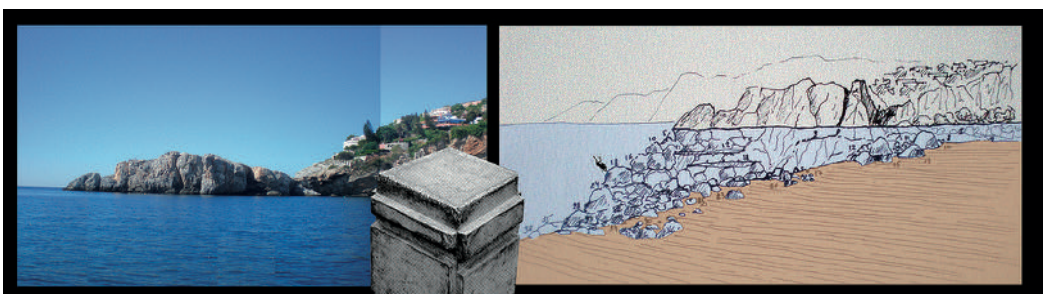
Pero el ciudadano ya sabe que un fondo marino es espacio público, aunque una cualidad especial¹⁸. La nueva ciudad, los nuevos ciudadanos, reclaman espacios urbanos deslimitados en el tiempo y el espacio, al igual que desiertos sin bordes, que se ofrezcan al habitante para ser apropiados no tanto por hipotéticas políticas municipales de gestión de la ciudad, sino por el habitante con destreza, puesto que la humanidad y su espacio urbano vital son

mucho más complejos. El espacio humano urbano es un relativo capaz, un lugar geométrico de las interacciones del cuerpo con el entorno, con otros humanos y con las energías necesarias para la vida y su desarrollo. De hecho, el espacio urbano ya no es o ya no está, sino que acontece en el accionamiento de la ciudadanía. En la playa de las galeras durante el invierno, el espacio social de la misma está bajo la superficie de la cercana Punta de la Mona, donde se ejercita la actividad de buceo, más que en la misma playa, usualmente desierta.

Es necesaria una mirada muy generalista para establecer la relación directa entre esta condición global de los nuevos ciudadanos y la realidad urbana en relación al medio de los Territorios Turísticos de Litoral. La ampliación de los núcleos urbanos de la costa fue posible, entre otras instancias, por la CN340, que permitían separar los centros de residencia habitual del ocio estival en la costa mediterránea. Tras muchas décadas de una ampliación centrífuga de los núcleos de la costa, que ha provocado o hecho desaparecer el soporte marino previo, es completamente necesario y urgente un decrecimiento urbano centrípeto que tome consciencia de su realidad metalocal, generando una reducción del impacto en un patrimonio natural que es hoy ya visible tanto mediante la realidad aumentada como en el desarrollo de actividades deportivas.

Mediante esta nueva atención en la generación, reforma y mantenimiento de los espacios del frente marítimo de los núcleos urbanos¹⁹, estaremos en la ya iniciada senda de participación en pro de una ciudad más espacialmente limitada pero patrimonialmente más rica y económicamente más diversificada (Figura07).

Figura 07: Punta de la Mona, referente subacuático del litoral mediterráneo, y dibujo esquemático de profundidades y representación de la orografía submarina, para carteles de divulgación. Superpuesto, "espacio bajo silla" de Bruce Naumann, 1966.



Los waterfronts son una oportunidad de generar un espacio urbano indeterminado, potencial, abierto a las acciones ciudadanas y flexible en sus propuestas. La principal decisión que se ha de tomar en los frentes marítimos de los núcleos urbanos es no seguir creciendo sobre el mar, permitiendo la autorregulación de la dinámica de costas, con el mínimo aporte necesario de arena para compensar la acción de los temporales, y haciendo un aporte

exclusivo de arena del sustrato, nunca de aportes de cantera, que poseen contaminantes que enrarecerán el agua y afectarán a los ecosistemas, tan frágiles, de la zona. Otra necesidad de estos espacios es la eliminación del tráfico rodado, muy especialmente del privado. Con ello, este espacio lineal podría ganar transversalidad en la conexión entre las zonas de habitación y la propia costa, teniendo un gran espacio disponible para el accionamiento ciudadano; con un arbolado adecuado, ubicado en una trama regular dentro de la cual se intercalen los mínimos elementos fijos de mobiliario urbano que se requieran, podríamos tener grandes superficies peatonales en los bordes de mar, desplazando actividades hacia el interior y fomentando la rehabilitación y reutilización de áreas interiores de la ciudad. Con semejantes dimensiones, los nuevos espacios de relación de la ciudad se trasladarán de las insuficientes plazas históricas de los pueblos (en las cuales, no obstante, se sigue organizando la vida social de unos núcleos a espaldas de los habitantes temporales del estío, con espacios claramente insuficientes) a espacios disponibles en el borde marítimo, donde todo los habitantes, y no sólo los permanentes, puedan participar de la vida ciudadana. Finalmente, la promoción y difusión de los ecosistemas marinos locales –y, por supuesto, la total eliminación de los vertidos al mar, inexplicable e inexcusable a estas alturas de siglo– facilitará la potenciación de la conservación paisajística, incluso, de la que no se ve; pues el patrimonio no puede depender de las categorizaciones que de él se haga en una época determinada, sino que es un absoluto que estaba antes, está ahora y es nuestro deber conservar y potenciar para que siga estando en el futuro, en todos sus estadios.

COLOFÓN

En definitiva, el espacio público de los *waterfronts* artificiales –paseos, malecones, puertos, varaderos– son la clave urbana para la creación de espacio público identitario²⁰, que caracterice a municipios cuya identidad y figura han desaparecido en la bruma periurbana de estos TTL's, ofreciendo un nuevo espacio social que es sensible al coste patrimonial que implica su generación. Estos *waterfronts* tienen la responsabilidad demediada entre la necesidad de soportar un nuevo espacio urbano –actualizado a una activación por el uso social– y la obligación de proteger un patrimonio natural no visible en su generalidad, cuya sensibilización implicará una nueva concepción de la complementariedad entre espacio urbano y patrimonio natural.

NOTAS

1. Beltrán Fortes, J. y Rodríguez Gutiérrez, O. Hispaniae Urbes. Investigaciones Arqueológicas En Ciudades Históricas. Ed. Universidad de Sevilla. Sevilla, 2013, pgs 95, 124.
2. Cádiz, de fundación fenicia, c. 1850 a.JC.
3. Barcelona, de fundación íbera pero desarrollada tras la colonización romana.
4. Expdte. 20138/1924/302/14, archivo histórico del Ministerio de Fomento, Madrid.
5. Cruz Cabrera, J. y Escañuela Cuenca, E. Almuñécar, Salobreña y la Almirajara. Ed. Diputación de Granada. Granada, 2007, pgs 46,47.
6. Ocaña Martín, A. y Sánchez Tocino, L. Granada, guías de naturaleza. Fauna submarina. Ed. Diputación de Granada. Granada, 2003, pgs 19,23.
7. López Arquillo, J.D. Seks, Sexi Firmum lulum, Almuñécar. Guía histórica, geográfica y subacuática. Ed. EGS. Granada, 2015, pgs 58,59.
8. Cruz Cabrera, J. y Escañuela Cuenca, E. Op.Cit, pgs 21,22.
9. Distinguir claramente que los territorios turísticos del litoral en el Mediterráneo están completamente ubicados dentro del Reino de Granada, no integrado en la entidad Andalucía hasta finales del XIX y, en nuestra época, hasta el estatuto de autonomía, que rechazó distinguir una alta Andalucía (Reino de Granada) de una baja Andalucía (valle del Betare, posterior Guadalquivir).
10. Mapas del Archivo General de la Armada, juego 348. Colección digital del Ministerio de Cultura. Madrid, 2010.
11. Trapero, J. El paseo marítimo, elemento clave de la ordenación del litoral. Urbanismo. Revista del colegio oficial de arquitectos de Madrid (coam), nº 4 (urbanismo en áreas turísticas), Madrid, pgs. 30-39.
12. Gil de Arriba, c. Reordenar sin mirar atrás. El caso del frente marítimo de Santander en el contexto de las dinámicas actuales de transformación de espacios portuarios. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona. nº 1049, 2013.
13. Gómez López, A.; González Pérez, J.; El paseo marítimo de Tui (Pontevedra): Desconexión urbana y ruptura histórica. Memoria de las Jornadas de geografía urbana: Las fachadas marítimas. Cantabria, 2009. Pgs 432-439.
14. Ocaña Martín, A. y Sánchez Tocino, Op. Cit, pgs 70,73.
15. Astroides Calycularis. Ficha de difusión ambiental nº 1. Asociación Hombre y Territorio, Sevilla. <http://hombreyterritorio.org/astroides-calycularis.html>; 5-5-2015.
16. López Arquillo, J. Detengan las nuevas obras, atiendan su patrimonio. Artículo digital en La Ciudad Viva, <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=27886>; 2-3-2015.

17. Sitte, C. Construcción de ciudades según principios artísticos. Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1980.
18. López Arquillo, J. Desnudando las piedras. Decrecimiento interior y reactivación del soporte natural. Artículo digital en La Ciudad Viva, <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=19535>; 5-11-2013.
19. Trapero, J. Op. Cit.
20. Una identidad inteligente, no fundada únicamente en la figura de monumentos reconocibles.

28 DE MAYO
9.00-10.30

MESA REDONDA / VARIANTE 01 ¿PATRIMONIALIZAR EL PARAÍSO?

Aproximación contemporánea a la difícil negociación entre patrimonio y turismo. Su aplicación a los Territorios Turísticos de Litoral [TTL].
Abordajes metodológicos: distintas disciplinas y escalas, distintas estrategias para su estudio, reciclaje y regeneración.

Contribución a la mesa redonda

COORDINACIÓN

Daniel Pinzón Ayala.

PANEL DE EXPERTOS

Rafael Mata Olmo, Rafael Reinoso Bellido y Alicia Vadillo González.

Las temáticas de debate están basadas en las propuestas enviadas por los participantes del Congreso durante la sesión del 27 de mayo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Bienvenida y apertura de la Variante 01.

Buenos días a todos y de nuevo bienvenidos y bienvenidas al Congreso Virtual En Ruta Litoral. Destino: N-340.

El día de hoy lo dedicaremos por completo al debate, organizado en torno a las variantes. Hemos recogido vuestras propuestas de debate, que vendrán a continuación a estructurar el tiempo dedicado a cada variante, reservando el último tramo de 15 minutos a que todos los participantes puedan compartir sus reflexiones finales a modo de conclusiones.

¿Patrimonializar el paraíso? Inaugura la primera Variante 01 en torno a la difícil negociación entre patrimonio y turismo y la necesidad de nuevas metodologías con vocación interdisciplinar, así como de trabajar en estrategias para su estudio y regeneración.

Damos la bienvenida a los distintos ponentes, autores comunicaciones y participantes en la Mesa Redonda, así como al resto de investigadores que se unen a nosotros. Daniel Pinzón Ayala, miembro del Equipo de Investigación N-340 está a cargo de moderar el debate.

MAITE PALOMARES – PONENTE EXPERTA V.01S

Hola, buenos días a todos.

En primer lugar quisiera agradecer a Mar Loren su amable invitación y felicitar a la organización por su acertada convocatoria.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Buenos días y bienvenidos todos. Tal y como comenta Mar, en el día de ayer se propusieron diferentes temas de debate que hemos intentado concretar en cuatro temas principales:

1. El patrimonio cultural (contemporáneo) vs. El patrimonio natural
2. Los planes urbanísticos frente a las necesidades actuales. El plan de protección del corredor litoral
3. Efectos y resultados de los procesos de protección patrimonial contemporánea
4. Estrategias alternativas para la patrimonialización de las infraestructuras, sus modos de vida y sus soportes posibles

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA – PONENTE EXPERTA V.01

Buenos días! Y enhorabuena a todos por el proyecto.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Comenzaremos con el primer tema:

El Patrimonio Cultural (Contemporáneo) vs. El Patrimonio Natural.

Tal y como comentábamos ayer, se hace necesario evaluar los procesos de protección patrimonial en un contexto tan conflictivo como es el de litoral, en donde confluyen y se enfrentan realidades naturales y artificiales, territorios levemente antropizados frente a otros que han experimentado una transformación total.

MAITE PALOMARES – PONENTE EXPERTA V.01

Hola, buenos días.

Como ponente en la mesa 01 una de mis preocupaciones está dirigida a la consideración de la arquitectura moderna como un patrimonio activo y el potencial que de ello deriva como dinamizador de estrategias de regeneración de los lugares del turismo y de sus modos de habitar.

Considero que nuestra misión está en concienciar al usuario acerca de las ventajas y valores que se desprenden del modo de vida asociado a la modernidad y que en este tipo de implantaciones es tan apropiado. Para ello habría que comenzar concienciándole, y valga la redundancia, en que el valor de la arquitectura incide en el valor de los entornos.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

Buenos días.

En general, el formato y portal del congreso me parece muy acertado y dinámico, enhorabuena a la organización.

En referencia a la atención de Maite Palomares, con la que coincido totalmente, es la dificultad actual para la correcta protección del patrimonio de la modernidad, entendido muy generalizadamente como arquitecturas “viejas”, que no antiguas, y pese a la atención y sensibilidad de algunos (muy contados, eso sí) servicios urbanísticos municipales, el grado de protección es más que insuficiente en muchos casos. Sirva ésto para romper una lanza a favor de la conservación de un patrimonio no considerado muchas veces como tal, que al ser acusado de transgresor en la dinámica general de la relación antrópica en la línea de costa, ha sido poco salvaguardado...

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Esta idea del difícil equilibrio entre la realidad construida y la realidad natural la encontramos perfectamente reflejada en la ponencia de Carmen Jordá y Maite Palomares, sobre el patrimonio contemporáneo de Gandía y su necesidad de puesta en valor y patrimonialización, y en la comunicación de Juan D. López-Arquillo, quien nos alerta de la necesidad de conservar el frágil “espacio público” marino, que ejemplifica en el asteroide calycularis.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

Buenos días, Daniel.

Efectivamente, la conservación del patrimonio depende, con mucho, de que se considere como tal. La arquitectura de los 50-70 ha sido vilipendiada, cuando algunas son ejemplos fantásticos de las nuevas relaciones sociales y de relación con el mar; y el patrimonio natural y arqueológico subacuático está siendo hoy ya atendido, por fin, cuando peligra su conservación. Necesitamos patrimonializar categóricamente aquello que es patrimonio de todos; pues aunque la idea de patrimonio varía y evoluciona, las cualidades inherentes y permanentes son transmisibles de generación en generación. Hace tres o cuatro décadas poquísimos consideraban los restos subacuáticos como un patrimonio histórico fundamental. Hoy, da auténtico “pavor” encontrar algún resto subacuático por la protección legal que tiene.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

De hecho en vuestra ponencia (presentada por Carmen Jordá y Maite Palomares) planteáis como objetivo equiparar los valores del paisaje de la arquitectura turística al paisaje natural que han calificado de “quimera.” ¿Es una quimera o realmente estamos avanzando?

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

El turismo desde que se transmutó en un fenómeno de masas ha colonizado el litoral mediterráneo de forma fragmentaria atraído por sus valores naturales generando procesos que provocan su destrucción

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

La batería de datos que ofrecéis al final de vuestra Ponencia (Domingo Sánchez y Cristina Gallardo) son demoledores e incitan a posicionarnos en este aspecto.

MAITE PALOMARES – PONENTE EXPERTA V.01

Personalmente, creo que desgraciadamente sigue siendo una quimera y ahí es donde debemos actuar nosotros. Creo que es necesario trabajar desde varios frentes de actuación: desde la educación y para ello la labor de las exposiciones creo que es fundamental; pero también precisa de políticas que empujen y fomenten la rehabilitación de estas arquitecturas. Sabemos que económicamente rehabilitar, bien, es decir manteniendo y revalorizando aquellas características que reflejan la particularidad de la arquitectura moderna, económicamente no es asequible y por ello sería necesario una política económica de apoyo.

RAFAEL MATA – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Buenos días. Incorporo una reflexión personal, a partir de nuestra experiencia de trabajo multidisciplinar de patrimonialización del corredor de la CN-340. Se refiere a la relación entre turismo y paisaje, como memoria y como base de proyectos futuros en la Costa del Sol, y me la ha suscitado la lectura de las comunicaciones y ponencias, en particular las de Lourdes, Eduardo y M^a Teresa, y la de Luz Fernández-Valderrama.

La estrecha relación dialéctica y de interdependencia entre turismo y paisaje, como experiencia multisensorial y cultural de lugares no cotidianos, ha estado siempre presente en la génesis y desarrollo de buena parte de los “destinos turísticos”. Lo estuvo de hecho en los orígenes de la Costa de Sol, como pone de manifiesto el estudio desde la escala y la mirada del paisaje en nuestro proyecto integrador de la patrimonialización del corredor de la CN-340. Se hace particularmente patente en algunas de las “unidades de paisaje” que estamos estudiando, por ejemplo en la de Torremolinos, donde pareciera hoy que el manto de la urbanización extensiva y banal ha ocultado topográficas, recursos y valores que hicieron de Torremolinos y su particular emplazamiento en el altozano tobáceo, colgado levemente sobre el Mediterráneo, entre sus dos playas y huertas –el Bajondillo y la Carihuela– un icono del turismo contemporáneo mediterráneo, un icono paisajístico, sin duda, en su nacimiento y primer desarrollo.

Resulta muy interesante, en ese sentido, la comunicación de Lourdes, Eduardo y M^a Teresa sobre la continuidad del discurso durante más de dos décadas –con matices, por supuesto– de la planificación territorial y turística de la Costa en torno a la salvaguarda, realce y embellecimiento del paisaje y la carretera, con propuestas en algún caso de proyectos explícitamente “paisajísticos”.

Pero como dicen los autores, aquí y en otros muchos destinos coetáneos se pensaba entonces que “el turismo marchaba solo”. Hoy “el turismo no marcha solo” y en destinos maduros y hasta obsoletos como el de algunos tramos de la CN-340, el turismo debe reencontrar su relato y su sentido, debe “recualificarse” en pos de una experiencia turística atractiva. El turismo, que comprendió, valoró e hizo suya de forma selectiva y cuidadosa la experiencia placentera del paisaje, para devorarla después con una popularización desordenada y especulativa, tiene que hacer ahora ese camino de recualificación sobre su memoria y su materialidad presente. No es un camino fácil, pero hay que hacerlo. La patrimonialización de la CN-340, con integración de miradas disciplinares y escalas, está haciendo ese camino, no desde la nostalgia del pasado, sino desde la recuperación de la memoria para iluminar un proyecto de espacio turístico de calidad sobre lo ya construido y sobre lo nuevo.

Por eso y para eso es muy importante, como señala Luz Fernández-Valderrama en su hermoso ensayo, que la original N-340, agente y testigo de un largo proceso, sea una infraestructura “lenta”, que permita descubrir y disfrutar sin “urgencia” lo “importante” y lo “valioso” de los lugares de la otra Costa del Sol, que tantas historias tienen que contar y tantos arcanos alberga.

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA – PONENTE EXPERTA V.01

Mucho mejor expresadas las ideas de la comunicación por Rafael en el comentario siguiente. Gracias por tus palabras y por esa capacidad de síntesis y claridad.

El momento presente, con el nuevo cuadro de mandos que inaugura (por ejemplo aquellos relacionados con “hijos de la tierra” frente a los “hijos del mundo” de Sloterdijck), abre valores que nos permiten enfrentarnos de manera nueva a lo construido por el tiempo y la cultura.

El concepto mismo de Patrimonio, repensado desde estos paradigmas, se convierte en un mundo apasionante.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

La cuestión que apuntas Maite sobre los procesos de difusión, los planteé ayer Mar Loren como posible línea de debate –3. Efectos y resultado de los procesos de protección patrimonial contemporánea–, ya que interesaba evaluar qué resultados habíais obtenido con vuestras experiencias.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Sí Maite, como apunta Daniel me interesaba saber qué resultados obtuvo vuestra exposición. Sería interesante saber que alcance tuvo esta acción, a qué agentes implicó y si son medibles las consecuencias de lo que con mucho acierto han venido a denominar los autores “hermosas tareas y responsabilidades que conviene asumir cuanto antes para llevar a cabo una acción social en aras del reconocimiento patrimonial de la arquitectura moderna”.

Nosotros estuvimos trabajando intensamente en el Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea, equipo de Málaga, y del que el actual proyecto N-340 transfiere la investigación de arquitectura y ciudad contemporánea y nuestra influencia fue importante sobre todo en el ámbito académico e institucional.

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

Desde que se inicia el debate entre desarrollo y protección en la década de los 70 del pasado siglo se han elaborado distintos planes que han propiciado la puesta en valor ambiental de algunos ámbitos (PEP del medio físico de la provincia de Málaga en los 80, inventario de espacios naturales protegidos de Andalucía del 89, directrices regionales del litoral del 90,...) El último eslabón de esta cadena ha sido el Plan de Protección del corredor del litoral aprobado esta semana.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Al hilo de tu comentario sobre la aprobación reciente del Plan de Protección del corredor litoral, surgen varias cuestiones, tal y como se planteó ayer con diferentes comentarios como el de M^a Teresa Pérez Cano y que hemos resumido en el segundo punto de debate (2.- Los Planes Urbanísticos frente a las necesidades actuales. El Plan de Protección del Corredor Litoral): ¿puede aportar esa “sensibilidad” de la que parecen haber carecido los anteriores planes o estamos ante otro plan más?

CRISTINA GALLARDO – PONENTE EXPERTA V.01

Dada la complejidad del fluido patrimonial que encontramos en esta franja territorial iría directamente al fondo de la cuestión. ¿Cuál sería su gestión? ¿Sus medidas de fomento? incluso antes de una delimitación siempre contradictoria. Tenemos una legislación muy exhaustiva pero poco integral en

cuanto al entendimiento del concepto patrimonial (natural y cultural es lo mismo, el hombre es y forma parte de la naturaleza).

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

Efectivamente, ese es el problema. Realmente se necesita una figura de protección general y supramunicipal, que desgraciadamente es muy difícil de gestionar por luchas políticas y desentendimientos entre municipios...Lo que en uno está protegido, en el siguiente no (todos conocemos ejemplos de territorios sensibles afectados por este tipo de discordias) lo que deja sin validez la categorización que del "item" patrimonial se haya hecho para protegerlo...

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

De hecho, desde el Equipo N-340 presentamos una alegación al Plan de Protección donde denunciábamos la limitación del concepto patrimonial que ha sido aplicado al plan –identificándolo con los espacios no urbanizables y urbanizables- es claramente necesario en una primera atacada de emergencia, aunque debe ser complementado con una aproximación patrimonial mucho más completa y actualizada. Debemos superar un concepto de patrimonio que en el caso del plan está limitado a la costa como espacio "natural" o más bien como espacio "aún no colonizado".

La franja litoral es, como cualquier otro territorio, depositario de valores propios que recorren todas las escalas y que vertebran los distintos estratos del mismo, precisando desde el estudio de nuestro patrimonio histórico, arquitectónico y urbano, pasando por nuestro patrimonio productivo –no sólo agrícola, pesquero, industrial y artesanal-, por los valores intangibles íntimamente imbricado con el territorio.

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

Sin solidaridad ningún Plan servirá para avanzar hacia el equilibrio territorial. La ocupación turística de la costa del sol se inició en la década de los sesenta sin una visión territorial. En los 80 con la llegada de la democracia el planeamiento municipal fomentó el crecimiento y la destrucción porque su principal objetivo era asegurar la inversión financiera. En el último período la planificación territorial intenta poner freno al ímpetu municipalista. Creo que son necesarias otra forma de abordar estas cuestiones.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

... pero poner freno al ímpetu municipalista en gran cantidad de ocasiones es totalmente necesario... efectivamente es necesaria otra forma de abordar estas cuestiones, pero desde la base de que la coherencia y la solidaridad entre las partes serán las reglas principales para la reconducción de un tablero de juego que está muy dañado...

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Resulta ciertamente contradictorio que el municipalismo, uno de los puntos fuertes en los que se apoyó la Constitución del 78 y que se ejemplifica en las competencias de urbanismo, hoy pueda representar un serio problema para abordar determinados territorios como el de litoral, que no pertenece en exclusiva a ningún ayuntamiento y, por tanto, a la labor y gestión de ningún plan.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Hay una cuestión fundamental que apuntáis en vuestro epílogo, calificando el proceso de "empresa reservada, realizada a espaldas de cualquier clase de consulta pública o de participación desdeñosa de todo apoyo social". En estos territorios Turísticos de litoral hay que intensificar la importancia de la participación.

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

Buenos días a todos.

De acuerdo con Domingo Sánchez, más aún cuando dicho problema se agrava al prolongar la vigencia de muchos Planes Generales más allá de su duración inicial prevista ya que hasta hace pocos años estaba aún vigente mucho planeamiento de los 90 e incluso de los 80.

Con lo que sigue siendo vigente agotar el suelo inicialmente planificado hace más de 15-20 años, en un contexto social y territorial muy distinto del existente cuando se redactó dicho planeamiento. Comparto un enlace del Colegio de Arquitectos de Málaga de 2010 con el planeamiento vigente en ese momento donde se puede apreciar dicho desfase: http://www.coamalaga.es/galeriaavisos/Resumen_2010.pdf

CRISTINA GALLARDO – PONENTE EXPERTA V.01

Parece necesario repensar las políticas planificadoras locales, cortoplacis-

tas, introvertidas, con límites administrativos que se apropian de porciones territoriales asfixiando la complejidad del paisaje litoral.

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

El poder financiero asume cualquier instrumento que exista en el mercado para poder seguir produciendo la forma de “ciudad” que más beneficios les aporta. Si ahora hay que utilizar los procesos de regeneración en clave patrimonial, no dudéis que será el camino elegido para continuar haciendo lo mismo.

Sin duda la regeneración del litoral, acercándonos a este espacio con una mirada patrimonial en clave paisajística es esencial, pero basta de modelos impuestos. Si hablamos de Paisaje, este debe ser el espejo de los modos de vida de sus habitantes. No es posible que unos lo perciban y vivan (los ciudadanos que habitan en ellos) y otros lo transformen. Como decía Enrique Larive ayer, es necesario construir de abajo-arriba.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

En esa necesidad de nuevas miradas, nos resultó muy interesante las que nos aportaba en su ponencia Luz Fernández-Valderrama y que hemos concretado en el cuarto punto de debate de esta variante:

4. Estrategias alternativas para la patrimonialización de las infraestructuras, sus modos de vida y sus soportes posibles.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

“Nuestra experiencia de la N-340 está salpicada de recuerdos discontinuos que ahora descubrimos reunidos e hilvanados por la autovía del mediterráneo sin haber sido conscientes hasta este momento.”

Luz nos advierte del conflicto de hablar de lo personal en contextos académicos. junto con esa bella estrategia de desaceleración del tiempo, la segunda estrategia de la búsqueda y valoración de los “lugares de la memoria” ha conseguido hacernos partícipes de los recuerdos ajenos; fundamentales para desvelar esa “verdadera infraestructura del imaginario mediterráneo”.

CRISTINA GALLARDO – PONENTE EXPERTA V.01

El patrimonio y sus paisajes materiales e inmateriales surgen de esa inteligencia ciudadana, de su uso y transformación, de su memoria e

innovación , no puede quedar banalizado por los intereses políticos de cada momento que utiliza la participación ciudadana como un arma interesada.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

No puedo estar más de acuerdo, Domingo. Si las entidades bancarias (que ya sabemos son los que mueven las opciones económicas, pues los empresarios bailan al son de éstos) ven un efecto de rédito en “vender” patrimonio, vamos a sufrir un proceso de capitalización, a buen seguro.

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

Daniel, creo que son necesarias otras formas de planificar. Hay que cambiar las reglas de juego. Resulta incoherente, para empeza, hablar de sostenibilidad y fomentar el planeamiento municipal cuyo ámbito es un término municipal, que fragmenta ecosistemas. Hay que establecer unos mínimos en la escala territorial y tomar decisiones en el ámbito local mediante procesos abiertos, flexibles y transparentes. En la definición de esos mínimos en la escala territorial asume en papel fundamental los paisajes culturales tal como la define la convención europea.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El estudio de la N-340 nos está aportando una herramienta de análisis que consigue superar ese sesgo municipal y que demuestra, tal y como comentas, que es necesario cambiar las reglas del juego si queremos comprender con toda su complejidad territorios como el de la Costa del Sol.

RAFAEL MATA – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Sí, es un desafío impresionante intervenir y proyectar en territorios de la complejidad y de las “rutinas” de la Costa del Sol. El acercamiento desde la patrimonialización participativa y del entendimiento del paisaje como memoria de los lugares, pero también como experiencia cotidiana de los de dentro y de los de fuera, de los turistas, creo que es un camino para hacer las cosas de otra forma. Desde luego no vale ya el discurso y las técnicas de protegido vs no protegido, que más allá del grado de cumplimiento, ha imperado en los instrumentos de planificación local y

subregional aquí en la Costa. Nuestra experiencia a través del proyecto N-340 y de otros trabajos sobre territorio, patrimonio y paisaje, es que la patrimonialización, desde las permanencias de la naturaleza a los tejidos urbanos contemporáneos, supone un proceso de apropiación colectiva, de conciencia y consciencia de los lugares, a partir de lo cual es posible empezar a pensar el futuro de otra forma. Nuestra tarea como investigadores es contribuir a ese proceso de patrimonialización participativa, que tanto necesita de conocimiento colaborativo.

MAITE PALOMARES – PONENTE EXPERTA V.01

Bueno, los resultados que hemos obtenido están todavía en fase de obtención. La exposición está todavía en fase de itinerancia y no hemos redactado conclusiones. Empezando por nuestra propia Escuela de Arquitectura donde los estudiantes son “grandes desconocedores del problema” algo que parece inaudito pero es cierto. Ello nos indujo a pensar que debíamos desplazarla no únicamente por salas abiertas a un público en general sino también en las propias escuelas de arquitectura y colegios de arquitectos.

Está programado que viaje a Gandía este próximo mes de septiembre coincidiendo con la presentación de un libro que está preparando un compañero de la Escuela sobre la arquitectura de Gandía. Una vez allí será mostrada tanto en la sede del colegio de arquitectos como en la sede de la Universitat Politècnica de Gandía donde hay una escuela de turismo, por lo que esperamos despierte implicaciones transversales.

Por otro lado, estamos contactando con otros ayuntamientos para repetir y ampliar la experiencia con la pretensión de llegar al usuario de estas edificaciones explicándole los beneficios de ser propietario de este tipo de viviendas. Creemos que es fundamental para sensibilizar al usuario darle a conocer las ventajas que conllevan estas arquitecturas y que no se ciñen únicamente a la propia vivienda sino también destacando la calidad de los espacios libres que allí se proponen y que en la actualidad han desaparecido en las nuevas promociones, así como la pertinencia de los materiales empleados en su día.

Se trata de que comprendan el valor del contraste y para ello son necesarios los análisis que estamos llevando a cabo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Enhorabuena por el esfuerzo. Tras tu comentario se vislumbran muchas horas de trabajo en proteger esa bella arquitectura moderna que habéis compartido en vuestra ponencia.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Al hilo de la lectura de vuestra experiencia, hemos recordado la que varios miembros del Equipo N-340 tuvimos con el Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea conformando el equipo que dirigió Mar Loren para la provincia de Málaga. Así, tal y como ustedes recogéis en vuestra ponencia, sin la sensibilización de la sociedad resulta mucho más complejo cualquier proceso de patrimonialización que se lleve a cabo -aunque éste lo protagonice la administración pública-. De ese modo, uno de los casos más llamativos al que nos enfrentamos fue la de una comunidad de vecinos que demandaba la protección de su edificio -Las Terrazas de la Lomas de Marbella de Fernando Higuera (1983)-, lo que aseguraba el éxito de cualquier iniciativa puesto que lo más difícil, la concienciación de sus propios habitantes, ya existía.

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

Creo que he podido crear un malentendido. Considero necesario frenar el crecimiento generados desde los municipios.

ANA BELÉN – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Buenos días a todos, aunque ayer estuve siguiendo las propuestas hoy me incorporo de forma activa al debate, plantando una pregunta a Cristina y Domingo. Pensáis que la situación actual de la legislación urbanística presenta similitudes con el "exceso de planeamiento e inercia administrativa" de la etapa franquista?

Respecto a los datos ya aportados, me gustaría comentar que la Junta por un lado parece que intenta poner freno, pero la realidad es que el modelo que propone el POTCSO es el de una total colmatación de la franja litoral, y en el caso del POTAUM, se proponen crecimientos desorbitados, a través de las Áreas de Oportunidad, que no están sujetas a las limitaciones de crecimiento del POTA, y que suponen total de 2.850 Ha, de las cuales 635 Ha son de carácter Residencial. Muchas de éstas áreas se ubican en zonas protegidas y gran valor ambiental. Esta superficie es el equivalente a todo el suelo urbano y urbanizable de A. de la Torre y A. el Grande.

CRISTINA GALLARDO – PONENTE EXPERTA V.01

Buenos días Ana, creo que la forma de actuar desde el inicio de la colonización del territorio litoral con fines turísticos ha sido básicamente la misma, la perspectiva económica con envoltorio de planificación.

Le llaman desarrollo sostenible pero a efectos prácticos sigue siendo consumo de territorio.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

Sí, parece que no he sido el único en alarmarse. Es cierto que en la actual coyuntura económica (que parece está generando un cambio de coyuntura a estructura) el ritmo de crecimiento no utilizará dicho disponible total a medio plazo, pero la realidad de la costa, con un proceso de trasvase poblacional de un sector europeo, es que puede llegar a colmatarse en estos límites. Ello no haría mas que agravar el problema, pues en esa dinámica procesos de revisión patrimonial serían entendidos como un estorbo, no como un enriquecimiento...

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

Te respondo con este dato elaborado por Fernando Prats. ¿Es posible que un Plan que dice ser sostenible de soporte a propuestas de crecimiento en ámbitos con una huella ecológica tan desorbitada?

Esta es la factura ambiental que generará:

Atención: a las cargas ambientales generadas cada año por cada plaza turística/residencial con una ocupación del 70%.

- Agua: 45.000 l/año
- Energía: 1.913 Kwh/año
- Residuos: 281 Kg/año
- CO₂: 803 Kg/año

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Redundando en lo apuntado por Ana B. Quesada, Cristina Gallardo, Juan López-Arquillo y Domingo Sánchez, en el PPCL otro de los parámetros ampliamente estudiados han sido las viviendas vacías, síntoma del efecto conjunto de la falta de previsión de demanda real y la crisis inmobiliaria, especialmente crítica en el litoral. Un dato también alarmante es que en Málaga se concentra –son datos del 2011– el 40% de dichas viviendas vacías, según la Memoria informativa. Este dato sorprendentemente se agrava con el número de viviendas previstas en los suelos urbanizables, que serían, según datos extraídos del propio PPCL en torno a 300.000 viviendas en los términos municipales litorales de la provincia de Málaga, suponiendo en torno al 50% de todo el litoral andaluz.

MAITE PALOMARES – PONENTE EXPERTA V.01

Quizás, desde el escenario que estáis planteando todavía sea más necesario acelerar la revisión patrimonial e intentar involucrar en ello a sus usuarios.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Estimados todos, nos encontramos en los últimos minutos de esta variante, por lo que es os invito, además de a seguir contestando cuestiones, a plantear las reflexiones finales que estiméis oportunas para ir poniendo punto final a este interesante debate.

CRISTINA GALLARDO – PONENTE EXPERTA V.01

¿Podríamos pensar en la posibilidad de deconstruir el territorio como una acción contemporánea de reinventar y reivindicar nuevas situaciones posibles?

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

La Costa del Sol asume el mayor nivel de edificación de Europa, y lo peor está por venir.

La necesidad /posibilidad/ obligación de contener el desbordamiento urbano. Pérdida de equilibrios básicos: patrimonio y calidad de vida, destrucción de ecosistemas, servicios naturales y paisajes; imposibilidad de asumir más carga ambiental (agua, energía,...), evitar la congestión y la pérdida de valor y atractivo turístico.

Es necesario tener en cuenta la capacidad de carga sostenible de un destino turístico:

- capacidad de carga ambiental (degradación ecológica)
- capacidad de carga sociocultural (identidad y evolución cultural)
- capacidad de carga económica (calidad de vida local)
- capacidad de carga turística

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Totalmente de acuerdo contigo, Domingo. El replanteamiento de la situación actual debe ser de gran calado si queremos tener mejores perspectivas de futuro para este territorio.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

Incontestable, Domingo. Muy buena síntesis; porque la dinámica europea sobre este territorio está acabando con todo aquello que, precisamente, vienen a buscar estos nuevos habitantes.

MAITE PALOMARES – PONENTE EXPERTA V.01

Me sumo a la propuesta de Cristina pero con el matiz de que sea una deconstrucción "selectiva".

DOMINGO SÁNCHEZ – PONENTE EXPERTO V.01

Totalmente de acuerdo con Maite.

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA – PONENTE EXPERTA V.01

"No es posible que unos lo perciban y vivan (los ciudadanos que habitan en ellos) y otros lo transformen. Como decía Enrique Larive ayer, es necesario construir de abajo a arriba"...

Recojo estas palabras mezcladas de Domingo y Enrique... Y a ellas uno la idea de que también es posible que "ya no sea el tiempo de los planes urbanísticos" (Secchi).

Tal vez es el momento de devolver a los (verdaderos) habitantes de los lugares lo que siempre les ha pertenecido (¿desarrollo local?) la capacidad de transformar su hábitat. Creo que esta cuestión es central, porque significa ir mucho más allá de la palabra "participación", que además de una ortopedia que oculta el verdadero problema, empieza a ser mal usado, como nueva fórmula de proyecto de éxito (de los agentes externos planificadores, buscando vías de supervivencia).

Me explicaré mejor como pueda. Para ello creo que lo mejor es citar a alguien que ha expresado esta cuestión con mucha más claridad:

Como nos explica Norberto Chavez (*El diseño invisible*), profesor en el máster de diseño de interiores del politécnico de Valencia, hemos generado habitantes discapacitados para la gestión de su vida productiva íntima. Nosotros mismos los somos. Y esta discapacidad provocada por el mercado, es al que alimenta la necesidad de los múltiples intermediarios que necesite el mercado para su supervivencia.

Se abre al oportunidad de un proyecto sobre el territorio y el patrimonio, que sea capaz de devolver a los habitantes, la capacidad de gestión de su vida íntima pública y privada, doméstica y urbana. Se abre la oportunidad, gracias

a trabajos interdisciplinarios como este (que compensen las discapacidades y parcialidades de las disciplinas) de nuevas herramientas que sean capaces de gestionar y leer las dinámicas y comportamientos sociales y naturales (de los ecosistemas), encontrando nuevos acuerdos, (o leer los ya existentes), que sea necesario hacer emerger como proyecto común.

La alianza con las disciplinas de análisis de datos (de la mano de investigadores presentes en este equipo), unidas a la capacidad de visualización creativa de otras más afines (como la geografía y espero que la arquitectura) seguro producirá emergencias interesantísimas para el desarrollo de nuestras sociedades y territorios (en este caso N-340).

Cualquier punto de los planteados me ha parecido increíble para producir el debate. Posiblemente, este último, haya interrumpido, por su extensión, líneas anteriores de las planteadas.

JUAN D. LÓPEZ-ARQUILLO – COMUNICACIÓN V.01

Encantado de haber pasado este interesantísimo espacio. Vamos al resto de variantes...

CRISTINA GALLARDO – PONENTE EXPERTA V.01

Fantástica experiencia virtual, espero con mucho interés las próximas. Buen día a tod@s.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Llegado este momento y agradeciendo a todos vuestra participación, procedemos a cerrar esta variante 01. Como sabéis, la variante 02. Territorio red, ciudad infraestructural, comienza a las 11.00 h. Seguro que también propiciará interesantes debates.

Saludos colectivos y continuamos.

N-340

VARIANTE 02 TERRITORIO RED, CIUDAD INFRAESTRUCTURAL

El Territorio Turístico de Litoral (TTL) en su condición de corredor histórico. Aproximaciones integradas para la comprensión de su origen, transformaciones y lógicas de ocupación.

Ponencia experta

LOS CAMINOS ENTRE MÁLAGA Y MOTRIL. EVOLUCIÓN Y PATRIMONIO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE A LO LARGO DE LA COSTA

Antonio Burgos Nuñez, Juan Carlos Olmo García

Comunicación

LAS CENIZAS DEL PARAÍSO. TRANSFORMACIONES Y MUTACIONES EN LA PRODUCCIÓN DEL TERRITORIO LITORAL DIFUSO

Francisco Fernando Beltrán Valcárcel

Comunicación

COSTA DEL SOL | CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

Antonio Jesús Palacios Ortiz

Contribución a la mesa redonda

COSTA DEL SOL | CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

Coordinación: Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández.

Panel de expertos: José María Coronado Tordesillas, Plácido González

Martínez y Rosario Rey Muñoz

PONENCIA LOS CAMINOS ENTRE MÁLAGA Y MOTRIL. EVOLUCIÓN Y PATRIMONIO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE A LO LARGO DE LA COSTA

ANTONIO BURGOS NÚÑEZ

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Asociado del Departamento de Mecánica de Estructuras e Ingeniería Hidráulica. Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, Universidad de Granada

1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA COSTA DE ANDALUCÍA ORIENTAL

El intenso desarrollo urbano del litoral andaluz no es un fenómeno reciente. Hay testimonios de poblamiento humano al menos desde el Neolítico. Asociada a ellos debió estar desde muy pronto habilitada una ancestral ruta natural de comunicación terrestre, que sería el precedente más antiguo de la N-340. Como todas las demás infraestructuras de transporte que se sucedieron después, tendría que desplegarse inevitablemente por la estrecha faja costera que dejan las estribaciones de las cordilleras penibéticas, abruptas sierras que en ocasiones llegan hasta a introducirse en el mar.

A lo largo de las Edades del Bronce y del Hierro fueron surgiendo poblaciones permanentes, algunas de las cuales fueron aprovechadas por los fenicios para ubicar sus establecimientos comerciales, a partir del siglo IX a.C. No menos de cinco colonias fenicias se han localizado entre Málaga y Motril, el espacio objeto de nuestro estudio: la propia Málaga, Toscanos, Morro de Mezquitilla, Chorreras y Almuñécar. La comunicación entre ellas debió hacerse mayoritariamente mediante navegación, aunque no cabe duda de que tuvo que aprovecharse también la ruta terrestre costera.

Este primitivo camino ibero-púnico, adaptado siempre a la orografía del litoral, sería nuevamente reutilizado después por los romanos para levantar una calzada a lo largo del litoral, siguiendo el trazado por el que posteriormente se desarrollaría la carretera N-340.

Hay varias interpretaciones sobre el recorrido y las poblaciones que enlazaba esta calzada. La interpretación mayoritariamente aceptada es la que determinó el ilustre investigador decimonónico Eduardo Saavedra a partir

del estudio del *Itinerario de Antonino*, un documento original del siglo III d.C. en el que se describía el sistema de comunicaciones del Imperio.

De acuerdo con sus conclusiones, la calzada recorría la costa desde Málaga pasando por las poblaciones Maenoba y Caviolum (Torredelmar y Torrox, respectivamente), las importantes ciudades de fundación fenicia Saxetanum (Almuñecar, en la costa de Granada) y Abdera (Adra, en Almería). Según el *Itinerario*, había tres poblaciones más en la costa de Almería, cuya localización todavía hoy es objeto de debate historiográfico. Al llegar a la desembocadura del río Andarax, la vía giraba hacia el interior, encaminándose a Acci (Guadix) y después Cástulo, en las proximidades de Linares¹.

El investigador Carlos Gozalbes Cravioto ha estudiado con profundidad esta calzada en el tramo malagueño. Describió su recorrido e identificó sus principales elementos, como el vado del río Vélez o el puente sobre el arroyo del Barranco de los Cazadores, del que se conservan algunos vestigios. Así mismo, se mantiene un tramo del pavimento original romano en las proximidades de Nerja².

En la parte granadina, el elemento más destacado es el puente sobre el barranco de Cotobro. A falta de estudios más exhaustivos que permitan caracterizarlo inequívocamente, todo parece indicar que se trata de un puente romano reutilizado en la Edad Media.

En el periodo medieval esta vía continuó en uso como medio de comunicación entre las poblaciones islámicas del litoral, sin que se le realizaran modificaciones sustanciales. Tras la conquista cristiana, la costa malagueño-granadina, continuamente amenazada por las incursiones berberiscas, pasó a ser un territorio marginal. El camino del litoral, si bien no llegó a desaparecer, fue lógicamente evitado como ruta de transporte. Al respecto, es bastante ilustrativo que no figure en ninguna de las relaciones o itinerarios de caminos hechos en España durante el periodo de los Austrias, desde la de Juan de Villuga de 1546 a la de Pedro Pontón de 1705³.

La situación empezó a cambiar en el siglo XVIII, con la llegada de los Borbones. Los gobernantes de la nueva dinastía impulsaron un conjunto de reformas con las que pretendían modernizar el país. Una de las más significativas fue la creación de una red de carreteras que respondiera a un esquema previo de organización territorial. Conforme a esta planificación se levantó el esquema de seis ejes radiales que desde Madrid se dirigían a los extremos de la Península, por todos conocido y que ha estado vigente hasta hace muy poco. En esta época se hicieron las primeras carreteras propiamente dichas de España.

Inicialmente la comunicación por la costa no estaba incluida entre las prioridades de esta planificación. Sin embargo, una conjunción de circunstancias dio lugar a que una de estas primeras carreteras modernas se levantara precisamente en el litoral malagueño.

Influyó sin duda la mejora de la seguridad en el litoral conseguida con el formidable programa borbónico de construcción de fortificaciones defensivas. Aunque lo más trascendente fue la prosperidad que imprimió a la ciudad de Málaga y su comarca el final del monopolio del comercio ultramarino. En esta coyuntura de dinamismo económico, el influyente ministro José Gálvez, malagueño de nacimiento, promovió la construcción de una carretera que comunicara Málaga con Vélez.

En 1780, el célebre ingeniero Lemaur (que se encontraba en Málaga trabajando en la construcción de la carretera de Antequera) levantó la traza del camino. Inevitablemente este tuvo que ceñirse al recorrido de la antigua vía costera, incorporando la mayoría de sus primitivas alineaciones y reutilizando algunos de sus elementos ancestrales, como el ya mencionado vado del río Vélez.

El camino del XVIII discurre casi en su totalidad pegado al mar, separándose sólo para franquear tres montañas que llegan hasta la misma costa, conocidas como *cantales*. Los ingenieros que se encargaron de su construcción, Fernando López Mercader y Domingo Belestá, tuvieron que emplearse a fondo para superar estas dificultades orográficas, diseñando varios puentes y algunas formidables obras de tierra.

Terminada en 1789, esta moderna infraestructura no pudo contribuir demasiado al progreso de la comarca, pues el país entró seguidamente en una convulsa etapa de guerras e inestabilidad política. No obstante, durante el primer tercio del siglo XIX fue incorporado a los itinerarios de postas. Así mismo, consta que profusamente utilizado en esta época, integrado en el itinerario entre Málaga y Granada.

Hasta bien avanzada la centuria no se retomaría con firmeza la iniciativa para consolidar la red de comunicaciones. En las décadas siguientes se hicieron importantes progresos para la normalización reglamentaria de la construcción y gestión de las carreteras. Se retomó la actividad constructiva, culminándose y reparándose las carreteras hechas en la etapa anterior. Asimismo, se trabajó en la planificación de la red, proyectándose la apertura de nuevas vías que complementarían los primitivos seis itinerarios principales (Montesinos 1856).

En 1860 se publicaba oficialmente el primer *Plan General de Carreteras para la Península e Islas adyacentes*⁴. En virtud del cual se añadían nuevos

itinerarios a los ya existentes y se establecía una jerarquía entre carreteras de la red nacional, distinguiéndose entre las de primero, segundo y tercer orden.

Este plan contemplaba la realización de una carretera, de segundo orden, que enlazara las capitales provinciales de Málaga y Almería pasando por Vélez Málaga y Motril. Se encargó su construcción a las correspondientes direcciones provinciales de Obras Públicas de Málaga, Granada y Almería. Recientemente creados, en estos organismos de la Administración periférica del Estado se integraban los técnicos encargados de su diseño, construcción y posterior gestión.

Los proyectos del tramo perteneciente a la provincia de Málaga se realizaron inmediatamente, a partir de 1861. Obligados por la complicada orografía, los ingenieros decimonónicos tuvieron que volver a ceñirse al trazado costero. Y aunque los progresos de la Ingeniería y de la técnica de la Construcción les permitieron introducir modificaciones notables respecto a la vía romano-medieval y al camino del XVIII, no dejaron de reutilizar largos tramos de estas antiguas infraestructuras. Aunque, efectivamente, los nuevos medios permitieron rodear los cantales pegándose al mar. En 1867 ya estaba completamente diseñado todo el recorrido, incluyendo el proyecto del innovador puente metálico sobre el río Vélez.

Pero la materialización de las obras revelaría la insuficiencia de este primitivo diseño, sucediéndose en el último tercio del siglo los proyectos reformados y complementarios en gran número. La última liquidación de obra, correspondiente al complejísimo (por sus infernales relieve y geología) subtramo de Nerja al límite provincial, no se pudo firmar hasta 1908.

Entretanto la carretera, que en el segundo plan nacional (promulgado en 1877⁵) había pasado a ser de primer orden, fue entrando irregularmente en servicio. Los viajeros tuvieron que simultanear durante mucho tiempo los tramos terminados de la nueva carretera con los restos de los antiguos caminos.

Además, a partir de 1910 tendría que hacer sitio para que se acomodara la infraestructura de otro nuevo medio de transporte. En los albores del siglo el ferrocarril irrumpió con pujanza en la costa malagueña, con la constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. Su primera línea que, iba de Málaga a Vélez, se desplegó en paralelo a la carretera. Aunque en su construcción se emplearon medios más perfeccionados y soluciones originales (puentes de hormigón armado por primera vez), que posibilitaron que buena parte de su trazado discurriera literalmente por las playas. No obstante, el ferrocarril originó interferencias con la carretera, obligando a introducir algunas modificaciones.

A comienzos de los años 1920 la carretera fue objeto de un amplio programa de renovación, que incluía la renovación de los puentes existentes, edificándose la mayoría ellos con la nueva tipología de vigas rectas de hormigón armado (cuyos primeros prototipos fueron los de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga). Así mismo, se sustituyeron buen número de badenes por obras de paso, se corrigieron rasantes y se rectificaron alineaciones con curvatura excesiva.

De esta forma, la carretera se encontraba en buenas condiciones cuando se planteó su inclusión dentro del Circuito Nacional de Firms Especiales. Creado en 1926 por la dictadura de Primo de Rivera, este era un conjunto de itinerarios de especial atractivo con los que explícitamente se pretendía fomentar el turismo. Las carreteras sobre las que se desarrollaba se adecuarían técnicamente, rectificando su trazado y mejorando su firme para que la circulación a través de ellas fuese segura y placentera⁶.

La integración en el C.N.F.E. revitalizó todavía más a la carretera de la costa, sobre la que se intensificaron los trabajos de mejora. La actuación más trascendente consistió en la renovación completa del firme utilizando ya riegos asfálticos. Aunque también se siguieron eliminando puntos complicados del trazado incorporando incluso puentes de gran entidad⁷. La Guerra Civil pondría fin a esta etapa de intensa actividad.

Inmediatamente después de la contienda, en 1940, entró en vigor un nuevo plan de carreteras, patrocinado por el ministro Peña Boeuf. Se reorganizaban en él muchos de los itinerarios existentes, como la carretera Málaga-Almería, que quedó incluida en una gran ruta del litoral mediterráneo que enlazaba Cádiz con Barcelona. De acuerdo con el nuevo sistema de denominación, esta carretera de casi 1250 km, la más larga del país, pasaría a llamarse N-340.

La carretera de la costa experimentaría pocas modificaciones en los lustros posteriores, pero cuando el país entró en la senda del desarrollo, recobró todo el protagonismo. El objetivo perseguido desde los tiempos de Primo Rivera fue finalmente alcanzado y el turismo se consolidó como la más vigorosa industria nacional. La N-340 se convirtió en el eje sobre el que bascularía la nueva organización territorial de la costa, asociada inequívocamente al desarrollo del turismo.

Sin embargo, la infraestructura de la N-340 en las provincias de Málaga y Granada no estaba en condiciones de soportar el intenso volumen de tráfico que a partir de entonces se concentró sobre ella. Desde 1965 fue objeto de intervenciones de gran calado, encaminados a la supresión de tramos sinuosos mediante puentes, túneles o variaciones del trazado. Todo ello a costa de dejar gran número de tramos inservibles, algunos de ellos de decenas de kilómetros de longitud, que hoy se conservan como fósiles. Por otro lado,

las rectificaciones del trazado incrementaron la amplitud de los desmontes y terraplenes. Dada la complejidad geológica del terreno, los deslizamientos se hicieron endémicos y por consiguiente las obras de reparación continuas.

Finalmente, ya en el periodo democrático y dentro del esfuerzo modernizador de la red viaria que ha tenido lugar en las últimas décadas, la N-340 ha sido desdoblada por una infraestructura moderna, la A-7 o autovía del Mediterráneo. Para la construcción de la nueva autovía, que se retranquea algunos kilómetros hacia el interior han sido necesarias formidables (y costosísimas) obras: túneles de varios kilómetros de longitud, viaductos de gran altura, desmontes y terraplenes de decenas de metros de altura.... Han sido necesarios casi quince años para su finalización. De hecho, el tramo entre Málaga y Motril sólo está completamente operativo desde hace apenas un mes.

El desdoblamiento ha modificado sustancialmente a la N-340, que sigue en uso pero con en unas características singulares. Su principal objetivo ahora es la comunicación de las localidades de la costa y de las numerosas urbanizaciones que se suceden prácticamente sin solución de continuidad a lo largo de su recorrido. Aparte de las antiguas travesías, incorporadas al viario de las poblaciones, casi todo su recorrido se ha remodelado como vía urbana, incorporando pasos de peatones, rotondas y otros mecanismos para calmar el tráfico.

Figura 01: Imagen reciente de la N-340 en la costa de la Axarquía



Precisamente esta peculiar ocupación del territorio y sobre todo la inmediata cercanía de la playa están haciendo que en ella se vaya imponiendo, espontáneamente, el uso recreativo de la antigua carretera. Actualmente una parte nada desdeñable del tráfico que discurre sobre ella es ciclista y constantemente se ven circulando peatones por sus arcenes. Este uso alternativo se ve favorecido por la presencia de valiosos elementos de patrimonio natural y arquitectura vernácula (pese a la intensa presión urbanizadora de las últimas décadas). Además, los restos de las antiguas infraestructuras (camino de Vélez, línea de ferrocarril Málaga-Torredelmar) han sido incorporados, siempre por iniciativas surgidas al margen de la Administración, como rutas complementarias a la N-340, ampliando las posibilidades de utilización lúdica de la antigua carretera. Sería conveniente que las autoridades fueran tomando conciencia de este potencial y empezaran a intervenir con imaginación para protegerlo y consolidarlo como factor de desarrollo de la zona (Figura 01).

2. EL PATRIMONIO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE ENTRE MÁLAGA Y ALMERÍA

2.1. El entorno. Valores naturales y de la arquitectura vernácula

En 1931 Le Corbusier recorrió íntegramente la futura carretera N-340, en un recorrido en dirección al Magreb. De sus impresiones⁸ destacamos ahora el siguiente párrafo:

Entre Almería y Málaga se encuentra la línea de separación de las aguas: Mediterráneo-Atlántico. Una vez más todo es circulación: régimen de pendientes de las aguas; los hilillos de agua están en los más ínfimos repliegues de un monte; el valle se forma, se extiende, se desenrolla, se ensancha; he aquí el estuario abriéndose al mar.

Aquí está el espolón de una sierra que marca la línea de separación de las aguas. Cultivos, regímenes sociales, arquitecturas, costumbres, siguen un encadenamiento fatal. Es la VIDA que continúa, es la circulación que proporciona el vehículo rápido, eficaz, económico; arroyo, río, camino, túnel bajo la montaña.... Tal la fatalidad del árbol: raíces, tronco, rama, hojas.

Más de ochenta años después las palabras de Le Corbusier no han dejado de tener vigencia. Pese a las intensas transformaciones del territorio que han tenido lugar después, un recorrido por la N-340 nos mostrará muchas de las cosas que reflejó el genial arquitecto.

Entre ellas, muchos de los tramos abandonados de la antigua carretera, que hoy sirven para acceder y ordenar la utilización de los diferentes espacios



Figura 02: Relieve y paisaje de la antigua N-340 en Cerro Gordo (Granada)

naturales (playa y montaña) y explotaciones agrícolas que se suceden a lo largo de su trazado (Figura 02).

Por otro lado, empleando la terminología del ICOMOS⁹, en el entorno inmediato de la carretera se acumulan valiosas manifestaciones patrimoniales tangibles relacionadas con su funcionalidad como ruta histórica, que sin lugar a dudas la hacen merecedora de su consideración como Itinerario Cultural.

Aparte de los relacionados con la propia infraestructura, junto a la N-340 y sólo en el recorrido entre Málaga y Motril, podemos encontrar necrópolis fenicias, villas romanas, fortalezas y construcciones defensivas del siglo XVIII, acequias



Figura 03: Junto a la antigua carretera de la costa restos de arquitectura industrial (Molino de Papel, en Nerja). En segundo término rectificación del trazado con puente de los años 1970 y al final la moderna autovía A-7

e infraestructuras de cultivo, faros e instalaciones portuarias, edificios de arquitectura industrial de los siglos XVIII y XIX... Y por supuesto, abundantes ejemplos de arquitectura vernácula en peligro de desaparición (Figura 03).

2.2. Patrimonio construido

Dentro de la arbitraria clasificación que hemos establecido, toca ahora hablar de los elementos patrimoniales constituyentes de las infraestructuras de transporte terrestre que se han venido sucediendo por la costa y que fueron descritas en el capítulo anterior. En la actualidad subsisten con desigual fortuna.

De la calzada romana, fuera de los tramos continuamente reutilizados a lo largo del tiempo, se conservan unos metros de calzada original en Nerja y el puente de Cotobro (de base romana, modificado durante la Edad Media).

El camino del XVIII conserva en cambio prácticamente íntegro su trazado, aunque muy alterado e integrado en gran parte en el viario de las poblaciones del litoral. De sus elementos principales sólo han desaparecido las monumentales rampas de ascenso al primer Cantal, junto a la Cala del Moral. Se mantienen en pie los magníficos puentes del Arroyo Judío y del Arroyo del Jaral (Figura 04).

Figura 04: Puente del Arroyo del Jaral y tramo intacto del camino del siglo XVIII junto a Almayate (Málaga)



En similares condiciones se encuentra la carretera del XIX, si bien su trazado ha sufrido más alteraciones. No obstante, las rectificaciones han dejado muchos tramos abandonados. Aunque algunos de los cuales siguen utilizándose

como vías marginales, la mayoría están abandonados e incluso físicamente aislados. Con ellos permanecen en el olvido numerosas construcciones, algunas de sorprendente entidad (Figura 05).



Figura 05: Uno de los viaductos gemelos de Maro, en un tramo aislado de la antigua carretera de la costa junto a Nerja

La pervivencia de los tramos fósiles ha permitido que lleguen hasta nuestros días gran número de las instalaciones auxiliares originales de la carretera (señalización, protecciones, fuentes y aljibes, alcantarillas e intersecciones con otras infraestructuras). Los testimonios de este tipo se remontan desde el siglo XVIII hasta la actualidad.



Figura 06: Casilla de peones camineros sin alterar en las proximidades de Torredelmar

Junto a las construcciones que podríamos llamar de la Ingeniería, subsisten gran número de edificaciones vinculadas a la carretera: edificios de usos varios y casillas de peones camineros. Algunas, prácticamente inalteradas, se siguen usando como viviendas privadas. Otras se han incorporado felizmente al patrimonio público como instalaciones municipales de usos diversos (Figura 06). Por otro lado, aunque en su origen no formaron parte de la carretera, existen importantes vestigios de otras infraestructuras que actualmente forman parte indistintamente del conjunto cultural asociado a la N-340: nos referimos concretamente a las construcciones de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

2.3. Patrimonio de la Ingeniería

Si bien todo lo descrito hasta ahora constituye ciertamente un patrimonio de la Ingeniería, en este apartado queremos describir un patrimonio de otra naturaleza, el de los documentos técnicos originados durante su diseño y construcción. Patrimonio no intangible pero físicamente desvinculado de la carretera, es esencial para comprender su evolución y al mismo tiempo constituye una inestimable fuente de conocimiento de la técnica de la Construcción en general y la Ingeniería en particular (Figura 07).

La referencia más antigua es la relación de las obras del camino de Vélez hecha por el ingeniero Domingo Belestá en 1789¹⁰.

Esta documentación fue elaborada por los técnicos de las Delegaciones Provinciales de Obras Públicas, varias veces reorganizada, de la Administración Periférica del Estado. Se conserva preferentemente en los Archivos Históricos Provinciales de Málaga y Almería (la relativa a Granada todavía no ha sido transferida desde la correspondiente Demarcación de Carreteras del Estado). También se conservan muchos de estos documentos en el Archivo General

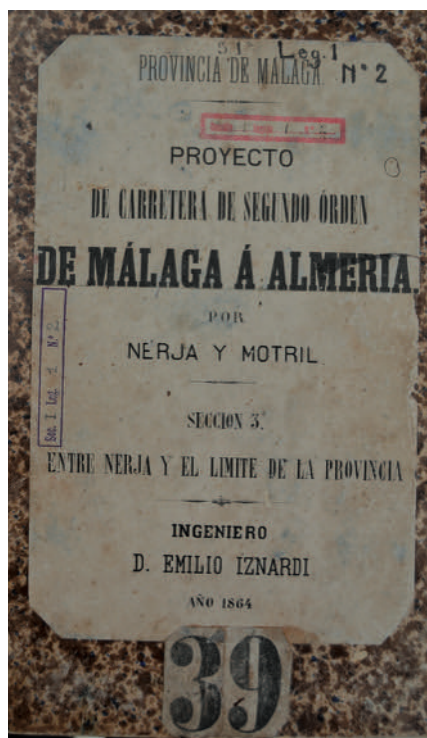


Figura 07: Uno de los proyectos de la carretera conservados en el Archivo Histórico Provincial de Málaga

de la Administración, que se ha hecho cargo de las copias del Archivo Central del ministerio de Fomento.

Junto a los planos del territorio, que nos aportan valiosos datos sobre el desarrollo urbano en los siglos XIX y XX, están los diseños de los puentes (metálicos, de fábrica y de hormigón armado) y un variado conjunto de soluciones técnicas a los problemas de la carretera, básicamente deslizamientos y cimentaciones de obras singulares. Todos ellos constituyen una información de gran utilidad práctica para el desempeño de la profesión de ingeniero (Figura 08).

Figura 08: plano de la carretera de la costa integrante de uno de los proyectos originales de su construcción. Archivo Histórico Provincial de Málaga



3. LA MEMORIA DE LA CARRETERA N-340

Nuestra visión de la carretera quedaría incompleta si no contempláramos en nuestro estudio la memoria de los acontecimientos que tuvieron lugar en ella a lo largo del tiempo. Se trata mayoritariamente de hechos relacionados con el desplazamiento por esta parte de la costa. Impresiones de los viajeros que a lo largo de su dilatada existencia la recorrieron, dando testimonio de cómo era la vida en este parte del mundo. Pero al margen de estas visiones de cotidianidad o experiencias de revelación sensitiva, la carretera fue también escenario de episodios de otra naturaleza, algunos especialmente tristes.

Pese a las dificultades del camino, la singularidad del territorio dejó huella en los ilustres viajeros que desde la recorrieron, desde Ibn Battuta en la Edad Media hasta Le Corbusier en la contemporaneidad.

Uno de los testimonios más antiguos es el del viajero alemán Jerónimo Munzer, que entre 1494 y 1495 recorrió España y Portugal. Visitó la Granada recién conquistada y desde allí se desplazó por el interior hasta Vélez, recorriendo seguidamente el camino de la costa en dirección a Málaga, del cual reflejó que era “*sumamente peligroso por causa de los moros piratas de Berbería, que cuando tienen viento favorable desembarcan durante la noche en estos parajes, que conocen palmo a palmo, roban cuanto pueden y huyen antes de la salida del sol*” y que junto a la ribera del mar vio muchas plantaciones de aloe¹¹.

Para encontrar referencias posteriores tenemos que saltar hasta principios del siglo XIX. La costa de Málaga fue recorrida con frecuencia por viajeros británicos, como Robert Semple que en 1809 pasó por el vado del río Vélez: “*after some time we crossed the gravelly bed of the Vélez, bordered on each side with lofty white poplars*”. O William Jacob, quien un año después dejaba constancia de las bondades del camino: “*the first part of the road, which runs along the sea side, was good and well constructed, and was adorned on the left hand with the next cottages of the peasantry*”.

A mediados de siglo Pascual Madoz describió el estado de las comunicaciones entre Málaga y Motril antes de la construcción de la carretera. Así, constata que entre Málaga y Vélez había un “*camino muy frecuentado y útil*”, pero el resto del recorrido no era transitable para carruajes e incómodo para caballerías, llegando incluso a ser peligroso entre Nerja y Salobreña.

A comienzos de la década de 1930 la ya carretera de la costa, tuvo dos visitantes especialmente significativos, Le Corbusier (cuyas impresiones ya se han recogido previamente) y Charles Freeston. Este último, escritor de guías de viaje en automóvil, apreció intensamente, aunque en un sentido distinto al arquitecto franco-suizo, las excelencias de la carretera, el paisaje y el goce de la conducción sobre ella¹² (Figura 09).

En contraste con estas agradables experiencias, muy poco después tendría lugar el episodio más triste de la historia de la N-340: la trágica “*desbandá*”, o huida de miles de personas (adultos y menores), en febrero de 1937, que tras la ocupación de la ciudad de Málaga por el ejército franquista escaparon hacia Almería por la carretera de la costa.

Aunque hay una horquilla muy amplia en torno a las cifras de desplazados, entre 50.000 y 150.000, sí es cierto que un número ingente de ciudadanos abandonaron la ciudad de Málaga siguiendo la ruta de la carretera litoral hacia el municipio de Almería, controlado por la República. El miedo a la



Figura 09: Proximidades de Almuñecar Hacia 1930. Vista desde la carretera tomada por Charles Freeston e incluida en su libro *The roads of Spain*. Universidad de Granada. Biblioteca del Hospital Real

entrada de las tropas sublevadas hizo que personas significadas políticamente o de la escena sindical, así como simplemente por miedo, abandonaran la ciudad por el único camino que les quedaba abierto. Gamel Woolsey, esposa del escritor Gerald Brenan, escribió:

*Un siniestro rumor que nos hizo olvidar a todos la quema de casas se propagó por el pueblo: ¡El tercio, que viene el tercio! Por el tono de las voces que oímos en la calle, era como si hubieran dicho: "Se ha abierto el infierno, Lucifer y su legión están sobre nosotros". Esta legión, digna de Lucifer, era lo que esperaban y la expectativa corría como una ola fría de horror sobre el campo. Nadie se acostó, todos estaban fuera en la carretera, viendo la llamarada roja de Málaga e intentando escuchar a lo lejos los pasos del enemigo que se acercaba*¹³.

El éxodo hacia Almería estuvo cargado de sucesos trágicos, como los bombardeos en Torredelmar y el cruce del río Guadalfeo en Motril. En nuestros días este triste episodio de nuestra historia es objeto de efemérides.

Después vinieron los años del desarrollo y el turismo de masas, que en la costa oriental de Málaga y Granada tendría una incidencia importante y del que la carretera fue uno de los ejes dinamizadores. Se configuró entonces la imagen positiva que ahora predomina sobre la naturaleza de la N-340.

NOTAS

1. Saavedra, Eduardo: Discurso leído ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del día 28 de diciembre de 1862. Madrid, imprenta de Manuel Galiano, 1862.
2. Gozalbes Cravioto, Carlos, Las Vías Romanas de Málaga. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. Madrid, 1986. pp. 69-85.
3. Madrazo, Santos, El sistema de comunicaciones en España 1750-1850. Madrid, Colegio de ingenieros de caminos-Turner, 1984. pp. 31-56.
4. "Real Decreto de 7 de septiembre de 1860, aprobando el Plan general carreteras del Estado", en Gaceta de Madrid, 11 de septiembre de 1860.
5. "Real Decreto de 11 de julio de 1877, aprobando el Plan general carreteras del Estado", en Gaceta de Madrid de 23 de julio de 1877.
6. "Real Decreto-Ley de 9 de febrero de 1926", en Gaceta de Madrid de 10 de febrero de 1926.
7. La secuencia de estos trabajos puede seguirse a través de la documentación técnica de la demarcación de carreteras de Málaga, que se custodia actualmente en el Archivo Histórico Provincial.
8. Publicadas inmediatamente después en la revista Plans y posteriormente transcritas en el artículo "Le Corbusier y los caminos de España", Revista de Obras Públicas, nº 2594, 1 de abril de 1932.
9. Carta de Itinerarios culturales, realizada por el Comité científico internacional de Itinerarios culturales del ICOMOS y ratificada en su 16ª Asamblea General (Quebec, 4 de octubre de 2008).
10. Belestá, Domingo y Córdoba, Diego, Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez. Oficina de la viuda de Marín, Madrid, 1789. Edición de 1995 comentada por E. BROTONS. Imprenta Montes, Málaga.
11. Munzer, Jerónimo, Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495, versión del latín por J. Puyol. Boletín de la Real Academia de la Historia, tomo 84, año 1924.
12. Freeston, Charles, The roads of Spain: a 5000 miles' journey in the new touring Paradise, Londres, Stanley Nott, 1936, pp. 165-168.
13. Woolsey, Gamel, El otro reino de la muerte: los primeros días de la guerra civil en Málaga. Ágora, Granada. 2005.

COSTA DEL SOL. CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

ANTONIO JESÚS PALACIOS ORTIZ

Arquitecto, Máster Universitario en Urbanismo, Máster Universitario en Profesorado de Dibujo, Imagen y Artes Plásticas por la Escuela Internacional de Posgrado y Doctorando en la Universidad de Granada

INTRODUCCIÓN

La Costa del Sol constituye un territorio complejo capaz de despertar gran interés entre las diferentes disciplinas encargadas del estudio de los espacios urbanos y las relaciones humanas. Su fundamento se encuentra en la interesante mezcla habitante / visitante que le da origen y sentido, modificándolo y haciéndolo partícipe de una amalgama de situaciones difícilmente reproducible de manera planificada. Entendida hoy como un espacio eminentemente urbano, esta ciudad especial y contemporánea materializa la versión andaluza de un fenómeno global de especialización del territorio, cuyo estudio resulta imprescindible para comprendernos como sociedad¹.

Sus habitantes / visitantes, conscientes de la complejidad que subyace en la gestión y el funcionamiento de esta confederación de ciudades, se encuentran cada vez más involucrados en los procesos participativos que, desde las administraciones públicas, se impulsan para su investigación. Los recientes intentos de definición de este valioso fragmento de paisaje contemporáneo mediterráneo en los que se incluye este ejercicio de puesta en valor de la componente patrimonial de su desarrollo turístico, constituyen ejemplos que confirman la evidente necesidad de dar respuesta a problemas actuales y futuros que plantea la gestión global de esta entidad urbana lineal en constante redefinición.

En este contexto, la aportación realizada a través de estas líneas, enmarcadas en las investigaciones destinadas al desarrollo de una tesis doctoral, constituye un intento de definición del funcionamiento urbano y social de un desarrollo urbano intermedio de colonización derivado del turismo y vinculado a la N-340, localizada entre las ciudades de Fuengirola y Marbella. Comprender esta nueva urbe a la que denomino "ciudad de medusas" supone un primer esfuerzo por entender la complejidad humana que sustenta la aparición de este tipo de territorios para así poder plantear posibles soluciones a los problemas existentes (Figura 01).



Figura 01: Vista de la actividad turística presente en la Playa del Bajondillo en Agosto, desde el Paseo Marítimo de Torremolinos. A. Palacios, 2011

1. CENTRALIDAD LINEAL. COMPLEJIDAD EN LA N340

Desde una perspectiva personal, diagramar la Costa del Sol como un territorio lineal siempre me ha ayudado a entender mejor su funcionamiento. Ello es debido a las características que presenta el lugar fundamental por el que todo este territorio ha adquirido un valor diferenciado: la playa. Considerar este origen implica asumir el cambio de una polaridad entendida como policéntrica a una centralidad lineal definida por este gran espacio no construido, algo que sólo se pudo llevarse a cabo de manera efectiva gracias a la intervención de una infraestructura sencilla, versátil e imprescindible: la carretera N-340.

La N-340 es más que una infraestructura. La gran densidad de situaciones que se producen en sus márgenes hace que forme parte del propio territorio. Su condición de elemento fundamental de vertebración la ha sometido a profundas transformaciones que, con el paso del tiempo, han terminado por convertir a este importante eje de movilidad del sistema en el soporte de la intensa actividad social que acompaña su desarrollo territorial. Su disposición paralela a la línea de costa, con aproximaciones y alejamientos sutiles, fue clave para establecerse como vector de crecimiento de nuevos núcleos en los lugares intermedios (espacios libres situados entre los históricamente consolidados) gracias a la materialización efectiva de una centralidad vinculada a la conexión, hecho que le permitió construir las bases de su ubicuidad.

Su fisonomía presenta tanta variabilidad como los lugares a los que atraviesa y que son la causa de interesantes mutaciones que la adaptan a los requerimientos pertinentes. Su fuerte influencia en el territorio le ha otorgado amplitud debido a la adhesión de elementos metropolitanos de todo tipo y escala que acaban por configurarla en un lugar en sí misma, el medio a través del cual la Costa del Sol se despliega. La mayor parte de las cosas importantes que suceden en este territorio se encuentran alrededor de este espacio que se erigía como la única infraestructura capaz de coserlo en su totalidad hasta hace poco, ámbito que ejerció una dependencia inicial que resultó ser determinante para la consolidación de los modos de vida que en ella se desarrollan en la actualidad. Un elemento testimonial, anterior y evolucionado, sin el cual nada de esto habría sido posible. Un auténtico sumidero de centralidad que hoy en día sigue teniendo enorme validez (Figura 02).

Figura 02: La Ciudad de Medusas. Vista del desarrollo urbano de baja densidad producido en esta zona de la Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013



2. LA CIUDAD SOBRE LAS LÍNEAS. URBANISMO DE MEDUSAS

Con este apelativo decidí designar al desarrollo urbano de colonización producido en los espacios intermedios existentes en la Costa del Sol occidental, un escenario habitado que, como la mayoría de las cosas que ocurren en este territorio, no se corresponde exactamente con los modelos preestablecidos. Aunque probablemente otros ámbitos alberguen porciones de realidad con características similares a las de este contexto, su existencia, por lo menos

en lo que respecta a la forma y el funcionamiento de esta variante concreta, parece estar tremendamente relacionada con los condicionantes que presenta este lugar tan específico.

En lugar de utilizar denominaciones clásicas para esta versión de suburbia (podrían haberse denominado como islas, o archipiélago en su conjunto, etc.) el uso de esta metáfora biológica supone un intento por enfatizar el carácter simbiótico del comportamiento urbano de los diferentes espacios vinculados a la porción de N-340 comprendida entre las localidades de Fuengirola y Marbella. Del mismo modo se pretenden poner de manifiesto los esfuerzos adaptativos que esta especie de ciudad contemporánea ha debido desarrollar para sobrevivir y proliferar en el medio en el que se implanta.

La denominación establecida nace estrechamente vinculada a la fisonomía que adopta cada uno de los elementos que compone este continuo urbano construido, un ámbito colonizado, que ocupa los 30 km de litoral que separan ambas ciudades y que constituye el lugar donde este fenómeno urbanizador presenta la entidad y la autonomía suficientes para cuestionar el protagonismo de los crecimientos urbanos consolidados tradicionales.

Las medusas se han esparcido ocupando el antiguo espacio natural y rural, indiferenciando los diferentes límites administrativos que traspasan (Fuengirola, Mijas y Marbella), produciendo, en el transcurso de poco más de 50 años, el montaje de una realidad que poco tiene que ver con la ciudad tradicional. Estos espacios basados en la conexión (a la playa y al sistema, representados por una versión rápida de la N-340) y en un extraño equilibrio entre la competencia y la complementariedad de muchos de sus elementos, constituyen una especie de solución urbana instantánea, genérica y adaptable (plug and play), que dispone de cierto grado de libertad en cuanto a su emplazamiento en el eje de la carretera.

Lejos de la aparente escasa especificidad de la fisonomía de estos lugares, esta nueva "ciudad romana"² trata de construir una personalidad propia y muy marcada, capaz de hacerla identificable en este magma de homogeneidad construida. El entendimiento de su funcionamiento y la puesta en valor de estos espacios encontrados se convierten en objetivos necesarios de esta investigación (Figura 03).

Figura 03: Medusa Sitio de Calahonda. Vista satelital del desarrollo urbano de baja densidad producido en esta zona de la Costa del Sol occidental, al que denomino Ciudad de Medusas. (Google). Urb. Sitio de Calahonda, Mijas, Costa del Sol occidental, 2012



2.1. ¿CÓMO CONSTRUIR UNA MEDUSA?

Estos crecimientos urbanos son un producto directamente vinculado al establecimiento de la actividad turística en este ámbito. Constituyen un invento que, pese a su aparente homogeneidad, se instaura sobre las bases de la hibridación. Su aparición tiene lugar en torno a 1960 como resultado de un incipiente proceso especulativo que se reitera a lo largo de este contexto. Las pautas genéricas a las que atiende ganan especificidad en su adaptación al medio físico y en la creación de identidades. Estas claves, entendidas a modo de instrucciones, permiten reproducir el modelo generado siempre que se puedan presentar las condiciones necesarias para garantizar su continuidad. Instrucciones para la construcción de una medusa:

1. Disponer de un espacio que cumpla los requisitos para la proliferación de una medusa (playa, naturaleza y conexión al sistema). Este primer

paso se suele llevar a cabo mediante la adquisición de alguna de las numerosas fincas privadas situadas en este ámbito, auténticas porciones de litoral que ocupan desde el mar hasta los montes, prolongándose hacia el interior, definiendo en su ascenso franjas transversales a la carretera. Estas reservas territoriales se encuentran pobladas por frondosos pinares que normalmente se alquilaban, durante temporadas, como cotos de caza privados. Su abundante naturaleza, unida a la posibilidad de contacto directo con la carretera y con la playa, las hace idóneas para la construcción y proliferación de medusas. La compra de este espacio supone, en la mayoría de los casos, la necesaria constitución de una sociedad que disponga de capital privado, tanto nacional como extranjero, y tenga la firme y premeditada voluntad de iniciar un proceso de urbanización en este lugar, sin planeamiento por parte de la administración y sin precedentes.

2. Preparar el espacio para su implantación. La finca adquirida debe ser dividida en numerosas parcelas para proceder a su venta. Este proceso se efectúa teniendo en cuenta tanto las expectativas de negocio de la sociedad que la gestiona, como ciertos criterios relativos a la adaptabilidad al medio físico que lo sustenta. La base del crecimiento se establece sobre esta doble optimización que por un lado, define el tamaño de sus parcelas y por el otro, reduce el espacio perdido condensando el acceso desde la carretera en un único punto de conexión, del cual nace una vía de distribución, transversal a la nacional, que se inserta hacia el interior de la finca ramificándose y provocando las deformaciones necesarias para adecuarse a su particular orografía. Estos elementos son los responsables de otorgar a la medusa su particular fisonomía. Pese a los intentos de regulación y planificación puestos en marcha por la administración, se carece de mecanismos efectivos para controlar estos desarrollos, por lo que las decisiones sobre las trazas del espacio a urbanizar recaen directamente en manos de la sociedad responsable de su explotación.
3. Captar pobladores. Se suelen realizar intensas campañas de promoción de las parcelas obtenidas tras la división para conseguir venderlas. En este punto, la parte extranjera de la sociedad se constituye en elemento clave del proceso, puesto que gran parte de estos esfuerzos se desarrollarán para captar población del país donde ésta tiene influencia, ejerciendo de enlace (Figuras 04 y 05).
4. Definir físicamente sus elementos. La venta de las parcelas se destina prácticamente en su totalidad al desarrollo de dos tipologías edificatorias: la vivienda unifamiliar, ocupada mayoritariamente por una población permanente, generalmente europea, que acude a estos territorios



Figura 04-05: Izq. Viviendas en una Medusa. Vista de las tipologías de viviendas existentes en una de las urbanizaciones de la Costa del Sol occidental, desde una de sus vías. A. Palacios, 2013. Der. Avenida principal de una Medusa. Vista de la avenida principal de una de las urbanizaciones de la Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013

para encontrar la calidad de vida que desde la perspectiva climática su país de origen no le puede proporcionar; y los conjuntos residenciales, edificaciones mayores pero de altura limitada, teñidos de un carácter mucho más temporal estrechamente vinculado a su masiva ocupación como segunda residencia vacacional. El proceso de construcción de las mismas atiende al mercado, a la oferta y la demanda, y hubo un tiempo en el que era indiferente a la disponibilidad de redes básicas de servicios. El valor de los emplazamientos y su elevada demanda permite que, aunque se trate de crecimientos no planificados cuya magnitud resulte inesperada, se superen trámites administrativos complejos por la vía rápida y las infraestructuras acaben llegando, en pos de las bondades aparejadas al crecimiento. El distanciamiento físico, pero sobre todo psicológico, que presentan los elementos de este contexto, debido al desnivel topográfico que progresa la línea de costa hacia el interior, se ve funcionalmente compensado con la implantación de una "cultura del automóvil" patente en el diseño de todos sus espacios que acabará por determinar la escasa peatonalidad de los mismos. De igual manera, esta excesiva dependencia de la movilidad termina por localizar los equipamientos y servicios básicos en las zonas cercanas a la entrada desde la carretera eliminando cualquier posibilidad de relación intermedia y aumentando la dependencia del vehículo.

5. Construir su identidad. Tan característico como su peculiar forma, las medusas presentan una identidad propia que la diferencia de otras. Su personalidad se va construyendo en un proceso paralelo y complementario al que termina por definir su entorno físico. Esta consolidación social se encuentra directamente relacionada a la permanencia de una

población que comienza a organizarse para gestionar sus propiedades y ganar en visibilidad exterior.

6. Consolidar y optimizar. Una vez construida y en funcionamiento, la medusa empieza a reforzar sus relaciones con el medio y con otras medusas, en búsqueda de un nivel organizativo mayor. Esta especie de simbiosis funcional le permite gestionar de manera más inteligente los recursos disponibles y las distancias necesarias para obtener aquellos que necesita captar del exterior.

Es precisamente este último estadio en el que las medusas ya construidas empiezan a relacionarse con sus homólogas vecinas, el que define la importancia de este espacio generado y constituido por una sucesión de bolsas urbanas que flotan en el territorio enganchadas por su parte inferior a la movilidad y a la playa.

2.2. ESTRUCTURA CNIDARIA

Pese a las bondades de este ámbito en cuanto a su abundante naturaleza y privilegiado clima, las condiciones de implantación de las medusas urbanas no son nada fáciles. Cada una de ellas ha de hacer frente a una serie de problemas genéricos que condicionan su implantación y dificultan su proliferación (aislamiento, orografía sobre la que se asienta, dependencias exteriores, etc). La estructura de una medusa constituye la optimización de un proceso de adaptación tremendamente eficaz a los condicionantes del espacio en el que se inserta.

Anatomía de una medusa:

1. Bolsa de espacio urbano. Constituye la estructura básica de cualquier medusa. Supone un espacio repleto de viviendas. De marcado carácter monofuncional, la existencia de otro tipo de uso o edificación resulta anecdótica. Las dos versiones de sus componentes (viviendas unifamiliares aisladas y complejos residenciales) se disponen ordenados en torno a una serie de calles que se distribuyen adaptándose a la orografía. Todas ellas nacen de una avenida principal que conecta directamente con la red de movilidad exterior. La pendiente que asciende por todo el espacio colonizado hace que la peatonalidad en sus calles sea prácticamente nula, hecho que queda reforzado por las reducidas dimensiones que presentan sus aceras, muchas de las cuales se encuentran además ocupadas por todo tipo de elementos, dificultando el tránsito. Conforman un espacio eminentemente residencial optimizado para la utilización del automóvil privado.
2. Espacios de conexión. La ciudad de medusas se establece sobre unas reglas de independencia –dependencia bastante interesantes que

hacen que sus bolsas de espacio urbano (o bolsas de viviendas), pese a constituir entidades físicamente independientes dispersas por el territorio, funcionalmente presentan necesidades que por sí solas no pueden satisfacer y para las cuales tengan que establecerse relaciones. Proliferar en este territorio supone llevar a cabo ciertas optimizaciones necesarias que modifican su estructura y la complementan para así garantizar la supervivencia.

- a. Bolsas de servicios. Las medusas han de satisfacer de forma autónoma algunas de sus necesidades básicas para evitar depender excesivamente del exterior. Por este motivo, cada una de ellas dispone hábilmente una zona de usos concentrada en el punto de contacto con la N-340 que condensa en un mismo espacio los elementos básicos para su supervivencia en autonomía. Este lugar se encuentra conformado por una serie de paquetes funcionales que en algunas ocasiones disponen de tipologías arquitectónicas propias mientras que en otras, directamente suponen una adaptación de la tipología de vivienda a cualquier uso necesario (supermercados, centros médicos, agencias de seguros, comercios, inmobiliarias, cafeterías, veterinarios, etc..) Constituye un elemento identitario y propio de cada medusa, convenientemente conectado a la movilidad interior y exterior, y hábilmente relacionado con los de otras medusas, en busca de complementariedad.
- b. Tentáculos. La N-340 también presenta una dualidad para las medusas. Por una parte es el medio de conexión con el sistema y con otras medusas. Por otra, es la barrera que ha de superar para conectar con la parte del territorio que le da sentido: la playa. Su independencia con respecto a este recurso comienza por difuminar el límite físico de una N-340 convertida en autovía. Para solucionarlo, la medusa se aferra a la playa, lanzando sus tentáculos a

Figuras 06-07: Izq. Medusa. Paso elevado. Vista de uno de los pasos elevados utilizados normalmente para el acceso peatonal a la playa, en una de las urbanizaciones de la Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013. Der. Medusa. Paso inferior. Vista de uno de los pasos inferiores utilizados normalmente para el acceso rodado a la playa, en una de las urbanizaciones de la Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013



modo de pasos superiores e inferiores, posibilitando la tan ansiada continuidad trasversal. Esta operación se suele completar con el establecimiento de bolsas de aparcamiento cercanas a la playa para no perder el diseño de un espacio pensado para el automóvil (Figuras 06 y 07).

- c. Soporte de movilidad. Las medusas también dependen del exterior para satisfacer los usos que no son capaces de albergar. Por ello convirtieron a la N-340 en una autovía, una vía rápida que les proporciona la interconexión que necesitan, sobre todo en aspectos relacionados con el ocio (puerto Banús y puerto de Fuengirola) y la administración. El ámbito ocupado por esta especie urbana constituye uno de los pocos tramos en los que la carretera tiene este marcado carácter de vía de alta velocidad, que poco o nada tiene que ver con otras zonas urbanas de la Costa del Sol donde más bien, la nacional ha sido domesticada. Este espacio de artificialidad e instantaneidad sólo se comprende al conocer su funcionamiento. Su avidez de velocidad de conexión es tan poderosa que se impone a la estructura interna de las medusas que, al ser anterior a la transformación de la N-340, no obedece a las necesidades de este tipo de vía provocando en el contacto de las tramas situaciones incoherentemente peligrosas pero enormemente funcionales que se asumen con total naturalidad.
3. Espacio de relación y ocio. Constituye un lugar relacional privado inserto en medio de la trama de la medusa. Normalmente sirve de apoyo para la construcción de la misma y de reclamo para la captación de pobladores. Campos de golf, clubs de tenis, o sencillamente clubs sociales donde los habitantes de cada medusa se encuentran premeditadamente (Figuras 08 y 09).

Figuras 08-09: Izq. Medusa. Relación. Vista de un campo de golf, uno de los principales espacios de relación para los habitantes de muchas urbanizaciones de la Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013. Der. Medusa. Servicios. Vista de los espacios de servicio situados junto a la N340, otros de los principales espacios de relación para los habitantes de muchas urbanizaciones de la Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013



2.3. [No] Lugares de relación

La mayor parte de las relaciones sociales cotidianas que tienen lugar en el seno de las medusas se produce en espacios que podríamos calificar como “no lugares”, contextos estandarizados pensados generalmente desde su funcionalidad que, paradójicamente constituyen sus rincones de mayor intensidad relacional. La interacción entre todos estos “no lugares” es el auténtico fundamento de la ciudad de medusas.

Al igual que en los ámbitos cercanos, la playa constituye el primer lugar de relación. En este caso, el uso que las medusas hacen de ella supone una pequeña transgresión de las características intrínsecas de este espacio. Cada una de ellas se apropia de su porción de playa como algo que sólo sus pobladores pudieran disfrutar, una especie de condicionamiento por uso de este elemento al que consideran extensivo. Este hecho, unido a la deslocalización territorial que la sitúa en una salida de autovía, hace que, de manera efectiva, cada medusa convierta la playa en su playa.

Más allá de este uso de la playa, las zonas definidas como bolsas de servicios no sólo garantizan la supervivencia de las medusas y su independencia en su funcionamiento básico, también constituyen uno de los pocos elementos relacionales de este entorno de calles sin aceras. Lo realmente interesante en ellas no son las soluciones que albergan para la gestión de los problemas cotidianos de los habitantes de las medusas, como hacer la compra, ir al médico o al banco, sino las relaciones que se producen cuando las personas realizan estas acciones (el encuentro con el vecino, tomar un café con amigos, las reuniones de jóvenes, etc). Son los lugares cotidianos de la ebullición social, las calles, plazas y parques que la medusa aún no ha sido capaz de generar, atrapados en edificaciones híbridas, a medio camino entre una tipología residencial mediterránea y un bar de carretera. Mutaciones funcionales y sociales que dicen mucho del carácter de estos espacios, de la teatralidad de fondo de la que en ocasiones se cargan. La complementariedad que presentan les hace ser utilizados por pobladores de diferentes medusas en una especie de simbiosis utilitaria que favorece aún más este tipo de contactos. Este conjunto de espacios vinculados a la nacional configuran la red de los lugares existentes, auténtico punto fuerte del sistema y garante de su vitalidad.

Otro tipo de espacio relacional estándar y prediseñado, ocupa el entramado de las medusas y ofrece gran cantidad de información sobre lo que en ella sucede, completando la visión de las otras dos versiones anteriores. Se trata de equipamientos de carácter eminentemente deportivo, privativo, vinculado a la consolidación de la sociedad que las habita: campos de golf, clubs de tenis o sencillamente, clubs sociales que dibujan una red punteada e inconexa de los espacios de relación exclusivos. Su presencia es, de igual manera,

enormemente importante para la existencia de la ciudad de medusas, pues son el soporte adicional que sustenta su proliferación y da cabida a gran cantidad de relaciones sociales (Figura 10).



Figura 10 (arriba): Ciudad de Medusa. Espacios de relación en la N340.

2.4. Implementaciones

La ciudad de las medusas no se encuentra ni mucho menos acabada. Es más, su consolidación no ha hecho más que empezar. La franja de enorme ebullición social y funcional que define su extensa zona de contacto con la N-340 constituye un lugar propicio a la intervención y lleno de potencialidad. Optimizar lo que ocurre en estos espacios de contacto para intentar coordinarlos de una manera más interesante, propiciando otro tipo de relaciones posibles y el surgimiento de espacios nuevos supondrían acciones necesarias para plantear en un futuro cercano (Figura 11).

Figura 11 (abajo): Ciudad de Medusa. Zona de contacto con la N340. Planimetría que muestra la red de espacios de uso situados en torno a la N340, configurando una red de espacios relacionales de la Ciudad de Medusas. Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013

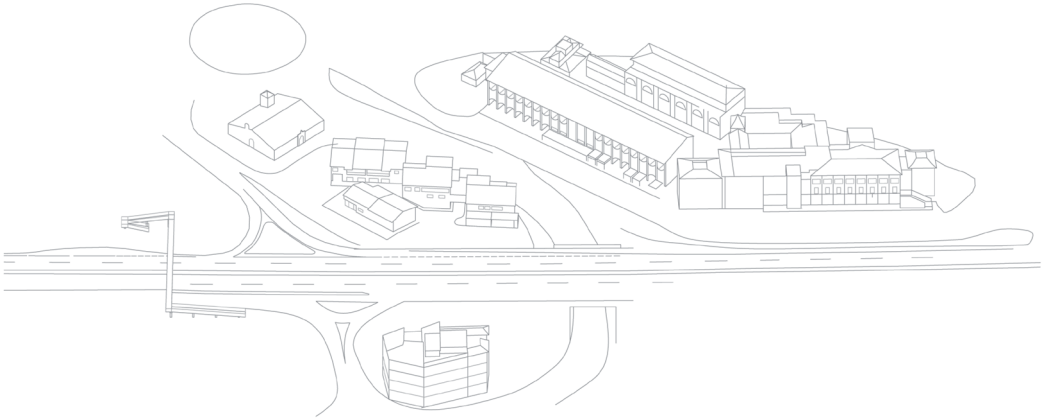


Por otra parte, las medusas no han perdido totalmente su naturaleza original. En su adaptación a la orografía, sus calles han dejado reductos verdes, espacios reservados por donde discurren vaguadas o pequeños torrentes, incluso riachuelos. Espacios que se han mantenido prácticamente intactos debido a servidumbres de este tipo y que constituyen una suerte de corredores verdes transversales que ocupan las traseras de las viviendas. Se trata de lugares de enorme valor natural que pasan inadvertidos desde la perspectiva de diseño de estos territorios de consumo. El reconocimiento del potencial de estos espacios podría llevar a dibujar una nueva línea en el territorio, la línea de los verdes intermedios, de los lugares ahora escondidos, línea de peatonalidad a la que estos espacios habrían de volver la mirada para, de alguna forma, reencontrarse con ellos mismas (Figura 12).



Figura 12: Ciudad de Medusa. Nuevas vías de peatonalidad verde. Planimetría que muestra la propuesta de una red de espacios peatonales en torno a la N340, configurando una red de espacios verdes complementaria para la Ciudad de Medusas. Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013

Las tentativas de extensión del ferrocarril litoral hacia el oeste podría suponer la operación definitiva para consolidar los sistemas existentes de una manera mucho más eficiente e inteligente. La implantación de esta infraestructura lineal-puntual produciría un cambio radical en la concepción que tenemos de este territorio, sobre todo, desde el punto de vista de la movilidad. La posibilidad de establecer una red de paradas que recomponga la polaridad de las medusas, que consiga vincularse a los espacios verdes reencontrados y elevar la peatonalidad a cotas hasta ahora insospechadas resulta enormemente esperanzadora para vislumbrar el futuro de este ámbito complejo. Actuaciones que han de entenderse como un mismo sistema encargado de



cohesionar de una manera mucho más sostenible la tremenda efervescencia de un territorio que aún tiene mucho margen de mejora (Figura 13).

3. REFLEXIONES

La Costa del Sol sigue vigente, tiene enorme potencial. Esta es quizá la idea que prevalece mientras se realiza esta investigación, la de un territorio que aún tiene posibilidades de recuperar aquel brillo que tuvo, pero de una manera muy diferente. La crisis es una gran oportunidad. Le ha dado tiempo, ha dado tiempo para que podamos reflexionar, para mirar desde una perspectiva diferente lo que acontece en este espacio urbano de características tan peculiares. Sus polaridades se invierten, las medusas cada vez tienen más masa e identidad. Hace tiempo que dejaron de ser lugares vacíos por la estacionalidad para convertirse en la esencia del territorio. No son una antípolis, aunque sus comportamientos y fisonomía indudablemente beben de suburbia. Son una versión malagueña, como otras tantas versiones, de la realidad global que lo envuelve todo. Estoy convencido de que este espacio intermedio y colonizado tendrá mucho que decir en la futura definición de estos lugares, pues en él quedan muchas cosas por hacer. La optimización de la infraestructura relacional pasa por una necesaria implementación de la movilidad colectiva, por el establecimiento de criterios de sostenibilidad y por empezar a valorar la calidad por encima de la cantidad, el conjunto sin dejar de pensar en sus partes. Un intento por afrontar la realidad tal como es, con sus virtudes y defectos, para construir una idea sólida de cómo ha de ser, generar la visión de la Costa del Sol posible para convertirla en factible.

Figura 13: Ciudad de Medusa. Espacios de relación en la N340. Volumetría explicativa que muestra la relación de uno de los espacios estudiados con la N340 y la urbanización en la que se inserta. Ciudad de Medusas. Costa del Sol occidental. A. Palacios, 2013

NOTAS

1. Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones, Traficantes de Sueños, 2008, pág. 223.
2. Sistema Operativo Romano es el nombre con el que se designa a la manera de hacer ciudad del Impero Romano a la hora de compararlo con el proceso de globalización actual. Se encuentra contenida en el artículo "Como construir una ciudad" contenido en la publicación "Mutaciones", Actar, 2001, pág. 10-18.

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV. (2001). Mutaciones. Barcelona, Actar.
- AA. VV. (2002). La arquitectura del sol (sunland architecture). COA Catalunya, COA Comunidad Valenciana, COA Illes Balears, COA Murcia, COA Almería, COA Granada, COA Málaga, COA Canarias.
- AA. VV. (2003). Costa del Sol: atlas visual. Madrid, Nowtilus.
- AA. VV. (2004). 020404 deriva en ZoMeCS. Málaga, Rizoma
- AA. VV. (2004). Plan de ordenación del territorio de la Costa del Sol occidental. Sevilla, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.
- AA. VV. (2005). Nerja, paisaje ZoMeCS. Málaga, Rizoma.
- AA. VV. (2008). Ciudad, patrimonio y arquitectura contemporánea en Andalucía. Costa del Sol: territorio, ciudad y arquitectura. Sevilla, Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. Proyecto de investigación obtenido en convocatoria abierta de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía [España]. Responsable del grupo de investigación: Víctor Pérez Escolano. Investigadores principales: Mar Loren Méndez y Carlos García Vázquez
- AA. VV. (2014). Costa-Graffías. El litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol. Sevilla, Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla. Coordinado por Mar Loren Méndez.
- Bonilla, J. (2007). La Costa del Sol en la hora del pop. Sevilla, Fundación José Manuel Lara.
- Clavero, A. (2005). Informe diagnóstico de la Costa del Sol occidental. Málaga, CEDMA.
- Clement, G. (2007). Manifiesto del Tercer paisaje. Barcelona, Gustavo Gili.
- Galacho Jiménez, F. (1997). Proceso urbano y ordenación del territorio en el espacio metropolitano y la Costa del Sol malagueña (Tesis Doctoral). Málaga, Universidad de Málaga.
- García Vázquez, C. (2004). Ciudad hojaldre: visions urbanas del siglo XXI. Barcelona, Gustavo Gili.
- García Vázquez, C. (2011) Antípolis: el desvanecimiento de lo urbano en el cinturón del sol. Barcelona, Gustavo Gili.
- Kajima, M. (2003). Atelier Bow – Wow: Made in Tokyo. Tokyo, Kajima Institute Publishing.
- Lasansky, M. y McLares, B. (2006). Arquitectura y turismo: percepción, representación y lugar. Barcelona, Gustavo Gili.
- Maas, W. (2003). Five minutes city: arquitectura and (im)mobility. Rotterdam, Episode.
- Ramírez, J. (1987). El estilo del relax N- 340 Málaga. Málaga, COA Málaga.
- Morales Folguera, J. (1982). La arquitectura del ocio en la Costa del Sol. Málaga, Universidad de Málaga.

- Rojas Moyano, E. (2011). Aprendiendo de la N-340. Una reflexión sobre la arquitectura de la cultura de masas. Málaga, Universidad de Málaga.
- Soja, E. (2001). Postmetropolis: critical studies of cities and regions. Oxford, Blackwell.
- Venturi, R. Izenour, S. Scott Brown, D. (1998). Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Barcelona, Gustavo Gili.

LAS CENIZAS DEL PARAÍSO. TRANSFORMACIONES Y MUTACIONES EN LA PRODUCCIÓN DEL TERRITORIO LITORAL DIFUSO

FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN VALCÁRCEL

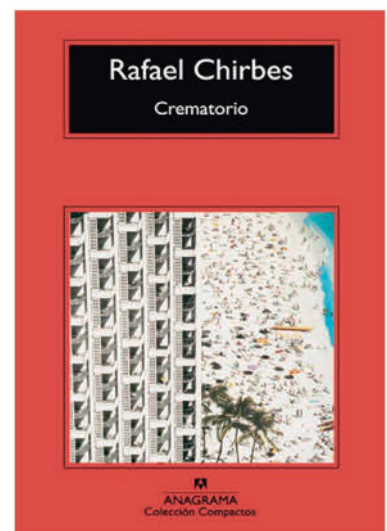
Arquitecto por la Universidad de Sevilla

1. INTRODUCCIÓN

En 1983 Joan Miró diseñaba de forma totalmente desinteresada la imagen que utilizaría el Instituto de Turismo de España como reclamo, añadiendo bajo el diseño del pintor el siguiente eslogan: “*Everything under the sun*” (Todo bajo el sol) que se emplearía durante casi una década para identificar un modelo de desarrollo de un país que se abría al exterior y al turismo de sol. Pero a la par que el sol es una fuente de vida también puede resultar una condena. Así nos lo hacía ver Rafael Chirbes en su fantástica novela “*Crematorio*” (2007), en la que refleja el empuje destructor del turismo de masas y los efectos de la fiebre de la urbanización salvaje sobre el litoral mediterráneo español, como expresan las palabras de su personaje principal, Rubén Bertomeu, un constructor que deja la agricultura para crear un entramado



Figura 01: Izq. Cartel diseñado por Miró para el Instituto de Turismo de España. Joan Miró, 1983. Instituto de Turismo de España. Der. Cubierta del libro “*Crematorio*” de Rafael Chirbes. Ed. Anagrama, 2007



de empresas constructoras y que está realizando una complejo, "Costa azul", de 500 hectáreas y 3 kilómetros de costa: "La economía es una actividad eminentemente nerviosa, y aún más la construcción, quizá la mayor metáfora del capitalismo. Crecer supone destruir, y de eso no tengo yo la culpa" (Figura 01).

2. LOS TERRITORIOS DE LA ESPACIALIDAD TURÍSTICA

Los procesos que ha desencadenado el turismo de masas global han generado nuevas espacialidades urbanas y territoriales a velocidades muy superiores a las que nuestras ciudades y territorios pueden soportar, homogeneizando y banalizando los paisajes, que ya son los mismos en todas partes. Un turismo de masas que se ha convertido en la industria más poderosa dentro del sistema económico capitalista global, como apuntaba Henri Lefebvre:

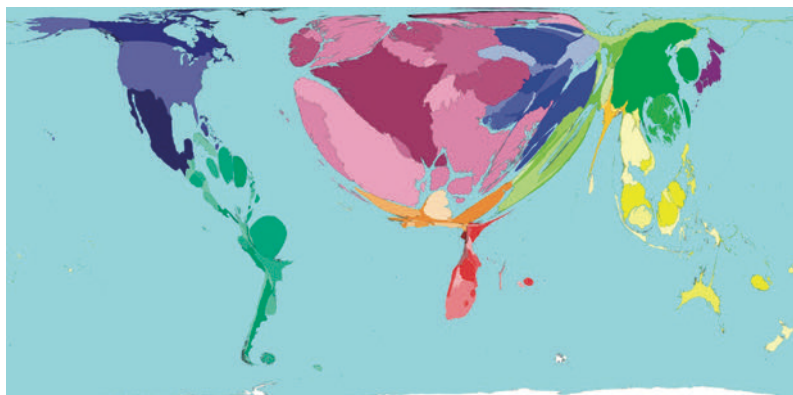
el capitalismo ya no se apoya solamente sobre las empresas y el mercado, sino también sobre el espacio. Tenemos también el ocio. Con la industria del ocio el capitalismo se ha apropiado de los espacios...¹.

Nos estamos refiriendo al espacio en su sentido más amplio, lo cual quedaría expresado en el concepto de Espacio Geográfico, del que partiremos y que fuera definido por Ortega Valcárcel: "el espacio como producto social es un objeto complejo y polifacético (...) Este espacio tiene una doble dimensión: es a la vez material y representación mental, objeto físico y objeto mental. Es lo que se denomina espacio geográfico"². En este sentido, en la actualidad nos encontramos en un momento histórico en el que, siguiendo a Senabre, "lo verdaderamente universal es el uso del espacio geográfico como ámbito turístico"³. Además, tal y como ha señalado Bertram M. Gordon, éste se produce de forma muy desequilibrada:

La desigualdad con la que el turismo se extiende alrededor del mundo debería prevenirnos en contra del uso del concepto de "masas" para describirlo. François Vellas hace notar que todo el aumento del turismo en el mundo durante la segunda mitad del siglo XX, se encuentra en cinco países: Estados Unidos, Italia, España, Francia y el Reino Unido, que recibieron un 42 por ciento de las visitas de turismo en total⁴ (Figura 02).

Partiendo de la premisa de que cada sociedad produce una determinada espacialidad, podemos intuir pues que "la práctica espacial de una sociedad es revelada descifrando su espacio"⁵. Así, en una destilación refinada de la idea Espacio Geográfico, se ha utilizado en el epígrafe el concepto de "espacialidad" de Soja (en lugar del de "espacio", más habitual) para referirnos a un determinado sistema de condiciones que el fenómeno del turismo ha venido configurando. En este sentido, "el concepto de espacialidad de Soja, permite

Figura 02: Mapa mundial del tamaño relativo de los territorios en función de los viajes turísticos internacionales mundiales a cada territorio. ©Sasi Group (University of Sheffield) and Mark Newman (University of Michigan), 2003



una mirada nueva de las prácticas turísticas, una perspectiva que permite ir más allá de pensar que toda práctica turística tiene lugar en el espacio y el tiempo y, al mismo tiempo, de conceptualizar el espacio como un mero reflejo o un escenario contenedor de las prácticas sociales ligadas al turismo”⁶.

Nos encontramos pues ante un fenómeno extraordinariamente complejo y multidimensional para cuyo análisis se requiere de una mirada pluridisciplinar, sistémica y caleidoscópica, que permita integrar el ingente número de variables que intervienen en este fenómeno dinámico y cambiante⁷. No en vano, esta actividad ha venido sufriendo importantes cambios en base a factores tan diversos como como “*el surgimiento de los transportes rápidos, la masificación de las vacaciones, la gran oferta hotelera, los cambios en el costo del combustible, los atentados o los deportes de aventura*”⁸. En esta producción de nuevas espacialidades, el turismo genera un gran impacto en los lugares que éste alcanza, en todas las capas (económica, ambiental, social y cultural) transformando a niveles muy profundos territorios que jamás volverán a recuperar su estructura y fisonomía (siendo además a menudo estos espacios de alto valor ecológico, paisajístico, territorial o patrimonial, y por tanto muy sensibles, como es el caso del litoral y de los centros históricos) y dejando así su huella indeleble en el paisaje urbano, como resultado último de los intereses turísticos. En efecto, tal y como ya afirmara Manuel Valenzuela:

La práctica de las actividades turísticas conlleva diversas formas de utilización del espacio; algunas de ellas, en determinadas circunstancias, pueden llegar a actuar como factor estructurante de ese campo de fuerzas que es el paisaje. El Turismo, pues, pone en marcha procesos dotados de gran capacidad organizadora del territorio, si bien éste sea indisoluble, en última instancia,

*de otros fenómenos, igualmente dotados de gran capacidad de organización espacial como la industrialización o la urbanización.*⁹

En estas nuevas espacialidades turísticas se produce el fenómeno que, corroborando las tesis sobre los efectos de la globalización sobre la ciudad de Saskia Sassen en la década de los noventa¹⁰, Francesc Muñoz ha denominado como UrBANALización:

*Desde hace décadas se discute el fenómeno de la globalización y su repercusión sobre todas las esferas vitales. Si todo lo que nos rodea está haciéndose 'global', lo mismo está pasando con las ciudades. Así, ciudades con diferencias importantes de población, territorio, historia y cultura experimentan transformaciones muy similares y acaban produciendo un tipo de paisaje estandarizado (...) Más que de urbanización podemos hablar entonces de urbanización*¹¹ (Figura 03).



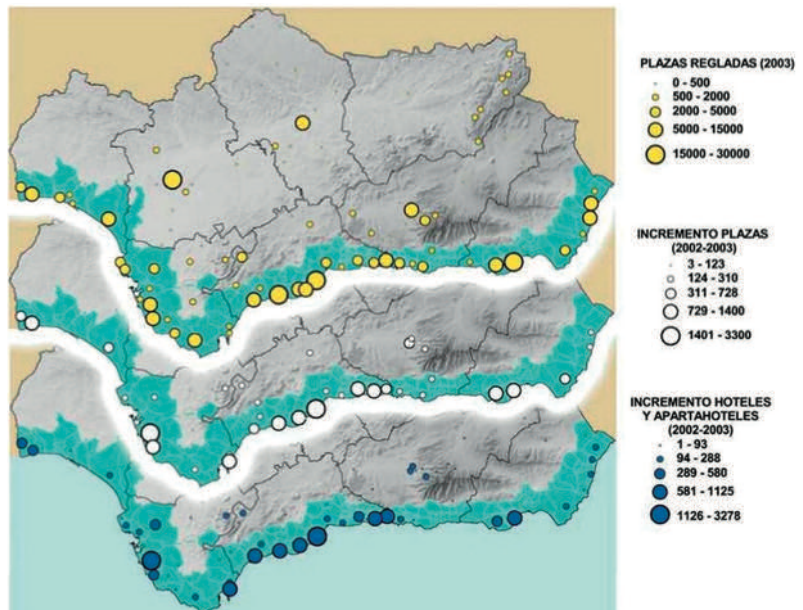
Figura 03: En su serie Small World (el incisivo fotógrafo Martin Parr plantea la diferencia entre la realidad y la mitología de los lugares turísticos expresando su implacable crítica hacia la industria del turismo. Pisa (Italia). Martin Parr, Serie Small World, 1987-1994

3. MUTACIONES TERRITORIALES EN EL ESPACIO LITORAL

Se trata en este apartado de apuntar las claves de la producción de la espacialidad turística en el territorio litoral y su condición de "paraíso perdido". En las últimas décadas hemos asistido a un progresivo proceso de consumo sin límites de territorio de una extraordinaria calidad por su posición geográfica y su atractivo ambiental, que ha tenido en la urbanización turística su principal motor. Este modelo de desarrollo turístico, "concentra el interés del visitante en la primera línea de mar: las playas del litoral, las calas resguardadas, los primeros hoteles, las inevitables urbanizaciones... Por el contrario, la riqueza cultural y el patrimonio natural e histórico son apartados de la mirada turística"¹². El litoral del Mediterráneo es el ejemplo prototípico de espacio que ha venido sufriendo este conjunto de procesos de ocupación, transformación de usos del suelo y especulación, ligados al "tsunami urbanizador" al que se refiriera Fernando Gaja i Díaz:

El modelo de "desarrollo" económico español se erige, en el momento de su lanzamiento en los años cincuenta, a partir de tres factores: la emigración, la construcción y el turismo masivo. [...] Son además actividades conexas: la construcción ha estado en buena medida vinculada al turismo; y viceversa, la demanda turística, sin mencionar el fenómeno más reciente del llamado turismo residencial, ha tirado de la promoción inmobiliaria¹³ (Figura 04).

Figura 04: Plazas turísticas regladas en Andalucía en 2003 e incremento de plazas 2002-2003. Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía. 2004. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía



En este sentido, no es tan importante el hotel o el campo de golf en sí mismos, como las promociones inmobiliarias que gravitan en torno al centro de la actividad turística (Figura 05).



El espacio urbano costero, cuya urbanización para el turismo se gesta a finales del s. XIX presenta en la actualidad una configuración consolidada basada en una red de ciudades interrelacionadas (Figura 06) extendiéndose hacia el interior del territorio, tal y como ha señalado la investigadora María Trinitat Rovira Soto:

...lo cierto es que se produce, en el mismo territorio, una fusión de esta ciudad tradicional mediterránea [...] con unos espacios turísticos que cada vez son menos turísticos, desde un punto de vista funcional, pero que desparraman sus formas por el territorio y buscan, precisamente, convertirse en ciudades tradicionales como solución a sus problemas. Problemas y deficiencias que ya están experimentando los municipios de la segunda línea del litoral, y protagonizando grandes procesos de ocupación del territorio como continuación de las dinámicas de los municipios litorales¹⁴.

Figura 05: Fotografía aérea del campo de golf y su correspondiente urbanización en Bonalba (Alicante), alacanti.wordpress.com

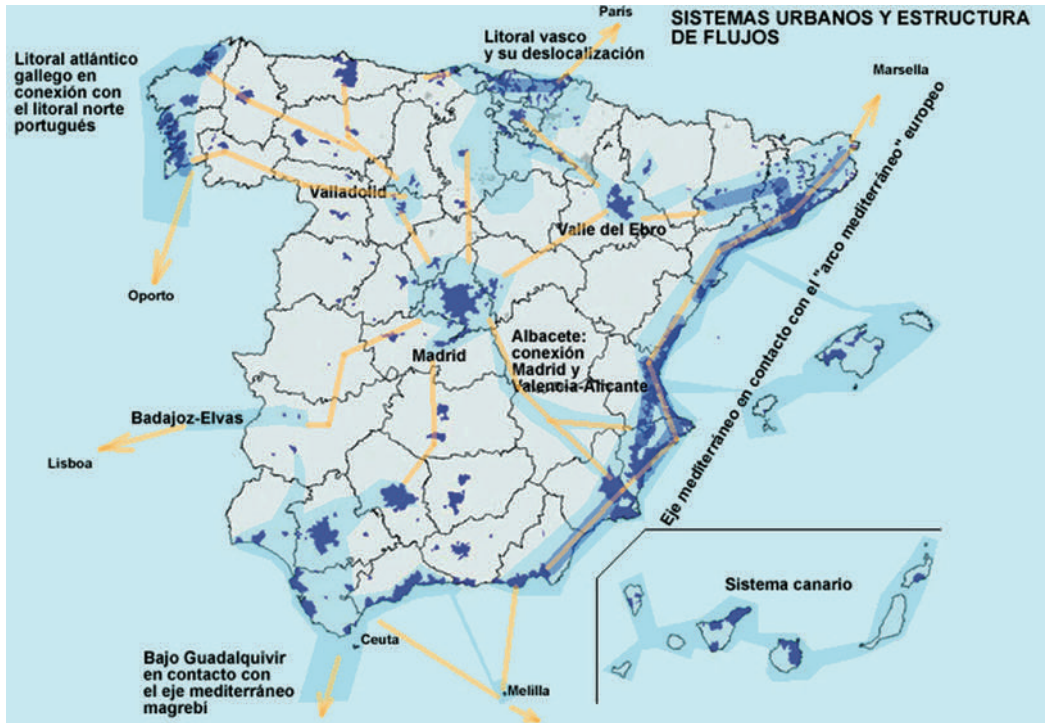


Figura 06: Mapa de sistemas urbanos de España en 2009, ©2015 Geopress

De esta forma, el territorio queda organizado en un sistema de ciudad difusa en el que, como acertadamente apuntaba la activista y ecologista Yayo Herrero, *"un continuo de carreteras, campos de golf, parques temáticos, horrendos mazacotes de hormigón e hileras de adosados asolan los territorios y consumen una obscena cantidad de agua y energía, que el conjunto del planeta ya no puede*

Figura 07: Vista del campo de golf de Benahavis (Málaga). Julián Rojas. Fuente: Diario El País, 2012



*permitirse*¹⁵. Así, el avance de la urbanización sobre este territorio limítrofe supone una grave amenaza para uno de los ecosistemas más ricos y frágiles, el de interfase tierra-mar (Figura 07).

4. CONCLUSIONES. [NOT] EVERYTHING UNDER THE SUN. UN NUEVO ENFOQUE DESDE LA SOSTENIBILIDAD: PAISAJE, PATRIMONIO, TERRITORIO

El catedrático de Geografía Humana Joan Noguè, siempre tan certero en sus afirmaciones, ha puesto de manifiesto que, en un mundo global, la relación entre turismo y paisaje se torna fundamental para comprender este complejo fenómeno y su influencia en los territorios que soportan dichos paisajes. Es necesario un nuevo enfoque desde el paradigma de la Sostenibilidad, a fin de garantizar el equilibrio entre los procesos del turismo y la capacidad de carga del territorio y la conservación del patrimonio, de manera que el turismo resulte una actividad respetuosa con los límites (económicos, ambientales, sociales y éticos) de dicho territorio. Por tanto, si queremos garantizar la sostenibilidad de los destinos turísticos, hemos de ir asumiendo como sociedad, aun en épocas de crisis económica, que [no] todo está bajo el sol.

NOTAS

1. Lefebvre, 2000.
2. Ortega Valcárcel, 2000.
3. Senabre, 2006.
4. Gordon, 2002.
5. Delgado Mahecha, 2003.
6. Almirón, 2004.
7. Korstanje, 2009.
8. González Viaña, 2006.
9. Valenzuela, 1986.
10. Sassen, 1991.
11. Muñoz, 2010.
12. Donaire; Fraguell; Mundet, 1997.
13. Gaja i Díaz, 2008.
14. Rovira, 2008.
15. Herrero, 2007.

BIBLIOGRAFÍA

- Almirón, A. V., "Turismo y espacio. Aportes para otra Geografía del turismo", *Geosp-Espaço e Tempo*, 16 (Diciembre 2004), pp. 166 –180.
- Delgado Mahecha, O., Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia Unibiblos, 2003), 158, 17, <http://www.bdigital.unal.edu.co/1280/>, Fecha de acceso: 11/05/2015.
- Donaire, J. A., Fraguell, R. M.; Mundet, L., "La Costa Brava ante los nuevos retos del turismo" *Estudios turísticos* 133 (enero 1997), nº págs. 111, pp. 77-96.
- Gaja i Díaz, F., "El tsunami urbanizador en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008", *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona (Barcelona: 26-30 de mayo de 2008, <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/189.htm> Fecha de acceso: 11/05/2015.
- González Viaña, M. C., *Turismo y Ciudad. Nuevas tendencias* (Buenos Aires, Ediciones turísticas, 2006)
- Gordon, B.M., "El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo XX", *Historia Contemporánea*, 25 (2002), nº págs. 371, pp. 125-156.
- Herrero, Y. (2007): "Vacaciones contra el planeta", *El ecologista*, 53 (2007), nº págs. 57, pp. 45-47.
- Korstanje, M., "Turismo: un nuevo enfoque disciplinario para la enseñanza académica". *TURyDES*, Vol. 2, nº5 (junio 2009), <http://www.eumed.net/rev/curydes/05/mk2.htm>, Fecha de acceso: 11/05/2015.
- Lefebvre, H., *La producción del espacio* (Madrid, Capitan Swing, 2000), nº págs. 468, p. 220.
- Muñoz, F., *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales* (Barcelona, Gustavo Gili, 2010), p. sinopsis.
- Ortega Valcárcel, J., *Los horizontes de la geografía: teoría de la geografía* (Barcelona, Ariel, 2000), nº págs. 604, pp. 33-34.
- Rovira, M. T., "Formas urbanas y espacios turísticos. Modelos de desarrollo en el litoral mediterráneo", *XIII Congreso nacional de tecnologías de la información geográfica*, ed. Hernández, L.; Parreño, J.M. (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 15-19 septiembre 2008), p. 16.
- Sassen, S. *The Global City: New York, London, Tokyo* (Princeton, Princeton University Press, 1991).
- Senabre, D. "La adjetivación 'cultural' como atributo adulterado del nuevo ocio teledirigido", *Revista ph*, nº 60 (octubre 2006), nº págs. 181, pp. 130-141.
- Valenuela, M.; "Turismo y Territorio. Ideas para una revisión crítica y constructiva de las prácticas espaciales del Turismo", *Estudios turísticos*, nº 90 (abril 1986), nº págs. 74, pp. 47-56.

28 DE MAYO
11.00-12.30

MESA REDONDA / VARIANTE 02 TERRITORIO RED, CIUDAD INFRAESTRUCTURAL

El Territorio Turístico de Litoral (TTL) en su condición de corredor histórico. Aproximaciones integradas para la comprensión de su origen, transformaciones y lógicas de ocupación.

Contribución a la mesa redonda

COORDINACIÓN

Rita Ruiz Fernández y Francisco Javier Rodríguez Lázaro.

PANEL DE EXPERTOS

Rosario Rey Muñoz, Plácido González Martínez y José María Coronado Tordesillas.

Las temáticas de debate están basadas en las propuestas enviadas por los participantes del Congreso durante la sesión del 27 de mayo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Bienvenida y apertura de la Variante 02.

Para los que ahora se incorporan, bienvenidos y bienvenidas de nuevo al Congreso Virtual En Ruta Litoral. Destino: N-340. El día de hoy lo estamos dedicando por completo al debate, organizado en torno a las variantes.

Hemos recogido vuestras propuestas de debate, que vendrán a continuación a estructurar el tiempo dedicado a cada variante, reservando el último tramo final de 15 minutos para que todos los participantes puedan compartir sus reflexiones finales a modo de conclusiones.

Territorio red, ciudad infraestructural plantea en la Variante 02 la importancia de nuestras redes en general pero de carreteras en particular en la ocupación y transformación contemporánea del territorio turístico litoral, haciendo imprescindible una aproximación a los mismos como corredores infraestructurales. Aproximaciones integradas desde las distintas disciplinas se presentan indispensables para la comprensión de su origen, transformaciones y lógicas de ocupación.

Damos la bienvenida a los distintos ponentes, autores comunicaciones y participantes en la Mesa Redonda, así como al resto de investigadores que se unen a nosotros.

Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández, miembros del Equipo de Investigación N-340 están a cargo de moderar el debate.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Buenos días a todos.

Doy la bienvenida a todos los ponentes, autores de comunicaciones y participantes de la variante 02. A partir de las cuestiones que surgieron en el día de ayer, se ha acordado plantear siete temas que abordaremos en los próximos minutos. Son los siguientes:

1. La construcción histórica de la N-340 y su relación con el patrimonio
2. Costa del Sol: La singularidad local de un proceso global de especialización del territorio. Análisis y crítica
3. Definición y delimitación del corredor de la N-340
4. El patrimonio infraestructural/natural como factor de regeneración frente a la "urbanización"
5. Patrimonialización y tematización
6. Realidad actual del corredor: Efecto barrera, movilidad lineal/ transversal, accesibilidad, funciones, discontinuidades y atributos reconocibles

7. El interés público VS el mercado inmobiliario. Alternativas y nuevos conceptos de rentabilidad

Antes que nada, me gustaría felicitar a todos los autores por las excelentes ponencias que se han presentado a esta variante y que seguro harán de este debate una experiencia muy fructífera.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Con respecto al primero de los temas, la comunicación de Burgos Núñez y Juan Carlos Olmo, hace alusión al patrimonio anterior a la construcción de la carretera pavimentada de los siglos XVIII-XIX, tales como villas romanas, necrópolis fenicias, construcciones defensivas, etc.

Lógicamente, estos vestigios constituyen un patrimonio esencial que pone de manifiesto el carácter histórico del corredor, ayudando a comprender su configuración y desarrollo a lo largo de los siglos.

Como consecuencia del rápido proceso de transformación urbanística/turística en los márgenes de la N-340 (a los que hacen referencia tanto Antonio Jesús Palacios Ortiz como Francisco Fernando Beltrán Valcárcel) gran parte de este patrimonio se ha perdido.

En este sentido, creo que es fundamental conseguir superar la estanqueidad entre lo histórico y lo más contemporáneo, de modo que la consideración patrimonial de la N-340 (o cualquier otro corredor articulado por una infraestructura) sea capaz de abarcar tanto los bienes patrimoniales anteriores al trazado como aquellos que explican más claramente la lógica de construcción de la infraestructura y su corredor.

FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN – COMUNICACIÓN V.02

Me parece muy interesante el comentario de Rita acerca de la utilización de la historia más, por así decirlo, intencionada, que conecte tiempos/espacios aparentemente estancos, y que me recuerda al Ángelus Novus de Paul Klee, cuyos ojos están vueltos hacia atrás, y que Walter Benjamin convertiría en una alegoría que llamó el "Ángel de la historia". Demandar esa mirada integradora del territorio, a través del patrimonio que subyace bajo la realidad visible, se torna fundamental para aproximarse a territorios y paisajes que han experimentado transformaciones tan rápidas como son los del turismo. Una vez más, la dialéctica patrimonio y territorio parece disolverse en una identidad de rango superior que aglutinaría todos los tiempos y estados, y que parece ser más compleja e interesante.

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Aunque Yolanda Romero y yo mismo estábamos escribiendo este comentario para la V.01 creemos que es oportuno para el resto de variantes y ésta en concreto.

“Más conocimientos, más prácticas y más democracia”, así termina Archer su librito sobre el nuevo urbanismo.

Este congreso virtual aporta al conocimiento. Pero no puede dejar de pensar en las prácticas y en la gobernanza. Plácido González se preguntaba muy oportunamente ayer qué pensaban la política y la economía locales.

Como habitante (y practicante) habitual del espacio de la N-340 debo decir que gracias a éste mismo espacio he conocido mejor los atributos del espacio urbano contemporáneo y de la arquitectura actual (“ciudad genérica” y “espacio basura”).

Lo que sucede en la N-340 no es diferente de lo que describen Koohaas, Harvey y Naredo en el resto del territorio contemporáneo (y de cualquier periferia de cualquier ciudad global), sólo que aquí se transforma según su propia singularidad. El “desarrollo geográfico desigual” se observa muy claramente en las tres ponencias de la V.04 (sobre la Costa del Sol y sobre el Campo de Dalías) en cada lugar adaptado a sus circunstancias. De hecho, en las tres se explica claramente que son espacios urbanos, pero no ciudad. Y son profundamente contemporáneos.

¿Por qué sucede esto? Y aquí la respuesta a Plácido, desde los 70 vivimos inmersos en un sistema económico y un sistema político globales con fortísimas relaciones que son los que realmente construyen el territorio (procesos growth machine - máquinas de crecimiento urbano). Es decir, deciden qué se construye y cómo. Por lo que lo local puede hacer muy poco. La reclamación de Archer a más democracia no se refiere sólo a lo local, sino a otras escalas.

El conocimiento disciplinar y fragmentario, desgraciadamente, puede hacer muy poco en este ambiente que nos envuelve. La propuesta de Luz parece como un horizonte a perseguir. Cómo hacer para que el paisaje, el medio y sus habitantes -humanos y no humanos- decidan sobre su territorio.

FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN – COMUNICACIÓN V.02

Resultan muy sugerentes los comentarios de Yolanda y José María Romero acerca de los procesos que está experimentando el territorio y que son de máxima contemporaneidad, y a los que se han referido los autores que citan como David Harvey (y también Soja).

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Muchas gracias José María por el comentario y la reflexión, que considero oportuna. Coincido contigo en la necesidad de más democracia a otras escalas e incorporando a todo tipo de agentes para conseguir avanzar hacia la equidad en los usos del territorio.

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

A propósito de lo que plantea Rita, creo que puede ser interesante la pregunta sobre las variantes patrimoniales que hay que considerar:

1. patrimonio previo a la carretera, y que, en consecuencia, no tiene su razón de ser en la existencia de la infraestructura,
2. patrimonio viario, arquitectónico y urbano que se explica “desde la carretera”,
3. otros artefactos, modernos y contemporáneos, que se explican mal en términos de pertenencia al corredor.

ANTONIO JESÚS PALACIOS – COMUNICACIÓN V.02

Me gustaría compartir unas reflexiones que me ayuda a comprender, en la línea de lo que estamos comentando, lo que creo que ocurre en la Costa del Sol:

Hace unos años, el *Harvard Project on the City* empezó a utilizar el modelo de construcción de ciudades desarrollado por el Imperio Romano como una interesante referencia para comprender algunos aspectos relativos al proceso de globalización actual. El centro de sus investigaciones lo ocupa la “sistémica” ciudad romana, denominada como “ciudad del 200%”: 100% genérica en cuanto a procedimientos y contenidos pero, al mismo tiempo, 100% específica debido a la adaptación de estos parámetros generales a la naturaleza particular del ámbito objeto de asentamiento.

Estas reflexiones sobre lo que algunos han venido a llamar Sistema Operativo Romano, ponen de manifiesto el largo recorrido de ciertos procesos globales aparentemente novedosos y la similitud de sus mecanismos con los empleados en los desarrollos urbanos actuales.

Al mismo tiempo, esta perspectiva romana, permite concebir la globalización como algo más complejo que la mera homogeneización de tendencias a nivel mundial: un sistema donde las aportaciones locales derivadas de la adaptación de estos procesos a un contexto concreto permiten un enriquecimiento del concepto mediante la adquisición de significados propios, personales e inesperados; una retroalimentación que convierte la globalización

en glocalización, reciprocidad que define de manera más precisa aquello que realmente se produce.

Autores como Edward Soja defienden que esta consiguiente virtualización de la distancia geográfica supone la puesta en marcha de interesantes mecanismos de desterritorialización y reterritorialización, encargados de gestionar los usos que se asignan a cada ámbito de una manera desconocida hasta la fecha. Debido a ello, desde mediados del siglo XX se puede observar un doble sentido en la globalización que, por un lado, tiende a la dispersión homogénea de aquellos usos que no dependen directamente de las características de un medio físico concreto mientras que, por el otro, tiende a la especialización territorial por la concentración de usos que requieren de esa vinculación a un ámbito concreto en ciertas zonas geográficas capaces de satisfacerlos.

Aproximarse a la Costa del Sol desde esta perspectiva ampliada permite entenderla como la materialización local de un proceso global de especialización del territorio, un ejemplo concreto de prototipo urbano turístico genérico adaptado a las características específicas de un ámbito geográfico determinado.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Antonio, muchas gracias. El tramo estudiado por vosotros es un buen ejemplo complementario de la sección que hemos estudiado en el proyecto de la N-340 entre San Roque y Málaga. Las diferentes intensidades en la transformación del territorio por el turismo, y la diferente estructura de los sistemas de carreteras litorales creados a lo largo del tiempo (en vuestra zona con más tramos “fósiles”, una 340 más viva y menos autovía, y una autopista más autónoma y sin peaje) deberían darnos claves hacia donde orientar el futuro de uno y otro lado.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

En línea con lo que señala Rita Ruiz, creo que es importante considerar conjuntamente el eje de la N-340 y el gran patrimonio que se ha generado en torno suyo. En el tramo entre Málaga y Motril la presión urbanística no ha sido tan asfixiante y ha permitido que se mantenga un diverso e importante patrimonio (quisiera destacar que incluso campos agrícolas).

La construcción de la A-7 ha hecho que la carretera está cambiando de uso, lo cual tiene un gran potencial para el territorio. Espontáneamente ya se está empezando a utilizar en gran parte como un espacio lúdico (tanto el propio eje de la N-340 como las infraestructuras anteiores). Ahora mismo es acceso a la playa, recorridos en bici, paseos peatonales.

Creo que con poco esfuerzo (económico) pero con mucha imaginación se

podrían integrar todos sus recursos en un gran proyecto que reconociera este nuevo uso de la carretera. ¿Qué os parece?

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Se me olvidaba, en ese proyecto de recuperación de la infraestructura no pueden faltar las referencias a la memoria de la carretera.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Totalmente de acuerdo.

ANTONIO JESÚS PALACIOS – COMUNICACIÓN V.02

Me resulta muy interesante la manera en que Antonio Burgos y Juan Carlos Olmo describen el proceso de construcción de este espacio de carácter propio que es el corredor de la N340. De hecho, cada vez más me interesa comprenderlo no como un mero elemento de conexión, sino como un lugar en sí mismo, desde donde entender la complejidad del funcionamiento del espacio generado.

Por otra parte me pregunto si esta búsqueda de patrimonialización de lo ocurrido en la Costa del Sol viene a ser un paso necesario para aceptar la consolidación de este nuevo modelo de ciudad, la que se produce como consecuencia del desarrollo turístico y cuyos pobladores no son necesariamente locales.

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Intentando conectar los dos asuntos que se han suscitado, os propongo volver al texto de Antonio Jesús Palacios y a la idea de la ocupación del litoral mediante la configuración de “medusas”. Puede ser pertinente ahondar en el problema de las tensiones derivadas del tipo de crecimiento transversal en bolsas urbanas autónomas que convierte la carretera, más que en eje articulador, en conector “con el sistema y con otras medusas”.

Esta lectura del territorio y el corredor puede permitir afrontar adecuadamente asuntos que nos vienen preocupando, como los relativos al efecto barrera, la movilidad lineal/transversal, la accesibilidad y su relación con el patrimonio construido, la función/funciones que determinan el uso de la carretera, o la pérdida de continuidad del corredor y de elementos definidores en otro momento relevantes, como las travesías.

A la vista del texto, cabe plantear, incluso, en qué medida se puede hablar

hoy de este territorio como un corredor histórico articulado o sostenido por la función transporte.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Contestando a Antonio Burgos, creo que se trata de un proceso interesantísimo. Similar al Strip de Las Vegas, que ha sido progresivamente “civilizado” y customizado.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

La lectura de la ciudad de medusas me llevó a pensar en conceptos aparentemente olvidados del urbanismo moderno, como el de ciudad lineal. Los puntos de centralidad que funcionan como cuentas de un collar, y que como producto moderno, incluidas las medusas, son incompletas y requieren de evolución.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Creo que coincido. Las medusas son consecuencia de las “towless highways” que Benton Mackaye planteo en los años 20 como respuesta a los crecimientos lineales sobre las carreteras...

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Por si alguien tiene curiosidad: http://massengale.typepad.com/venustas/images/lexicon_town_highway.jpg

TOMÁS DÍAZ ZAMUDIO – PARTICIPANTE

Muy interesante José María Coronado y Plácido González, gracias por la aportación y por la documentación gráfica tan explicativa y aclaratoria. Creo que se deberían incorporar más para hacer más dinámicas las intervenciones. Sería recomendable que se cargasen las imágenes automáticamente.

Un saludo y enhorabuena a todos por las ponencias.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

En esa evolución es donde pueden plantearse las resistencias que aparentemente requiere este proceso desde lo local. Se trata de espacios sin

memoria, a los que se les debe considerar en el paso del tiempo. Esa es, en mi opinión, la tarea pendiente. En ello, por supuesto, entra tanto la consideración hacia la futura densificación, como a la introducción del patrimonio como variable sobre la que construir significado.

ANTONIO JESÚS PALACIOS – COMUNICACIÓN V.02

Contestando a las interesantes cuestiones que ayer planteaba Plácido, una de mis principales intenciones es comprender la ciudad lineal actual generada. Aunque este desarrollo ha significado una indudable pérdida de valor territorial desde muchos puntos de vista, generando una situación de reversibilidad limitada, también, por qué no, despierta cierto interés, sobre todo social y urbano, en cuanto a sus comportamientos.

La visión patrimonial puede suponer una estrategia interesante para optimizar estos espacios desde el incremento de su calidad.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Al menos en el tramo que presentamos en la ponencia, todas las funciones del transporte las ha asumido la nueva autovía A-7 (con sus influencias negativas de efecto barrera, poca accesibilidad al entorno, etc.).

Es muy significativo el detalle señalado por José Coronado de que la A-7 no tiene peaje, por lo que todo el tráfico de distancia se deriva por ella.

Eso ha permitido que la N-340 está recuperando el carácter de carretera antigua, que interactúa con el entorno. Se están recuperando incluso las antiguas travesías e incluso incorporando otras nuevas antes inexistentes). Además la carretera mantiene su continuidad.

Pero esta nueva dimensión de la carretera se está materializando de forma orgánica. No hay una planificación que integre globalmente todas sus potencialidades. Hoy en ella se desarrollan actuaciones concretas sin un sentido de pertenencia al espacio global N-340.

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA – PONENTE EXPERTA V.01

Con vuestro permiso, no puedo dejar de opinar sobre una cuestión planteada: Que la N-340 pierda el antiguo carácter de los territorios colindantes y de sus antiguas estructuras y estrategias productivas puede ser realmente un grave problema. Más si su sustitución se realiza como espacio de ocio, como "producto aparentemente más rentable" o "más económico". Creo que las estrategias asociadas al decrecimiento (que no es una opción en un

entendimiento radical de la sostenibilidad y el patrimonio), van asociadas, más que a soluciones “más económicas, a salir literalmente y radicalmente del pensamiento economicista (Serge Latouche). Es salir literalmente de la religión de la economía e introducir (más bien recuperar), nuevos o antiguos valores pertenecientes a estos tejidos sociales y a estos territorios productivos. Y recuperar las antiguas estrategias productivas, unidos no sólo a la N-340 como eje estructurador, sino a múltiples vías menores y secundarias, seguro que es una necesidad y una oportunidad. Además de ser una cuestión que nos ayuda a aproximarnos a ese futuro deseado (como bien aclara Jose María Romero), del nuevo entendimiento de los habitantes y lo local, con la gestión de su hábitat.

Cuando recuperemos estas viejas lógicas perdidas, también recuperaremos el sentidos de nuestros oficios y disciplinas.

TOMÁS DÍAZ ZAMUDIO – PARTICIPANTE

Comparto completamente tu aportación Luz Fernández-Valderrama. Además de la recuperación de actividades, es fundamental la recuperación de los elementos construidos que han dado identidad a estas actividades que los que aún permanecen han quedado en algunos casos absorbidos o descontextualizados. De tal manera que sin ser una vuelta atrás radical, si se realice una reflexión de la memoria del lugar y de su puesta en valor actual.

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA – PONENTE EXPERTA V.01

Ahora ya lo entiendo mucho mejor.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Las consideraciones de Plácido y Antonio Palacios me parecen de gran interés. Al margen de que podamos continuar con este debate, no quisiera perder de vista todo lo relativo al proceso de construcción histórica del corredor y a la peculiaridad de la carretera en este tramo de la Costa del Sol que está siendo objeto de estudio por parte del equipo de investigación.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

En mi opinión, hay dos cuestiones que pueden entrelazarse:

- Por un lado, el carácter de ciudad lineal que adquiere la A-7, vía rápida y sin interrupciones de la que cuelgan las “medusas”,

- Por otro, la “domesticación” de la N-340, que resulta en nuevas posibilidades relacionadas con la economía y la cultura local.

¿Pueden encontrarse ambas realidades? La sección desde la montaña a la costa, en este sentido, es fundamental. Considero que en la medida en que “medusas” y N-340 “domesticada” puedan conectarse, existe una oportunidad.

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

Ahondando en el análisis de la urbanización entorno a la N-340 en el tramo Fuengirola-Marbella como medusas de la aportación de Antonio Palacios, me parecen interesante las reflexiones de José María Coronado y Plácido González pero creo que en este caso hay un matiz diferenciador ya que el conglomerado urbano principalmente diferenciador es el que se sitúa entre la N-340 y la línea de costa. Según el análisis de Antonio Palacios en estos dos ejes que delimitan buena parte de las medusas se albergan la mayor parte de las relaciones sociales y el resto de los usos necesarios para la vida cotidiana al margen del residencial que tiene lugar principalmente en el interior de la propia medusa.

Por tanto los límites de las medusas, aproximadamente al Norte la N-340, aproximadamente al Sur la línea de costa y sus límites mucho más difusos al Este y al Oeste con las medusas colindantes definen estos complejos urbanos. En el tratamiento de esos límites y en la a veces indefinición (y por tanto entendimiento de las mismas como un continuo (dependiendo de la escala de estudio)) me parece que existiría una interesante reflexión.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Completamente de acuerdo con Luz.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Totalmente de acuerdo... Los ingenieros construyen carreteras lineales, que sumadas, generan la estructura de un territorio lineal pero con cierto “fondo”, o anchura, que va desde el litoral, hasta la última vía construida, y a veces más allá... Ese sistema hay que integrarlo y hacerlo funcionar de manera complementaria, con cada vía con funciones diferentes.

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Creo que Plácido ha dado en el clavo. Sólo “domesticando” la N-340 (véase la comunicación de Antonio Burgos Núñez y Juan Carlos Olmo García), será

posible recuperar la idea de corredor. Creo que hoy no cabe hablar de corredor en los términos en que solemos hablar de “linear landscapes” o “historic transportation corridors”.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

De alguna manera tenemos que saber adaptar cada carretera a los necesidades que cada momento histórico demanda, acorde con su ubicación, con el territorio que atraviesa y con las zonas que conecta.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Y ello, sin hacer desaparecer su patrimonio.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Gracias Javier. Creo que Luz plantea una cuestión muy interesante, porque tenemos ejemplos también de la “globalización” de maneras de domesticar estas infraestructuras, y a la experiencia del Strip de Las Vegas me refiero. Y frente a eso, existen otras posibilidades en lo local en las que el patrimonio tiene bastante que decir.

ANTONIO JESÚS PALACIOS – COMUNICACIÓN V.02

Por una parte, la construcción de la A7 ha permitido “ascender” a las medusas. Por otra parte, no se debe olvidar la potencialidad territorial que supondría la extensión del ferrocarril litoral y sus estaciones (vinculadas a otros usos), unida a la domesticación de la N340 en el tramo estudiado.

La existencia de una movilidad alternativa y los puntos de centralidad que supondrían las estaciones de ferrocarril permitirían una acupuntura dotacional a nivel territorial inexistente hasta el momento. Siguiendo estrategias como éstas y su patrimonialización ¿Podría consolidarte la metrópolis post turística?

Hay que resaltar que la cultura del automóvil presente en este territorio, los intereses económicos por todos conocidos y la intensa fragmentación administrativa hace impensable una intervención de tal magnitud a medio plazo.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Una cuestión a Luz, o a quien pudiera contestar: ¿qué ejemplos podríamos poner de las antiguas estrategias productivas que mencionas?

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Un matiz en relación con la intervención de Daniel. Las carreteras no deberían “atravesar” territorios sino contribuir a construirlos. La N-340/A-7 se ha convertido en una suerte de AVE de cercanías, y a lo que ha contribuido es, precisamente, a desfigurar el corredor. La pregunta sería: ¿adaptarse o procurar revertir la situación?

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Como dices Javier, es importante recuperar la idea de corredor, o más bien redefinirla. Está claro que no podemos limitarnos a una concepción lineal y de definición casi geométrica del mismo: trasciende su entorno más próximo y recoge la complejidad de este espacio.

Como hemos discutido en el marco del proyecto y conecta con la reflexión de Sebastián Galafate, la peculiaridad patrimonial de las carreteras hace que sus corredores deban abordarse como un ámbito dinámico, cuyo ancho es variable en el tiempo, resultado de la superposición de los estratos históricos que recogen sus sucesivas lógicas de ocupación y que aborda las condiciones naturales constitutivas del mismo.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Hablando del tramo que hemos planteado en la ponencia (del que soy otro habitante y usuario), creo que nos encontramos ya ante un hecho consumado. Ya se ha generado, orgánicamente, una ciudad lineal (muy bien señalado por Antonio Palacios) y la domesticación que señala Plácido avanza con firmeza. Pero creo que deberían plantarse estrategias para completar el proceso integrando todas sus potencialidades.

En cuanto a lo que recuerda Rita Ruíz, a mí también me parece que no debemos olvidar el proceso de construcción histórica del corredor, que en este caso concreto es amplísimo y peculiar. Prácticamente en el mismo trazado se han desarrollado desde vías romanas hasta la N-340. También tendríamos que contemplar otras infraestructuras que se han ido acoplado en los pocos kilómetros que quedan entre la costa y las montañas, como los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. La línea del antiguo ferrocarril, abandonada a sus suerte también se ha integrado por los habitantes al espacio N-340.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Al hilo del comentario de Mar, yo también estoy de acuerdo en que la protección de un corredor articulado por una carretera ha de incluir un ámbito

que, necesariamente, trascienda los límites de la infraestructura (y con esto me refiero al trazado, elementos auxiliares, edificaciones vinculadas, etc). La definición de este corredor ha sido uno de los temas centrales del equipo de investigación pero en el que todavía quedan muchas dudas... En este sentido, nos gustaría saber la opinión de los participantes de esta mesa, con respecto a cuáles podrían ser los criterios más adecuados para trazar los límites de un corredor patrimonial.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Contestando a Rita, un límite importante, y tal vez sea el más inmediato, sea el visual: cómo la percepción del territorio desde la carretera dio lugar a la construcción de un paisaje.

A partir de ahí, creo que un entendimiento más complejo de procesos históricos y de las actividades socioeconómicas puede derivar en una adaptación de conceptos como el de Paisaje Histórico Urbano a este contexto. La aplicación de las metodologías que se vienen ensayando en este ámbito puede ser interesante.

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Como señaláis, el problema de la delimitación del corredor no es menor, y nos puede permitir entender cabalmente el problema de la construcción histórica de este territorio. Y, en efecto, el corredor va configurándose de manera dinámica. Pero quizá el corredor sea más que "lo que se ve". Hoy, por ejemplo, no cabe entenderlo sin incorporar la autopista de peaje y los efectos que genera (o debería generar), en la carretera histórica.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

A la pregunta de Javier: ¿adaptarse o procurar revertir la situación? La fragmentación administrativa que comentaba Antonio no permite análisis ni actuaciones globales en un territorio como la Costa del Sol (tal y como también se exponía en la variante 01 y de la que son ejemplos los numerosos planes fallidos).

Y si bien una infraestructura como la carretera podría hilar esos fragmentos, desgraciadamente vemos cómo el poder administrativo acaba también troceando la N-340 y, por tanto, transformándola, desvirtuándola y descargándola de poder para emprender acciones de reversión de la situación. Quizás la mirada patrimonial pueda superar todos esos inconvenientes.

TOMÁS DÍAZ ZAMUDIO – PARTICIPANTE

En este proceso de “domesticación”, otro factor a tener en cuenta es la velocidad, pues dependiendo de ella se tendrá una percepción diferente de ese paisaje y su relación con el entorno.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

La aplicación de metodologías de Paisaje Histórico Urbano puede parecer osada para este territorio de dispersión, pero a mi parecer puede ser útil. Las capas en las que se divide esta interpretación se escapan de las puramente espaciales que maneja el planeamiento, y desde una perspectiva multidisciplinar pueden revelar situaciones de interés, como también ofrecer indicaciones para su evolución futura.

ANTONIO JESÚS PALACIOS – COMUNICACIÓN V.02

Compleja cuestión la que planteáis, Rita. Interesantes respuestas las que se están produciendo. Quizá pueda resultar útil, más allá de lo visual, examinar las relaciones de los diferentes elementos que intervienen en la construcción del territorio con el elemento origen, la N340, la línea de costa o su ámbito más próximo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Estoy de acuerdo con Antonio: nos encontramos ante hechos consumados y debemos asumirlo como punto de partida.

Este hecho en mi opinión no es incompatible con el cambio que estamos apoyando ya en las dos variantes: nuevas estrategias para su regeneración, que pasan por un cambio de modelo: nuevas alternativas de planeamiento que frenen los planes actuales, más participación, interpretaciones –aplicados al caso específico de la Costa del Sol– de las teorías de Decrecimiento de Latouche –ya tan asumidas en otras geografía como Francia.

La estrategias que nos proponía Luz del tiempo lento, la N-340 como esa otra vía que es más efectiva en nuestra experiencia del territorio se vincula a esta línea. Es posible también estos territorios turísticos de litoral, pensados desde la eficiencia moderna de la accesibilidad y de la velocidad.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Hablando ahora en calidad de habitante y usuario, a mí si me parece positivo que exista la A-7 y que el tráfico se haya alejado de la antigua carretera.

Creo que a pesar de los muchos inconvenientes ha permitido que el territorio en torno a la antigua N-340 se desarrolle una organización territorial más humana. Me gusta vivir cerca del mar, me gusta ir por la carretera a 50 km/h, me gusta poder parar de vez en cuando al lado de la playa. En el fondo, creo que esto debería preservarse y quisiera que llegara a mis hijos mejorado. Aunque lamentablemente no puede trasladarse a otros tramos de la carretera.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El conflicto es el de un territorio económico que necesita moverse, y un territorio de ocio que necesita tranquilidad y bajas velocidades. Al primero, el peaje le disuade de no interferir en el segundo.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

En mi opinión, un factor decisivo para delimitar la “anchura” del corredor, que es algo que considero fundamental, es el recorrido peatonal. Es decir, la anchura de ese corredor lo delimita la capacidad humana, psicológica y sociológica de andar una determinada distancia o un determinado tiempo.

A ello podrían unírsele tres factores adicionales:

- La capacidad de incrementar la anchura del corredor mediante desplazamientos en bici (en todo caso, no motorizados).
- Al accesibilidad o inaccesibilidad de ciertos tramos.
- La topografía.

Como resultado, podríamos obtener un corredor con anchura variable y que, en todo caso, sí podría poseer cualidades de ciudad lineal.

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El viaje a velocidades lentas, el “leisure driving” de los anglosajones, es patrimonio inmaterial vinculado a la carretera, pero, quizá, irremediablemente perdido en el tramo de Algeciras a Málaga.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Interesante reflexión de Javier.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Coincido con vosotros en relación con el patrimonio material e inmaterial de la carretera. Sin embargo, y a pesar de que el desarrollo de un proyecto de investigación como el liderado por Mar supone un hecho alentador, creo que la protección de corredores articulados por carreteras está todavía lejos. De hecho, en mi opinión no existe ninguna figura patrimonial reconocida a nivel nacional o internacional que abarque la complejidad de los corredores articulados por infraestructuras.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

¿Serían quizás, y como mencionan Antonio Burgos y Juan Carlos Olmo, los itinerarios culturales del ICOMOS?

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

La inexistencia buscada de la protección patrimonial es sin duda endémica en la Costa del Sol. En el Plan de Protección del Corredor Litoral aprobado esta semana es paradójico que no incorpore una reflexión al respecto, ni siquiera denuncia la inexistencia de documentos básicos como los catálogos, inexistentes en la mayoría de los municipios, como nosotros denunciábamos en la alegación.

Entendemos desde luego que su aproximación como corredor histórico nos da una clave imprescindible para su protección, trascendiendo la fragmentación municipal que ha predominado en este TTL, relacionada sin duda de su interpretación mercantilista del mismo. Debemos avanzar, como ya apuntaba Rita y Antonio Burgos en la aplicación de figuras como los itinerarios, de nuevo en el marco concreto y singular de este fenómeno.

LUZ FERNÁNDEZ-VALDERRAMA – PONENTE EXPERTA V.01

Intentando responder a Plácido... aunque no sé si podré... supongo que consistiría, más bien en desconfiar de las lógicas con la que se han construido las infraestructuras cuya misión era unir más rápido, ganar velocidad o poder pasar para vigilar y más bien (lógicas de la ciudad higienista), y mirar con una nueva atención pequeñas infraestructuras que nos descubran otros sentido más allá del de la velocidad (menos tiempo) o del "recorrido más corto", aparentemente más barato (menos tiempo y mas o menos dinero, las dos avriables del sistema de producción inaugurado con la revolución industrial: "Cradle to cradle"). No puedo profundizar en este momento mucho

más porque desconozco, y lo siento, bastante este territorio concreto, pero se imagina apasionante.

Por otro lado, recuperar pequeños tejidos productivos y, por ejemplo, algunas infraestructuras agrícolas asociadas, pueden ser estrategias muy adecuadas para el empoderamiento de las comunidades locales en el fortalecimiento de su auto-subsistencia, algo que deberíamos recuperar.

Rudofsky, en *Arquitectura sin arquitectos*, muestra por ejemplo, cómo, en aquellos momentos en los que el alimento era algo sagrado, y además las comunidades estaban encargadas del autoabastecimiento de la pequeña sociedad a la que pertenecía, los "espigueiros" portugueses o los silos gallegos (por destacar sus ejemplos), construían paisajes increíbles cargados de significado, uso y sentido. También de poder (social).

Cuando la gestión se devuelve a las comunidades, o se recupera para ellas, la protección de determinadas estructuras productivas de nuestros paisajes, deja de ser una cuestión proteccionista, sino que construye un verdadero sentido de la sostenibilidad: patrimonio como cuestión ecológica (y necesidad social), más que como cuestión monumental, y sostenibilidad como sustentabilidad: usar muchas veces. Dos caras de la misma moneda (perdón, se coló la economía...).

Seguiré pensando sobre lo que propones...

Recuperar estas lógicas podría tener también que ver con evitar la tematización del patrimonio, o sea, la relación indiscutible entre patrimonio y turismo (o sea, bien de consumo), e incorporar y "usar", reciclar para la sociedad, algunos bienes patrimoniales.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

No sería tan osado Plácido. En su relación con la ciudad histórica, nosotros desde el proyecto estamos identificando aquellos tramos de la N-340 que se han consolidado como travesías urbanas, proponiendo en este punto su valor patrimonial que alberga en su integridad.

En general, y aplicado a toda la carretera, lo veo también factible (aunque sea sólo por definición urbanística, todos los POTs que afectan a nuestro ámbito de estudio son consideradas como urbanas).

Volviendo a lo que nos planteaba ayer Antonio Palacios, sería necesario en cualquier caso hacerlo específico para este lugar, en esa negociación entre global y local.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Efectivamente Javier, desgraciadamente creo que el tramo de Algeciras a Málaga es casi irrecuperable (exceptuando algunos tramos junto a Estepona).

En relación con lo que propone Manuel Calvo, yo creo que lo más importante es que exista otro eje alternativo sin peaje por donde desviar el tráfico. Eso permite urbanizar la antigua carretera (con rotondas, nuevas travesías).

Para los recorridos peatonales y de bici pueden aprovecharse los tramos fósiles y las antiguas infraestructuras. Como antes señalaba, ya se están utilizando espontáneamente por los habitantes de la zona. Sólo habría que integrarlos en el conjunto.

También es importante integrar las edificaciones. Esto ya se está haciendo, aunque de forma individual y sin identificar su origen con las casillas de peones camineros y las estaciones del antiguo ferrocarril (muchas de ellas son centros públicos, bibliotecas,...).

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Antes se ha hablado mucho de planificación vinculada a la protección, y en tal sentido, lo que plantea Rita es muy oportuno. Ciertamente, no contamos con figuras o categorías patrimoniales que permitan proteger adecuadamente los corredores históricos de transporte. El avance en materia de itinerarios culturales es, de hecho, sumamente confuso.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

La ruta 66 no es un itinerario cultural del ICOMOS, pero funciona como marca y destino turístico que ha reforzado los valores patrimoniales de los territorios que atraviesa. Si la N-340, como marca, se potencia, el patrimonio que la rodea irá detrás.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Y viceversa, si ponemos en valor el patrimonio que rodea la N-340, pondremos en valor la vía que permite acceder a él.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Vaya, se nos ha cruzado el pensamiento.

Contestando a Rita, sí conozco casos de promoción patrimonial activa de ciertas carreteras en los Estados Unidos, aunque no de protección

efectiva. La Ruta 66 puede ser el caso más conocido, y en torno a ella se generan actividades económicas de todo tipo en las que la presencia del patrimonio es constante, si bien con un carácter turístico muy marcado.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Totalmente de acuerdo, José María. Creo además que no sería caro, sólo se necesita imaginación. Es imprescindible la formación de los ingenieros para que empiecen a contemplar la reconversión de las carreteras históricas.

En este sentido, creo que lo que estáis haciendo es una labor encomiable en vuestra Escuela de Castilla la Mancha.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Gracias, lo importante es que a este barco se sume cada vez más gente, como es vuestro caso, para entre todos, seguir insistiendo en el tema.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Muchas gracias Luz, entiendo y comparto tu argumento.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Sí, es cierto Plácido. En EE.UU. el patrimonio viario cuenta con una plena aceptación y promoción social hasta el punto de que varios ejemplos de carreteras construidas con posterioridad al siglo XX han sido protegidos por el National Park Service.

Dado que el tiempo de debate de nuestra variante, lamentablemente, se agota, os invito a que, si lo estimáis oportuno, recopilemos una serie de reflexiones finales que cierren esta mesa redonda.

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Suena muy interesante lo que comentas, Mar. Tendríamos que hablar con más tiempo sobre cómo lo estáis abordando.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Podríamos sacar también muchas cosas positivas de la experiencia de las vías verdes.

ROSARIO REY – EXPERTA MESA REDONDA V.02

Retomando un comentario de Rita Ruiz sobre que no quiere que se pierda de vista todo lo relativo al proceso de construcción histórica del corredor y agradeciendo enormemente la ponencia de Antonio Burgos y Juan Carlos Olmo sobre “Los caminos entre Málaga y Motril. Evolución y patrimonio de las infraestructuras de transporte a lo largo de la costa” quisiera poner en la mesa de este debate una pequeña reflexión:

¿Se valora la N-340 como patrimonio en sí misma? Ella misma es patrimonio histórico de obras públicas en Andalucía y creo que sería necesario aplicar las enseñanzas de la historia al análisis de su realidad. Es menos probable equivocarse (en cualquier disciplina) cuando se tiene en consideración como se actuó en otro tiempo y qué resultados dio a la larga.

En cualquier país, la población tiene derecho a saber en qué se invierten sus impuestos y en el caso de las obras públicas, caracterizadas por su complejidad técnica, esa explicación no suele hacerse de un modo claro y comprensible, a pesar de que suponen un porcentaje muy elevado de cualquier presupuesto nacional, autonómico o municipal. De este modo, se hurta a la ciudadanía una información que tiene derecho a tener.

Si desde las distintas administraciones, colegios técnicos profesionales, y todo el ámbito académico se sigue estudiando con rigurosidad y divulgando información de calidad sobre la construcción de las obras públicas, y su influencia en las ciencias sociales se podrán elaborar explicaciones comprensibles de qué son las obras públicas y por que las necesitamos. Quizás la divulgación de este tipo de información permita que la población cambie su idea sobre las obras públicas. Quizás comiencen a identificarse con ellas, a verlas con más afecto y más interés. Quizás dejen de verlas como una molestia o un estorbo, como una agresión y empezar a verlas como algo integrador como se demuestra en el recorrido y vertebración de esta infraestructura histórica.

ANTONIO BURGOS – PONENTE EXPERTO V.02

Estimada Rosario, muchas gracias. Respondiendo a lo que planteas, por lo que yo he visto y en la zona donde vivo la Administración NO reconoce el valor de la N-340 en sí misma. Lo que sí valoran, y mucho, los distintos ayuntamientos son sus elementos, pero descontextualizados. Por ejemplo, las casillas de peones camineros o los apeaderos del Ferrocarril. Y el resto de los elementos patrimoniales los desconoce completamente, cuando no los ha ignorado por la presión urbanística (caso de la villa romana de torre de Benagalbón).

PLÁCIDO GONZÁLEZ – EXPERTO MESA REDONDA V.02

Por mi parte, abundando en lo que comentan Antonio Burgos, Rita y Javier, avanzar en el conocimiento sobre experiencias análogas es fundamental.

JOSÉ MARÍA CORONADO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Mi conclusión sería que estamos dando unos primeros pasos, quizás inciertos y dubitativos, pero este camino nos tiene que llevar a entender que los territorios lineales construidos alrededor de las carreteras han de interpretarse y valorarse entendiendo que la carretera histórica, además de comunicar lugares alejados, tiene un papel como elemento local en cada metro de su trazado. Si somos capaces de llevar el tráfico de paso a infraestructuras más modernas y eficaces, podremos domesticar carreteras hipertrofiadas que hoy son ineficaces como vías de comunicación, y como lugares en el territorio... mucho por andar nos queda.

JAVIER RODRÍGUEZ – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El debate ha sido fructífero y, lamentablemente, han quedado temas en el tintero. Se hace difícil extraer conclusiones, pero no cabe duda de que quedan en el aire reflexiones de interés que nos permitirán replantear algunos de los asuntos analizados en el proyecto y, más allá, en relación con el problema de la patrimonialización de corredores históricos.

RITA RUIZ – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Personalmente, pienso que el reconocimiento del patrimonio del corredor histórico de la N-340 es la manera más efectiva de frenar la "urbanalización" a la que se refiere Antonio Jesús Palacios y Franciso Fernando Beltrán en sus comunicaciones. Espero que este proyecto constituya el inicio de este proceso (sin olvidar el interesante tramo que nos han dado a conocer Antonio Burgos y Juan Carlos Olmo).

Con estas aportaciones, cerramos el debate de la Variante 02. Muchas gracias a todos por vuestra participación.

N-340

VARIANTE 03 LA FUERZA CRÍTICA DE LOS DATOS EN EL ANÁLISIS MULTIESCALAR TERRITORIAL

Sistematización necesaria, potencial creativo, integración de conocimiento. Fuentes documentales, bases de datos, cartografías, diagramas y mapeos. Limitaciones del sistema, propuestas.

Ponencia experta

CARTOGRAFÍAS, DIAGRAMACIÓN TERRITORIAL Y LABORATORIO DE INVESTIGACIÓN LITORAL

Rafael de Lacour

Ponencia experta

ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN SOSTENIBLE DE ASENTAMIENTOS TURÍSTICOS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO: MAPA TIPOLÓGICO DE ASENTAMIENTOS TURÍSTICOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Vicente Mas Llorens, Marilda Azulay Tapiero, Marina Saura Martín

Ponencia experta

ÁMBITOS TERRITORIALES E INTEGRIDAD DE LOS DATOS EN EL CASO DE LAS SALINAS DE ANDALUCÍA

Emilia Román López, José Fariña Tojo

Comunicación

LA ENCRUCIJADA DEL PROYECTO TERRITORIAL DE LA NACIONAL 340

Irene Luque Martín, Jorge Izquierdo Cubero

Contribución a la mesa redonda

COSTA DEL SOL | CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

Coordinación: Angela Saponara

Panel de expertos: Antonia María Chávez González, Cristina Caturla
Montero, Joaquín Borrego Díaz, José Antonio Moreno Muñoz, Sebastián
Galafate Domínguez

POENCIA CARTOGRAFÍAS, DIAGRAMACIÓN TERRITORIAL Y *LABORATORIO* DE INVESTIGACIÓN *LITORAL*

RAFAEL DE LACOUR

Arquitecto. Profesor Colaborador del Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica Arquitectónica y en la Ingeniería, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Granada. Miembro de Laboratorio de Investigación Litoral (LitLab)

LA ABSTRACCIÓN EN LA CARTOGRAFÍA DEL MAR. LEWIS CARROLL, 1874

*¡Otros mapas tienen formas, con sus islas y sus cabos!
¡Pero hemos de agradecer a nuestro valiente capitán
el habernos traído el mejor –añadían–,
uno perfecto y absolutamente en blanco!*

En 1874 Lewis Carroll escribe *La caza del Snark*¹. Se trata de un poema sin sentido, cercano a lo surrealista, escrito un par de años después de *Alicia a través del espejo*² y habiendo transcurrido casi una década desde que Carroll alcanzase el éxito definitivo en su trayectoria literaria con *Alicia en el país de las maravillas*³.

El poema fue publicado en 1876 por la editorial Macmillan Publishers, acompañado con ilustraciones de Henry Holiday. Para ilustrar el Canto segundo⁴, denominado El discurso del capitán, en efecto se muestra un mapa absolutamente en blanco (Figura 01).

Ahora bien, el mapa se encuentra alojado dentro de un recuadro que contiene en su perímetro indicaciones propias de una cartografía al uso: los puntos cardinales Norte, Este y Oeste; los polos Norte y Sur; la nomenclatura Longitud y Latitud; ámbitos como Zona Tórrida, Ecuador, Meridiano y Equinoccio; y referencias a la línea Zenit Nadir. Incluso en su parte inferior izquierda consta una escala en millas, aunque sin una numeración que permita conocer su verdadero tamaño.

Tratándose de una narración fantástica sobre un viaje incierto, realizado por una tripulación singular que se encuentra dispuesta a cazar una criatura misteriosa, Carroll añade con similar dosis de asombrosa intriga la cuestión

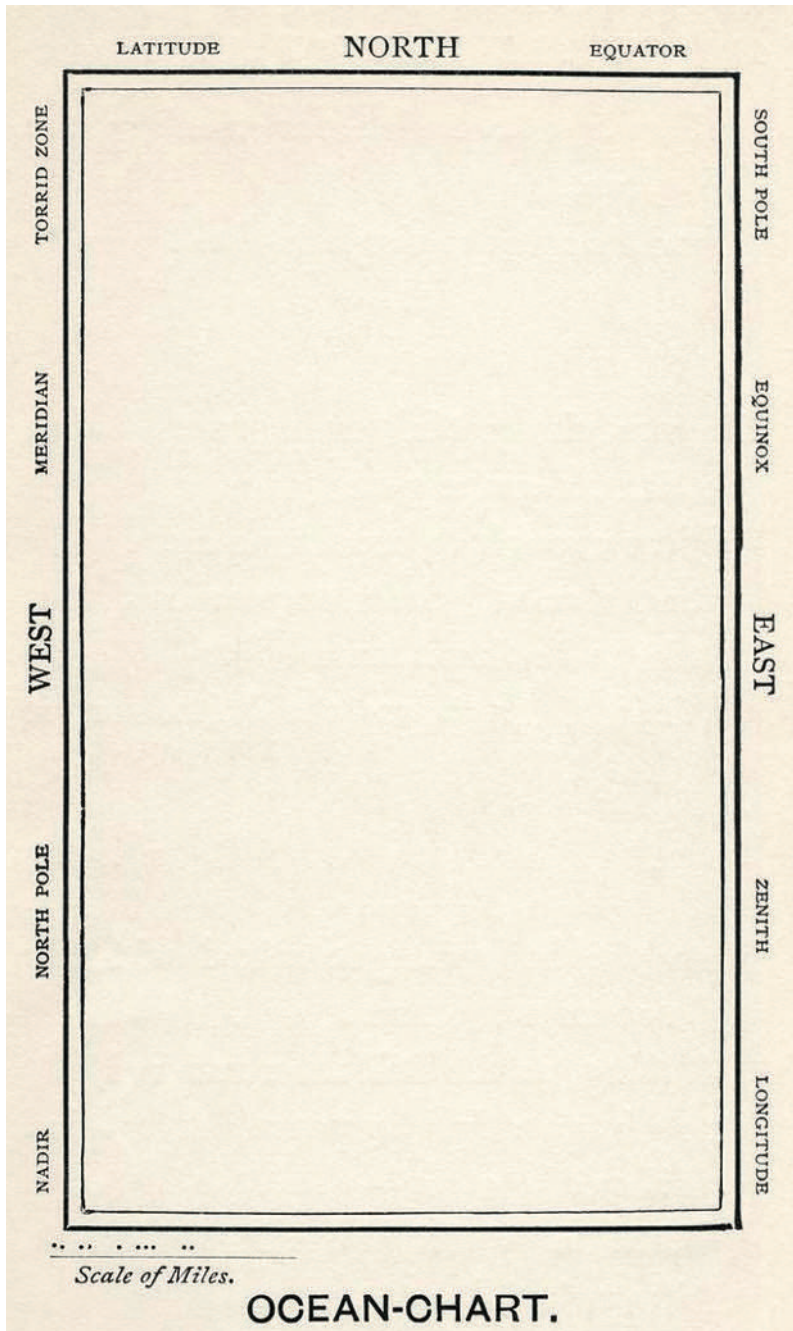


Figura 01: Mapa en blanco del capitán. Ilustración del Canto segundo El discurso del capitán en La caza del Snark, Agonía en Ocho Cantos, de Lewis Carroll. Henry Holiday. 1876. Publicado por Macmillan Publishers

sobre cómo debería ser el mapa necesario para llegar hasta el Snark. En concreto plantea cómo podría ser ese enigmático mapa que pudiera representar el mar, sin vestigio de tierra.

De un modo aparentemente contradictorio, en la ilustración que acompaña al texto literario hay una referencia directa a la codificación sobre los sistemas de coordenadas y de representación, pero el contenido no muestra absolutamente nada. Esa es la razón por la que el mapa resulta perfecto para la tripulación, conteniendo una crítica hacia los sistemas normativos, ya que, al carecer de signos convencionales en su interior, todos lo podían entender. Tan sugerente es la propuesta que podría pensarse que aquel mapa de Carroll se anticipaba con una pasmosa sencillez a la depurada abstracción geométrica que propugnarían algunas vanguardias pictóricas de principios de siglo XX como rechazo al arte convencional⁵ o encaminado a una búsqueda de la objetividad e incluso plasmación depurada del paisaje⁶.

Desde la literatura, y más concretamente desde su vertiente fantástica, se alimenta la fascinación por los juegos reflexivos que producen las cartografías, tanto en sus nociones de inmensidad inabarcable por razón de su propia naturaleza, según se aprecia en el caso del mar, como en otros ejemplos por la escala que intenta reflejar la realidad.

Así, el paroxismo de los *Mapas Desmesurados* es introducido agudamente por Jorge Luis Borges en el relato *Del rigor en la ciencia*, contenido en la colección de textos breves publicado por primera vez en 1960 bajo el título de *El hacedor*. Ahí se cuenta la historia de aquellos cartógrafos que “levantaron un mapa del imperio que tenía el tamaño del imperio y coincidía puntualmente con él”⁷.

Esta narración *borgiana* abre una reflexión novedosa sobre la identificación de la realidad con su representación, e implícitamente podría tratar la ambigüedad que surge entre la ficción y la realidad, por dar a entender que sería posible vivir en esa representación al coincidir puntualmente con ella. A partir de ahí la virtualidad, entendida incluso en un mundo digital contemporáneo, podría interpretarse como extensión y superación de la vida real rutinaria.

Pero, más allá de las posibles elucubraciones sobre el relato, en el título se encuentra implícita una crítica directa hacia el exceso de rigor de las disciplinas en general, y de la cartográfica en particular, que se convierte en inútil cuando su afán de precisión le conduce a la mera reproducción sin ningún otro aporte. En el otro extremo se encontraría la libertad absoluta ofrecida por Carroll, ofreciendo a la imaginación un océano de oportunidades de recreación.

Por tanto, con unas primeras aportaciones llegadas desde la literatura se propone un planteamiento de límites. Toda realidad que pudiera resultar

compleja en su globalidad adquiere gracias a la cartografía una herramienta útil de comprensión para su análisis. Pero además, para alcanzar la necesaria simplificación, y su correspondiente transmisión mediante los adecuados instrumentos de representación, resulta muy adecuado aprovechar la capacidad de abstracción.

LA TEMPORALIDAD EN LA CARTOGRAFÍA DEL MOVIMIENTO. WALTER MARCHETTI, 1967

*zaj desea a todos sus amigos un año especial de meditación
1968
con
la observación hecha por Walter Marchetti de los
movimientos de una mosca sobre el cristal de una ventana
desde las 8 de la mañana hasta las 7 de la tarde de un día
de mayo de 1967*

En 1968 el grupo musical español *zaj* envía una curiosa felicitación que toma como motivo una cartografía de Walter Marchetti. Este músico italiano había sido uno de los fundadores del grupo en 1964 junto a los compositores Juan Hidalgo y Ramón Barce, a los que se uniría más tarde, en 1967, la *performer* Esther Ferrer.

Zaj se caracterizó por experimentar con músicas de acción vinculadas a los planteamientos de John Cage, hasta el punto de que el grupo es considerado como la versión europea de *Fluxus*⁸. Ese carácter performativo y experimental les llevaría a una concepción de vanguardia total, interviniendo de un modo transversal e interactuando con poetas, pintores, escultores y *performers*.

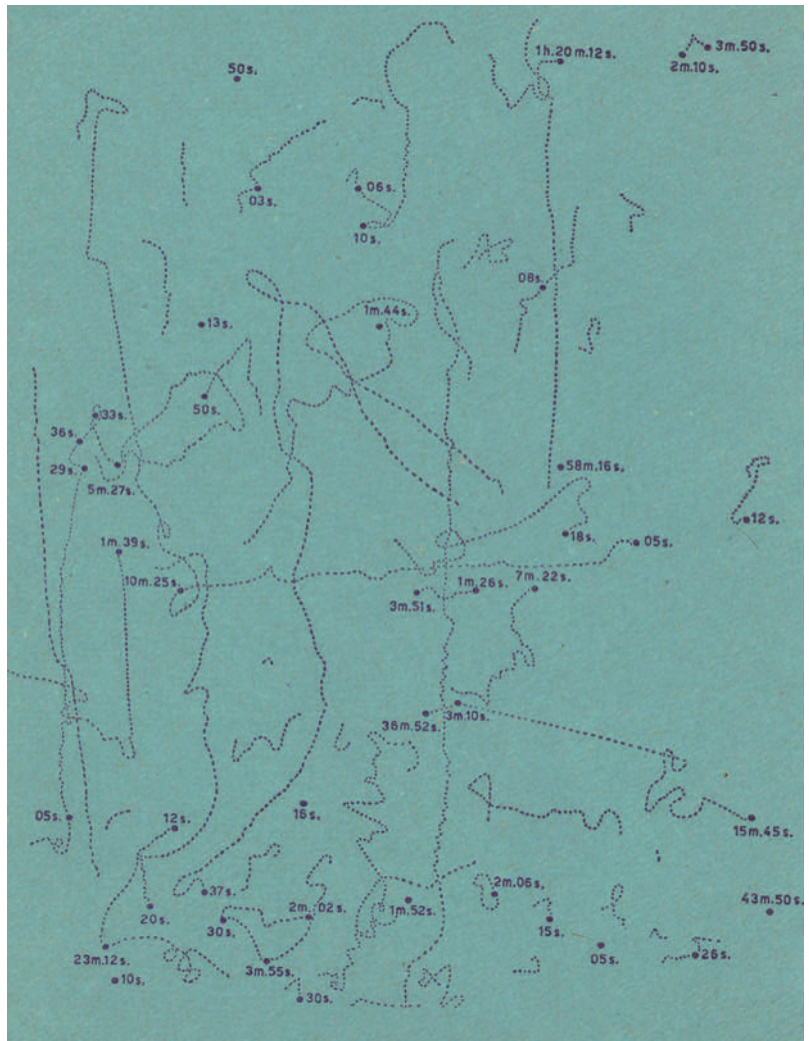
Esa confluencia explicaría la propensión que manifestaron para trasvasar los límites disciplinares y los medios de expresión artística, y que llevaría a Marchetti a cartografiar un recorrido tan peculiar, aunque ciertamente en clara relación con algo ya probado por el propio Cage con anterioridad.

A partir de 1951 Cage investigaría diseñando métodos objetivos para generar sonidos aleatorios. En concreto, en 1960 experimentó en *Cartridge Music* mediante la introducción de objetos por parte de un *performer* en un cartucho fonográfico, abriendo esta experiencia múltiples posibilidades para producir músicas, e investigando sobre nuevas partituras gráficas hasta componer una coreografía muy singular que terminaría siendo dibujada, entendiendo en el experimento la música como proceso.

En la medida en que se muestran gráficamente las secuencias musicales de forma continua o discontinua, mediante líneas o sucesión de puntos, hay una plasmación bidimensional de la temporalidad que posee la duración de la pieza musical. Ahora bien, la componente gráfica de las configuraciones geométricas expansivas a partir del círculo del cartucho predomina, al menos visualmente, sobre la componente temporal.

Sin embargo, en el caso de la representación del movimiento de la mosca de Marchetti se incorpora explícitamente el tiempo sobre la cartografía con anotaciones que tienen un peso determinante sobre la representación bidimensional del espacio (Figura 02).

Figura 02: Cartografía que acompaña a la Felicitación para 1968. Observación de los movimientos de una mosca sobre el cristal de una ventana desde las 8 de la mañana hasta las 7 de la tarde de un día de mayo de 1967. Walter Marchetti. Grupo zaj. 1967



El trazado queda minuciosamente descrito como proyección sobre la planitud del vidrio de los puntos que recorre el insecto. Y, más allá de la fidelidad de ese trazado, lo relevante está en la llamada de atención sobre la temporalidad que desvela un título en el que deliberadamente se acota de forma exacta la duración de la observación durante once horas, –desde las 8 de la mañana hasta las 7 de la tarde–, frente a la indefinición del día del mes de mayo de 1967, evitando así una significación simbólica asociada a la fecha concreta.

La sucesión intermitente de puntos parece indicar el recorrido continuo de la mosca caminando con sus patas sobre el cristal, mientras que las discontinuidades mayores entre los trazos parecen mostrar los períodos de vuelo del insecto. Destacan, junto a los puntos, los datos numéricos que complementan la información del movimiento. Se trata de los datos precisos de minutos y segundos de pausa, que reflejan la necesaria temporalidad de la acción para que el destinatario de la obra pueda comprobar la trayectoria seguida y meditar a partir del proceso así plasmado. A pesar de ello, no se transmite una linealidad completa y única en el recorrido de traslación sino múltiples reconstrucciones del trazado, ya que los movimientos se muestran independientes, sin tener fijada una hora exacta cada uno de ellos.

El registro del movimiento había sido ya objeto de experimentación e innovación técnica en la exitosa y fascinante acción que desarrolla Pablo Picasso cuando en 1949 es fotografiado en su estudio de Vallauris por Gjon Mili para la revista *Life*. En esta ocasión Picasso quiere plasmar en un solo fotograma todas y cada una de sus acciones consistentes en dibujar de forma continua en el aire con una bombilla, alcanzando valor en tanto que metodología, independientemente del propio dibujo trazado.

En la acción observada por Marchetti resulta especialmente significativo que adquiera relevancia la trivialidad del movimiento inespecífico que se describe, por las posibilidades de creatividad que genera desde su capacidad conceptual. Este posicionamiento sobre lo banal lo pone en conexión con la recuperación de corrientes *neodadaístas* y con otras *postsurrealistas* de la segunda mitad del siglo XX, e incluso podría interpretarse como una suerte de *cadavre exquis*⁹ o de aplicación del método paranoico crítico, en el que lo aleatorio activa numerosos y diversos mecanismos de creación.

En consecuencia, la notoriedad del recorrido de la mosca es el pretexto para reflexionar sobre la importancia que la cartografía como metodología puede alcanzar en el registro de un proceso temporal, por insignificante que parezca. Y su elaboración alimenta su posible extrapolación a cualquier actividad cotidiana o científica.

LA TAXONOMÍA EN LA CARTOGRAFÍA HISTÓRICA. ITALO CALVINO, 1980

La forma más simple de mapa geográfico no es el que hoy nos parece más natural, es decir, el que representa la superficie del suelo como vista por un ojo extraterrestre. La primera necesidad de fijar sobre el papel los lugares va unida al viaje: es el recorrido de la sucesión de las etapas, el trazado de un recorrido.

Para corroborar las aportaciones anteriores de los casos propuestos de Carroll y Marchetti sobre el carácter de simplificación o complejidad de una cartografía mediante la abstracción y sobre el peso que pueda tener en ella el tiempo, resulta necesario puntualizarlas con otras visiones complementarias. Esto es posible encontrarlo, con sus correspondientes aclaraciones, en el ensayo que Italo Calvino dedica a los mapas geográficos en *El viandante en el mapa*, escrito en 1980 y publicado en Colección de Arena.

Para empezar, en relación con la presencia de la temporalidad antes expuesta en la contribución de Marchetti, cabría decir que Calvino no solo explica que el origen del mapa está en el trazado de un recorrido, sino que desvela cómo su verdadero sentido está desde sus comienzos en su relación espacio temporal: "La necesidad de abarcar en una imagen la dimensión del tiempo junto con la del espacio está en los orígenes de la cartografía"¹⁰.

Más adelante, mientras Calvino describe en su ensayo los distintos tipos de mapas, se va deteniendo en aquellos que tienen forma longitudinal para transmitir la linealidad asociada a los caminos, como pueden ser algunas tablas romanas, los mapas ingleses sobre cinta o algunos rollos japoneses. Continúa así analizando otros, como los mapas aztecas asociados con crónicas, hasta descubrir como invariante en todos ellos su estructura narrativa y su motivación de relato para transmitir lo sucedido: "El mapa geográfico, en suma, aunque estático, presupone una idea narrativa, es concebido en función de un itinerario, es Odisea"¹¹.

De entre todos los recorridos posibles Italo Calvino encuentra en la exploración una vinculación especialmente directa con la cartografía, entendiendo el mapa como vía de descubrimiento, y consecuentemente con un carácter subjetivo que queda evidenciado en la deformación que supone de la realidad. Esto se apreciaría también, con una fuerte carga de intencionalidad, en la configuración del mapa trazado por los surrealistas belgas a principios del siglo XX, en el que la modificación geográfica sobre el mapamundi conocido está motivada por la carga ideológica del grupo¹².

Al detenerse en la descripción de otros ejemplos históricos, Calvino repara en el discernimiento entre la actitud de intención personal del cartógrafo y la imparcialidad a la que aspira la cartografía. Y observa cómo en todos esos

ejemplos existe “una tendencia subjetiva siempre presente en una operación que parece basada en la objetividad más neutral, como es la cartografía”¹³.

Por ello el mapa, en tanto que representación de una parte del mundo, constituye una vía de conocimiento de aquel mundo exterior desconocido o de profundización sobre aquel otro conocido, aportando datos para distintos fines productivos, ya sean militares o económicos.

Al considerar la labor de los cartógrafos venecianos y holandeses plantea la dificultad que supone enfrentarse a la ambigüedad de los cambiantes límites costeros, que deviene de la inmensidad marina: “El gran centro cartográfico del Renacimiento es una ciudad en la que el tema espacial dominante es la incertidumbre y la variabilidad, dado que los límites entre la tierra y el agua cambian continuamente: Venecia donde hay que rehacer constantemente los mapas de la Laguna”¹⁴.

Y, del mismo modo que en el caso del mapa propuesto por Lewis Carroll, también Italo Calvino aborda el nivel de abstracción que el mapa puede alcanzar respecto de la codificación convencional, gracias a su capacidad de sugerir: “... estos mapas desiertos y deshabitados son justamente los que despiertan en la imaginación el deseo de vivirlos desde dentro, de achicarse hasta encontrar el propio camino en la espesura de los signos, de recorrerlos, de perderse en ellos”¹⁵.

Finalmente en Calvino se puede reconocer la actitud propositiva que encierran los mapas como auténticos instrumentos de investigación, tremendamente útiles para todos los que los emplean como vía de descubrimiento territorial en los campos disciplinares arquitectónicos y urbanos: “La cartografía como conocimiento de lo inexplorado avanza a la par de la cartografía como conocimiento del propio hábitat”¹⁶.

El acto de cartografiar, mapear y diagramar se encuentra efectivamente en plena relación con las maneras de habitar. Hoy más que nunca, como expresó Georges Perec en su particular cartografía sobre distintos tipos de espacios, el habitar consiste en una actitud contingente que necesita de una adecuada instrumentalización para ser analizada: “En resumidas cuentas, los espacios se han multiplicado, fragmentado y diversificado. Los hay de todos los tamaños y especies, para todos los usos y para todas las funciones. Vivir es pasar de un espacio a otro haciendo lo posible por no golpearse”¹⁷.

Tanto los estudios taxonómicos sobre distintos tipos de espacios como sobre especies de mapas, ayudan a estructurar de forma sistemática sus posibilidades creativas a la hora de elaborarlos para construir con ellos la realidad.

CARTOGRAFÍAS POSIBLES EN EL ESPACIO LITORAL. LA ATRACCIÓN POR LO NATURAL

La cartografía ha estado vinculada durante muchas épocas a la exploración como vía de descubrimiento de una realidad desconocida. Pero hoy en día se detectan nuevas sensibilidades respecto de la valoración espacial tradicional, que modifican la manera de percibir la realidad ya conocida. A medida que esta tendencia se consolida es posible el redescubrimiento de esa realidad revisada a través de vías de exploración diferentes y surge una nueva necesidad de reflejarla de acuerdo con sus nuevos valores.

Lo natural, como prueba específica de una sensibilidad medioambiental y como concepto contemporáneo patrimonial de oportunidad, obliga a una reconsideración de los ámbitos de estudio territoriales clásicos, que precisan igualmente ser revisados en su globalidad¹⁸.

De hecho, los espacios naturales constituyen una parte esencial del territorio. Les aportan el carácter cualitativo propio y específico a un lugar concreto, identificándolo con un supuesto estado previo de connotaciones nostálgicas. Pero además, estos espacios tienen un efecto decisivo en todas las transformaciones que se producen en el medio, tanto en aquel que es susceptible de alteración como en el más inalterado. Consecuentemente, influyen en el territorio en su conjunto, aunque esto no siempre se manifiesta de un modo directo.

La valoración de estos espacios conduce habitualmente a la declaración de figuras de conservación, y esa regulación normativa suele provocar mediante situaciones de preservación una alteración inducida de las condiciones naturales de ocupación del espacio. Las incidencias más directamente constatables están en las infraestructuras, tanto las asociadas con el transporte como las de abastecimiento de suministros necesarios, –agua y energía–, y el correspondiente tratamiento de residuos. Pero también están en las oportunidades de explotación de los recursos naturales y en los sistemas productivos asociados a esos recursos, –agricultura, turismo, minería o industria¹⁹.

Además, en la medida en que es posible revisar cómo afecta el sentido contemporáneo de los espacios naturales a nuestras maneras de vivir el territorio, se puede descubrir el modo en que se habitan los espacios opuestos, es decir las conglomeraciones urbanas. Incluso sería posible, a partir de un detenido análisis, descubrir cómo se activan los procesos espontáneos y de desarrollo en medios urbanos, las relaciones que surgen entre ciudades y la construcción del territorio en general. El mecanismo que posibilita todos estos descubrimientos está en la comparación por antítesis, encontrando sentidos en el lleno a partir del vacío²⁰.

ESTRATEGIAS DE REFERENCIA ESPACIO-TEMPORAL EN LAS CARTOGRAFÍAS DEL LITORAL

Los espacios abiertos, sin relaciones complejas aparentes, son susceptibles de ser grafiados como cualquier otro tipo de espacio, si bien en estos casos es necesario hacerlo de un modo particular. En ellos no tienen un peso específico tan alto las densidades, los flujos y la intensidad de los ciclos provocados por la actividad, como pudiese ocurrir en medios urbanos fuertemente antropizados. Aquí los tiempos son diferentes y la presencia de lo natural condiciona otras relaciones con las redes territoriales²¹.

Extrapolando, y abarcando tanto situaciones consolidadas como de escaso desarrollo, cualquier realidad es susceptible de ser explicada desde su doble componente espacial y temporal. La primera atiende a su localización y la segunda a los acontecimientos que suceden en ella, introduciendo la dimensión temporal a través de su correspondiente evolución con las respectivas transformaciones que conforman la memoria del lugar.

Por lo general la narración histórica se ha venido adueñando de la representación temporal, mientras que la representación espacial ha sido capitalizada por la instrumentalización gráfica. Esto es debido a que el tiempo es una noción sin referencia, más fácil de ser explicada desde las sensaciones que desde las experimentaciones. Y viene también motivado por la dificultad del relato para referirse a un objeto concreto, ya que requiere de la acertada descripción para competir con la precisión y objetividad que puede aportar un sistema gráfico escalar para reproducirlo fielmente.

Por ello es necesario utilizar ciertas estrategias que ayuden a diagramar el tiempo cuantificado en relación con los acontecimientos, del mismo modo que se logra obtener referencias precisas para plasmar los lugares.

Uno de esas estrategias, aplicable en los procesos de transformación más dinámicos, consistiría en trabajar con la imagen congelada de dos momentos concretos para apreciar los cambios surgidos, desarrollando para ello ciertos mecanismos de relación por asociación de paralelismo o superposición (Figura 03).

Otra estrategia de gran utilidad, de especial interés en el análisis de datos geoespaciales, consiste en georeferenciar, es decir, posicionar datos en una localización geográfica precisa y bien definida con un sistema de coordenadas específico. Esta operativa aumenta con profusión las posibilidades de comparación de estudios, a veces de un modo indiscriminado.

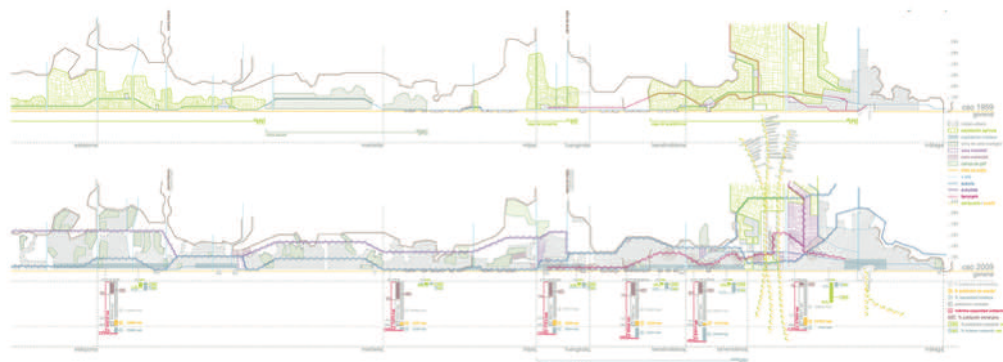


Figura 03: Comparativa de la evolución de la Costa del Sol Occidental entre 1959 y 2009. Edificio parque, infraestructuras de relación. Dinámicas territoriales en la Costa del Sol Occidental. Antonio Jesús Palacios Ortiz. Diciembre 2010

Sobre esta base, la incorporación del tiempo a la referencia espacial aumenta enormemente la limitada capacidad de los mapas estáticos para expresar la información cambiante. Así, el uso mencionado de fotogramas y su combinación permite, frente a una profundización de un fenómeno en sincronía, el estudio de su evolución de forma diacrónica, esto es, a lo largo del tiempo.

En las condiciones de simultaneidad de acontecimientos de un período concreto que caracteriza a un análisis sincrónico, por la coincidencia temporal de fenómenos, todo tiene lugar en el espacio, que como dimensión aporta un grado de concreción material muy representativo de una realidad.

Ahora bien, los territorios pueden considerarse organismos vivos, espacios dinámicos o entidades en continua transformación por su condición material y especialmente por la acción de la población. En ese sentido la ordenación del territorio, que se identifica con la regulación y disposición de una cierta configuración aparentemente dispersa, alude por lo general a un concepto espacial, pero no temporal. La inclusión de la temporalidad en los mecanismos de análisis no solo puede aportar una información útil para proponer intervenciones puntuales en un momento concreto sino que debería posibilitar modelos predecibles de comportamiento en planificaciones a largo plazo.

SISTEMÁTICAS DE DIAGRAMACIÓN EN LA PRODUCCIÓN CARTOGRÁFICA

Profundizando en la propia dimensión espacial, la compartimentación ayuda a encuadrar los fragmentos como vía de conocimiento de un territorio, garantizando una manera pautada de analizarlos. La comparativa de esos fragmentos diversos, ahora aislados, obliga a emplear analogías y diferencias, que resultan ser categorías de gran utilidad para la comprensión de la realidad. Con el pertinente tratamiento de los datos es posible la reproducción de modelos de comportamiento, de modo similar al trabajo realizado en un laboratorio²².

Respecto al modo de aproximación, los asuntos de interés se muestran como las variables indicativas que atraen la atención sobre el territorio. Pero también como los elementos que lo caracterizan. Son, por un lado, simplificaciones o abstracciones de una complejidad mayor, pero por otro suponen concreciones destacadas y evidentes.

La elección de estos asuntos no deja de ser una cuestión personal; lo cual implica un acercamiento perceptivo, por razón de experiencias vivenciales y por cuestiones de afectividad, que en este caso podrían denominarse topofilias²³ territoriales por la presencia de vínculos afectivos con un entorno próximo.

La organización, clasificación o taxonomía de los distintos tipos de territorio surgen a partir de las cualidades representadas. Se trata de un conjunto de realidades, ordenadas según determinados factores que le han afectado en mayor o menor grado. Cada territorio constituye una unidad diferenciada en relación con las otras, como entidad aparentemente autónoma dentro de una red de realidades y de relaciones complejas. La sistematización se presenta pues como estrategia necesaria para realizar los distintos acercamientos.

El ámbito de estudio puede quedar definido por su delimitación histórica, por simples límites físicos, geográficos, por situaciones de conflicto o por la expresa delimitación de los espacios de valor. Además, la cartografía construye también al ámbito de estudio, le imprime un carácter. El lugar aporta la cualidad y, una vez analizada dentro del ámbito, esa cualidad permite proyectar la imagen del territorio, alcanzándose un imaginario de identidad para ese lugar.

La producción de una cartografía implica realizar una búsqueda general de información, una discriminación selectiva, una organización de los datos y una nueva construcción a partir de la información elaborada. Pero el proceso no es cerrado sino abierto, ya que quien la observa tiene ante sí el reto de una nueva construcción, una nueva escritura a partir de esa lectura: un ejercicio de síntesis a partir de otro previo de análisis.

LA CONSTRUCCIÓN DEL VIAJE CARTOGRÁFICO

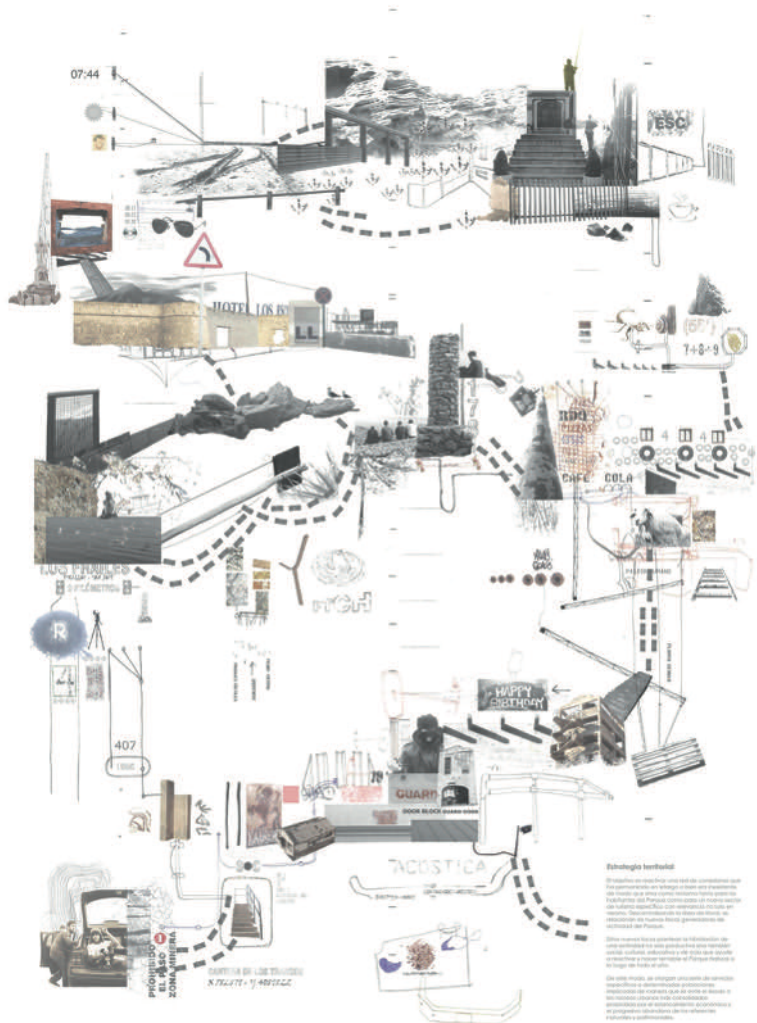
En los procesos de búsqueda más personales, vinculados con un territorio, el propio viaje de exploración determina la reconstrucción de la cartografía a partir de la experiencia.

La tarea de diagramar en estos casos se realiza habitualmente con posterioridad al esfuerzo intuitivo, que ha sido realizado previamente bien mediante la forma de paseo, de deriva o como simple análisis subjetivo. Conlleva por tanto un esfuerzo objetivador de aspiración científica, para dotar a la investigación de un rigor cuantitativo. Su aportación recoge, no obstante,

la ineludible apuesta cualitativa, que se encuentra implícita en la relación afectiva con el lugar.

De un modo concomitante, el método paranoico-crítico empleado por los surrealistas, –también llamado esquizo-análisis–, les permitía pasar del momento delirante al sereno. La experiencia en su conjunto parte de la energía explosiva que produce y contamina al acto creativo para concluir en un proceso racional que se asienta sobre mecanismos de reflexión crítica²⁴.

Figura 04: Cartografía de Deriva. Centro de Actividades Geodidácticas en Rodalquilar. Almería. (Vi)Viendo: paisajes táctiles y una filmoderiva por Cabo de Gata. Pablo Arboleda Gámez. Septiembre 2011



FC Centro de Actividades Geodidácticas en Rodalquilar, Almería

Estudiante: Pablo Arboleda Gámez
Tutor: Rafael de Lacour

ESA-Cranada
Septiembre 2011

deriva03

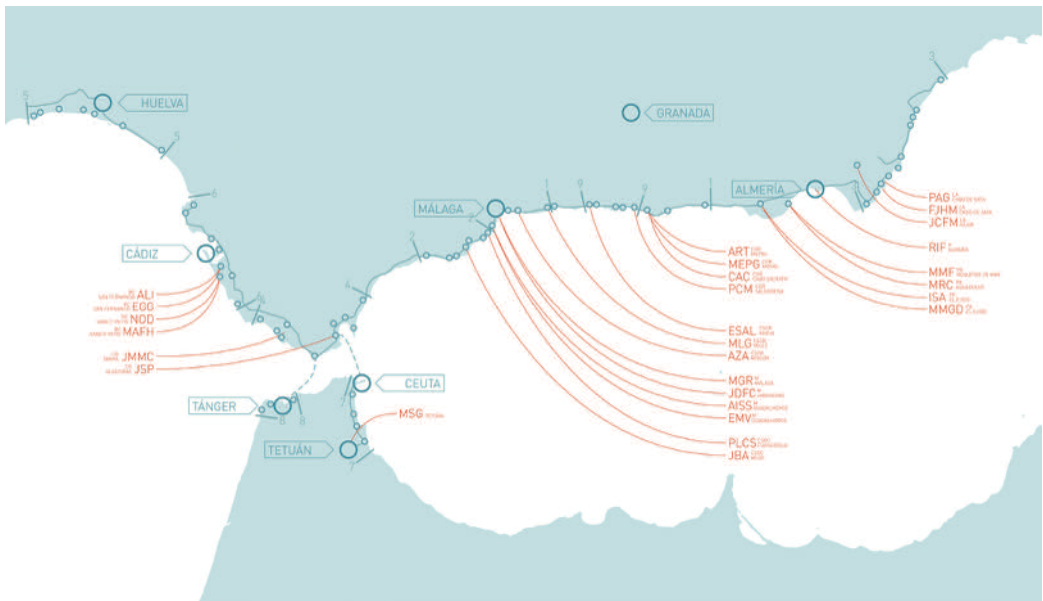
Tanto en las incursiones individuales como en los procesos grupales llevados a cabo en este tipo de experiencias existe una condición subjetiva común. El hecho de que una cartografía se haga de modo individual acentúa el carácter personal que el cartógrafo quiere imprimir al territorio que desea modelar. Y la experiencia compartida produce un consenso de comportamiento similar, como suma de individualidades, y con un resultado colectivo.

Puesto que las cartografías son intentos por describir un lugar, pero también por comprender la complejidad de un territorio, el procedimiento de realización empleado desde la experiencia determina su representación territorial. Por ello, al gozar de libertad creadora, se prescinde de convenciones en los códigos de representación. Eso unido a las posibilidades de instrumentación actual, permite que surjan nuevas formas de representación, que comportan en sí mismas actos creativos (Figura 04).

EL LABORATORIO DE INVESTIGACIÓN LITORAL

La experiencia del *Laboratorio de investigación Litoral, -LitLab²⁵*, sostiene empíricamente gran parte de los argumentos y planteamientos hasta ahora expresados en referencia a los modos de diagramar el territorio. Su labor no se limita únicamente a esta tarea; sin embargo la diagramación y elaboración de cartografías precisas suponen las herramientas fundamentales para entender su aplicación como vía experimental de intervención arquitectónica desde una estrategia multiscalar²⁶.

Figura 05: Diagramación del conjunto de investigaciones en el litoral andaluz y norte de África. LitLab. Laboratorio de investigación Litoral. Edén Ochoa Iniesta. 2015



LitLab es una plataforma que aglutina el esfuerzo investigador llevado a cabo desde la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada en una línea de investigación sobre Arquitectura y Litoral, inicialmente circunscrita al ámbito del litoral andaluz y posteriormente ampliado al litoral del norte de África (Figura 05).

Si bien cuenta con experiencias previas²⁷, a partir de 2008 es cuando se consolida con el desarrollo de trabajos vinculados a temáticas relacionadas con el proyecto fin de carrera de arquitectura combinado con un proyecto de investigación.

Esas temáticas se aproximan al paisaje mediante el estudio de las dinámicas territoriales en el litoral andaluz y se concretan en propuestas arquitectónicas en relación con una nueva sostenibilidad. Y, al ampliar su ámbito, indagan la potencialidad territorial del litoral y el paisaje urbano en arquitecturas transfronterizas sostenibles.

Se parte del fenómeno urbanizador del litoral como tendencia generalizada y de la situación concreta de las costas andaluzas, que han sufrido en las últimas décadas la explotación de sus recursos naturales con un desarrollo sin precedentes. Este contexto tan real resulta idóneo para una investigación colectiva en la que cada participante puede analizar un fragmento, elegido por afinidad y atendiendo a sus condiciones particulares, para luego desarrollar propuestas coherentes desde la escala territorial hasta la arquitectónica.

Así se plantea esta temática, que atrae a estudiantes que no se conforman con dar una respuesta tipo a un programa establecido en un solar prefijado, –algo todavía frecuente en algunas escuelas–, así como a otros con inquietudes investigadoras, sensibles al medioambiente, y ávidos por innovar proyectualmente sin escatimar esfuerzos.

Las pautas metodológicas son sencillas: acercarse a un territorio litoral como factor clave para proyectar con sensibilidad. De hecho, la detección de desequilibrios medioambientales ha supuesto en la mayoría de los casos el paso decisivo en la elección e implicación de cada investigador con un territorio, entendido como interrelación de un medio con sus pobladores, es decir, de un espacio y su acción correspondiente.

De ahí surgen las temáticas planteadas, de las que a modo de ejemplo se relacionan a continuación algunas de ellas, que vienen a ser las primeras que se desarrollaron: dinámicas fluviales con actuaciones integrales y parques litorales (Manuel Eliberto Luque Guerrero); espacios turísticos sobre-desarrollados con transportes e hibridación de usos (Antonio Jesús Palacios Ortiz); migraciones de aves con intercambiadores; futuras comunicaciones ferroviarias y energías alternativas (José María Mora Camacho); marismas con recuperaciones paisajísticas (Miguel Ángel Fresno Hiraldo); protecciones

de espacios naturales en coexistencia con sistemas productivos (José Carlos Fernández Martínez); sostenibilidad en los modelos agrícolas intensivos con sistemas de autogestión y planificación territorial para invernaderos (María del Mar González Dueñas); e incluso filmación de derivas en espacios ambientales pensados con usos geodidácticos (Pablo Arboleda Gámez).

Esto ha requerido de una condición de transdisciplinariedad en la búsqueda de la información, manejo de herramientas para georeferenciar datos, elaboración de sistemas de conceptualización de los fenómenos y técnicas de diagramación para representar una realidad compleja.

En cuanto a los proyectos, predominan, entre la treintena de trabajos, las infraestructuras colectivas en las propuestas territoriales, y los equipamientos públicos ligados al paisaje en la escala arquitectónica, poniendo en valor la recuperación del litoral al articular estructura territorial y cohesión social.

La presencia de las investigaciones en congresos, jornadas y talleres de ámbitos patrimoniales, urbanísticos, de sostenibilidad o ingeniería avala su calidad, así como el reconocimiento de premios²⁸. Probablemente su mayor valor se encuentra en el ámbito docente y profesional: porque cartografían un nuevo tipo de arquitecto y avanzan una nueva arquitectura.

LAS METODOLOGÍAS EN LAS CARTOGRAFÍAS DEL LITORAL

El carácter participativo de la investigación, en cuanto a aportación grupal coordinada mediante el análisis sectorial de ámbitos concretos desarrollado por investigadores puntuales adquiere un carácter innovador en la medida en que se concentran esfuerzos individuales y colectivos.

Existe, por consiguiente, un marco general regido por la condición litoral que coordina las investigaciones parciales. Este interés generalista, inicialmente sobre el litoral andaluz, parte a su vez de experiencias de estudio sobre planificación y desarrollo en zonas metropolitanas del litoral concretas, caracterizadas por un fuerte proceso de desarrollo y consolidación, como sería el caso de la Costa del Sol (ZoMeCS). De dicha experiencia se desprende la preocupación por la extensión del fenómeno a un ámbito mayor, la posible aplicabilidad efectiva de las herramientas de análisis ya probadas, así como los descubrimientos de aspectos que pasan a tener un valor por su escasez en el conjunto del litoral, como podrían ser los espacios naturales, entre otros²⁹.

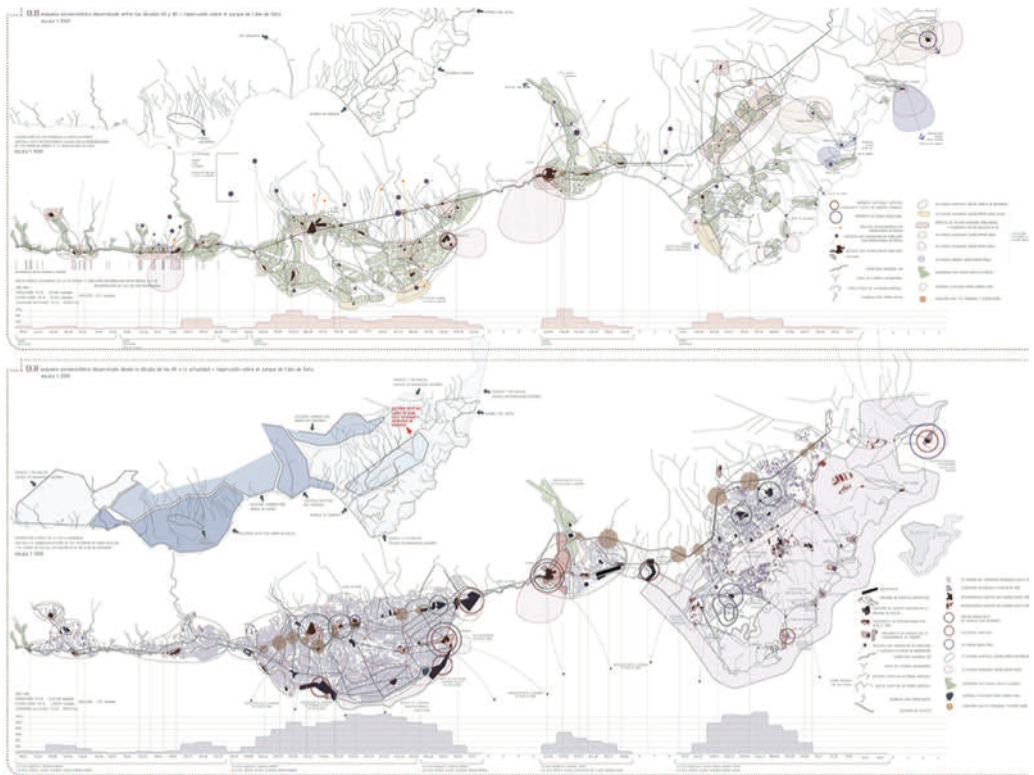
Surgen entonces, desde una temática generalizada y amplia, posibilidades de propuestas de temas propios que fijan la delimitación del ámbito, con una repercusión en su extensión territorial completa. Nacen así los asuntos de estudio que le son inherentes a cada ámbito para poder alcanzar un conocimiento profundo del funcionamiento de cada delimitación territorial. Y por

Figura 06: Comparativa entre 1957 y 2011 de la ubicación de ramblas y acuíferos, y del esquema socioeconómico desarrollado en la provincia almeriense. Centro Cultural de interpretación del Paisaje de Cabo de Gata-Níjar, Investigación sobre la evolución del Litoral Almeriense y propuesta de Preparque. José Carlos Fernández Martínez. Junio 2011

último, desde las especificidades de estudio e investigación, aparecen unas técnicas personalizadas de diagramación, que dependen fundamentalmente de los temas que se tratan o discretizan, que resultan determinantes en relación con los resultados alcanzados (Figura 06).

Estas técnicas se basan en la elaboración compleja de sistemas de representación que incluyen los datos cuantitativos obtenidos en los análisis, que aparecen finalmente georeferenciados para facilitar la lectura y comprensión de la realidad del litoral como entidad propia.

La búsqueda de la información supone, en la mayoría de los casos, un manejo de gran cantidad de datos que requieren de una organización selectiva de los mismos, y de un esfuerzo por su interrelación con otros campos, abriendo



ejemplo de duna en playa de los genoveses



ejemplo de duna en minúas



vista del humedal



aprovechamiento para la actividad



sali obtenida a través del humedal

una nueva percepción territorial debido a estas inquietudes de comunicación transversal. La localización de la información, gracias a las bases de datos abiertas en red, facilita el acceso a datos públicos oficiales, de gran importancia para conseguir los trasvases de conocimiento entre materias y las nuevas interpretaciones que posibilitan análisis cruzados, en un interesante ejemplo de transversalidad del conocimiento³⁰.

Con el uso de esquemas de vistas bidimensionales y tridimensionales se consigue una sistematización avanzada de la información que permite una percepción intuitiva y nuevas posibilidades de interrelación de los datos y transversalidad de las variables de estudio.

Las cartografías se encuentran, en cualquier caso, en el punto de mira del interés arquitectónico, urbanístico y geográfico, en tanto que suponen una herramienta de representación de la realidad a través de la recopilación de datos, de los conocimientos adquiridos en exploraciones y de los análisis efectuados sobre toda la información. Pero también las cartografías, más allá de sus cualidades de expresión gráfica, se convierten en instrumentos de conceptualización de los fenómenos complejos que suceden en el litoral y que difícilmente encontrarían otra manera de explicar variables como la estructura social, poblacional o demográfica, puestas en relación con otros parámetros tan alejados como el medio físico, natural o artificial. Es decir, consiguen vincular cualidades socioeconómicas con localizaciones tangibles, perceptibles desde la objetividad gracias a la subjetividad, constituyendo simultáneamente técnicas de exploración y representación, experimentaciones de trasvases de la disciplinariedad, incluso entre los investigadores que conforman el grupo.

La conjunción de todos los campos de intereses confluyen en la preocupación por el bioclimatismo y el respeto medioambiental como objetivo al que se orientan las propuestas arquitectónicas finales, como colofón de una trayectoria investigadora de carácter propositivo y con la meta puesta en producir soluciones alternativas a las convencionales, innovando aspectos tecnológicamente coherentes con la nueva sensibilidad ecológica. En todo el conjunto del litoral estudiado se encuentra presente, de un modo u otro, la valoración de los espacios ambientales o naturales en relación con los turísticos, agrícolas, pesqueros, infraestructurales, etc. (Figura 07).

El estudio de las situaciones de equilibrio contemporáneo entre el medio natural y artificial requiere a su vez de un estudio del contexto en sus relaciones poblacionales y económicas, de las condiciones geográficas y ambientales, la relación entre el medio físico y los asentamientos, así como la viabilidad de los crecimientos productivos del territorio y sus consecuencias socioespaciales. Igualmente las infraestructuras resultan determinantes por

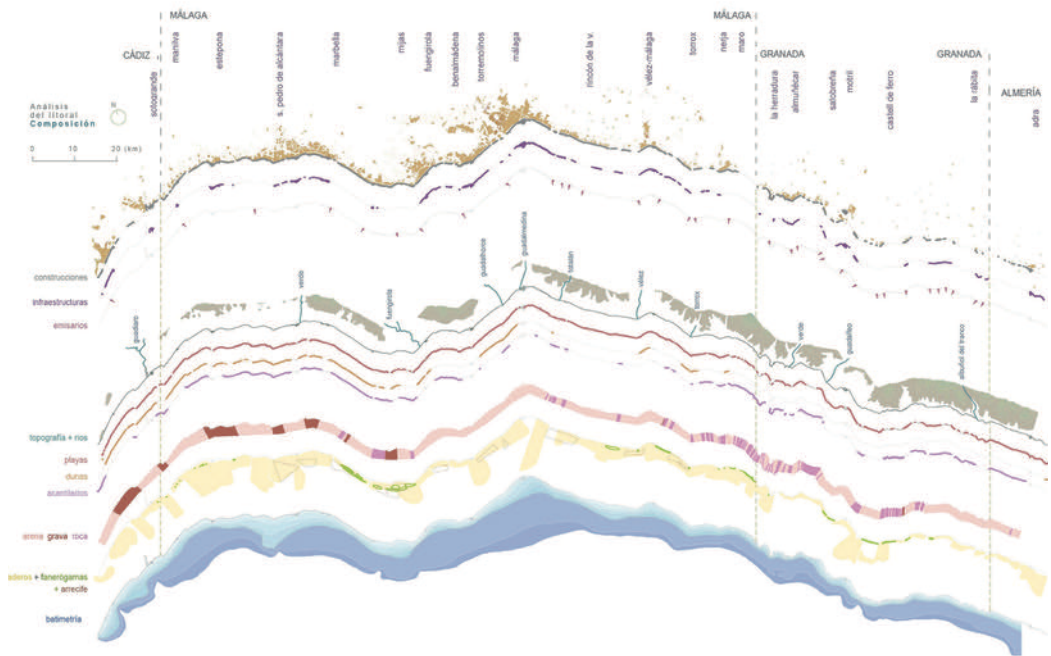


Figura 07: Diagramación del análisis del litoral norte del Mar de Alborán. Centro de Gestión del Parque de la desembocadura del río Vélez. Morfología del territorio litoral de Málaga. El río Vélez. Arquitectura en el paisaje litoral: dinámicas territoriales en el litoral andaluz y arquitectura para una nueva sostenibilidad. Manuel Eliberto Luque Guerrero. Marzo 2011

su implicación sobre la protección medioambiental, el desarrollo urbanístico, agrícola y turístico.

Entre las situaciones extremas, que marcan la condición de territorio límite, la intervención arquitectónica que corresponde al proyecto debe asumir su responsabilidad en el paisaje tratando las cuestiones medioambientales, del desarrollo territorial y poblacional con un carácter investigador riguroso, pero también de producción de ideas diversas y novedosas, alejadas de enfoques puramente formales e inoperantes. De hecho, tratar como temática arquitectura y litoral implica, superada una elemental intervención arquitectónica, elaborar una experimentación compleja de exploración territorial.

CONCLUSIONES

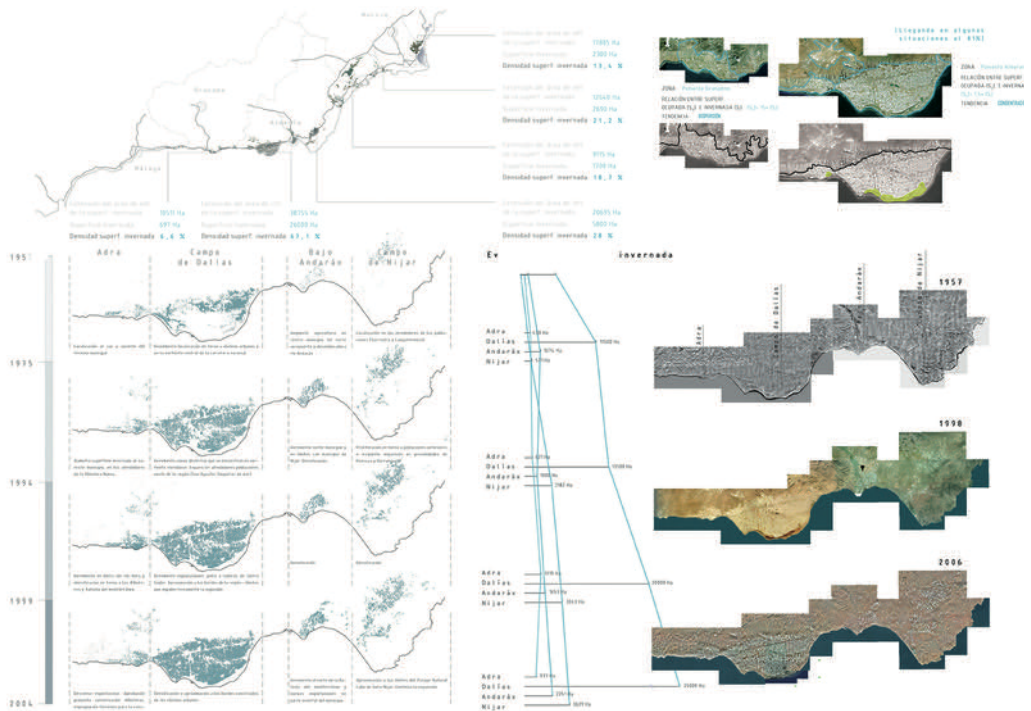
De todas las investigaciones realizadas se pueden extraer mediante sistemas comparativos conclusiones generales para todo el litoral andaluz, y del norte de África, referente a los modelos localizados y al futuro de los espacios naturales.

Los modelos agrícolas y turísticos constituyen dos de los grandes fenómenos transformadores del paisaje o del medio natural que alteran el medio físico en su superficie terrestre, incluso por delante de la minería, la industria y las infraestructuras. En cuanto al consumo de suelo, dentro de la actividad

constructora, el turismo se sitúa en una posición muy destacada como ha expresado Ricard Pie: "Se puede afirmar que en la segunda mitad del siglo veinte, y a escala mundial, los dos grandes fenómenos urbanizadores han sido, con mucha diferencia, la vivienda autoconstruida –informal– y la arquitectura turística"³¹.

Como tales, estos dos grandes motores de desarrollo han sido tratados en las investigaciones desde una visión retrospectiva, y hasta antológica, que aglutina los procesos acelerados de transformación territorial en un corto período de tiempo. En este sentido, se observa que los cambios han sucedido de un modo casi paralelo entre ambos sistemas productivos, asociados a la coyuntura histórica, tanto política como económica de los acontecimientos (Figura 08).

Figura 08: Diagramación de la evolución del crecimiento territorial en el litoral almeriense. Centro de Coordinación a la Investigación y Gestión para el Desarrollo Sostenible. Los invernaderos almerienses: el modelo agrícola intensivo de la Comarca del Campo de Dalías. Hacia un modelo de sostenibilidad. María del Mar González Dueñas. Diciembre 2010



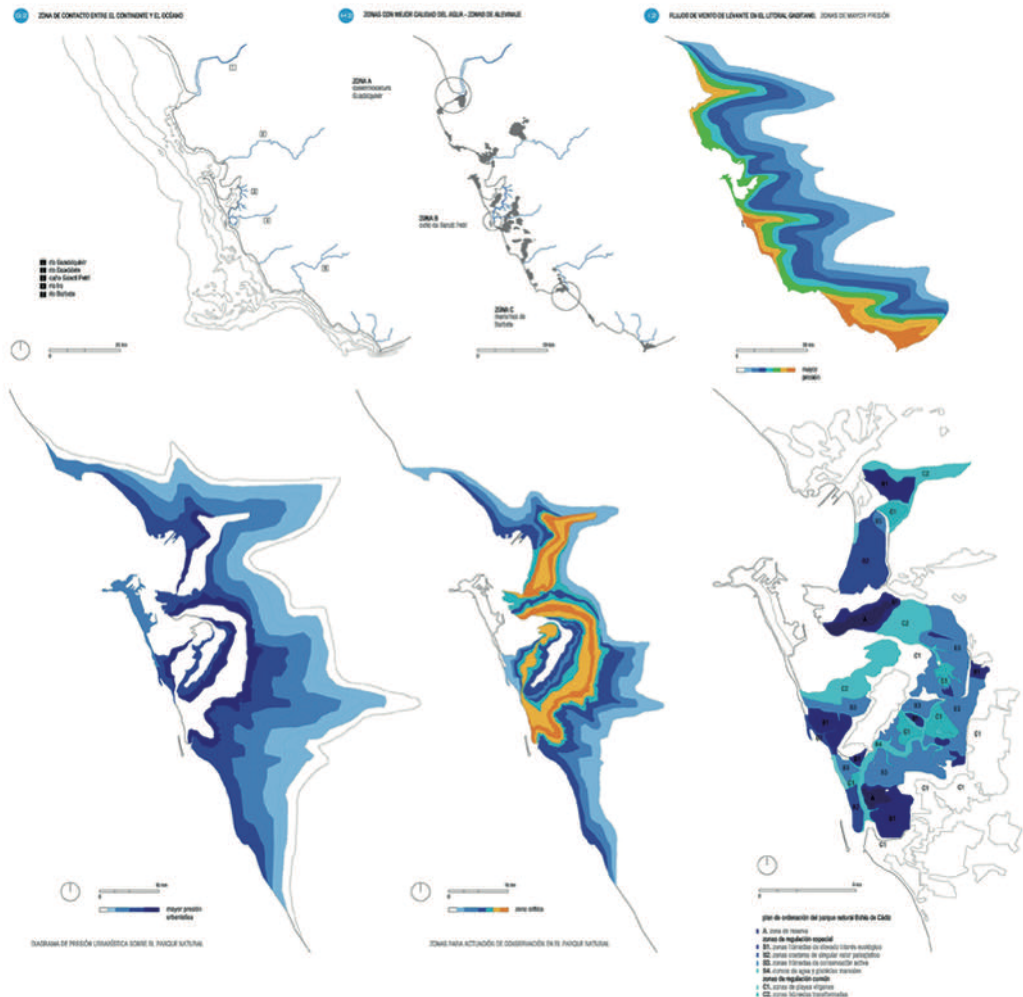
Ambos sistemas de alteración sobre el territorio litoral han utilizado mecanismos bien diferentes de ocupación, pero afectando a las infraestructuras de un modo muy similar, deteriorando la calidad de los recursos disponibles, llegando incluso a su sobreexplotación. Así tendríamos el caso de los acuíferos, debido a la agricultura; y la repercusión medioambiental ocasionada por los embalses para el abastecimiento de agua, motivados por el turismo. De modo paralelo estaría la afectación por contaminantes tóxicos sobre el

Figura 09: Cartografías del estudio del litoral gaditano y Parque Natural Bahía de Cádiz. Reactivación Península de Sancti Petri. Arquitectura en paisaje litoral andaluz, Dinámicas territoriales y arquitectura sostenible. Herakles y las marismas gaditanas. Asentamientos almadraberos en el litoral atlántico andaluz. Miguel Ángel Fresno Hiraldo. Septiembre 2012

terreno y los vertidos al mar. En definitiva, se observa cómo ambos sistemas afectan con su crecimiento directamente al medio natural.

Igualmente, ambos modelos poseen una génesis coetánea caracterizada por la transformación intensa debida a las políticas de directriz centralizada. Las etapas de surgimiento expansivo durante los años sesenta, de redefinición cualitativa durante los setenta y de traslado del modelo a ámbitos cercanos durante los ochenta, son comunes al turismo y a la agricultura intensiva.

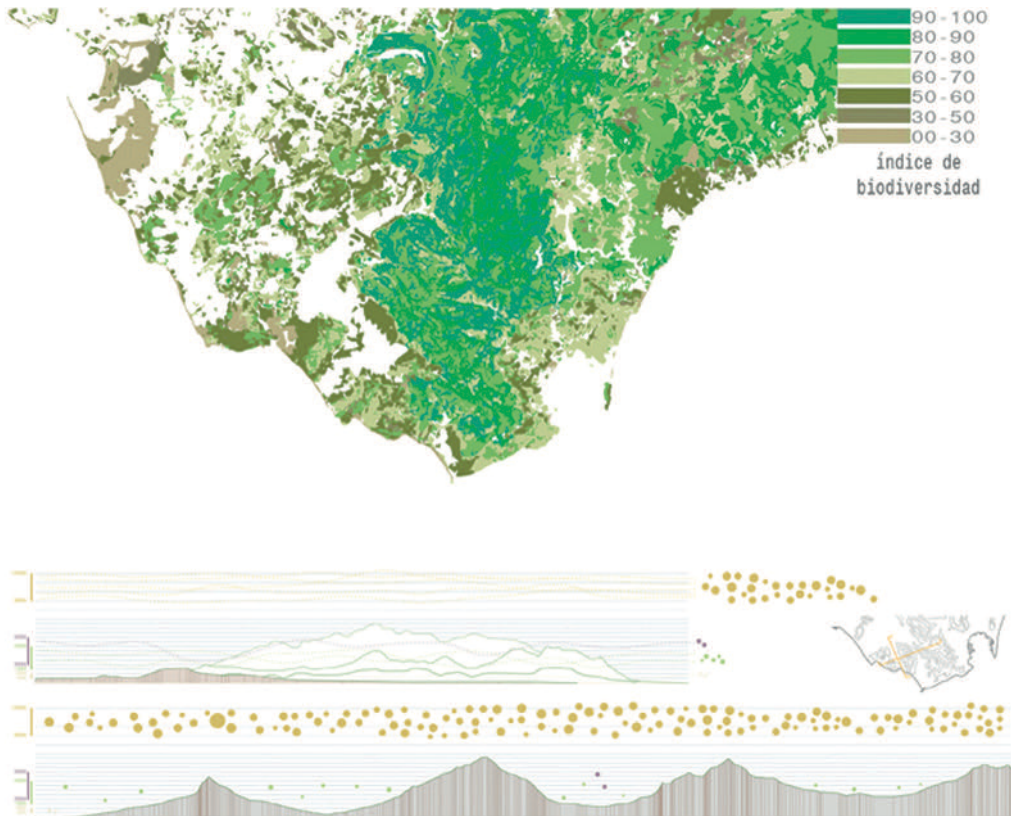
Además del modelo turístico y el agrícola, otro modelo que aparece claramente identificado hoy es el modelo natural y paisajístico, que surge prácticamente por exclusión de los anteriores en el litoral andaluz, es decir, como vacío o excepción entre los llenos ocupados por los ámbitos supuestamente



más desarrollados. La puesta en valor de los espacios naturales, mediante el sistema de protección y preservación ha ido apareciendo paulatinamente en el tiempo como consecuencia del deterioro y la escasa valoración que estos espacios tuvieron en los desarrollos acelerados de los modelos turístico y agrícola. La concienciación sobre lo medioambiental ha facilitado, desde un punto de vista normativo y de valoración ciudadana, su auge actual y las posibilidades de regeneración de todo el litoral (Figura 09).

En el modelo natural, la relación con el medio geográfico es muy directa. La identificación de los modelos con ámbitos concretos del litoral posee una fuerte vinculación física y de localización. Su aparición obedece a razones infraestructurales, debido a la accesibilidad terrestre, marítima o aérea; a razones históricas que han favorecido su génesis, por arraigo o tradición; a razones climatológicas, como vientos predominantes y horas de sol; y a razones geográficas por la orografía o morfología de ríos, playas y montañas (Figura 10).

Figura 10: Cartografía de la biodiversidad del Parque Natural de los Alcornocales y Parque Natural del Estrecho. Campo de Gibraltar. Intercambiador, estación de FFCC, y centro de gestión y observación ornitológico. Arquitectura en el litoral andaluz. Intervención en el estrecho de Gibraltar. José María Mora Camacho. Marzo 2011



Respecto de los sistemas de discretización y comparativas realizadas entre modelos, dentro de las líneas estratégicas que se han planteado, se basan en un estudio de las condiciones físicas y de desarrollo, a partir de las posibilidades que ofrecen las técnicas de diagramación empleadas. Se apuntan finalmente ocho modelos:

1. Costa del Sol en cuanto trasvases de experiencia de desarrollo turístico, análisis de los espacios de ocio y su repercusión social en la antropización del medio;
2. Poniente almeriense como laboratorio de desarrollo de las técnicas agrícolas y su incidencia en el medio físico
3. Cabo de Gata como modelo de los espacios naturales, parques, parajes y espacios de valor
4. Bahía de Cádiz en cuanto a espacios litorales pesqueros, salineros y culturales
5. Campo de Gibraltar como polo industrial con posicionamiento estratégico infraestructural en comunicaciones y valores ambientales
6. Costa de Huelva como litoral preservado por su valor natural
7. Costa de Granada como transición entre lo agrícola y lo turístico
8. Litoral de Tetuán, que aspira desde su peculiaridad cultural a reproducir el modelo Costa del Sol.

Entre los distintos modelos se localizan experiencias híbridas con distintos grados de desarrollo, interrelacionados, comunicados e inducidos por las distintas infraestructuras.

Estos modelos, convenientemente diagramados, son los que permiten completar la investigación con propuestas territoriales, urbanas y arquitectónicas con las que hacer sostenible y recuperar el litoral en su estructura territorial, fundamentalmente mediante la puesta en valor de los espacios naturales con infraestructuras colectivas y equipamientos públicos ligados al paisaje.

NOTAS AL PIE

1. El título en la versión inglesa original era *The Hunting of the Snark*.
2. Título original: *Through the Looking-Glass, and Alice found there*, 1872.
3. Título original: *Alice's Adventures in Wonderland*, 1865.
4. El título completo del poema es *La Caza del Snark, Agonía en Ocho Cantos*.
5. El Suprematismo fue iniciado por Kazimir Malévich en Rusia hacia 1915.
6. El Neoplasticismo, de la mano de Piet Mondrian en Holanda, surge a partir de 1917.
7. Borges, 1999.
8. El grupo Fluxus surge en Estados Unidos, organizado informalmente en 1962 por George Maciunas, y tuvo versiones en México, Japón y Europa, en esta última de la mano de John Cage.
9. Tristan Tzara, André Bretón y otros surrealistas comenzaron a utilizar a partir de 1925 el juego conocido como cadáver exquisito, *cadavre exquis* en francés, empleándolo como técnica de gran efectividad para la producción inconsciente creativa.
10. Calvino, 2001.
11. *Ibidem*.
12. En 1929 el grupo surrealista belga traza un mapamundi desproporcionado, tomando como centro el Océano Pacífico, pero en su hemisferio Norte. Se le atribuye una intencionalidad ideológica al tomar la URSS un tamaño mucho mayor al real y reducirse considerablemente, por el contrario, el de EEUU.
13. Calvino, 2001.
14. *Ibidem*.
15. *Ibidem*.
16. *Ibidem*.
17. Perec, 2001, p. 25.
18. Guattari, 1996.
19. de Lacour, 2014.
20. de Lacour, 2011.
21. Castells, 1995.
22. Latour, 1983.
23. El concepto de topofilia podría entenderse como afecto al lugar. Algunos autores desde el ámbito de América Latina lo han tratado con profusión, como Carlos Mario Yori, que dirige el Proyecto Internacional Topofilia, Ciudad y Territorio desde las Universidades Nacional de Colombia y la Universidad Javeriana de Bogotá.
24. El método paranoico-crítico fue principalmente empleado por Salvador Dalí, para quien representaba un método espontáneo de conocimiento irracional

basado en la objetividad crítica y sistemática de las asociaciones e interpretaciones de fenómenos delirantes.

25. La plataforma se encuentra visible en <http://wdb.ugr.es/~litoral/>.
26. Latour, 1983.
27. de Lacour, 2006.
28. En noviembre de 2011 fue concedido el Primer Premio International Bauhaus. SOLAR Award a María del Mar González Dueñas por su proyecto "Los Invernaderos Almerienses: El modelo agrícola intensivo de la comarca del Campo de Dalías. Hacia un modelo de sostenibilidad". En febrero de 2015 Paula Cuadros Martín resultó finalista del Concurso PFC de Arquitectura de ASEMAS 2014, por su investigación Memoria de Azúcar y su proyecto de Azucarera del Guadalfeo en La Caleta, Salobreña, Granada. José Carlos Fernández Martínez fue seleccionado para participar en la 7ª edición del Concurso Archiprix International de mejores PFC del mundo, celebrado en Moscú en junio de 2013, por su proyecto "Centro Cultural de interpretación del Paisaje de Cabo de Gata-Níjar, Investigación sobre la evolución del Litoral Almeriense y propuesta de Preparque". Marina Morón Frápolli fue seleccionada para participar en la octava edición del Concurso Archiprix International de mejores PFC del mundo, celebrado en Madrid en mayo de 2015, por su proyecto "Centro de investigación y producción de algas, Centro de exposición y conocimiento del entorno de las Salinas de San Rafael y Propuesta de actuación en el Poniente Almeriense"
29. Romero y de Lacour, 2005.
30. Castells, 1995.
31. Pie, 2002.

BIBLIOGRAFÍA

- BORGES, JORGE LUIS, "Del rigor en la ciencia", El hacedor, (Madrid: Alianza Editorial, 1999), 136, p. 119).
- CALVINO, ITALO, "El viandante en el mapa", Colección de Arena, (Madrid: Siruela, 2001), 264, pp. 28-39).
- CARROLL, LEWIS, La caza del Snark, Agonía en ocho cantos, (Barcelona: Mascarón, 1982), 91 p.
- CASTELLS, MANUEL, La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional, (Madrid: Alianza Editorial, 1995). 504 p.
- DE LACOUR, RAFAEL, "Micro-análisis 2. El conglomerante de las infraestructuras territoriales y turísticas", Costa-grafías. El litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol. LOREN, MAR (Ed), (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014), 120, pp. 48-80.
- DE LACOUR, RAFAEL. "Arquitectura y turismo, espacios para la colectividad", (en línea), Barcelona: Revista de la UPC, septiembre de 2006. Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/2327/1/IAU-00076-49.pdf> [Consulta: 2013, 4 de noviembre].
- DE LACOUR, RAFAEL. "Los espacios naturales del litoral como oportunidad territorial de paisaje", El territorio como "Demo": demo(a)grafías, demo(a)cracias, y epidemias, TAPIA, CARLOS et alt. (Eds.), (Sevilla: UnIA, 2011), 328, pp. 270-288.
- GARCÍA VÁZQUEZ, CARLOS. Documento de investigación "Análisis del Territorio 2. Costa del Sol: asentamientos". Costa del Sol: Arquitectura, Ciudad y Territorio. Inédito. Convocatoria de Ayuda a Programas de Investigación en materia de arquitectura y vivienda, Consejería de Vivienda y Organización del Territorio, Junta de Andalucía, Sevilla, 2006-2008.
- GONZÁLEZ, PLÁCIDO. "Propuesta. Costa del Sol-AP7. Antecedentes, presentes y futuros." Costa-grafías. El litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol. LOREN, MAR (Ed). (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014, 120, pp. 89-100.
- GUATTARI, FELIX, Las tres ecologías, (Valencia: Editorial Pre-Textos, 1996). 79 p.
- LANZAT, CARLOS (Coord.); DE LACOUR, RAFAEL; GALACHO, BENJAMÍN, Estudio del Planeamiento vigente en la Costa del Sol occidental Inédito, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Málaga, 1995.
- LATOUR, BRUNO, "Give Me a Laboratory and I will Raise the World", Science Observed: Perspectives on the Social Study of Science, K. Knorr-Cetina y M. Mulkay (eds.), (Londres: Sage, 1983), pp. 141-170.
- LOREN, MAR, "La Costa del Sol como sistema de diferencias. Cartografiando el litoral", Costa-grafías. El litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol. LOREN, MAR (Ed), (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014), 120, pp. 17-21.
- LOREN, MAR, "Micro-análisis 1. El conglomerante residencial", Costa-grafías. El litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol. LOREN, MAR (Ed), (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014), 120, pp. 23-47.

- PEREC, GEORGES, *Especies de espacios*, (Barcelona: Montesinos, 2001). 147, p. 25.
- PIE, RICARD, "La arquitectura vergonzante", *La arquitectura del Sol*, Mesalles, F & Sumoy, L. (Eds.), (Barcelona: COA, 2002), 415, pp. 24-29.
- ROMERO, JOSÉ MARÍA; DE LACOUR, RAFAEL, *Nerja Paisaje ZoMeCS* (un libro colectivo de estudiantes de la asignatura Monográficos de proyectos, de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Granada). (Málaga: Fundación Rizoma, 2005). 249, p. 165-166.

PONENCIA

ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN SOSTENIBLE DE ASENTAMIENTOS TURÍSTICOS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO: MAPA TIPOLÓGICO DE ASENTAMIENTOS TURÍSTICOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA¹

VICENTE MAS LLORENS

Doctor Arquitecto. Catedrático del Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia. Grupo de Investigación ERAM Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea

MARILDA AZULAY TAPIERO

Profesora Contratada. Doctora Arquitecta del Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia. Grupo de Investigación ERAM Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea

MARINA SAURA MARTÍN

Arquitecta. Miembro del Grupo de Investigación ERAM, ETSA de la Universidad Politécnica de Valencia. Colaboradora en el equipo de Vicent Garcia en la redacción de "Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa. DH Júcar. Medio Urbanístico" (2006-2010)

INTRODUCCIÓN

El proyecto de investigación *ERAM. Estrategias de regeneración de asentamientos turísticos en el litoral mediterráneo* parte de la hipótesis de que puede encontrarse soluciones válidas a la regeneración de asentamientos turísticos que, como factor de desarrollo económico, social y territorial, no supongan destrucción del territorio litoral, sistemas, estructuras, arquitecturas o paisajes sino que, transformándose en motor de regeneración territorial, supongan su recuperación y reutilización (Figura 01).

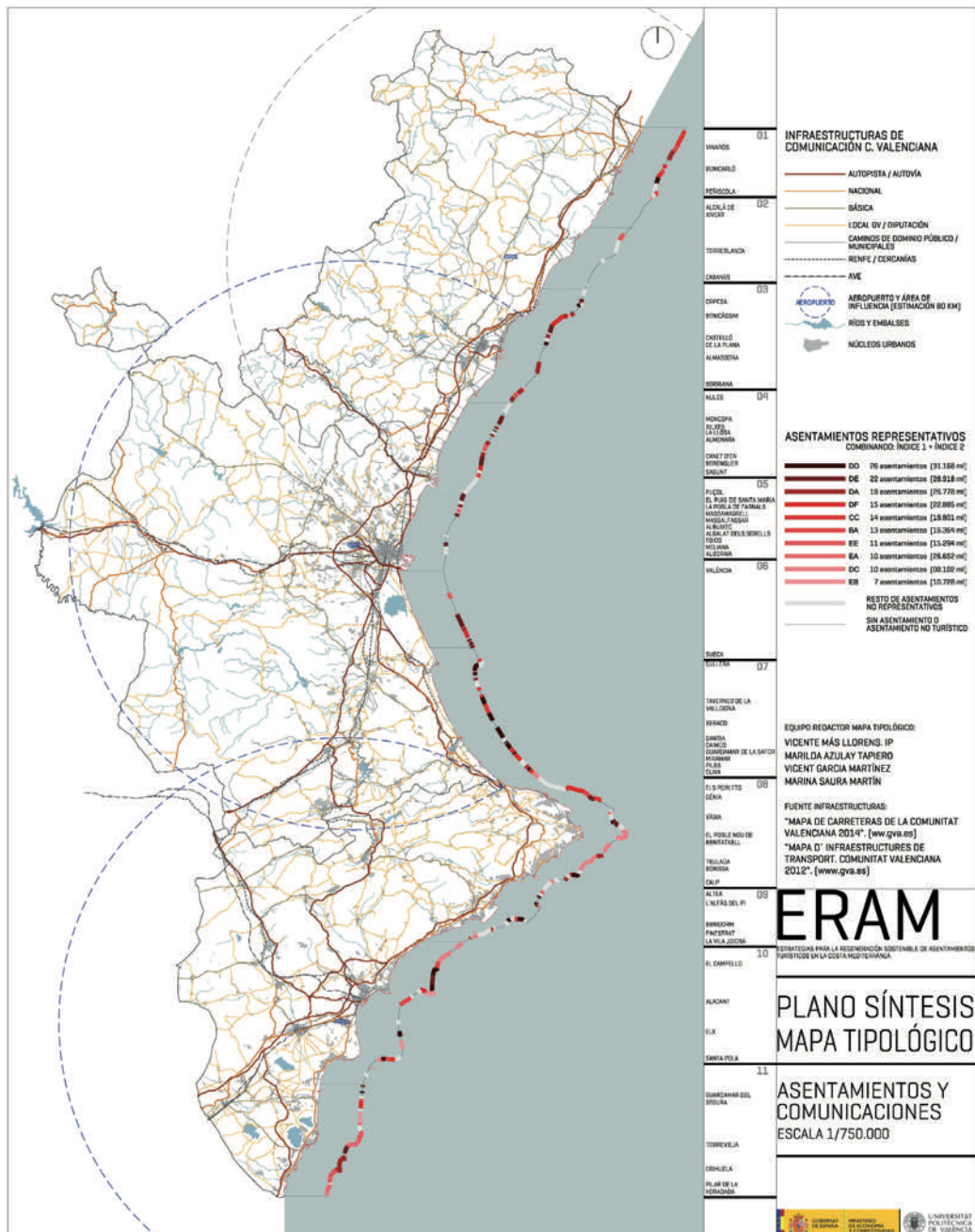


Figura 01: Mapa tipológico de los asentamientos turísticos de la Comunitat Valenciana: plano de síntesis. Asentamientos y comunicaciones.
Elaboración diciembre 2014. Vicente Mas, Marilda Azulay, Vicent Garcia, Marina Saura

Bajo la consideración del asentamiento como un sistema abierto, un sistema en intercambio con el ambiente, la investigación indaga en la necesidad y posibilidad de acciones, y en cuál debe ser su orientación. Acciones que deben articular realidades cada vez más multidimensionales y transversales, encaminadas, en su caso, tanto a dotar a los asentamientos turísticos de cohesión urbana y territorial, como a plantear y posibilitar nuevas propuestas de turismo y sus posibles redes y rutas donde lo determinante no es sólo actuar sobre las partes o productos del destino, sino de un modo global, sobre las condiciones ambientales y paisajísticas que conforman los espacios y sus escenarios. Entre las acciones, las que afectarán, por un lado, a su mantenimiento, su recuperación y reciclaje, renovación, rehabilitación, adaptabilidad y diversos y posibles cambios de uso; y, por otro, a la creación o intervención en objetos concretos de (y para) la regeneración de dichos asentamientos. Otras tendrán por finalidad el recuperar o establecer su identidad social y cultural.

La estrategia permitirá imaginar escenarios para dichas acciones según las informaciones, incertidumbres e indeterminaciones que, incluso, perturben el curso de la acción. Estrategias de regeneración de asentamientos turísticos en el litoral mediterráneo donde establecer criterios y pautas referidas a cada escala, desde la geografía y el paisaje a la caracterización y disposición de los espacios y sus microclimas, incluso hasta el tratamiento de elementos constructivos y de acondicionamiento climático colaboradores en el funcionamiento sostenible de los construido. Es en este sentido en el que se plantea el establecimiento de estrategias, sus marcos y posibles escenarios, de modo que dirijan la toma de decisiones para la regeneración de los asentamientos. Para ello, también identificar referentes, sus formas, propósitos de las intervenciones, medios y técnicas, agentes y procesos... en una interacción en la que intervienen tanto las condiciones geofísicas del hábitat, como el tejido sociocultural, el factor determinante turístico o el contexto sociopolítico.

Para facilitar la capacidad de conocimiento de los asentamientos, partimos de la premisa de la necesaria participación de diversas disciplinas y grupos de investigadores arraigados en sus respectivos territorios; así como de la incorporación tanto en los métodos de análisis e interpretación, como en el propio proceso de planificación y regeneración, de, entre otras, las aportaciones del pensamiento complejo –de acuerdo con Edgar Morin², “fruto de un esfuerzo para articular saberes dispersos, diversos y adversos entre sí”³–, de la teoría de la auto-organización, de la teoría sistémica, del concepto de dispositivo foucaultiano⁴ –“una especie de ovillo o madeja, un conjunto multilíneal”, para Gilles Deleuze⁵– y las referidas a las cuestiones de percepción, complejidades fenoménicas y experienciales que, como apunta Steven Holl⁶, se desarrollan solo parcialmente mediante el propósito y muy frecuentemente

se originan de forma accidental a partir de la superposición semiordenada, aunque impredecible de propósitos individuales”.

En este sentido, nos ayudará a conocer el asentamiento, el hacerlo a través de la percepción de sus habitantes, de la comparación de sus estructuras, de las transformaciones de usos, de la idea de propiedad, de los tipos residenciales, sistemas constructivos... así como a través de la definición de nuevos asentamientos o barrios⁷, y de “todos los hechos urbanos que emergen del espacio habitado”, como refiere Aldo Rossi⁸. También el conocer acerca de las relaciones entre sus miembros –aunque no se encuentren en contacto directo–, de la ocupación del espacio, de los equilibrios o desequilibrios entre grupos –edad, sexo, lengua...–, o acerca de los síntomas de “huída” o integración; porque, aunque la razón de ser del asentamiento sea el turismo, se debe integrar en el conocimiento al poblador local, permanente, quien mantiene viva la dinámica de la estructura urbana y contribuye a su identidad.

En otro estadio de la investigación, estudios especializados pueden establecer, desde la necesaria interpretación del diálogo entre el territorio y quienes lo habitan, la capacidad y oferta turística, así como la identificación del flujo turístico, su perfil, motivaciones y, a su vez, las estrategias de asentamiento ante una particularidad geográfica: el litoral que, como expresa Juan Jesús Trapero, es oportuno considerar como el determinante de la identidad cultural de los pueblos que están en contacto con el mar. Ello queda constatado, escribe Trapero⁹, “tanto en su historia como en la huella que ha ido dejando en su literatura, artes plásticas, arquitectura y costumbres, así como en la configuración de sus poblados y ciudades”. Entre las huellas, los asentamientos de población litorales como alquerías, barrios de pescadores, *els graus*,... y el paisaje de la producción –puertos, almadrabas y salinas–, o, como recoge Josep Vicent Boira¹⁰ “el paisaje invisible: los nombres de lugares”, un patrimonio intangible pero de alto valor cultural.

1. EL TERRITORIO LITORAL COMO ESPACIO DE COMPLEJIDAD

El litoral es un espacio de complejidad –en el sentido original del término y aludiendo a “lo complejo”, como “lo que está tejido en conjunto”¹¹–, área de transición entre los sistemas terrestres y marinos, en la que existen intensos procesos de intercambio de materia y energía. Es también un ecosistema en constante evolución y cambio, con un alto valor ecológico y considerable diversidad biológica en el que es necesario reconocer e interpretar tanto los elementos como el territorio que “los envuelve” y su pertenencia o no a un sistema o paisaje global. Elementos que se explican por la presencia del mar y por la relación medio físico/medio humano, donde surge con fuerza el término paisaje litoral como aquel que nace del contacto con el mar y debe su

existencia a esta particularidad. Franja de costa en la que cualquier cambio en la dinámica de un punto, afecta al resto, con mayor o menor importancia, inmersa y condicionada por un sistema litoral (Figura 02).

Figura 02: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Foto aérea frente litoral El Saler entre el mar y el parque natural de l'Albufera, Valencia



En este sentido, dentro de la política asignada a la Dirección General de Costas (2008) con relación al contenido y objetivos de los proyectos de obras litorales de interés general, se incluyen, entre los tipos de actuaciones en relación con las playas, la preservación y mejora de la franja litoral como un elemento valioso del paisaje, el tratamiento de la playa como elemento prioritario de la ordenación del territorio y la protección de la playa como espacio natural con altos valores ambientales.

Por tanto, un conocimiento pertinente deberá evidenciar, como nos advierte Edgar Morin¹², el contexto, lo multidimensional y lo complejo, donde se hace necesario explicitar la naturaleza del objeto de estudio: el asentamiento turístico en el litoral mediterráneo; en la Comunidad Valenciana, "un territorio poco propicio para la presencia y conservación de elementos patrimoniales litorales"¹³. En él, encontramos un modelo de ocupación, a lo largo de los

últimos decenios del siglo XX, basado en las actividades turísticas, que ha transformado grandes extensiones de la línea costera proporcionando un elevado crecimiento urbano mediante actuaciones yuxtapuestas de diversos modelos municipales, hasta generar continuos edificados. Dichas actuaciones han conllevado un tipo de hábitat propio y a la modificación del territorio funcional y paisajísticamente: un “acoplamiento entre series heterogéneas”, en terminología de Deleuze¹⁴, “de donde deriva una resonancia interna en el sistema, de donde deriva a su vez un movimiento forzado cuya amplitud desborda las series de base” (Figura 03).



Una urbanización, de vocación turística y oferta marcadamente estacional, constituida por una sucesión de asentamientos, primero fundamentada en las relaciones entre núcleos urbanos situados en el interior y los asentamientos ubicados en el litoral (donde compaginar actividades agrícolas y pesqueras) y, luego, en la suma de una serie de equipamientos de alojamiento, restauración y servicios situados sobre el territorio litoral. Una ocupación a la que se suman urbanizaciones de segunda residencia hasta generar una extensa malla urbanizada y una creciente dispersión hacia el interior facilitada por la mejora en la motorización y de las estructuras de comunicación, con el

Figura 03: Plana de Castellón y desembocadura del Riu Ana al norte del Grau de Borriana. Salvador Peiró

consecuente aumento de los flujos de movilidad y complejidad en los usos del suelo y tipos de asentamiento. “Los moradores de las distintas series se cruzan pero rara vez se miran, utilizan los mismos soportes infraestructurales pero pocas veces se dirigen al mismo sitio”, escribe Mar Loren-Méndez¹⁵ en referencia a la Costa del Sol. Modelos de uso, implantación y crecimiento en un entorno que ha ido degradándose con las correspondientes consecuencias sobre la demanda turística y sobre la población residente, en un proceso recursivo en el que las intervenciones reentran sobre la demanda que las ha producido, y nos enfrentan a su revisión y regeneración, así como a la de las determinaciones que las han posibilitado.

2. EL ASENTAMIENTO TURÍSTICO

Para la identificación del asentamiento turístico (establecimiento humano y construcción social tanto desde su creación como tal como desde su transformación a la vida turística), el considerar las actividades desarrolladas y sus expresiones en el territorio, sus atributos y equipamientos, estructura y procesos de urbanización, las relaciones sociales y económicas, etc. como determinantes de sus características, los constituyen en parámetros a tener en cuenta (Figura 04).

En cuanto a la influencia de la geografía, como sostienen Gilles Deleuze y Félix Guattari¹⁶, “la geografía no se limita a proporcionar a la forma histórica una materia y unos lugares variables. No sólo es física y humana, sino mental,



Figura 04: Playa Norte de Peñíscola con el Castillo y núcleo histórico artístico “La Ciudad” al fondo, Costa del Azahar, Castellón

como el paisaje”, por lo cual “el territorio implica la emergencia de cualidades sensibles puras, *sensibilia* que dejan de ser únicamente funcionales y se vuelven rasgos de expresión, haciendo posible una transformación de las funciones”¹⁷. Por otro lado, Amos Rapoport¹⁸ definió que, contrariamente a la idea del determinismo del paisaje y del clima, la localización geográfica ofrece las posibilidades apropiadas para el hombre, pero no es un imperativo constructivo. Es decir, como han señalado Almeida, Mora y dos Reis¹⁹, “las viviendas y aglomeraciones no son el resultado único de las fuerzas fisioclimáticas, sobre todo, donde las formas arquitectónicas cambian en las zonas donde la geografía no ha cambiado, como por ejemplo en el borde del Mediterráneo”. Esto significa que, teniendo un determinado clima, con la posibilidad de encontrar ciertos materiales y los medios en determinada región, lo que decide en última instancia sobre la forma de una vivienda y modela sus espacios y su organización, es la visión que un pueblo tiene de lo que es la forma de vida y la ocupación del espacio. Variables y relaciones alteradas y afectadas por el fenómeno turístico y la construcción para el turismo, desde la situación, conservación o sustitución de referencias, el desarrollo de nuevas jerarquías, concentración de determinadas y hasta nuevas actividades y su desarrollo en el tiempo, establecimiento de unidades temáticas y su posible carácter introvertido o extrovertido, sustitución o creación de nuevos significados..., incluso desde la idea de propiedad, densidades de ocupación y transformación de los tipos residenciales (Figura 05).



Figura 05: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Límite municipal en la franja costera entre Poble de Farnals y Massamagrell, Valencia

Por otra parte, en la lectura de un contexto urbano, que a su vez requiere del conocimiento de la relación entre el individuo y su entorno, una cualidad específica de importancia decisiva en el escenario es la imagen generada. Una consideración respecto de dicha imagen: la percepción también es un hecho cultural, la interpretación de lo que podemos (re)conocer (y, por tanto, determinada por el conocimiento) en un proceso en el que están involucradas muchas variables, también alteradas con el fenómeno turístico y que se produce también a través de los rótulos, la lengua que se habla o la ropa que se viste. En el otro sentido de la relación, una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor sensación de seguridad emotiva: por un lado, cada ciudadano experimenta sus vínculos con cada parte de la ciudad y en su imagen interviene la legibilidad del paisaje; y, por otro, el espacio arquitectónico –que existe independientemente del receptor– necesita ser sistematizado para su legibilidad²⁰. Será necesario atender, pues, a la identificación del habitante como coautor y participante activo –voluntario o involuntario, local o foráneo, permanente o temporal– en la construcción de la ciudad (incluso la identificación de quienes no son autores ni testigos directos, pero sí referentes, comunicadores o visitantes).

Desde esta perspectiva, el pensamiento complejo constituye una herramienta imprescindible para comprender la diversidad (de culturas, de lenguajes, de actividades, de edades, etc.) y la sustentabilidad (de equilibrios energéticos, consumo, huella ecológica, etc.) como condiciones del asentamiento turístico. Así, para Basarab Nicolescu²¹, la visión transdisciplinaria es una perspectiva que propone considerar una realidad multidimensional estructurada en múltiples niveles de comprensión que resultan de la interpretación del conocimiento de diversos niveles de realidad y de percepción, siempre múltiples y complejos. Y la realidad engloba al sujeto y al objeto. En este sentido, considerar el asentamiento turístico implica tanto considerar sus atributos turísticos, el equipo receptor turístico (comunicación y transporte, equipamiento, alojamiento, servicios,...) y los efectos de su implantación en el territorio, como a su población (estable, turista, vacacional,...) y sus motivaciones; pero también las relaciones entre turistas y locales y las relaciones y efectos tanto en las poblaciones receptoras como en las de su entorno.

Aspectos dinámicos del fenómeno –tanto durante la afluencia turística como cuando ésta es ralentizada o interrumpida– en la Comunidad Valenciana a partir de la organización de infraestructuras de alojamiento basada fundamentalmente en la oferta hotelera, hasta la importante presencia de segundas residencias, muchas de ellas para la población autóctona, coexistiendo con la actividad propiamente turística. Ambas actividades, como lo han expresado Alfonso Fernández y Arsenio Villar²², “comparten el aprovechamiento de los mismos recursos y estructuras territoriales, pero la extraordinaria

proliferación de las residencias secundarias, con la consiguiente presión sobre dichos recursos y estructuras (playas, suelo, agua, paisaje, infraestructuras de comunicación, de abastecimiento y depuración de aguas, etc.), ha acabado por deteriorar la experiencia del turista en estos destinos, restando competitividad a los mismos; por todo ello la citada proliferación de segundas residencias ha sido señalada, incluso por los propios agentes empresariales turísticos [...] como el principal problema del modelo turístico en el litoral andaluz y español”.

La complejidad de la urbanización turística de la costa mediterránea, y concretamente en la Comunidad Valenciana, fomenta la necesidad de conocerla y entenderla en su conjunto, en una visión hologramática del territorio²³; una visión que, trasciende al reduccionismo que no ve más que las partes y al holismo que no ve más que el todo. A pesar del territorio y la ciudad distinguidos en partes diversas, constituyendo hechos urbanos complejos, y la posible diferente lógica proyectual de cada fragmento, hay que ir más allá del hecho construido por yuxtaposición de fragmentos. El principio hologramático ayuda a visualizar la construcción de las relaciones en el territorio litoral como sistema, sus articulaciones, intersecciones, yuxtaposiciones y límites y posibilita establecer estrategias para proyectar/planificar su futuro asumiendo direcciones imprevistas.

Pero para explorar el territorio como expresión simultánea de unidad y diversidad –como “sistema de diferencias” en terminología de Mar Loren-Méndez²⁴– se hace necesario abarcar los rasgos comunes y aspectos diferenciales de dicha urbanización hasta la realización de estudios comparados en un área territorial amplia, así como el rastrear en sus orígenes y transformaciones. En el estudio referido a la Comunidad Valenciana, el asentamiento turístico se ha identificado desde la toponimia, su carácter de identidad, administrativo o geomorfológico, determinando a lo largo del litoral de la Comunidad un total de 205 asentamientos turísticos: 49 en la provincia de Castellón, 58 en Valencia y en Alicante, 98. Pero independientemente del número de asentamientos, y de cara al mejor conocimiento de la estructura de implantación dominante en la Comunidad Valenciana, se hace necesario conocer la longitud de costa afectada: de los 418.354 ml. de costa contabilizados, 272.154 ml. son los ocupados por los asentamientos turísticos.

Nos propusimos, como primer escalón, la identificación de los tipos de asentamiento con la finalidad de delimitar los condicionantes a considerar en el estudio y posterior selección de casos de estudio. Entre los modelos de ocupación, primero núcleos históricos (independientemente del momento de la historia y caracterizado por las funciones urbanas) y asentamientos litorales originales (como los asentamientos soporte de actividad económica que pasa a ser atributo turístico) hasta llegar a configurar el uso vacacional, y nuevos

centros turísticos o nuevos asentamientos o complejos que proceden a la ocupación y apropiación de territorio hasta entonces virgen. Éste es el objeto del "Mapa tipológico de asentamientos turísticos de la Comunidad Valenciana", que permite situar los casos de estudio en su entorno más próximo, a la vez que leer el territorio en su totalidad y en relación con otros asentamientos. Mapa pretendidamente inacabado, donde ir sumando datos, límites, oportunidades e indicadores, que se ha hecho cargo de la coordinación de la investigación en otras herramientas y componentes; entre ellos, el estudio de indicadores para el diagnóstico de las áreas turísticas, el de los espacios verdes litorales, o el de los bienes patrimoniales²⁵.

3. CLASIFICACIÓN

Desde esta visión, el conocimiento de la situación actual de los asentamientos turísticos en la costa mediterránea y su posible evolución, tan necesario para la elaboración de estrategias válidas que redunden en su sostenibilidad y en la mejora de las condiciones físicas y ambientales de la franja costera, no puede basarse en la acumulación de datos particulares de cada asentamiento. Si bien trascendiendo el entendimiento del territorio como una unidad homogénea, las condiciones económicas, las circunstancias sociales, el soporte físico del territorio y los hábitos de la población presentan los suficientes rasgos comunes como para que pueda suponerse la existencia de estructuras básicas comunes que den soporte a la existencia de un número reducido de tipos de asentamiento.

En el campo de la arquitectura ya quedó suficientemente establecida la existencia de esas estructuras básicas hasta el punto que Aldo Rossi afirma que el tipo es "la idea misma de la arquitectura; lo que está más cerca de su esencia"²⁶. Pero lo que interesa aquí no son tanto los tipos edificatorios como el establecimiento de una tipología de los asentamientos. Al contrario de lo que ocurre con los tipos de edificios, ampliamente difundidos en la población que ha contribuido aunque sea inconscientemente en su conformación, los tipos de asentamiento tienen un origen más especializado y para conocerlos será preciso aplicar mecanismos clasificatorios que tengan en cuenta que no se trata de realidades acabadas si no de estructuras en proceso de evolución. Como ya dijera Giorgio Grassi²⁷ una clasificación no es un tipo, pero permite una directa aproximación a él:

El tipo está muy próximo a lo que entendemos generalmente como 'esquema' en la arquitectura; y en este sentido, creo que el esquema se ha de valorar más allá de su función de mero instrumento... este elemento característico y general de la arquitectura, que se pone de manifiesto con la clasificación, aunque no pueda

coincidir con una interpretación del término 'tipo' (entendido como elemento constante en la arquitectura), con todo es algo que se le acerca mucho; en realidad, en toda clasificación que se constituye, se propone concretamente como un aspecto del 'tipo'.

Considerada desde este punto de vista, como una clasificación, una tipología de los asentamientos como la que aquí se propone, tiene un valor básicamente instrumental. No se trata tanto de manifestar la esencia de cada asentamiento como de obtener una clasificación útil para los fines de la investigación.

Toda clasificación se basa en un criterio o en un conjunto coherente de ellos, y no puede afirmarse que unos criterios son mejores que otros si no es basándose en la mayor o menor capacidad de la clasificación resultante para aportar datos útiles a los fines propuestos en la investigación. Así pues, uno de los primeros trabajos realizados en la investigación ha sido establecer los criterios clasificatorios, jerarquizarlos en función de su utilidad y determinar el grado de independencia entre ellos. De este modo, desde una primera aproximación en base a parámetros medio-ambientales y geomorfológicos, parámetros urbanísticos y arquitectónicos, caracterización sociológica y parámetros económicos e institucionales, como afecciones competenciales o de planificación, se ha llegado a establecer cuatro índices que agrupan criterios dependientes entre sí.

- a. Estructura de la implantación, que debe proporcionar información sobre las diferentes formas de la estructura urbana pues, entre los asentamientos turísticos en la costa, se encuentran casos que varían entre sistemas simples, como las agrupaciones en torno a un eje viario o la consolidación de la estructura agrícola preexistente, a los sistemas basados en una planificación ordenada orientada al aprovechamiento turístico o de segunda residencia, "ciudades artificiales", como "aquellas ciudades que han sido creadas deliberadamente por planificadores", en la definición de Christopher Alexander en "La ciudad no es un árbol"²⁵. En el camino, incorporamos la malla, establecida por Leslie Martin²⁹ como "una especie de tablero que establece las reglas del juego" y en la que "cada una de ellas ofrece diferentes posibilidades y elecciones para la edificación y la vida"³⁰.

Evidentemente no se trata de una foto fija y todos los asentamientos pueden ser considerados como un ente vivo en diferentes grados de desarrollo; por ello se ha establecido un subíndice en este concepto que valora el grado de desarrollo. Un segundo subíndice señala el grado de conexión, y por tanto de movilidad,

del asentamiento con los núcleos urbanos (funciones urbanas) próximos.

- b. La comprensión de la forma en que la escala y la configuración de la estructura afecta a la disposición de la edificación sobre el terreno dentro de ella, es fundamental para la reconsideración de la estructura. En este sentido, el segundo índice, que se refiere a los aspectos más arquitectónicos, es el tipo de agrupación dominante en las diversas estructuras.

Se trata de establecer cuáles son los tipos edificatorios presentes en el asentamiento y su distribución en él. Se encuentran asentamientos constituidos por el dominio de un tipo de agrupaciones de edificios: viviendas unifamiliares aisladas, unifamiliares agrupadas, plurifamiliares en manzana, bloque o en torre, etc., mientras que en otros asentamientos no es posible determinar un tipo dominante. Conviven varios de ellos, unas veces de forma localizada o zonificada y otras de forma aleatoria, independientemente de su motivación o por la evolución en el tiempo. Pero, en cualquier caso, lo que interesa al estudio no es tanto el tipo arquitectónico como su repercusión en el espacio urbano; por ello se ha introducido un subíndice que indica el grado de colmatación u ocupación en planta de la edificación, o lo que es lo mismo, la presencia de espacios abiertos en términos porcentuales, si bien, en cada caso objeto de estudio, habrá que establecer la superficie en planta del territorio del asentamiento y su grado de ocupación para definir el índice de ocupación o la edificabilidad bruta. Ocupación que, en el caso de la agregación plurifamiliar, establece espacios libres públicos –espacios abiertos– o privados –espacios libres cerrados–, todo lo cual junto con el grado de desarrollo del proceso urbanizador en el territorio, permite establecer una valoración cualitativa y cuantitativa de las características funcionales y formales de los asentamientos.

- c. Respecto del frente litoral, el tipo de costa pretende estudiar la influencia en los asentamientos de la variada morfología de la costa mediterránea, tanto desde el punto de vista de los elementos naturales como de la presencia de intervenciones humanas destinadas a la protección de la costa o a otros usos. Un aspecto lo constituyen los espacios portuarios y las playas inducidas por las estructuras portuarias, su ubicación respecto de la ciudad y, sobre todo, sus dimensiones; playas sometidas a una intensa utilización, razón por la que

suelen estar dotadas de servicios e infraestructuras necesarias.

Especialmente relevante es el subíndice que establece el modo en que se encuentran los asentamientos residenciales con la línea de costa: paseos marítimos, sendas litorales, viarios rodados, etc., considerándose dicho encuentro directo, o mediante bandas de transición donde encontrar o no estructuras de diversa índole. El encuentro, que siempre se produce, nos hablará de la accesibilidad o conexión entre asentamiento y borde costero.

- d. El parámetro económico-turístico, clasifica los asentamientos en función del interés económico que presentan, en relación con la industria turística o con la segunda residencia, con la dificultad que comporta la consideración de la oferta de alojamiento no regulada. El subíndice recoge, en este caso, los diferentes niveles de servicios presentes en el asentamiento, que parecen estar directamente relacionados con su valor económico y su grado de desarrollo. Su análisis puede dar idea de la utilización y movilidad a través del territorio.

4. MAPA TIPOLOGÍCO DE LOS ASENTAMIENTOS TURÍSTICOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

En una siguiente aproximación, de cara a su eficacia respecto de la noción de estrategia, los índices anteriormente enumerados han dado lugar a lo que hemos llamado el Mapa tipológico de los asentamientos turísticos de la Comunidad Valenciana donde destaca la "matrícula del asentamiento", definida por los cuatro índices de la situación actual de cada asentamiento caracterizados por los respectivos subíndices (Figura 06).

4.1. Respecto de su elaboración

Respecto de su elaboración –un plano a escala 1:50.000–, señalar que ha sido tan laboriosa la recogida de datos como su representación; elaboración en sucesivas aproximaciones al conocimiento del ámbito (tanto a nivel global como para cada uno de los asentamientos), su análisis y revisión en el tiempo. Previamente fue necesario reelaborar una base cartográfica de los términos municipales de la Comunidad Valenciana que tienen acceso al mar, y de cada uno de ellos, 500 m. de franja litoral, tratando de generar una base unitaria sobre la que volcar –en formato y código unitario–, una información muy diversa tanto por la variedad de fuentes de información –municipal, autonómica, estatal, trabajos especializados, cartografía temática e histórica,...– como por la variedad de formatos y soportes en que está disponible, entre ellos, los

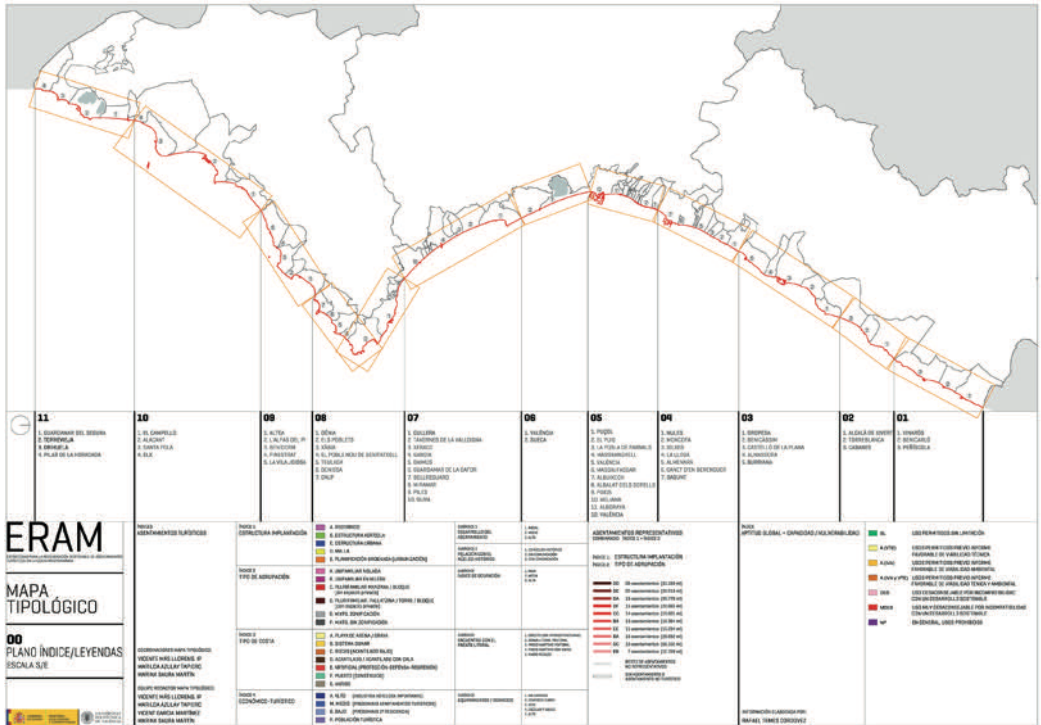


Figura 06: Mapa tipológico: plano índice. Elaboración diciembre 2014. Plano indicativo y leyendas de los 11 sectores considerados en la costa de la Comunitat Valenciana. Vicente Mas, Marilda Azulay, Vicent García, Marina Saura

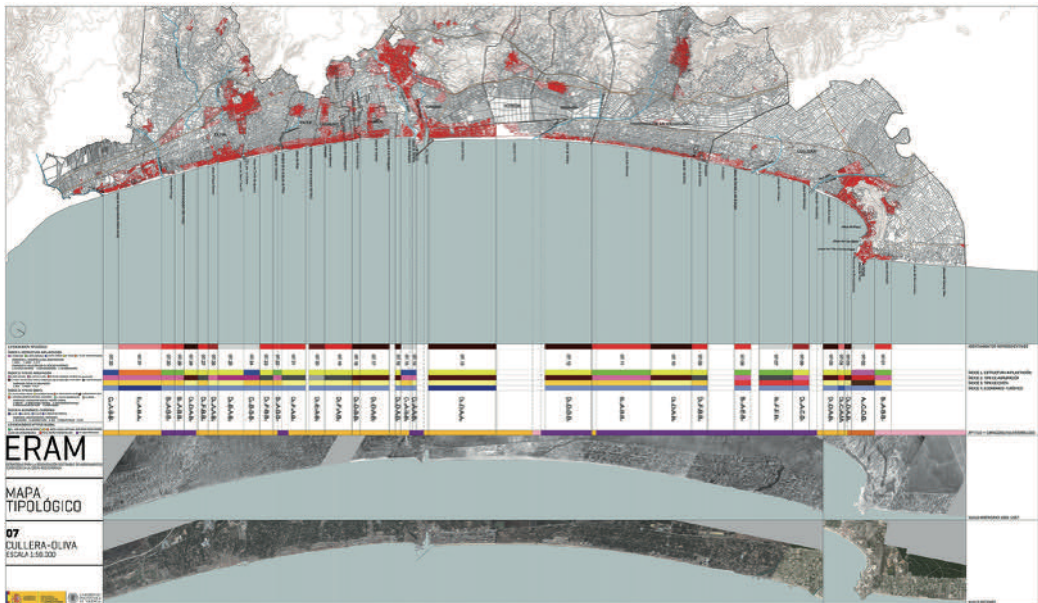
vuelos fotogramétricos y ortofotos de la Comunidad Valenciana, accesibles en la Fototeca del Instituto Geográfico Nacional³¹, también en diferentes años y escalas, aportando diversos datos acerca de la evolución, desarrollo y grado de ocupación del territorio.

La base ha sido elaborada a partir de la cartografía catastral (urbana y rústica) de cada uno de los términos municipales, en formato digital CAD, obtenida de la base de datos del Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, actualizada y completada con información procedente del Instituto Cartográfico Valenciano, la Cartografía Temática de la Conselleria d'Infraestructures i Transports de la Generalitat Valenciana, cuyo Servicio de Costas nos ha proporcionado información y documentación fotográfica, diversa cartografía de carácter local o comarcal y documentación fotográfica (desde fotografías aéreas disponibles a visitas al lugar y fotografías a pie de tierra). Por otra parte, la toponimia se ha establecido a partir de la documentación aportada por el Instituto Cartográfico, por los contenidos en el portal Terrasit de la Generalitat Valenciana o la Guía de Playas del Ministerio de

Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, así como páginas web de los ayuntamientos y las visitas a los lugares.

De entre distintos trabajos de base se ha seguido el criterio del Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana (2006)³² que divide la costa de la Comunidad en once unidades en base a la constatación de la existencia de varios sub-modelos que responden a realidades físicas, históricas y socioeconómicas diferentes. Como se expresa en la Memoria Justificativa, “en base a estas peculiaridades se han delimitado 11 zonas sujetas a ordenación diferenciada, si bien todas ellas tienen en común la presencia de una fuerte presión urbanística sobre la franja costera, que ha derivado en una dinámica de ocupación masiva del territorio. Esto ha originado una pérdida de calidad ambiental y urbana en los municipios litorales, que está conduciendo a situaciones de insostenibilidad en el desarrollo” (Figura 07).

Figura 07: Mapa tipológico: sector nº7. Cullera-Oliva (Valencia). Elaboración diciembre 2014. Vicente Mas, Marilda Azulay, Vicent García, Marina Saura



4.2. Lectura del mapa

El mapa tipológico incorpora los distintos parámetros en cuatro líneas de lectura. La estructura de la implantación del asentamiento turístico (Índice 1) se refleja desde la establecida a lo largo de un recorrido o eje viario existente (A) o la implantación en base a una estructura agrícola previa y el consiguiente cambio de uso (B), a las formas urbanas donde distinguir entre la denominada como estructura urbana y referida al núcleo “histórico” (en el sentido de la propia de los núcleos urbanos y con la particularidad de las funciones

urbanas), aunque ésta también se establezca sobre una red o malla como trama generadora (C); la malla (D) y la planificación “ordenada” (E), en los términos anteriormente enunciados. En este sentido, respecto del Índice 1, quedan establecidos los siguientes valores en número de asentamientos y términos porcentuales en función de la totalidad:

Tabla 1. Índice 1: Estructura de la implantación

A. Recorrido	26	12,68 %
B. Estructura agrícola	16	07,80 %
C. Estructura urbana	23	11,22 %
D. Malla	96	46,83 %
E. Planificación ordenada	44	21,46 %
205		

En una primera lectura, a lo largo de la costa de la Comunidad Valenciana, de los 205 asentamientos identificados, 96, lo que supone un 46,83 % del total, tienen una estructura en malla, si bien en diversos tamaños y formas, todas permitiendo a la edificación desarrollarse libremente dentro de ella. Por otra parte, en 16 asentamientos, el 7,80 %, la implantación se realiza sobre la base de la estructura agrícola.

El índice se ve afectado, para el establecimiento de las estrategias de cara a posibles acciones, por el estado de desarrollo del asentamiento (Tabla 2), desde el inicial (1) al alto (3), en valores estimados porcentuales: desarrollo inicial (0-40%), desarrollo medio (40-80%) y desarrollo alto, hasta la colmatación, (80-100%), y se ve afectado por la posible relación del asentamiento con el núcleo al que se vincula (Tabla 3), siendo el propio asentamiento núcleo (1) hasta la no existencia de comunicación directa (2) o bien, los distintos grados de comunicación (3), incluyendo la posible continuidad urbanizada en el territorio.

Tabla 2. Índice 1

Estructura de la implantación

Subíndice 1. Grado de desarrollo

1. Inicial	30	
2. Medio	42	
3. Alto	133	64,88 %

Tabla 3. Índice 1

Estructura de la implantación

Subíndice 2. Relación con el núcleo

1. Núcleo	32	
2. Sin	52	
3. Con	121	59,02 %

Mientras que el subíndice 1 nos indica asentamientos turísticos con un alto grado de desarrollo, 52 de ellos no tienen comunicación directa con el

núcleo del que dependen en cuanto a sus funciones urbanas, mientras que el 74,63% (121 comunicados y 32 identificados como núcleo) establecen una red de asentamientos bien comunicados.

Un tercer aspecto es el del estudio por provincias el cual se debe referir tanto al número de asentamientos como, al igual que en el conjunto de la Comunidad Valenciana, a la longitud de costa que implica la estructura de implantación.

Tabla 4. Índice 1: Estructura de la implantación según provincias

	Castellón	Valencia	Alicante	
A. Recorrido	5	2	19	26
B. Estructura agrícola	4	7	5	16
C. Estructura urbana	5	9	9	23
D. Malla	26	33	37	96
E. Planificación ordenada	9	7	28	44
	49	58	98	205

La lectura nos la da la Tabla 4 de modo que la estructura en malla (D) dominante en el conjunto de la Comunidad, tiene una menor incidencia en los asentamientos de la provincia de Alicante (37,76%) que en Valencia (56,90%) o en Castellón (53,06%), donde sobrepasan el 50%. Por otro lado, en Alicante están un 63,63% del total de los asentamientos con estructura ordenada, trazada: de los 44 totales, 28 están ubicados en Alicante; un 15,91% en la provincia de Valencia y un 20,45% en la de Castellón.

Conclusiones que habrá que encontrar su razón de ser en la geomorfología, usos del suelo y evolución del desarrollo tanto turístico como de los asentamientos y que, a su vez, se ha estudiado en cada uno de los 11 sectores. Así, en la Tabla 5 se indica, por sectores, el número de asentamientos que responden a la estructura de implantación en malla (D) y a la planificación ordenada (E).

Tabla 5. Índice 1: Estructura de la implantación según sectores

	D	E
Sector 1	4	1
Sector 2	0	3
Sector 3 Oropesa - Burriana	15	3
Sector 4	10	2
Sector 5	4	5

Sector 6	7	1
Sector 7 Cullera - Oliva	19	1
Sector 8	10	4
Sector 9	6	8
Sector 10	9	7
Sector 11 Guardamar del Segura- Pilar de la Horadada	12	9
	96	44

En cuanto al alto grado de desarrollo (subíndice 1), la Tabla 6 nos muestra los valores según las provincias notando que en Alicante, considerando conjuntamente los indicadores de desarrollo medio (2) y alto (3), y por tanto, por encima del 50%, éste se da en cerca del 90% del total de asentamientos.

Tabla 6. Índice 1: Estructura de la implantación. Subíndice 1 según provincias

	1	2	3	Alto	Medio-Alto
Castellón	10	11	28	57,14 %	79,60 %
Valencia	4	7	5	56,89 %	79,31 %
Alicante	5	9	9	69,38 %	89,79 %
	30	44	129		

Por otra parte, y entendiendo que la estructura de implantación en malla aporta algunos posibles patrones para la estructura de un asentamiento, a la vez que, permitiendo a la forma de la edificación cambiar dentro de ella, puede aceptar y responder al crecimiento y al cambio, se atiende al grado de desarrollo de los 96 asentamientos D (estructura de implantación dominante en malla). De ellos, 66 (el 68,5 %) tienen un grado alto de desarrollo, mientras solo el 1,92 % (5 asentamientos) están en un grado inicial de dicho desarrollo. Respecto del Índice 2, desde el punto de vista de las morfologías urbanas y su relación con los tipos edilicios dominantes en las diversas estructuras consolidadas, la casuística se representa sintetizando los tipos en unifamiliar aislada (A) y unifamiliar agregada en hilera (B), edificación plurifamiliar sin espacio privado (C) o bien con espacio privado (D). A su vez, en determinados asentamientos detectaremos la convivencia de las tipologías sin poder llegar a determinar una dominante. En ese caso, la mixtura entre tipos de agregación, podrá estar zonificada (E), localizada según tipos, o no tener localización espacial en un mismo asentamiento (F).

Tabla 7. Índice 2: Tipo de agregación

A. Unifamiliar aislada	48	23,41 %
B. Unifamiliar en hilera	17	08,29 %
C. Plurifamiliar sin espacio privado	33	16,10 %
D. Plurifamiliar con espacio privado	39	19,02 %
E. Mixto con zonificación	41	20,00 %
F. Mixto sin zonificación	27	13,17 %

Los datos aportados en la Tabla 7 dan idea del reparto en diferentes tipos, con un 23,41% de unifamiliar aislada y un 20,19% de la coexistencia de diversos tipos con zonificación en su localización. Pero si consideramos los 65 asentamientos con dominio de la vivienda unifamiliar, aislada o agrupada en hilera (48 y 17, un 31,70%), los 72 de agrupaciones en plurifamiliar, torres, bloques,... con o sin espacio libre privado (33 y 39, un 35,12%) y los 68 asentamientos donde se encuentran los diferentes tipos, localizados con o sin zonificación (41 y 27, un 33,17%), vemos que aproximadamente un tercio de los asentamientos responden a cada tipo de agrupación, donde luego diferenciar entre lo específico.

Tampoco se aprecia ningún tipo dominante por provincias (Tabla 8), si bien, quizás destacando en la provincia de Alicante la agregación plurifamiliar mientras que en Valencia, las localizaciones mixtas y, entre ellas, sin zonificación, mientras que en Castellón, los asentamientos con vivienda unifamiliar.

Tabla 8. Índice 2: Tipo de agregación según provincias

	Castellón	Valencia	Alicante	
A. Unifamiliar aislada	15	14	19	48
B. Unifamiliar en hilera	5	3	9	17
	A+B 20	17	28	65
C. Plurifamiliar sin espacio privado	7	5	21	33
D. Plurifamiliar con espacio privado	6	11	22	39
	C+D 13	16	43	72
E. Mixto con zonificación	9	16	16	41
F. Mixto sin zonificación	7	9	11	27
	E+F 16	25	27	68

Este segundo índice da idea del tipo de agregación edilicia dominante en el asentamiento, caracterizado por el grado de colmatación, en planta, de dicho tipo respecto de su parcela, independientemente de las alturas o densidad

de población (Tabla 9); un subíndice que se refiere a la ocupación del suelo, desde un nivel bajo (1) a alto (3) en valores estimados porcentuales, considerando el medio (2) en el 50%. Serán otros los parámetros referidos a las densidades, o índices de edificabilidad.

Tabla 9. Índice 2: Tipo de agregación. Subíndice 1. Ocupación del suelo

		A + B	C + D	E + F	
1. Bajo	28	17	39	9	
2. Alto	89	43,41 %	5	19	48
3. Medio	88	42,92 %	6	30	22

Ocupación del suelo que establece espacios libres que, en el caso de la agregación plurifamiliar, han sido considerados públicos –espacios abiertos o de libre acceso– o privados –espacios libres cerrados–, todo lo cual junto con el grado de colmatación del proceso urbanizador en el territorio, permite establecer una valoración cualitativa y cuantitativa de las características funcionales y formales de los asentamientos.

La consideración, además, de las características geomorfológicas de la costa, en un tercer índice, permite añadir a este análisis la componente del paisaje urbano costero y su funcionalidad; mientras que el cuarto recoge la presencia de diferentes servicios en el asentamiento, relacionados con su valor económico y su grado de desarrollo y cuyo análisis da idea de la movilidad a través del territorio.

4.3. “Matrícula del asentamiento”

Como definía Leslie Martin (1975), las ciudades, tanto las que crecieron orgánicamente por adición natural de elementos, como las establecidas con una trama como base, están construidas a partir de una gama relativamente simple de situaciones formales: la trama de calles, las parcelas que esta trama crea y la distribución de edificios situados sobre éstas. Como continúa, la comprensión de la forma en que la escala y la configuración de esta trama, red o malla afecta la posible disposición de la edificación sobre el terreno dentro de ella es fundamental para cualquier reconsideración de la estructura de las ciudades existentes. En este sentido, para conformar la “matrícula” base del asentamiento, se ha procedido a reunir los índices 1 y 2, de modo que el asentamiento turístico dominante en el litoral de la Comunidad Valenciana presenta una estructura en malla y agregación plurifamiliar con espacio privado (DD), en un número de 26, un 12,68 % del total de los 205 asentamientos identificados concluyendo en el acoplamiento de estructuras

heterogéneas. Al observar por provincias, estos 26 DD se reparten tal como se indica en la Tabla 10:

Tabla 10. Asentamientos con estructura de implantación en malla según provincias

Castellón	4 de 49	8,16%
Valencia	9 de 58	15,51%
Alicante	13 de 98	13,26%

Así, de los 96 asentamientos D (Tabla 1), en 26, un 27,08%, domina la agrupación plurifamiliar con espacio privado (DD). Si a ellos les sumamos los asentamientos D con agregaciones plurifamiliares sin espacio privado (DC), los asentamientos que podemos denominar D (D+C) son 37 del total de los D, suponiendo el 38,54%. En el mismo sentido, del total de asentamientos D, en otros 37 se identifica mixtura en los tipos de agregación (E+F) y 22 son agrupaciones de viviendas unifamiliares (A+B), un 22,91%. Al unificar estos datos, por provincias (Tabla 11):

Tabla 11. Asentamientos con estructura de implantación en malla (D)

		Castellón	Valencia	Alicante
D(A+B)	22	12/49	4/58	6/98
D(C+D)	37	6/49	10/58	21/98
D(E+F)	37	8/49	19/58	10/98

Como se ha indicado anteriormente, independientemente del número de asentamientos y entendiendo también de su dimensión u ocupación del frente litoral, se ha analizado los valores respecto de la longitud de costa (Tabla 12). Así, por ejemplo, la urbanización total con unifamiliar aislada (EA) supone gran extensión en longitud de costa a pesar del escaso número de dicho tipo de asentamientos. En la siguiente tabla (Tabla 12), se destaca la matrícula base de los asentamientos con mayor longitud de costa respecto del total de asentamientos y del total de costa urbanizada.

Tabla 12. Tipos de asentamientos representativos

		Longitud de costa		
		Sobre 205 A.T.	(ml)	Sobre 272.154 ml
DD	26	12,68 %	31.168	11,45 %
DE	22	10,73 %	28.918	10,63 %
DA	19	09,35 %	26.778	09,84 %
DF	15	07,39 %	22.885	08,41 %

CC	14	06,82 %	19.801	07,28 %
BA	13	06,34 %	16.365	06,01 %
EE	11	05,42 %	15.294	05,62 %
EA	10	04,92 %	26.652	09,79 %
DC	10	04,92 %	8.102	02,98 %
EB	7	03,41 %	10.728	03,94 %

Así se ha ido realizando con los cuatro índices considerados y sus subíndices caracterizadores, definiendo la "matrícula del asentamiento" y completando el mapa con una línea de lectura de los indicadores de vulnerabilidad territorial³³, asentamiento por asentamiento, sector por sector, provincia por provincia; al igual que atendiendo a otros índices, en función de la información necesaria a cada caso de estudio y entreviendo que, en asentamientos bien comunicados (73,66 %), domina la oferta de segunda residencia en un 55,61 %, en la mayoría de los casos con carencia de dotaciones (Figura 08).

Figura 08: Asentamientos tipo BA (Playa de Terranova, Oliva, Valencia) y tipo DD (Playa de Llevant, Benidorm, Alicante). Elaboración diciembre 2014. Ejemplo con vista aérea y vista en planta más breve explicación de los tipo BA (estructura de implantación agrícola; tipo de agrupación unifamiliar aislada) y DD (estructura de implantación en malla; tipo de agrupación plurifamiliar con espacio privado). Imagen jpg (base del dibujo en autocad). Vicente Mas, Marilda Azulay, Marina Saura



5. A MODO DE CONCLUSIÓN: ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN

Las densidades de ocupación residencial del litoral son diversas, así como las estructuras y las morfologías urbanas; pero esta diversidad no obedece, en la mayoría de los casos a una adecuada adaptación urbanística al medio o a las condiciones del lugar, sino que, en muchos casos, generan contradicciones importantes entre el modelo de implantación urbana y las características geográficas de la zona, con las correspondientes disfuncionalidades, problemas y peligros. Dejando al margen los asentamientos urbanos históricos del frente litoral, los procesos de urbanización de la costa han estado basados en gran medida en su uso turístico y en la segunda residencia, iniciado a mediados del pasado siglo XX e incrementado de una manera extraordinaria en las últimas décadas, alcanzando la práctica totalidad del litoral valenciano. Este modelo de ocupación residencial está basado en la demanda de ocupación de la "primera línea" del frente litoral en un continuado intento de apropiación y privatización de la franja de contacto entre la tierra y el mar.

Las estrategias a poner en marcha deben posibilitar, mediante actuaciones concretas, diversos objetivos basados, en general, en la revalidación de las relaciones entre la sociedad, la cultura, la economía y el territorio.³⁴ A su vez, se anclan en algunas ideas clave como la visión global y multidisciplinar de la realidad, la preservación y mejora, en su caso, de la franja litoral como un elemento valioso del paisaje, la salvaguarda de los espacios naturales litorales y del acceso a la costa, la conjunción de diseño y gestión o los enfoques tendentes a potenciar la acción participativa. En cualquier caso, atenderán a cada escala desde la constatación de casos de estudio, tanto dirigidos a los asentamientos turísticos como a la disposición o reactivación de los espacios, incluso considerando el tratamiento de elementos constructivos, o a la acción conjunta en paisajes, territorios, infraestructuras, elementos patrimoniales, etc. sabiendo del papel esencial del turismo y sus efectos directos en lo social, cultural y educativo, pero también de su papel determinante en el desarrollo territorial, para las relaciones internacionales y en los sectores económicos. En la Comunidad Valenciana uno de los pilares fundamentales del crecimiento económico es el aprovechamiento de sus recursos turísticos, con un total de 9.035.757 viajeros en el año 2013 y una demanda de pernотaciones de 38.974.804 en el mismo año, bien sea en hoteles, apartamentos, campings o turismo rural,³⁵ concentrando el sector turístico valenciano el 10,1% del PIB regional y el 11,3% del empleo.³⁶ En este sentido, cabe plantear si la clave de las actuaciones pasa por poner el énfasis en las "tipologías de coordinación", descritas por Enrico Tedeschi³⁷, en este caso coordinación entre planeamiento turístico y planeamiento territorial, partiendo de la recuperación, protección y aprovechamiento de las cualidades geográficas y espaciales (contextualización) del frente marítimo como elemento estructurante

y desde la visión supramunicipal. En cualquier caso, como expresa Gordon Cullen³⁸, “lo importante no es establecer normas absolutas sobre el aspecto y configuración de una ciudad o de sus alrededores [...] de lo que se trata es, simplemente, de manipular dentro de ciertas tolerancias”.

Entre otras posibles estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea (el caso valenciano), también las que permitan actuaciones con el objetivo de la diversificación de la oferta turística: frente al turismo de acusada estacionalidad, la puesta en valor de un turismo “desestacionalizado” que, establecido en la costa, comprenda el patrimonio natural, cultural, ambiental, etc., estableciendo redes y rutas, y buscando el desarrollo del turismo que no tiene por qué implicar desarrollo inmobiliario del litoral. Este caso parte del necesario conocimiento tanto del parque de alojamiento y equipamiento turísticos, como de las infraestructuras, sustento de la actividad y accesibilidad.

En cuanto a la estrategia recuperación del patrimonio cultural, habrá que considerar diversas puestas en valor con la consiguiente protección efectiva y gestión. Entre ellas, la puesta en valor del medio natural con la recuperación de áreas de interés, teniendo que señalar la inestabilidad de determinados tramos de costa mediante procesos de regresión que recomiendan tanto atender a la dinámica litoral como al riesgo de inundaciones naturales, y la consecuente corrección o prevención de impactos derivados de infraestructuras. En este sentido, se puede actuar garantizando la permanencia y sostenimiento tanto del elemento verde natural, como de los suelos agrícolas que, sin duda, contribuyen a la definición del paisaje característico de las planas litorales (la huerta, el marjal y los arrozales). También el carácter

Figura 09: Museo Arqueológico de Alicante MARQ. Foto aérea del yacimiento arqueológico Illeta del Banyets, El Campello, Alicante

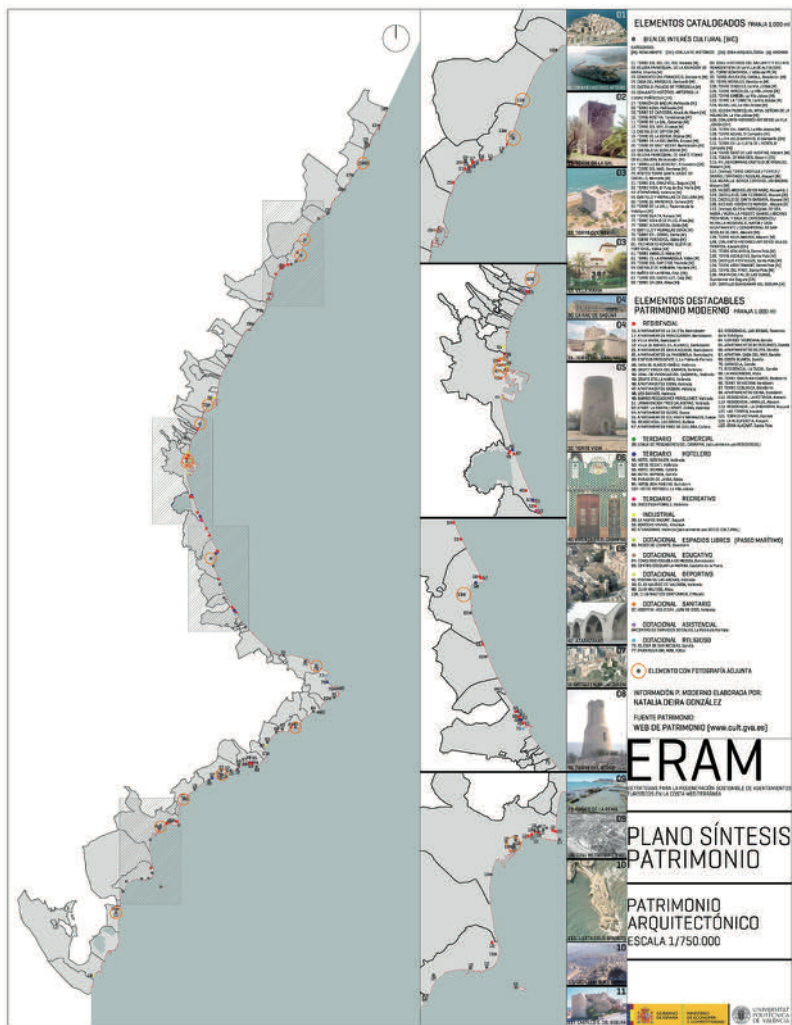


litoral puede conllevar la potenciación de actividades como la pesca y actividades portuarias –con la consideración de los asentamientos portuarios históricos–. En la puesta en valor del paisaje cultural litoral, Boira³⁹ también se refiere al “paisaje de la defensa: de las torres al castillo [...] mudos testimonios de un forma diferente de entender el mar”, entre ellas, las torres vigía, conformando un posible sistema de puntos de observación, constituyendo un caso específico en lo que se refiere a la recuperación del patrimonio cultural litoral mediante la salvaguarda y acondicionamiento de construcciones vinculadas a la costa como faros, torres de defensa, almenaras, etc. así como de espacios sometidos a usos tradicionales, o yacimientos arqueológicos litorales (Figura 09).

Otros aspectos se refieren a la puesta en valor y revitalización tanto del patrimonio edificado, como del de ambientes urbanos diversos y heterogéneos con propuestas de utilidades alternativas o complementarias para determinados espacios y edificios, y la necesaria permeabilidad y alternativas al uso del suelo, mediante proyectos específicos para sitios específicos, que consideren la recuperación y el reciclaje, la renovación, la rehabilitación, la flexibilidad, adaptabilidad y diversos y posibles cambios de uso de cara a la puesta en valor y consolidación de asentamientos turísticos. Entre ellos, la rehabilitación del borde litoral en áreas urbanas degradadas y afectadas por impactos ambientales. Al respecto, el aprovechamiento de sus cualidades geográficas, espaciales y paisajísticas, así como el mantenimiento y/o la construcción de una imagen nítida de lugares, sistemas de conexión y elementos de orientación, conllevan a la existencia y creación de áreas verdes que, a la vez que incrementan la habitabilidad, tienen un efecto disuasorio de presión sobre los entornos rurales o naturales más frágiles. Más allá de la suma de diferentes espacios verdes que establezcan un sistema de espacios colectivos donde posibilitar el acceso a cualquier punto desde cualquier punto a través de itinerarios peatonales que supongan el fortalecimiento de las sendas y la línea costera, o la disolución o definición de encuentros, como en el caso de los paseos marítimos; una estructura que integre elementos existentes con los de nueva creación, establezca un adecuado microclima, y donde intervienen los espacios libres (Figura 10).

Por último, posibilitar un hecho como es el paso de segunda residencia a residencia permanente en determinados asentamientos accesibles y dotados del litoral. En su caso, el estudio de requerimientos tanto de “alimentación material-energética como organizacional-informacional”⁴⁰ (accesos, comunicación, administración, servicios sanitarios, docentes,...) para determinar tanto las posibilidades como los caracteres limitantes de dicha acción, tanto en asentamientos como en viviendas pensados y construidos para ser habitados estacionalmente y que deberán garantizar los umbrales de confort.

Figura 10: Plano de síntesis: Patrimonio. Elaboración diciembre 2014. Localización de BICs, BRLs y elementos destacables de arquitectura de Patrimonio Moderno, en una franja litoral de 500 ml, destacando alguno de los ejemplos más significativos. Imagen jpg (base del dibujo en autocad). Vicente Mas, Marilda Azulay, Marina Saura, Natalia Deira



NOTAS

1. Proyecto de investigación Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea. Proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, Dirección General de Programas y Transferencia de Conocimiento. Plan Nacional de I + D + i (2008-2011).
2. Edgar Morin, 2007.
3. Edgar Morin, entrevista de Angélica Sátiro, Iniciativa Socialista, 75. Accesible en <http://www.inisoc.org/morin75.htm> [Acceso 09/05/2013].
4. Dispositivos son "un conjunto resueltamente heterogéneo que incluye discursos, instituciones, instalaciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, proposiciones filosóficas, morales, filantrópicas, brevemente, lo dicho y también lo no dicho [...] El dispositivo mismo es la red que se establece entre estos elementos." Foucault, 1991:128.
5. Gilles Deleuze, 1990, p. 160.
6. Steven Holl, 2011, p. 11-12.
7. En el sentido de Aldo Rossi cuando interpreta la ciudad como un complejo fenómeno cultural, humano y económico, en el que "partes enteras de la ciudad presentan signos concretos de su modo de vivir, una forma propia y una memoria propia". Aldo Rossi, 1979, p. 143.
8. Aldo Rossi, 1976, p. 65.
9. Juan Jesús Traperero, 1998, p. 21.
10. Josep Vicent Boira, 2004, p. 151.
11. El término "Ciencias de la Complejidad" se acuña a raíz de la fundación, en 1984, del Instituto Santa Fe, Nuevo México, dedicado a la investigación transdisciplinaria y al estudio de los fenómenos, comportamientos y sistemas que exhiben complejidad. Ver <http://www.santafe.edu/>.
12. Edgar Morin, 1999, p. 14.
13. De hecho, explica Josep Vicent Boira (2001, p. 141), "el litoral valenciano ha sido un espacio poco atractivo para los establecimientos humanos, al menos hasta el siglo XX. Se suele argumentar que tres son las razones: insalubridad tradicional de muchas zonas del litoral (aiguamolls, albuferas, zonas lacustres), peligros provenientes del mar (ataques e incursiones) y el atractivo que la agricultura de zonas prelitorales comportaba para los habitantes".
14. Gilles Deleuze, 2006, p. 183.
15. Mar Loren-Méndez, 2014, p. 19.
16. Gilles Deleuze y Félix Guattari, 1993, p. 96-97.
17. Gilles Deleuze y Félix Guattari, 1993, p. 185.
18. Amos Rapoport, 1977.
19. Mora y dos Reis, 2010, p. 9-10.

20. En el asentamiento litoral, factores geográficos pueden y deben contribuir a generar dicha imagen. Para Kevin Lynch (1975), la estructura formal a escala de un lugar pequeño es el sentido de cómo se acoplan sus partes y en un asentamiento grande es el sentido de orientación.
21. Basarab Nicolescu, 1996.
22. Alfonso Fernández y Arsenio Villar, 2011, p. 598.
23. Del griego "holos" que significa completo o integral, y "grama", registro.
24. Mar Loren-Méndez, 2014.
25. En el marco del proyecto de investigación ERAM se están realizando diversos estudios como los dirigidos por Carmen Jordá y María Teresa Palomares, acerca de la puesta en valor y el necesario esfuerzo en la divulgación de la arquitectura moderna destinada al turismo de cara a alcanzar el aprecio por parte de la sociedad, lo cual consideran imprescindible cuando se persigue la valoración patrimonial como estrategia para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos costeros, asumiendo como caso de estudio la Playa de Gandía. O los dirigidos por Rafael Temes, "Diagnóstico de las áreas turísticas regladas de la costa valenciana" y por Juan José Tuset, "Espacios verdes litorales". Ver Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea. Resultados del proyecto de investigación ERAM (Valencia, Instituto Valenciano de la Edificación, 2015). Accesible en <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0686361.pdf> [Acceso, 14/6/2015].
26. Aldo Rossi, 1979, p. 69.
27. Giorgio Grassi, 1973, p. 55.
28. Christopher Alexander, "A City is not a Tree", Berkeley (California), abril de 1965. También publicado en Ciudades para un futuro más sostenible. Boletín CF+S→40: Una luz en mitad del túnel. Accesible en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n40/acale.es.html> [Acceso, 10/05/2015].
29. Leslie Martin, 1975, p. 27.
30. Leslie Martin, 1975, p. 31.
31. Accesible en <http://fototeca.cnig.es/> [Acceso: 10/05/2015].
32. 2006, Plan de Acción Territorial del litoral de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana. Conselleria de Territorio y Vivienda. Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial.
33. Aportación al mapa tipológico a partir del estudio de Rafael Temes, "Diagnóstico de las áreas turísticas regladas de la costa valenciana", Op.Cit.
34. La planificación se asimila a la noción de estrategia cuando, como afirmaba Morin (1995) permite imaginar escenarios para la posible acción según las informaciones y elementos aleatorios que lleguen en el curso de tal acción. En este sentido, la estrategia debe luchar contra el azar a través de la búsqueda exhaustiva de información y conjugar el conocimiento del planificador con otras fuentes de conocimiento. Entonces, la planificación estratégica puede establecer caminos sistemáticos para gestionar la evolución del proyecto integrado en el problema más global del desarrollo sostenible y las estrategias deben

elaborarse en un marco donde formular las bases para la acción y articular sus escenarios.

35. Datos elaborados en julio de 2014 por el Servicio de Estudios Económicos, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia. Fuente: I.N.E.
36. Estos datos están referidos al estudio de Impacto de Exceltur de 2010 sobre la Comunidad Valenciana y recogidos en 2013, Análisis de la situación económica, social y territorial de la Comunidad Valenciana. Documento base para definir la estrategia de la región en el periodo de programación 2014-2020, proyecto realizado por el Ivie, Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas.
37. Enrico Tedeschi, 1963.
38. Gordon Cullen, 1974, p. 8.
39. Josep Vicent Boira, 2004, p. 142.
40. Salvador Rueda, 1998.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV., Estrategias para la regeneración sostenible de asentamientos turísticos en la costa mediterránea. Resultados del proyecto de investigación ERAM, Domínguez, L. E., Ruiz, I, Serrano, B., eds. (Valencia, Instituto Valenciano de la Edificación, 2015). Accesible en: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0686361.pdf>
- ALEXANDER, Christopher, "La ciudad no es un árbol", Christopher Alexander. Nuevas ideas sobre diseño urbano, Cuadernos summa-nueva visión, Año 1, Nº 9, 1968, pp. 20-30.
- ALMEIDA, Carlos, MORA, Julián, DOS REIS, Fernando, "Vivienda y Territorio", M+A. Revista Electrónica de Medioambiente UCM, No. 8, 2010, pp. 1-17. Accesible en: <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-41214/almeidamorados-reis.pdf> [Acceso 02/05/2015]
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent. "Paisaje cultural y patrimonio litoral valenciano", Saitabi, 2004, No. 54: 139-154.
- CULLEN, Gordon, El paisaje urbano (Barcelona: Blume, 1974)
- DELEUZE, Gilles, Michel Foucault, filósofo (Barcelona: Gedisa, 1990)
- DELEUZE, Gilles, Diferencia y repetición (Buenos Aires: Amorrortu, 2006)
- DELEUZE, Gilles y GUATTARI, Félix, ¿Qué es la filosofía? (Barcelona: Anagrama, 1993)
- FERNÁNDEZ, Alfonso, VILLAR, Arsenio, "La distribución territorial de la actividad turística en Andalucía. Selección de indicadores y evolución de los mismos en la etapa reciente", Turismo y desarrollo económico. IV Jornadas de Investigación en Turismo. Sevilla, 19 y 20 de mayo de 2011, pp. 589-608.
- FOUCAULT, Michel, Saber y verdad (Madrid: La Piqueta, 1991)
- GRASSI, Giorgio, La construcción lógica de la Arquitectura (Barcelona: La Goya Ciencia, 1973)
- HOLL, Steven, Cuestiones de percepción (Barcelona: Gustavo Gili, 2011)
- LOREN-MÉNDEZ, Mar, La Costa del Sol como sistema de diferencias. Cartografiando el litoral", Costa-grafías. El litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol, Loren, Mar, coord., (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2014)
- LYNCH, Kevin, ¿De qué tiempo es este lugar? Para una nueva definición del ambiente (Barcelona: Gustavo Gili 1975)
- MARTIN, Leslie, "La trama como generador", La estructura del espacio urbano, Martin, L., March, L. Echenique, M. (Barcelona: Gustavo Gili, 1975), pp. 21-50.
- MORIN, Edgar, Introducción al pensamiento complejo. (Barcelona: Gedisa, 1995)
- MORIN, Edgar, Los siete saberes necesarios para la educación del futuro (París: UNESCO, 1999)
- NICOLESCU, Basarab, "Physique quantique et niveaux de Réalité", La Transdisciplinarité, (Mónaco: Ed. Du Rocher, 1996)

- RAPOPPORT, Amos, Vivienda y cultura (Barcelona: Gustavo Gili, 1977)
- ROSSI, Aldo, La arquitectura de la ciudad (Barcelona: Gustavo Gili, 1979)
- RUEDA, Salvador, "La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa", Ciudades para un futuro más sostenible (Madrid: Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, 1998) Accesible en <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html> [Acceso: 15/05/2015]
- TEDESCHI, Enrico, Teoría de la Arquitectura. (Buenos Aires: Nueva Visión, 1963)
- TRAPERO, Juan Jesús, Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público (Madrid: Akal, 1998)

PONENCIA ÁMBITOS TERRITORIALES E INTEGRIDAD DE LOS DATOS. EL CASO DE LAS SALINAS DE ANDALUCÍA

EMILIA ROMÁN LÓPEZ

Doctora Arquitecta. Profesora Asociada del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid. Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad (GIAU+S)

JOSÉ FARIÑA TOJO

Doctor Arquitecto. Catedrático del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid. Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad (GIAU+S)

1. INTRODUCCIÓN

El planeamiento nos tiene acostumbrados a considerar los ámbitos territoriales atendiendo a los límites administrativos correspondientes a su capacidad legal de aprobación. De forma que suele ser habitual la existencia de cartografías en las que, por ejemplo, estén perfectamente detallados todos los datos correspondientes a un municipio, pero fuera de los límites del mismo aparece el papel en blanco o, como mucho, el nombre del municipio colindante. Y no se debería alegar a que, en realidad, el planeamiento de ámbito superior lo condiciona de forma necesaria. Existen multitud de datos irrelevantes, por ejemplo, en un planeamiento territorial, pero que son determinantes en un plan general. Esta forma de proceder, que surge de un planteamiento segmentado de la realidad, da lugar a errores importantes que deberían ser evitados.

La primera quiebra en esta forma de proceder aparece en la legislación sectorial. Y, más concretamente, en el planeamiento para la protección ambiental. Así, en la actual ley de evaluación ambiental se puede leer textualmente: *"Delimitación y descripción cartografiada del territorio afectado por el proyecto para cada uno de los aspectos ambientales definidos"*¹. Es decir, que lo normal al realizar un estudio de impacto ambiental, por ejemplo, es que los ámbitos sean diferentes según las variables consideradas. Esta visión sistémica del territorio es congruente con la consideración ecológica de la naturaleza en

la cual, por ejemplo, la difusión de contaminantes en la atmósfera puede alcanzar distancias de cientos de kilómetros desde el lugar de origen, o un proyecto afectar a una microzona donde habite un tipo específico de gusano.

Sin embargo, este planteamiento ya había sido adoptado en temas socioeconómicos por otro tipo de planificación como la estratégica. Así, en el análisis del entorno, para caracterizar e identificar los valores del cambio, en muchas ocasiones el ámbito territorial puede llegar a ser todo un continente o el planeta. O, por el contrario, un factor local muy específico y concreto². De forma que, para poder adoptar medidas adecuadas y de mayor eficacia sobre un ámbito geográfico determinado resulta imprescindible ajustar el foco de análisis en función de las características específicas de determinadas variables, que dependerán del contexto estudiado. Esta circunstancia puede provocar muchos problemas derivados no sólo de la tan conocida paradoja de la unidad espacial modificable que este caso vería multiplicado su potencial³, sino también a la hora de introducir algunas de las técnicas de análisis multivariable más comunes⁴.

No tratamos ahora de analizar la forma en la cual la consideración parcial de los datos puede dar lugar a análisis erróneos de los mismos y conducir a decisiones equivocadas, sino de demostrar lo explicitado en el párrafo anterior mediante el estudio de un ejemplo concreto, como es el caso de las salinas andaluzas. Analizaremos, en primer lugar, qué es una salina y cuáles son los condicionantes territoriales imprescindibles para su existencia. Posteriormente veremos cómo han conformado históricamente una estructura territorial de la que forma parte el trazado de la carretera estatal N-340. En el caso seleccionado es necesario, además, atender a la existencia de dos subsistemas: uno de salinas de interior y otro costero, ambos fuertemente interrelacionados, lo que requiere un estudio de carácter integral. Para ello resulta imprescindible identificar sistemas completos que funcionen de forma conjunta.

2. LAS SALINAS ANDALUZAS: TERRITORIO, PAISAJE Y PATRIMONIO

Las salinas y sus paisajes asociados resultan de un proceso artesanal de producción y comercialización de sal que se articula a través de la construcción de una serie de instalaciones preindustriales diseminadas en puntos estratégicos del territorio. Están concebidas para hacer llegar el agua salada desde el mar, río, arroyo, pozo, etc., hasta las balsas de evaporación a través de canalizaciones y conductos, donde se incrementa lentamente la salinidad del agua, para crear la salmuera⁵ (Figura 01).

El producto final, la sal, se obtiene mediante la evaporación, propiciada principalmente por el efecto combinado de la ventilación y la radiación solar.

Figura 01: Edificios y eras de evaporación en Salinas de Calderón, Cazorta (Jaén), Emilia Román López, 2007



Posteriormente se almacena en unos edificios, denominados *alfolies*, hasta su distribución a los puntos de venta, que suelen estar ubicados en las poblaciones a las que abastece. Por tanto, para realizar todo este proceso es imprescindible la presencia de un importante patrimonio construido salinero.

En relación al análisis y comprensión integral de estos paisajes es necesario considerar tres aspectos fundamentales y sus relaciones:

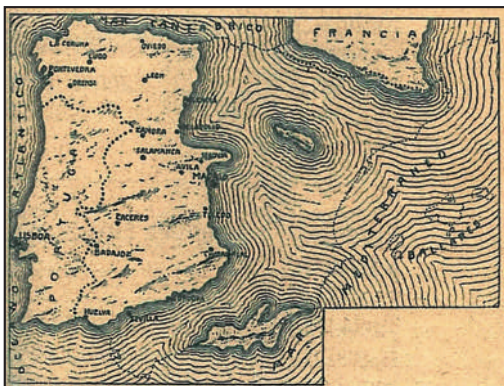
- **Los procesos** e infraestructuras realizadas por el ser humano para la obtención, distribución y comercialización de la sal, que mantienen una estrecha vinculación con el territorio como base-soporte de dicha actividad.
- **El territorio**, como soporte físico indisociable al paisaje salinero, a su gestión y a las características estructurantes del mismo. Sin la confluencia y combinación de determinados parámetros no es posible su existencia ni explotación.
- **El Patrimonio**. Las circunstancias antes descritas determinan su posición geográfica en el territorio, a las que se añade la acción humana para potenciar la eficiencia de los procesos productivos, creando para ello un extenso e interesante patrimonio natural y cultural en torno a ellas.

Con la interacción de todos estos factores a lo largo del tiempo se construye el paisaje de la sal. El proceso salinero se localiza en un territorio, con unas características específicas, y según se desarrollan las diferentes fases de la actividad se va generando un valioso patrimonio, que en su primera etapa es tangible, en forma de edificios, pozos, eras, alfolies, caminos, herramientas,

pintura, literatura, documentos y cartografía histórica, etc. y posteriormente aparece el patrimonio intangible, a través de fiestas populares, tradiciones, gastronomía, léxico, etc. De hecho, las salinas han sido símbolos de identidad y tradición de muchas ciudades y pueblos de Andalucía, protagonistas de su historia e, incluso, motivo de su fundación⁶.

Como se ha comentado, la presencia de las salinas está condicionada por la génesis y conformación del territorio, en este caso de la Península Ibérica, resultado de la sucesión de grandes acontecimientos geofísicos sucedidos a lo largo de las extensas etapas geológicas. Interesa saber que hace unos doscientos millones de años, en la Era Mesozoica, prácticamente la mitad de la Península se hallaba sumergida bajo las aguas del Mar de Thetys, que separaba los continentes de Gondwana y Laurasia. Debido a esta circunstancia, gran parte del territorio andaluz se hallaba en esta situación, salvo el correspondiente a la actual Sierra Morena y los Macizos Béticos. Con el tiempo, el paso entre ambos sistemas se fue estrechando hasta que quedó totalmente cerrado, generando un mar interior y un conjunto de lagunas hipersalinas cuyas aguas, durante el transcurso de las eras geológicas, terminaron evaporándose. Esta es la causa de que existan depósitos salinos de grandes extensiones en el interior de la península y, concretamente, en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, siendo el principal condicionante que determina la existencia del gran número de explotaciones de sal en su ámbito territorial. Este hecho divide el territorio en dos ámbitos claramente diferenciados, una España productora de sal, que comprende la zona sur y este de la Península, las Islas Canarias y Baleares, y la España receptora, constituida por el ámbito geográfico del norte y oeste, así como la zona central de la península. En la Figura 02 se puede comprobar la gran coincidencia entre la huella del antiguo Mar de Thetys y la ubicación geográfica de dichas explotaciones.

Figura 02: Izq. Mar de Thetys, hace 200 millones de años, 1928 y distribución de salinas en España en el s. XIX, Pablo Fábregas. Dcha. Distribución de salinas en España a mediados del s. XIX, Alberto Plata Montero, 2006



La ubicación de todas las salinas en Andalucía se corresponde con la situación de los estratos geológicos formados en el Cenozoico y Mesozoico, coincidentes con la huella del Mar de Thetys, según se observa en la Figura 03.

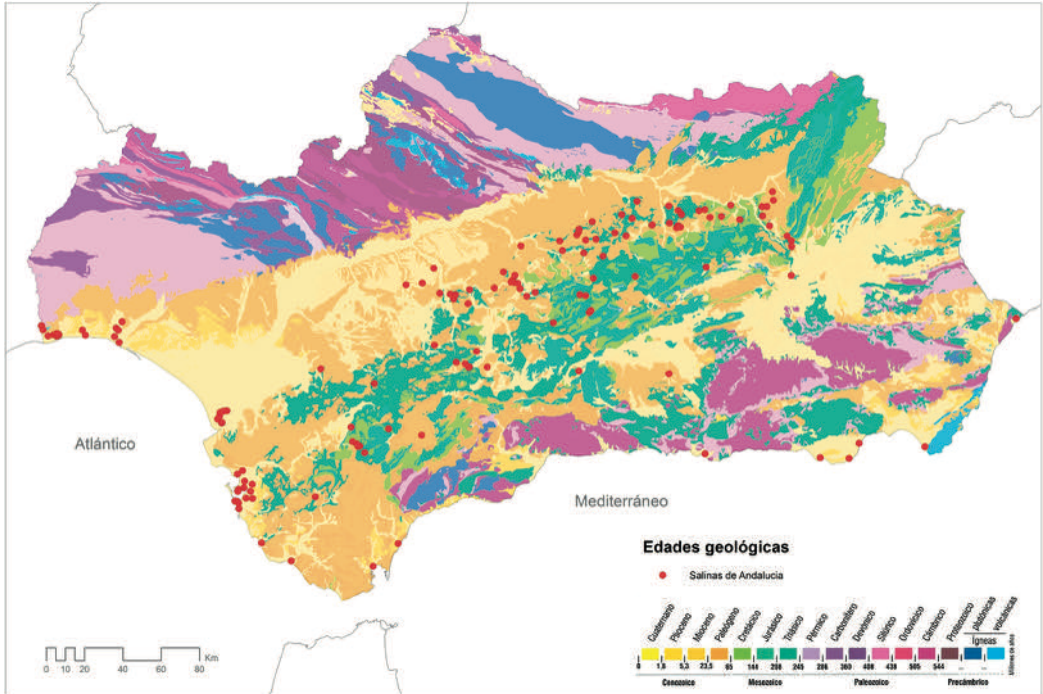


Figura 03: Edades del soporte geológico de Andalucía y ubicación de salinas, Emilia Román López, 2014

Otro condicionante para la existencia de las salinas son las características hidrogeológicas del territorio, ya que sin la presencia del agua es imposible la formación de la salmuera. En este sentido cabe destacar que por la Comunidad Autónoma de Andalucía discurren ríos de la vertiente Atlántica, como el Guadalquivir, Guadiana, Tinto y el Odiel, Barbate, etc. y también de la vertiente Mediterránea, como los ríos Almanzora, Guadalhorce, Guadaro, etc. El río principal y de mayor longitud es el río Guadalquivir⁷, que es determinante en la caracterización del paisaje de Andalucía. Los ríos de la vertiente atlántica se caracterizan por ser más extensos y por discurrir por terrenos más llanos. Esta circunstancia determina la aparición de estuarios, marismas y multitud de salinas en su desembocadura. Como, por ejemplo, las salinas de la Bahía de Cádiz, en la desembocadura del Guadalete, las del Parque Nacional de Doñana, en la desembocadura del río Guadalquivir o las salinas de Barbate, en la desembocadura del río Barbate. Sin embargo, los ríos de la vertiente mediterránea son más cortos y estacionales, por tanto, sus salinas están vinculadas a deltas de ríos, planicies litorales y albuferas.

La entidad natural que relaciona el territorio y el agua es la cuenca hidrográfica. En la cuenca del Guadalquivir se ubican más del 90% de las salinas andaluzas, tanto de interior como del litoral. Las salinas que se encuentran en la cuenca hidrográfica del Guadiana pertenecen en su totalidad a la provincia de Huelva, mientras que sólo existe una salina ubicada en la cuenca hidrográfica del río Segura: la Salinas de Terreros, ubicadas en la población de Pulpí (Almería), y que actualmente están prácticamente desaparecidas. El resto de salinas se distribuye por la cuenca hidrográfica del sur mediterráneo entre las provincias de Almería, Granada y Cádiz, todas ellas atravesadas por la carretera estatal N-340.

La materia prima para la producción de sal en las salinas artesanales, como se ha comentado en puntos anteriores, es el agua salada o salmuera. En Andalucía se puede encontrar de diversas formas:

- En el agua de mar, presente en zonas de litoral, con un contenido aproximado de sal de unos 30 a 35 gr/ l de agua.
- En áreas del interior se halla presente en el agua de pozos, manantiales, aguas subterráneas, lagunas, arroyos y/o ríos salados. El contenido en sal es superior que en el agua de mar, variando desde los 160 gr/l hasta los 350 gr/l. En estos casos es imprescindible la combinación de los condicionantes hidrológicos con los geológicos para que pueda producirse el agua salada, dando lugar a numerosos ríos, arroyos, fuentes, manantiales y lagunas saladas que propician la aparición de una rica toponimia que relaciona estos elementos hidrológicos naturales y artificiales con la sal en toda la comunidad autónoma.

La cuarta parte de la superficie del territorio andaluz es permeable, esto equivale a unos 21.000 Km², de los cuales 14.500 Km² corresponden a acuíferos detríticos (rellenos de depresiones, como arenas, gravas y areniscas calcáreas) y 6.500 Km² a acuíferos kársticos, constituidos por afloramientos carbonatados y evaporíticos. Las aportaciones anuales a estos acuíferos se estiman en unos 3.800 hm³, lo que equivale a un río subterráneo permanente con un caudal de 120.000 litros por segundo (Castillo Martín, 2008). De estas aportaciones se calcula que más del 55% procede de los acuíferos interiores, concretamente de las cuencas del Guadalquivir, Guadiana y Segura, que es la zona con mayor concentración de salinas de la Comunidad Autónoma y de toda la Península Ibérica.

En la Figura 04 se comprueba cómo las salinas andaluzas de interior se ubican en áreas donde existen sustratos de rocas evaporíticas que, en combinación con los cursos de agua dulce, acuíferos y manantiales que discurren sobre ellos, transforman el agua dulce en salada, surtiendo a estas explotaciones de la materia prima.

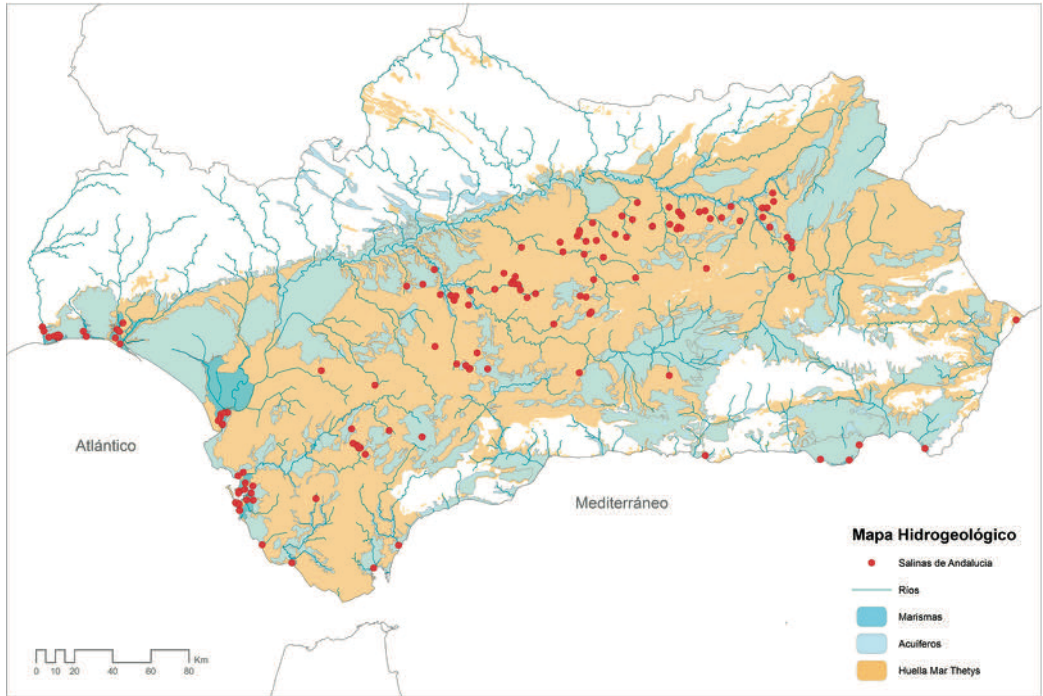


Figura 04: Hidrogeología y salinas de Andalucía, Emilia Román López, 2014

Una vez conseguida la salmuera, la gestión y distribución del agua salada, en la escala próxima, es fundamental y se resuelve de manera diferente en función del tipo de salina. En las salinas marítimas las condiciones naturales permiten el paso del agua salada del mar sin necesidad de técnicas artificiales como, por ejemplo, mediante el oleaje o aprovechamiento del ciclo de las mareas, complementado por sistemas de compuertas y canales. En el caso en que esta estrategia sea imposible se puede recurrir a otras técnicas más sofisticadas como los molinos de viento, trabajos de acondicionamiento del terreno, bombeo del agua, etc.

En las salinas de interior, si el curso salado se encuentra en superficie, se suele disponer de un espacio cercano donde se hace llegar el agua por gravedad hasta el calentador, recinto donde se aumenta la concentración de sal de la salmuera, para su posterior distribución a los cristalizadores o eras, con menor profundidad que el anterior para favorecer la evaporación (Figuras 05 y 06).

Sin embargo, si el agua salada surge a través de un manantial que brota en superficie, pero que no dispone de grandes superficies horizontales próximas para la instalación de las eras, se suele conducir el agua salada hasta el lugar óptimo para la explotación, mediante conductos de madera, piedra



Figuras 05 y 06: Izq. Pozo y eras de evaporación. Salinas de Calderón, Cazorla (Jaén), Emilia Román López, 2007. Dcha. Balsas de evaporación en Salinas de Cabo de Gata. Almería, Emilia Román López, 2011

o de materiales más modernos, en función del grado de transformación o renovación que haya sufrido la instalación.

También se puede obtener la salmuera a través de pozos, que suelen estar integrados dentro de la propia explotación, entre las eras y calentadores. A través de estos pozos el agua se extrae mediante norias (o bombas en la actualidad) y se distribuye también mediante un sistema de canalizaciones hasta las eras de evaporación. Existen, incluso, casos en los que se hace pasar de manera artificial el agua dulce por el sustrato salino, mediante la combinación de pozos, conductos y galerías subterráneas, como en el interesante ejemplo de las Salinas de Poza de la Sal, en Burgos.

Por tanto, las técnicas empleadas para hacer llegar el agua salada a las balsas son diversas, en función del tipo de afloramiento de la salmuera, y de las posibilidades físicas que ofrece el entorno, aunque se ha comprobado que están basadas en técnicas tradicionales relacionadas con la agricultura y sistemas hidráulicos de origen andalusí: "En realidad, se trata de una tecnología claramente inspirada en la empleada en Al-Andalus para la agricultura de regadío, de manera que nos atreveríamos a decir que aquélla es posible por la previa existencia de ésta"⁸.

3. ORÍGENES DE LA N-340 Y SU RELACIÓN CON LAS SALINAS ANDALUZAS

Durante la época romana se estableció en la península ibérica una red de infraestructuras de comunicación de gran extensión y calidad, siendo la red de calzadas del sur peninsular la más densa de todas. El trazado de la actual carretera N-340 por la Comunidad Autónoma de Andalucía se vislumbraba

en la calzada que conectaba la costa de la Bética Romana, comprendida entre las ciudades de Gades (Cádiz), Carteia (San Roque), Malaca (Málaga), Turaniana (Roquetas de Mar), hasta la ciudad de Urci (Almería). A través de ella se establecían las relaciones productivas, económicas y comerciales entre las poblaciones del litoral como, por ejemplo, las derivadas de la explotación de salinas y las fábricas de salazones del Mediterráneo, famosas en todo el Impero. A su vez, y en paralelo, existieron rutas marítimas que se desarrollaron por el mismo motivo, con la ventaja de que el transporte de mercancías por mar era, históricamente, un medio más rápido y seguro que por tierra (Figura 07).



Figura 07: Economía de la Bética Romana (siglo I d.C.), Martín de Agar y Valverde, R. (Dir.), 2009

Esta estructura de comunicaciones terrestre fue desapareciendo y perdiendo calidad con el paso de los siglos, principalmente en época medieval, y no fue hasta entrado el s. XIX cuando se produce el gran impulso de las comunicaciones en Andalucía y se vuelve a establecer una red de carácter similar a la de época romana.

Existía a mediados del siglo XIX una clara jerarquización de las vías, en función de su grado de desarrollo y estado, diferenciando entre carreteras, caminos carreteros y caminos de herradura, estos últimos estrechos y accidentados, donde sólo se podía transitar a pie o mediante caballerías. La red principal de carreteras andaluzas daba servicio a las poblaciones con mayor número de habitantes conectando las ciudades de Cádiz, Sevilla y Córdoba⁹, y permitiendo el paso hacia otras provincias de la península ibérica, como Badajoz, Mérida, Toledo y Madrid. Hay que destacar la importancia de la conexión con

Cádiz, pues era el puerto de llegada y de embarque de mercancías, como la sal, hacia países del norte de Europa, América y Asia.

Existían, además, tres grandes ejes de comunicaciones perpendiculares al valle del Guadalquivir que partían de localidades litorales, concretamente de Cádiz, Málaga y Motril, y conectaban con el eje anteriormente descrito, comunicando a su vez otras poblaciones de tamaños importantes, como Granada, Jaén, Antequera, etc., donde también existían salinas y/o alfolíes de sal. La recuperación de los caminos del litoral mediterráneo, perdidos en épocas anteriores, fue consecuencia del auge de poblaciones costeras como Almería, Motril, Vélez-Málaga, Algeciras, etc. En estas áreas el transporte de mercancías se producía a través de vías de menor calidad que las anteriores, ya que casi todos eran caminos de herradura. Por ello, la sal que llegaba a sus alfolíes lo hacía, principalmente, a través de las rutas marítimas del Mediterráneo.

4. LA ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA SAL EN ANDALUCÍA

Precisamente el s. XIX es el periodo considerado en esta ponencia para establecer la estructura territorial de la sal en Andalucía, ya que coincide, además, con la época en que las salinas todavía pertenecían a la Corona¹⁰ y, por tanto, existía información centralizada y unificada sobre las mismas, pues enviaban periódicamente unas memorias que recogían multitud de datos que describían su actividad económica, características físicas, estado de las instalaciones y relaciones que establecían con los alfolíes y las poblaciones a las que abastecían. Gracias a esta información se han podido establecer los vínculos de relación entre salinas, alfolíes, poblaciones y vías de comunicación.

Para comprender el proceso de construcción del mapa de la organización territorial de la sal en Andalucía hay que remitirse, en primer lugar, a la descripción de los principales componentes de esta estructura-red salinera que está constituida por los siguientes elementos:

- **Los puntos** de producción de sal. Es decir, las salinas, con gran dependencia respecto a las características al área donde se ubican. Como hemos visto en puntos anteriores existen unos condicionantes fisiográficos determinantes para la localización de las salinas, que están relacionados con las características geológicas, geomorfológicas e hidrológicas del territorio, a las que se añade la acción de otros agentes externos como son las condiciones climáticas de las zonas donde se ubican y la acción antrópica, a través del empleo de técnicas similares a las realizadas en la hidráulica tradicional, pero adaptadas a la "agricultura de la sal". Debido a estas circunstancias existen salinas marítimas o litorales y, también, salinas de interior o continentales.

- **Los ámbitos salineros**, determinados por la estructura comercial y las relaciones económicas establecidas entre las salinas, los alfolíes, ubicados en las propias salinas o en núcleos de población próximos, y los lugares de abastecimiento, principalmente establecidos en poblaciones de tamaño medio-grande.
- **Las conexiones** y relaciones físicas entre salinas y los puntos de almacenamiento (alfolíes), venta y abastecimiento de sal. Una compleja red para la distribución del producto final constituida por carreteras, caminos, rutas fluviales y marítimas.

Figura 08: Estructura territorial de la sal en Andalucía, siglo XIX, Emilia Román López, 2014

En la Figura 08 se observa la extensa red territorial de la sal en el siglo XIX, donde el camino de herradura costero (en color naranja), precursor de la N-340, conectaba las salinas y alfolíes del litoral andaluz, de forma paralela a las rutas marítimas del Mediterráneo.



Atendiendo al mapa anterior se puede comprobar que la organización territorial salinera en el siglo XIX en Andalucía se estructuraba en dos ámbitos geográficos claramente diferenciados:

- **La estructura territorial salinera del interior andaluz.** Conectada entre sí y con los núcleos de población a través de la red interior de caminos y carreteras. En este entramado se pueden distinguir varias jerarquías de

infraestructuras de transporte, en función de la importancia de las ciudades a las que servía. Una de las principales rutas discurría por el valle del Guadalquivir, uniendo Cádiz, Sevilla, Écija, Córdoba, abriendo paso hacia otras provincias como Cáceres, Badajoz, Toledo y Madrid.

- **La estructura territorial salinera del litoral andaluz.** Conectada entre sí y con los núcleos de población principalmente a través de las rutas marítimas del Mediterráneo, y complementariamente mediante carreteras y caminos costeros que no eran de gran calidad, ya que en la mayoría de los casos eran caminos de herradura. Las principales salinas litorales que distribuían la sal en este ámbito eran las Salinas de Roquetas, en Almería, y las Salinas de San Fernando, en Cádiz.

Si realizamos un muestreo de los asentamientos que ya existían en época romana en Andalucía, y que han pervivido hasta el presente, se podría afirmar que la aparición, localización y desarrollo de algunas de las ciudades más importantes de la comunidad autónoma está relacionada con la existencia de las explotaciones salineras y sus relaciones comerciales con los puntos de distribución, establecidas, entre otros, a través de los caminos que actualmente conforman la carretera N-340. Por ejemplo, Onoba (Huelva), Gades (Cádiz), Baesippo (Barbate), Malaca (Málaga), Sexi (Almuñécar), Abdera (Almería), Hispalis (Sevilla), Anticaria (Antequera), Cordvba (Córdoba), Astigi (Écija), Igabrvm (Cabra), Vrso (Osuna), etc. son poblaciones que tenían salinas en aquella época y que, incluso, han perdurado hasta la actualidad. Como se ha comentado anteriormente, casi todas las poblaciones ubicadas en las zonas costeras estaban relacionadas con la fabricación y el comercio de salazones de pescado y, por tanto, tenían gran dependencia de las explotaciones salineras.

Por tanto, las salinas en Andalucía forman una estructura territorial que se constituyó, a lo largo de los siglos, para la comercialización y distribución de la sal, y que debería entenderse no como elementos aislados en el territorio, sino como un complejo entramado que constituye el paisaje cultural generado por estas actividades, incluyendo los puntos de producción de sal (edificios y explotaciones salineras), la red de comunicación y distribución (carreteras, caminos, rutas fluviales y marítimas) y los puntos de almacenamiento y venta (alfolies), alojados generalmente en las propias explotaciones y/o en las poblaciones a las que servía.

5. CONSIDERACIONES SOBRE LAS SALINAS ANDALUZAS Y LA CARRETERA N-340 EN EL S. XXI

El trazado de la carretera N-340, o Carretera del Mediterráneo, a su paso por Andalucía recorre en la actualidad las provincias de Cádiz, Málaga, Granada

y Almería. Para la elaboración de un análisis multiescalar territorial, o la creación de bases de datos, cartografía, etc. referentes a dicha carretera y su correlación con las salinas andaluzas, podría establecerse el ámbito de estudio según la concordancia entre su trazado y la ubicación de explotaciones de sal próximas (se ha considerado una distancia de 25 Km respecto al eje de la N-340).

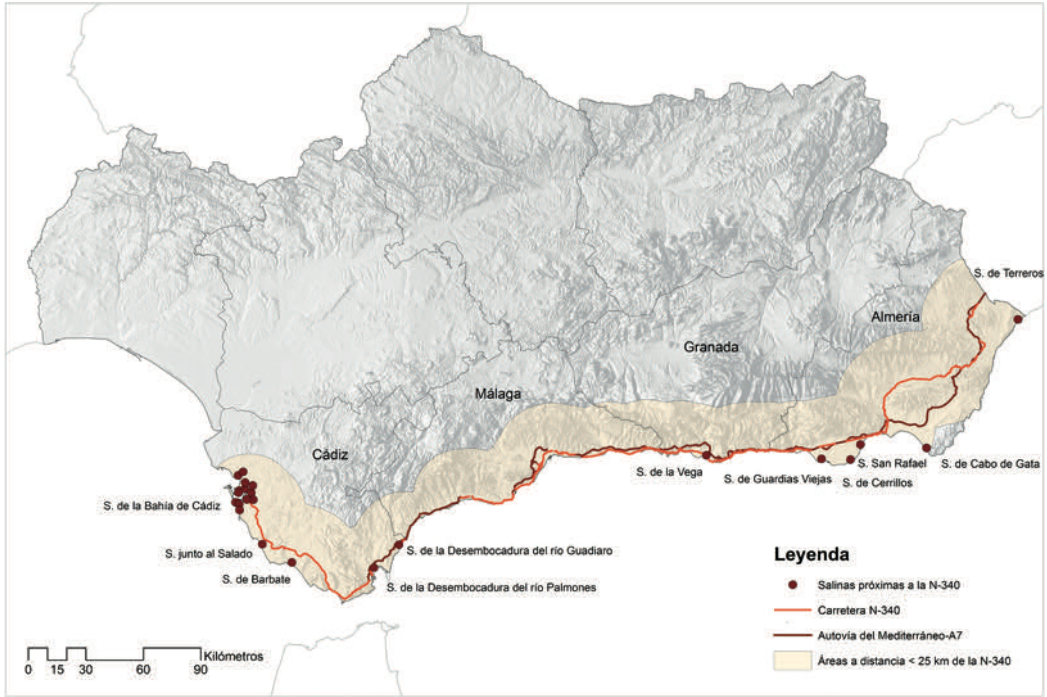
Los casos encontrados son numerosos, principalmente en la provincia de Cádiz, y pertenecen en su totalidad a salinas del tipo litoral. Se pueden agrupar de la siguiente manera:

Tabla 1: Salinas andaluzas próximas a la carretera N-340, siglo XXI

Provincia	Municipio	Salina
Almería	Almería	Salinas de Cabo de Gata
	El Ejido	Salinas de Guardias Viejas
	Pulpí	Salinas de Terreros (D)
	Roquetas de Mar	Salinas de Cerrillos
	Roquetas de Mar	Salinas de Cabo de Gata
Cádiz	Bahía de Cádiz ¹¹	Salinas de: El Consulado, La Covacha, La Molinera, de Balbanera, Nuestra Señora del Pilar, Carmen Nuevo, de Polvera, San José, de Santa Gertrudis, Nuestra Señora de las Mercedes, la Pastora, la Atravesada, San Fernando, Dulce Nombre, San José de Balbanera, San José Perla, San José Horcajo, la Perla, San Rafael del Monte, San Patricio, Santa Bárbara, San Manuel, San Pascual Bailón, Molino del Ocio, El Águila, Santa Ana, La Isleta, Nuestra Señora de la O, Teresa de Jesús, Carmen de San Miguel, Isla del Vicario, San Agapito, Los Ángeles Custodios, Nuestra Señora de Covadonga, San Francisco de Asís, San Judas, Santa Margarita, San Pedro, Santa Ana, San Juan de Bartivás, Santísimo Sacramento, El Estanquillo, San Salvador, los Tres Amigos, San Félix, la Preciosa, la Roqueta, Nuestra Señora de Los Dolores, San Agustín, San Gabriel, San Miguel, Molino de San José, Sagrado Corazón de Jesús, Carmen de Bartivás, La Esperanza Chica, La Esperanza Grande, Santa María.
Granada	Motril	Salinas de la Vega (D)
Málaga	-	No existen salinas próximas en esta provincia

En la Figura 09 podemos comprobar cómo, en un análisis que únicamente contemplase las variables anteriormente descritas: relaciones de proximidad

y pertenencia a las provincias andaluzas por las que discurre la carretera N-340, a pesar del gran número de salinas encontradas bajo estas circunstancias, la rica y extensa estructura territorial de la sal queda absolutamente sesgada e, incluso, desvanecida.



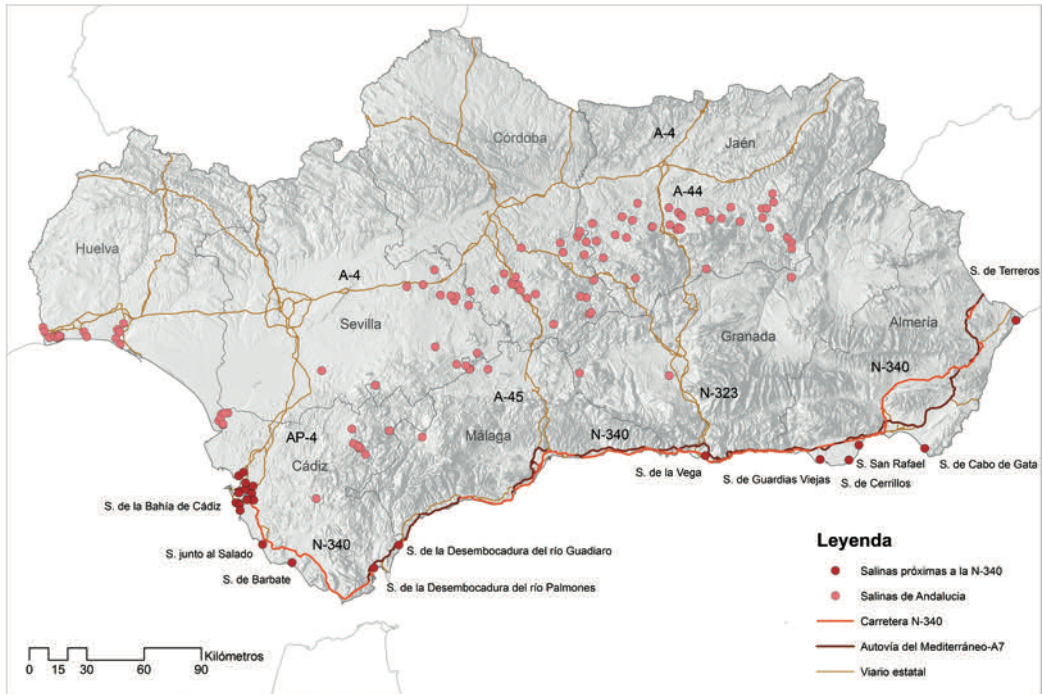
Por tanto, con el objetivo interdisciplinar de la caracterización patrimonial y regeneración sostenible de la N-340 como eje histórico de Andalucía, es imprescindible la integración de la totalidad de datos y elementos que forman la red de salinas andaluzas. Para ello, es preciso contemplar el complejo entramado territorial de la sal y su relación con la carretera N-340 en su conjunto y no de manera parcial, circunscrita a ámbitos provinciales o de relaciones de proximidad. Así podremos comprobar que en la actualidad esta red se ha ampliado respecto al número de explotaciones registradas y cartografiadas y cómo todavía se extiende hacia ámbitos interiores de la comunidad autónoma. Habría que tener en cuenta, además, las grandes transformaciones que ha sufrido el territorio de Andalucía en las últimas décadas por el desarrollo de las infraestructuras y los nuevos tejidos urbanos, a lo que hay que añadir el avanzado estado de abandono y desaparición en el que se encuentran las explotaciones de la sal y sus paisajes asociados, desde mediados del siglo XX.

Figura 09: Mapa de salinas de litoral próximas a la carretera N-340, siglo XXI, Emilia Román López / José Fariña Tojo, 2015

A esta nueva cartografía salinera, que relacione las carreteras estatales actuales y los puntos de producción de sal georreferenciados en el siglo XXI, se podría añadir gran cantidad de información sobre las instalaciones y edificaciones históricas, su estado de conservación, los puntos de producción, venta y distribución activos, normativas referentes a las protecciones existentes sobre el patrimonio natural y cultural, el potencial turístico que tienen las explotaciones, etc.

En la Figura 10 se observa cómo se siguen manteniendo los dos grandes ejes de comunicaciones que atraviesan longitudinalmente la Comunidad Autónoma, el litoral (N-340), que discurre paralelo a la costa, y el interior (autovía A4), por el valle del Guadalquivir. Ambos ejes conectan los dos grandes ámbitos salineros ya existentes en el s. XIX, determinados por su posición geográfica en el territorio, y que todavía se conservan.

Figura 10: Carretera N-340 y conexiones con salinas de Andalucía, siglo XXI, Emilia Román López / José Fariña Tojo, 2015



A su vez, y partiendo de la carretera N-340 aparecen tres ejes transversales, sobre las huellas de los caminos y carreteras que ya existían en el s. XIX, algunos de los cuales nacen en las intersecciones entre la N-340 y las explotaciones de sal, como es el caso de la N-323, con origen en Motril (Salinas de la Vega) y destino Linares, recorriendo a su paso multitud de municipios salineros pertenecientes a las provincias de Granada y Jaén. La autovía de

Málaga, también denominada A-45, que parte de dicha ciudad y llega a Córdoba, atravesando territorios salineros del interior, como los municipios de Montilla y Aguilar de la Frontera. O el caso de la AP-4, o Autopista del Sur, que nace en Cádiz, provincia salinera por excelencia, y llega hasta la ciudad de Sevilla, que históricamente distribuía grandes cantidades de sal a las poblaciones de interior ubicadas en las provincias de Huelva y Sevilla.

En este contexto se reaviva el debate sobre las posibilidades y métodos de salvaguarda, gestión y protección del patrimonio natural y cultural de la sal en Andalucía. Aparecen, además, líneas de investigación y actuación de gran potencial creativo, relacionadas con las oportunidades turísticas, el equilibrio territorial, acciones de articulación y redistribución de recursos para descentralizar y descongestionar las áreas litorales en favor de las zonas rurales del interior de Andalucía. Muchos de estos lugares se caracterizan por tener cierto grado de aislamiento, escasos recursos económicos y baja densidad de población, además bastante envejecida.

Por este motivo, la recuperación de las salinas, y sobre todo las ubicadas en el interior, se puede plantear como motor de desarrollo local, dinamización económica y generación de empleo. Además, es primordial mantener los aprovechamientos tradicionales relacionados con la actividad salinera artesanal para la supervivencia de este patrimonio cultural y natural, y como recurso complementario a otros relacionados con el turismo sostenible, cultura, educación, actividades lúdicas, etc. para el desarrollo socioeconómico local.

Otro factor importante para el éxito de las actuaciones, en relación con su financiación y pervivencia en el tiempo, es el apoyo y el grado de participación de los diversos agentes implicados, desde propietarios, colectivos y asociaciones, hasta empresas particulares y administraciones. En general, sin el apoyo de la administración pública ni el interés de los particulares la rehabilitación, reactivación y gestión del patrimonio salinero no suele ser viable.

Es necesario considerar una visión global e integral de cara a las actuaciones, puesto que las intervenciones puntuales sobre estas explotaciones ofrecen unas posibilidades muy limitadas para encontrar soluciones que detengan la destrucción de este extenso e inestimable patrimonio. El empleo de nuevas técnicas constructivas en las intervenciones, el cambio en los hábitos de vida, y los usos complementarios asignados a las salinas ponen de manifiesto la necesidad de buscar alternativas a una actividad pretérita que ha dejado de ser rentable económicamente, pero que es necesaria para el mantenimiento de estos valiosos paisajes salados.

6. CONCLUSIONES

Mediante un ejemplo concreto se ha tratado de ilustrar la necesidad de considerar ámbitos diferentes cuando se trata de analizar determinadas variables del territorio. En algunos casos el ámbito afectado por el análisis será mucho menor que el de planeamiento o estudio, pero en otros, como el que acabamos de ver, puede ser mucho mayor. Si el estudio se refiere a un eje viario como el de la N-340 resulta necesario superar algunos tópicos que se han mantenido durante demasiado tiempo. Formas de abordar el análisis considerando franjas de medio o de un kilómetro desde el eje, unidades administrativas, o sistemas de zonas homogéneas, se han revelado como inadecuados para algunas variables.

En el caso analizado de las salinas, su consideración sistémica desde el punto de vista territorial ha llevado a detectar una estructura que supera el propio de la N-340. Si el trabajo se hubiera circunscrito únicamente a las salinas de costa próximas se hubieran cometido numerosos errores derivados de obviar toda una organización de salinas de interior con múltiples ramificaciones y enlaces con las costeras y se perdería, además, el potencial de conexión cultural y patrimonial con dicho territorio interior. En concreto, como se ha demostrado en párrafos anteriores, destaca la existencia de tres ejes transversales, que no sólo sirven de unión entre ambos subsistemas, sino que marcan puntos claves en un eje lineal como el de la N-340. Es decir, un elemento que podría ser considerado isotrópico a efectos de la variable considerada, en realidad posee puntos significativos, además de los correspondientes gradientes derivados de ellos.

Quedaría por estudiar en profundidad hasta qué punto esta estructura histórica, correspondiente al siglo XIX, se mantiene en la actualidad y qué elementos de este patrimonio valiosísimo deberían considerarse, tanto desde el punto de vista turístico como el puramente identitario.

NOTAS

1. Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, anexo VI apartado 3e.
2. Fernández Güell, José Miguel: *Planificación estratégica de ciudades. Nuevos instrumentos y procesos*, Gustavo Gili, Barcelona, 1977, pág. 105 y siguientes.
3. Openshaw, S.: "The modifiable areal unit problem. Concepts and Techniques in Modern Geography", nº 38. Norwich, Geo Books. 1984.
4. Por ejemplo, un tema que podría ser asimilado es el de las escalas multidimensionales, ver Sánchez Carrión, Juan Javier: *Introducción a las técnicas de análisis multivariable aplicadas a las ciencias sociales*, Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid, 1984, pág. 107 y siguientes.
5. Agua con gran concentración de sal.
6. Es el caso de la localidad de *La Malahá*, en Granada, creada junto al Arroyo del Salado y cuyo nombre viene de *Al-Mallaha*, palabra árabe que significa salina.
7. Con 657 Km de longitud atraviesa prácticamente toda la Comunidad Autónoma de Andalucía.
8. Malpica Cuello, 2005, p. 131.
9. En todas ellas existían salinas y/o alfolíes de sal.
10. El Desestanco de la sal se produjo mediante la *Ley de Desestanco de la Sal*, de 16 de junio de 1869.
11. Información obtenida del inventario incluido en la publicación *Salinas de Andalucía*, 2004.

BIBLIOGRAFÍA

- Carrasco Vayá, J., & Hueso Kortekaas, K. *Los paisajes ibéricos de la sal. Salinas de interior*. Guadalajara, Amigos de las Salinas de Interior/ Fundació Territori y Paisatge, 2008
- Castillo Martín, A. *Manantiales y fuentes de Andalucía. Cuaderno divulgativo del proyecto CONOCE TUS FUENTES*. Sevilla: Agencia Andaluza del Agua, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, 2008
- Fernández Güell, José Miguel. *Planificación estratégica de ciudades. Nuevos instrumentos y procesos*, Gustavo Gili, Barcelona, 1977, pág. 105 y siguientes.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, anexo VI apartado 3e.
- Malpica Cuello, A. *Producción y comercio de la sal marítima en la España Mediterránea en época medieval*. En *III Congreso Internacional de Estudios Históricos. El mediterráneo: la cultura del mar y la sal* Santa Pola: Ayuntamiento de Santa Pola. Consejería de Cultura, 2005, págs. 129-147.
- Martín de Agar y Valverde, Rafael (Dir.). *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*. 1ª edición. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Instituto de Cartografía de Andalucía, Sevilla, 2009, pág. 122.
- Menéndez Pérez, E. *Las rutas de la sal*. A Coruña: NETBIBLO, S.L., 2008.
- Pérez Hurtado de Mendoza, A. *Salinas de Andalucía*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente, 2004.
- Plata Montero, A. *El ciclo productivo de la sal y las salinas reales a mediados del siglo XIX*. Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava. Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente, 2006.
- Román López, E. Tesis Doctoral *Paisajes de la sal en Andalucía*. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 2014.
- Rubio Navas, J. *Inventario nacional de recursos minerales de cloruro sódico y sales potásicas*. Madrid: Instituto Tecnológico Geominero de España, 1997.
- Openshaw, S.: *The modifiable areal unit problem. Concepts and Techniques in Modern Geography*, nº 38. Norwich, Geo Books, 1984

LA ENCRUCIJADA DEL PROYECTO TERRITORIAL DE LA NACIONAL 340

IRENE LUQUE MARTÍN

Arquitecta, Máster en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano y Doctoranda del Programa de Arquitectura, Universidad de Sevilla

JORGE IZQUIERDO CUBERO

Arquitecto y Máster en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano, Universidad de Sevilla

CUATRO CONSIDERACIONES

Con un modelo territorial consecuente para la Costa del Sol podría definirse un proyecto viario que fuera una parte más del sistema de comunicaciones, si no es así, el diseño no tendría fundamento. A tal fin, conviene hacer cuatro consideraciones previas, imprescindibles, para ordenar el territorio y para entender las claves que se necesitan para que la N-340 no se convierta en una propuesta vacua y contraria al rol que debe ejercer en el futuro Modelo Territorial.

1. El marco territorial de la Costa del Sol, una franja territorial ligeramente cóncava, discurre de suroeste a noreste, con una longitud aproximada de 150 kilómetros, con un ancho variable y muy estrecho, según tramos. Este es el espacio habitable entre las planicies litorales y una topografía "movida", abrupta entre Sierra Blanca y Sierra Bermeja, un cordón montañoso litoral que en algunos de sus puntos altos llegan a alcanzar más de los mil metros de altura. Un territorio puente, de nodo a nodo metropolitano, apoyos y vanos, núcleos y entre núcleos.
2. La población que sirve, alcanza un millón de habitantes en la Aglomeración Urbana de Málaga, 300.000 personas en la Bahía de Algeciras y entorno a los 500.000 en la Costa del Sol. Una población residente, que junto al alojamiento turístico, es capaz de atraer a más de nueve millones de turistas al año y ser el primer sector generador de empleo y riqueza. Configura una población diversa, heterogénea, que se asienta en el territorio de modo desigual, discontinuo y desestacionalizado, provocando usos intensivos y extremos en el espacio y en el tiempo.
3. Por otra parte la gran diversidad de competencias y sectores concurrentes en este espacio es amplio y complejo, tanto que afecta a dos

provincias, once municipios, contando con San Roque y Málaga, y que a su vez forman parte de tres ámbitos subregionales, que agrupan servicios mancomunados en espacios no necesariamente coincidentes con estos. Además, concurren también en este territorio, prácticamente la totalidad de las competencias sectoriales de los tres niveles institucionales: Administración Central, Autonómica, y la Provincial y Local.

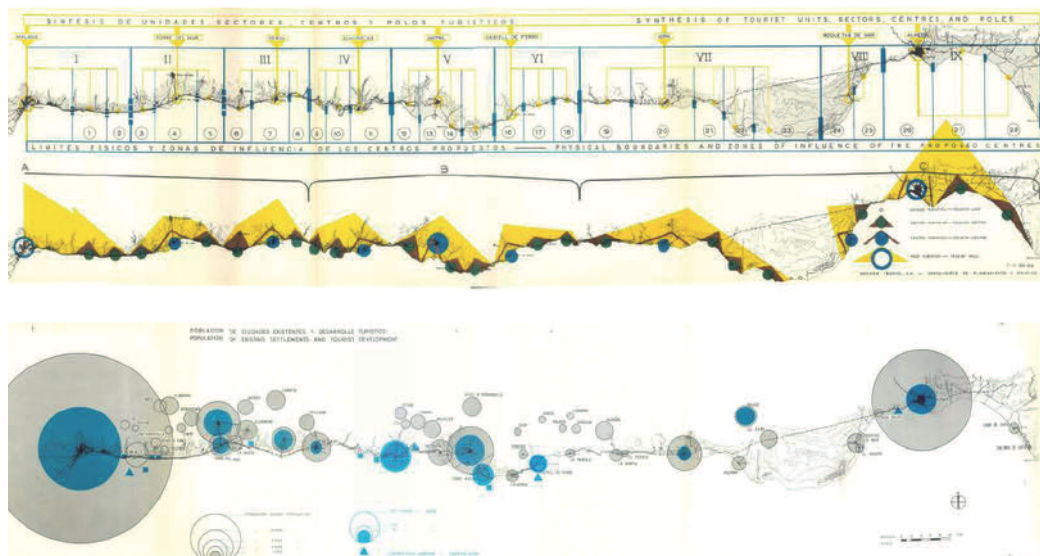
4. Por último, también coinciden diversas infraestructuras de transportes y comunicación que discurren en esta estrecha franja litoral entre las que destacan por su significado y trascendencia en el sistema funcional: la Autovía del Mediterráneo (A7), la Autopista de peaje (excepto en las variantes de los núcleos más significativos) de la Costa del Sol (AP7), con escaso uso e infrautilizada. Permanecen, con transformaciones y adaptaciones, otras infraestructuras lineales como la histórica Nacional 340 y el potente Aeropuerto de Málaga.

La acertada conjugación de estas consideraciones: territorio, población, turismo, paisaje, recursos, así como el complejo encaje institucional, las afecciones sectoriales y las infraestructuras del transporte, que han tenido, tienen y tendrán una gran influencia en la identidad y en la funcionalidad del ámbito, se convierten en esencia expresiva del Modelo Territorial.

50 AÑOS DE DESARROLLO, Y YA SOLO RECONOCEMOS TRES HILOS

La Gran Transformación de la Costa del Sol se produce durante las últimas cinco décadas, prácticamente al margen de cualquier planificación territorial

Figura 01: Síntesis de unidades, sectores, centros y polos turísticos propuestos por el Plan Doxiadis. Población de ciudades existentes y desarrollo turístico. Costa del Sol. 1960. Tesis Doctoral "El viaje a la Costa del Sol. Proyecto y transformación en los inicios del turismo moderno", Juan Gavilanes Vélaz de Medrano, ETSA UPM, 2012.



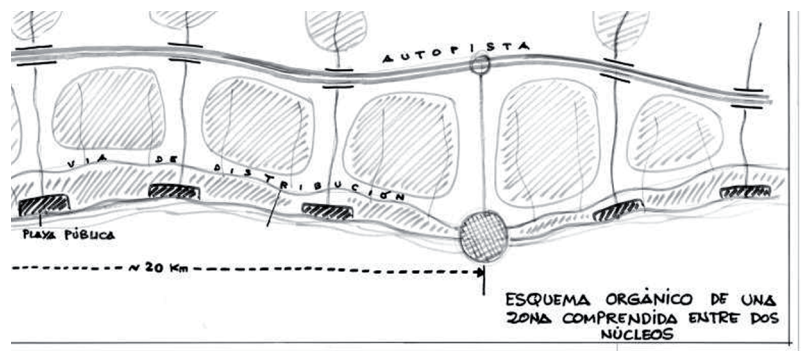
o sectorial, una muestra evidente de la desconexión entre la planificación y la realidad. Aún a pesar de estas ausencias de referencias y criterios del crecimiento, hoy, aún perviven tres preexistencias que fueron y siguen siendo determinantes: el horizonte marino, el escenario montañoso que conforma un potente valor identitario del paisaje, y la N-340 que representa un papel principal en la funcionalidad de la Costa del Sol y en la influencia que de ella derive en cada uno de sus núcleos (Figura 01).

Razones de carácter político y económico enmarcados en el Plan Marshall, y su versión española con el Pacto de Madrid (1953), produjo sus efectos en el nacimiento de la Costa del Sol y se manifestó en desarrollos y proyectos desconectados de las ciudades. Trabajos posteriores a la L.S. de 1956 intentan sin éxito ordenar o dar cobertura a esta energía transformadora e inducida que se desarrolla sin límites, sin criterios territoriales, ni urbanísticos. Fueron momentos en los que surgían edificaciones turísticas, principalmente hoteles, una nueva arquitectura sin ciudad a la que referirse, en unos territorios sin planificar.

El "Convair 440 Metropolitan", un avión que cubrió la ruta desde Helsinki hasta Málaga (1959) tras un recorrido de más de 3.000 kilómetros con 48 pasajeros a bordo, que duró ocho horas, "bautizaba la ruta del sol". Todo ocurre tan deprisa, en poco más de cincuenta años - tan solo cincuenta años- el territorio se ha transformado radicalmente. La sociedad y los ciudadanos celebran aquellos acontecimientos en su vertiente histórica y económica como banderas de la prosperidad, mientras investigadores, empresas, instituciones, y agentes sitúan la herencia recibida como obsoleta y coinciden en los negativos efectos de sus huellas físicas irreversibles.

Esta breve reseña de la historia reciente nos debe hacer entender qué ha pasado, por qué y cómo, además, en un periodo de tiempo tan corto. Entender los efectos de la no planificación y de la planificación cuando la hubo, es esencial para situarnos en un nuevo punto de partida (Figura 02).

Figura 02: Esquemas de funcionamiento entre los nodos principales de la Costa del Sol. Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Costa del Sol Occidental. 1967. Tesis Doctoral "El viaje a la Costa del Sol. Proyecto y transformación en los inicios del turismo moderno", Juan Gavilanes Vélaz de Medrano, ETSA UPM, 2012.



Porque no solo resulta obsoleto aquello que se hizo sin planificar hace cincuenta años, o a aquello que atendió o desatendió lo que se planificó con posterioridad. Ahora más recientemente, hace escasamente una década, se repite la historia. Partes importantes de nuestros territorios han sido invadidos por parcelaciones y diseminados, la actividad turística ha sido totalmente suplantada por la actividad inmobiliaria, los desarrollos están fielmente diseñados para estos fines. Resulta evidente que la obsolescencia no solo viene del pasado, sino que se hace contumaz en el presente.

En el tejido urbano, en la ciudad consolidada, la inadecuación de la presencia del turismo se manifiesta hoy en la sobresaturación, en su aplastante cantidad, que ha llegado a desnaturalizarla y que les ha hecho perder su identidad. Espacios y ciudadanos frágiles convertidos en ficción, desalojados por una sucesión numerosa, continua y vertiginosa de seres extraños, observadores y retratistas de escenarios artificiales.

Por otra parte, en la periferia, en los no lugares, se suceden hasta el infinito la creación de ámbitos exclusivos o de dominancia turística que se desarrollan como productos inmobiliarios, no turísticos, y cuyo resultado ha dado lugar a un nuevo concepto: "el turismo residencial", un espacio para usos estacionales, grandes consumidores de suelo y que ha sembrado el litoral de viviendas unifamiliares, hasta el infinito. Un espacio que, a su vez, desarrolla otro nuevo concepto de urbanidad que Joan Busquets describe como *"la nueva ciudad se forma mayoritariamente en las periferias metropolitanas y se revela como un juego inevitable de fuerzas incipientes fragmentadas. Cada vez más, la ciudad es su periferia, espacio propio de un crecimiento ineludible"*¹.

Esta obsolescencia, esta realidad, fruto de los criterios con los que fueron planificados y diseñados además de por la notable ausencia de control, nos obliga hoy, desde la reflexión responsable, a un diagnóstico crítico: a evaluar sus consecuencias espaciales y a tomar conciencia del lastre que representa para el futuro de excelencia que muchos buscan, siempre, por acumulación.

¿DONDE ESTÁ LA ORDENACIÓN QUE NECESITA EL TERRITORIO?

La proyección política e intelectual de la ordenación del territorio, como disciplina, puede considerarse prácticamente consolidada, su utilidad resulta poco discutible, no obstante, estas bases no resultan reconocibles en la práctica diaria. Sus finalidades, su gestión y sus resultados siguen presentando síntomas de una disciplina acartonada, inútil, divergente de los intereses de la población, de los agentes económicos, e incluso para algunas instituciones más avanzadas.

El carácter tan amplio de la ordenación territorial incluye una gran variedad de conceptos: los usos del suelo, movilidad, infraestructuras y recursos

naturales, conforman una compleja realidad física y funcional que convierte su análisis en un trabajo, tan solo, de aproximación a una realidad inalcanzable y cambiante. También integra disciplinas como las ambientales y económicas que junto a otras competencias de carácter sectorial, sobre los recursos disponibles y las crecientes demandas, incorporan aún mayor complejidad que continuamente dejan al descubierto contradicciones institucionales y profesionales alejadas de los criterios de sostenibilidad.

Aún a pesar de esta realidad descrita, se sigue concibiendo la ordenación del territorio como el mejor cauce para establecer un Modelo Territorial y para articular las condiciones favorables para activar, limitar, regenerar, propiciar o disuadir sobre el desarrollo de actividades y usos del suelo que, fruto de su escala y competencias, tendrá efectos amplios como en la dimensión urbanística municipal, en la definición de las infraestructuras de carácter supralocal y otras como el turismo. Espacios como la Costa del Sol, basado en la competitividad y en el futuro de la oferta turística, tendrá una incidencia creciente para configurar el orden territorial y sus consecuencias resultaran determinantes e irreversibles.

Hoy la Ordenación del Territorio debe tomar posiciones y compromisos. Aprovechar oportunidades como las que supusieron la redacción, prácticamente simultáneas, de los tres planes subregionales vigentes en el ámbito. Tres documentos territoriales que deberán coordinarse y complementarse conforme a las necesidades y a las demandas actualizadas para cada uno de los ámbitos. En definitiva, convendría homogeneizar su información, sus análisis, incluso sus propuestas, para poder hacer agregaciones y tener siempre actualizada la perspectiva completa sobre el ámbito y muy especialmente sobre el turismo, sobre las infraestructuras y sobre los recursos naturales (Figura 03).

Figura 03: La urbanización en soledad. Fotografía de la Obsolescencia, Costa Casares, 2014. Jorge Izquierdo Cubero



No se trata de hacer reflexiones de papel, se trata de diagnosticar para poder actuar de modo oportuno, y aprovechar la gran oportunidad que representan los planes territoriales para reconfigurar los nuevos modelos territoriales y turísticos, haciéndolo de modo útil para los ciudadanos, pero especialmente para las instituciones y para los agentes. La acción debe ser una consecuencia de la planificación, y ésta del conocimiento actual y colectivo.

En efecto, la Costa del Sol Occidental es un destino consolidado desde hace décadas y mientras que la Ordenación del Territorio ortodoxa configura un marco de trabajo, la realidad es superada por las relaciones, los flujos, las influencias y las interdependencias de todo tipo. Se necesita buscar el denominador común, las agrupaciones, las sinergias, la especificidad y las complementariedades. Integrar y cohesionar el territorio, tratarlo conforme a su identidad y a sus capacidades para dar respuestas a las demandas actuales y futuras.

Quizás, una planificación interterritorial que integre e incorpore el futuro de la planificación turística, las infraestructuras, los usos y la preservación de los valores naturales, incluso entendidos estos como infraestructuras verdes y que puedan organizarse como una verdadera matriz ecológica de carácter metropolitana que integre su acción a todas las escalas, de modo que compongan un sistema de espacios conectados, visualmente conectados, paisajes vivos por dar cabida a equipamientos al aire libre, con límites estratégicos que permitan el movimiento de flujos urbanos y ecológicos entre los tejidos urbanos y los espacios abiertos, como expresaba Bernardo Secchi:

no usar el sistema ambiental para contener la expansión urbana, o para contener el consumo de suelo de la ciudad, sino utilizarlo como argumento de diseño del territorio, para dar una forma al territorio, para dar legibilidad al territorio, para dar una comprensibilidad al territorio donde se reconozca, quizás su sentido último?

DENTRO DE 50 AÑOS CUÁL SERÁ EL ESCENARIO

No son casuales estos encabezados, pretenden hacer evidente el antes y el después en un periodo de tiempo significativo, medio siglo, tampoco es casual situar la reflexión en el ecuador del siglo que estamos señalando (1965-2065). Probablemente las grandes amenazas relativas al planeta como el cambio climático, la reducción del carbono y otras tantas probablemente se habrán despejados, hoy ni siquiera nos acercamos a imaginarnos en qué sentido, pero si que celebramos con orgullo los recientes datos del turismo (Frontur 1T 2015, un millón trescientos mil turistas en Andalucía que

representa un incremento del 14,20% en el mismo periodo para el 2014). La población, el turismo, de seguir las pautas de crecimiento que se siguen dando hasta ahora, habrá alcanzado cifras históricas en el horizonte temporal que indicamos. ¿Más y más hasta el infinito? (Figura 04)

Figura 04: Captura de Pantalla del Trailer del documental "El síndrome de Venecia", Pichler. Alemania, Austria, Italia, 2012. Trailer del documental "The Venice Syndrome" <https://vimeo.com/52491214>



Este futuro inimaginable e impredecible que nos espera dentro de cincuenta años, ¿podríamos proyectarlo como consecuencia de estudiar y aplicar iguales incrementos proporcionales que los que se han dado en el mismo periodo de tiempo que ha transcurrido desde que la Costa del Sol inició el proceso de construcción de la gran fábrica del turismo en la que se ha convertido hoy?.

Esta es la encrucijada, y el dilema sería evaluar si merece la pena hacer el esfuerzo para cambiar el destino de hacia donde vamos, este es el umbral que podemos cruzar hoy, un compromiso por investigar, sobre qué hacer y cómo hacerlo para evitar lo que parece inevitable.

Mientras, y para un plazo intermedio, para el 2030, la ONU fija diecisiete objetivos de desarrollo sostenible que marcarán la agenda internacional en los próximos quince años, enunciando entre otros, el reto de "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles"³ y recomendando acciones integradas, con una visión holística que abarque la planificación urbana y territorial, el medio ambiente, el transporte y la energía, al considerar que muchos de los componentes del ecosistema natural se entrecruzan con los del sistema urbano, tanto a nivel social, como económico, cultural y político y que podríamos trasladar y aplicar a la Costa del Sol, en este sentido Rem Koolhaas nos dice que: "Now ALL is city, a new pervasiveness that includes landscape, park, industry, rust belt, parking lot housing tract, single family house, desert, airport, beach, river, ski slope, even downtown..."⁴ (Figura 05).



Figura 05: La urbanización en soledad. Fotografía de la Parálisis urbana, Costa Casares, 2014. Jorge Izquierdo Cubero

La planificación territorial es un ejercicio complejo y multidisciplinar, que aparte de las cuatro consideraciones iniciales realizadas, hay otras muchas que resultan determinantes a la hora de conformar un Modelo, de ellas destacamos la Capacidad de Carga, dato esencial para ordenar y dimensionar. No es un concepto nuevo, pero no ha tenido una traslación clara, rigurosa y práctica a la planificación. El Decreto 206/2006 supuso la entrada en vigor del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) donde se regula el Modelo de Ciudad estableciendo limitaciones básicas para evaluar la incidencia territorial *"45.4.a ...no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años"*⁵.

La práctica de esta limitación, ha producido frecuentes interpretaciones institucionales que han venido unas veces a extremar y otras a flexibilizar su aplicación, no obstante, quizás la valoración más negativa sea la pervivencia, hoy día, de una gran cantidad de municipios andaluces, también en el litoral de la Costa del Sol, que aún diez años después siguen sin Modelo y sin adaptarse a las limitaciones del POTA.

Capacidad de carga, capacidad de acogida óptima, huella ecológica, con los matices que se precisen, la Costa del Sol necesita concretar en un horizonte temporal cuál es su límite alojativo y detallarse para cada uno de los términos municipales. Esta es la ordenación del territorio que se precisa, y con ella podríamos trasladar estos datos a la modelización de las infraestructuras, esto es, basar su diseño no en la proyección de la información actual, con

los niveles de usos actuales, sino que se basaría en la capacidad de usuarios y en la distribución modal para el conjunto del sistema de comunicaciones.

¿El Sistema de Comunicaciones actual tiene capacidad para absorber la demanda futura? ¿Cómo distribuir los modos? ¿Se necesita el corredor ferroviario? ¿Cuál es la cuota para el transporte colectivo?, y ¿Cuál para el colaborativo? ¿Cuál es el la jerarquía y las funciones asignadas a cada uno de los elementos del sistema?. Estas ordenación daría como resultado una movilidad bien distinta a la que hoy pueda estar haciéndose para diseñar las infraestructuras.

En una AP7 con un uso ínfimo –últimos datos de IMD (Intensidad Media Diaria del tráfico de vehículos)–, en el que se puede observar a diario como se apartan los coches a la entrada de los peajes y como se incorporan a su fin, mientras, los tramos de autovía y nacional presentan intensidades al borde de la saturación, según estaciones. Para equilibrar el sistema hay que decidir sobre el peaje y sobre otros tipos de gestión. Para estar a favor o en contra de si son necesarias mas y mas infraestructuras hay que saber antes cuál es la capacidad de acogida del territorio, o lo estamos haciendo al revés.

La complementariedad y el equilibrio en los modos, una ordenación consecuente y una gestión firme y comprometida, daría lugar a una racionalización que se aproximaría a una movilidad más sostenible, ahora la Nacional 340 puede proyectarse, ahora sí, su configuración tendrá la referencia del sistema, se hará conforme al papel asignado y a las capacidades estudiadas y con ello al criterio básico de ordenación referido al sistema arterial y de movilidad, al sistema ambiental y a la localización de los usos y de grandes equipamientos y lugares centrales dando orden y lógica al conjunto de piezas ya existentes, nuevas o de regeneración, que en palabras de Bernardo Sechi⁶ sería la “distancia justa”, un continuo de secuencias territoriales que da sentido al “espacio vacío” y la racionalización de la movilidad como argumentos del proyecto.

LA SIMULACIÓN URBANA, Y EL PROYECTO TERRITORIAL DE LA NACIONAL 340

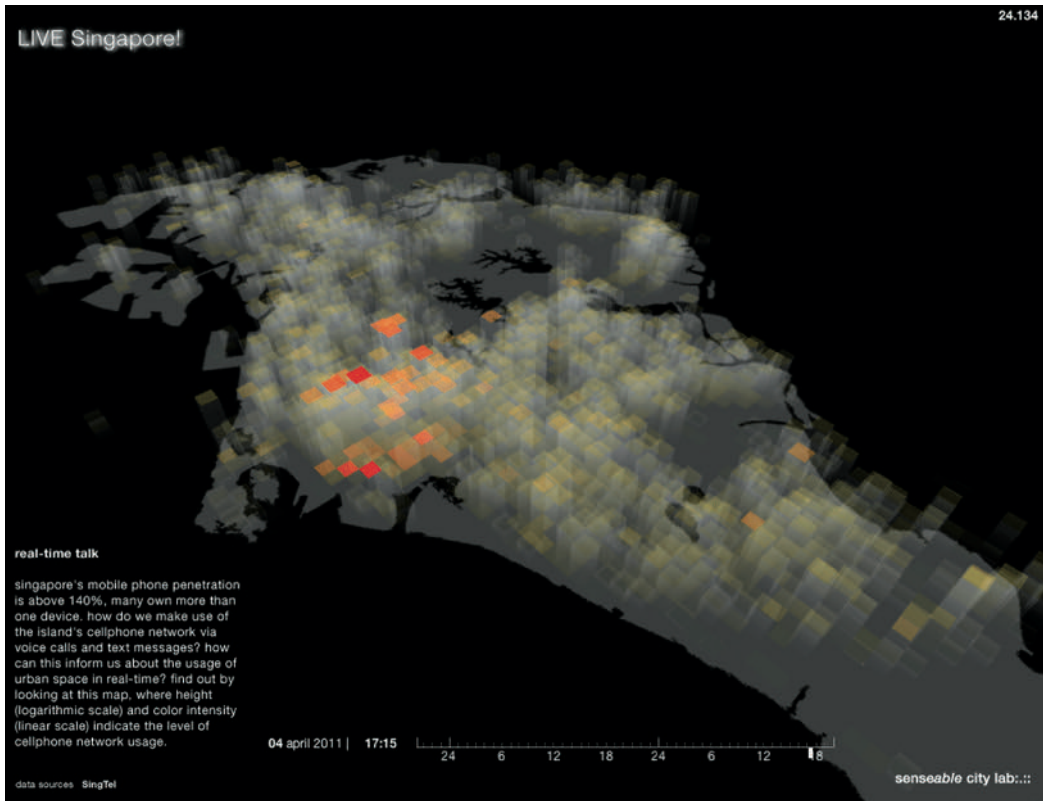
Es evidente que estamos relacionando directamente el Modelo Territorial con el Proyecto de la Nacional 340. Por esta razón, antes de definir los criterios de este proyecto vamos a plantear un nuevo dilema que será determinante para formular el Modelo: ¿Crecer o decrecer?

Antes de pensar si crecer o no, debemos ser conscientes que con los datos del POT de la Costa del Sol, tan solo con el suelo ya clasificado en los PGOU, se triplicaría la población actual. Parece razonable que estos modelos urbanos obsoletos, la mayoría de los 80 o 90 del siglo pasado, deben reformularse, revisando estos crecimientos planificados y explorar las posibilidades de

regeneración, redensificación, recualificación, incluso de recuperaciones de espacios para la infraestructura verde, hasta encontrar un predimensionado que poder testar con las variables que vayamos a ensayar con la simulación, sin olvidar la compleja interacción con cada una de las partes del territorio.

Unas horquillas de máximos o mínimos para los incrementos o decrementos del alojamiento a los que someter al panel de sensores para experimentar sus impactos medidos en claves de sostenibilidad, algo que viene a significar dar voz al territorio, a cada uno de sus atributos, a cada una de las personas, a tal fin se agrupan en tres bloques de análisis: el medioambiental, social y económico, los tres pilares que dan fundamento a la sostenibilidad (Figura 06).

Figura 06: Live Singapore!, LIVE Singapore! is a project of SENSEable City Lab and part of the Future Urban Mobility research initiative at the Singapore-MIT Alliance for Research and Technology (SMART), and funded by the National Research Foundation (NRF) of Singapore. Las llamadas en tiempo real, 2011. <http://senseable.mit.edu/livesingapore/press.html>



Se trata de considerar el territorio como un organismo vivo, que nace y crece, si aparece algún problema, puede llegar a morir o de acuerdo con sus posibilidades, puede renacer. Esto ha ocurrido en la historia de las ciudades, por tanto, y al igual que la Inteligencia Artificial ha resultado útil en otras investigaciones disciplinares, su aplicación a la planificación puede aportar

rigor en decisiones proyectuales transcendentales y más aún si lo hacemos investigando el comportamiento y los efectos del hecho físico según los impactos mencionados, este ejercicio planteado en distintos escenarios sobre la capacidad alojativa ofrecerá datos que den fundamento a las decisiones del Proyecto Territorial. Este ejercicio también puede resultar útil para aportar otra perspectiva crítica, otros análisis, como contrapunto al consenso social, interiorizado a lo largo de décadas, relativo a la constante necesidad de crecer.

Un ejercicio que tiene carácter experimental, para emprender desde el rigor y desde la confianza que la adaptación metodológica será positiva, al igual que lo ha sido en otras disciplinas, y donde los modelos de simulación se comportan científicamente como un laboratorio de experimentación virtual, ensayos que ofrecen posibilidad de analizar decisiones o determinaciones, que si se realizaran físicamente, resultarían prácticamente irreversibles.

En los modelos de simulación urbana por Modelos Basados en Agentes (MBA) cada agente evalúa su posición y sus efectos, las decisiones se toman sobre la base de un conjunto de reglas que permiten un enfoque "bottom-up", donde el modelador configura el comportamiento y las interacciones de los agentes individuales, objetos locales que componen el sistema y obtiene como resultado un patrón a nivel del sistema.

Con la Inteligencia Artificial como herramienta de análisis, avanzaremos en la definición del Modelo Territorial y como parte de él su Sistema de Comunicaciones, definiendo función, jerarquía, capacidades, modos y cuotas. Ahora la modelización del N-340 con los métodos sectoriales, como parte de la estructura urbana podrá analizarse sus distintos comportamientos y tratamientos según tramos y características. En estas condiciones se puede diseñar la configuración de la histórica infraestructura viaria y, de este modo, afrontar su futuro con fundamento y rigor.

Este nuevo Modelo transformará la jerarquía y la configuración de las actual malla, también evidenciará la necesidad de formular un diseño más acorde a las capacidades y a la contracción de tanto suelo planificado, reduciendo su consumo y aumentando la capacidad de respuesta y resistencia del territorio adaptados al futuro, a las tendencias y a los gustos de sus usuarios.

Esta actitud crítica ha de extenderse y considerar que no hay soluciones mágicas, ya sea con la bicicleta, el coche, los sistemas colectivos e incluso los peatones, ninguno de ellos representa una solución por sí mismo, el éxito está en integrarlos todos con criterios de ordenación basados en la cercanía, en la concepción y el tratamiento de los espacios públicos con la cuota apropiada para cada uno de los modos, identificando puntos críticos, analizando la fragmentación del territorio y sus diferencias funcionales, proponiendo

medidas de planeamiento, restauración y gestión, y priorizando los espacios donde resulte factible actuar o sea más oportuno.

El proyecto no puede ser nostálgico, no es posible revertir la situación a sus mejores momentos, no se puede reconstruir el pasado, y el futuro no podrá ser nunca como fue el pasado, evitando artificios y mimesis de escenas pasadas.

El mejor proyecto para la N-340, es reconocer su función para el presente y para el futuro, será más bello mientras más útil. El proyecto ha de adaptarse a sus capacidades y encontrar sus señas de identidad, de lo que fue antes y ahora, poner en valor imágenes, escenarios, elementos insertos en la utilidad y en el rol que ha de desempeñar en cada momento.

NOTAS

1. Busquets, J. & Correa, F., *Ciudades X formas :una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico = cities x lines : a new lens for the urbanistic Project*. (Harvard, Harvard University, Graduate School of Design etc., 2006). 347.
2. Secchi, B. Conferencia. 2005. *La práctica actual de la proyección territorial*. ETSA Barcelona.
3. Asamblea General. 2014. Aplicación y seguimiento integrados y coordinados de los resultados de las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas en las esferas económica y social y esferas conexas, Seguimiento de los resultados de la Cumbre del Milenio. *El camino hacia la dignidad para 2030: acabar con la pobreza y transformar vidas protegiendo el planeta. Informe de síntesis del Secretario General sobre la agenda de desarrollo sostenible después de 2015*. Naciones Unidas. 17/40.
4. Koolhaas, R. Catalogue. 2015. Hans Ulrich Obrist. *Museum on the Move: The Robert walser museum as a migratory museum*. Obrist's catalogue test for the Johannesburg Biennial 1997. http://www.artnode.se/artorbit/issue1/f_walser/f_walser.html.
5. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía. *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*. Dirección General de Planificación, Servicios de Publicaciones. 2007. 212. 57.
6. Secchi, B. *La ciudad contemporánea y su proyecto*. Font Antonio. 2003. 91-119.

28 DE MAYO
13.00-14.30

MESA REDONDA / VARIANTE 03 LA FUERZA CRÍTICA DE LOS DATOS EN EL ANÁLISIS MULTIESCALAR TERRITORIAL

Sistematización necesaria, potencial creativo, integración de conocimiento ? Fuentes documentales, bases de datos, cartografías, diagramas y mapeos. Limitaciones del sistema, propuestas.

Contribución a la mesa redonda

COORDINACIÓN

Angela Saponara.

PANEL DE EXPERTOS

Cristina Caturla, José Antonio Moreno Muñoz, Sebastián Galafate Domínguez, Joaquín Borrego Díaz y Antonia María Chávez González.

Las temáticas de debate están basadas en las propuestas enviadas por los participantes del Congreso durante la sesión del 27 de mayo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Bienvenida y apertura de la Variante 03.

Para los que ahora se incorporan, bienvenidos y bienvenidas de nuevo al Congreso Virtual En Ruta Litoral. Destino: N-340. El día de hoy lo estamos dedicando por completo al debate, organizado en torno a las variantes.

Hemos recogido vuestras propuestas de debate, que vendrán a continuación a estructurar el tiempo dedicado a cada variante, reservando el último tramo final de 15 minutos a que todos los participantes puedan compartir sus reflexiones finales a modo de conclusiones.

Con la Variante 03 La fuerza crítica de los datos en el análisis multiescalar territorial proponemos poner el foco en el potencial pero también en las limitaciones y la dificultad de su dispersión de formatos, de su fragmentación por disciplinas, de su estanqueidad institucional, y qué propuestas aportamos.

Por otro lado, nos parece necesario hablar del alcance que los datos y la relación geoespacial tiene en la investigación, más allá de su consideración como representación u organización de una información: Sistematización necesaria, potencial creativo, integración de conocimiento ? Fuentes documentales, bases de datos, cartografías, diagramas y mapeos. Limitaciones del sistema, propuestas.

Damos la bienvenida a los distintos ponentes, autores comunicaciones y participantes en la Mesa Redonda, así como al resto de investigadores que se unen a nosotros. Angela Saponara, del Equipo de Investigación N-340 está a cargo de moderar el debate.

Con este debate cerramos la sesión de la mañana.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Buenos días a todos. Bienvenidos y muchas gracias por vuestra participación y aportaciones. Como ha introducido Mar, vamos a abrir la Variante 03 basándonos en las propuestas enviadas ayer, que hemos resumido en los siguientes temas de debate:

- Procesos derivados en las investigaciones con gestión de datos
- Recopilación y fiabilidad. Recopilación de datos
- Sistematización de datos, cartografías, diagramas, mapeados: ¿son en sí mismo creación /investigación?
- Patrimonio y sig: potencial y limitaciones
- Figuras de planeamiento alternativas para la protección de redes patrimoniales

- Capacidad de acogida óptima de la costa del sol: ¿crecer o decrecer?

Con el primer tema vamos abriendo la mesa y damos espacio a los participantes, sus aportaciones pueden ir tocando y encadenando las diferentes propuestas de debate.

Con relación a procesos derivados en las investigaciones con gestión de datos, Antonia Chávez nos comentaba, en la sesión de propuestas de debate de ayer, la importancia de reflexionar sobre la gestión de datos extraídos, que derivan de una realidad (económica, social, ambiental) compleja vinculada a localizaciones geográficas. “Esos datos nos provienen de representaciones de la realidad (gráficos, cartografías, diagramas) a partir de las cuales podemos medir y explicar fenómenos y descubrir aspectos que antes estaban “ocultos”. Es un proceso de ida y vuelta en el que siempre se gana...? Además, cuales son las condiciones necesarias en la recopilación y el acceso a los datos para la fiabilidad de las conclusiones extraídas? Deberían existir criterios de selección de datos utilizables?”.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Desgraciadamente en España la heterogeneidad de fuentes y la multitud de administraciones implicadas (que no se preocupan de hacer los datos interoperables entre éstas) dificulta la gestión y procesamiento.

Eso mina mucho la credibilidad de resultados, que ya, en principio, debemos considerar como provisionales.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Es interesante recordar la reflexión de Manuel Gausa que define el diagrama como un mapa –o cartografía– de movimientos, como representación gráfica del curso de un proceso dinámico sintetizado. Es precisamente en esa propiedad sintética donde radica su valor expresivo y operativo, al ser reproducciones casi instantáneas de factores complejos.

Pero es todavía más sugerente como esta modalidad sintética de notación también es una máquina de acción generativa y productiva, ya que los datos producen un diagnóstico y una respuesta. Creo que en este proceso de ida y vuelta se gana a la hora de empezar la interpretación y la puesta en valor de algunas de las informaciones adquiridas.

Con el trabajo desarrollado por nuestro Equipo N-340 nos hemos ido percatando de la cantidad y de dispersión de datos ofrecidos por diferentes fuentes (INE, IECA, diferentes Consejerías,...) que se representan con criterios diferentes en una multitud de Visores accesibles.

Mar comentaba en las propuestas de ayer la reflexión sobre la labor del investigador que implica necesariamente una interpretación de los datos y con ella, un proceso que trasciende ya su valoración como instrumento: ¿sistematización de datos, cartografías, diagramas, mapeados, son en sí mismo creación, investigación?

Después de la experiencia de trabajo con el Equipo N-340 personalmente puedo añadir que la recopilación y representación de datos supone en sí un trabajo de selección e interpretación, que además sólo es la base de la ulterior reflexión y puesta en valor que pueda derivar de ellos, sobre todo en un territorio tan complejo y variable como el Corredor N-340.

La información derivada de las primeras búsquedas se ha ido seleccionando, cruzando con la derivada por búsquedas ulteriores y trasformando en información relacional, que pasa de simplemente representar el territorio señalado a caracterizarlo y poner en evidencia el mundo de relaciones existentes y escenarios multiescalares. En definitiva se ha llegado a narrar una versión de la realidad del corredor como cruce de fuerzas, de tensiones, de escalas, y además una realidad dinámica, inacabada, en constante mutación. Como afirmaba Italo Calvino en *El viandante en el Mapa* (Colección de arena), y como nos recuerda Rafael de Lacour en su ponencia experta, "el mapa geográfico, en suma, aunque estático, presupone una idea narrativa, es concebido en función de un itinerario, es Odisea".

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Creo que el trabajo que ha presentado Rafael de Lacour nos ofrece una idea interesante si nos "rendimos" ante la mala calidad de los datasets: construir cartografías intencionales. Es decir, no estamos ante resultados objetivos, por lo que nuestro trabajo debe abordar otros aspectos que, desde nuestro punto de vista, sí son resaltables o interesantes.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

En efecto Joaquín, Rafael de Lacour ha reincidido en esa dimensión intencional de las cartografías. Magnífico trabajo Rafa. Angela reincidía en que ese proceso de seleccionar entre todo lo que está a nuestro alcance es ya parte indispensable de la aportación.

En estos momentos la información es ingente, fragmentada y dispersa.

Estoy de acuerdo con Joaquín, hay un control sobre los datos, -raptó de información por parte de cada institución- que limita sin duda nuestro trabajo, y por supuesto la credibilidad de los mismos.

Por otro lado y al hilo de la lúcida reflexión de Angela Saponara, los datos son algo más que instrumentos de la investigación. La fuerza creativa, como Investigación y de Síntesis corrobora esta afirmación. Estamos lejos de vislumbrar su potencial.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

En todas las contribuciones presentadas he podido constatar el alto valor que poseen las cartografías elaboradas por los respectivos autores como herramientas de comprensión de la realidad, como documentos investigadores por sí mismos. Posibilitan maneras variadas de profundizar en el conocimiento de la realidad litoral. Me atrevería a decir que constituyen el material más valioso que podemos aportar como investigadores comprometidos con el litoral, porque discretizan de un modo riguroso y a la vez personal la información y la hacen sugerente para ser interpretada.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El acceso a los datos que genera una sociedad debe ser, consecuentemente, público y sin restricciones. Éste es otro paso más en la democratización de nuestra sociedad y en esa tan demandada transparencia. Y, con todo, como dice Joaquín, siempre habrá que tomar como provisionales los resultados de los análisis que se hagan con ellos.

MARINA SAURA – PONENTE EXPERTA V.03

Desde el grupo de investigación ERAM somos conscientes que nuestras bases cartográficas, donde hemos ido volcando los diferentes datos, se entienden como “Mapas pretendidamente inacabados, donde ir sumando datos, límites, oportunidades e indicadores...”.

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

Respecto a la fiabilidad y condiciones necesarias de recopilación que comenta Angela Saponara, creo que surge una interesante paradoja que a su vez enriquece la generación de planimetría / cartografía / SIG hoy en día.

Me explico, el acceso a herramientas de creación de mapas, recorridos, itinerarios. etc., por parte de los usuarios, comunidad... hace mucho más accesible y fácil superponer estos sobre las cartografías “convencionales”.

Pero este mismo carácter e interesante carácter subjetivo de dichos mapas, recorridos e itinerarios evidentemente difiere de una representación aséptica

tradicional en la representación de los accidentes geográficos, edificios, carreteras, etc., presentes en la cartografía convencional.

Por tanto creo que el valor de la extracción e interpretación de datos de análisis territorial hoy en día reside precisamente en poder superponer ambas lecturas y que sean accesibles.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Estoy de acuerdo Sebastián, cualquier metodología que no aborde de manera integral lo objetivo y lo subjetivo, lo personal y los estudios convencionales darán como resultado estudios parciales

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Estoy completamente de acuerdo contigo Sebastián.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El trabajo de Lacour nos enfrenta a la percepción del territorio y al reflejo de las sensaciones que el cartógrafo desea reflejar en su representación. Me gustaría proponer una serie de cuestiones acerca del trabajo:

1. La idea de entender y extender la cartografía "científica" a la cartografía personal y no solo racional explotando niveles distintos para innovar me parece muy interesante. Esa forma de ver innovar en la cartografía permitiría el uso creativo de los datos y la geolocalización para reflejar ideas y percepciones. Más allá del aspecto normativo...
 - ¿Qué es más importante la abstracción o la conceptualización? Es decir, abstraemos para comprender o intentamos encontrar nuevos conceptos a partir de nuestros datos y de la representación que deseamos.
 - ¿Permite los datos la abstracción como mecanismo de simplificación y la creación de nuevos conceptos como método de concreción de ideas?
2. Otro aspecto interesante: la cartografía que representa tiempo. La idea de Mar de la N-340 como itinerario nos sugiere que este tipo de cartografías son las que deseamos. Esto necesita una adecuada metodología de representación y de semiología. Cuestiones:
 - ¿Disponemos de una semiología cuando la región es un sistema complejo donde confluyen muchos subsistemas dependiendo del tiempo?

- Por ejemplo, en casos más sencillos como el de la cartografía del devenir de la mosca algo falla porque distintos observadores de la cartografía entienden fenómenos distintos. Para el autor del artículo algo aleatorio, pero para mí puede que no lo sea. Mi percepción desde la IA es que es posible que esa cartografía refleje la ejecución de un comportamiento preprogramado de exploración/vagar de ciertos animales que les permite encontrar recursos. Sin embargo, sí coincidimos en que es la cartografía del recorrido con algo importante, datos.
3. Según Calvino la ausencia de datos sobre territorios inexplorados desde el punto de vista de la ciencia del dato agudiza la exploración y la cartografía asociada. ¿Qué os parece la idea de un territorio conocido pero inexplorado en el mundo de los datos?
 - Por ejemplo, el autor arguye que la exploración conduce a la declaración de figuras de conservación que induce regulación que, a su vez, puede alterar la figura elegida. Si, por ejemplo esa figura se elige desde los datos asociados al lugar, ¿podemos explorar a partir de los datos ese proceso desde la declaración a la alteración? Es más, ¿podemos reconocer algún patrón?
 4. La diagramación es un concepto útil, que puedo entender desde las tácticas de la racionalidad acotada propias de los humanos. Nos permite entender el territorio y acomodar la cartografía:
 - ¿Hasta dónde la decisión personal en diagramación afecta al resultado (el mapa)? ¿Podríamos controlar ese comportamiento para asegurar cierta interoperabilidad entre mapas? Es decir, ¿podríamos construir una ontología de la cartografía y la diagramación?
 5. ¿Podríamos sistematizar en un documento técnico las pautas metodológicas que apunta el autor para ese tipo de cartografías? ¿Hasta dónde y quién las aceptará?

CRISTINA CATURLA – EXPERTA MESA REDONDA V.03

Buenos días. Por alusión a una institución pública que produce y difunde datos: indudablemente queda mucho por hacer pero creedme que se ha producido un cambio muy importante en los últimos años en los que hemos tomado conciencia de la necesidad de publicar datos interoperables. Sin embargo, a veces no tenemos recursos suficientes para difundir todo lo que nos gustaría.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Debo decir que el IECA –el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía– con el que trabaja Cristina ha estado colaborando con nosotros de manera continuada y facilitándonos este trabajo de acceso a los datos. Me consta la labor que hacen en la accesibilidad a los mismos en Andalucía, siendo para ellos un objetivo prioritario.

De hecho, con vosotros hemos comentado esta limitación en la accesibilidad a datos y los problemas que esto provoca.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Creo que en muchos casos la ineficiencia detectada no depende de la cantidad de datos sino de la proliferación de visores y dispersión de información.

JOSÉ ANTONIO MORENO – EXPERTO MESA REDONDA V.03

Hola Ángela. Estoy de acuerdo contigo en que la información en muchos casos está demasiado dispersa y eso dificulta la labor los usuarios de la misma. En cuanto a la proliferación de visores, yo entiendo que no son más que herramientas que nos permiten analizar los datos por lo que no creo yo que eso tenga repercusión alguna en la interpretación o análisis que se puedan hacer de los mismos.

JOSÉ FARIÑA – PONENTE EXPERTO V.03

Me gustaría introducir un tema que es la confrontación actual entre el “big data” y las teorías y modelos. La mayor parte de los datos se obtienen seleccionando en función de una determinada teoría (implícita o explícita). Es decir, subjetiva. Actualmente existe una corriente que pretende una mayor cientificidad derivada de la puesta en carga de miles de datos tratados estadísticamente. Las apuestas en contra (me incluyo) se basan en que, en realidad, lo que hace que determinados datos aparezcan de determinada manera son, precisamente, los modelos que existen detrás.

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

Al respecto, me parece muy interesante y os comparto la siguiente cita extraída del artículo “Mapas colaborativos en la web social” de Francisco Sánchez Díaz. Por ejemplo, Micah Williamson, responsable de SIG del Condado de Peoria en Illinois, valora así su relación con Open Street Map: “Como

un profesional que tiene al alcance de los dedos un SIG maduro de todo el Condado, OSM no tiene nada que yo no tenga ya. ¿Ejes de vía? Por supuesto. ¿Contornos de edificios? Hasta la última caseta del condado. ¿Uso del terreno? ¿De qué año lo quieres? Bueno, hay una cosa que yo no tengo: la comunidad” (Williamson, 2010).

Aún partiendo de la base de que el contexto de datos SIG no es extrapolable para el usuario de a pie, la necesidad de incorporar las lecturas y percepciones de usuario, dada la facilidad actual para hacerlo hoy en día, se me antoja más que necesaria.

JOSÉ FARIÑA – PONENTE EXPERTO V.03

No sólo es necesario incorporar la visión del “no técnico”. Es que se está haciendo en muchos sitios. Los SIG participativos cuentan ya con una amplia experiencia (incluso dirijo una tesis que se va a leer muy pronto que trata el tema), sobre todo para incorporar elementos, entre otros de identidad y relación con el territorio, fundamentales en estos tiempos.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Como dices Sebastián, interesante y bella cita. En la variante 04 de esta tarde y en relación con la comunicación “Transversal N340” tendremos ocasión de hablar de la experiencia de la aportación colectiva a mapeados.

VICENTE MAS – PONENTE EXPERTO V.03

Sobre las bases cartográficas y los conjuntos de datos que proporcionan los diferentes organismos, la selección de la información a graficar y el modo de hacerlo deben estar orientados a los fines de la investigación, y en ese punto forman parte de ella. Como sabemos bien desde el campo de la arquitectura, todo dibujo debe suponer un trabajo de abstracción y análisis.

CRISTINA CATURLA – EXPERTA MESA REDONDA V.03

Creo más bien que la cartografía de los diferentes organismos debe responder al mayor número de fines posibles: gestión, planificación, etc.

MARILDA AZULAY – PONENTE EXPERTA V.03

Es entonces cuando la selección y sistematización en la expresión de los datos puede dar lugar a la (re)creación, entendiéndose también como finalidad su legibilidad y posible transferencia.

JOSÉ ANTONIO MORENO – EXPERTO MESA REDONDA V.03

Buenos días. Reincido en lo ya aportado por Cristina en el contexto de la producción de datos... Es ingente el esfuerzo que la Administración hace en este sentido y no lo hace de cualquier forma. El IECA, tiene su hoja de ruta marcada en una ley, la del Plan Estadístico y Cartográfico de Andalucía, que marca de forma clara y concisa la forma de trabajar durante su periodo de vigencia (Ley 3/2013, de 24 de julio, por la que se aprueba el Plan estadístico y Cartográfico de Andalucía 2013-2017). Además, en su elaboración participa un amplio espectro de profesionales, entre ellos los investigadores, que también nos marcan cuáles son sus prioridades.

CRISTINA CATURLA – EXPERTA MESA REDONDA V.03

Quizá mi perspectiva esté sesgada por mi ámbito de trabajo pero creo que la objetividad en la cartografía (dentro de que siempre hay una subjetividad en la selección de los elementos a capturar y en cómo se van a caracterizar) es imprescindible; debe convivir con otras formas y conceptos de cartografía.

VICENTE MAS – PONENTE EXPERTO V.03

Creo que se trata de dos enfoques distintos: uno el del cartógrafo, que debería recoger con absoluta objetividad todos los datos que se encuentran a su disposición; otro el del investigador en aspectos concretos de la realidad, que usa la representación gráfica del territorio y las actividades que en él se desarrollan para incrementar el conocimiento en otros ámbitos. Este es el caso del grupo de investigación ERAM. Nuestros mapas van dirigidos a la comprensión del fenómeno de la degradación de los asentamientos costeros y la elaboración de estrategias de regeneración.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Intento responder a Joaquín Borrego, al menos alguna de las cuestiones, porque no sé si no me da tiempo a expresarlo todo.

Diría que la abstracción sería una metodología de trabajo, algo relacionado con lo analítico. La conceptualización abre unas posibilidades enormes, tiene que ver con lo sintético y propositivo.

En sistemas complejos, como es la Costa del Sol, claramente se requiere de una instrumentalización propia. El caso más evidente que he conocido ha sido el de Antonio Palacios, que llega a conocer la Costa y su proceso desde la construcción de un sistema gráfico ex profeso.

IRENE LUQUE – COMUNICACIÓN V.03

La fuerza de los datos, efectivamente, depende del uso acertado que hagamos de ellos y de su fiabilidad, un mundo que recorrer, como cuando se inventó la rueda.

Pero ahora, quiero incorporar algunas reflexiones en torno a las aportaciones de Joaquín, y también aportadas en la variantes anteriores porque en muchos de los pronunciamientos habidos hasta el momento se observan reflexiones sobre el territorio de la CdS señalando caracteres positivos (paisaje, valores naturales, alguna arquitectura interesante) que reivindican cautelas y acciones de preservación, en otros, se indican efectos de carácter negativo (colapso, masificación, insostenibilidad) que reclaman medidas urgentes paliativas o regenerativas.

Pero hay una, para nosotros principal, el tiempo. Estamos subidos en una dinámica que no espera, que a lo sumo respira brevemente para coger nuevo impulso, crecemos y seguimos creciendo cada minuto, las cifras y los datos siempre indican cantidad, el acierto y el éxito, de modo expreso ó subliminal, muestran la importancia de la cantidad. Más es mejor. Por esto, para nosotros, la pregunta es: ¿Crecer o decrecer?

No es lo mismo la mirada al futuro de los caracteres positivos desde el crecimiento, que desde el decrecimiento, desde la apuesta para el futuro de la calidad, que desde la cantidad. De igual modo, no es lo mismo resolver los problemas que hemos diagnosticado, desde una posición que desde la contraria. Nuestra intención está centrada en establecer el CAO (Capacidad de Acogida Óptima).

Para tomar medidas de cautelas y de preservación, así como de racionalización y de sostenibilidad, hay que planificar, y para poder planificar necesitamos establecer los límites, ¿cuántos?, ¿para quienes? (en esta caso en número de personas, ó plantear una horquilla) para que de este dato, de esta decisión, pueda colgar todo lo demás. Si pensamos solo en presente, el futuro nos aplastará, como la historia reciente nos ha demostrado, y que tan magníficamente nos han mostrado alguna de las comunicaciones presentadas a este congreso.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

La cuestión que plantea Irene es lo que se denomina un “problema re-torcido” (“wicked problem”). Este tipo de problemas no son resolubles porque, de partida, difícilmente podemos plantearlos de una manera exacta y/o fiable. En el ámbito de la planificación social, solo podríamos aspirar a controlar algo su dinámica o evolución.

Los mecanismos (y las reflexiones sobre) para predecir su comportamiento dependen muy mucho de cómo los responsables, los que tienen capacidad de decidir acciones, entienden el problema (que seguro que es de manera parcial). Los índices indican, pero no son directrices. Y es en ese punto donde nosotros no llegamos.

Por ejemplo las instituciones son las que deciden abrir datos y por tanto tienen la capacidad de focalizar nuestro interés en unos aspectos u otros.

FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN – COMUNICACIÓN V.02

El concepto de Capacidad de Acogida Óptima de un destino turístico es realmente interesante. En este sentido, al introducir el factor del Tiempo, el análisis se torna muy complejo, en tanto que habrá que estudiar el nivel de consolidación de dicho destino, así como en qué dirección se ha producido ésta, en base a qué paradigma. Desde mi punto de vista, creo que el límite no es tanto una cuestión puramente técnica de cantidad o calidad, sino de hasta qué punto el territorio es capaz de soportar los efectos del turismo.

Es el propio territorio, con su idiosincrasia y estructura, el que nos va a informar de si se está corrompiendo su esencia y se está transformando o mutando en otra cosa distinta, y durante cuánto tiempo puede permanecer en ese “estado”.

MARILDA AZULAY – PONENTE EXPERTA V.03

Un posible factor a introducir, ¿la estacionalidad de ese factor tiempo?

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Limitar un crecimiento puede hacerse de un modo cuantitativo o cualitativo. Esto último me parece más creativo.

IRENE LUQUE – COMUNICACIÓN V.03

Efectivamente, de acuerdo, pero también caben crecimientos que puedan provenir de la regeneración y de la renovación. Es decir, crecimientos interiores que cualifican.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Es cierto. En ese caso, esos crecimientos serían positivos y podrían cambiar tendencias.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

En esta línea Antonia Chávez reflexionaba entre las propuestas de debate de ayer sobre la manera más oportuna de utilizar los datos para generar las acciones de sostenibilidad que requiere el planeamiento.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Muy acertada tu advertencia Irene. El tiempo siempre juega en nuestra contra. El Tiempo y la inversión de tiempo y dinero que hacen otros para sacar adelante sus crecimientos.

Por poner un ejemplo, en Estepona, se aprueba por unanimidad de todos los grupos políticos la demolición de un edificio histórico: la venta Maravillas, edificio del Siglo XIX, que articula el centro histórico, y la Plaza más reconocible de su trama: en su lugar un hotel de cuatro plantas. ¿Imposible frenarlo?

MARÍA DOLORES GIL – EXPERTA MESA REDONDA V.04

Este trabajo de investigación, y por extensión, todos los trabajos que tiene en marcha la Consejería, serían un estupendo campo de pruebas para concretar como generar y formalizar el material resultante de manera que sea útil para las administraciones, investigadores, profesionales o cualquier agente con interés la materia.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Totalmente de acuerdo. Tanto esfuerzo por parte de la Consejería y de los investigadores debe encontrar sus propias vías de difusión y transferencia.

IRENE LUQUE – COMUNICACIÓN V.03

Al hilo de estos comentarios, y sobre la noticia que ayer difundía Mar sobre el corredor del litoral, dos cuestiones:

- Del documento que salió a exposición pública al que se ha aprobado definitivamente han transcurrido exactamente dos años y medio y más de 3.500 alegaciones. Imagino que alguien habrá podido analizar el antes y el después de este documento, cuando se publique y se estudie lo aprobado, podremos reflexionar y opinar.
- En cualquier caso, es un paso adelante en la tendencia hacia el decrecimiento, pero es una medida de urgencia, una medida parcial, referida a los 500 mts. y de determinados tipos de suelo, mientras el resto del territorio de cada uno de los municipios siguen con Modelos Urbanos obsoletos y siguen actuando hasta poder triplicar la población actual.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

José Fariñas y Emilia Román en una propuesta de debate ayer consideraban oportuno razonar hoy sobre cuáles son las oportunidades y barreras para la aplicación de Sistemas de Información Geográfica en la gestión del patrimonio, y quién y cómo se debería gestionar y alimentar estas bases de datos.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Respecto a la puntualización de Vicente Mas, estoy plenamente de acuerdo. El compromiso de alcanzar objetividad no debe ser tan estricto en investigaciones como las de ERAM o LitLab, porque se desea comprender un territorio litoral para intervenir en él.

La gestión de los SIG debe ser abierta, como conocimiento compartido y que permite usos investigadores fantásticos. Con ello quiero decir que los datos son múltiples, provienen de infinitas fuentes, pero nuestra manera de organizarlos, gráficamente, nos permite interpretar la información con mucha más intencionalidad.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Creo que llegamos a la conclusión que me imaginaba: este sistema complejo (multiescalar, multidimensional) que es un entorno como la N-340 no facilita su análisis a partir de datos. Esto enlaza de alguna manera con la segunda ponencia.

Me ha parecido muy interesante entender el territorio litoral como el es-

pacio donde se instancia un sistema complejo. Esta idea entronca con las líneas actuales de entender los fenómenos urbanos (o los humanos ligados al asentamiento) como sistemas que difícilmente se pueden entender a partir de datos aislados o desagregados.

El trabajo establece una tipología de asentamiento turístico con sus características específicas. Es un trabajo que permite estudiar datos y entender la distribución de la urbanización. Se basa en indicadores, pero desde el punto de vista de la ciencia del dato los datos en crudo podrían proporcionar otros resultados mediante minería...

¿En qué estado se encuentran los datos (para hacer minería)? ¿Qué niveles de detalle se pueden encontrar en los datasets?

Enlazando con la idea de Irene, ¿permitiría la base de datos existente estudiar la evolución temporal? Es decir: ¿Cuándo explota el crecimiento de un tipo concreto de construcciones y cómo ese tipo está ligado a un tipo concreto de territorio? Esta es una cuestión que posiblemente no pueda responder nadie concreto pero que entre Mar y los autores sí... ¿Es trasvasable el esquema general descrito en el trabajo a la zona N-340? Esto significaría que existen patrones que vosotros los especialistas habéis detectado y que por tanto ayudarían a la predicción/simulación de dinámicas.

Más ambicioso todavía ¿podemos explicar las diferencias cuando bajamos a los datos/territorios concretos? ¿Políticas, económicas...?

VICENTE MAS – PONENTE EXPERTO V.03

Solamente cuando se detectan patrones comunes entre diferentes partes de la realidad o, en nuestro caso, cuando se pueden establecer tipos de asentamientos que se presentan en diferentes estadios de evolución, se puede empezar a entender la dinámica de los asentamientos y plantear estrategias para influir en su evolución.

MARILDA AZULAY – PONENTE EXPERTA V.03

Al referirnos al término de lo complejo como a lo que esta tejido junto, los datos pueden referirse tanto a las distintas fibras del tejido, como al conocimiento de sus entrelazamientos e interrelaciones, muchas que podemos conocer y otras producto de imprevistos o incluso del azar. El mapa pretendidamente inacabado para poder incrementar fibras, debía aportar tanto la visión de las partes, como también del todo y entender las posibles relaciones tanto establecidas como a establecer: tras detectar diferentes grados de desarrollo, por ejemplo, crecer/limitar/decrecer el todo (estructurar, ordenar, coordinar...) o la parte?

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Estoy de acuerdo con el comentario de Rafael de Lacour. A lo largo del trabajo de investigación en el Modulo de Cartografía del Equipo N-340, hemos intentado tener como base cartografía objetiva para llegar a elaborar unos "mapas operativos", que pretenden narrar unas variables de la realidad, y dibujar unos escenarios en los que se fusionarían relaciones, acciones y actividades. Desde el punto de vista de nuestra investigación nos ha interesado elaborar cartografías como instrumentos conceptuales, que sintetizen diagnóstico e interpretación, siempre basadas en las descripciones formales de la cartografía objetiva.

ROSARIO REY – EXPERTA MESA REDONDA V.02

Me incorporo al debate apoyando los comentarios de Cristina Caturla y de José Antonio Moreno sobre los esfuerzos que realiza la administración para responder a las nuevas necesidades de acceso a las fuentes de información por los investigadores.

También por alusiones a las instituciones y por el conocimiento en primera persona del trabajo realizado desde la Consejería de Fomento y Vivienda me gustaría daros a conocer una iniciativa que ésta apoyó en el año 2003 poniendo en marcha un Programa de investigación y difusión del patrimonio histórico de obras públicas en Andalucía.

Se trataba de poner a disposición pública esa documentación técnica e histórica custodiada en diferentes archivos e instituciones nacionales y alguna bibliografía que la complementaba. Este programa quedo inactivo en el año 2009 y se consiguió revitalizar en 2011 con el proyecto Establecimiento de un sistema de información digital sobre la evolución histórica de las redes de transporte, aunando esfuerzos entre la Consejería de Fomento y Vivienda, la Universidad de Córdoba y la Unión Europea.

Los trabajos realizados se están incorporando a una web (actualmente en construcción, finalizará en septiembre 2015), de la que me permito copiaros el acceso al servidor provisional por si es de vuestro interés, y sabiendo que disculpais las deficiencias que pueda tener todavía. <http://demo02.activa-sistemas.com/opandalucia/es/>. (me atrevo a invitaros a buscar, encontrar y disfrutar de todo el material disponible sobre la N-340, proyectos de construcción, fotografías, películas...).

La localización, descripción y reproducción de estos documentos históricos fue realizada entre 2003-2009 y ahora se publican sus resultados combinando en un mismo buscador cuatro bases de datos: proyectos de construcción de puentes de carretera y de ferrocarril estudiados y descritos en el Archivo

General de la Administración, fotografías de obras públicas localizadas en ese mismo archivo, en la Biblioteca Nacional y en el Instituto de Patrimonio Histórico Español, películas sobre obras públicas de Andalucía localizadas y reproducidas en la Filmoteca Española y en la Oficina Infovideográfica del Ministerio de Fomento y documentos escritos, mapas y dibujos sobre obras públicas localizados y reproducidos en el Archivo ducal de Medina Sidonia.

En la página además de la documentación original histórica de tipo técnico sobre obras públicas, descrita con rigor y reproducida podréis encontrar publicaciones técnicas antiguas (escritas con tanta corrección que cualquiera las entiende e interesan a cualquier lector) y documentales cinematográficos en que los ingenieros explican las obras que ellos mismos han concebido o han tenido que reparar, y en consecuencia, conocer a fondo.

Queda mucho trabajo por realizar, mucha información por unificar, mucho impulso que seguir recibiendo desde las distintas administraciones e instituciones, pero creo que puede servir de ejemplo de lo que se puede obtener con la colaboración de todas las instituciones, administraciones, fundaciones, etc. Ya que ellas atesoran y custodian una documentación que le da señas de identidad no sólo a las obras públicas como planteo en este caso y con especial atención a nuestra N-340, sino a cualquier ámbito de investigación que la comunidad universitaria quiera acometer aunando todas las fuentes de información disponibles.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Muy interesante. Esta iniciativa entronca con otra línea ascendente en el I+D internacional que son las Humanidades Digitales. Ese recurso digitaliza parte de nuestra cultura patrimonial.

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

¡Muchas gracias por el aporte Rosario! Y enhorabuena de antemano por este trabajo y sobre todo por hacerlo tan accesible.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Magnífica iniciativa. Puede ser muy útil para todos los que investigan el litoral.

EMILIA ROMÁN – PONENTE EXPERTA V.03

Buenos días a todos. Hay muchas cuestiones interesante en el debate. Me

gustaría destacar, respecto a la creación y gestión de datos disponibles en las webs oficiales, la importancia de la participación ciudadana. En ese sentido destaco, entre otras, la iniciativa de la Junta de Andalucía con el Proyecto CONOCETUSFUENTES: "El primer catálogo de manantiales y fuentes de Andalucía participativo y online", financiado con fondos europeos FEDER. Es un proyecto muy interesante que podéis consultar en esta dirección: <http://www.conocetusfuentes.com/proyecto.html>

Los ciudadanos y los usuarios del paisaje, contribuyen en la actualización y ampliación de esta base de datos sobre fuentes y manantiales de Andalucía. Me parece una iniciativa muy interesante.

JOSÉ ANTONIO MORENO – EXPERTO MESA REDONDA V.03

En el ámbito de la participación, también me gustaría hacer mención al Callejero Digital de Andalucía Unificado, que coordina el IECA y en el que participan en labores de mantenimiento los municipios andaluces y las 8 Diputaciones provinciales, y que nos está permitiendo YA disponer de información georreferenciada a nivel de portal. Sin ir más lejos, el IECA tiene publicado un grid de población en el que facilita datos de población y de trabajadores afiliados a la Seguridad Social a nivel de celdilla de 250 metros de lado.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Sin duda ha sido una base valiosa y necesaria la información que se ofrece desde las instituciones. A veces hemos detectado que está multicanalizada, pero ha sido y seguirá siendo una de las fuentes fundamentales para la labor investigadora.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

El proyecto Fuentes para la historia de las obras públicas que enlaza Rosario Rey ha sido un referente constante para nuestro trabajo a la hora de generar las diversas bases de datos online tanto bibliográfica como patrimonial.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Enlazando todas estas fuentes en relación con la objetividad y lo científico, considero que existe una dicotomía entre los campos disciplinares propositivos, como el arquitectónico, que transforman el medio y por tanto usan la intuición, y los analíticos, que indagan sobre las condiciones, se autoproclaman científicos y capitalizan la investigación.

Al margen de este debate, considero que las tareas creadoras, deberían acercarse con protocolos y metodologías más científicas a las condiciones actuales del proyecto, arquitectónico o de alcance territorial.

Entiendo que la diagramación es una manera específica, al menos en un campo arquitectónico, de acercarse de un modo más científico a un territorio.

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

Respecto a otro tema que ha aparecido en el debate me parece muy interesante para esto tipo de análisis el debate sobre la escala. Hablamos de una escala, tomando las palabras de la ponencia sobre el Mapa Tipológico de Asentamientos turísticos de la Comunidad Valenciana: “Hay que ir más allá del hecho construido por yuxtaposición de fragmentos. El principio hologramático ayuda a visualizar la construcción de las relaciones en el territorio litoral como sistema, sus articulaciones, intersecciones, yuxtaposiciones y límites y posibilita establecer las estrategias para proyectar / planificar su futuro asumiendo direcciones imprevistas”.

Por tanto aparece en este análisis la catalogación tipos arquitectónicos, del mismo modo que en el estudio reflejado en “costografías”, a cargo también del grupo de investigación HUM-666, aparecen parámetros como la relación con la ciudad, el tipo, el carácter urbano o suburbano de los asentamientos etc. Matices y clasificaciones todas estas que se hace imprescindible sean realizadas a esta escala intermedia (Hologramática) propicia para este tipo de estudios.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Por ahodar un poco más en cómo medir/estimar la evolución en función de los datos disponibles, en el trabajo de Irene y Jorge se plantean algunas cuestiones que me parecen muy interesantes.

Después de plantear los problemas de la N-340 como un sistema pernicioso construido en función de anomalías de urbanización y de desarrollo enfermizo de legislación y una economía totalmente sesgada, los autores hablan de cómo entender la inercia del crecimiento exagerado y sin guión racional o cómo la ausencia de datos agregados nos ofrece una frontera difusa del territorio a estudiar como sistema holístico.

Una cuestión que los autores plantean en mi modesto entenderes cómo entender la relación entre los planes urbanísticos y la realidad. Es decir ¿los planes han gobernado o los planes describen un proceso emergente? Me gustaría saber vuestra opinión y, lo que es más importante, cómo podríamos justificar la respuesta que demos.

- Otra cuestión: ¿Tenemos datos para simular el desarrollo temporal histórico de la zona?
- Si pudiésemos simular ¿Qué papel tendría en esa simulación los distintos planes (locales, subregionales, etc....)? ¿Cómo se interrelacionarían?
- Pregunta a todos: Supongamos que nuestra simulación explica el desarrollo histórico de algun(os) factor(es) ¿Hasta dónde creéis que sería válida la predicción?

IRENE LUQUE – COMUNICACIÓN V.03

La simulación la entendemos como una herramienta de apoyo para el Proyecto Territorial, cada proyecto tiene que estudiar sus condicionantes y variables, y sobre todo su intención, con este bagaje se puede definir agentes, atributos y el medio en el que se relacionan, un reto que si lo enfocamos adecuadamente permitirá avanzar en rigurosidad y seguramente en aciertos.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Un aspecto muy interesante son esos agentes que representarían a territorios administrativos distintos. Al definirlos (sobre todo al especificar sus capacidades) deberíamos de obtener un buen catálogo de acciones interterritoriales que serían muy útiles para una zona como la N-340.

MARILDA AZULAY – PONENTE EXPERTA V.03

Entiendo la predicción como la hasta necesaria ante la posibilidad de establecer, a partir del conocimiento que nos aportan los datos (su análisis desde las diferentes disciplinas, el de sus interrelaciones,...) los escenarios, marcos y actores encaminados a futuras actuaciones, en definitiva, al establecimiento de estrategias que posibiliten objetivos. La predicción podrá ser diversa en función de las variables consideradas y a considerar, encaminada a una finalidad.

JOAQUÍN BORREGO – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

No me gustaría que esta sesión terminara sin comentar mis impresiones sobre el cuarto trabajo, dedicado a las salinas. Este trabajo me ha parecido interesante por distintos motivos. Me sugieren una serie de cuestiones para el desarrollo futuro de la investigación asociada.

- La consecuencia (lógica, por otra parte) de establecer el límite administrativo como el ámbito de estudio en la planeación lleva al tratamiento parcial. Esa información parcial nos llevará a errores o en el mejor de los casos a resultados no óptimos acerca del objeto estudiado (las salinas). ¿Es posible solventar este problema sin recurrir a las instituciones, agregando con los datos el territorio en uno sólo?
- Los autores plantean la salina como una figura multifaceta:
 - El sitio (con sus variables específicas) que por distribución administrativa puede estar desagregado y no enlazado (para enlazar cada parte administrativa hay que “subir” en la administración)
 - La infraestructura de la salina, estrechamente vinculado con la faceta anterior
 - El patrimonio, consecuencia de las dos anteriores (personalmente creo que mucho de este patrimonio ha sido minusvalorado)

Me planteo una cuestión muy importante: ¿Los datos asociados a las tres facetas están estrechamente relacionados? Es decir, ¿existen estudios que entiendan conjuntamente los datos que poseemos de los tres, encontrando patrones?

- Los datos acerca de las salinas que se presentan en el trabajo ofrece patrones espaciales claros que son explicados en el documento ¿Servirían para encontrar salinas olvidadas o no investigadas o el catálogo ya está cerrado?
- Es muy esclarecedor la cartografía de la N340 desde la perspectiva económica de las salinas (pág. 10). Me pregunto si esa forma de construir cartográficamente la zona explicaría (cambiando la sal por otro producto físico o virtual) el eje actual.
- La estructura territorial de la salina (el punto de producción, el ámbito socioeconómico asociado y las conexiones socioeconómicas) me ofrece una cartografía excepcional de algo que no conocía ¿Hasta qué punto disponemos de cómo el tiempo ha ido tejiendo esta cartografía (aquí estoy pensando en la ponencia de Lacour)? Sería muy interesante comprobar si el desuso está relacionado con la expansión/contracción topológica de la estructura de las salinas.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Corroboro lo que comenta Daniel Pinzón: hemos extraído información bastante valiosa de dicho proyecto. De hecho, habíamos invitado a su Investigadora Principal: M. Teresa Sánchez Lázaro, que acogió con entusiasmo la invitación de cara a encontrar sinergias comunes pero no ha podido finalmente

acompañarnos. Rosario Rey como gerente de dicho proyecto y su implicación personal en el mismo son prueba del éxito del mismo.

ROSARIO REY – EXPERTA MESA REDONDA V.02

Reconocer la reflexión de Rafael Lacour, sobre la dicotomía existente entre los campos disciplinares propositivos y los analíticos.

Al margen quizás del debate me apoyo en un comentario reiterativo que es el de incorporar la perspectiva histórica a la gestión de las obras públicas, la vivienda, la ordenación del territorio, etc.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Como afirman Irene Luque Martín y Jorge Izquierdo Cubero en su comunicación, los modelos de simulación basados en datos se comportan científicamente como un laboratorio de experimentación virtual, ensayos para proyectar y analizar decisiones que si se realizaran físicamente, resultarían prácticamente irreversibles.

Quizás la planificación urbana puede extraer ventajas de las herramientas de la Inteligencia Artificial y simulaciones con Modelos Basados en Agentes tanto como ya lo hacen otras disciplinas. En vuestra comunicación, Irene, se pone en luz como desde estas herramientas se pueden obtener resultados que constituirían un apoyo para una planificación más contemporánea, que refleje más rigurosamente una realidad compleja y cambiante.

Y enlazando con el comentario de Sebastián, el análisis intencionado que nos planteamos muchas veces desde las investigaciones en arquitectura podría empezar a facilitarse también de herramientas de este tipo como base para generar diagnósticos que tengan en cuenta y crucen diferentes factores, incluso el factor temporal.

Adjunto aquí una cita interesante en relación a esto, extraída de *La ciudad que no se ve*, de José Antonio Ballesteros y Miguel Barahona (1998): "Ahora tenemos a nuestro alcance herramientas que son capaces de pensar la ciudad n-dimensionalmente y extraer relaciones complejas, no evidentes, entre sus partes e incluso predecir tendencias futuras".

SEBASTIÁN GALAFATE – EXPERTO MESA REDONDA V.01

Al hilo de esto último que comenta Angela y sobre la imprescindible sensibilización ciudadana al respecto, entre otras cosas para evitar casos como el que comentaba Mar en Estepona, os comparto otra cita de Silvia Fernandez Cacho y Francisco Sánchez Díaz.

La evolución de Internet hacia lo que ha venido en llamarse “web 2.0” está haciendo que aparezca una nueva forma de gestionar la información patrimonial (GARTNER, 2009). Más allá de entender la web como un medio de comunicación, la “neogeografía” está utilizando Internet como una plataforma para la realización de mapas colaborativos en los que una multitud de usuarios –no necesariamente técnicos– comparten sus datos espaciales. La aplicación de estos nuevos procedimientos de captura y publicación de información geográfica al campo de la documentación patrimonial permitirá que la ciudadanía sea no sólo destinataria de las acciones de difusión, sino agente de las mismas. Estos procedimientos colaborativos están demostrando ser más efectivos para la sensibilización pública sobre la preservación de nuestro patrimonio, ya que hace a la ciudadanía partícipe de la misma.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Muy pertinente esa precisión, Sebastián.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Las nuevas herramientas de visualización y de puesta en común nos pueden permitir percibir más para proponer mejor.

IRENE LUQUE – COMUNICACIÓN V.03

Por último, y a modo de una de las conclusiones que no debería faltar relativa a aquellos críticos sobre el exceso de planificación y de su inutilidad, desde nuestra opinión, no se combate defendiendo la NO planificación, la desregulación representa una amenaza verdadera. Desde nuestra posición hay que planificar con rigor, con compromiso, y simultáneamente hay que gestionar y actuar de acuerdo a las indicaciones de la planificación. Y esto, es lo que ha fallado en nuestra historia reciente y sigue fallando en nuestro presente.

En este sentido, y contrastando las distintas visiones (participación, academia, ortodoxia, productivismo) mencionamos la reflexión que hacemos en nuestro último post de *La Ciudad Viva*: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=28725>

Que a cuento del panorama institucional que se ha abierto en nuestras instituciones a partir del día 25, hablamos de que hay dos intereses antagónicos que se encontrarán en las instituciones, con formas y modos diferenciados. El interés general o el interés particular será el dilema, serán las causas para el conflicto y el acuerdo.

“Puede que alguna vez aprendamos a utilizar los impulsos positivos de cada

uno y descubramos una forma de hacer ciudad integradora poniendo a las personas en el objetivo principal de las acciones, haciendo que los demás objetivos e intereses giren entorno a ellos. Hoy el urbanismo oficial y el contraurbanismo deben aprender cuestiones básicas: jerarquizar los intereses, defender la dignidad, pero también haciendo uso de las técnicas y de las herramientas útiles, y si no lo son, renovarlas desde el convencimiento, desde la seducción”.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Con relación a la Ponencia de Emilia Román y José Mariñas, me gustaría destacar la relación entre la reflexión en torno al ámbito de estudio –ya comentado por Joaquín Borrego– y lo comentado en la Variante anterior en cuanto a la importancia de redefinir los ámbitos de afección –nosotros hablábamos en concreto del concepto de corredor como espacio dinámico y cambiante, superposición de distintos estratos de información– físico y morfológico, pero también de ocupación de usos, de preexistencias patrimoniales anteriores a la carretera.

En este sentido la puntualización que hacen los autores de que NO podemos establecer un límite de estudio como un línea de 300, 400 o 500 metros la comparto plenamente y ha estado presente en nuestras discusiones.

La advertencia, al hilo de las salinas, de que no considerar el estrato completo de información no sólo en el litoral sino en el interior arroja un análisis parcial, es muy acertada: cada fenómeno patrimonial tiene su propia escala, más allá del ámbito que estemos estudiando. Enhorabuena por este trabajo.

EMILIA ROMÁN – PONENTE EXPERTA V.03

Respecto a los comentarios de Joaquín sobre el trabajo de las salinas de Andalucía y su relación con la N-340 quería decir que el patrimonio salinero tiene un gran valor cultural, histórico, natural, etc. De tal forma, que su estructura de explotación, producción y comercialización a lo largo del territorio ha influido de manera directa en el desarrollo de las ciudades de Andalucía y, en algunas ocasiones, ha sido motivo de su fundación.

Queda mucho trabajo por hacer, puesto que hay casi 200 explotaciones de la sal en la comunidad autónoma y todavía quedan muchas por catalogar (principalmente las de producción familiar). Un dato significativo es que a lo largo de la historia han llegado a existir casi un millar en toda la Península Ibérica.

Uno de los grandes problemas de este patrimonio es el olvido social que han sufrido en los últimos 50-60 años y la especulación urbanística, sobre todo en la franja litoral.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

El tiempo de debate de la variante 03 se va agotando, vamos dando espacio a las reflexiones finales.

RAFAEL DE LACOUR – PONENTE EXPERTO V.03

Respecto al trabajo de las salinas, la amplitud de mira es necesaria para el análisis adecuado de cualquier variable que se desee tratar. Del mismo modo, considero que para la intervención arquitectónica, es necesario disponer de una visión territorial que aporte un mejor conocimiento de su complejidad, de un modo integral, para poder proponer.

Y la diagramación se convierte en una herramienta muy útil con la que poder establecer análisis.

Aunque se quedan muchos asuntos en los que profundizar, a modo de conclusión quisiera destacar el valor de trasvase de conocimiento de esta experiencia, de la que felicito a todos los participantes, a todo el equipo N-340 y por supuesto a Mar Loren. Ha sido un feliz reencuentro con muchos de sus integrantes.

Ese trasvase del que hablaba tiene que ver con la apertura disciplinar. Considero que hay tres grados de apertura. El primero consistiría en aproximarse al objeto de estudio desde el punto de vista de otras disciplinas (multidisciplinariedad). El segundo sería realizar un esfuerzo metodológico integrador con otros campos (interdisciplinariedad). Y el grado máximo estaría en la integración mutua y equilibrada entre esos campos disciplinares, orientada a la convergencia del conocimiento (transdisciplinariedad).

Estoy seguro de que estamos muy próximos a este punto.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Gracias Irene por compartir esta aportación en *Ciudad Viva*, que comparto plenamente.

Al hilo de esa seducción que nos planteas, me quedo en estos últimos minutos de esta intensa mañana quería dejar en el aire una cita de Deleuze y Guattari en la ponencia de Mas, Azulay y Saura en tanto en cuanto "el territorio implica la emergencia de cualidades sensibles puras, sensibilias que dejan ser únicamente funcionales y se vuelven rasgos de expresión, haciendo posible iba transformación de las funciones".

¿Podemos a través de las cartografías y la selección de datos transmitir esa complejidad que integra lo necesariamente funcional –un objetivo que nos planteaba Rosario Rey– y esa sensibilias del lugar, –esa fuerza creativa– cuya

seducción hemos sentido todos los que hoy nos convocamos aquí? Importantísimo trabajo en torno a esa comprensión de la complejidad a partir de los mapas tipológicos.

ROSARIO REY – EXPERTA MESA REDONDA V.02

Quisiera felicitar a todo el equipo de la N-340 por materializar en este nuevo marco virtual una experiencia tan enriquecedora y multidisciplinar.

ANGELA SAPONARA – BECARIA EQUIPO N-340

Se ha acabado el tiempo a disposición para este debate. Agradecemos vuestros interesantes comentarios críticos, tenemos ahora una pausa hasta abrir con la variante 04 "¿Lugar de evasión o espacio de conflicto?" a las 16.00h.

N-340

Variante 04

¿Lugar de evasión o espacio de conflicto?

Estrategias obligadas de difusión y participación para la relectura de nuestras costas. De las TIC's a las estrategias asociativas, de las acciones creativas a las propuestas institucionales.

Ponencia experta

DE LA N-340 A LA ZONA METROPOLITANA COSTA DEL SOL. ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS DE ZOMECS

José María Romero Martínez, Yolanda Romero Padilla

Comunicación

COLONIZACIÓN TOTAL. EL EJEMPLO DEL CAMPO DE DALÍAS

Ismael Misa Lozano

Comunicación

N-340 TRANSVERSAL

Enrique Larive López, Cristina Gallardo Ramírez, Juan José Gómez Villegas, Julián Sobrino Simal, María Victoria Segura Raya, Dámaris Hermosilla Peiró, Paz Baturone Bey, Alberto López Baena, M. Dolores Monsalve Guiraúm

Contribución a la mesa redonda

COSTA DEL SOL | CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

Coordinación: Ana Belén Quesada Arce

Panel de expertos: David Solís Martín, Ester Lineros Nogales, Fernando Pérez Blanco, José Ríos Gallardo, María Dolores Gil Pérez

PONENCIA DE LA N-340 A LA ZONA METROPOLITANA COSTA DEL SOL. ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS DE ZoMeCS¹

JOSÉ MARÍA ROMERO MARTÍNEZ

Doctor Arquitecto. Profesor Contratado Doctor del Área de Proyectos Arquitectónicos del Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Granada. Grupo de Investigación en Generación de Territorios HUM-958, Universidad de Granada. Miembro de Rizoma Fundación

YOLANDA ROMERO PADILLA

Posgraduada y Doctoranda (PIF) en Dirección y Planificación del Turismo, Universidad de Málaga. Campus de Excelencia Internacional Andalucía Tech. Grupo de Investigación Territorio y Turismo SEJ-402, Universidad de Málaga

El hábitat humano está dominado por lo urbano. Más de la mitad de la población humana vive en ciudades, y una parte de esa otra mitad de la población también habita zonas con atributos que se pueden considerar urbanos, aunque no sean ciudad. Ciertas áreas rurales, zonas industriales desarrolladas, destinos turísticos maduros, etc., con infraestructuras modernas y bien comunicados, permiten a sus habitantes recrearse estilos de vida de esos lugares que disfrutaban de atributos urbanos que antes sólo los ofrecía la ciudad tradicional.

La urbanización contemporánea se produce mediante desarrollos superiores a los de la población, y a ritmos muy altos. Su funcionamiento es el de máquinas de crecimiento urbano: *growth machines*, cuyo funcionamiento se basa en el consenso social por el incremento sostenido de la extensión del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y la base demográfica².

El territorio sobredesarrollado³, propio de las *growth machines*, nace del directamnete subdesarrollo sin pasar por una etapa de desarrollo industrial. En contraste con el territorio moderno cuya finalidad es el Estado de Bienestar y se articula mediante 'equipamientos públicos necesarios' (vivienda, salud, educación, justicia...), el territorio sobredesarrollado se promueve mediante equipamientos productivos privados de uso público:

'equipamientos innecesarios' (parques de ocio y temáticos, centros comerciales, centros turísticos, escuelas privadas, hospitales privados, puertos deportivos, clubes de golf, spas...).

En este contexto, ZoMeCS (Zona Metropolitana de la Costa del Sol) es un espacio urbano muy contemporáneo por sus enlaces con las ciudades globales. Es un ejemplo de territorio *growth machine*, sobredesarrollado e inmerso en la sobremodernidad, que tiene la peculiaridad de vivir el proceso inverso de la tendencia de tematización de las ciudades históricas. Si bien en los años sesenta, la Costa del Sol nació como marca de un destino turístico a día de hoy se ha convertido en un territorio de usos urbanos variados, que desborda los límites de su marca comercial inicial.

ZoMeCS es indisoluble de sus interacciones con un amplio entorno, en el que el exterior no es un conjunto de conexiones, sino que es sustancial de su socioecosistema. Re crea en sus habitantes modos de vida propios que se basan en las redes de relaciones que se establecen dentro y fuera de su territorio. Por estos motivos, es un territorio ideal producido por el capitalismo actual y su ideología dominante, el neoliberalismo. De ahí su vitalidad aparente, incluso en plena crisis global (Figura 01).



La ponencia se organiza en cuatro partes. La primera caracteriza los atributos urbanos contemporáneos según distintas dimensiones: territorial, urbana y arquitectónica; económica; política; social; y de movilidad; en la segunda se destacan los antecedentes de ZoMeCS; la tercera indaga en el proceso por el que la Costa del Sol se transforma en ZoMeCS al adquirir atributos urbanos; por último, se presentan las conclusiones que incluyen reflexiones sobre estos territorios en la crisis global.

Figura 01: ZoMeCS es un socioecosistema urbano abierto a la Unión Europea, España, Andalucía, Málaga. Elaborada por el autor

CRISIS GLOBAL Y ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS

La crisis global es la crisis del neoliberalismo, precisamente por su consolidación. El capitalismo actual, igual que en crisis anteriores, busca refugios económicos produciendo nuevos territorios, como una mercancía más. En los nuevos territorios encuentra una mano de obra barata y/o invierte los excedentes de capital en capital fijo, para recuperarlo en épocas futuras⁴.

La crisis de 1973 facilitó la desregulación financiera y la economía neoliberal. Se impulsó un modelo de mercado con condiciones financieras volátiles y flujos de dinero espacialmente inestables (régimen de acumulación flexible). Se fomentaron los procesos de devaluación de monedas y la reducción de las políticas sociales y de control de los estados, dando facilidades a la actividad financiera globalizada. Las políticas del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional forzaron en los países en vías de desarrollo las consecuencias de dicha ideología: la "acumulación por desposesión"⁵. Este hecho se consolidó con la reducción de costes y tiempo de desplazamiento de mercancías, gente e información; con el cambio de producción (dispersión y fragmentación: desarrollo regional desigual); con los ajustes estructurales y la austeridad fiscal; y con el aumento del proletariado mundial. De esta manera, los estados entraron en un proceso de pérdida de autonomía frente al poder económico globalizado. Desde entonces las conexiones entre el capital financiero y los procesos de urbanización son más directas e inmediatas⁶.

La construcción de grandes infraestructuras del transporte y las comunicaciones, parte y facilitadora de los macroprocesos, se convierten en los discursos políticos en sinónimos de progreso. Tratan de producir un espacio con el fin de construir, especular y, en todo caso, invertir el excedente de capital en capitales fijos. En este contexto, las grandes multinacionales, para alcanzar la maximización de beneficios, han encontrado espacios en los que gozar de la flexibilización de los países no democráticos con una mano de obra barata⁷. Permanecen en el sobredesarrollo las zonas que se adaptan al mercado neoliberal⁸.

La evolución de la economía global marca los procesos de urbanización y sus expansiones, guiando, con ello, el ritmo de transformación y las cualidades de los atributos de los espacios urbanos contemporáneos. A continuación se describen nuevos atributos urbanos en cinco dimensiones, según una amplia revisión bibliográfica: (1) Territorio, espacio urbano y arquitectura; (2) Economía; (3) Política; (4) Sociabilidad; y (5) Movilidad.

TERRITORIO, ESPACIO URBANO Y ARQUITECTURA

Los procesos de urbanización contemporáneos prosperan mediante la concentración y dispersión de las funciones específicamente urbanas gracias a la revolución tecnológica y la transformación de las infraestructuras del transporte (especialmente con las compañías aéreas de bajo coste): concentración de las funciones de mando, control y asesoramiento empresarial en las ciudades globales; y dispersión en regiones relativamente próximas de otras funciones complementarias, como las de segundas residencias, el ocio y el turismo, y la producción⁹. La era de la información no destruye el

espacio urbano, lo transforma permitiendo la gestión y comunicación entre sí de sistemas urbanos distantes, tendiendo a concentrar a la población en aglomeraciones territoriales discontinuas, de grandes dimensiones y características históricamente nuevas¹⁰.

La urbanización contemporánea conlleva tres procesos de ocupación territorial, urbana y arquitectónica¹¹:

1. El modelo territorial se polariza principalmente con núcleos de atracción de población, recursos y capitales, y áreas de vertido y abastecimiento, donde se encuentran las redes y servidumbres.
2. El modelo urbano es la conurbación difusa, que se caracteriza por separar las distintas piezas de la ciudad, lo que requiere infraestructuras de transporte potentes para asegurar el funcionamiento.
3. El modelo constructivo de estilo universal es único, separando "las partes del edificio, empezando por la estructura, convertida en un esqueleto de vigas y pilares, para abordar después la cubierta, el cerramiento... y la climatización, haciendo abstracción de las condiciones y los materiales del entorno"¹².

Estas organizaciones –núcleos de atracción de población y de capitales, conurbación difusa e indiferencia al lugar–, coinciden con los conceptos de "ciudad genérica" y de "espacio basura" descritos mediante "no cualidades"¹³. Las no cualidades de la ciudad genérica son: falta de identidad y de historia, falta de centro, falta de periferia, falta de espacio urbano, movilidad mediante el vehículo privado; la ciudad genérica es multirracial, multiétnica, multicultural, su estética es el estilo libre, sus programas arquitectónicos genéricos son la oficina, el hotel y el centro comercial, su clima suele ser más cálido del habitual, su planificación encierra lo ilegal, lo incontrolable, lo inmoral... Las infraestructuras no son respuestas a necesidades, sino "armas estratégicas": "la nueva infraestructura crea enclave y atoladero". La ciudad genérica se une con otras ciudades genéricas mediante los aeropuertos, que son "manifestaciones de neutralidad esencial". La ciudad genérica "es lo bastante grande para todo el mundo. Es cómoda. No necesita mantenimiento. Si se queda demasiado pequeña, basta con que se expanda. Si envejece, basta con que se autodestruya y renueve"¹⁴.

Las no cualidades del 'espacio basura', se basan en el muro-cortina y el panel sándwich, en los los agentes selladores como la silicona, la cola... en las particiones de cartón yeso, en el aire acondicionado, en los edificios contenedores –como los centros comerciales–, cuyos interiores están permanentemente en obras... "El «espacio basura» es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente (...) su secuela"¹⁵.

Así, la ocupación es un espacio urbanizado de bajas densidad y cualidad, segregado por islas monofuncionales –residenciales, comerciales o empresariales–, de homogeneidad social, donde la vida desaparece entre zonas verdes y descampados anodinos. El centro comercial se convierte en el espacio público, siendo de propiedad privada. De esta forma, las funciones públicas del Estado del Bienestar dejan paso a los espacios privados de uso público con funciones económicas. El resultado es que la “insatisfacción con la ciudad contemporánea no ha conducido al desarrollo de una alternativa creíble; por el contrario, no ha hecho sino inspirar modos más refinados de articular la insatisfacción”¹⁶. Sus repercusiones ambientales son importantes por la invasión de los suelos de mayor calidad ambiental, la reducción de la conectividad y diversidad biológica de los territorios naturales, las altas tasas de consumo de energía y materiales que fomenta debidas al transporte, la construcción y el mantenimiento ambiental de la edificación, la sobreexplotación de recursos, la contaminación del aire, las emisiones de CO2...¹⁷.

ECONOMÍA Y PRODUCTIVIDAD

La economía contemporánea produce inestabilidades políticas y presiones para retroceder a la esfera privada. Como la economía global no está arraigada en la ciudad¹⁸, o en un lugar concreto, “la riqueza global no (...) gotea más allá del enclave global”¹⁹. El incremento de la riqueza es directamente proporcional al incremento de la desigualdad²⁰.

La economía global desarrolla macroprocesos que implican formas depredadoras de relación territorio-sociedad²¹. El entorno informacional ha ayudado a acelerar la suburbanización como base de localización de los excedentes de capital, mediante los booms inmobiliarios (*growth machines*). Los beneficios de las empresas multinacionales también se dirigen hacia territorios ya existentes implicados en transformaciones especulativas. Dos sectores españoles relacionados con estos procesos son el del turismo con la implantación de las cadenas hoteleras en las ‘periferias del placer’²², y el de las grandes empresas constructoras, que en 2009 contaba cuatro entre las quince primeras del mundo en facturación²³. La economía se acompaña de infraestructuras del transporte y de edificaciones (residenciales, sector del turismo y ocio, comerciales). Es el resultado de los excedentes de capital invertidos, y una conexión directa del capital financiero con los procesos de urbanización (y de bancos con empresas constructoras)²⁴. Los equipamientos privados sirven de reclamo económico de las operaciones inmobiliarias aisladas, que se promueven desarrollando suelo, sin una organización urbana coherente: son equipamientos productivos de los sectores del ocio y del consumo²⁵.

El nuevo paradigma productivo no crea desempleo por sí, pero rebaja la calidad de las condiciones de trabajo en general (mayor desafección de las relaciones empresa-trabajador): "La precariedad en el empleo y la extensión del trabajo causal e informal es propio del territorio contemporáneo neoliberal", que se aprovecha de las nuevas tecnologías que "permiten articular formas arcaicas de sobreexplotación local con redes productivas modernas orientadas hacia la competición global"²⁶. La nueva economía debilita el apego del trabajador a una empresa, a un trabajo, a un lugar de trabajo, y a un territorio, induciendo la movilidad laboral²⁷.

La movilidad temporal voluntaria de la población de elite global se encuentra mezclada con las *growth machines*. La etiqueta de 'turismo', definido como motor económico, se utiliza para justificar la construcción de infraestructuras, urbanizaciones, planes de rehabilitación gentrificadores... En el 2011, a escala global, se produjeron 983 millones de desplazamientos de turistas internacionales (Europa 51'3%)²⁸. Estos desplazamientos forman parte de la vida de los ciudadanos que son la elite global, pues se estima en un 2% la proporción de personas del planeta con posibilidades de disfrutar del turismo internacional²⁹. Este 2% coincide con la cuantificación de la "clase creativa", que se postula como motor de las nuevas formas de producción para las economías desarrolladas. Sus preferencias de hábitat guardan relación con factores de atracción turística, como los relativos a valores (tolerancia, confianza y autoexpresión), y a la estética (embellecimiento, autenticidad, recreación, energía social)³⁰. El 'índice de creatividad' está relacionado negativamente con el de desigualdad; a mayor porcentaje de "clase creativa" mayor desigualdad.

En esta economía son relevantes los paraísos fiscales, algunos localizados en destinos turísticos insulares, y relacionados con empresas transnacionales³¹. Aunque todavía no se han estudiado las relaciones de territorios concretos con paraísos fiscales, su relación es evidente: Costa Azul y Mónaco, Moscú y Chipre, Costa del Sol y Gibraltar.

Respecto a la dimensión medioambiental, existen conexiones entre la economía neoliberal y la crisis ambiental que demuestran la relación entre el empobrecimiento de países y el expolio ambiental³², el movimiento mundial de personas, el turismo y el cambio climático³³, y el crecimiento del turismo y los impactos ambientales locales y globales³⁴. La economía global está caracterizada por la sucesión de crisis con una progresiva disminución del periodo de tiempo 'entrecrisis'³⁵. El agotamiento del modelo asociado a los hidrocarburos baratos de la Segunda Revolución Industrial se produce relacionado con la crisis ambiental y el cambio climático. Una situación de la que sólo se vislumbra salida mediante una 'Tercera Revolución Industrial'

asociada a la energía sostenible con nuevas formas de relación cooperativas³⁶, y a la “creatividad” como “materia prima”³⁷.

INSTITUCIONES Y POLÍTICA

La configuración de las instituciones públicas –y su debilitamiento–, va pareja con el fortalecimiento de la economía. Como consecuencia, los límites administrativos y los territorios son desbordados. Los estados pierden autonomía frente al poder económico globalizado, por lo que el capital financiero encuentra vía libre en el ámbito local³⁸. La separación entre poder –dominado ahora por lo económico– y política determina la ausencia de control, y liga el gobierno de las cuestiones ciudadanas del Estado a las incertidumbres del sistema económico global³⁹. Esta situación ‘obliga’ a organizar las políticas de las escalas territoriales sobre una base empresarial, y competitiva, que cala capilarmente desde arriba a abajo, y de lo global a lo local. Así, el marco económico ideológico general está decidido a escala global; las normas y objetivos a escala estatal (programas, leyes, planes,...); y las actuaciones concretas se elaboran a la escala de cada región, zona metropolitana o ciudad (proyectos)⁴⁰.

En definitiva, las instituciones políticas, sin poder para resolver los problemas de sus ciudadanos, pierden la atención de éstos⁴¹. La economía ejerce presión hacia una privatización de las funciones públicas de la Administración (vivienda, educación, sanidad...). Ello, en un contexto donde los medios de comunicación son instrumentos para hacer política, pues el nivel simbólico es más importante que nunca⁴², y en el que se favorecen habitantes globales sin derechos (refugiados, residentes no censados...).

Para agravar las cosas, los políticos y expertos que intervienen en el espacio contemporáneo carecen de los conocimientos para incidir en su complejidad⁴³. Así, un “perverso piloto automático burla constantemente [los] intentos de aprehender la ciudad, agota todas las ambiciones de definirla, ridiculiza las más apasionadas aseveraciones sobre su presente fracaso y su imposibilidad futura, y la empuja implacablemente en su huida hacia adelante. Cada desastre anunciado queda absorbido de algún modo por la extensión infinita de lo urbano”⁴⁴.

SOCIABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DE SUBJETIVIDADES

En la ciudad tradicional los habitantes se convierten en ciudadanos: tienen derechos y pueden decidir sobre su autogobierno. En la ciudad la gente aprende a vivir con extraños (se produce la sociabilidad), y “la complejidad

de la vida urbana enseña a la gente a vivir consigo misma y a crecer internamente⁴⁵, se recrea la subjetividad⁴⁶. Sin embargo, en el espacio urbano contemporáneo, el lugar se aísla del entorno, la organización del trabajo se flexibiliza [y deslocaliza], lo que produce falta de apego al lugar por la estandarización de lo urbano y la alteración de las relaciones de familia y trabajo habituales. En el espacio producido ahora los habitantes no siempre son ciudadanos con derechos, las corporaciones globales son móviles, los trabajadores flexibles y se desarrolla un nuevo capitalismo dinámico, que induce en los sujetos sensaciones de miedo y situaciones de riesgo en todos sus ámbitos (personal, familiar, laboral, público...)⁴⁷.

A diferencia de la idea de protección de la ciudad tradicional frente al exterior, las zonas urbanas contemporáneas, para los urbanitas, tienden a ser un lugar de peligro. Muchas zonas se aíslan en sí mismas y están caracterizadas por un miedo omnipresentes⁴⁸. Búnkeres (complejos fortificados y sometidos a vigilancia), buscan la separación con los extraños, los no deseados económicamente..., decretando la tolerancia cero. Muchas viviendas sirven para aislar a sus habitantes, más que para integrarlos en comunidades: son 'guetos voluntarios'. Curiosamente estos habitantes están bien conectados globalmente y desconectados localmente, lo que representa uno de los síntomas del paso del estado sólido de la modernidad al "líquido". Son manifestaciones de mixofobia, que es la reacción a la mezcla de la ciudad contemporánea, frente a la mixofilia que favorecía la vida urbana compleja de la ciudad tradicional⁴⁹.

En otra dimensión, el turismo es uno de los productos más perfectos del Capitalismo. Colabora en la producción del espacio y del tiempo pues "no sólo consume lugares y territorios, esculpe paisajes sobre la materia que constituyen sus sueños: el deseo"⁵⁰. El deseo individual va construyendo un imaginario social que tiene en los espacios turísticos un referente de calidad de vida. Este nuevo hedonismo es una consecuencia de la sociedad postmaterialista del mundo desarrollado. Implica un cambio de valores dominados por la supervivencia propios de una sociedad agrícola, hacia actitudes de autoexpresión y cuidado de sí, propios de la sociedad del conocimiento.

Así, los territorios del mediterráneo seducen a los urbanitas europeos con un deseo de estilo de vida de consumo, de ritmo y cualidad diferentes al ritmo de la ciudad global. Los motivos: el urbanita está acostumbrado a cambiar de rol, pues habita espacios, incluso en la ciudad tradicional, en progresiva des-diferenciación (tematización), que eliminan los límites entre turismo y ocio, cultura y comercio, y que, favorecido por las herramientas TICs, mezcla ocio y trabajo. En esto el urbanita se iguala con el post-turista que "es consciente del cambio y disfruta con la diversidad de opciones", y cuando se trata de la cultura, sea popular, tradicional o 'cultura', "se deleita si puede

pasar con comodidad de la una a la otra, y le gusta salvar los contrastes que las separan”⁵¹.

MOVILIDADES Y TEMPORALIDADES

La sociedad contemporánea produce movimientos inversos de población de ricos y pobres: los movimientos turísticos (elites) se cruzan con los migratorios (emigrantes económicos, laborales o políticos). Ambos están asociados a la producción de dos tipos de espacios: los no-lugares de la imagen y la experiencia (parques temáticos), y los no-lugares refugio (campos de refugiados)⁵². Los inmigrantes económicos, “réplicas colectivas (...) de la nueva elite dominante del mundo globalizado”, sospechan con razón que ésta “es la verdadera villana de la obra”⁵³. Al igual que la elite, que no está vinculada a ningún lugar, los inmigrantes encarnan el insondable ‘espacio de flujos’ donde hunde su raíz la precariedad actual de la condición humana, que se endurece más si cabe en el caso de los inmigrantes refugiados.

En otro sentido, existe una movilidad intensa –asociada a las diversas temporalidades de veraneo, fines de semana–, que se desarrolla a escala nacional e internacional entre ciudades globales y/o regiones de ocio y recreación, por motivos de trabajo y vacaciones, gracias a las modernas infraestructuras (aéreas, ferroviarias...).

A una escala menor, el espacio urbano obliga a movilidades locales diferentes, asociadas a temporalidades específicas. Por una parte se encuentran los movimientos pendulares diarios entre islas monofuncionales (residencia, trabajo, comercio, ocio...), separadas a veces por distancias de escala metropolitana, con obligación de resolverse en vías rápidas, en vehículo privado. Por otra, se producen las movilidades de fines de semana y de vacaciones hacia el entorno exterior de estos ámbitos urbanos. La creciente movilidad urbana de la ‘modernidad líquida’, y los acelerados cambios de escenarios del panorama urbano, no hacen previsible un cambio en la tendencia a una menor mixofobia⁵⁴.

El postfordismo supone el aumento de la movilidad porque implica formas de acumulación más flexibles. Ello supone la reubicación geográfica, la redistribución del capital, la reorganización del trabajo y cambios en la escala de producción⁵⁵, y como consecuencia, la movilización de grandes cantidades de materiales y energía a escala global, relacionada con otras crisis como la energética y la climática⁵⁶.

ANTECEDENTES DE ZoMeCS

En territorio nacional, la obsesión de la dictadura para que el país no se quedase más tiempo aislado caló hondo. Durante el final de los años 50, las empresas inmobiliarias y constructoras, y los bancos y cajas, fomentaron el primer boom constructivo de la historia española. Las políticas de la vivienda en propiedad reforzaban la idea del desarrollismo⁵⁷. La llegada de la democracia no supuso ruptura con las formas de hacer anteriores.

Durante el ciclo 1985-1991, con la integración de España en la UE, se desarrolló el primer ensayo de acumulación de las rentas financieras e inmobiliarias, con la vocación turística e inmobiliaria del país⁵⁸. Posteriormente, en los 90, la legislación urbanística se flexibilizó, facilitando la práctica neoliberal⁵⁹. La financiación de las operaciones especulativas retroalimentó la ocupación del suelo y la corrupción en mediterráneo⁶⁰. Resultado: se construyeron 4'5 millones de viviendas durante la última burbuja inmobiliaria, renacida en 1996 y estallada en 2007⁶¹ (Figura 02).

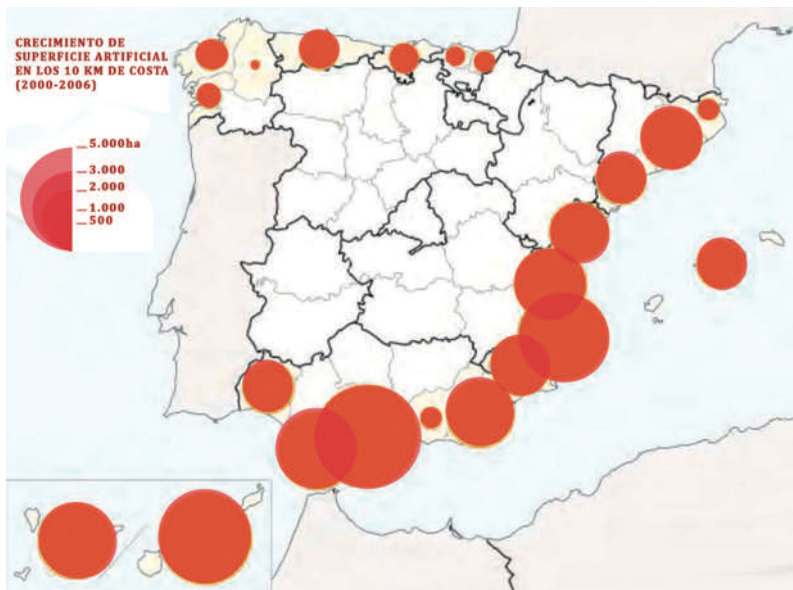


Figura 02: Crecimiento de la superficie artificial en los 10 km de costa española (2000-2006). Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía (2013)⁶²

De esta manera, el desarrollo del territorio en los últimos 25 años se ha localizado en Madrid y en el mediterráneo. En la capital por ser un nodo de la economía global, donde se localizan el gobierno central y las sedes de las multinacionales. En el arco mediterráneo por ser fomentado por los fondos FEDER como lugar de turismo y de residencia de una parte importante de los españoles y de los centroeuropeos (Figura 03).

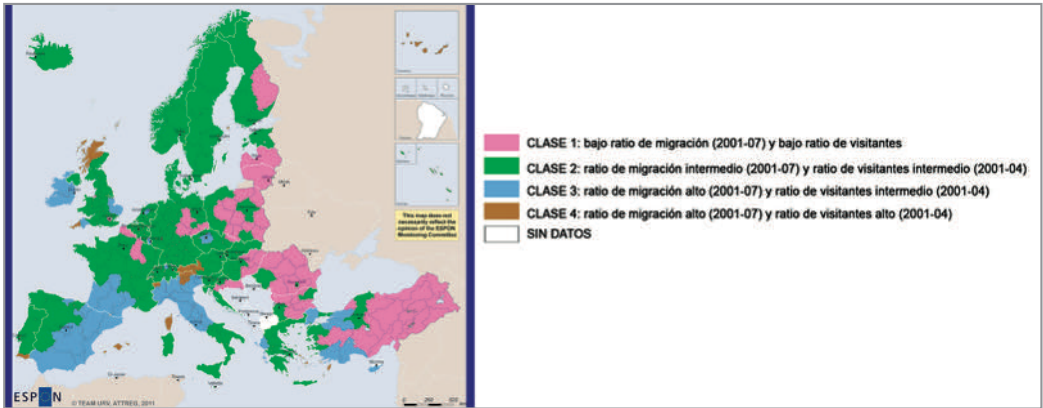


Figura 03: Tipologías regionales según su capacidad de atracción de población residente y visitante (2001-2007). ATTREG (Attractiveness of European regions and cities for residents and visitors)⁶³

La Costa del Sol –la mayor aglomeración urbana del sur peninsular–, es un territorio consenso *growth machine*. Por ello, en los últimos años, la Administración ha invertido en el sobredimensionamiento de las infraestructuras del transporte: ampliación del Aeropuerto de Málaga, el AVE Málaga-Madrid y la nueva estación de ferrocarril de Málaga, la continuación de la autovía A-7, la construcción de las autopistas de peaje AP-7 y de entrada a Málaga AP-46, junto con la hiper-ronda, ampliación del Puerto de Málaga, etc. Esto unido a la etapa del *boom* inmobiliario de 1996 a 2007, especialmente intensa durante los años 1999 y 2003, cuando el número de viviendas construidas fue de más de trescientas mil⁶⁴. Esta intensa actividad económica –con laxitud de las administraciones–, es el origen de la corrupción en la costa malagueña, cuyo caso más grave es Marbella⁶⁵. Ahora se constata que la idea del ‘desarrollismo’ como salida de la crisis no ha cambiado.

La Costa del Sol, quedaba definida por los 14 municipios litorales (sin incluir la capital). Sus límites eran ya de por sí difusos/variables porque los procesos territoriales dados en el litoral se establecían en otros municipios del traspais con mayor o menor intensidad. Los tres municipios interiores que limitan con Marbella (Ojén, Istán y Benahavís) siguen su misma dinámica; son el interior privilegiado con vistas al mar pero con un medio ambiente menos deteriorado. Igual sucede con los municipios meridionales de la vecina comarca de Ronda y el Valle del Guadalhorce, y con la Axarquía en la zona oriental. Incluso la influencia llega al litoral gaditano de San Roque⁶⁶.

Sin embargo, ZoMeCS implica un espacio mucho más amplio. Ejerce como motor socioeconómico de la provincia de Málaga y la región andaluza, constituyendo un lugar para nacionales y europeos. Forma parte de los lugares habituales de ocio, vida y trabajo de los colectivos con mayor movilidad internacional de Europa, procedentes especialmente de ciudades como Londres,

Barcelona, Madrid, París, Bruselas... desde donde parten los flujos de pasajeros hacia Málaga⁶⁷.

ZoMeCS Y ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS

En los siguientes apartados se identifican los principales atributos de ZoMeCS y una evolución en cuadros desde antes de los años sesenta hasta el momento actual, identificando cuatro periodos claves de transformación: antes de 1960, 1960-1992, 1992-2007 y 2007/2013-hacia el futuro. Los atributos se concretan en las dimensiones de territorio, espacio urbano y arquitectura; economía; política; sociabilidad; y movilidad.

TERRITORIO, ESPACIO URBANO Y ARQUITECTURA EN ZoMeCS

ZoMeCS es una banda de 20 km de ancho y 150 km de longitud que se localiza en el sur de España, en la provincia de Málaga, entre África y Europa, junto al paraíso fiscal de Gibraltar y el estratégico puerto de Algeciras, con el aeropuerto internacional más importante del sur de España. Situada entre el mar y un conjunto montañoso de alto valor medioambiental, acogiendo a su traspaís, queda protegida de los vientos, suavizando más su clima mediterráneo.

Su paisaje es complejo y variado, con fuerte contraste entre la zona costera, las sierras y el interior. En el borde marítimo, las playas se han alterado hasta su máxima artificialidad (todos los paseos marítimos son duros, se construyen espigones y se canalizan y entuban desembocaduras de ríos y arroyos).

En el interior, también, existe contraste entre el pueblo típico anclado en el tiempo y listo para su uso como escaparate turístico (p.e. Casares, Benhavis, Ojén, Mijas, Torrox y Frigiliana), y los lugares que son pueblos de interior más o menos rurales pero relativamente bien conectados con la costa (como Monda, Coín, Alhaurín El Grande o Cómpeta). Entre las sierras y montañas de valor medioambiental están en la costa occidental, conviviendo con el Valle del Golf (21 campos de golf en 11 km de autovía), las estribaciones de la Sierra de las Nieves (Reserva de la Biosfera y Parque Natural), Sierra Bermeja (con propuesta de declaración de Parque Nacional), Sierra Blanca, y las Sierras de Alpujata y Mijas-Algarbía (con propuesta redactada de declaración de Parque Natural). Mientras que en la costa oriental (Axarquía), se localizan el Parque Natural de los Montes de Málaga (con propuesta oficial de ampliación), y el Parque Natural de las sierras de Almajara, Tejeda y Alhama (con el pantano de La Viñuela -'the lake'- en su falda sur). Este sistema natural funciona como una auténtica infraestructura biológica y geomorfológica del territorio, y frena la expansión urbana hacia el interior (Figura 04).

Las arterias de este paisaje -las infraestructuras de transporte-, se han sobredimensionado. La antigua carretera nacional N-340, conector principal a



Figura 04: Izq. Espacios naturales protegidos en el litoral andaluz. Der. Clubs de golf en Andalucía. Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía 2013 y Andalucía Golf Guide 2010

lo largo del litoral desde los años sesenta, se ha transformado en la avenida principal. Las vías rápidas actuales son las nuevas carreteras A-7 (autovía pública) y AP-7 (peaje). Existen también servicios de transporte público, pero son insuficientes: el tren de cercanías cubre sólo 25 km de los 130 km, y se complementa con líneas privadas de autobús que no satisfacen la demanda en momentos de mayor afluencia. La conexión externa se realiza principalmente por el Aeropuerto de Málaga –su puerta de Europa–, que es el tercero de territorio nacional en compañías de bajo coste⁶⁸. Los puertos conectan Málaga, Algeciras y Tarifa con Tánger, Melilla y Ceuta con una alta frecuencia en sus líneas (en la actualidad, el Puerto de Málaga mantiene un tráfico de cruceros creciente, hasta situarse el segundo de España en este tipo de turismo).

La configuración forma un continuo urbano relacionado con la expansión de los antiguos núcleos, con una densidad que es de alta en la primera línea de costa (Fuengirola⁶⁹ alcanza una densidad de 18.700 hab/km² en agosto de 2002 entre turistas y residentes), y disminuye progresivamente hacia el interior montañoso. En esta configuración, la planificación de los lugares de uso público prácticamente es inexistente. La mayoría de los equipamientos sociales son privados: frente a los equipamientos ‘necesarios’ del Estado del Bienestar, dominan los equipamientos privados de uso público, donde la gente forma sus propios ecosistemas sociales independientes (11 puertos deportivos, 45 campos de golf, 8 centros comerciales...).

Por ello, los elementos arquitectónicos y urbanos característicos son complejos turísticos y hoteles, campos de golf, puertos deportivos, centros comerciales y grandes urbanizaciones. En la costa occidental son habituales las urbanizaciones privadas aisladas y valladas, incluso a pie de playa, o en medio de zonas rurales, con una única conexión con la N-340. Mientras que en la costa oriental la ocupación hacia los montes se caracteriza por la edificación difusa de tipo vivienda unifamiliar para turistas-residentes. Es frecuente encontrar ejemplos de arquitectura privada pomposa. Sólo el mar y las sierras antes mencionadas han sobrevivido como elementos de identidad en un territorio que ha adquirido los rasgos propios de la ‘ciudad genérica’ y el ‘espacio basura’ –especialmente durante el último boom constructivo–, dejando auténticas ruinas contemporáneas. En el periodo 2000/2006 el crecimiento de la superficie artificial en los 10 km de costa ha sido mayor que en

cualquier otro tramo del litoral español, y mayor de 5.000 ha (ver Figura 02). Hay que tener en cuenta que la ciudad de Málaga ocupa en la actualidad –2014–, una superficie de menos de 4.000 ha.

La organización territorial depredadora implica una huella ecológica elevada y en crecimiento. En 2008, y para la provincia, se necesitaba el territorio provincial 3,7 veces, con un indicador de 5,1 ha/hab: comparado con el de 1999 (4,6 ha/hab), el crecimiento ha sido del 10%. Este dato es superior a la media nacional y andaluza, y sería todavía mayor de tener en cuenta sólo el litoral⁷⁰. Desde los años 60, pero sobretodo a partir de los 80 del pasado siglo, las playas han sido alteradas hasta su completa artificialidad⁷¹, especialmente por la construcción de las presas del río Verde, Guadalhorce, Guadalmedina, y Vélez que evitan el aporte de sedimentos y nutrientes al mar. El resultado es el mantenimiento artificial de las playas, con la pérdida de biodiversidad del litoral y de los ecosistemas marinos, además del coste económico⁷².

ZoMeCS no es un espacio urbano convencional debido a su carácter sobre-desarrollado que ha emergido del subdesarrollo sin pasar por el escenario de un territorio moderno. Es un sucedaneo de ciudad lineal, sin un centro histórico común pero con una multiplicidad de pequeños centros urbanos, sin transporte público y una planificación urbana administrativa ni política común adecuados, y con habitantes sin derechos políticos porque un número importante de éstos no está censado. ZoMeCS es la extensión urbana de ocio de las ciudades globales europeas. Ciudad difusa construida durante los macroprocesos de construcción de infraestructuras y residencial. Sin embargo, es un territorio que produce formas de vida metropolitana en sus habitantes. Su estado actual, comparado con el origen de la Costa del Sol fundado en un uso monofuncional del espacio, muestra una transformación que aumenta la variedad y complejidad de usos urbanos.

CRONOLOGÍA HACÍA LOS ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS (AUC): TERRITORIO, ESPACIO URBANO Y ARQUITECTURA

Antes de 1960

Territorio subdesarrollado, fundamentalmente con actividades agrícolas, mineras y silvícolas menores (antropización de tipo mediterráneo).

1960-1992

Territorio no moderno, no desarrollado. Se configura el sistema N-340 y aeropuerto internacional. Se inicia la ocupación de la primera línea de costa. Las principales playas son invadidas y ocupadas por paseos marítimos artificiales duros. 2º boom inmobiliario, 1985-1991.

1992-2007

Territorio sobredesarrollado. "Equipamientos innecesarios" como organizadores del espacio metropolitano. El proceso de ocupación se extiende a casi el 100% del litoral. El frente litoral y los ríos se artificializan. 3º boom inmobiliario, 1996-2007 (periodo 2000/ 2006: 5.000 ha. de suelo artificial). Urbanizaciones islas colonizan las faldas de las sierras de alto valor ecológico. "Ciudad genérica" y "espacio basura".

2007/2013 – hacia el futuro

Territorio sobredesarrollado. Ocupación completa del litoral y extensiva al interior de manera generalizada. Más infraestructuras: AVE y ampliaciones del aeropuerto y puerto, autovías A-7, AP-7... Más "equipamientos innecesarios". "Guetos voluntarios". "Ciudad genérica" y "espacio basura". ¿Concienciación del valor del territorio y del medio? ¿Protección y recuperación? ¿Progresiva destrucción y eliminación? ¿Desarrollo de las redes? ¿4º boom inmobiliario venido a menos? ¿Pico del petróleo?

ECONOMÍA Y PRODUCTIVIDAD EN ZoMeCS

En la dimensión económica, los sectores dominantes son el comercio, el turismo, los servicios demandados por el crecimiento de residentes extranjeros, y hasta 2007 el de la construcción y la promoción inmobiliaria⁷³. Estos últimos sectores han dominado ampliamente a los anteriores, porque el desarrollo ha estado marcado por la conjugación de dos factores: la promoción de la Costa del Sol como "uno de los mejores lugares en el mundo para vivir", y la entrada de capital inversor. Entre 1999 y 2003 el número de viviendas nuevas que se construyó en Málaga fue de 324.666. Si en 1991, en Madrid se construyeron 15.334 viviendas, y en Málaga 5.630 viviendas, en 2003, en Madrid fueron 40.226, frente a las 83.274 viviendas de Málaga⁷⁴.

El último boom inmobiliario propició la afluencia de capitales, en parte de dudosa procedencia (que escapan de la justicia o del fisco de sus países de origen). La inversión directa extranjera en 2006 destinada a la actividad inmobiliaria fue del 76% en Andalucía, frente al 24% en España. Entre los diez países que más invirtieron en la región andaluza se identifican tres paraísos fiscales (Gibraltar en el 5º puesto), que suponen un 11'30% frente al 2'20% en España, para ese mismo año. En el inicio del boom inmobiliario en 1996 la inversión de paraísos fiscales en España fue de un 3,5% del total de inversiones extranjeras, mientras que en Andalucía fue del 40%⁷⁵, lo que hace sospechar un mayor movimiento de capitales y sus orígenes en este sentido, en el ámbito específico de ZoMeCS.

Parte del empleo es de baja cualificación, precario y altamente rotacional (y estacional; una situación empeorada con la crisis). Frente a éste, destacan indicadores de emprendeduría y autoempleo, pues en los municipios

litorales, exceptuando la capital, casi uno de cada cuatro afiliados a la Seguridad Social es autónomo, presentando un elevado índice de creación de empresas aún en tiempos de crisis. Es una de las zonas con mayores "índices de creatividad" de Andalucía⁷⁶.

Como resultado del sistema económico, no se ha generado un circuito de acumulación de capital propio del territorio (proceso de acumulación primitiva de capital), y las decisiones técnicas, políticas y económicas se toman desde otros lugares: Sevilla, Madrid, Berlín... Sin embargo, toda la costa se consolidó antes de la presente crisis como parte de un circuito secundario de acumulación de capital gracias a la construcción inmobiliaria. Acumulación que está a la expectativa para su recuperación.

La similitud de distribución de grandes centros comerciales con cines (Marbella, Fuengirola-Mijas, Torremolinos, Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga..., en 90 km de distancia), así como de supermercados como Mercadona y OpenCor, con respecto a la de la ciudad, constituye otro indicio del comercio de tipo urbano que se desarrolla.

CRONOLOGÍA HACÍA LOS ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS: ECONOMÍA Y PRODUCTIVIDAD

Antes de 1960

Agricultura y pesca de subsistencia. Periodo autárquico.

1960-1992

Turismo de masas (sol + playa) + 1º fase de construcción y 2º boom inmobiliario (1985-1991)

1992-2007

Turismo de masas (sol + playa) + industria del ocio + servicios + construcción + actividad inmobiliaria. *Growth machine* y circuito secundario de acumulación de capital. 3º boom inmobiliario (1996-2007) (325.000 viviendas entre 1999-2003). Fuerte conexión con Gibraltar. Producción por equipamientos innecesarios privados.

2007/2013 – hacia el futuro

Turismo de masas (sol + playa) + industria del ocio más diversificada + servicios + comercio (*shopping*) + Ruinas contemporáneas. ¿Polo tecnológico? ¿I+D+i? ¿4º boom inmobiliario? ¿Nueva *growth machine* venida a menos? ¿Producción de nuevas energías en red?

INSTITUCIONES Y POLÍTICA EN ZoMeCS

La dimensión política y de las instituciones públicas está muy condicionada por la violencia provocada por el mercado inmobiliario, que favorece la emergencia de una economía especulativa y la corrupción. La debilidad técnica, política y económica de los ayuntamientos contrasta con el poder de los inversores foráneos, lo que puede explicarse por la progresiva destrucción de la naturaleza pública de las instituciones: políticos, funcionarios e intermediarios habitualmente usan las instituciones como un instrumento para sus intereses particulares.

Esta realidad contrasta con la gran cantidad de normas y planes redactados en el ámbito de estudio, indicativo de la importancia política de este espacio. Desde 1955⁷⁷, hasta la actualidad con el Plan Qualifica y el Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía, la Costa de Sol ha sido el ámbito de todo el territorio español con más normas y planes redactados para su ordenación⁷⁸. Si bien una gran parte de estas normas se pueden considerar blandas, ello no deja de ser un indicio de la centralidad de esta zona en la política española, especialmente en la política turística.

Por otro lado, la aparición de Gil en Marbella en 1991 alteró la forma de hacer política en la zona. Fue un ejemplo perverso y la punta del *iceberg* de toda la corrupción. Durante los años 90, los poderes públicos –tanto de la administración central como de la autonómica–, eludieron incidir en los aspectos de la corrupción y del control del planeamiento urbanístico. Al menos hasta el año 2004, que se creó la primera Fiscalía Anticorrupción, precisamente en Málaga, y el 2005, con la Unidad Central de Delincuencia Económica y Fiscal, no comenzaron a tomarse las primeras medidas jurídicas de control⁷⁹. En 2006, el Consejo de Ministros disolvió el Ayuntamiento de Marbella, con la justificación de una dañina gestión para los intereses generales, pues el equipo de gobierno estaba involucrado en una amplia red de corrupción. Las medidas de control urbanístico comenzaron con la redacción del Plan de Ordenación de Andalucía, aprobado en 2006, y las redacciones de los planes de ordenación territoriales de la costa (Occidental 2008 y Oriental 2006). Pero los procesos judiciales y las imputaciones a alcaldes y concejales de la provincia son habituales.

La crisis mantiene paralizada la situación de las instituciones y la política locales por falta de presupuesto. Sin embargo, es necesario observar que según el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (2013), hay 133.969 nuevas viviendas ordenadas en suelo clasificado tramitado en los planes de ordenación urbana del litoral malagueño –33.508 de ellas en los primeros 500 metros–⁸⁰.

CRONOLOGÍA HACIA LOS ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS: INSTITUCIONES Y POLÍTICA

Antes de 1960

Asociadas a la dictadura.

1960-1992

Caciquismo. Debilidad política, económica y técnica de los ayuntamientos. Apertura institucional y económica hacia el exterior, transición y entrada en UE.

1992-2007

Aparición en escena del GIL en Marbella. Corrupción generalizada en los ayuntamientos. Empiezan a destaparse los casos de corrupción. 2004: las Administraciones comienzan a tomar medidas judiciales y urbanísticas. 2006: Se disuelve el ayuntamiento de Marbella. Se aprueban el POTA (2006) y los POT de las dos costas (Oriental 2006 y Occidental 2008).

2007/2013– hacia el futuro

Sucesión de procesos judiciales contra alcaldes y otros representantes políticos de administraciones locales. Plan Qualifica y el Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía (2013). La debilidad institucional continúa, y la política actual se encuentra a la expectativa de comenzar un nuevo ciclo inmobiliario (133.969 nuevas viviendas previstas en los planes actuales de ordenación). Control europeo y de la Troika. ¿Democracia en red? ¿Nuevo modelo participativo de la ciudadanía? ¿Desarrollo local?

SOCIABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DE SUBJETIVIDADES EN ZoMeCS

La dimensión demográfica presenta un dinamismo elevado, incluso en tiempos de la crisis actual⁸¹. Los municipios tienen índices de crecimiento, de población extranjera y de población joven de los más elevados de España (Fig.5). Esta dinámica no es nueva, desde los años sesenta el incremento demográfico ha sido muy elevado (por ejemplo, Benalmádena ha crecido un 2.330% entre 1960-2012 y Marbella con un 1.055%, en comparación con Málaga Provincia (355%), Andalucía (44%) y España (55%). En la actualidad, la población de la provincia de Málaga supera el millón y medio de habitantes (18,7% de la población andaluza), de los que el 77% se localizan en el litoral (14,6% de la población andaluza: aprox. 1.200.000 personas) – Figura 05.

La evolución demográfica en el periodo 2006/2011 muestra que el crecimiento de la población en el litoral de Málaga fue de un 9,2%, concentrando el 50% del crecimiento de litoral andaluz⁸². Hay también una población flotante de más de 9.100.000 personas que visitan la Costa del Sol a lo largo de todo



Figura 05: Características de la población española por provincias. Censo INE 2011

el año⁸³. Por lo que se estima que la población total que utiliza anualmente ZoMeCS supera los diez millones de personas.

En la sociedad se identifican cuatro grupos de población:

1. población nativa –de nacimiento y origen familiar en el territorio– que supone un 51,29% de nacidos en la provincia frente al 28,53% de extranjeros, sin incluir la ciudad de Málaga;
2. turistas-residentes, que viven una parte del año, principalmente son pensionistas, profesionales, emprendedores de pequeños negocios, jet-society, procedentes de otras regiones españolas y Europa, con vivienda en propiedad en la mayoría de los casos⁸⁴ –en torno al 12% de los visitantes en Málaga se alojan en casa propia–;
3. turistas clásicos y veraneantes que vienen por un corto período de tiempo (los clásicos suelen alojarse en establecimientos de oferta reglada y los veraneantes en casas en propiedad);
4. trabajadores foráneos, que pueden distinguirse entre inmigrantes laborales, constituidos por profesionales cualificados que buscan oportunidades de trabajo y mayor calidad de vida, de procedencia nacional y latinoamericana, e inmigrantes económicos, no cualificados procedentes del Magreb, Latino América y Europa del Este, que asumen los trabajos precarios e informales.

La sociabilidad está marcada por una población en la que las diferentes comunidades no suelen mezclarse y es percibida como individualista y poco participativa en asuntos comunes. Sin embargo, en contra de lo que se piensa desde fuera, no es tan egoísta como parece, aunque sí individualista. Parece buscar la autonomía personal, le interesa y preocupa un buen trabajo (mejor si no se depende de otros), el ocio de calidad, el cuidado del medio ambiente y del urbano todo ello, más que al resto de los españoles. Además, con diferencia, también es bastante más tolerante (el 84,3% frente al 67,7% de los españoles). Ésta es una de las razones de que no exista conflictividad social.

En definitiva, la población parece buscar el disfrute de una buena calidad de vida. Todo esto se desprende de la encuesta de valores realizada en 1996⁸⁵.

Al contrario de lo que sucede en las expansiones o periferias de las ciudades importantes, que se asocian a la identidad de sus ciudades, en la Costa del Sol la población no tiene una idea de conjunto ni de espacio urbano común porque el modelo territorial lo impide. Por esto, entre los habitantes y usuarios de ZoMeCS falta una identidad propia y de su percepción metropolitana. La vida en comunidad se produce en equipamientos privados de uso público y decrece en los espacios públicos convencionales, lugares que se encuentran en un progresivo proceso de privatización. Un gran número de los visitantes y turistas-residentes extranjeros –que están habituados a vivir en los entornos urbanos dispersos de las periferias de capitales europeas–, se sienten cómodos en un lugar donde reproducen su sociabilidad y subjetividad individualista, junto con el uso permanente del vehículo privado, y comportamientos de consumos energéticos muy elevados (hídricos, suelo...).

CRONOLOGÍA HACIA LOS ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS: SOCIABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DE SUBJETIVIDADES

Antes de 1960

Población fundamentalmente nativa, sociedad local y tradicional

1960-1992

Habitantes nativos + turistas de masas + turista-residentes (a partir de los 80) → transformación local y tradicional.

1992-2007

Habitantes nativos + criollos + turistas de masas + turistas-residentes residentes (12% de los visitantes en Málaga se alojan en casa propia) + inmigrantes laborales y económicos + turistas postmodernos + elite creativa → nuevo individualismo como autonomía personal. Nuevo hedonismo. Tolerancia. La vida en comunidad, la sociabilidad, se localiza en "guetos voluntarios" y en equipamientos privados. Transición de la sociedad sólida a la *sociedad líquida*.

2007/2013 – hacia el futuro

Crecimiento de la población constante (2006/2011 incremento de 9,2%, es el 50% crecimiento litoral andaluz). *Sociedad líquida*. Turistas de masas + turistas postmodernos + turistas-residentes + elite creativa + inmigrantes laborales y económicos + habitantes nativos. Tolerancia. → ¿Criollos postcrisis? ¿Más individualismo? ¿Más hedonismo? ¿Post-turista = postciudadano? ¿Postmaterialista? ¿Sociedad de redes?

MOVILIDAD Y TEMPORALIDAD EN ZoMeCS

En todos los grupos de población identificados se observa un alto grado de movilidad en dos sentidos. Una movilidad externa generada por los turistas, los inmigrantes y los turistas-residentes hacia sus ciudades de origen; también de los propios residentes no nativos. Y una movilidad interna generada por trabajadores –muchos procedentes de la ciudad de Málaga– o por personas que buscan ocio y realizar compras.

A estas movilidades, posibilitadas por el desarrollo de infraestructuras, se asocian varias temporalidades. Una marcada temporalidad diaria se debe a que la ciudad de Málaga actúa como una ciudad dormitorio de ZoMeCS, de personas que viven en Málaga y trabajan en la costa. Acerca de la temporalidad semanal, se observa un número importante de personas que permanecen varios días descansando o trabajando, alternativamente, por ejemplo, en fines de semana largos o durante la semana (a lo largo del auge de la construcción los trabajadores tenían un ritmo semanal invertido con respecto al de los turistas). La temporalidad estacional está directamente relacionada con el turismo clásico y veraneante. Sin embargo, hay un claro debilitamiento de la temporalidad estacional, pues muchos turistas-residentes son propietarios de viviendas, y extienden su estancia a gran parte del año. Por último, existe una temporalidad anual variable y dependiente de los ciclos económicos y las crisis globales (como ahora con el estancamiento de la construcción).

Estas temporalidades y movilidades siguen manteniéndose en otros aspectos en tiempos de crisis, como se deduce de la movilidad externa y sus temporalidades estacionales y anuales. Desde que comenzó la crisis en 2007 hasta 2011, el número de pasajeros en el aeropuerto se ha mantenido (volumen de pasajeros en 2007: 331.000 en enero y 787.000 en julio; en 2011: 285.000 en enero y 784.000 en julio). A ello hay que añadir que desde 2008, el AVE se encuentra en funcionamiento, que ha supuesto un incremento de llegada de pasajeros del trayecto Málaga-Madrid de 392.146 en 2007 a 713.546 en 2011⁸⁶.

Cabe preguntarse si estas temporalidades se harán más diversas o tal vez experimentarán un fuerte cambio debido a un escenario de fin del petróleo barato. Si no se desarrollan energías alternativas y renovables la movilidad se verá seriamente afectada. Las propias compañías aéreas y petroleras ya empiezan a plantearse que uno de los escenarios posible para el 2023 sea el turismo de cercanías⁸⁷.

CRONOLOGÍA HACIA LOS ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS: MOVILIDAD Y TEMPORALIDAD

Antes de 1960

Rural continuo y movilidad lenta

1960-1992

Estacionalidad estival y movimiento unidireccional

1992-2007

Diversidad de movilidad y temporalidad:

- **Movilidad**

Externa: ampliación del aeropuerto; ampliación del puerto de Málaga (entrada de transatlánticos); inauguración del AVE Málaga-Madrid.

Interna: transporte interurbano (circulación lineal + circulación transversal interna); transporte privado (antigua carretera N-340, autovía A-7 y autopista AP-7); transporte público (tren de cercanías Málaga-Fuengirola).

- **Temporalidad**

Diaria: entradas / salidas (Málaga: ciudad dormitorio de ZoMeCS)

Semanal: salidas y entradas de viajeros de fines de semana, usuarios que trabajan 3 o 4 días a la semana en ZoMeCS, usuarios que vienen durante 3 o 4 días a la semana a jugar al golf o sesiones terapéuticas

Estacional: a lo largo de todo el año; anuales: dependiente de los ciclos económicos y las crisis.

2007/2013 – hacia el futuro

2007/2011 incremento del 3,4% de llegadas sumando aeropuerto, AVE y puerto (7.464.363 llegadas en 2007 y 7.720.733 en 2011). Más crecimiento de población, más extranjeros y gente más joven ¿Mayor variedad? ¿Cómo afectará el pico del petróleo? ¿Reducción de la movilidad? ¿Turismo de cercanía?

CONCLUSIONES

La ponencia muestra las transformaciones urbanas de la Costa del Sol y la N-340 durante los últimos decenios, que pueden ser similares a las transformaciones de otros destinos del litoral mediterráneo creados ex novo. El litoral malagueño, por su proximidad con Gibraltar, y su consolidación como destino turístico internacional, se ha convertido en una de las zonas urbanas metropolitanas más dinámicas del mediterráneo español: está conectada globalmente y, por ello, el territorio centroeuropeo forma parte de su socioecosistema urbano abierto.

Las zonas urbanas mediterráneas se caracterizan por ser vanguardia de los cambios territoriales de la economía neoliberal en la UE (sociales, económicos, demográficos...), con fuerte impacto en el medio ambiente, al que devoran. Se desarrollan al ritmo de las ciudades globales de las que se alimentan, y retroalimentan. Así, la transformación de la Costa del Sol en ZoMeCS se ha fundamentado en adaptarse al funcionamiento de una *growth machine* mientras ha durado el último *boom* inmobiliario: creación extensiva de suelo artificial (más de 5.000ha. entre 2000 y 2006); construcción especulativa (plasmada en la promoción de 325.000 viviendas nuevas entre 1999 y 2003); y fuerte aumento de la población (situado en más de un 9% entre 2006 y 2011, lo que abarca en torno al 50% del incremento de población de toda Andalucía). Por ello, este territorio, de asombrosa vitalidad y en permanente transformación, es absolutamente inmoral; tan inmoral o amoral como cualquier espacio contemporáneo, sólo que en ZoMeCS queda al descubierto por completo. Sin embargo, su evolución cuestiona las ideas preconcebidas sobre la tendencia de determinados procesos contemporáneos. Su territorio se complica y diversifica desde el punto de vista urbano.

En otro sentido, la reflexión acerca de las tendencias intuye la continuidad de sus atributos urbanos y su forma de ser como territorio, especialmente por su adecuación a la situación presente (incluso en plena crisis global), porque se basa en el buen clima (junto con la playa, el sol y un paisaje agradable), en la facilidad de accesibilidad internacional gracias al sobredimensionamiento de las infraestructuras del transporte, y en el potencial de suelo urbano para muchos años⁸⁸. La “*ciudad genérica*” y el “*espacio basura*” privatistas (los equipamientos ‘innecesarios’), continuarán construyendo el paisaje urbano en una lucha muy desigual con el medio natural. ZoMeCS es imposible de reciclar en el sentido urbano tradicional (igual que le sucede al espacio periférico de toda ciudad contemporánea). En este territorio, la población potenciará su individualismo y “buena calidad de vida consumista”⁸⁹, pero en contraste, contará con un individuo conectado al mundo y más aislado de su vecino (de su entorno físico más próximo). Llegarán inmigrantes laborales y económicos: “*réplicas colectivas*” de las elites. Se producirá un incremento de

la desigualdad, con los inmigrantes económicos llegados por un lado, y los inmigrantes "creativos" asentados o que lleguen, por otro. La clase media tenderá a desaparecer con la inercia política de la actual crisis. En definitiva, la potencia de ZoMeCS y los retos que plantea fuerzan la imaginación.

Para concluir, es necesario desarrollar líneas de investigación para conocer mejor su realidad abierta. El conjunto de las redes sociales internas y externas no se han estudiado. Se necesita conocer las redes de poder económico, que son las que actualmente construyen el territorio. El futuro del rol de Gibraltar como paraíso fiscal tendrá influencias en la costa andaluza, y deparará reflexiones de interés. Por último, el pico del petróleo puede ser el punto flaco de su proceso territorial, en un escenario de fin de la energía barata. Si ZoMeCS tiene una salida que no sea la de la perversidad neoliberal, será gracias a la democratización de su territorio, es decir, a la apropiación del territorio por sus habitantes (humanos y no humanos), extendiendo relaciones que todavía están fuera del alcance de nuestra imaginación.

AGRADECIMIENTOS

La investigación que da lugar a esta publicación ha sido parcialmente financiada por los siguientes organismos:

- Campus de Excelencia Internacional Andalucía Tech, promovido por las Universidades de Málaga y Sevilla, enmarcado en el polo de turismo y desarrollo territorial para la innovación y la transformación del turismo.
- Proyecto de Innovación Docente UGR PID 11-242 de la Universidad de Granada. "Integración y puesta en práctica del enfoque holístico y transdisciplinar en los métodos docentes para la adquisición de competencias profesionales frente a los nuevos retos en la capacitación. Programa de ensayo: analizar y proyectar en el litoral urbano andaluz y sus riberas fluviales".

NOTAS

1. Sevilla (2012). La presente ponencia es un extracto de una primera versión de un artículo presentado a la revista Scripta Nova en 2013.
2. Logan y Molotch, 1987; López y Rodríguez, 2010; Harvey, 2012
3. Riechmann, 2001
4. Harvey, 2004
5. Harvey, 2007
6. Harvey, 2004; Hutton y Giddens, 2001
7. Borja y Castells, 2004; Harvey, 2007
8. Castells, 2001
9. Sassen, 2004, 2001; Borja y Castells, 2004
10. Borja y Castells, 2004, p. 22
11. Naredo, 2010
12. Naredo, 2010, p. 2
13. Kolhaas 2004, 2008
14. Koolhaas, 2004, pp. 73-81
15. Koolhaas, 2008, p. 1
16. Koolhaas, 1996, p. 6
17. López y Rodríguez, 2010; Naredo, 2010
18. Sennett, 2006
19. Sennett, 2004, p. 219
20. Hutton y Giddens, 2001; Harvey, 2004
21. Borja y Castells, 2004
22. Blázquez et al, 2011
23. López y Rodríguez, 2010
24. Harvey, 2004
25. Hutton y Giddens, 2001
26. Borja y Castells, 2004, pp. 28
27. Sennett, 2001, 2004; Hutton y Giddens, 2001
28. OMT, 2012
29. Buades, 2012
30. Florida, 2009
31. Buades, 2009
32. Murray y Blázquez, 2009
33. Buades, 2012
34. Murray, 2012
35. Riechman, 2004

36. Riffkin, 2011
37. Florida, 2004
38. Harvey, 2000
39. Hutton y Giddens, 2001; Bauman, 2013
40. Hutton y Giddens, 2001; López y Rodríguez, 2010
41. Bauman, 2013
42. Borja y Castells, 2004
43. Borja y Castells, 2004
44. Koolhaas, 1996, p. 6
45. Sennett, 2004, p. 214
46. Sennett, 2006
47. Sennett, 2004; Beck, 2000, 2001
48. Davis, 2001
49. Bauman, 2013
50. Nogués, 2012, p. 152
51. Urry y Lash, 2005, pp. 34-35
52. Augé, 2005
53. Bauman, 2013, p. 71
54. Bauman, 2013
55. Castells, 2001; Agarwal, 2002; Harvey, 2007
56. Rullán, 2008; Rifkin, 2011
57. Naredo, 2010
58. Naredo, 1996; López y Rodríguez, 2010
59. Rullán, 2012
60. Jerez et. alt., 2012
61. Rullán, 2012
62. Consejería de Pesca, Agricultura y Medio Ambiente, 2013
63. Russo et al, 2012
64. Díez y Gómez, 2009
65. Díez y Gómez, 2009; Yus y Torres, 2010
66. No obstante, los datos cuantitativos de ZoMeCS que se aportan en este artículo se refiere a los 14 municipios litorales, que de Este a Oeste son: Nerja, Torrox, Algarrobo, Vélez-Málaga, Rincón de la Victoria, Málaga (capital), Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva.
67. Sopde, 2012
68. Sopde, 2012

69. Estudio sobre la capacidad de carga del territorio realizado para el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental realizado por Navarro Jurado en septiembre de 2004
70. Observatorio Provincial de Sostenibilidad, 2009
71. Malvárez, 1999
72. 2 millones de euros gastó el Ministerio de Medio Ambiente sólo en el 2005, Navarro et al, 2012
73. Según datos de SIMA, en 2007 las principales actividades según empleo generado en empresas eran: Construcción (23'63%), Comercio (20'43%) y Hostelería (11'53%). En 2011 cae el empleo en el sector de la construcción, de manera que las actividades quedan: Comercio (21'14%), Hostelería (12'86%) y Construcción (11'53%)
74. Díez y Gómez, 2009
75. Díez y Gómez, 2009
76. Romero et al, 2013
77. Los documentos más conocidos son: Estudio para la ordenación turística de la Costa del Sol (1955), Proyecto de ordenación de la Costa del Sol (1959), Estudio para el desarrollo turístico de la Costa de Málaga al Cabo de Gata (1963) y el Plan de promoción turística de la Costa del Sol (1967). A ello hay que unir los cuatro Centros de Interés Turístico Nacional declarados (Nueva Andalucía -1964- y Pinomar -1965- en Marbella, Torremuelle en Benalmádena -1967-, La Nava de San Luis en Parauta -1967- y Campanes en Benahavís -1968). No hay que olvidar que esta ley tenía como objetivo conectar 'las previsiones ligadas a la política económica y al desarrollo turístico con la ordenación del territorio' (Galiana y Barrado, 2006, 73)
78. Vera, 2013
79. Díez y Gómez, 2009
80. Granados, 2013
81. Fuente de los datos: INE (Censo 2011), SIMA (Padron 2012) y SOPDE (2012)
82. Consejería de Pesca, Agricultura y Medio Ambiente, 2013]
83. Sopde, 2012
84. No hay cifras oficiales para conocer este interesante perfil de población, según datos turísticos de 2011 (Sopde 2012). En torno al 12% de los visitantes de la Costa del Sol se alojan en casa propia, pero se sabe que estas encuestas tienen un sesgo importante con este tipo de población porque dichas encuestas se realizan en los espacios clásicos del turista (paseos marítimos, cerca de los grandes atractivos...), por lo que ese 12% es muy escaso. Otra manera de aproximarse al fenómeno, muy utilizado en la Geografía del Turismo (incluido en el Atlas Geográfico Nacional) es calculando la 'oferta no reglada', es decir, las plazas de la vivienda potencialmente turística (VPT), según datos del censo de 2011 (INE, 2013) las plazas de VPT pueden oscilar entre 956.436 y 717.327.
85. Aunque los datos de la encuesta son de 1996, tal y como se dice en el mismo texto, las tendencias sociológicas cambian muy lentamente (Camarero, 2007)

86. Sopde, 2012
87. Forum for the future, 2009
88. Los actuales PGOU del litoral malagueño tienen previsto suelo 133.969 nuevas viviendas (Granados, 2013)
89. Salas, 2006

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. 020404 *Deriva en ZoMeCS*, Fundación Rizoma, Málaga, 2004.
- AA.VV. *Nerja, paisaje ZoMeCS*, Fundación Rizoma, Málaga, 2005.
- AGARWAL, Sheela. Restructuring seaside tourism. The resort life cycle, *Annals of Tourism Research*, 2002, vol. 29 nº 1 p. 25-55.
- AUGÉ, Marc. A propósito del turismo. *Revista Basa: Canarias, turismo y ficción*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. 2005. 1er Semestre
- BAUMAN, Zygmunt: *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. España: Tusquets Editores SA, 2013, 4ª Edición.
- BECK, Ulrich. *La democracia y sus enemigos*. Barcelona: Paidós Iberica SA., 2000.
- BECK, Ulrich. Vivir nuestra propia vida en un mundo desbocado: individuación, globalización y política. En HUTTON, Will; GIDDENS, Anthony (ed.): *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 233-246.
- BUADES, J. *Clima & Mediterráneo & Turismo en el siglo 21*. En NAVARRO, E. y ROMERO, Y. (ed.) *Otras miradas, otros turismos*. Málaga, 2012.
- BLÁZQUEZ, M; CAÑADA, E.; MURRAY, I.: «Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica». *Scripta Nova*, vol. XV, núm. 368, 10 de julio de 2011. Universidad de Barcelona. Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-368.htm> [12 de agosto de 2013].
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus, 2004.
- CAMARERO, Mercedes. Los malagueños frente al crecimiento: recomposición de la estructura y procesos de integración social. En AURIÓLES, J; PAREJO, A (coord.): *La economía de la provincia de Málaga*. Almería: Fundación CajaMar, 2007.
- CASTELLS, Manuel. Tecnología de la información y capitalismo global. En HUTTON, Will; GIDDENS, Anthony: *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 81-112.
- CONSEJERÍA DE PESCA, AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE. *Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía*. 2013. Junta de Andalucía. Sevilla <http://www.juntadeandalucia.es/servicios/planes/detalle/34949.html>
- DAVIS, Mike. *Control urbano: La ecología del miedo*. Barcelona: Virus Editorial, Colección Folletos, 2001.
- DE SALAS, Joaquín. Posición afirmativa de la potencia urbana de la Costa del Sol. En *Proyecto Atributos Urbanos*. Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, 2006. Disponible: <http://www.atributosurbanos.es/documentos/joaquin-de-salas.pdf> Última consulta 12/08/2013:
- DIÉZ RIPOLLÉS, José Luís; GÓMEZ CÉSPEDES, Alejandra. La corrupción urbanística: estrategias de análisis. En AFDUAM Nº12: *Urbanismo y corrupción*. Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid y Boletín Oficial del Estado, 2009.

- FLORIDA, Richard. *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books, 2004.
- FLORIDA, Richard. *Las ciudades creativas. Por qué donde vives puede ser la decisión más importante de tu vida*. Barcelona: Paidós Empresa, 2009.
- FORUM FOR THE FUTURE: *Tourism 2023*. 2009. <http://www.forumforthefuture.org/sites/default/files/project/downloads/tourism2023fullreportwebversion.pdf>
- GALIANA MARÍN, L. y BARRADO TIMÓN, D. Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despegue del turismo de masas en España. *Investigaciones Geográficas*, 2006, nº 39, pp 73-93.
- GRANADOS, Vicente. Ponencia Dimensión Económica. Curso de verano: 2013: atributos urbanos Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS) en la crisis global. Universidad Internacional de Andalucía, 2013.
- HARVEY, David. Las raíces urbanas de las crisis financieras: reclamar la ciudad para la lucha anticapitalista. En BEIL, M.; BORJA, J. y CORTI, M. (eds.): *Ciudades, una ecuación imposible*. Barcelona: Icaria, 2012.
- HARVEY, David. Mundos urbanos posibles. En MARTÍN RAMOS, Ángel (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 133-144.
- HARVEY, David. Neoliberalismo y desarrollo geográfico desigual. *Conferencia en seminario Sobre capital y territorio I*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía UNIA, 2007. Consulta: 22/07/2013 http://ayp.unia.es/index.php?option=com_content&task=view&id=139
- HUTTON, Will; GIDDENS, Anthony. *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Ed. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 7-80.
- JEREZ DARIAS, Luis M.; MARTÍN, Víctor O.; PÉREZ, Ramón. Aproximación a una geografía de la corrupción urbanística en España. *Ería*, 87, 2012, p. 5-18.
- KOOLHAAS, Rem. *El espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili, SL. «Colección GGmínima», 2008.
- KOOLHAAS, Rem. La ciudad genérica. En MARTÍN RAMOS, Ángel (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 73-82.
- KOOLHAAS, Rem. ¿Qué fue del urbanismo? *Revista de Occidente*, 1996, 185, p. 5-10.
- LOGAN, John; MOLOTCH, Harvey. *Urban Fortunes: The political Economy of Place*, Los Angeles: University of California Press. Berkeley, 1987.
- LÓPEZ, Isidro; RODRÍGUEZ, Emmanuel. Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010). Madrid: Traficantes de Sueños, 2010.
- MALVAREZ, G.C.: Procesos morfodinámicos litorales en la Costa del Sol. Provincia de Málaga. En SENCIALES GONZALES Y FERRE BUENO (ed.) *Elementos de los paisajes de la provincia de Málaga*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999, p. 171-230.

- MURRAY, I. y BLÁZQUEZ, M. El dinero, la aguja del tejido de la globalización capitalista. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2009, nº 50, p. 43-80. <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/02%20BLAZQUEZ.pdf>
- MURRAY, I. Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística. Universitat de les Illes Balears, 2012.
- NAREDO, José Manuel. La burbuja inmobiliaria financiera en la coyuntura económica reciente (1985-1995). Madrid: Sigo XXI, 1996.
- NAREDO, José Manuel (2010): El modelo inmobiliario español y sus consecuencias. En *Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970-2010)*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris, 15 y 16 de marzo de 2010. Consulta 22/07/2013 <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>
- NAVARRO, Enrique; TEJADA, ALMEIDA, CABELLO, CORTÉS, DELGADO, FERNÁNDEZ, GUTIÉRREZ, LUQUE, MALVAREZ, MARCENARO, NAVAS, RUIZ, RUIZ, SOLÍS. Carrying capacity assessment for tourist destinations. Methodology for the creation of synthetic indicators applied in a coastal area, *Tourism Management*, 2012, vol.33, p.1337-1346.
- NOGUÉS-PEDREGAL, Antonio Miguel. El Cronotopo del Turismo: Espacios y Ritmos. *Revista de Antropología Social*, 2012, p. 147-171.
- OBSERVATORIO PROVINCIAL DE SOSTENIBILIDAD. *Málaga Sostenible 2008. Informe anual*. Málaga: Diputación de Málaga, 2009.
- OMT, Organización Mundial del Turismo. *Panorama OMT del turismo internacional*. Edición 2012.
- RIECHMAN, Jorge. Todo tiene un límite: ecología y transformación social. Madrid: Debate SA., 2001.
- RIECHMAN, Jorge. Gente que no quiere viajar a Marte. Ensayos sobre ecología, ética y autolimitación. Madrid: Los libros de la Catarata, 2004.
- RIFKIN, Jeremy. La tercera revolución industrial. Cómo el poder lateral está transformando la energía, la economía y el mundo. Barcelona: Paidós, 2011.
- ROMERO, José María; ROMERO, Yolanda; SERRANO, Eduardo. From underdevelopment to overdevelopment in ZoMeCS. The potency of territory (territory = milieu * population). *Tourbanism: Proceedings of the 6th International Conference of the International Forum on Urbanism*. Ed. E.T.S. Arquitectura de Barcelona-UPC, Barcelona, Enero 2012.
- ROMERO, Yolanda; NAVARRO, Enrique; MALVÁREZ, G.C. Mature tourist destinations as creative capital hubs connecting to global cities. *Journal of Sustainable Tourism*. 2013 (en prensa).
- RULLÁN, Onofre. Reconversión y crecimiento de las zonas turísticas. Del fordismo al post-fordismo. En TROITIÑO VINUESA, M.A; GARCÍA MARCHANTE J.S. Y GARCÍA HERNÁNDEZ M. [coord.], *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones? Actas del X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación de la AGE*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2008, p. 587-624.

- RULLÁN, Onofre. Urbanismo expansivo en el estado español: de la utopía a la realidad. En GOZÁLVEZ, Vicente; MARCO Juan Antonio (ed.): *Geografía, retos ambientales y territoriales. XXII Congresos de geógrafos españoles, 2011*. Alicante: Universidad de Alicante, 2012.
- RUSSO, Antonio; SMITH, Ian; ATKINSON, Rob; SERVILLO, Loris; MADSEN, Bjarne y OTGAAR, Alexander. *ATTREG. The Attractiveness of European regions and cities for residents and visitors*. Final report, version 31 May 2012. ESPON y University Rovira i Virgili.
- SASSEN, Saskia. Las economías urbanas y el debilitamiento de las distancias. En MARTÍN RAMOS, Ángel (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 133-144.
- SASSEN, Saskia. *¿Perdiendo el control? La soberanía en la era de la globalización*, Barcelona: Edicions Bellaterra SGU, 2001.
- SENNETT, Richard. El capitalismo y la ciudad. En MARTÍN RAMOS, Ángel (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 133-144.
- SENNETT, Richard. La calle y la oficina: dos fuentes de identidad. En HUTTON, Will; GIDDENS, Anthony. *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 247-268.
- SENNETT, Richard. *La cultura del nuevo capitalismo*, Barcelona: Anagrama, 2006.
- SOPDE. Observatorio Turístico de la Provincia de Málaga 2011. Málaga, 2012.
- SORKIN, Michael. Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público. Barcelona: Gustavo Gili SA., 2004.
- URRY, John; LASH, Scott. El final del turismo. En Canarias, turismo y ficción. Revista Basa. Publicación del COA Canarias. 1er Semestre, 2005.
- VERA, Diego. Ponencia Dimensión Urbanístico-legal. Curso de verano: 2013: atributos urbanos Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS) en la crisis global. Universidad Internacional de Andalucía, 2013.
- YUS, Rafael; TORRES, Miguel A. Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (El caso de la Axarquía). Málaga: GENA-Ecologistas en Acción, 2010.

FUENTES DE DATOS

- INE (2013): Censo de población del Instituto Nacional de Estadística 2011
http://www.ine.es/Consulta_20/082013
- SIMA (2011): Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía
<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm> Consulta 20/08/2013

REFERENCIAS NORMATIVAS

- Ley de Costas (2013): Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Consulta: 12/08/2013.
<http://www.boe.es/boe/dias/2013/05/30/pdfs/BOE-A-2013-5670.pdf>
- Ley de Montes, borrador del proyecto: Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. (Modificaciones) Versión 4.1. Consulta: 12/082013.
<http://www.elconfidencial.com/archivos/ec/2013032229leymontes4-1.pdf>

COLONIZACIÓN TOTAL, EL EJEMPLO DEL CAMPO DE DALÍAS

ISMAEL MISA LOZANO

Arquitecto

COLONIZAR es poner en producción agrícola un territorio pero sin cuestionar la propiedad y el sistema económico-social establecido. Es una reforma del campo fundamentalmente técnica y productivista (...) En cambio, la Reforma Agraria supone una transformación radical partiendo de un cambio de la propiedad y de la estructura preexistente. Es, pues, una reforma económico-social profunda¹.

El modelo de colonización integral adoptado en Almería es el resultado de un trabajo conjunto entre las propuestas de los propietarios y la iniciativa pública, a través de una política hidráulica que tendrá como objetivo el aumento de la productividad agrícola. Pero nunca se perderá el objetivo a largo plazo de una gradual redistribución de la propiedad.

La fórmula que se utiliza es la cesión gratuita de los terrenos de un área por parte de los propietarios, mientras que el Estado sólo invertiría en infraestructuras y parte de esos terrenos regables se parcelaría y se cedería a los nuevos colonos.

El Instituto Nacional de Colonización (INC) creado en 1939 pretendía estimular la iniciativa privada para promover la transformación agrícola en zonas de especial interés. Esto sin actuar sobre la propiedad y con el objetivo de poner en valor territorios improductivos o cultivados de forma extensiva, a través de su conversión en regadíos, propios de una agricultura intensiva.

El desarrollo definitivo de esta institución será con la aprobación de la Ley de Expropiación de Fincas Rústicas². Esta ley asume la realización de obras hidráulicas y la transformación de en grandes zonas regables mediante los correspondientes planes.

1. LA AGRICULTURA INTENSIVA COMO NUEVO MODELO AGRARIO

Aridez es un adjetivo ligado al clima del SE de la península Ibérica, clima definido como "mediterráneo subdesértico, singularizado por un bajo nivel de precipitaciones (inferior a los 300 mm anuales), además irregulares (severos



aguaceros y sequías catastróficas), altas temperaturas medias (entre 15°C y 20°C), con inviernos suaves (12°C-14°C) y elevada insolación”³.

La particularidad de Almería cuestiona uno de los tradicionales paradigmas de la economía clásica que vincula las posibilidades de desarrollo de un territorio a la industrialización, siendo el componente agrario un lastre y síntoma de subdesarrollo. El clima de Andalucía y las nuevas técnicas agrícolas permiten producir prácticamente durante todo el año.

Datos como el aumento del PIB de la provincia entre 1980 y 2000, un crecimiento del 95,97%, o el aumento del peso de la economía almeriense con respecto al total estatal, se pasó del 0,66% al 1,10% entre 1959 y 2000, atestiguan el éxito económico de estas políticas.

Del enarenado al invernadero

El enarenado es una técnica agrícola que permite cultivar con aguas de alto contenido en sales, para lo cual se coloca sobre la tierra de cultivo una capa superficial de arena de 8 a 10 cm, lo que permite conservar la humedad del suelo (dificulta la evapotranspiración, ahorrando agua), evita que las sales lleguen a superficie (no se forman costras salinas) y aumenta el calor del suelo. El resultado es un rendimiento más elevado y un aumento de la

Figura 01: Foto a vista de pájaro de la comarca del Campo de Dalías. Provincia de Almería

productividad por el adelantamiento de la cosecha y su mayor precio, gracias al aumento térmico, favorecido por la capa de estiércol y las radiaciones solares reflejadas en la arena e incidiendo sobre la planta. Además hay una incidencia social por exigir abundante mano de obra evitando el paro estacional de la agricultura tradicional.

La siguiente revolución tecnológica consistió en el uso del invernadero, una capa de plástico que permite aprovechar al máximo las suaves temperaturas y la elevada insolación del invierno, para adelantar más si cabe la maduración de las cosechas y aumentar la producción.

El primer modelo con éxito fue el de "tipo parral": cubierta a dos aguas, a unos 2.8 m de altura en el centro, se apoya en una cimentación de dados de hormigón y una estructura de pies derechos de rollizos de eucalipto, entramado de alambre galvanizado y cubierta y laterales de polietileno. La ventilación se puede conseguir lateralmente o a través del techo; lo que permite regular la temperatura y la humedad.

La explotación de terrenos baldíos y su transformación en regadío

El INC impulsó una ambiciosa política hidráulica ya que se pensaba que el agua elevaría el nivel de vida de los agricultores y contendría cualquier atisbo de revolución campesina.

En Almería, el tamaño de las parcelas implicó pasar de 3.5-4.0 Ha, concedidas para los habituales cultivos de subsistencia (cebada, alfalfa, maíz, remolacha o algodón) a 2.25 Ha cuando se pongan en marcha los cultivos de enarenados y después los invernaderos, considerándose que entre las 2 y 2.50 Ha era la superficie máxima abarcable para una economía familiar. La histórica falta de agua había limitado el regadío tradicional a los valles de los ríos Adra, Andarax y Almanzora. La labor del INC se centró en la construcción de pozos para hacer aflorar aguas con todos las obras complementarias (tendidos eléctricos, casetas, motores...) construcción de la red de acequias, aterrazamientos, repoblaciones forestales, caminos, poblados y viviendas. Se trata de una transformación integral del territorio: los propietarios eran expropiados y pasaban de ser dueños de grandes extensiones improductivas a poseer una superficie menor por con un valor más elevado, ya que se aumentaba la productividad.

La actuación sobre el territorio es asumida por el INC que consiste en el Campo de Dalías en un ambicioso plan de transformación en regadío para lo que se utiliza el acuífero subterráneo que se extiende en la ladera sur de la sierra de Gádor, hasta ese momento un inmenso erial cuyo único aprovechamiento era unos malos pastos.

El campo de Dalías y la ordenación del Territorio

Se utilizaron una serie de instrumentos para organizar la Ordenación del Territorio que funcionaron como instrumentos de planificación:

- **Plan General de Colonización (PGC)**
Documento que funciona como anteproyecto. Se delimita una zona, se establecen una serie de infraestructuras a construir y se realiza una división en subzonas para la gestión administrativa de las mismas. Este instrumento se concretaba en una memoria compuesta por una serie de apartados que incluyen la descripción de la obra hidráulicas a realizar, parcelación de la zona, obras necesarias para la colonización o la selección de colonos.
- **Plan Coordinado de Obras (PCO)**
Concreta el PGC y establece la coordinación de obras a realizar. Su función básica era señalar el ritmo y el orden para la redacción y aprobación de proyectos, y la ejecución de las obras.
- **Proyecto de Parcelación**
- **Proyectos de Obras**

El territorio del Campo de Dalías es una amplia cuenca sedimentaria situada al pie de la Sierra de Gádor, extremo norte, y el mar Mediterráneo, al sur; las llanuras del río Adra, al oeste, y los acantilados de Aguadulce, al este. El espacio es extremadamente árido y su paisaje, anterior al desarrollo de la agricultura intensiva, se define por la carencia de árboles, abundante presencia de plantas espinosas y tonalidad desolada y ocre sólo interrumpida por la presencia del esparto.

La aridez es una consecuencia de la alta insolación, más de 2800 horas anuales, y apenas 200–250 litros de precipitación. La única economía posible era el pastoreo (pastos y refugio de invierno para el ganado que en verano se trasladaba a Sierra Nevada), cultivo de cereales en las cañadas de El Ejido y la pesca y las Salinas de Guardias Viejas y Roquetas de Mar.

Salvo algunas pequeñas zonas aluviales para cultivar hortalizas, gran parte del suelo era un saladar improductivo formado por una gran costra caliza creada por la ascensión capilar de sales de calcio, gracias a las elevadas temperaturas y la escasa pluviometría. Por ello, el Campo de Dalías era un inmenso erial con escasa agua en superficie, dedicado al pastoreo y al cereal. El Ejido (según la RAE, campo común de un pueblo, lindante con él, que no se labra, y donde suelen reunirse los ganados o establecerse las eras) era considerado “el campo”, el lugar donde se aventaba el trigo y llegaban a pastar el ganado ovino y caprino de Dalías. Roquetas de mar vivía prácticamente sólo de la pesca y la explotación de salinas, pues la agricultura tradicional era imposible por los altos índices de salinidad del suelo.

Todo cambia en la década de 1960 en la que el estado asume la política de expropiaciones de terrenos no cultivados para implementar la transformación agrícola. El punto de partida será el PGC del Sector I de las elevaciones de Aguadulce (en esta zona hay agua abundante y de relativa buena calidad a apenas 3m de profundidad). Se planifican las construcciones de El Parador y la ampliación de Roquetas de Mar para alojar a los nuevos colonos que explotarían las tierras expropiadas (1954). En 1958 se aprueba el PGC del Sector II y al año siguiente, a raíz de éste, se aprueba el PCO que incluirán los nuevos asentamientos de Las Marinas y Camponuevo del Caudillo, La Mojonera, y Las Norias. En 1963 se aprueba el PGC del Sector III y con éste se desarrolla la Puebla de Vicar. Posteriormente, y gracias al superávit hídrico, la ampliación del área regable permite la edificación de San Agustín y El Solanillo. La actuación del INC se limitó a estos sectores, dónde se estuvieron estableciendo colonos desde 1956 hasta la década de 1980. En los sectores IV, V y VI se hizo una reforma técnica para aumentar la productividad y no transformó ninguna superficie en regadío.

El balance final es la construcción de 647 viviendas para colonos (oscilarán entre los 350 m² de la ampliación de Roquetas de Mar y los 600 m² de San Agustín), 109 de obreros y 58 de artesanías. A éstas hay que añadir las de comerciantes, médicos, maestros y personal administrativo, además de los equipamientos públicos habituales: iglesias, escuelas, ayuntamientos y hermandades sindicales.

En total, el INC levantó 14 pueblos en la provincia de Almería, pero también programó la constitución de nuevas entidades municipales en todos los pueblos proyectados en los Campos de Dalías y de Níjar. Salvo la ampliación de Roquetas de Mar, el objetivo último era un intento de planificación territorial, desde un punto de vista agrícola, y por ello cada núcleo debía tener su zona de influencia en razón de un área de desplazamiento máximo del agricultor a su parcela.

A estos nuevos pequeños agricultores se les va a repartir tierras en pequeños lotes, los cuales estarán a una distancia óptima de la residencia familiar (nuevos pueblos a construir) y será siempre menos de 2.5 km, o sea, una distancia de 5 km entre los pueblos a construir.

El módulo – carro y los trazados urbanísticos

Para la instalación de las poblaciones se estimó que un alejamiento de más de 3 km de la parcela, producía una vida al margen de los servicios públicos y contribuía al analfabetismo. Por ello cada pueblo debía establecerse en el centro de una zona de interés tal que los futuros colonos no tardasen más de 45 minutos en llegar al campo. Se proponía que el pueblo debía estar en

llano y por encima de la cota de riego además de servir a un área de radio 2.5 km, es lo que J. Tamés llama el “módulo-carro”.

El modo de agrupar las viviendas de los colonos protagonizó un intenso debate. No fue fácil la decisión de cuál era la mejor disposición de las viviendas, si agrupadas o dispersas y cerca de la parcela asignada. Hubo un trabajo de análisis y ponderación de ambas alternativas sin que surgieran conclusiones claras al principio.

A favor de la ubicación de la vivienda en la propia parcela de cultivo estaban algunos argumentos:

- Las pérdidas de tiempo en los traslados del domicilio familiar a la parcela se estimaban en un 12% de la producción en pérdidas, para distancias mayores a 3 km.
- Mayor vigilancia de los cultivos.
- Evitar el transporte de materia orgánica. Los piensos se producen en la parcela y se consumen por el ganado. El estiércol lo produce el ganado y se utiliza en las parcelas como abono.
- Es más higiénico situar al ganado fuera del núcleo urbano.

Entre las ventajas del sistema agrupado:

- La prestación de dotaciones y equipamientos, y la vida social para el colono era más fácil al agrupar las viviendas.
- El coste de construcción de viviendas aisladas era un 15% superior con respecto a las agrupadas, al no compartir medianeras y, sobre todo, multiplicar la dotación de agua y electricidad.

La necesidad de prestar servicios religiosos, sanitarios y de enseñanza hace que el modelo priorizado sea el agrupado, además se minimiza el coste de las infraestructuras.

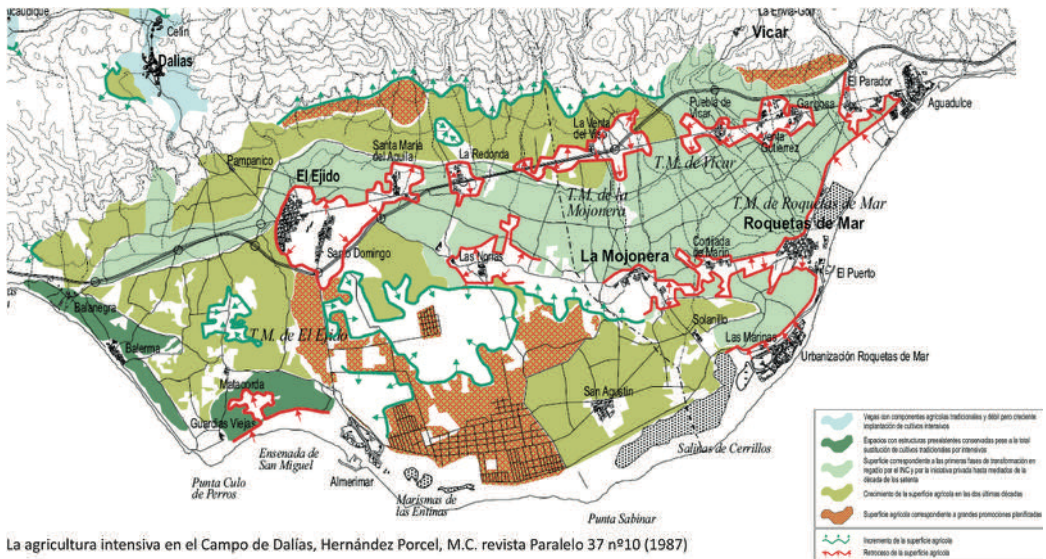


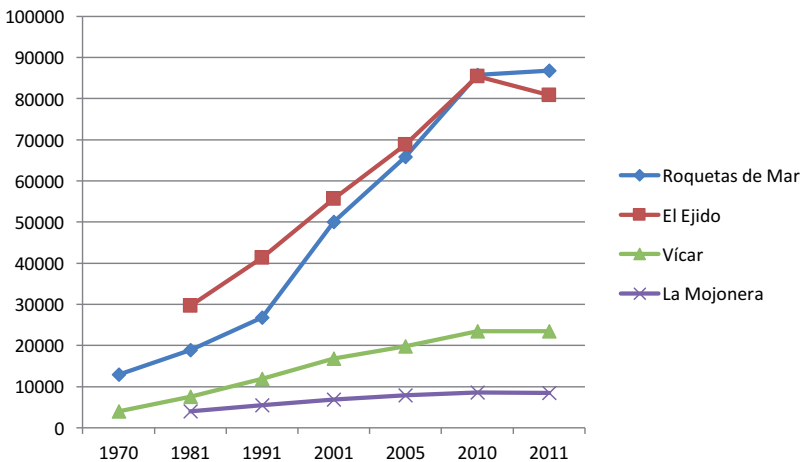
Figura 02: La agricultura intensiva en el Campo de Dalías, Hernández Porcel, M.C. revista Paralelo 37 n°10 (1987)

2. SITUACIÓN ACTUAL

Este plano de 1987 (Figura 02) refleja lo que empezaba a ser una problemática en la zona. Las poblaciones empiezan a crecer a un ritmo altísimo debido a la fuerte inmigración (esto se mantiene hasta el comienzo de la crisis de 2008, en este punto el crecimiento se estanca) La comarca pasa de tener unos 60000 habitantes en 1981 a aprox. 210000 en 2010, o sea, un incremento del 250% en 30 años (la población en España aumenta en el mismo periodo un 24,6%. Fuente: INE e IEA). En cualquier caso, los Planes Generales de Ordenación Urbana, a pesar de basarse de en el POTA y en POT Poniente Almeriense, son excesivamente optimistas en cuanto a las necesidades de vivienda. Este plano y sobre todo las fotos aéreas que aparecen a la izquierda muestran sobre todo la desaparición de casi todo un ecosistema. Tan sólo permanecen, aunque alterados, el paraje natural de Punta Entinas-Sabinal y la zona de las Salinas (entre Roquetas y Aguadulce). La presión urbanística es tal que sólo son esos los únicos reductos que quedan en esta zona del litoral de Almería.

Evolución de la población

	1970	1981	1991	2001	2005	2010	2011
Roquetas de Mar	12884	18891	26842	50096	65886	85808	86799
El Ejido		29625	41376	55710	68828	85389	80839
Vícar	4022	7584	11885	16784	19830	23410	23482
La Mojenera		4000	5458	6901	7900	8540	8476



Almería, la provincia, con una tasa de crecimiento de la población entre 1980 y 2000 del 95.97% se sitúa a la cabeza de España (media de 63.31%) en crecimiento poblacional. La tabla y la gráfica anteriores muestran las figuras de los municipios de la zona estudiada.

Paraje Natural de Punta Entinas – Sabinal

Ecosistema subárido mediterráneo en el que destaca la combinación de cuatro biotopos principales: playas arenosas, sistemas de dunas fijadas por matorral mediterráneo, zona endorreica de salinas y charcas, que sirven de escala a numerosas especies de aves acuáticas en sus viajes migratorios. Los árboles y arbustos más comunes son el taray, la sabina negra y el lentisco. Destaca la variedad de aves marinas y en particular varias especies de gaviotas como la de Audouin, patiamarilla, sombría, reidora, enana

y picofina (...) Declarado Paraje Natural por la Ley 2/1989, de 18 de julio (...) Declarada Zona de Especial Protección de Aves (Z.E.P.A.), espacio que la Unión Europea cataloga como zonas naturales de singular relevancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción (...) Acogida al acuerdo RAMSAR sobre protección de humedales desde el 27 de enero de 2006 (...) Declarado su uso público por la Ley de Costas (...) y el deslinde realizado por el Servicio de Costas del Ministerio de Medio Ambiente en 2007.

Paraje de Turaniana

Humedal en las antiguas salinas de San Rafael en trámite de protección por la Junta de Andalucía y dentro del deslinde marítimo-terrestre, y yacimiento arqueológico, principalmente de la época romana. Actualmente la mayor parte de su extensión está ocupada por un palmeral, que cubre rocas y trazas del antiguo fondeadero romano. Éste poblado tuvo su mayor importancia bajo la dominación del Imperio Romano. Las inundaciones, en la edad media hacen que el asentamiento se traslade al entorno de la antigua Torre de Roquetas origen del actual núcleo urbano de Roquetas pueblo.

Balsa del Sapo

Esta balsa está considerada un humedal artificial. Se origina por la extracción de tierras para suelos de invernadero y por el progresivo abandono de algunos sondeos por la disminución de calidad del agua. Esto hace que el retorno de agua al acuífero sea mayor que la extracción con el consiguiente afloramiento en este punto. Actualmente se están desarrollando mecanismos para estabilizar la altura de la lámina de agua ya que supone una amenaza su crecimiento para las viviendas y explotaciones vecinas.

Se puede describir la situación actual como sigue:

Red de infraestructuras hidráulicas

En los sectores de colonización anteriormente descritos se pueden observar como las infraestructuras hídricas discurren de forma paralela a las curvas de nivel. También se aprecia la profusión de balsas y depósitos de agua que se usan para abastecer a la agricultura intensiva de la zona.

Esta regularidad se pierde al sur de la Balsa del sapo, la zona no entra dentro de los sectores previstos de mejora de las infraestructuras por el INC.

Las captaciones de agua se realizan cerca de la línea de límite de riego, al norte; mientras, al sur, las captaciones son en profundidad y no dependen de la altimetría.

Debido a las extracciones de arena aparecen áreas inundadas, por afloración del nivel freático, en la zona conocida como Balsa del Sapo, cerca del Hospital de Poniente (El Ejido) y al oeste de Almerimar.

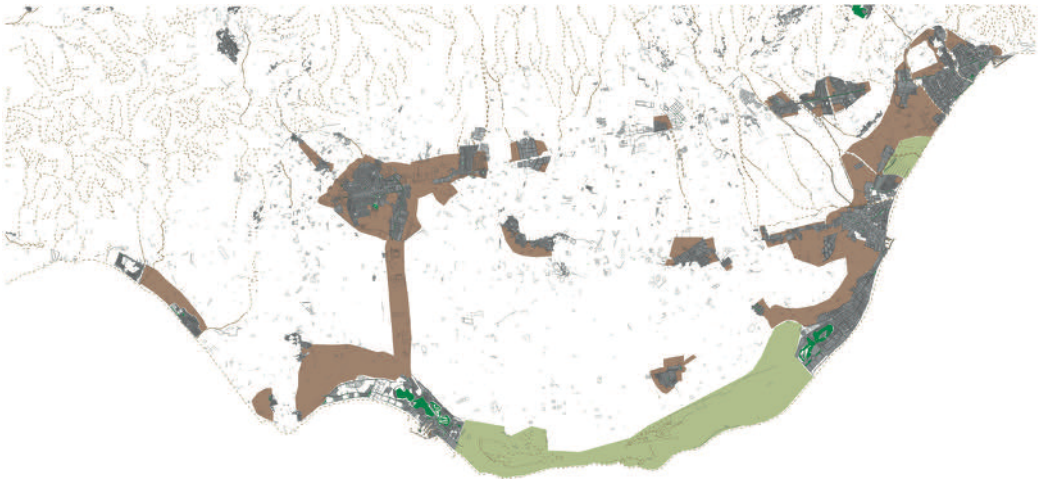
Red viaria

En su mayoría son paralelos a las acequias y conducciones hidricas. No hay apenas jerarquización y la sección es pobre y en muchas ocasiones manifiestamente insuficiente.

Red de ciudades

El rápido crecimiento urbano ha hecho crecer muy rápidamente los municipios, la comarca ha pasado de tener unos 35000 habitantes en 1970 a más de 200000 actualmente (570%, cinco veces más que el conjunto del país). El planeamiento vigente es ciego ante la crisis actual y al descenso de la demanda de vivienda, pese a lo cual la superficie prevista urbanizable es mayor que la urbanizada actualmente (Figura 03).

Figura 03: Plano del suelo urbano, urbanizable y natural con algún tipo de protección, Provincia de Almería, 2013, elaboración del autor



Extensión de los cultivos bajo plástico

Los cultivos intensivos bajo plástico ocupan la mayor parte de superficie de la comarca. Suponen prácticamente una industria, y, a pesar, de que están considerados terrenos no urbanizables, están plenamente urbanizados y

construidos, disponen de sus propias redes de servicios. El área invernada es aproximadamente igual a la superficie de Madrid ciudad (unos 600 km² – Figura 04).



Figura 04: Plano con zonas dedicadas a cultivos invernadero, Provincia de Almería, 2013, elaboración del autor

Los problemas

La existencia de graves problemas de movilidad, sobre todo en los tramos interurbanos; la falta de esponjamiento en el tejido urbano, y el descontrol en el planeamiento hacen que la zona esté desprovista del carácter urbano y humano necesario para la convivencia de las personas.

Los espacios intermedios, que rozan la característica de “no lugar” suponen un medio agresivo, que oficialmente se trata como no urbanizable, pero que está plenamente urbanizado (dispone de abastecimiento de agua y electricidad y un saneamiento general para tratar el agua proveniente de la lluvia.

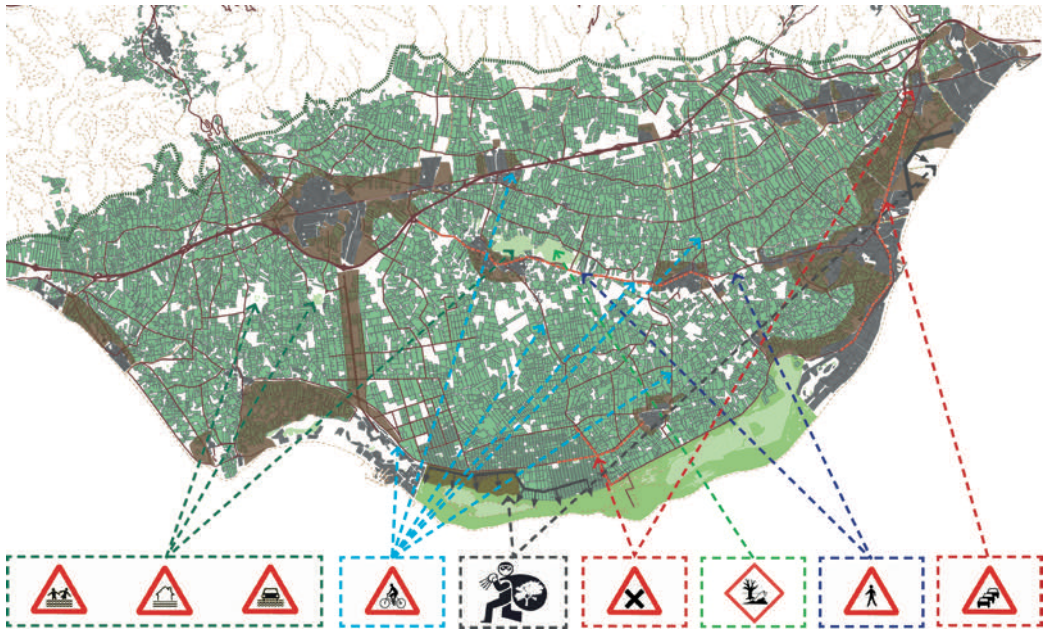
Hasta ahora la zona se ha tratado como adición de elementos independientes (municipios, barrios, poblados), sin embargo, es necesaria una lectura más completa que trate los problemas que aparecen al disminuir la escala: la gran cantidad de ciclistas y peatones que se mueven entre las poblaciones y hacia los centros de trabajo (invernaderos), a falta de un transporte público eficaz; la existencia de puntos negros en el tráfico rodado que hacen que por ejemplo la salida de Roquetas de la A7 y los centros de Roquetas y El Ejido estén perpetuamente colapsados...

Es por eso que se propone una reinterpretación de la sección de la vías con la aparición de nuevos tipos y la apertura de lugares de esponjamiento, de lugares de evasión, solucionando de paso problemas como son la subida del nivel freático que inundan y destruyen cultivos y viviendas en la Balsa

del Sapo o que ponen en peligro lugares de interés arqueológico y público como las Salinas de S. Rafael-Turaniana por donde pasa la Cañada Real de la Costa, entre Aguadulce y Punta Entinas. Soluciones que tienen que convivir con la industria agrícola.

Así, se detectan principalmente los problemas que se indican en el siguiente gráfico:

Figura 05: Plano con zonas identificación de problemas, Provincia de Almería, 2013, elaboración del autor



3. CONCLUSIONES

Se propone la introducción de nuevas secciones de vías que se adapten mejor a la situación del tráfico en la comarca. Estas nuevas secciones tienen como objetivo mejorar la travesía de poblaciones, sobre todo de Roquetas de Mar, cuya calle principal sufre un tráfico de hasta 26000 automóviles al día o de La Mojenera y Las Norias que soportan en su casco urbano mucho tráfico de mercancías; mejorar la seguridad de los usuarios más débiles, ciclistas y peatones, y promover una segregación del tráfico obligando a reducir velocidades al reducir secciones. También, a raíz del crecimiento casi descontrolado después de la colmatación de los sectores previstos de colonización y mecanización agrícola, la zona sólo dispone de Punta Entinas-Sabinar como espacio natural y éste se encuentra amenazado e invadido en sus márgenes por invernaderos. Se propone utilizar la zona de la Balsa del Sapo como nuevo espacio natural (es un humedal artificial) esto permitiría disponer de un parque periurbano en el centro de la comarca y, además, tener un mayor control de sus crecidas, que en la actualidad provocan grandes pérdidas por inundación de cultivos y hogares. La zona de Turaniana en Roquetas de Mar está actualmente insuficientemente protegida, incluso se propuso un campo de golf que fue anulado por el TSJA, se acomete como necesario la protección de este entorno compuesto de dunas y la puesta en valor del sitio arqueológico. Paralelamente, el volumen de las exportaciones y las características propias de la economía del Poniente almeriense, hacen necesario la existencia de un centro logístico, que centralice estos movimientos de mercancías, cerca de la futura línea de ferrocarril de altas prestaciones del

Figura 06: Plano con soluciones y propuestas, Provincia de Almería, 2013, elaboración del autor



Corredor Mediterráneo; y un Campus de Investigación Agronómico que capitalice la colaboración público-privada para la investigación y el desarrollo de nuevas técnicas y productos. No se puede dejar de lado intervenciones en los núcleos urbanos.

Dentro del ejercicio que se presenta se aborda la solución dentro de una propuesta que trata sobre todo de liberar espacio libre y natural para la población y adecuar las principales vías a las necesidades de la comarca. Así como acometer reformas en los núcleos ya establecidos, dando uso y poniendo en práctica nuevas experiencias e intervenciones que promuevan un uso más social, natural y justo del espacio público (Figura 06).

El poblado de colonización como ejemplo de unidad de desarrollo urbano.

Cada poblado de colonización debía constar de:

1. Iglesia.
2. Edificio administrativo.
3. Edificio social.
4. Escuela, prevista para el 15% de la población con aulas de 40 alumnos.
5. Artesanías y comercios.

En los pueblos de más de 200 viviendas se proyectaban además:

6. Edificio para la hermandad sindical.
7. Edificio para el frente de juventudes y sección femenina.
8. Instalaciones deportivas.
9. Cementerio.

Una mirada a la situación actual de los nuevos desarrollos urbanísticos, se ha dejado, prácticamente de lado la función social de la urbanización. La Ley Andaluza no colabora tampoco, estableciendo una serie de porcentajes (sobre todo de zonas verdes) y segregando zonas "turísticas" de las que no lo son.

Sirva como ejemplo el plano de ordenación del poblado de Las Marinas (Figura 07).

Poco hay que decir sobre la calidad urbana de este asentamiento, pequeño, pero con multitud de espacios públicos y de relación.

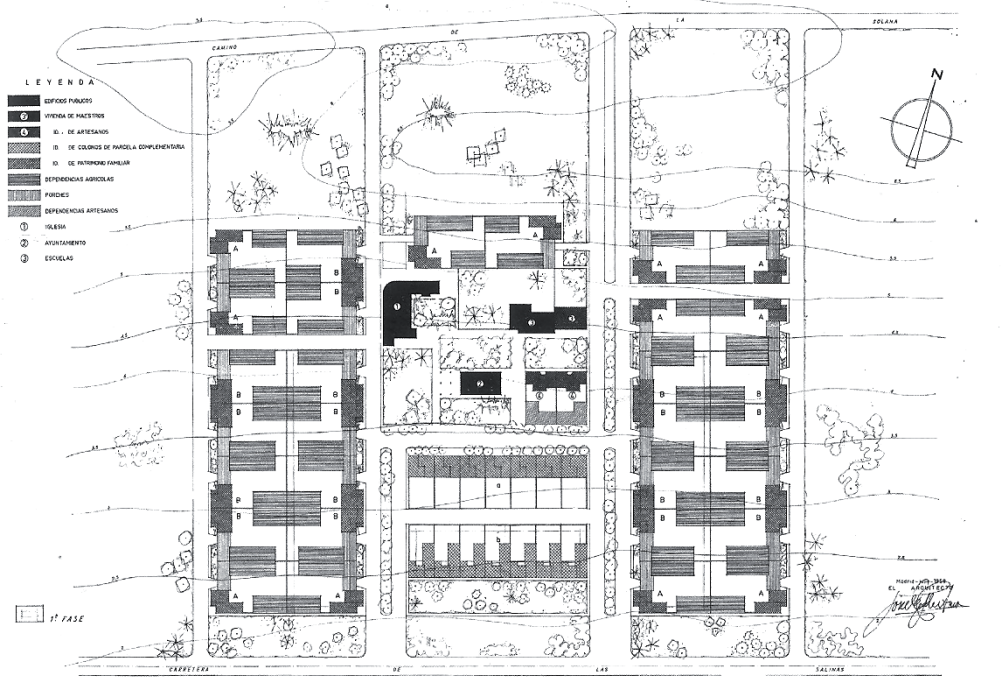


Figura 07: Plano de ordenación del Poblado de las Marinas, poniente provincia de Almería, Jose Luis Fernández del Amo, 1956, Los Pueblos de Colonización en Almería, M. Centella y otros. (v. bibliografía)

Instrumentos de planeamiento

Es evidente que para promover este proyecto serían necesarios los siguientes cambios en el planeamiento vigente:

- Modificación de Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense
- Modificación de los planes de ordenación urbana de El Ejido, La Mojonera, Roquetas de Mar y Vícar.
- Desarrollo de un Plan de Sectorización para la instalación de la Plataforma Logística.
- Desarrollo de un Plan de Sectorización y un Plan Especial para la Ordenación del área destinada a Centro de Investigación y Desarrollo Agronómico.
- Planes especiales de reforma interior que mejoraran a lugares urbanos implementando su calidad ambiental.

NOTAS

1. Miguel Centellas Soler et ál., *Los pueblos de colonización en Almería*.
2. BOE 118 de 27 abril 1946.
3. Miguel Centellas Soler et ál., *Los pueblos de colonización en Almería*.
4. Fundación Punta Entinas, Sabinar e Isla de Alborán, BOJA 117 de 13/06/2008 y Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente.

BIBLIOGRAFÍA

- CENTELLA, M.; RUIZ, A., y GARCÍA-PELLICER, P. *Los pueblos de colonización en Almería*. 1ª edición, Almería: C.O.A. Almería 2009. 350 p. Colección Historia nº 23 Instituto de Estudios Almerienses.
- AA.VV. *Pueblos de colonización I: Guadalquivir y cuenca mediterránea sur*. 1ª edición Córdoba: Fundación Arquitectura Contemporánea 2006. 152p. Itinerarios de Arquitectura nº 3.
- *Boletín económico del Instituto de Comercio Exterior*: Secretaría General de Comercio Exterior. 2005, nº 2839, Madrid: publica el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- PEREZ, J.; PÉREZ, J.C. y FERNÁNDEZ, M.D. *La Agricultura del Surestes: situación actual y tendencias de las estructuras de producción en la horticultura almeriense*. Revista Mediterráneo Económico nº2. Publicaciones de Cajamar, 2002, Almería.
- AA.VV. *La evolución de la renta en España y el desarrollo humano*. Revista Capital Humano nº noviembre 2004. Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas y Bancaja, 2004, Valencia.
- Andalucía, P.O.T. Poniente Almeriense, Sevilla, BOJA, 2002.
- P.G.O.U. El Ejido, 2008-2011.
- P.G.O.U. La Mojonera, 2009.
- P.G.O.U. Roquetas de Mar, 2009.
- P.G.O.U. Vívar, 2005-2008.
- Eurostat Data Explorer. European Commission. Bruselas, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/statistics/search_database
- Anuario de estadísticas agrícolas y pesqueras de Andalucía. Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía, <http://www.juntadeandalucia.es/agricultura-y-pesca/portal/servicios/estadisticas/estadisticas/agrarias/resumen-anual.html>
- Revista Paralelo 37, número 10, M.C. Hernández Porcel, La agricultura intensiva del Campo de Dalías, pág. 133 – 140, Ed. Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1986.
- Revista de Estudios Regionales nº 90, pág. 179-205, Procesos de desarrollo en el Poniente Almeriense: Agricultores e inmigrantes, José Francisco Jiménez Díaz, 2011.
- Fundación Punta Entinas – Sabinar e Isla de Alborán, <http://puntaentinas.es>
- Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, número 117, 13 junio 2008.
- Instituto Nacional de Estadística, padrón actualizado a 1 de enero y censos de población, <http://www.ine.es/>

COMUNICACIÓN N-340 TRANSVERSAL

ENRIQUE LARIVE LÓPEZ

Arquitecto. Master en Arquitectura y Patrimonio Histórico. Doctorando. Profesor Asociado, Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas, ETSA de la Universidad de Sevilla. Grupo de Investigación "Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos". Investigador, "Andalucía Transversal"

CRISTINA GALLARDO RAMÍREZ

Arquitecta, Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles y Doctorando por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla. Máster en Medio Ambiente y Arquitectura Bioclimática por la Universidad Politécnica de Madrid

JUAN JOSÉ GÓMEZ VILLEGAS

Arquitecto. Investigador, "Andalucía Transversal"

JULIÁN SOBRINO SIMAL

Doctor en Historia. Profesor Titular, Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas, ETSA de la Universidad de Sevilla. Investigador Principal, "Andalucía Transversal"

MARÍA VICTORIA SEGURA RAYA

Arquitecta. IDE (Infraestructura de Datos Espaciales) Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla. Investigadora, "Andalucía Transversal"

DÁMARIS HERMOSILLA PEIRÓ

Arquitecta, Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles y Doctoranda, ETSA de la Univ. de Sevilla. Grupo de Investigación "Ciudad, Arquitectura y Patrimonio Contemporáneos". Investigadora, "Andalucía Transversal"

PAZ BATURONE BEY

Arquitecta. Investigadora, "Andalucía Transversal"

M. DOLORES GUIRAÚM MONSALVE

Geógrafa. Investigadora, "Andalucía Transversal"

ALBERTO LÓPEZ BAENA

Artista. Licenciado en Bellas Artes. Investigador, "Andalucía Transversal"

1. ACERCAMIENTOS

Andalucía es una región con una enorme diversidad geográfica, climática, biológica, cultural..., riqueza que queda patente en sus 1.101 km de costas, de variada morfología, complejidad paisajística y reconocidos valores patrimoniales, distribuidos a nivel administrativo entre 61 municipios que, con una superficie de 8.216,5 km² representan el 9,38% del territorio andaluz¹, acogiendo a 3.017.829 habitantes, 35,81% del total de 8.426.113 de población andaluza en 2011².

A nivel de ordenación del territorio la singularidad del litoral es reconocida por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía POTA, quedando este ámbito ecotónico clasificado como Dominio Litoral³, uno de los cuatro en los que se divide la región, y que junto con el del Valle del Guadalquivir concentra la mayor densidad de asentamientos urbanos en Andalucía.

Descendiendo de escala, la Costa del Sol Occidental y el Poniente de Almería quedan conformadas por una red de ciudades medias litorales en la que la N-340 se comporta como un sistema infraestructural estructurante. Un sistema fibrilar complejo y trenzado por sus diversas versiones N340a, N340b, A7/E15 y AP7.

Centramos nuestro análisis sobre el litoral mediterráneo andaluz (concretamente en los dos ámbitos mencionados), caracterizado a nivel físico por la presencia de relieves de gran entidad muy próximos a la costa, que funcionan como escudo contra la llegada de aires fríos del interior, así como retenedores de la brisa marina, en sentido inverso, favoreciendo ambas circunstancias la benignidad de su clima, y propiciando a su vez, en el caso de sus cauces fluviales, unos recorridos muy cortos, perpendiculares al borde litoral y de intensa pendiente, confiriéndole un carácter singular a la configuración de sus ríos de enorme capacidad erosiva.

Partiendo de estas especiales condiciones naturales y en gran medida debido a ellas, la franja costera mediterránea andaluza se ha visto sometida desde mediados del S. XX a un creciente fenómeno de litoralización. Situación que ha supuesto una progresiva concentración de población, infraestructuras, actividades económicas, agricultura intensiva, etc., en las áreas territoriales cercanas al borde costero. Un proceso múltiple y diverso, sustentado por la N-340, con un crecimiento disperso y vertiginoso del entramado urbanizado y fragmentado en la Costa del Sol Occidental, presente prácticamente en todo el trazado de este cordón litoral mediterráneo, y una intensificación agroindustrial en el Poniente de Almería.

Estos crecimientos urbanísticos con uso residencial o turístico principalmente, potenciados durante décadas por el sector inmobiliario así como por la demanda de la población foránea cada vez más representativa, son

actualmente analizados como fenómeno a nivel académico pero también por el planeamiento territorial reciente, que destaca “la creciente demanda de vivienda de primera residencia de la población extranjera, fundamentalmente jubilada, procedente de los países del centro y norte de Europa. Este fenómeno que se ha dado en denominar inmigración climática se hace especialmente patente en el conjunto de la Costa del Sol y, más recientemente aunque con menor intensidad, en el Levante almeriense [...]”. Crecimiento que ha supuesto además “una adaptación de estos espacios a los diferentes tipos de uso recreativo que se demanda (aparcamientos, áreas de servicio y comerciales, adecuaciones recreativas, instalaciones turístico recreativas, infraestructuras náuticas, campos de golf, etc.), constituyéndose así en el principal responsable del cambio de uso del territorio litoral”⁴.

A la ocupación del litoral por los usos turístico y residencial se le suman las nuevas agriculturas altamente tecnificadas e intensivas en el caso almeriense, constituyéndose en uno de los fenómenos más característicos en la evolución reciente de la economía de esta franja costera y en causa directa de su significativa antropización. En el caso de la Costa del Sol Occidental el PPCLA, identifica la formación de un continuo urbano fragmentado con más de 14 km de longitud, escasamente protegido, puesto que entre Manilva y Fuengirola sólo el 2,75% de sus 76,93 km de longitud de litoral están protegidos. En el caso de la costa almeriense, la situación todavía no es tan preocupante e irreversible, recogiendo este Plan que en el tramo Almería-Níjar, el 86,44% de sus 95,04 km de longitud litoral están protegidos, sin embargo, la creciente demanda de suelo para uso agrícola está generando fuertes tensiones territoriales. La intensa transformación de suelo en uso urbano o agrícola lleva aparejada la sobreexplotación de sus acuíferos, así como de otros recursos naturales escasos.

La condición de foco atractor de actividades económicas del litoral lo convierte a su vez en un gran productor de emisiones de gases de efecto invernadero –GEI– procedentes de diversas fuentes pero, especialmente, de las vinculadas con la movilidad en un espacio en el que, el carácter lineal de la red viaria, la primacía del vehículo privado sobre un ineficiente transporte público y el espectacular incremento de la población en determinados periodos del año, provoca episodios recurrentes de congestión de sus vías principales y secundarias, que propician y potencian los procesos generadores del cambio climático⁵. Paradójicamente, los invernaderos del Poniente de Almería son grandes consumidores de estas emisiones y contrarrestan el efecto invernadero gracias a la reflexión de los rayos solares que se produce con las tareas de blanqueo de los plásticos.

En relación a la Costa del Sol Occidental, Comarca con una superficie territorial de 804 km², y una población censada, de 519.769 habitantes (densidad de

646 Hab./km² a fecha de 1 enero de 2014) de los que 151.022 –un 29,06%– son extranjeros⁶, sus excepcionales condiciones climáticas, la extensa superficie de playas de su litoral, –en torno a los 82 km²–⁷, así como la amplísima oferta residencial reglada y no reglada de la que es poseedora, justifican su atractivo para un turista que, dentro de las cifras totales para la provincia, 10.194.000 de visitantes⁸, se decanta mayoritariamente por alojarse en este espacio.

Sobre este litoral, el POT-CSO resalta las condiciones excepcionales que engloba de cara al turismo: *“su carácter “urbano”, el alto porcentaje de residentes extranjeros, un importante “tejido empresarial” experimentado, y un excepcional “clima” (300 días de sol al año y 18°C de temperatura media). Así mismo los “servicios” de alta calidad, las diversas infraestructuras de acceso (aeropuerto, ferrocarril, autovías...), y las sinergias con otros lugares y ofertas complementarias de la Comunidad Autónoma, permiten afirmar que la Costa del Sol se mantiene como el principal destino turístico de Europa”*⁹.

Como contrapartida, la Costa del Sol ofrece datos de generación de residuos urbanos y un consumo de energía demolidores: 886,54 Kg de residuos y 4.350,55 Kwh de energía por habitante censado durante el año 2014¹⁰. Lo positivo la producción de 19,22 Mw de potencia de energía eólica¹¹, balance de diciembre de 2013, en el municipio de Casares.

En relación a la comarca del Poniente de Almería, anteriormente Campo de Dalías, ésta limita al oeste con la provincia de Granada, al sur con el mar Mediterráneo, y al norte con las sierras montañosas que cierran el ámbito. Tiene una superficie total de 971 km² y una población censada de 251.453 habitantes (densidad de 255 Hab/km² a fecha de 1 de enero de 2014). Las condiciones climáticas son las propias del Dominio Climático Subtropical, pero matizadas por la pertenencia a la zona mediterránea, con una profunda aridez (213 mm de media), una elevada insolación, una temperatura (18,3°C de media) y humedad óptimas para las distintas fenofases de los cultivos hortícolas, y la presencia de vientos que azotan la llanura litoral. La estructura hidrogeológica del ámbito ésta fuertemente condicionada por la Sierra de Gádor.

Según los datos de Extenda, el valor de las exportaciones de frutas y hortalizas en el año 2012 ascendió a 1.914,1 millones de euros. Se contabilizaron 359 empresas exportadoras, 222 regulares. Estas ventas supusieron el 47,3 % del total de Andalucía¹².

2. LA MEMBRANA LITORAL ANDALUZA. APUNTES DISCIPLINARES

En este apartado hemos analizado la morfología del litoral mediterráneo andaluz, detectando una serie de elementos de marcada dimensión longitudinal a cuyo conjunto denominamos membrana. Se trata de un espacio de tránsito que conforma este litoral y que ejerce una función de filtro frente a la acción de los distintos agentes que operan en este territorio.

Membrana que estudiaremos según su disposición desde el borde difuso exterior, el espacio fluido del mar Mediterráneo, primer medio constitutivo de este sistema ecotónico y, hacia el interior, la franja de territorio emergido, soporte de un conjunto de antropizaciones diacrónicas que se depositan hasta topar con el abrupto cordón de sierras pre-litorales. Capas de distinta naturaleza pero todas necesarias para la correcta comprensión y el buen funcionamiento del organismo que encarna el litoral mediterráneo andaluz.

Analizaremos cada una de las capas identificadas y su función dentro de este multisistema orgánico.

Detectamos en primer lugar el medio marino, el mar Mediterráneo y sus corrientes, determinante para las benignas condiciones climáticas de esta franja costera así como para su economía, como soporte de la actividad pesquera, las líneas marítimas de pasajeros, transportes de mercancías y servicios, así como de los usos deportivos, lúdico y recreativo vinculados al turismo.

Una segunda capa, delimitada administrativamente como D.P.M.T., la conforma la primera franja de tierra emergida del mar Mediterráneo, en el caso de la Costad del Sol Occidental constituida fundamentalmente por playas arenosas, completadas por acantilados, ramblas, etc., como elementos naturales únicos que definen el litoral. Esta estrecha banda, sobreexplotada, es soporte de numerosas infraestructuras y usos, que le generan múltiples servidumbres a un espacio de clara vocación pública, considerado por el POT-CSO como el principal equipamiento de ocio y esparcimiento para el turismo. Sin embargo, en el Poniente de Almería, se presenta de un modo discontinuo en su configuración, dando cobertura a núcleos urbanos, agro-industriales y espacios naturales protegidos o no.

Los paseos marítimos, como tercera capa, a menudo primer elemento continuo artificial visible de este organismo, constitutivo del límite entre el espacio libre público y la aglomeración urbanística costera. Es el lugar por excelencia para el paseo, ocio y el encuentro de la población local, inmigrantes o turistas, del litoral.

Una cuarta cobertura son los elementos patrimoniales constitutivos de un eje invisible de conectividad, de la memoria estratégica, geopolítica y bélica, de la producción. Son los restos de las Torres Almenaras, castillos, fuertes,

fortines, cuarteles y búnkeres, que jalonan el borde de esta costa –25 torres en la Costa del Sol Occidental¹³ y 7 en el Poniente de Almería¹⁴–. Pero también la antigua vía romana que recorría el litoral Mediterráneo y que ha desaparecido físicamente aunque mantiene su presencia asociada a los primitivos asentamientos costeros (Figura 01).



Figura 01: Andalucía Transversal en los Paseos de Jane. en Algeciras. Cádiz. Arquitectura de la Guerra en el Estrecho de Gibraltar. Enrique Larive, 2015

La relación productiva entre el interior y el exterior, entre la tierra y el mar, entre lo local y lo global, es intensa e innovadora. Esta franja del litoral Mediterráneo es puerta de entrada de capital, tecnología y recursos humanos especializados desde época romana, factorías de pescado, salazones, salinas, azucareras, fundiciones, etc.

La N-340¹⁵ Infraestructura viaria paralela a la costa que funciona desde su origen como eje generador, motor y soporte del proceso urbanizador. Ante el colapso que experimenta dado el veloz crecimiento urbanístico, a partir de mediados de los 70 este eje viario se desdobra, convertida ahora en una piel múltiple, y se transforma en la Costa del Sol Occidental en autovía A-7 entre Torremolinos y Estepona.

La AP-7, límite, por el momento, entre lo urbano consolidado y lo natural en su recorrido por la Costa del Sol Occidental. Su trazado a una cota topográfica elevada adquiere un importante valor contemplativo. Se encuentra jalonada por campos de golf entre Marbella y Estepona que le confiere un carácter singular sobre el que algunos autores proponen su identificación como Autopista del Paisaje de la Costa del Sol¹⁶.

La Sierra, última capa de esta membrana litoral, constituye el elemento menos humanizado de este espacio litoral, destacando su función como escudo protector contra los vientos fríos del interior. Telón de fondo del paisaje costero y contenedor de espacios naturales protegidos, sus paisajes forestales alcanzan en algunos casos la categoría de "Parajes excepcionales"¹⁷.

3. PATOLOGÍAS TERRITORIALES: NÓDULOS, QUISTES Y OTRAS PATOLOGÍAS

Actualmente la Costa del Sol Occidental es un espacio fruto de la globalización, en el que municipios como Benahavís cuentan con mayor proporción de población extranjera que local o, como Marbella donde conviven más de 120 nacionalidades, o más de 100 en Benalmádena. Sin embargo, el hecho de esta variedad de procedencias y nacionalidades no implica la existencia de un intercambio y enriquecimiento mutuo con experiencias, costumbres, conocimientos, etc., muy al contrario, existen indicios de segregación social y espacial entre inmigrantes, según su motivación laboral o climática pero también entre éstos y la población local. Los inmigrantes por motivos laborales residen generalmente en los centros urbanos tradicionales, frecuentemente en barrios o calles que llegan a calificarse como áreas vulnerables.¹⁸ El inmigrante climático, mayoritariamente europeo, jubilado y con mayor poder adquisitivo, ocupa las urbanizaciones residenciales turísticas con buenos estándares de calidad, alejadas de los núcleos urbanos¹⁹.

Así, desde su configuración como territorio turístico a mediados del S. XX, en esta costa ha prevalecido el concepto de lo privado sobre lo público. Este uso privado del territorio queda reconocido en algunos Planes como el PGOU de Marbella que, al abordar el tratamiento del territorio turístico en su franja oriental, indica que *"el modelo residencial-turístico desarrollado ha permitido la excesiva privatización del territorio que en el caso concreto del municipio se traducen en que el litoral se convierte en gran parte de su territorio en prácticamente inaccesible para la población en general"*. Recoge además cómo, en contra de la concepción de que el espacio público constituye el principal escenario para las relaciones humanas, *"por el término municipal se distribuyen piezas urbanas autistas, urbanizaciones aisladas (con cierres y vigilancia en los accesos, alambradas o setos, calles de conexión cortadas...), que no construyen ciudad, ni lo pretenden..."*²⁰. Algunos autores, descendiendo en su análisis a la escala urbana, donde es posible identificar las urbanizaciones turísticas y/o residenciales como unidades aisladas y cerradas en sí mismas, describen que apenas existen espacios públicos de relación o equipamiento comercial de cercanía para sus residentes y menos para compartir con otras urbanizaciones vecinas²¹.

Este déficit de espacios públicos de relación queda suplido por la abundancia de otros privados, que llegan a desempeñar esta función, pero fomentado la relación entre "iguales". Es el caso de los centros comerciales que, además de cumplir con esta finalidad, se convierten en lugar de ocio y esparcimiento de gran parte de la población. Asimismo, los numerosos centros religiosos –centro budista, templo hindú, mezquitas, sinagogas, iglesias evangelistas, etc.– existentes en este espacio para dar cobertura a la gran diversidad de credos practicados, como corresponde a una población multinacional, constituyen además un lugar de encuentro y socialización, pero nuevamente entre "iguales" puesto que sus fieles se agrupan -sin mezclarse- según su procedencia; iglesia danesa, iglesia sueca, iglesia ortodoxa rusa, etc., sin que lleguen a constituirse en un espacio compartido.

Como elementos del tejido urbano pero con un comportamiento autista, las urbanizaciones residenciales-turísticas, pedúnculos surgidos de la N-340, han ido jalonando esta infraestructura configurando el continuo urbano fragmentado actual. Saturada la franja costera, la urbanización comienza a ascender por el pie de monte, soportada por las vías interiores existentes, y apoyada en las vistas y en los campos de golf como valor añadido a falta de la cercanía al mar.

Este espacio vinculado al turismo oferta 122.322 plazas en alojamiento reglado. Cuenta con 228 establecimientos hoteleros con 71.197 plazas, el 78,5% de toda la provincia; concentra 8 de cada 10 de las 51.201 plazas de los 477 en apartamentos turísticos malagueños; y 4 de cada 10 de las 1.910 plazas en los 64 hostales y pensiones malagueños²².

Otras infraestructuras enfocadas fundamentalmente al turismo residencial, los inmigrantes climáticos o los residentes locales con un nivel adquisitivo más elevado, son los puertos deportivos –7 en la Comarca²³– y especialmente la extensísima oferta de campos de golf –44 a fecha de 2015–, en los que al uso a priori deportivo se le suman otras funciones de relación exclusiva entre este sector de la población.

En otra categoría, los puertos que jalonan estas costas funcionan como artefactos insertos en la capa más externa de la membrana que conforma el litoral, permitiendo la entrada/salida y el intercambio de elementos con el espacio exterior. En muchos casos la tradicional actividad pesquera se une o es sustituida por las más recientes actividades centradas en el tráfico marítimo comercial y de servicios o las mencionadas vinculadas al turismo.

A través del medio aéreo, el aeropuerto internacional de Málaga, se inserta en este organismo litoral, constituyendo la fuente más potente de entrada y salida de viajeros o turistas –6.840.848 millones de pasajeros en 2014–.

Queda por tanto patente la escasez de espacios públicos utilizados para el encuentro, el conocimiento o el intercambio entre inmigrantes, residentes foráneos y la población local. A fin de suplir estas carencias, esta investigación se fundamenta en la búsqueda y detección de acciones e iniciativas ciudadanas que emergen en aquellos lugares que mejor se adaptan a las nuevas demandas de la población. Es por tanto fundamental analizar las iniciativas ciudadanas que surgen al margen de la planificación o de las previsiones de la Administración local, iniciativas ciudadanas que solapan actividades públicas con microsistemas económicos, culturales o sociales, que deben ser cuidadas y fomentadas.

En el Poniente de Almería, visto en imágenes de satélite, destacan tres elementos: la mancha blanca de plástico sobre aproximadamente el 85% de su superficie; la línea N340/A7 casi horizontal que la atraviesa; y la gran lámina de agua en su centro, la balsa del Sapo en la Cañada de las Norias, que paradójicamente no es un gran lago natural sino un espacio en emergencia, efecto de la extracción continuada de tierras para el cultivo bajo plástico, inundada con los freáticos y el desaguado de las ramblas próximas (Figura 02).



Figura 02: Andalucía Transversal en los Paseos de Jane en la Cañada de las Norias. Almería. La Balsa del Sapo. Enrique Larive, 2015

4. EL BUEN VIVIR ¿EXISTEN REMEDIOS?

Se concluye que una de las asignaturas pendientes para la Costa del Sol Occidental, es la identificación y definición de espacios de encuentro, para el intercambio y el enriquecimiento mutuo de la población multinacional residente en ella.

La informalidad y las situaciones emergentes generadas por el activismo ciudadano hacen reflexionar respecto al concepto de planeamiento participativo y su baja incidencia real. Estas estrategias urbanas y territoriales “de abajo arriba” desarrolladas al margen de los marcos legales establecidos, son itinerantes, de bajo coste y a menudo producen nuevas e ingeniosas situaciones en el espacio urbano.

En esta investigación se han detectado lo que clasificamos como Espacios Emergentes, entendidos como aquellos que albergan las iniciativas ciudadanas que emergen y se desarrollan en el espacio público. Los espacios identificados responden por un lado a las necesidades de ocio y relación de la población - inmigrantes laborales en los ejemplos que enunciaremos -, que buscan aquellos espacios públicos dotados de equipamientos donde llevar a cabo reuniones familiares o comunitarias, adaptados a sus condiciones económicas. Así se detectan en Marbella espacios como el Pinar de Nagüeles o el Parque forestal de Vigil de Quiñones, o el Área recreativa Pinar de los Manantiales en Torremolinos, en los que son habituales las reuniones de fines de semana en torno a una barbacoa, la celebración de cumpleaños, o la práctica de juegos y deportes colectivos.

Otros ámbitos, que clasificamos como Espacios Emergentes Nómadas, son aquellos espacios libres públicos con entidad suficiente -recintos feriales municipales, parques, zonas de aparcamientos, paseos marítimos, descampados, etc.- para acoger una gran diversidad de mercadillos en los que, además del objetivo comercial, se produce el encuentro de la ciudadanía, generando la posibilidad de uso de espacios que permanecen vacíos, carentes de actividad, durante gran parte del año. Su importancia queda patente en Málaga capital y la Costa del Sol Occidental, donde se detectan al menos 57 mercadillos semanales, mensuales, o en determinadas épocas del año (Navidad, verano, etc.).

Como última muestra de iniciativas ciudadanas que emergen y se desarrollan en el espacio público, los Paseos de Jane -Jane Jacobs-, desarrollados a nivel internacional y con los que se quiere homenajear a la figura y obra de esta pensadora, “*activista del urbanismo humanista*”²⁴, han tenido este año, organizados por Andalucía Transversal, su expresión en la ciudad de Marbella²⁵ y en la Cañada de Las Norias almeriense.

Figura 03: Andalucía Transversal en los Paseos de Jane en Marbella. Málaga. Usos y desusos del Espacio Público. Enrique Larive, 2015

El paseo por los espacios públicos en Marbella convirtió el recorrido por parques, espacios del litoral y espacios libres históricos, en un motivo para el encuentro y el diálogo entre los asistentes. El recorrido por la Balsa del Sapo almeriense, supuso un encuentro multidisciplinar y diverso entre activistas, agentes e investigadores sobre la rica biodiversidad aparecida tras el desastre y las acciones posibles vinculadas al espacio público de emergencia (Figura 03).



5. EL ESPACIO PÚBLICO COMO REMEDIO INFALIBLE: COSTURAS TERRITORIALES

El reto está en el espacio público, en descubrir los lugares que se encuentran a la espera de un pensamiento. Lugares donde escribir y describir contextos contemporáneos sobre la membrana litoral. Estos paisajes transversales de lo público deben irradiar nuevos programas, nuevas situaciones que propicien conexiones entre los ciudadanos y su medio. Pensar el paisaje no en referencias individuales y disciplinares, sino en hibridaciones y mestizajes. Pero también sumergirse en el fluido de la memoria del lugar, en la estimulación del saber hacer del propio territorio, entender, extender y volcar.

Costura transversal a través de cauces vivos y secos

Los cauces de los ríos y arroyos que conectan la sierra con el litoral constituyen el sistema verde de carácter estructural que potencialmente puede cualificar el entramado urbanístico y agroindustrial. Muchos de ellos han sido colonizados por la urbanización dispersa y los campos de Golf, pero aún mantienen la carga de biodiversidad necesaria para propiciar ecosistemas públicos transversales.

Tejidos infraestructurales

Las infraestructuras generan espacios fragmentados e incluso residuales que en muchas ocasiones se convierten en tierras de nadie, que ofrecen la posibilidad de convertirlos en escenarios para la emergencia de nuevas prácticas sociales. Las vías rápidas se superponen con las de rango inferior, provocan pasos, puertas, conexiones que pueden ser apropiadas por sistemas públicos equipados más pausados, estableciendo sinergias entre barrios, culturas y economías.

A través de los puertos

Encontrarse con el mar, sus recursos y coser tejidos industriales y portuarios con tramas históricas pertenecientes a la memoria de la membrana litoral son estrategias sensibles y frágiles para la socialización ciudadana al margen de la industria del ocio.

Nuevos ecosistemas. Resiliencia

El ciclo del agua en el Poniente de Almería es distinto, debemos pensar en las escasas precipitaciones anuales y su irregularidad. Si hablamos del sistema hídrico podemos ver que nada en el territorio es casual, un intrincado sistema de acequias, canales, tuberías, depósitos, balsas, ramblas, pantanetas, pozos, etc, registran y abastecen a todo este espacio. La necesidad de agua, imprescindible para el cultivo, ha hecho que la forma de obtenerla sea lo menos importante y que la dejadez absoluta por parte de la gestión pública ha dado lugar a un engendro difícil de resolver actualmente. Algunas situaciones emergentes como la Balsa del Sapo son potencialmente espacios públicos equipados.

Hacia un territorio enzimático

Fomentar la reutilización de lo existente; crear umbrales entre la membrana litoral y el territorio mediante espacios públicos híbridos y flexibles; provocar

situaciones de cohabitación entre ciudadanos, ecosistemas y culturas; evitar sistemas especializados y rígidos; fomentar las instalaciones reversibles, capaces de ser desmanteladas y transformadas a través de formas urbanas débiles; construir con perímetros porosos para crear una textura urbana donde la diferencia entre interior y exterior, y entre lo público y lo privado, tienda a desaparecer para generar un territorio integrado sin especializaciones; indagar en las erupciones programáticas espontáneas...; es apostar por la flexibilidad de ideas, sistemas y acciones y articular el interfaz entre lo político y lo urbano.

Letanía Andalucía Transversal

Lo público es creativo, participativo, emprendedor, emergente e innovador. Lo híbrido es multicultural, diverso y equipado. Lo accesible es asequible, ágil, económico, es lento. Lo "del tiempo" está rico, es saludable, contamina poco.

NOTAS

1. Superficie total de 87.589,9 Km²; 8.426.113 millones de habitantes en 2011. Datos REDIAM 2014.
2. Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IECA
3. Para su ordenación el POTA prevé la figura específica de los Planes Subregionales del litoral, que actúan sobre 177 municipios y 18.794,9 km², (21,46% de la superficie andaluza). El Plan de Ordenación de Territorio de la Costa del Sol Occidental POT-CSO se publica en 2006, previamente en 2002 se publica el Plan de Ordenación de Territorio del Poniente Almeriense POTPA.
4. Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (documento para exposición pública) –PPCLA– Memoria de Información, pag.19
5. *cuya incidencia previsible sobre los ecosistemas costeros en Andalucía se relaciona con la disminución de la disponibilidad de agua y la mayor regresión de la costa, la pérdida de biodiversidad y el aumento en los procesos erosivos en el litoral y, relacionado con ello, los impactos negativos sobre sectores económicos fundamentales en la región como son la agricultura, la pesca o el turismo.* PPCLA, Memoria de Información, pag.12
6. Observatorio Socioeconómico de la provincia de Málaga,. Se estima que la población real puede rondar el millón de habitantes en determinados periodos del año.
7. Navarro Jurado, E. 2000: Costa del Sol Occidental: 82km de playas, 90% del litoral costasoleño.
8. La cifra más alta de su historia. Datos INE.
9. POT-CSO. Memoria Información, pág.19
10. 10 460.795 toneladas de residuos, 2.261.281 MWh consumo total de energía. Datos: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, IECA. 2012
11. Para la generación de electricidad siendo la contribución de la provincia de Málaga para la generación de 773,44 Mw de potencia renovable [12,67% de Andalucía]. Datos: Agencia Andaluza de la Energía.
12. Entre los países clientes destacan Alemania, 29,7% del total, Francia, 15%, Países Bajos, 13,1%, Reino Unido, 11,3%, e Italia, 7,2%. Diario La Voz de Almería: "Francia y Holanda, principales clientes de plantas ornamentales", 13 /01/ 2014, pág. 25.
13. Mapa geográfico del Reyno de Granada Tomás López, Madrid, 1795. Grabado en cuatro planchas, 74 x 84 cm. Escala aproximada 1:415.000. Centro Geográfico del Ejército, Madrid, Arm. G TBLA. 5ª Carpt. 1ª nº 26.
14. Desdoblada en la actual A-7 en la mayor parte de su trazado por la Costa del Sol Occidental
15. González, P., de Lacour, R., Loren, M. y otros, 2014. Su primer tramo entre Benalmádena y Estepona se abrió al tráfico en junio de 1999 a fin de absorber los desplazamientos de media y larga distancia fundamentalmente.

16. POT-CSO (documento para información pública). Análisis y diagnóstico del Medio Físico.
17. Por concentración de este tipo de población, por las condiciones sociales o la calidad de las viviendas fundamentalmente. Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España dirigidos por Hernández Aja, A. Resumen Ejecutivo 2012; Egea Jiménez, C., Nieto Calmaestra, J.A., Domínguez Clemente, J., y otros. 2008
18. Estudios como los de Batista Zamora, A.E., Natera Rivas, J.J., 2013.
19. PGOU Marbella. 2010. Memoria de Información. Conclusiones. Pag. 903-905-906
20. González, P., de Lacour, R., Loren, M. y otros, 2014.
21. Datos extraídos del Observatorio Turístico de la Costa del Sol-Málaga. 2014
22. Puertos de la Duquesa en Manilva; el puerto de Estepona; la Bajadilla, el puerto Deportivo y CaboPino en Marbella; el Puerto Deportivo de Fuengirola y, finalmente Puerto Marina en Benalmádena, como espacio de ocio y deporte
23. Como la presenta Sandro Pozzi en su necrológica en abril de 2006:
http://elpais.com/diario/2006/04/27/agenda/1146088805_850215.html:
24. Marbella Activa y Andalucía Transversal:
<https://www.youtube.com/watch?v=Ct1c5d-v0Jo>

BIBLIOGRAFÍA

- Batista Zamora, A.E., Natera Rivas, J.J. "Extranjeros en la Costa del Sol Occidental: diferenciación residencial y caracterización de su distribución espacial". *Revista Cuadernos Geográficos*, Vol 52, nº 1. 1º Semestre 2013. Pa. 264-287. <http://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/934>; Noviembre 2014.
- Beltrán, M.J.; Velázquez, E.; Madrid, C. "El sistema de producción agrícola almeriense. Flujos de agua virtual e impactos sobre los recursos hídricos". *VII Congreso Ibérico sobre Gestión y Planificación del Agua "Ríos Ibéricos +10. Mirando al futuro tras 10 años de DMA"*. 2011. Pág.:7. <http://www.fnca.eu/biblioteca-del-agua/documentos/documentos/1306271427-02-beltran.pdf>. Marzo 2015.
- Cabrera Sánchez, A., Uclés Aguilera, D. *Análisis de la campaña hortofrutícola de Almería. Campaña 2013/2014*. Almería: Cajamar Caja Rural, S.C.C. 2014. Pág.: 76.
- Céspedes López, A.J.; García García, M.C.; Pérez Parra, J.J. y otros. Almería: Fundación para la Investigación Agraria de Almería. 2009. Pág.: 178.
- Corominas, J. "La infraestructura hidráulica de regadío en Almería". *El sector agrario y agroalimentario de Almería ante el siglo XXI: evolución y perspectiva de nuestra agricultura en el año 2000. Producción integrada: incidencia de las nuevas normativas de residuos de plaguicidas sobre la horticultura almeriense*. Almería: Instituto de Estudios Almeriense. 2001. Pág.13-31.
- Egea Jiménez, C., Nieto Calmaestra, J.A., Domínguez Clemente, J., y otros. *Vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía. Análisis y potencialidades*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía. 2008. Pág. 379.
- Galacho Jiménez. "Políticas de Ordenación Territorial y Urbanística en los Espacios Costeros Andaluces". *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 28 1. 2006. Pág.333-360.
- García Latorre, J.; García Latorre, J. *Almería: Hecha a mano*. Almería: Cajamar Caja Rural, S.C.C. 2007. Pág.: 362.
- González, P., de Lacour, R., Loren, M. y otros. *Costa-Grafiás. El Litoral turístico como sistema de diferencias. La Costa del Sol*. Sevilla: Secretaria de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. 2014. Pág: 120.
- Hernández Aja, A. (dir.). *Análisis Urbanístico de Barrios Vulnerables*. Resumen Ejecutivo de 2012. Observatorio de Vulnerabilidad Urbana. Febrero 2012. Pág: 19.
- Marín Marín, A. A. "La planificación territorial en el litoral almeriense". *Paralelo 37º. Revista de Estudios Geográficos*, nº 19. 2007. Pág: 251-264. <http://www.dipalme.org/Servicios/IEA/PublicIEA.nsf/novedades/61A80348148F991DC125742E0028AA2C>. Marzo 2015.
- Méndez Jiménez, M. *Análisis preliminar de la vulnerabilidad de la costa de Andalucía a la potencial subida del nivel del mar, asociada al Cambio Climático*. Sevilla: Consejería de Medio Ambiente. Dirección General de Cambio Climático y Medio Ambiente Urbano. 2011. Pág. 151.

- Navarro Jurado, E., 2000. *Aplicaciones Metodológicas sobre la Evaluación de la Capacidad de Carga en la Costa del Sol Occidental: Infraestructura Básica y Percepción de la Demanda*. Málaga: Universidad de Málaga. 2000. Pág. 843. <http://www.biblioteca.uma.es/bblldoc/tesisuma/16283326.pdf>. Octubre 2014.
- Valenzuela Montes, L.M (dir.). *Escenarios de movilidad urbana para una respuesta eficiente del litoral andaluz al cambio climático. Informe final*. Sevilla: Fundación Pública Andaluza, Centro de Estudios Andaluces. 2013. Pág.: 186.
- Villar Lama, A. *Territorio, turismo y paisaje: el proceso de urbanización en el litoral de Andalucía. El papel de los campos de golf*. Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. 2011. Pág. 581.

28 DE MAYO
16.00-17.30

MESA REDONDA / VARIANTE 04

¿LUGAR DE EVASIÓN O ESPACIO DE CONFLICTO?

Estrategias obligadas de difusión y participación para la relectura de nuestras costas. De las TIC's a las estrategias asociativas, de las acciones creativas a las propuestas institucionales.

Contribución a la mesa redonda

COORDINACIÓN

Ana Belén Quesada Arce.

PANEL DE EXPERTOS

Ester Lineros Nogales, María Dolores Gil Pérez, Fernando Pérez Blanco, José Ríos Gallardo y David Solís Martín.

Las temáticas de debate están basadas en las propuestas enviadas por los participantes del Congreso durante la sesión del 27 de mayo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Bienvenida y apertura de la Variante 04.

Para los que esta tarde se incorporan, bienvenidos y bienvenidas de nuevo al Congreso Virtual En Ruta Litoral. Destino: N-340. El día de hoy lo estamos dedicando por completo al debate, organizado en torno a las variantes.

Comenzamos esta tarde con la Variante 04. ¿Lugar de evasión o espacio de conflicto?

Nos parecía importante poner ahora el foco en esas estrategias de difusión y participación que han salido ya en las variantes anteriores que transitan desde las propuestas institucionales, pasando por el uso imprescindible de las nuevas tecnologías, a las estrategias asociativas y participativas, así como a las acciones creativas.

Hemos recogido vuestras propuestas de debate, que vendrán a continuación a estructurar el tiempo dedicado a cada variante. Estamos intentando reservar el último tramo final de 15 minutos a que todos los participantes puedan compartir sus reflexiones finales a modo de conclusiones, aunque estamos dando prioridad a la flexibilidad del debate, así que este punto no es fácil de alcanzar.

Damos la bienvenida a los distintos ponentes, autores comunicaciones y participantes en la Mesa Redonda, así como al resto de investigadores que se unen a nosotros. Ana Belén Quesada, del Equipo de Investigación N-340 está a cargo de moderar el debate.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

Buenas tardes.

Muchas gracias Mar y a todo el equipo por la organización del evento y la oportunidad de participar en esta mesa.

A continuación José María Romero y yo misma recopilamos algunas reflexiones de las comunicaciones y de lo comentado en las sesiones de ayer y de esta mañana.

La N-340 es uno de los elementos en los que se ha apoyado el proceso de Growth machine (Logan y Molotch) en el Mediterráneo. Las máquinas de crecimiento urbano se han basado en el amplio consenso social para la extensión de la ocupación del suelo, del aumento de la actividad inmobiliaria enganchada a otra actividad económica y el aumento de la población. Los territorios resultantes tienen un carácter contemporáneo y especificidades propias motivadas por los condicionantes físicos, culturales pero sobre todo, por la actividad económica seleccionada para su construcción. Esto ocurre

Campo de Dalías con la actividad agrícola y en Costa del Sol con el turismo (la Costa del Sol es la growth machine más perfecta del neoliberalismo europeo como se explica en la ponencia).

En lo comentado ayer y en algunas de las comunicaciones, se hace referencia a la Costa del Sol como un espacio turístico, sin embargo, conviene prestar atención a las tendencias que se detectan en su evolución actual para pensar en su evolución futura. Según los modelos evolutivos del desarrollo turístico (p.ej. Butler, Gormsen), la Costa del Sol se calificaría como un destino maduro, siendo considerado periferia del placer de las ciudades globales internacionales (principales emisores de turistas). Sin embargo, la complejidad urbana y socioeconómica que ha desarrollado la Costa del Sol hace que su funcionamiento no pueda ser explicado con el concepto de simple periferia turística.

En este sentido, tal y como de manera acertada plantea el equipo de Andalucía Transversal (Larive et al.) las zonas costeras están experimentando un proceso de litoralización (concentración de actividad económica, demográfica e infraestructuras en el litoral) lo que aumenta las tensiones ambientales al ser una zona especialmente frágil por su condición de ecotono, que une los ecosistemas marítimos y terrestres. Romero y Navarro amplían este concepto hacia las relaciones internas y externas que produce(n) la Costa del Sol, convirtiendo este territorio en un ecotono socioeconómico que conecta el espacio global y el territorio local próximo.

De manera similar ocurre en Campo de Dalías, como se extrae de la comunicación presentada por Ismael Misa, aunque en esta ocasión con base en la actividad agrícola, unida como se comentaba al inicio, a la actividad inmobiliaria propia de las growth machines. Tanto Campo de Dalías como Costa del Sol no son bordes ni periferias de la ciudad global (el rol que convencionalmente se les ha venido asignando) sino que forman parte del mismo mecanismo de su funcionamiento. De ahí su vitalidad y su contemporaneidad.

Esto hace posible entender su condición como lugar de tensiones y contradicciones pero también de creatividad e innovaciones, es a la vez espacio urbano contemporáneo y espacio singular; es espacio turístico tematizado y espacio de innovación urbana; es destino de placer y destino de trabajo; lugar de aislamiento y lugar de encuentro; es lugar de evasión y espacio de conflicto.

ESTER LINEROS – EXPERTA MESA REDONDA V.04

Buenas tardes a todos. Muchas gracias Mar por tus aportaciones y tu perseverancia. Gracias también a todo el equipo organizador.

Muy acertado el título a esta variante 04. En verdad son las dos cosas: evasión y conflicto, y muchas otras cosas.

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Añadimos reflexión:

El Plan de Protección del Corredor Litoral Andaluz es un buen ejemplo para reflexionar sobre la disciplina (más conocimientos y prácticas), y la gobernanza (más democracia), y en qué alternativas se mueven.

Según el último informe de Greenpeace, el litoral andaluz gracias al nuevo plan es el mejor protegido del país. Eso parece muy bueno, y lo es. Pero sólo están protegidos los primeros 500m del corredor litoral. A partir de los 500 hay un límite que no se sobrepasa. Es más, el plan es una herramienta jurídica hermética antes que otra cosa (una más en la zona más "ordenada" del país). Bloquea el proceso constructivo, pero no propone alternativa territorial. Se proyecta de arriba hacia abajo.

En este sentido, es muy interesante compararlo con el planteamiento del Plan del Litoral de Galicia, muy diferente. El plan de Galicia se desarrolla para conocer el paisaje litoral gallego. Es un trabajo de investigación y auto-pedagógico. Es más el principio de una enciclopedia abierta de dicho paisaje que un plan, pero al mismo tiempo está inventando un tipo nuevo de plan, y de entender el paisaje. Trabaja transdisciplinariamente.

Primero, apoyándose en el Convenio Europeo del Paisaje define qué es el paisaje litoral: aquel desde el que se ve o está afectado por el mar (es decir, las cuencas fluviales que van al mar, y todo el paisaje cuyo fondo visual es marítimo). Entiende el paisaje transversalmente (según los procesos naturales), más que longitudinalmente (según los artificiales).

Segundo, estudia y cataloga las múltiples unidades de paisaje potencial, las documenta y las representa de manera enciclopédica (deja abiertas nuevas interpretaciones y ampliaciones). Se incluye el patrimonio tangible y el intangible.

Tercero, plantea unos protocolos de participación real y efectiva de los agentes y habitantes implicados en el ámbito del plan, que también están abiertos. Fundamentalmente, entre un plan y otro (es cierto que tienen pretensiones diferentes), hay dos visiones también muy diferentes respecto del territorio y del paisaje (y de sus habitantes humanos y no humanos): y distintas pretensiones disciplinares y de gobernanza.

Los resultados de las últimas elecciones en España son una excelente oportunidad que habría que aprovechar para repensar la gobernanza del territorio. En este sentido proponemos, como en el plan de Galicia, un ámbito

multidisciplinar y político, no sólo local, sino también teniendo en cuenta las relaciones externas, para comprender la transversalidad del paisaje real con sus habitantes humanos y no humanos.

ANA BELÉN – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Buenas tardes a todos los ponentes, autores de comunicaciones, y participantes de la variante 04. A partir de las cuestiones que surgieron ayer, se ha acordado plantear siete temas que abordaremos en los próximos minutos. Son los siguientes:

1. Territorio objeto, territorio sujeto. Estrategias y metodologías alternativas para una lectura compleja.
2. Fragmentación y discontinuidad. Problemas y estrategias.
3. La necesidad de la interdisciplinariedad.
4. Plan de Protección del Corredor del Litoral de Andalucía (PPCLA). Contradicciones en la aproximación patrimonial.
5. La Legislación Sectorial como origen de la fragmentación administrativa del territorio.
6. De abajo a arriba. mecanismos públicos de gestión.

La absurda limitación de los 500 metros del PPCLA viene de la Legislación de Costas, lo que ya produce de partida una situación de estudio y acción fragmentaria.

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Más que absurda, Ana Belén, es defensiva. No pretende entender el territorio que defiende. Lo que hay que plantearse es si nuestro momento se puede permitir esa actitud, y no ir más allá, como en el plan gallego.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Estimamos oportuno trabajar desde las situaciones de conflicto existentes, guetos sociales, privatización del espacio público, carencia de conectividad,... aspectos ausentes en la planificación reciente.

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Sí, parece importante tener en cuenta a la vez todas las escalas.

ANA BELÉN – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

¿Se puede defender un territorio que no se entiende?

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Unos 500 metros en donde se anuncia, para tranquilidad de los mercados inmobiliarios, que aún tiene cabida para 143 000 viviendas... es decir, absurda, defensiva y ofensiva.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

Buenas tardes. Estoy digiriendo lo comentado hasta ahora. Creo que hablar de las figuras de protección (legislación) nos permite también hablar sobre la dicotomía objeto-sujeto. Es decir, ¿el propio tratamiento o acepción de la palabra protección a qué alude? ¿Qué se protege: un objeto, pasivo, estático, indefenso, o se introducen marcos de actuación para el libre desarrollo de cualidades propias, de regulación de conflictos, etc.?

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Coincido plenamente con lo absurdo del criterio en la delimitación del ámbito de estudio del PPCL, cuestión abordada también esta mañana en cuanto la necesidad de establecer criterios para delimitación de ámbitos de afección –del corredor histórico o en el caso de las salinas también–.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Nos parece sugerente la aportación de Luz Fernandez Valderrama en la Variante 01 acerca de conceptos como desaceleración, reconquista de los modos de vida, arquitecturas inmateriales, "El espacio social como proyecto", para iniciar un proceso cualitativo de regeneración.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

En relación con las estrategias y procedimientos de planificación y gestión del territorio, creo que cabe destacar la iniciativa del Consorcio Qualifica en la Costa del Sol. Aún con sus limitaciones supone una herramienta de gestión pionera en el plano nacional que sienta en la misma mesa a instituciones con competencias transversales en la gestión de la Costa del Sol (Municipios, Junta de Andalucía y Estado) así como a otros agentes de interés (Confederación Empresarios, sindicatos, etc.).

Creo que como herramienta, puede sentar una base para la incorporación de otros agentes (asociaciones ciudadanas, colectivos) así como ampliar su radio de acción [actualmente limitado a los municipios litorales de la Comarca Costa del Sol].

ESTER LINEROS – EXPERTA MESA REDONDA V.04

De acuerdo en que 500 metros es una medida ciertamente cicatera pero nuestro país, salvo en número de espacios naturales protegidos, no es puntero en este tipo de normativas. Me recuerda a la pirámide de Maslow: primero lo básico. Tratar de parar la ya descomunal urbanización y luego, acometer anhelos más elevados.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Compartimos lo acertado de las herramientas de gestión del Plan Qualifica, sin embargo las ambiciosas actuaciones previstas inicialmente por este Plan, han quedado reducidas -como recogen algunos autores- a meras operaciones de maquillaje.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

A nosotros nos gusta hablar de prácticas menores, aquellas que lejos de grandes discursos, totalizadores, componen un gran cuerpo “acordado” (de acorde musical, varias notas incluso disonantes) que es profundo, social, colectivo (no necesariamente activista) sino constructor de común y a su medida revolucionario.

La construcción de los acordes necesita tiempos y procesos que son mas lentos que las lógicas que impone el “bendito” crecimiento.

Sobre eso habría que legislar, proteger el tiempo, estirar el tiempo acercar los espacios.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Estamos de acuerdo con vosotros en la delimitación de los famosos 500 metros. No se ha tenido en consideración de manera relevante el cambio climático y sus efectos sobre esta primera franja litoral.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

¿Pero realmente creemos que es una cuestion de donde está el limite?

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Es cierto el límite no importa, pero analizamos el producto de marketing con el que nos maquillan lo poco ambicioso de los objetivos y la figura de ordenación.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Estoy de acuerdo contigo, Fernando. La cuestión no puede quedarse en dónde está el límite, pero sí es cierto que mientras que generamos otras formas de abordar la intervención sobre el territorio, la realidad es la que es: la administración legisla y las inmobiliarias construyen y todo en base a este tipo de parámetros, que no son más que limitaciones.

MARÍA DOLORES GIL – EXPERTA MESA REDONDA V.04

Buenas tardes a todos.

Resulta muy interesante el Plan del Litoral de Galicia en especial en lo relativo a los protocolos de participación ciudadana que plantea. Desde la Consejería de Fomento y Vivienda se ha empezado a valorar la importancia de los procesos participativos en la acción pública. En este sentido la iniciativa de La Ciudad Amable es una experiencia piloto sobre la que seguir avanzando.

A ello se ha sumado la aportación del trabajo de investigación “Sistema de Información Activa de los Espacios Públicos de Andalucía” realizado en el marco de los Proyectos de I+D+I 2012-2014 de esta Consejería. Nos resulta grato que parte de dicha investigación se haya puesto de manifiesto en la ponencia N-340 TRANSVERSAL dentro de la Variante 04.

Al hilo de lo comentado sobre el Campo de Dalías nos gustaría señalar que desde la iniciativa de La Ciudad Amable se ha detectado la gran demanda de carriles bici en estos territorios y en concreto se han seleccionado para su ejecución las propuestas de Níjar y el Ejido.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Iniciativas como La Ciudad Amable son una OPORTUNIDAD para experimentar con nuevas políticas públicas que incorporen la participación desde el inicio del proceso, para la gestación de nuevos modelos de espacio público a la medida del ciudadano. Respecto al crecimiento previsto en número de viviendas por el PPCLA, se suman a las 143.000 viviendas, otras 148.015 viviendas secundarias y vacías que recoge el censo del 2011 en el ámbito de la Comarca de la Costa del Sol Occidental.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

Me parece oportuna la intención de Enrique Larive y el equipo Andalucía Transversal en las cuestiones sociales.

Lanzo una cuestión también para la reflexión ya que en vuestra comunicación hacéis alusión a la recuperación del espacio público y/o el freno a la privatización. Cómo incorporar en la planificación territorial y urbana la protección de los espacios comunes, aquéllos que no son ni públicos ni privados, sino de uso común (los elementos de propiedad pública en cuanto son propiedad de la administración son susceptibles de ser vendidos o cedidos y por tanto privatizados). O mejor dicho, cómo ampliar los elementos de uso común ya existentes a otros elementos (un ejemplo de bien común actualmente son las vías pecuarias).

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

De acuerdo con ello. Pero de nuevo el asunto son la detección de agentes, el con quien trabajamos (mas que el para quién). En este sentido la comprensión de la multiculturalidad, la segmentación acelerada del cuerpo social de nuevo hace pensar en otros conceptos de lo público.

De hecho y como bien se habla en ZOMECS, la legislación y los ratios de lo publico no pueden ser los mismos en costa del sol y el Ejido que en el resto de la comunidad. Los actores y los tiempos son otros. Es decir, ¿dónde, por qué y para qué se encuentra la gente? Me parece bien ofrecer espacios pero no basta con darlos... disponerlos.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

Ciertamente, las intervenciones de embellecimiento han sido tildadas de "operaciones maquillaje" sin embargo, lo que quiero señalar es cómo transformar una herramienta ya existente de gestión para que su ámbito de acción se redirija hacia otras cuestiones, como las de integración social, por ejemplo.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Desde políticas integrales de regeneración urbana (es decir, la gestión activa del territorio), porque sabemos que son insuficientes la calificación y/o la protección.

ANA BELÉN – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Yolanda, la titularidad de las vías pecuarias es de la Junta de Andalucía, el

problema es que igual que otros bienes de titularidad pública están “vallados”, impidiendo su uso público.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Desde nuestro punto de vista sugerimos que en próximas iniciativas de este tipo, en el ámbito de congresos, tengan cabida representantes de colectivos, asociaciones, emergentes, ya que hablamos de la importancia del ámbito ciudadano (de abajo a arriba).

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Totalmente de acuerdo, que lo recuerdes.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

Completamente de acuerdo. En relación con la participación ciudadana en el diseño e intervención del espacio en el que habitan, se agradece que empiecen a surgir iniciativas de redacción y ejecución de proyectos urbanos mediante la aplicación de mecanismos participativos (ej. Plan de Intervenciones en el barrio de El Ejido en Málaga). Son experiencias trasladables a otros lugares y otras escalas.

MARÍA DOLORES GIL – EXPERTA MESA REDONDA V.04

Comparto tu opinión, Enrique.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

Tiendo a pensar que el mero hecho de estar pensando el territorio desde el análisis es ya una acción de cosificación y objetualización. Pego una reflexión que hacía hace un tiempo para un trabajo.

Tal vez la única gran verdad sea que tal cosa –la verdad– no existe, al menos en términos universales. Pero esa incertidumbre e inestabilidad no debe ser razón de renuncia a un mayor compromiso en la construcción de nuestros entornos, a la búsqueda de ‘nuestras’ verdades transitorias, de borde blando. Y al decir ‘nuestras’, no nos referimos a la suma de las verdades de cada uno, y tampoco a la de todos. Nos referimos a la que seamos capaces de construir (negociar) a nuestro alrededor en nuestro ‘ambiente’. Se trata de salir del espacio del ‘yo’ sin disolvernarnos en el espacio del ‘todos’ y construir un espacio del ‘nosotros’. [verbalizar] No existen ya refugios inexpugnables,

no existen explicaciones ni discursos que resuelvan nuestras dudas e incertidumbres. Solo nos queda actuar, ser protagonistas, ser parte del conflicto, abandonar la inmunidad salir de la burbuja y agitar la espuma.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Comparto la necesidad de hacer partícipes a las asociaciones y colectivos. Desde el Congreso se le hizo llegar la difusión intensa de cara a su participación. Algunos de estos colectivos nos han dado eco a través de sus redes sociales pero no se ha materializado su participación directa. Ahora entiendo que era imprescindible contactar en persona y explicar la vocación del Congreso, que trasciende el ámbito académico.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

Mar, eso no quita que los congresos y encuentros sectoriales, o académicos no sean productivos. Los médicos no se reúnen con todos los agentes para tratar un tema científico, pero la política de sanidad no se resuelve desde la facultad de medicina.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

En resumen, el marco institucional es necesario, pero aparte de insuficiente, puede ser inútil y contraproducente si no parte de una subjetivación de los lugares de un entendimiento no exógeno sino participado del sujeto. Y en cualquier caso lo casi imprescindible es articular mecanismos para dar voz y sobretodo acción a los protagonistas. Grandes, pequeños, internos externos, etc.

ANA BELÉN – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Totalmente de acuerdo, Fernando. El papel de las asociaciones en la Costa se va consolidando poco a poco, y hace poco consiguieron paralizar una Modificación de Elementos para construir una torre de apartamentos. Destacable también la labor de concienciación de los valores del cordón dunar de Marbella, así como de su regeneración.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

Otro tema que me resulta interesante es el de la convivencia y relación con el territorio, cuestiones totalmente diferentes si se trata de la Costa del Sol

o del campo de Dalías. Aparte de las notorias diferencias socio-culturales y económicas, existe una especie de efecto placebo del sobredesarrollo en Costa del Sol que reduce en una baja conflictividad y una suerte de solidaridad privatista y autónoma (cito a al trabajo de ZOMECS) contrapuesta por una situación tensa, conflictiva y hasta dolorosa de las lógicas del Campo de Dalías y ambas son auténticas.

En el programa Atributos urbanos del 2006 decíamos que ambas eran situaciones de emergencia... por lo urgente pero también por lo nuevo emergente. Situaciones que obligaban a definir otras formas de convivencia de relación con el territorio, físico y social.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

Ambas zonas tienen en común la diversidad de agentes y flujo de capitales que aglutinan. Aún partiendo de condiciones distintas, las lógicas que (se) producen en estos territorios son plenamente contemporáneas y los espacios que emergen generan un progresivo desapego de los habitantes. Un reto a gestionar.

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Los que vivimos a menos de 100m de la N-340, y nos preocupamos de nuestro espacio, pensamos que este territorio nos desborda. No hay herramientas disciplinares que puedan desviar lo más mínimo su dirección. Cada época sobrepasa al anterior sin ningún problema. Aunque esté de acuerdo con el decrecimiento que proponía Luz, no existen herramientas que modifiquen su potencia, aparte de la política en el sentido más griego. Por ello, es importante que como profesionales y como técnicos seamos capaces de entender nuestro territorio y nuestro momento, y que sólo la política común es válida para habitar nuestro espacio habitable, junto con los demás no humanos y cosas.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

Totalmente de acuerdo. Esa situación de desbordamiento sucede en casi todos los sitios y entiendo que particularmente con mucho más intensidad en ese entorno pero lo que dices respecto a la acción profesional es aplicable para todos los entornos.

Los técnicos o formamos parte o quedamos fuera. El asunto es que algún marco debemos darnos y debe ser útil.

JOSÉ MARÍA ROMERO – PONENTE EXPERTO V.04

Hay que agradecer este tipo de formato de mesa redonda digital. Obliga a pensar rápido y como a veces se tienen ciertas ideas claras pero desconectadas y esto permite forzar el hilarlas, aunque no dé tiempo a escribirlas.

MARÍA DOLORES GIL – EXPERTA MESA REDONDA V.04

Enrique, para la gestión de nuevos modelos de espacio público a la medida del ciudadano que tú propones es necesaria la definición de nuevos instrumentos que lo posibiliten. Es una tarea en la que estamos trabajando empezando por la revisión del actual Programa Regional de Espacios Públicos.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Enfilando la recta final de esta Variante comparto con vosotros esta cita de los “Transversales” que arrojan, a modo de Letanía y tras la aventura exitosa de los *Jane’s Walk* en honor a nuestra querida mamá Jane Jacobs (¿qué diría si nos viera vinculando su nombre a estos territorios suburbanizados que ella tanto criticó en Los Angeles?): “Lo público es creativo, participativo, emprendedor e innovador”.

Hay una resistencia mayor a la puesta en valor del espacio público; están menos asumido el poder de los colectivos –aunque como ya anunciaba Ana B. y Enrique– se van viendo ya el valor de ese espacio para todos, híbrido y accesible.

YOLANDA ROMERO – PONENTE EXPERTA V.04

Coincido en los aspectos de que espacios como los de la Costa del Sol, son entornos potenciales para el fomento de la creatividad y la innovación, sin embargo planteo mis dudas sobre la participación.

La llamada clase creativa (tema de mi tesis), concepto que va ligado al urbanita contemporáneo con su elevada movilidad y desapego al territorio, está muy preparada para habitar en este tipo de territorio (bien conectado con el exterior y considerado como un lugar con calidad de estilo de vida –no forma de vida–. Sin embargo, es un sujeto que tiende a la individualidad e independencia.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Estoy de acuerdo, Yolanda, es por ello que hablo de resistencia mayor a la puesta en valor de lo público en estos TTL que en otros espacios,

devenido sin duda de esta tendencia a la individualidad. Es por ello también que tampoco nos caracterizamos como decía por una capacidad de asociación.

ANA BELÉN – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Gracias a todos por vuestras valiosas aportaciones al debate en torno a este territorio que nos desborda cada día.

ENRIQUE LARIVE – COMUNICACIÓN V.04

Como dices Ana, a pesar del gris panorama descrito, creemos que existen remedios para ir entretejiendo en esta membrana litoral, la recuperación para uso público de los cauces vivos y secos, la recuperación del privatizado borde litoral o iniciativas como los paseos de Jane Jacobs permitirían descubrir otras situaciones posibles.

FERNANDO PÉREZ – EXPERTO MESA REDONDA V.04

Una pregunta: ¿existe alguna plataforma, organización que dinamice visible y haga que estas acciones menores logren contaminar y penetrar o entretejerse? Tengo la sensación de que existen miles de esfuerzos aislados conectados en redes paralelas que no se cruzan o entretejen.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

En el comentario de Dolores y en el de Enrique llegamos a lo que comentábamos ya esta mañana en la Variante 03: la necesidad de integrar los procesos normativos con acciones más desde la experiencia personal y colectiva como son los Paseos en compañía de Jane.

N-340

VARIANTE 05 EL TERRITORIO TURÍSTICO LITORAL COMO PATRIMONIO ACCESIBLE PARA TODOS

Dinámicas de movilidad. Problemáticas y propuestas.

Ponencia experta

EL TRATAMIENTO DE LA N-340, DESDE UNA PERSPECTIVA DIFERENTE

José Luis Cañavate

Comunicación

PAISAJES BÉLICOS DE LA N-340

Alberto Atanasio Guisado

Comunicación

LA BAHÍA DE CÁDIZ, ESTRUCTURAS URBANAS EN TORNO AL AGUA. PAISAJES DE BORDE

Ana Lozano Ibáñez

Contribución a la mesa redonda

COSTA DEL SOL | CIUDAD DESPUÉS DEL TURISMO

Coordinación: Ana María Rodríguez Rico

Panel de expertos: Gonzalo Antonio Aranda Corral, Manuel Ramos Guerra, Manuel Calvo Salazar

EL TRATAMIENTO DE LA N-340, DESDE UNA PERSPECTIVA DIFERENTE

JOSÉ LUIS CAÑAVATE

Ingeniero, Urbanista, Master en Comportamiento No Verbal y Detección de la Mentira, por las Universidades de Granada, Ámsterdam, Camilo José Cela de Madrid y Elche

El estudio de Movilidad de la Costa del Sol Occidental realizado y que es la base de la presente ponencia se ha elaborado una metodología basada en el entendimiento de las diferentes escalas de territorio que interactúan en la Costa del Sol, es decir, sobre el conocimiento profundo de los diferentes escalones de la demanda de desplazamientos asociada, buscando extraer las problemáticas asociadas a cada distancia y motivo de viajes, evitando la superposición de los problemas que sólo pueden causar confusión en su lectura y en su diagnóstico.

En este territorio litoral se ha considerado el ámbito urbano como una entidad disociada del territorio, lo que ha provocado la actual dispersión de asentamientos en los municipios, tanto residenciales como equipamentales que son, con frecuencia, estructurados desde sus características geográficas; esto ha dificultado las relaciones entre las diferentes partes de núcleos urbanos y urbanizaciones, imposibilitando la percepción global de toda la complejidad urbana de la Costa del Sol Occidental.

El criterio de fomentar la “proximidad urbana”, recuperando las relaciones de cercanía en las escalas entre asentamientos urbanos en los que predomina la función de residencia y entre los que tienen centralidad propia asociados a los primeros, y los principios de intermodalidad, entendiendo el desplazamiento como una cadena de viajes, junto con el principio de la sostenibilidad, que prioriza lo no motorizado sobre lo motorizado y lo público sobre lo privado, y el principio del espacio público como parte del espacio viario, son las claves para empezar a hablar en la Costa del Sol de la implantación de la “movilidad sostenible”.

La metodología utilizada responde al siguiente esquema:

- A. Recogida de información
- B. Inventario y recogida de datos

- C. Análisis de la movilidad, para lo que se han analizado los siguientes parámetros que determinan el actual modelo de movilidad:
 - a. Interpretación del territorio funcional. Se realiza en función de la determinación, delimitación y comprensión de los siguientes conceptos:
 - i. Demandas.
 - ii. Escalas del territorio.
 - iii. Sistema de intercambiadores.
 - b. Análisis de la oferta y la demanda del transporte. Basado en un análisis cualitativo de las redes de movilidad, para cada modo de transporte que interviene en el modelo de movilidad. Este análisis sigue los pasos de un modelo de transporte tradicional, sobre cuatro etapas:
 - i. La Generación – Atracción de viajes.
 - ii. La Distribución de viajes.
 - iii. El Reparto Modal de Viajes.
 - iv. Reasignación de viajes.

OBJETIVOS

El estudio de movilidad de la Costa de Sol Occidental se plantea como objetivos operativos los siguientes:

- A. Transformar la plataforma monomodal de la antigua N-340 de doble carril por sentido destinada al vehículo motorizado en otra multimodal delimitando un carril por sentido de circulación reservado para el transporte colectivo en el centro de la calzada, otro para el motorizado en los carriles exteriores y un tercero para el desplazamiento no motorizado (peatón y bicicleta) en los bordes de la plataforma
- B. Transformar los desplazamientos de largo recorrido en otros de corto y medio recorrido, desde criterios de intermodalidad, lo que a su vez, supondrá una reducción de la intensidad de vehículos en la vía.
- C. Delimitar y evaluar los puntos de intercambio modal necesarios para conectar los distintos puntos y redes peatonales, ciclistas, motorizadas y de transporte colectivo existentes con la red propuesta.
- D. Predefinir dichos nodos y los espacios asociados a ellos (vías auxiliares, zonas de estacionamiento, accesos peatonales a las paradas, etc.)
- E. Aprovechar, completar y complementar las vías de servicio existentes para derivar los desplazamientos particulares de corto recorridos y reducir el número de incorporaciones a la vía principal.

- F. Garantizar una continuidad en la plataforma reservada para el transporte colectivo y garantizar la conectividad con ella tanto longitudinal como transversal del resto de modos de transporte.
- G. Garantizar igualmente la continuidad en todo el recorrido para los desplazamientos no motorizados.
- H. Evaluar la viabilidad de la implantación de los objetivos anteriores

A partir de estos objetivos se configura el Plan de Acción que a medio plazo supondrá la transformación del modelo actual de movilidad de este territorio costero en un modelo más sostenible basado en la intermodalidad y en los modos públicos y no motorizados, transformando el territorio en un espacio más humano y cercano a las personas que lo usan.

DEFINICIÓN Y ENCUADRE TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

El ámbito concreto de actuación afecta directamente a tres municipios: Marbella, Mijas y Fuengirola. Costa del Sol Occidental que está integrada en su totalidad por 11 municipios. El territorio objeto de estudio ocupa una superficie de 276,42 km² y se sitúa a lo largo del litoral representado aproximadamente el 30% de los municipios que configuran como la Costa del Sol Occidente de Málaga.

	2011	2012
Marbella	138.591	140.473
Mijas	75.278	82.124
Fuengirola	74.054	78.467
Total	287.923	298.550
	2011	2012
Marbella	138.591	140.473
Mijas	75.278	82.124
Fuengirola	74.054	78.467
Total	287.923	298.550
	2011	2012
Marbella	138.591	140.473
Mijas	75.278	82.124
Fuengirola	74.054	78.467
Total	287.923	298.550

Fuente: IECA.
Padrón Municipal 2011-12



Ámbito de Actuación y su localización respecto al territorio incluido en el "Estudio sobre la movilidad en el ámbito de implantación del corredor ferroviario de la Costa del Sol. Encuesta Domiciliaria de Movilidad, 2011". Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

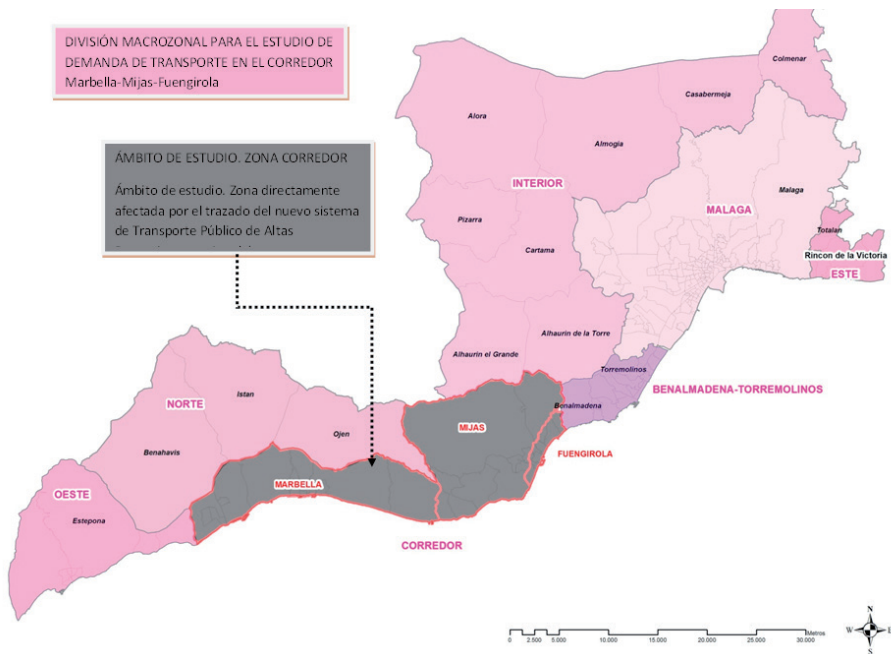
LAS ESCALAS DEL TERRITORIO. DEFINICIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES

La determinación de las áreas funcionales en los estudios de movilidad es una de las mayores variables que determinan y condicionan la movilidad territorial, de ahí su importancia y trascendencia. En este caso se ha partido de los estudios previos existentes, y en concreto a partir de las zonas de transporte definidas en la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2010, se han agrupado a nivel MACROZONAL en siete zonas, con el objetivo de determinar las demandas actuales y potenciales, es decir, el número de desplazamientos en los distintos modos de transporte que utilizan actualmente el ámbito de estudio denominada Zona Corredor y que incluye los municipios de Marbella, Mijas y Fuengirola.

Las zonas definidas son:

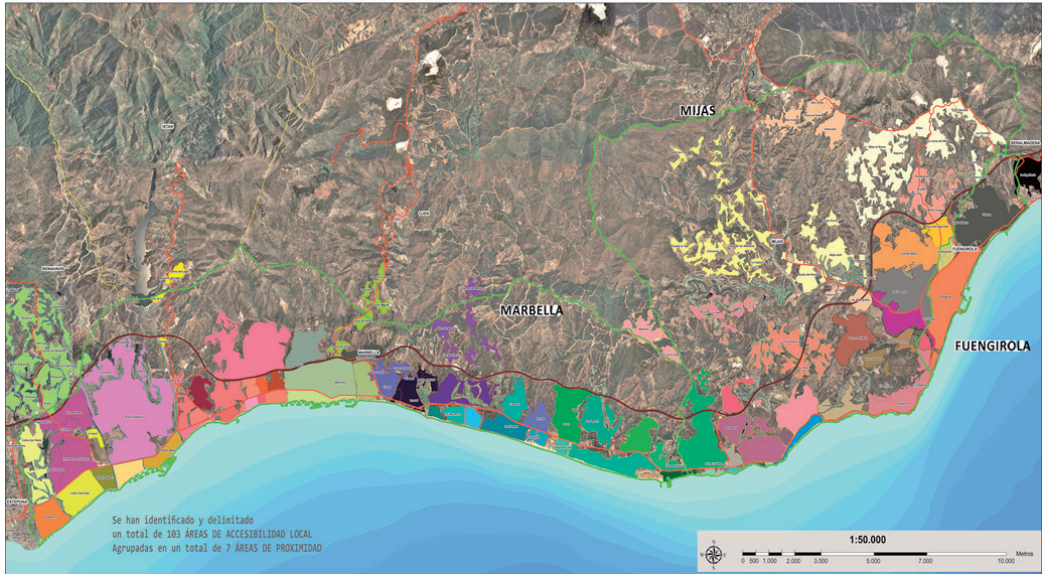
- Interior
- Málaga
- Este
- Benalmádena-Torremolinos
- Corredor
- Norte
- Oeste

A partir de esta macrozonificación y las zonas de la EDM de 2010, se ha realizado una zonificación de áreas de homogeneidad funcional que nos determinarán los ámbitos de diseño de microredes.



Las Área Funcionales se definen en función de los siguientes criterios:

- Se estructuran y desagregan a partir de unas unidades superiores que son las Áreas de Proximidad.
- Atiende, en lo máximo posible, a criterios de homogeneidad funcional.
- Accesos y conexiones con viarios de mayor rango jerárquico, localizados y comunes.
- Los límites están definidos por viarios de alta capacidad o accidentes fisiográficos que le otorgan un cierto grado de autonomía física y funcional.
- Máxima homogeneidad de uso del suelo, residencial, comercial, actividad laboral (polígonos industriales o centros empresariales), etc.
- Uniformidad funcional desde el punto de vista de demanda de movilidad como zona generadora o atractora de viajes.
- Los criterios de tamaño responde a los mínimos necesarios para que responda adecuadamente a las necesidades de diseño de "redes locales de acceso a destino" "motorizadas", público y privadas, y "no motorizadas" fundamentalmente.



ANÁLISIS DE LOS PARÁMETROS DE MOVILIDAD

A partir de la EDM de 2010, se han deducido los siguientes datos básicos de movilidad referidos al área de estudio:

Plano de Zonas Funcionales. Se han identificado y delimitado un total de 87 Área Funcionales o Áreas de Accesibilidad Local agrupada en un total de 4 Áreas de Proximidad

Datos básicos de movilidad

MODO	PORCENTAJE
No motorizado	37,0%
Tren	0,9%
Bus	3,7%
Privado	58,2%
Otro	0,2%

MOTIVO	PORCENTAJE
Trabajo	30,8%
Estudio	18,1%
Gestiones	1,2%
Compras	12,1%

Ocio/Deporte	12,0%
Medico	2,5%
Asuntos personales	9,6%
Acompañante	5,4%
Otro	8,3%

Número medio de viajes:

CIUDAD	VIAJES/PERSONA
Fuengirola	1,91
Mijas	1,13
Marbella	4,15
MEDIA	2,40

En un día laboral medio el número medio de viajes realizados por los ciudadanos en el área de estudio es de 2,14 frente a los 1,98 que se realizan en la ciudad de Málaga.

Se observa que la necesidad de movilidad se acentúa exageradamente en Marbella según los datos de EDM 2010 donde casi duplica los 2,14 viajes diarios de la zona de estudio, y por supuesto es muy superior al nivel de movilidad de la capital Malagueña.

CIUDAD	PRIV.	PRIV. %	PÚBL.	PÚBL.%	OTROS MOTOR.	OTROS MOTOR. %
Fuengirola	72.232	91,7%	5.930	7,5%	589	0,7%
Mijas	98.206	96,3%	3.578	3,5%	176	0,2%
Marbella	151.444	90,8%	15.035	9,0%	354	0,2%
Totales/%	321.882	92,6 %	24.543	7,0 %	1119	0,3 %
TOTAL VIAJES	347.544					

Con un 3,5% de movilidad en transporte público respecto a la movilidad motorizada revela que el transporte público en Mijas es casi inexistente, y quedando prácticamente toda la movilidad motorizada relegada al automóvil. Por otro lado y a pesar de que el porcentaje de desplazamientos en vehículos privados de Marbella es menor que en Mijas no se puede obviar el hecho de que más de 150.000 viajes se realizan en este modo de transporte.

Motivos en la elección modal

El 62,6% de los usuarios del transporte público son cautivos. El 53% de los usuarios del vehículo privado estarían dispuestos a utilizar el transporte público.

Motivos no uso TPC	%	
No hay servicio publico	14,00%	53,2% Disponibilidad a ser transvasado a modos públicos
Mala combinación	22,10%	
Ahorro de tiempo en coche	15,90%	
Más económico en coche	1,20%	
Necesita el coche para trabajar	3,90%	36,9% No disponibilidad a cambios modales
Más cómodo en coche	32,40%	
no me gusta el transporte publico	0,60%	
Otros	10,00%	
No sabe/no contesta	0,10%	

De esta manera se puede observar que un alto número de personas son “cautivos” del transporte privado, al no existir una alternativa para ellos en el transporte público. Realmente tan solo un 37% de conductores habituales no estarían dispuestos a cambiar al transporte público como modo de transporte en sus desplazamientos diarios tanto por convencimiento como por necesidad. Realizando el mismo análisis para el caso del transporte público, se observa que las cifras de usuarios que no pueden utilizar, el transporte público por falta de cobertura, por demasiado tiempo de recorrido, o por malas combinaciones es exagerado, como es el caso de Marbella y Mijas con más de un 60% y algo menor e incluso por debajo de la media en Fuengirola.

VARIACIONES ESTACIONALES DE DEMANDA

Se han considerado como meses de verano los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre y que la formulación utilizada a tal efecto es:

$$\Delta \text{Demanda (\%)} = \frac{\text{Demanda de verano} - \text{Demanda de invierno}}{\text{Demanda de invierno}} * 100$$

La demanda de movilidad en vehículo privado asociado a los meses de verano aumenta de media un 27,45%.

ANÁLISIS DE MOVILIDAD A ESCALA MACROZONAL

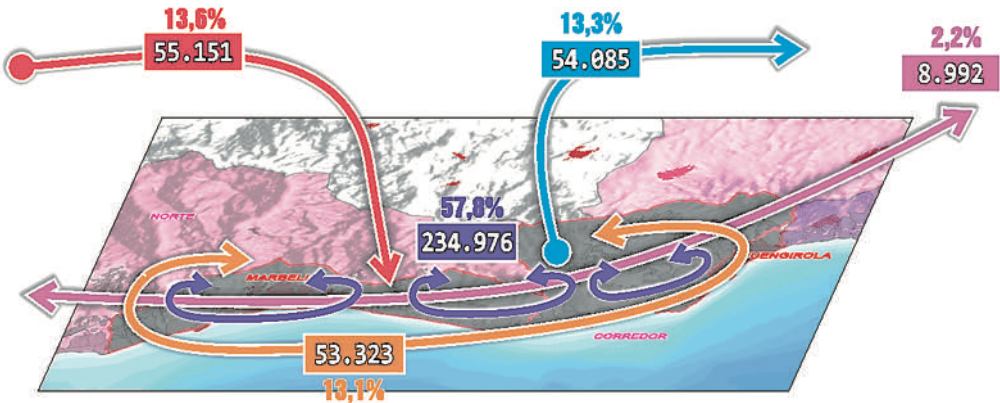
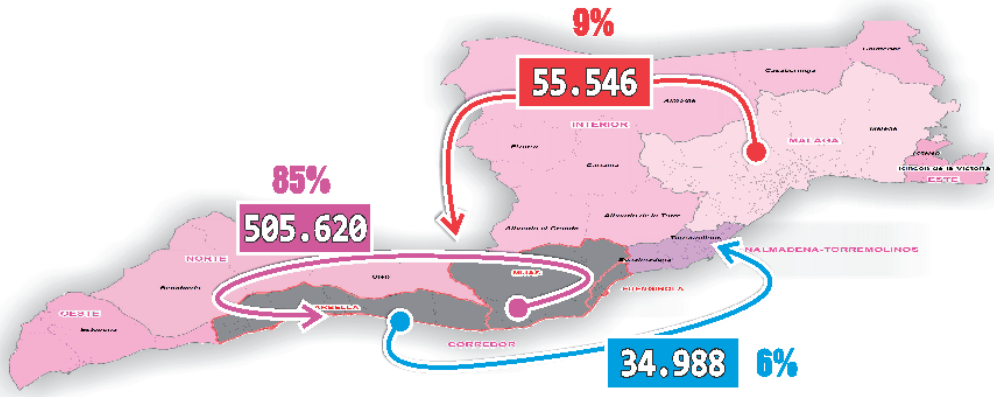
Las conclusiones que se pueden extraer de todos los datos de movilidad anteriores son entre otros el número de viajes totales que en un momento dado pueden ser susceptibles de ser captados o trasladados a un sistema de transporte público eficiente es de casi 600.000, entendida esta demanda potencial como el número de desplazamientos generados y atraídos en la Zona del Corredor configurada por los municipios de Marbella, Mijas y Fuengirola, en un día medio laboral e independientemente del modo de transporte utilizado actualmente. La distribución espacial de estos casi 600.000 viajes se muestra en las tablas siguientes donde se han considerado tres tipos distintos de usuarios:

- A. Usuarios que desde el exterior entran o acceden al "corredor".
- B. Usuarios que desde el "corredor" quieren desplazarse hacia zonas exteriores, principalmente hacia Este, la zona de Benalmádena, Torremolinos y Málaga.
- C. Usuarios que se desplazan dentro del corredor en recorrido de mediana distancia, ya que éste tiene una longitud de unos 39 km.

Las cifras totales de los distintos tipos de movilidad considerada y estimada son:

	Número de desplazamientos Usuarios potenciales	
A. Del exterior hacia el corredor	55.546	9%
B. Del corredor hacia el exterior	34.988	6%
C. Dentro del corredor	505.620	85%
Totales	596.154	100%

La dependencia exterior de la zona de estudio es tan solo del 15% mientras que un 85% de los viajes que se realizan en coche en este ámbito territorial tienen su origen y destino en la propia zona, es decir, son autodependientes o tienen un grado de autonomía funcional de un 85%.



PROGNOSIS

En este apartado se han calculado una serie de factores que han servido para realizar la estimación de los posibles escenarios futuros. Se ha considerado dos principales grupos de movilidad:

En el primer grupo se contemplan todas las personas que viven en un radio de 400 metros del eje del futuro corredor destinado a transformarse en una posible vía multimodal que se implantará en la antigua N-340 y que será un eje principal estructurante del Sistema de Transporte Público en plataforma reservada.

En el segundo grupo incluye toda la población que vive fuera del ámbito urbano anterior, es decir, a más de 400 metros de distancia del futuro corredor de transporte público. De esta manera se tienen en cuenta no solo las

Resumen del análisis de la movilidad a escala macrozonal

distintas peatonales ideales de captación de viajeros, sino además, otros factores como la posibilidad o facilidad de transbordo.

Una vez diferenciados estos dos grupos de población se estima cómo se desplazan en función de las distancias de los viajes y el modo de desplazamiento empleado, de esta manera y aplicando los actuales porcentajes de reparto modal en función de cada una de las zonas consideradas, se obtienen los siguientes valores:

A 400 de radio de cobertura (buffer) del trazado de la plataforma reservada

(1) Ciudad	Viajes en TP	Viajes no motorizados	Viajes en VP
Fuengirola	3.409	23.545	40.726
Mijas	609	7.094	14.767
Marbella	7.200	52.062	78.613
TOTALES	11.218	82.701	134.106

A partir de los datos obtenidos se deduce que el mayor número de desplazamientos se realizan en vehículo privado, de tal manera que la principal presión motorizada proviene de fuera de la zona de influencia directa que se ha considerado de 400m. y que suponen más de 237.000 viajes diarios.

A más 400 de radio de cobertura (buffer) del trazado de la plataforma reservada

(2) Ciudad	Viajes en TP	Viajes no motorizados	Viajes en VP
Fuengirola	4.483	30.955	53.545
Mijas	3.064	35.672	74.258
Marbella	10.037	72.570	109.579
TOTALES	17.584	139.197	237.382

Para estas variables se ha definido un factor corrector que determina la disponibilidad de utilizar el sistema de transporte público evaluando la posible penalización que la realización de transbordos puede suponer a la hora de elección de modo de transporte. Para el cálculo de este factor se ha utilizado la siguiente formulación:

Para usuario localizado a un radio de 400 m.:

$$\Delta\text{DemandaTP} = (\text{Viajes Vp} - \text{Viajes Vp LR}) \times \text{DCM} + (\text{Viajes Vp LR}) \times \text{DCM} \times \text{DAT}$$

Para una distancia mayor de 400 m. de radio desde el eje:

$$\Delta \text{Demanda TP} = (\text{Viajes Vp IM}) \times \text{DCM} + (\text{Viajes Vp} - \text{Viajes Vp IM}) \times \text{DCM} \times \text{DAT}$$

TP = Transporte público
 Viajes Vp = Viajes en vehículo privado automóvil
 Viajes Vp LR = Viajes en vehículo privado de Largo Recorrido
 Viajes Vp IM = Viajes en vehículo privado interiores del municipio
 DCM = Disponibilidad a cambiar de modo
 DAT = Disponibilidad a transbordar

Una vez evaluado y filtrados los datos, obtenemos los primeros resultados sobre del uso del TPC tras la implantación de la plataforma reservada.

(3) Ciudad	Viajes trasvasados de modo a 400 metros	Viajes trasvasados de modo a más de 400 m.	Totales
Fuengirola	12.923	11.254	24.177
Mijas	5.768	19.162	24.929
Marbella	39.624	63.080	102.704
Total Parcial	58.315	93.496	
TOTAL			151.810

Total viajes captados por el Sistema de T.P.C. en Plataforma reservada

TOTALES	(1)	(2)	(3)
180.612	11.218	17.584	151.810

De esta manera, y teniendo en cuenta el número de desplazamientos en transporte público actuales se obtienen un total de 180.612 viajes diarios en este modo de transporte, gracias a la mejora del servicio en el transporte incluyendo factores como la cobertura o las combinaciones entre modos. Esto supone 29 % de reparto modal global de la movilidad, la cual actualmente es prácticamente inexistente. Para determinar la carga de vehículos privados soportado por el viario principal de distribución interior de la zona, la A-7 o la antigua N-340, se transforman los viajes diarios en carga de vehículos/hora a partir de la ocupación media de los vehículos. De este modo y teniendo en cuenta que todas las cifras anteriores se han tratado

para los dos sentidos por la mitad obteniéndose de esta manera el número de vehículos/hora/sentido que circulan por al A7.

Ciudad	A 400 m.	A más de 400 m.	Total
Fuengirola	1.067	1.623	2.689
Mijas	345	2.114	2.459
Marbella	1.808	2.157	3.965

A partir de estos datos se deduce que una carga de más de 1000 vehículos por sentido y hora y carril no es asumible ya que sería la carga capaz de soportar un carril de circulación para un sentido a una velocidad media de unos 50 km/h y en flujo continuo.

A partir de esta premisa se elabora la siguiente hipótesis-objetivo del proyecto, que será alcanzado mediante la puesta en carga de políticas específicas:

- De disuasión del vehículo privado y concienciación de uso del transporte público.
- De incentivación y facilidades para el transbordo y la transferencia modal.
- De intermodalidad entre modos a través de la reordenación de líneas de transporte público local – urbano.
- De localización estratégica de aparcamientos tipo “park&ride” apoyado en promociones directas de uso del sistema.
- De adecuación de los trayectos post y pre transporte público que ampliaran significativamente el radio de cobertura del sistema de transporte público.

Con la aplicación de estas políticas de movilidad se estará en condiciones de elaborar la siguiente hipótesis-objetivo:

- a. El número de transbordos se duplica con respecto al actual.
- b. El número de personas dispuestos a cambiar de modo de transporte se verá incrementado por las medidas disuasorias del vehículo privado (hasta un 90%).
- c. Se redireccionan los tráficos facilitando que los viajes con origen a menos de 400 metros de la A7 se desplacen por esta para recorridos

internos del corredor y de municipios mientras que se desplazaran por la AP7 para desplazamientos más largos.

- d. En el caso de la población a más de 400 metros solo se podrá utilizar la A7 para desplazarse dentro de los municipios.

De esta manera una persona que se dirige del centro de Marbella a Fuengirola y opta por el coche lo hará por la A7 mientras que la misma persona en Nueva Andalucía se dirigirá a Fuengirola por al AP7. Realizando nuevamente la estimación de viajes con las nuevas hipótesis de cálculo, viajes generados por cada municipio en vehículo privado y que es canalizado por la A-7:

Ciudad	A 800m	A más de 800 m.	Total veh/hora/sentido por la A7
Fuengirola	51	148	199
Mijas	34	184	219
Marbella	207	888	1.095

Con la puesta en carga de esta hipótesis-objetivo se obtiene una disminución importante de las intensidades de vehículos en tránsito que al ser inferior a 1000 vehículos/hora y carril hace viables estas cargas.

(4) Ciudad	Movilidad que cambia de modo a 400 metros	Movilidad que cambia de modo a más de 400 m.	Totales
Fuengirola	25.647	23.971	49.619
Mijas	10.466	36.264	46.730
Marbella	55.194	85.134	140.329
Total Parcial	91.307	145.369	
TOTAL	236.678		

Total viajes captados por el Sistema de T.P.C. en Plataforma reservada

TOTALES	(1)	(2)	(4)
265.480	11.218	17.584	236.678

Esto a nivel de transporte público se traduce en 265.480 o lo que es lo mismo un 42,7 % de reparto de la movilidad total. Obviamente estos niveles de reparto modal son muy elevados para ser alcanzados por los modos públicos, a medio-corto plazo. Ahora bien, estas cotas deben y pueden ser compartidas con otros modos de transporte como puede ser:

- La bicicleta, que con infraestructuras adecuada que aseguren la continuidad, comodidad y seguridad en itinerarios intermunicipales o internúcleos, que conecten los núcleos poblacionales entre sí y con los principales centros de atracción de viajes de medio-largo recorrido, pueden captar hasta un 10% del reparto modal en un futuro próximo en coordinación y de acuerdo con la puesta en carga del Plan Andaluz de la bicicleta.
- El peatonal con distancias de entre 1-3 km con itinerarios con adecuación para la movilidad peatonal, que puede reforzar su cuota modal en un 13% más alcanzando el 50% de la movilidad global en un día medio laboral. (actualmente la movilidad peatonal supone tan solo un 37% de los desplazamientos totales).

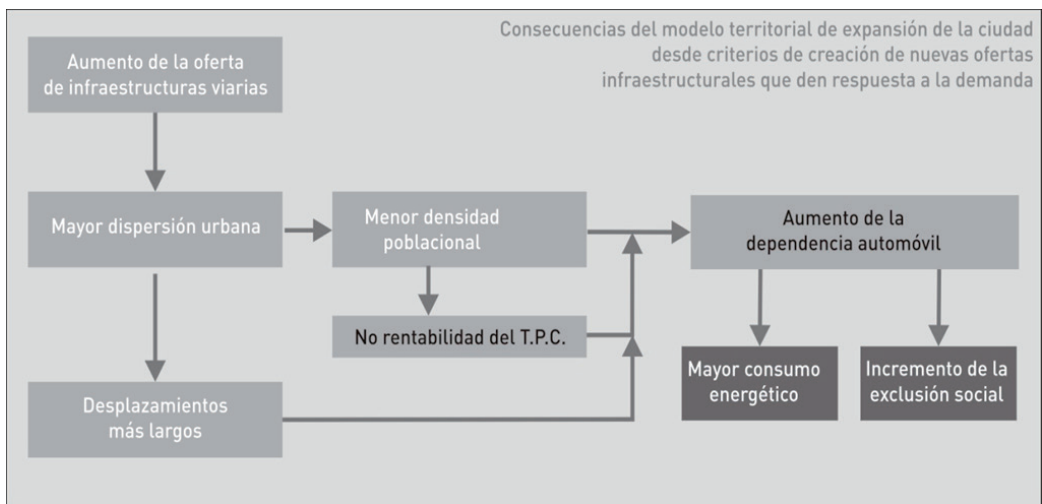
También con la mejoras en las líneas locales de transporte público local, reestructuración, reordenación y coordinación con el sistema interurbano puede reforzar el trasvase modal hacia modos públicos. Con estas hipótesis-objetivo, el nuevo sistema de transporte público colectivo asumiría un 19,7% del total de viajes generados, quedando un 20,3% para el vehículo privado.

DIAGNOSIS DEL SISTEMA Y ESCENARIOS POSIBLES

Problemas deficiencias del territorio de la Costa del Sol Occidental:

- La accesibilidad territorial es reducida y complicada.
- Un eje que separa, efecto barrera de la A-7 y de las quebradas.
- Una concepción del territorio no conjunta desagregada por municipios.
- Falta de continuidad con el territorio lento: entre las distintas escalas territoriales.
- La AP-7, condiciona el uso de la A-7 como conector laboral y de viajes pendulares.
- Existen soluciones de paso para permeabilizar transversalmente la A-7 pero en muchas ocasiones está solamente diseñada para el coche. sin espacio para el peatón, sobre todo en los pasos a distinto nivel y asociados a conexiones viarias motorizadas.
- La A-7 muchas veces funciona directamente como distribuidor y accesos a los núcleos urbanos por lo que no existe una transición entre viario territorial de alta capacidad y el viario local de acceso a destino.

- Los accesos al territorio de la Costa del Sol Occidental son complejos y no funcionan como intercambiadores eficientes, lo que hace que el intercambio de tráficos se realice en los viarios interiores.
- Los aparcamientos planificados desde los distintos ayuntamientos están situados demasiado interiores, lo que inhabilita la posibilidad de diseñar redes urbanas amplias e intercambiadores de transporte importantes en área periurbanas.
- La política de aparcamientos mete el coche hasta el corazón lo que elimina la calidad del espacio público.
- Las relaciones Norte-Sur son deficitarias y claramente mejorables, por lo menos en la oferta de nuevos modos de transporte.
- La continuidad Este-Oeste se interrumpe.
- La actual oferta de transporte público de alta capacidad, el Cercanías, finaliza en el centro de Fuengirola.



Síntesis de los problemas del Territorio Urbano de la Costa del Sol Occidental:

Problemas de un Territorio Metropolitano:

- Es un territorio común-compartido de unidad funcional pero sin gestión conjunta.
- Este territorio costero de configuración metropolitana sin control institucional, a veces la institución actúa como un agente de mercado más, al margen de la planificación.
- Sólo se han desarrollado planificaciones sectoriales, a veces antagónicas.
- Los nodos de transporte no están asociados a la densificación sino sólo a los grandes centros atractores oportunistas.

Problemas de un Territorio Litoral Turístico:

- Es un territorio con problemas compartidos, duplica su población en un periodo de dos meses y que deja "vacío" el territorio nueve meses.

Problemas intrínsecos al Territorio de la Costa del Sol Occidental.

- Es un territorio económicamente pujante, activo y dinámico.
- Ha comenzado a configurar ciudades propias y equipamientos propios sin las adecuadas infraestructuras.

Problemas de un Territorio Urbano.

- Se ha permitido el desarrollo de un territorio urbano carente de estructura, donde, a pesar de funcionar en varias escalas, no existen buenas relaciones entre ellas, ni en cada una de ellas por separado.
- La red metropolitana de viario no es válida.
- La red metropolitana de transporte colectivo o no cumple su función o no existe.
- No existen redes secundarias jerarquizadas.
- No existen redes de para el transporte "no motorizado".

Como consecuencia de los análisis de la funcionalidad territorial y de las demandas de movilidad, se podrían expresar las claves de la situación actual en los siguientes datos:

- En la Costa del Sol Occidental existen un total de 202 áreas urbanas

donde no existen relaciones de proximidad entre ellas y están forzadas a utilizar la N-340 como soporte para la conectividad entre ellas. Desde criterios de funcionalidad urbana real y centralidad se pueden organizar en:

- » Sin Centralidad: son totalmente residenciales (148 Aéreas, 45%).
 - » Con Centralidad Débil: áreas residenciales con pequeños comercios, restaurantes, farmacias (41 áreas, 24%).
 - » Centralidad Fuerte: atraen viajes metropolitanos (5 áreas 25%).
 - » Centralidad Local: cabeceras municipales de municipios del interior que no ejercen una atracción de viajes metropolitanos (7 áreas, 7%).
- En la Costa del Sol se producen casi 1.100.000 (1.125.703) desplazamientos diarios, esta cifra incluye urbanos e interurbanos en todos los modos de transporte, de los cuales más de 320.000 son interurbanos.
 - La capacidad del viario Sur (es decir la N340-A7) está muy lejos de poder aportar respuestas a las demandas actuales y previstas.
 - Los sistemas de transporte público no responden a las demandas existentes y mucho menos a las necesidades de los usuarios. Por otro lado, los ritmos de implantación de sistemas ferroviarios ya llegan tarde para el ritmo actual de crecimiento del problema.

DETERMINACIÓN DE INTERCAMBIADORES Y EVALUACIÓN DE LA POTENCIALIDAD DE USUARIOS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE EN LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

La fase de propuestas del Estudio de Movilidad se estructura en tres bloques:

- A. PROPUESTAS. En este se identifican una serie de propuestas de actuación donde se definen las bases necesarias para la puesta en carga del nuevo modelo de movilidad de este territorio costero.
- B. VIABILIDAD TÉCNICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE. En este bloque se ha realizado una evaluación de la demanda para obtener una estimación de la captación potencial de usuarios para cada una de las estaciones intermodales propuestas para el nuevo modelo de transporte.
- C. VIABILIDAD TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA. En este apartado se realiza una aproximación al diseño y encaje de la infraestructura que dará soporte al principal corredor de transporte público de la

Costa del Sol Occidental. Identificación de puntos críticos, necesidades y posibles soluciones de encaje de la plataforma reservada.

D. PROPUESTAS. DESARROLLO PROPOSITIVO. ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS DE ORDENACIÓN

Las propuestas que se desarrollarán en el presente estudio se han planteado desde las siguientes líneas estratégicas:

1. La urgente necesidad de entender el complejo urbano de la Costa del Sol como un territorio que puede y debe ser reconfigurado.
2. La comprensión del territorio desde su dimensión urbana multiescalar.
3. La inclusión de los modelos funcionales como soporte de la nueva ciudad-territorio formal.
4. La potenciación de los modos de transporte públicos colectivos y no motorizados como sistemas estructurantes del nuevo modelo.

Estas líneas estratégicas han configurado a través de la elaboración de los análisis de:

- a. Políticas de Planeamiento Urbano, control y ordenación del tráfico en el tejido viario existente:
 - i. Directrices del Planeamiento General de cada Municipio.
 - ii. Planes Sectoriales de las administraciones estatal y autonómica.
 - iii. La movilidad en un marco supramunicipal.
 - iv. Ordenanzas municipales de Movilidad y Tráfico urbano.
- b. Estrategias para el Transporte Público Colectivo. El Corredor de Transporte Público como soporte del sistema de transportes.
- c. Políticas de intermodalidad con el sistema de T.P.C. Aparcamientos.
- d. Mejora de la accesibilidad a las líneas de autobuses, estudiando las rutas, paradas y puntos de intercambio.
- e. Recuperación de la calidad ambiental y funcional del espacio público.
- f. Espacios e itinerarios específicamente diseñados para la movilidad peatonal y ciclista, como elemento de acceso a los diversos "centros de atracción" y a la red de espacios libres estanciales.

La movilidad sostenible, como principio elemental en la planificación, debe ser implicada en la gestión de las estructuras urbanas y territoriales desde los siguientes escenarios básicos:

- La potenciación del transporte público mediante reorganización de las infraestructuras de transporte priorizándolo para el transporte colectivo.

- La implantación de una planificación territorial adecuada que incorpore nuevas pautas de urbanismo medianamente denso en función del transporte público.
- La racionalización y restricción del uso del vehículo privado mediante alternativas de transporte basadas en principios sostenibles.
- La generación y potenciación de nuevos espacios de centralidad territorial, de las relaciones entre nodos del territorio elaborada sobre la base de las relaciones urbanas históricas, y su articulación hacia los diferentes horizontes de futuro debe recoger los ritmos históricos y proyectar con cuidado sus nuevos escenarios.

PROPUESTA DE ACTUACIÓN. CLAVES Y ESTRATEGIAS.

La realidad es que el crecimiento histórico en población estable del conjunto ha provocado la aparición de agrupaciones de equipamientos y servicios, siempre ligados a la N-340, antes que a la búsqueda de centros urbanos en las urbanizaciones.

Este proceso que, de haberse controlado, podría significar una excelente ayuda a la consolidación de las incipientes microestructuras urbanas hoy es el único soporte para comenzar a desarrollar un sistema de centralidades de proximidad. Naturalmente esto implica una visión muy diferente de la N-340 que debe asumir funciones muy diferentes a las actuales:

- En primer lugar, la necesidad de conectar mediante sistemas de Transporte Colectivo todos los núcleos poblacionales dispersos en el territorio y que están directamente conectados a ella, lo que supone revisar la función actual, incorporando plataformas reservadas para bus (podría incorporarse un VAO).
- En segundo lugar, la actual conectividad entre el norte y el sur de la N-340, es inapropiada, de baja calidad y se ha priorizado solo para el automóvil, cuando se está hablando de distancias peatonales que varían entre los 100 y los 400 metros.

Así mismo, es necesario establecer los mecanismos adecuados de intercambio entre redes que facilite y articule de forma efectiva y eficiente las relaciones entre las distintas escalas que intervienen en el territorio:

- Macroterritorio – Territorio de la Costa de Sol Occidental (Relaciones Exteriores).
- Territorio – Ciudad. Relaciones de Aproximación a lo urbano desde las vías de alta capacidad que estructuran el territorio.
- Ciudad – Barrio. Relaciones de accesibilidad local a destino final.

ESCALA INTERURBANA

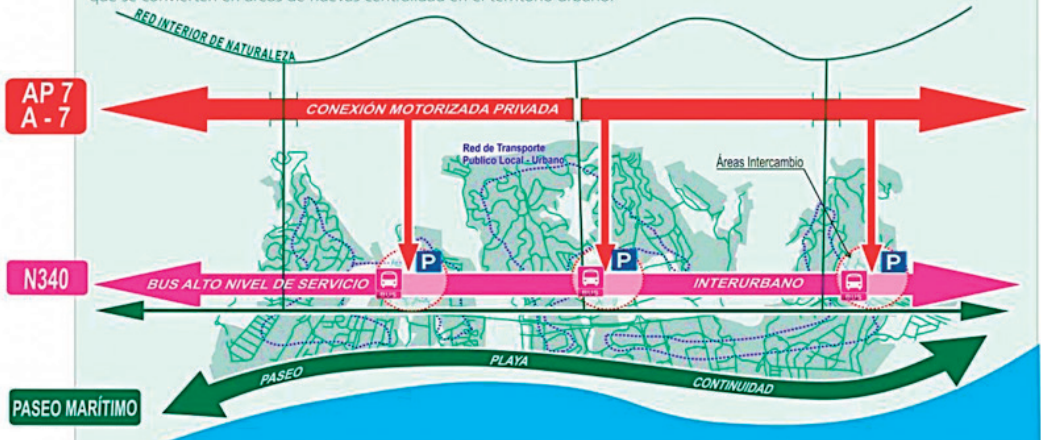


ESCALA URBANA



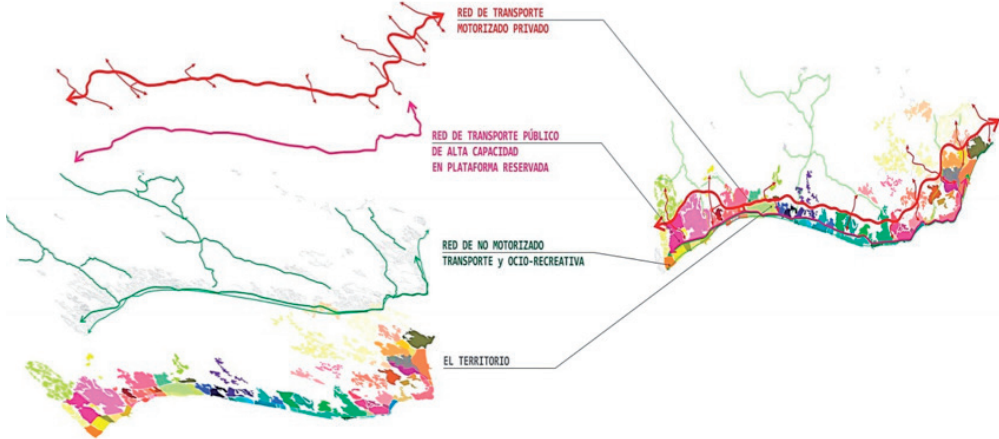
INTERCONECTIVIDAD DE REDES. COMPATIBILIDAD - COMPLEMENTARIEDAD

Las diferentes escalas territoriales son accesibles por redes específicas interconectadas mediante pasos a distinto nivel y articuladas en los intercambiadores que se convierten en áreas de nuevas centralidad en el territorio urbano.



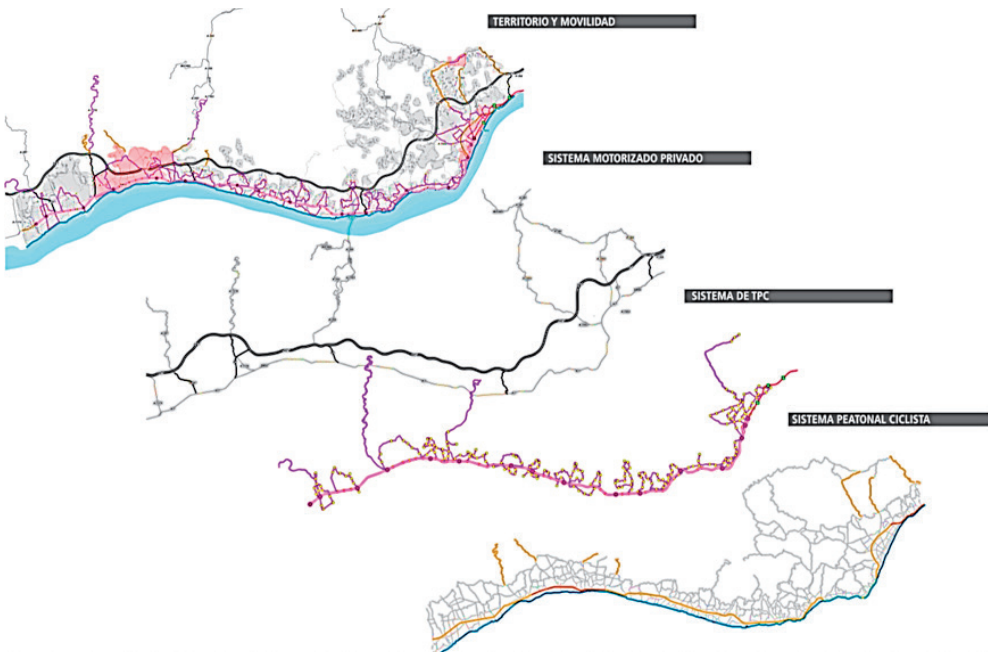
INTERCONECTIVIDAD DE REDES, COMPATIBILIDAD - COMPLEMENTARIEDAD ENTRE SISTEMAS DE TRANSPORTES

La superposición de redes de transporte de acuerdo con la capacidad y necesidad de cada espacio territorial lo articulan y lo hacen accesible. La adecuación espacio-funcional es la pieza clave para la habitabilidad del territorio urbano. Es la asignación funcional de cada vía o calle de acuerdo con su capacidad de transporte, ambiental y el uso de sus márgenes.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

El nuevo Modelo de Movilidad Territorial está basado en esquemas de Intermodalidad diseñados desde la gestión de la oferta, desde una concepción de multimodalidad de los viajes y de la adecuación espacio-funcional del viario:

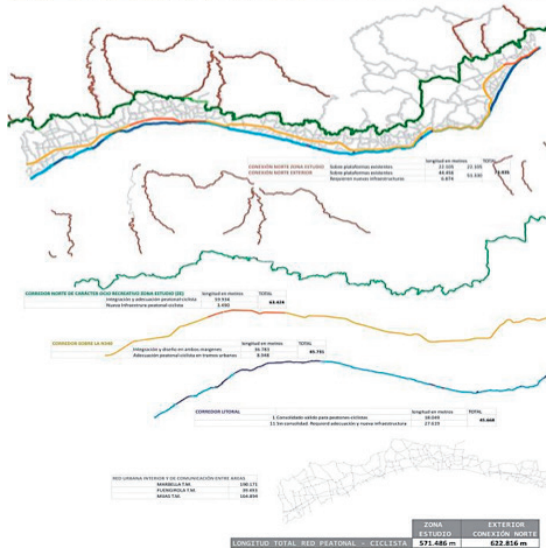


Sistema no motorizado:
peatonal y ciclista

A modo de ejemplo se presenta las redes y microredes diseñadas para los distintos modos de transporte:

SISTEMA NO MOTORIZADO: PEATONAL Y CICLISTA

TIPOLOGÍA FUNCIONAL



1. La red está determinada por una superposición de redes y/o corredores con distinta funcionalidad
2. Permitir la elección de utilizar modos no motorizados en los desplazamientos habituales de forma cómoda y segura simplizando libremente a pie o en bicicleta a cualquier destino
3. Convertir los extremos de los trayectos o viajes en experiencias agradables

CORREDORES DE LOS NÚCLEOS DEL INTERIOR. CONEXIONES NORTE SUR

— SOBRE PLATAFORMAS EXISTENTES

— REQUIERE DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

Función de conexión Norte-Sur entre municipios de interior (Itáza, Benalup y Ojén) y la Costa. Asume funciones de transporte y de ocio-deportivo, de conexión entre la ciudad y la naturaleza.

CORREDOR NORTE DE CARÁCTER OCIO RECREATIVO

— INTEGRACIÓN Y ADAPTACIÓN PEATONAL CICLISTA

— NUEVA INFRAESTRUCTURA PEATONAL CICLISTA

También con una doble función de conexión Este-Oeste para viajes más locales de corto-medio recorrido entre núcleos urbanos del mismo municipio o vecino y de ocio-deportivo.

CORREDOR N-340. REINTERPRETACIÓN FUNCIONAL

— INTEGRACIÓN DE DISEÑO PEATONAL CICLISTA EN ÁMBITOS MARGENES DE LA N-340

— ASOCIACIÓN PEATONAL CICLISTA EN TRAMOS URBANOS

Especialmente con función transporte para recorridos de media-larga distancia de conexión entre núcleos urbanos del mismo o distinto municipio.

CORREDOR LITORAL

— CONSIDERADO VALIADO PARA PEATONOS Y CICLISTAS

— LOS CORREDORES REQUIERE DE ADAPTACIÓN O NUEVA INFRAESTRUCTURA

Puede soportar también una doble funcionalidad de transporte para recorridos diarios de carácter recurrente o asociado a ocio-recreo y deporte con una especial vocación turística.

RED MALLADA URBANA - LOCAL

— RED URBANA DE CONEXIÓN CIUDAD-TERRITORIO

— CON FUNCIONES DE DISTRIBUCIÓN LOCAL Y DE PERMISO O APROXIMACIÓN A DESTINO FINAL

Esta red, menos especializada, asume funciones esenciales como es el acercamiento de las facilidades de uso de los modos "blandos" a los entornos de La Ciudad de viajes. De ahí la importancia de su implantación como parte fundamental para el fomento del uso de la bicicleta y del "carril" como modos principales de transporte en la ciudad. Su función es la de facilitar el acceso a destino en bici o andando, distribuir los flujos en el interior de las zonas urbanas y permitir la comunicación de entre los núcleos poblacionales próximos, es decir, facilitar la movilidad de proximidad o de corto recorrido.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO

26 LINEAS URBANAS
Con una longitud total de la Red de 290 km



El Sistema de transporte público colectivo urbano está definido por 26 Líneas, que cubren los territorios urbanos de los municipios de Marbella, Mijas y Fuengirola, y además conecta los municipios de Ojén, Itáza y Benalup con el corredor de Altas Prestaciones.

Las líneas que definen Red Urbana o Local, sirven a las áreas urbanas a las que dan cobertura conectando aquellas áreas y centros con mayores demandas de viajes y alimentando o facilitando el transbordo con el corredor principal de alto nivel de servicio para viajes de medio/largo recorrido de carácter interurbano.

Estas líneas también conectan los núcleos dispersos con los núcleos principales y atractores de viajes de corto-medio recorrido.

26 LINEAS URBANAS

5 LINEAS URBANAS
En el Oeste que funcionan durante todo el año

10 LINEAS URBANAS
En el Este que funcionan durante todo el año

11 LINEAS URBANAS

Nuevos sistemas de transporte flexible, Taxi Compartido durante todo el año y Microbuses durante época estival de alta demanda

- **Autobuses:** para cubrir las áreas urbanas estables, consolidadas y con mayor demanda: San Pedro, Marbella, Fuengirola y Mijas.
- **Microbuses:** que darán cobertura a los núcleos menos consolidados, dispersos y con menor demanda y más sometida a variaciones estacionales
- **Taxi compartido a la demanda:** que sería utilizado para dar cobertura a todo el territorio disperso de baja densidad y donde no son válidos otros sistemas tradicionales con recorridos rígidos y continuo a lo largo del año.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO INTERURBANO DE ALTO NIVEL DE SERVICIO

DEFINICIÓN

Sistema de altas prestaciones servido por autobuses de alto nivel de servicio. Este sistema se caracteriza por utilizar un trazado en plataforma exclusiva segregada del resto de tráfico, con servicios de alta frecuencia y autobuses de alta capacidad articulados y de última generación con posibilidades de satisfacer altas demandas por sentido en horas punta.

FUNCION

Conexiones interurbanas de medio-largo recorrido. Este servicio se complementa con el sistema ferroviario de Cercanías para viajes con destino a Benalmádena, Torremolinos o Málaga.

OFERTA

Corredor de una longitud de 49,3 km con 18 estaciones intermodales a lo largo del Corredor de BHS (Buses with a high level of service)

Estación Intermodal

Ámbitos urbanos de oportunidad y reordenación funcional desde la calidad urbana y ambiental

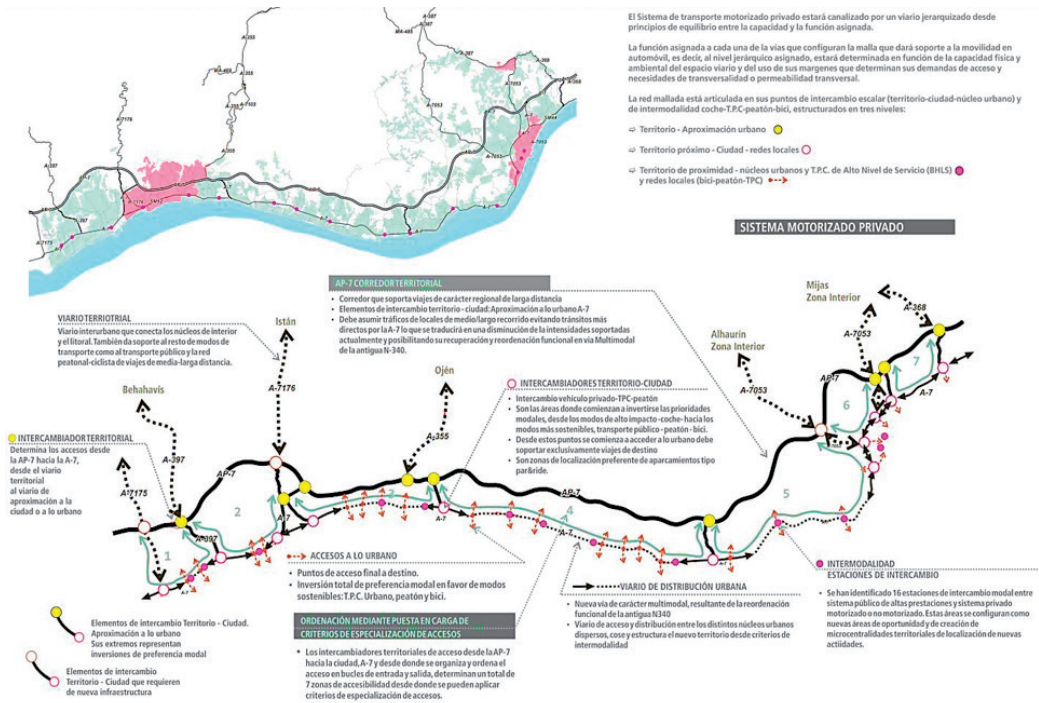
Intercambiador Fuengirola Centro

Área de intercambio entre Sistemas de Alta Nivel de Servicio y Ferroviario de Cercanías



Sistema de transporte público colectivo

VARIANTE 05: EL TERRITORIO TURÍSTICO LITORAL COMO PATRIMONIO ACCESIBLE PARA TODOS



VIABILIDAD TÉCNICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Sistema motorizado privado

Evaluación de la demanda. Estimación de la captación de usuarios para cada una de las estaciones intermodales. Desarrollo de metodología propia.

Para realizar el estudio de la viabilidad se analizan los distintos sistemas de transporte que facilitan la conectividad, la aproximación y accesibilidad a las estaciones intermodales del nuevo sistema de transporte público en plataforma reservada. Estos sistemas son:

- El sistema peatonal. Se han tenido en cuenta unos desplazamientos de corto recorrido con poco tiempo de desplazamiento. Estimando una velocidad media de 1,2 m/s, en 15 min. de desplazamiento un peatón puede recorrer una distancia efectiva de hasta 1.080 metros.
- El sistema ciclista. Se tendrán en cuenta las características de este modo de transporte evaluando también a través de una matriz de costos, la pendiente asociada a la topografía de la zona. La velocidad media de la bicicleta en medio mixto (no exclusivamente urbano) se puede considerar en torno a los 13 km/h, si se asume un desplazamiento de unos 20 min. hasta el intercambiador de transporte, objetemos una cobertura en torno a los 4.300 m, y para un tiempo de viaje de 10 min. se

tendría un radio de influencia de 2.100 metros. A esta matriz de tiempos de desplazamiento se le añadirá una matriz de costos asociada a la pendiente.

- El sistema de transporte público. El sistema de autobuses locales alimentará al eje estructurante territorial conectando todas las urbanizaciones de ladera con el nuevo sistema. El cálculo de la demanda en este sistema se realizará a partir de la cobertura poblacional para cada una de las paradas.

El sistema de vehículo privado. Basándose en sistemas de multimodalidad *park&ride*, se trata de estimar la demanda de este tipo de usuarios estimando que sean estos los usuarios que recorran distancias más largas de acercamiento a los intercambiadores entre sistemas público-privado.

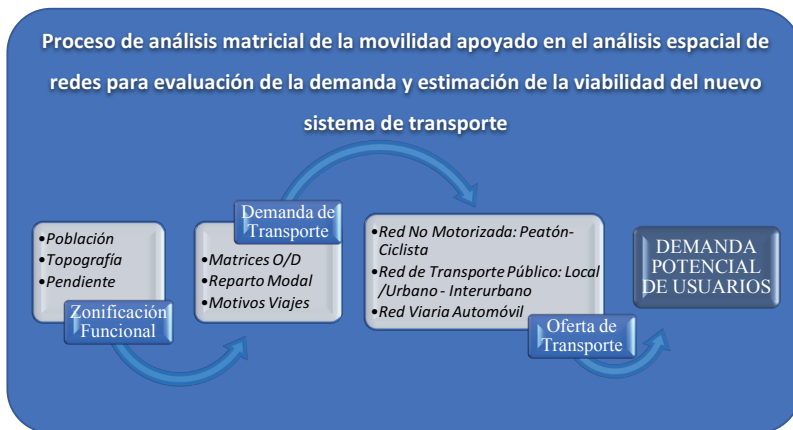
A partir del proceso anterior de desagregación de la información y posterior agregación espacial para la correcta lectura e interpretación funcional de las demandas de movilidad, al que se ha denominado análisis matricial de la movilidad, se ha realizado un análisis espacial de redes en SIG que validará la estimación de captación de usuarios para el nuevo sistema de transporte a partir del radio de acción o de cobertura de las estaciones intermodales en función del modo de transporte utilizado para acceder o aproximarse a los nodos de intermodalidad y donde se tendrán en cuenta factores como el relieve o la calidad del viario para ser determinada.

Conocidos los radios de cobertura, la población servida y las características de las demandas de movilidad, ya reasignadas, se obtendrá una idea bastante aproximada de la demanda futura conociendo también su origen y el modo de transporte que utiliza para aproximarse a los nodos intermodales.

VARIABLES que intervienen en el análisis matricial y espacial de la movilidad:

- Zonificación funcional.
- Población.
- Pendiente.
- Demandas de transporte (matriz Origen/Destino).
- Reparto modal.
- Oferta de Transporte (Redes según modo = Sistema donde convergen y aglutina modo y medio de transporte).

Idealización del proceso metodológico de modelización aplicado para la evaluación y viabilidad del nuevo sistema de transporte:



ESTIMACIÓN DE USUARIOS A PARTIR DE MAPAS DE ISOCRONAS

Se ha definido una nueva metodología para la evaluación de la explotación del sistema del transporte público que dará servicio en la nueva plataforma reservada a partir del siguiente proceso:

- Cálculo de viajes potenciales.
- Cálculo de las Isocronas o distancias medidas en función del tiempo.
- Superposición: de las informaciones calculadas (mapas de isócronas y zonificación de microzonas funcionales) se obtienen los ratios de solapamiento en función de la superficie para cada distancia temporal.

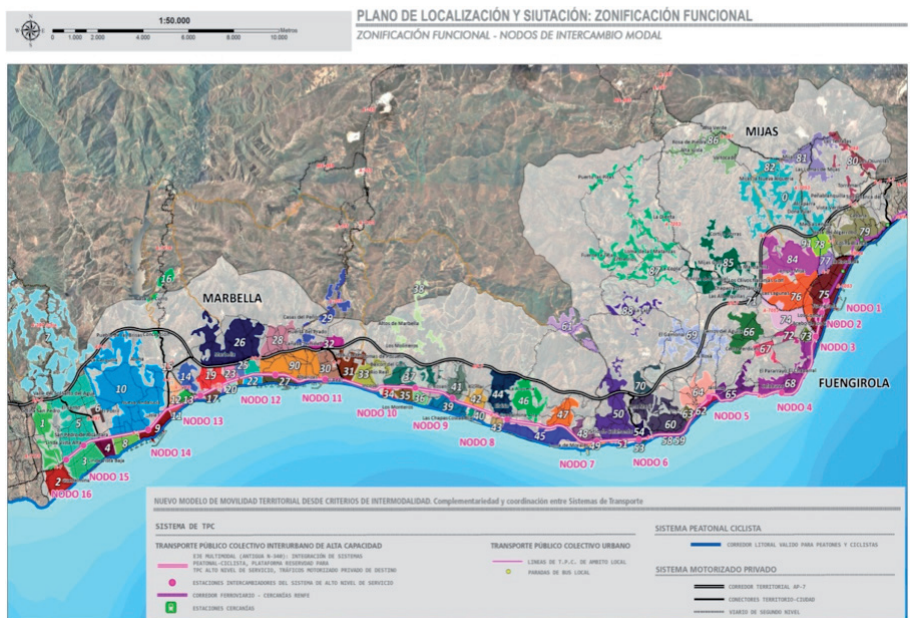
En un último ajuste se ha tenido en cuenta el total de viajes realizados en de largo recorrido eliminando así los viajes duplicados debidos al solape producido entre nodos (personas que viven entre dos nodos, y que pueden desplazarse en un tiempo inferior a 20 min a cualquiera de las 2) que son un total de **221.417 viajes diarios**.

Con esta información, aplicando un factor por coincidencia horaria o factor de hora punta (15% del tráfico se produce en hora punta) se obtendría el número de viajes potenciales en hora punta. Con el cálculo de un factor de "multimodalidad" el cual sería del 20% por tratarse de transporte público, y unos valores medios de ocupación espacial de cada modo de transporte se podrán calcular las necesidades de espacio para favorecer la intermodalidad en cada punto de acceso a la plataforma reservada.

Tabla resumen de Viajes Potenciales por parada ajustada:									
NODO	Peatón	Bicicleta	Transporte Público	Vehículo privado	Total	Peso relativo	viajes ajustados	viajes/hora punta (15%)	factor de multimodalidad (20%)
1	13.201	6.945	7.635	14.628	42.409	0,092	20.261	3.039	608
2	10.907	6.971	11.135	14.842	43.855	0,095	20.952	3.143	629
3	10.907	6.959	10.420	15.336	43.621	0,094	20.840	3.126	625
4	5.426	5.643	3.171	15.428	29.667	0,064	14.174	2.126	425
5	1.628	2.487	2.894	10.854	17.863	0,039	8.534	1.280	256
6	2.179	2.463	2.202	5.540	12.383	0,027	5.916	887	177
7	930	2.524	2.394	6.856	12.704	0,027	6.069	910	182
8	1.352	1.930	1.813	5.950	11.045	0,024	5.277	791	158
9	2.068	2.381	1.275	4.852	10.576	0,023	5.053	758	152
10	1.019	4.325	829	14.732	20.905	0,045	9.987	1.498	300
11	5.668	6.777	11.085	15.518	39.048	0,084	18.655	2.798	560
12	12.177	7.034	11.584	16.060	46.855	0,101	22.385	3.358	672
13	834	10.313	6.188	21.986	39.321	0,085	18.785	2.818	564
14	2.635	7.303	6.654	20.960	37.553	0,081	17.941	2.691	538
15	7.043	5.768	8.146	12.094	33.051	0,071	15.790	2.368	474
16	5.265	5.614	0	11.726	22.605	0,049	10.799	1.620	324
					463.461		221.417		

Esta tabla indica también la concentración de viajes en hora punta estimados (no potenciales, ya que se ha aplicado un 20% de factor de multimodalidad, es decir, usuarios que están dispuestos a elegir la intermodalidad como opción real en sus desplazamientos diarios).

Localización de nodos de intermodalidad



VIABILIDAD TÉCNICA DEL SISTEMA DE LA INFRAESTRUCTURA

Aproximación al diseño y encaje de la infraestructura. Identificación de puntos críticos, necesidades y posibles soluciones de encaje de la plataforma reservada.

Descripción general del tramo de estudio

En el trazado de estudio se observa, por la tipología del vial, 6 zonas claramente delimitadas con características geométricas y/o urbanísticas similares. El estudio de implantación del sistema en cada una de estas zonas debería simplificarse y levantarse sobre una actuación única por cada tramo. Se toma como pk 0+000 la estación de cercanías de Fuengirola y como pk final 39+300 la salida oeste de San Pedro de Alcántara-Guadalmedina. Por sus características funcionales, asociadas al territorio que atraviesan y sirven, se han distinguido tres tipologías de zonas:

- **ZONA URBANA**, de baja velocidad de tránsito hasta 50km/h y con la regulación propia de la zona urbana. Comprende los tramos de Fuengirola, Marbella y San Pedro de Alcántara.
- **ZONA INTERURBANA**: de alta velocidad de tránsito, en este caso limitada a 80km/h, con características y regulación propias de una vía autovía con o sin vías de servicio y delimitadas mediante mediana de separación. El tránsito transversal peatonal se realiza mediante pasarelas y la circulación no motorizada es prácticamente nula y de muy baja calidad e inseguridad. Comprende dos tramos: Fuengirola- Marbella y la conexión entre Puerto Banús y San Pedro de Alcántara.
- **ZONA MIXTA**: vías en tramo periurbano de doble sentido sin separación física, con usos peatonales y no motorizados con eventual regulación semafórica y con una velocidad e intensidad de tráfico intermedia de entre 50 y 80km/h y se localizan entre las zonas anteriores. Comprende la salida oeste de Marbella entre el casco urbano y su incorporación a la A-7 a la entrada a Puerto Banús.

Tipología del vial (*)	Longitud (m)	%	Nodos	ZONAS
Zona urbana (M)	8.600	21,9	5	FUENGIROLA, MARBELLA Y SAN PEDRO
Zona mixta (M)	3.700	9,4	1	CONEXIÓN MARBELLA CON LA A-7
Zona interurbana (M)	27.000	68,7	10	FUENGIROLA-MARBELLA, A7-SAN PEDRO
TOTAL (m)	39.300	100,0	16	

En esta primera fase de estudio se han considerado sólo aquellas variables que afecten a los elementos que se van a estudiar (nodos, tramos y puntos de cruce). Estos elementos, sobre los que se centra el estudio, son los siguientes:

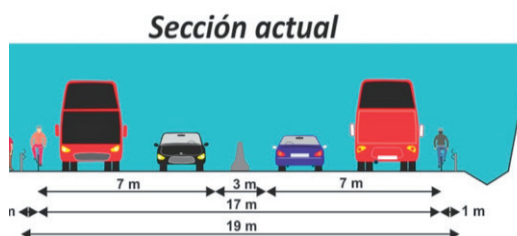
1. intersecciones.
2. pasarelas peatonales.
3. principales paradas de autobus con acceso directo a la calzada principal.
4. incorporaciones a la calzada principal.
5. vías de servicio paralelas a la vía principal.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL TRAMO DE ESTUDIO

De los estudios del trazado de la se deducen las siguientes puntualizaciones que nos marcan las pautas para el estudio:

- Son 39,300 km los estimados entre la estación de cercanías de Fuengirola y la estación nodal final en la salida oeste de San Pedro de Alcántara.
- El 69% de este tramo es interurbano y el 22% urbano siendo el resto de características de circulación y regulación mixtas.
- El número de nodos de intercambio modal es de 16, cinco de ellos situados en zona urbana consolidada (dos en Fuengirola, dos en Marbella y uno en San Pedro) y el resto en zonas interurbanas o en la periferia de estas zonas urbanas.
- La distancia media entre puntos de intercambio modal es de 2.620 m, con una máxima de 4.150m y una mínima, en zona interurbana, de 1.840m. La distancia mínima en zona urbana es de 700m en Fuengirola.
- En cada uno de estos nodos se debe resolver el tráfico transversal de vehículos a motor y de los desplazamientos no motorizados así como la implantación de espacios para aparcamiento.
- La conexión con la estación de autobuses y de tren de cercanías es directa y se realiza en el primer nodo de intercambio de Fuengirola.
- La estación de autobuses de Marbella sin embargo se encuentra situada en la zona norte de Marbella junto a la A-7 y no da acceso de forma directa al centro urbano.
- La estación de San Pedro de Alcántara se dispone en el bulevar principal que atraviesa esta localidad.

- El número de intersecciones motorizadas es de 31 con una distancia media entre ellas (cambios de sentido) de unos 1.310 m. En el área interurbana Fuengirola-Marbella son 16 los cruces para una distancia entre ellos (cambios de sentido) de 1.600 m.
- El número de pasarelas es de 33 (30 de ellas en la zona interurbana de Fuengirola-Marbella) con una distancia media de 1.228 m (828 m entre Fuengirola y Marbella).
- El número de cruces transversales susceptibles de uso no motorizado es por lo tanto, incluyendo las intersecciones y pasarelas anteriores, de 63 situadas cada 614 m. En la zona interurbana Fuengirola-Marbella la cifra es de 46 separadas cada 533 m. Los únicos tramos con carriles de aceleración y deceleración se encuentran en el tramo interurbano de Puerto Banús-San Pedro.
- El tramo interurbano Fuengirola-Marbella no presenta, salvo excepciones puntuales, carriles de aceleración y tan sólo algunas entradas a la vía principal se realizan a través de vías de servicio pero sin ese carril de aceleración.
- Las vías de servicio existentes principalmente se circunscriben al tramo interurbano Fuengirola-Marbella.
- En este caso el número de vías de servicio principales es de 4.560 m en el sentido Cádiz y de 3.960 en el sentido Málaga. Respecto de los 24km de este tramo representan el 19 y 16% de trayecto.
- La sección tipo en zona interurbana es de doble carril de 3,5m por sentido de circulación con mediana de hormigón prefabricado para un total de 17 m entre biondas.



- Los arcenes de entre 0,75 y 1m y las bermas tras las barreras de seguridad de entre 1 y 1,5 metros dan un ancho final de plataforma de unos 21 m de anchura.
- El ancho de calzada varía y se incrementa en aquellos tramos de vía de servicio o carriles de aceleración o deceleración en los que el doble carril se transforma en triple.

- En la sección tipo el drenaje longitudinal se realiza mediante una cuneta de sección triangular situada principalmente en el lateral norte de la vía y, según tramos, a ambos lados de la calzada.
- Los desplazamientos no motorizados se realizan en el lado norte entre la cuneta y la bionda y, en el lateral sur, tras la bionda de seguridad, en una franja hormigonada de hasta 1,5m de anchura. En cualquiera de los casos estos desplazamientos son escasos, inseguros y poco accesibles.
- Sobre la sección tipo interurbana de doble carril por sentido de circulación, la sección de la calzada varía puntualmente en aquellas zonas con vías de servicio o pasarelas peatonales.



En la transformación multimodal de la calzada de la antigua N-340, el doble carril por sentido de circulación mixta, es decir, que es utilizado indistintamente tanto por el vehículo motorizado privado como por el público colectivo, se convierte en una plataforma de doble carril sin mediana de separación con los carriles centrales de 3,5m reservados para el vehículo colectivo y los exteriores, también de 3,5m, para el vehículo privado.

El ancho restante, ganado con la supresión de la mediana, se añadirá a los ya existentes de los arcenes (0,75m) y bermas (1m) para garantizar un espacio no motorizado con un ancho mínimo final de 2,5m a ambos lados de la calzada.

El ancho actual, entre bordes de calzada, es de 17m que añadido al ancho de los arcenes y las bermas tras las barreras de seguridad da un total aproximado de 21m de ancho total disponible para la inclusión de la red multimodal. Sobre este ancho, la inclusión del sistema multimodal es



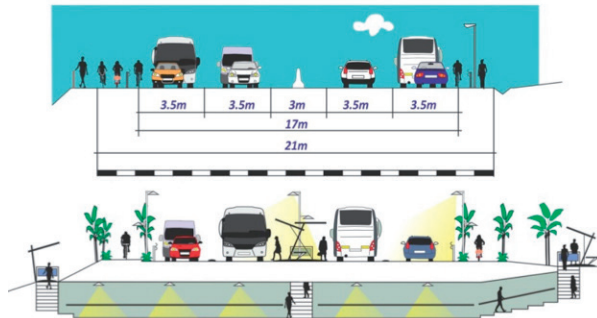
viable física y técnicamente dentro de unas condiciones de seguridad y continuidad para cada uno de los modos de transporte.

Por regla general se planteará una separación física tanto, entre la vía motorizada y la vía ciclista, como entre ésta y la franja peatonal. En aquellos tramos en los que la limitación de espacio impida la segregación total sí se reservará, separada del tráfico motorizado, una plataforma de uso conjunto y sin separación física para los modos ciclista y peatonal.



En aquellos otros casos puntuales (bajo pasarelas peatonales, en paradas bus, bajo pasos superiores o en zonas próximas a edificaciones) con una total limitación de espacio, la franja reservada para la bicicleta se incluirá dentro de la calzada como arcén bici con espacio suficiente para que exista una separación de seguridad con el vehículo a motor.

SECCIÓN TIPO ACTUAL

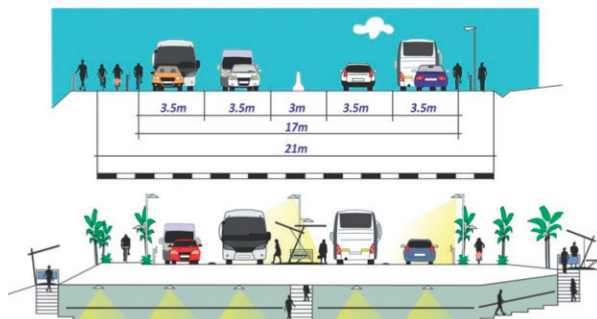


Sección en intercambiador con acceso inferior

En cualquiera de los casos siempre se garantizará una separación física entre el peatón y el vehículo a motor. El tratamiento en calzada de los tramos urbanos seguirá lógicamente una consideración especial ya que la limitación de espacio obligará a la coexistencia en calzada en algunos de los casos y a la creación de calles 30 con la velocidad limitada para garantizar la seguridad y comodidad de todos los usuarios de la vía.

En general se procurará que exista una total continuidad en la red ciclable a todo lo largo del recorrido incluso en aquellos tramos en los que la vía interurbana atraviese zonas urbanas como la Cala de Mijas o Calahonda.

SECCIÓN TIPO ACTUAL

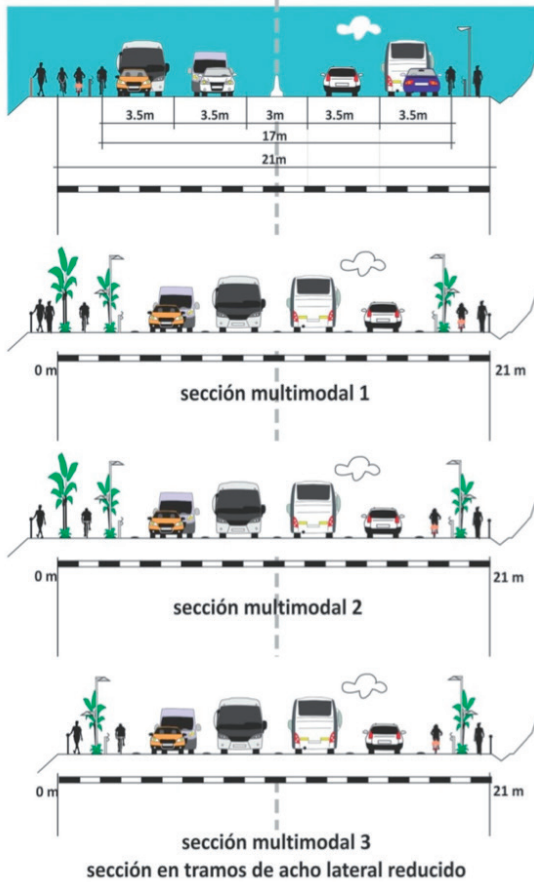


Sección en intercambiador con acceso inferior

SECCIÓN TIPO EN VÍAS DE SERVICIO



SECCIÓN TIPO ACTUAL





Longitud del tramo (m)	39.300
Nº de intercambiadores	16
Distancia media entre nodos (m)	2.620
Distancia min. entre nodos (m)	700
Distancia máx. entre nodos (m)	4.150
Distancia min. en zona interurbana (m)	1.840

CONCLUSIONES: VIABILIDAD TÉCNICA DEL MODELO

Las conclusiones obtenidas para evaluar y determinar la viabilidad técnica del modelo y que han sido obtenidas a partir del estudio de todos los aspectos que determinan el sistema y del análisis de soluciones propuestas, siempre teniendo en cuenta lo amplio de la zona de estudio y de la gran cantidad de variables que en él intervienen.

Respecto a la circulación en autobús con plataforma reservada y zonas asociadas.

- La sección transversal dotará a la calzada, por sentido de circulación y tras eliminar la mediana actual, de un carril simple central de 3,5m máximo para la circulación del vehículo de transporte colectivo, otro carril exterior, también de 3,5m máximo, para el vehículo privado y una franja con un mínimo de entre 2 y 2,5m para el desplazamiento motorizado con o sin separación física entre el peatón y la bicicleta según la anchura y el espacio disponible en cada tramo.
- En los nodos de intercambio se dispondrá en el centro de la calzada una mediana con un anchó mínimo de 3m para facilitar el acceso

peatonal desde las áreas de estacionamiento y habilitar la zona de espera del vehículo comercial.

- La longitud de esta mediana será la suficiente para habilitar las marquesinas de espera, los accesos peatonales a los pasos inferiores y las rampas a las pasarelas superiores desde los que se acceden y como mínimo el doble de la longitud del vehículo.
- Los nodos de intercambio estarán dotados de áreas anexas de estacionamiento para vehículos a motor y para bicicletas.
- Estarán igualmente dotadas de áreas de esparcimiento, bancos, zonas de juego, arbolado y de las conexiones necesarias a las vías de comunicación tanto peatonales, ciclables como motorizadas. En todos los casos se garantizará la entrada y salida en ambos sentidos de la carretera nacional.
- El tramo urbano de Fuengirola, al ser de simple carril por sentido, se resolverá mediante coexistencia en calzada de todos los modos de transporte con la designación de zona 30 en las áreas centrales y con zonas de prioridad para el desplazamiento en bicicleta y el transporte colectivo.
- La conexión entre Fuengirola y la A-7 plantea diversas posibilidades. Una de ellas es realizarla a través de la Avda. Miramar y realizar el intercambio modal en la conexión 208 de la autovía a uno y otro lado de la calzada aprovechando la margen izquierda del río Fuengirola para habilitar el área de intercambio.
- El cambio desde los carriles exteriores en la salida de Fuengirola hasta los carriles centrales de la autovía ha de hacerse mediante una intersección con regulación semafórica y con prioridad para el autobús en las transiciones entre el trazado urbano e interurbano de igual modo a como se hará la transición a la entrada a Marbella.
- En todo el tramo interurbano entre Fuengirola y Marbella, los dos carriles centrales estarán reservados para el transporte colectivo.
- El centro urbano de Marbella es de doble carril por sentido permitiendo habilitar uno de ellos como carril reservado para el autobús y la bicicleta. Teniendo en cuenta que la propia regulación semafórica reducirá la velocidad comercial y no serán tantas las desventajas de las salidas e incorporaciones laterales, se considera más oportuno el uso del carril exterior.
- El habilitar el carril central tiene el inconveniente de los giros del vehículo privado a la izquierda, la limitación e inseguridad que generaría

en los desplazamientos en bicicleta y la limitación de espacio para las paradas. Tiene la ventaja de no verse condicionado por todas las incorporaciones a la calle principal desde las calles transversales.

- El uso del carril exterior no se ve condicionado por los giros a izquierda, garantiza una mayor comodidad y seguridad al ciclista y dispone de espacio para las paradas y el uso por el resto de vehículos colectivos. Por ende tiene el inconveniente de las entradas y salidas a las calles transversales.
- La salida oeste de Marbella no presenta un alto número de incorporaciones y salidas con lo que tanto el carril exterior como el central son válidos como plataforma reservada para el autobús.
- El tramo interurbano de Puerto Banús- Nueva Andalucía se hará nuevamente por los carriles centrales pero obligando a una nueva transición hacia los carriles exteriores en la entrada a S. Pedro de Alcántara.
- S. Pedro de Alcántara dispone de doble carril por sentido de circulación con un bulevar central. Se puede plantear como opción el reservar el carril más cercano al boulevard o incluso habilitar un nuevo carril en los bordes del boulevard manteniendo los dos carriles existentes para el tráfico privado. De esta forma se evitan todas las incorporaciones y salidas a las calles transversales.

Respecto a la circulación en vehículo privado.

- Queda reservado el carril exterior para el uso del vehículo motorizado privado.
- El elevado número de entradas y salidas actuales de la calzada principal se reducirán empleando los viales residenciales como vías de servicio con una salida al principio y una incorporación a la calzada al final del tramo.
- Estas entradas y salidas se acondicionarán para que se hagan mediante carriles de aceleración y deceleración.
- Las calles locales, de acceso a residencia igualmente se acondicionarán y señalizarán como vía de servicio alternativa con limitación de velocidad de forma que permitan el uso de los desplazamientos en bicicleta en condiciones de seguridad.
- En los tramos cuya sección transversal sea suficiente se habilitarán vías de servicio y zonas de aceleración y deceleración para la incorporación a la calzada principal.

Respecto a la circulación no motorizada

- Se habilitará un trazado continuo no motorizado en el total del tramo interurbano a ambos lados de la calzada con un ancho mínimo de 2,5m.
- Esta franja dispondrá de una vía específica para bicicleta y otra para peatones.
- En los casos en los que el ancho sea suficiente, la franja motorizada, la ciclista y la peatonal estarán separadas físicamente.
- En los casos en los que el ancho sea reducido, la franja ciclista se dispondrá como un arcén bici dentro de la calzada pero con la separación suficiente para garantizar la seguridad y la peatonal siempre quedará separada físicamente del resto de la circulación.

De carácter general el proyecto asume la siguiente premisa:

Garantizar el tránsito longitudinal a ambos lados de la calzada conectando los distintos puntos de cruce transversal existentes para facilitar el acceso desde las áreas residenciales al Norte hasta las zonas de ocio situadas al Sur y garantizar la existencia de una red longitudinal continua, de gran recorrido en ambos sentidos en condiciones de comodidad y seguridad.

COMUNICACIÓN PAISAJES BÉLICOS DE LA N-340

ALBERTO ATANASIO GUIADO

Arquitecto, Máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico, Máster en Gestión Social del Hábitat y doctorando por la Universidad de Sevilla

ANTECEDENTES

En 1939 finaliza la Guerra Civil Española y comienza la Segunda Guerra Mundial. Los mandos militares estiman necesaria entonces la creación de un dispositivo en el sur peninsular que permita, al mismo tiempo, la reconquista del Peñón de Gibraltar y la defensa de un posible desembarco aliado en las playas del Campo de Gibraltar. Arranca así un nuevo proceso fortificador a sumar dentro de la dilatada historia de una región marcada por los conflictos fronterizos. Se crea a tal efecto la Comisión de Fortificación de la Costa Sur, con el General Pedro Jevenois Labernade al mando, y en cinco años culmina la mayor parte de la construcción de un sistema defensivo basado en los principios reglamentarios de la época para evitar los efectos de la potente artillería: diseminación y enmascaramiento. Hoy, a lo largo de una franja litoral de más de cien kilómetros desde Conil de la Frontera hasta San Roque, con la Carretera de Cádiz-Málaga como referencia permanente, podemos encontrar restos de aquel dispositivo formado por baterías costeras, emplazamientos antiaéreos, proyectores para la iluminación del Estrecho y una amplia variedad de búnkeres de hormigón armado. Todo ello cosido por caminos y pistas militares con la carretera N-340 como eje vertebral!

Se trata de un conjunto de indudable valor patrimonial, pero diversos factores –entre los cuales su inaccesibilidad y dispersión geográfica, su aspecto estético, o el rechazo general a todo lo vinculado con la época de la dictadura– hacen que este modelo de fortificación no cuente con el suficiente reconocimiento y valoración social.

PAISAJES BÉLICOS. VALOR PATRIMONIAL

Cambios a lo largo de la historia y la geografía han formado el paisaje. Con cierta perspectiva, éste puede entenderse como una acumulación de huellas de distintas épocas, como un libro sobre el que se ha escrito varias veces, con diferentes textos y estilos -ha sido comparado a un palimpsesto-; también puede

entenderse como un tejido vivo con una cierta unidad orgánica en el que existen conexiones y canales que relacionan sus diferentes partes. Estas tramas o líneas de conexión sientan la base para la funcionalidad del paisaje, la que le permite suministrar servicios y mantener sus valores².

Podría entenderse que una de esas huellas a las que hace mención Gómez Sal es la de la militarización, la de la construcción en la primera mitad del siglo XX de un "complejo fortificado", entendiendo este concepto en toda su literalidad. Sin embargo, el efecto transformador que pueda ejercer esa militarización quizá no pueda ser equiparable a la de la mayoría de huellas antrópicas ejercidas sobre el territorio natural. Y ello por dos razones fundamentales: en primer lugar, por la intensidad con la que la construcción de un sistema fortificado de estas características modifica el paisaje, tanto si se produce durante una guerra como si se trata de la preparación de un conflicto por venir: *"Un campo de batalla es una gran descarga de energía instantánea (un despliegue de fluidos y energía) que cataliza todas las proyecciones en el tiempo sobre un lugar. Actúa en términos culturales como la explosión de un volcán lo hace en términos biológicos, polarizando irreversiblemente el espacio y el tiempo"*³.

En segundo lugar, porque en el momento en que llega la paz, o en el momento en que desaparece el riesgo de conflicto, la fortificación contemporánea deja de tener sentido en sí misma, puesto que su forma y su emplazamiento son función exclusiva de su utilidad como herramienta de combate.

Sin embargo, en regiones fronterizas como la del Campo de Gibraltar, el territorio antropizado guarda unas reminiscencias de diferentes procesos de militarización que llegan a definirlo, que se convierten en esenciales. Recurriendo al Plan de Arquitectura Defensiva de Andalucía de la Consejería de Cultura, que sitúa a la Comunidad Autónoma como un territorio vinculado históricamente a las continuas luchas por ejercer su control; el Campo de Gibraltar es una de las comarcas que, indudablemente, aporta un enorme caudal de acontecimientos como frontera permanente de reinos y civilizaciones.

De este modo, retomando el texto de Ábalos sobre el paralelismo entre la descarga de energía de un volcán y la de un campo de batalla: *"Al igual que un volcán singular puede ser un monumento natural o dar lugar a un parque nacional (...), batallas importantes pueden dar lugar a monumentos que son simultáneamente naturales y artificiales, no sólo por lo que implican de proyección de la memoria y de la cultura sobre el territorio sino también porque, carentes de huellas visibles del pasado, es necesario escenificar para ellas un espacio de*

rememoración que sea capaz de transmitir y evocar esa descarga energética instantánea en términos paisajísticos⁴ (Figura 01).



Figura 01: Búnker IA28. Playa de Punta Mala, San Roque. Búnker en dos niveles para dos ametralladoras y un anticarro, construido como prolongación de la ladera que baja hasta la playa. Alberto Atanasio Guisado, 2015

LOS PRINCIPIOS DE FORTIFICACIÓN

Tal y como dicen los manuales de poliorcética, la fortaleza es la imprima-ción del poder en el territorio. La relación entre la fortificación y el paisaje no debe ser objeto de análisis únicamente desde nuestro presente. No al menos para el caso de las fortificaciones del siglo XX, tan extensivas en el territorio y, a la vez, tan condicionadas a permanecer ocultas. Es por ello que hay que volver la vista al tiempo en que se construyeron, y examinar las bases y principios establecidos para una correcta ejecución. Concretamente en España, para asuntos de fortificación es publicado en 1925 el *Reglamento para la instrucción técnica (...)*, en donde el concepto de fortificación se designa más generalmente como “*preparación del terreno para el combate*”⁵; mientras que en 1927 se publica el denominado *Reglamento para la organización y preparación del terreno para el combate*⁶, que será el vigente hasta la terminación de la Guerra Civil. Se extrae en consecuencia la importancia que concede el Mando militar al conocimiento del terreno para un mejor y más eficaz sistema defensivo. Sistema defensivo en el que prima la diseminación y el escalonamiento de sus obras, dada la cada vez mayor potencia de la artillería, que obliga no a tratar de resistir el proyectil, sino a evitarlo⁷. Éstos y otros manuales y reglamentos de la época suelen coincidir en cuáles deben ser los componentes esenciales a considerar para planear y ejecutar un sistema de fortificación: “*los elementos principales para la organización del terreno son: las vistas, los fuegos en combinación con el obstáculo, las comunicaciones (se refiere aquí a carreteras y caminos), la protección o cubierta, y el enlace y las transmisiones*”⁸. La conjugación de estos principios, junto con la necesidad de

escalonamiento y diseminación, termina por generar una malla, una red superpuesta al territorio en donde los nodos son los elementos de fortificación, y los hilos conductores que los unen se materializan a través de las carreteras y caminos. Es aquí donde la N-340 cobra especial relevancia: como eje vertebral a través del cual se pudo tejer el sistema defensivo del Campo de Gibraltar, cosiendo, como veremos, multitud de carreteras y pistas militares que conducían a las posiciones de combate.

MAPAS. BASE PARA ALGUNOS EJEMPLOS

Dada la escala de la materia tratada, se ha planteado la utilización de los Sistemas de Información Geográfica (SIG), que son en la actualidad la herramienta más versátil para el estudio de realidades territoriales.

La base cartográfica utilizada es el Mapa Cartográfico de Andalucía del Estado Mayor Alemán, con escala 1:50.000, dibujado entre 1940 y 1944 e introducido en SIG por el Instituto Cartográfico de Andalucía. Este mapa proporciona una base planimétrica coetánea a la construcción del sistema defensivo. También se utilizan las ortofotografías históricas de 1956, 1977, 1985, 1998 y 2010 –disponibles en la Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía–, que sirven para cotejar los procesos de transformación en torno a las carreteras y los elementos de fortificación.

De entre los planos localizados en el Archivo Intermedio Militar Sur de Sevilla, se han volcado en el *software* SIG aquéllos que tienen cierta capacidad de representación respecto a alguno de los subsistemas diseñados por la Comisión de Fortificación de la Costa Sur. Para ello, y dado que es generalmente considerado que entre 1944-1945 se alcanzó la mayor cota constructiva en el Campo de Gibraltar⁹; se han escogido los proyectos cercanos a estas fechas como forma de establecer una instantánea del nivel de implantación en torno a 1945. El “Proyecto de ampliación de la red de artillería de costa”¹⁰ nos permite situar las baterías dispuestas para bloquear discrecionalmente la navegación por el Estrecho, y el “Proyecto de entretenimiento de las obras de campaña construidas en el Campo de Gibraltar y sectores de Cádiz y Almería para el año 1945”¹¹ nos da la base de los búnkeres que ya habían sido construidos en esas fechas (entiéndase “entretenimiento” como “mantenimiento”).

EL “PROYECTO DE ENTRETENIMIENTO DE LOS CAMINOS MILITARES TERMINADOS EN EL CAMPO DE GIBRALTAR PARA EL AÑO 1944”¹²

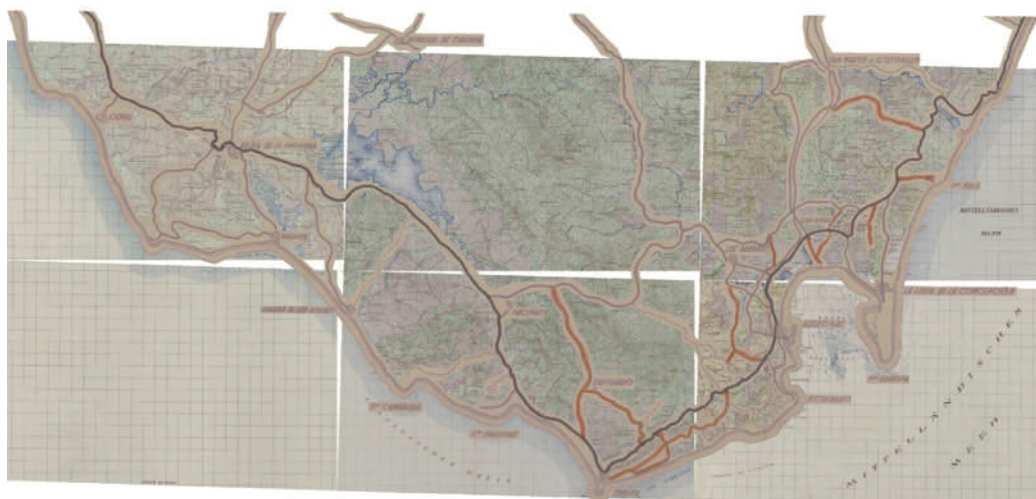


Figura 02: Plano de situación del “Proyecto de entretenimiento de los caminos militares terminados en el Campo de Gibraltar para el año 1944”, escala 1:200.000; y georreferenciación en SIG sobre el Mapa Alemán. Alberto Atanasio Guisado. Soporte papel, escaneado por el autor, dimensiones originales 85x27 cm. Archivo Intemedio Militar Sur de Sevilla

Junto a los anteriores, este Proyecto, debidamente georreferenciado e introducido en SIG, nos da una visión global bastante completa de los trabajos de fortificación –y por tanto de transformación del territorio– que se venían realizando desde 1939. Es además, por su incidencia sobre la carretera Cádiz-Málaga, esencial para comprender el relevante papel que jugó la N-340 como vía principal de enlace entre las diferentes posiciones en las que se diseminaba el sistema (Figura 02).

El resultado de la superposición, el nivel de coincidencia, se considera bastante elevado. A pesar de que se han detectado algunas imprecisiones que pudieran responder a diferentes motivos. El fundamental, el posible error que pueda arrastrar el plano de 1945, dibujado a mano, con trazos gruesos,

y sobre un documento lo suficientemente extenso como para que pueda resultar incómodo.

La memoria del Proyecto es sencilla, refiere los más de 122 kilómetros de carretera ejecutados hasta esa fecha, y la necesidad de mantenerlos en buen estado. De los dieciocho tramos referenciados, al menos diez arrancan directamente desde la carretera de Cádiz-Málaga. De ellas, varias se sitúan en las proximidades de Tarifa o en la zona de mayor densidad de artillería de costa, entre Tarifa y Algeciras, en pleno Parque Natural del Estrecho. Las demás, a partir del enlace de la A-381 entre Algeciras y Los Barrios hasta las proximidades del río Guadiaro, las analizamos a continuación:

- Pista militar del km 113 de la general Cádiz Málaga al puente de Guadarranque, con 3.466 metros según el Proyecto militar, es hoy el tramo que parte de la urbanización de los Cortijillos, junto a la Nacional, y llega hasta el vertedero de basura de Los Barrios, atravesando la carretera CA-512. En su origen como pista militar llegaba sólo hasta ese cruce, enlazando las dos vías que unían Los Barrios con San Roque.
- Pista de Taraguilla en el km 117 de la general Cádiz-Málaga a Guadarranque; y pista del km 118 de la general Cádiz-Málaga al poblado de Guadarranque, con 5.040 metros según el Proyecto militar. El tramo que parte de Taraguilla hacia la actual refinería es hoy la CA-2321. Llega a las ruinas de Carteia, rodea la refinería por la línea de costa y llega a Puente Mayorga. En su momento quedaba flanqueada por parte de la línea de búnkeres que punteaba la bahía de Algeciras, algunos de ellos todavía existentes (Figura 03).

Figura 03: Búnker junto a la carretera de la refinería. Playa de Guadarranque, San Roque. Restos de un nido para ametralladoras y anticarro que formaba parte de las obras que puntean la bahía de Algeciras. El Peñón de Gibraltar al fondo. Alberto Atanasio Guisado, 2010



- Pista alta de sierra Carbonera desde el km 124 de la general Cádiz-Málaga, con 4.520 metros. Subía a sierra Carbonera por la cara oculta del cerro desde el Peñón de Gibraltar. Permanece en la actualidad como pista de grava, con acceso restringido a instalaciones militares.

- Pista de la posición de Punta Mala desde el kilómetro 127 de la general Cádiz Málaga, con 4.000 metros. Se desarrolla a continuación, como botón de muestra del sistema fortificado del Campo de Gibraltar.

LA CARRETERA DE PUNTA MALA

La pista de la posición Punta Mala, una de las vías recogidas en el Proyecto de Entretenimiento, fue construida en 1941 por la Dirección General de Fortificaciones y Obras, y contaba con 4 kilómetros y una anchura de 4,50 metros¹³. Aunque en la memoria del Proyecto de entretenimiento se indica que arranca del kilómetro 127, se ha podido comprobar en la planimetría y ortofotografía histórica que, al menos en la actualidad, lo hace desde el kilómetro 124 de la N-340. Además, ya no es una variante a nivel con la carretera, tal y como aparece en las ortofotografías de 1956, de 1977 y de 1985; sino que se accede a través de un paso elevado al que se llega desde una vía auxiliar que discurre paralela a la general. La antigua carretera militar es hoy -con algunas modificaciones en su trazado y una anchura mayor-, la Avenida del Golf de la Urbanización de la Alcaidesa, una zona de viviendas de alta gama localizada entre los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque. En La Alcaidesa, muchos de los búnkeres de hormigón armado se han convertido en búnkeres de arena de unos campos de golf con una ubicación privilegiada junto al mar. Sin embargo, si continuamos el recorrido, en algo menos de dos kilómetros, la amplia avenida de dos carriles por cada sentido se convierte en una vía mucho más estrecha: setecientos metros después encontramos un cruce con tres vías.

La primera de ellas, tramo de pista militar asfaltado y de acceso restringido, nos llevaría a la antigua Batería de Punta Mala, formada por dos cañones desmontados en 2003. Unos 1000 metros al oeste encontramos la Batería de Guadiaro, compuesta por tres cañones de gran calibre, también perteneciente a zona militar inaccesible, y también desartillada en 2003¹⁴.

Otro de los tramos del cruce sube en pendiente hacia el sur unos 150 metros, y nos permite ver, desde la valla que delimita la propiedad de los campos de golf, el edificio militar que albergaba el puesto de mando de la Batería de Guadiaro, todavía con colores de camuflaje sobre sus muros (Figura 04).

La última pista de las tres, de tierra, es la que en dirección este conduce hasta el Faro de Torre Carboneras y la playa. Originalmente, la Torre Carboneras era una de las múltiples almenaras que jalonaban la costa como torres vigía desde donde prevenir posibles desembarcos enemigos. Su restauración y transformación como faro en 1990¹⁵ no facilita una lectura clara de su aspecto primitivo, tal y como fue construida a finales del siglo XVI, pero resulta muy similar a otra almenara situada a pocos kilómetros, la Torre



Figura 04: Puesto de mando de la batería de Guadiaro. Club de golf de la Alcaldesa, entre La Línea de la Concepción y San Roque. Edificio sin uso perteneciente a la parcela delimitada por el club de golf. Alberto Atanasio Guisado, 2015

Nueva, que en líneas generales sí mantiene su fisonomía original. De algún modo, las almenaras que puntean el litoral del Campo de Gibraltar parecen establecer un primer precedente de los fortines que se implantarían siglos después. De hecho, es habitual encontrar uno o más búnkeres en el entorno de las torres. Sucede con la Torre de Guadalmesí en Tarifa, con los restos de la Torre del Almirante en Algeciras, con la Torre Nueva de La Línea, o con la Torre Carboneras de San Roque (Figura 05).

Figura 05: Torre de Guadalmesí. Junto a la desembocadura del río Guadalmesí, término municipal de Tarifa, en el Parque Natural del Estrecho. Torre almenara similar a la Torre Nueva o a la Torre Carboneras, vista desde un refugio para proyector de iluminación. Los proyectores, colocados en lugares estratégicos, perseguían iluminar el Estrecho de Gibraltar por la noche para que la artillería pudiera fijar los objetivos navales en todo momento. Federico Arévalo Rodríguez, 2005



Figuras 06 y 07: Izq. Búnker IA32. Playa de Punta Mala, San Roque. Búnker para una ametralladora junto a la playa. Al fondo, el faro de Torre Carboneras. Alberto Atanasio Guisado, 2015. Der. Búnker IA33. Playa de Punta Mala, San Roque. Búnker para una ametralladora junto a la playa. Los riscos utilizados para camuflar la posición en el entorno se conservan en perfecto estado. Al fondo, el Peñón de Gibraltar. Alberto Atanasio Guisado, 2015

En efecto, si bajamos unos 150 metros en dirección a la playa desde el faro, encontramos un primer búnker, a 400 metros hacia el norte siguiendo por la playa el segundo, y unos 700 metros después el tercero. Según los archivos localizados, todavía entre los dos últimos debería haber un cuarto elemento, no localizado por el momento o quizá definitivamente destruido.

Todo ello, cabe recordar, en las proximidades de la “pista militar nº9” que enlazaba la carretera de Cádiz-Málaga con la posición de Punta Mala: dos baterías de costa con un total de cinco cañones, un puesto de mando de unos 150 m², y tres búnkeres para alojar ametralladoras y/o anticarros (Figuras 06 y 07). Si desde ese punto –que puede considerarse intermedio entre Sotogrande y la playa de Torre Nueva de La Línea–, caminamos por la playa en ambas direcciones, encontraremos al menos otros diez búnkeres del mismo sistema defensivo. De igual modo sucedía en la bahía de Algeciras, incluso con una mayor densidad de obras, pero el desarrollo industrial de la refinería, la zona comercial de Palmones, o el impulso del puerto de Algeciras, han hecho desaparecer muchos de estos ejemplares.



LA PANTALLA DE ROCA ARTIFICIAL

Frente a los caminos militares y los búnkeres expuestos hasta ahora, la pantalla de roca artificial representa un ejemplo diametralmente opuesto de cómo la militarización fue transformando el paisaje. Opuesto por tratarse de un caso único y absolutamente singular, frente a la redundancia de nidos para ametralladora y anticarro; y opuesto por su emplazamiento, en pleno Parque Natural del Estrecho. La propia naturaleza abrupta del tramo litoral que discurre desde Punta Carnero hasta Tarifa no hacía prever un desembarco enemigo, por lo que se minimiza la presencia de búnkeres y se multiplica la artillería costera.

De este modo, se puede afirmar que la hoy denominada “Pista militar nº7”, con salida desde la Carretera de Getares, guarda una de las construcciones más curiosas que se produjeron dentro del sistema de fortificación del

Campo de Gibraltar: una pantalla de roca artificial para ocultar de la vista desde el Peñón un tramo de carretera militar.

La salida de la carretera de Getares se encuentra pasado el kilómetro 102 de la N-340 en dirección Cádiz-Málaga, y pasada la salida de la cantera de los Guijos, todavía al sur de la ciudad de Algeciras. Tras unas primeras urbanizaciones de casas adosadas, la vía se acerca a la costa y la recorre durante un buen tramo, discurriendo cerca de las ruinas de la antigua ballenera de Getares y llegando hasta el Faro de Punta Carnero. En lo que a fortificación se refiere, durante el trayecto se pueden encontrar en la playa –antes de que empiecen a desarrollarse los primeros acantilados– algunos de los mayores búnkeres ejecutados dentro de todo el sistema contra desembarcos y, un poco más adelante, en lo alto del Cerro de la Horca, los restos del emplazamiento de la Batería de Punta Carnero. Contaba con 4 cañones y entró en combate durante la Guerra Civil. Desartillada en 1940, en la actualidad todavía se observan los asentamientos de los cañones y algunos de los fortines que protegían a la Batería¹⁶.

Pero la Pista militar nº7 arranca antes, a mano derecha a los pocos metros de pasar las urbanizaciones de adosados. Atraviesa el arroyo del Lobo y se adentra en las estribaciones del Parque Natural del Estrecho. Tras recorrer algo más de tres kilómetros encontramos las pantallas, que a pesar de llevar en pie más de setenta años se encuentran en un estado de conservación más que aceptable (Figura 08).

Figura 08: Pantalla de roca artificial. Pista militar nº 7, junto a carretera de Getares, en el término municipal de Algeciras. Parque Natural del Estrecho. Tramo de curva de la pista militar que tenía que ocultar de la vista desde el Peñón la pantalla de roca artificial. Alberto Atanasio Guisado, 2015



Su origen se encuentra en un telegrama fechado el 20 de febrero de 1942 y destinado a la comandancia de ingenieros en Tarifa: *“siendo visible desde el Peñón, un tramo de carretera comprendido en el kilómetro 4 de la carretera militar, proceda usted al estudio de una nota sucinta que tenga por objeto la*

*construcción de un túnel artificial en la longitud precisa para ocultar el tramo antes citado, de las vistas de Gibraltar*¹⁷.

Dos aclaraciones sobre este telegrama: en primer lugar, que aunque la denominación de la vía sea diferente al de la actualidad, es obvio que se están refiriendo al mismo tramo de la hoy Pista 7; en segundo lugar, reseñar que el procedimiento administrativo inicial para la ejecución de las obras consistía únicamente en la redacción de una nota sucinta indicando tanto el tipo de trabajos a realizar como los fondos solicitados. Posteriormente se redactaba un anteproyecto con memoria, planos y mediciones, que en ocasiones era entregado incluso concluidos los trabajos¹⁸.

Es el caso de la pantalla de roca artificial, construida en 1942 y cuyo proyecto, sin embargo, se redactó en 1947. Gracias a ese proyecto podemos conocer algunos detalles acerca de su construcción. Por ejemplo, que la no ejecución del túnel propuesto en el telegrama se argumenta en base a las carencias económicas y a la falta de medios, y que la idea fue sustituida por la pantalla. Dividida en cuatro tramos de diferentes longitudes –38, 118, 37 y 56 metros–, se proyectó con pilares de hormigón armado de 40x40 centímetros, cimentación mediante pozos arriostrados por vigas de atado, y una distancia entre ellos de 4 metros. Los entrepaños se ejecutaron con mallazos de redondos de 10 milímetros. Sobre ellos se disponía una tela metálica que permitía ciertos juegos de alabeos y que hacía las veces de soporte para un revestimiento final con mortero de cemento. Todos estos entrepaños se ejecutaron con múltiples orificios para evitar los problemas que pudiera causar el fuerte viento de la zona. Como acabado final, sobre la superficie de las pantallas, incluidos los pilares, se trazaron líneas curvas, irregulares, con colores similares a los del entorno, buscando la ocultación respecto al enemigo. Curiosamente, esas formas, esos trazados que pretenden simular la naturaleza, se ejecutaron tanto en la cara externa de las pantallas –la

Figura 09: Detalle de la pantalla de roca artificial. Pista militar nº 7, junto a carretera de Getares, en el término municipal de Algeciras. Parque Natural del Estrecho. Detalle de uno de los pilares y la terminación irregular final. Alberto Atanasio Guisado, 2015



que debía tapar la vista desde el Peñón– como en la cara interna –por donde debían circular los convoyes militares a proteger– (Figura 09).

que debía tapar la vista desde el Peñón– como en la cara interna –por donde debían circular los convoyes militares a proteger– (Figura 09).

En la actualidad, las pantallas son poco más que una exótica aparición durante el recorrido de una pista muy frecuentada por ciclistas y caminantes.

CONCLUSIONES

El sistema de fortificación construido en el Campo de Gibraltar a partir de 1939 abarca una amplísima superficie y una enorme diversidad de obras. Además, dentro de cada posible tipología no siempre se repite el modelo. Así, por ejemplo, se da el caso de múltiples variaciones en los nidos para ametralladoras y anticarro, según el emplazamiento y el objetivo hacia donde debían dirigir sus armas.

En este texto se ha pretendido realizar un acercamiento a toda esa fortificación con la carretera Cádiz-Málaga como leitmotiv, un pequeño botón de muestra que nos aproxime a la realidad construida, escogiendo zonas donde pueda mostrarse esa diversidad. En todo caso, lo cierto es que la línea de costa y la N-340 forman la franja que, de forma genérica y aún sobrepasada en algunos puntos concretos, puede definir la localización del sistema desde Conil hasta San Roque. Sólo desde Algeciras hasta el río Guadiaro podemos contabilizar en los planos militares la ejecución de, al menos, 250 búnkeres, de los cuales muchos aún no se encuentran debidamente catalogados.

NOTAS

1. Arévalo Rodríguez, F. y Atanasio Guisado, A: "La fortificación del Campo de Gibraltar tras la Guerra Civil Española", *Revista de Historia Militar*, nº 114, Instituto de Historia y Cultura Militar, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013, pp. 109-155.
2. Gómez Sal, A: "La base ecológica del territorio: historia y naturaleza", en Ábalos, I. (ed.): *Campos de batalla*, Colegio de Arquitectos de Cataluña, Barcelona, 2005, p. 37.
3. Ábalos, I: "¿Qué es un campo de batalla?", en Ábalos, I. (ed.): Op cit, p. 68.
4. Ibidem.
5. de la Llave García, J. et al: *Reglamento para la instrucción técnica relativa a los trabajos de fortificación y castrametación propios de las tropas de zapadores minadores*. Estado Mayor Central del Ejército, Imprenta Cervantina, Madrid, 1925.
6. Cañellas Marquina, L. et al: *Reglamento para la organización y preparación del terreno para el combate*. Talleres del Depósito de la Guerra, Madrid, 1927.
7. Ibidem, p. 51.
8. Ibidem, p. 19.
9. Archivo Intermedio Militar Sur de Sevilla (en adelante AIMSevilla), Comandancia de Ingenieros y Obras de Cádiz. Memoria en signatura 3956, carpetas 6 y 7: "Progresos de las obras realizadas por esta Comisión...". De carácter mensual, constatan que entre 1944 y 1945 se produce un descenso progresivo en el número de fortines en ejecución –y trasladable al conjunto en su totalidad–.
10. AIMSevilla, Comandancia de Ingenieros y Obras de Cádiz. Plano 23/72.
11. AIMSevilla, Comandancia Ingenieros y Obras de Cádiz, Memoria en signatura 3982, carpeta 1; planos 18/57 a 18/60.
12. AIMSevilla, Comandancia de Ingenieros y Obras de Cádiz. Memoria en signatura 3984, carpeta 8; plano 22/55.
13. Sánchez de Alcázar García, C: La artillería de costa en el Campo de Gibraltar 1936-2004. EL RACTA nº 5, AF editores, Valladolid, 2006, p. 88.
14. Ibidem, pp. 87-112.
15. Sáez Rodríguez, A: *Las defensas de Gibraltar (siglos XII-XVIII)*, editorial Sarriá, Málaga, 2007, pp. 202-203.
16. Sánchez de Alcázar García, C: Op cit, pp. 35-37.
17. AIMSevilla, Comandancia de Ingenieros de Cádiz, planos en cajón 24, 86/87; memoria en caja 3980, carpeta 8. También se hace mención a este proyecto en Sánchez de Alcázar García, C: *Trabajos de fortificación en el Campo de Gibraltar, 1939-1945*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 2010, pp. 110-113.
18. Arévalo Rodríguez, F. y Atanasio Guisado, A: Op cit, p. 136.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁBALOS, Iñaki (ed.): *Campos de batalla*, Colegio de Arquitectos de Cataluña, Barcelona, 2005.
- ARÉVALO RODRÍGUEZ, Federico y ATANASIO GUIASADO, Alberto: "La fortificación del Campo de Gibraltar tras la Guerra Civil Española", *Revista de Historia Militar*, nº 114, Instituto de Historia y Cultura Militar, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013, pp. 109-155.
- ATANASIO GUIASADO, Alberto: "Arquitecturas defensivas del siglo XX y su valor patrimonial. El caso del Campo de Gibraltar", *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltares*, nº 41, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 2014, pp. 365-378.
- "New technologies for inconvenient heritages: a defensive system of the twentieth century as a case study", *Heritage 2012, Proceedings of the 3ª International Conference on Heritage and Sustainable Development*, Rogerio Amoeda, Sergio Lira & Cristina Pinheiro, 2012, Vol. 2, pp. 1051-1061.
- CAÑELLAS MARQUINA, Luis et aliter: *Reglamento para la organización y preparación del terreno para el combate*. Talleres del Depósito de la Guerra, Madrid, 1927.
- DE LA LLAVE GARCÍA, Joaquín et aliter: *Reglamento para la instrucción técnica relativa a los trabajos de fortificación y castrametación propios de las tropas de zapadores minadores*. E. M. Central del Ejército, Imprenta Cervantina, Madrid, 1925.
- RODRÍGUEZ DE LA FLOR, Fernando: "Paisajes para después de una batalla", *Revista de Occidente*, nº 320, enero 2008, pp. 37-52.
- *Blocao, arquitecturas de la era de la violencia*, Biblioteca Nueva, Madrid, 2000.
- SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel: *Las defensas de Gibraltar (siglos XII-XVIII)*, editorial Sarriá, Málaga, 2007.
- SÁNCHEZ DE ALCÁZAR GARCÍA, César: *La artillería de costa en el Campo de Gibraltar. El RACTA nº5*, AF editores, Valladolid, 2006.
- *Trabajos de fortificación en el Campo de Gibraltar, 1939-1945*, Instituto de Estudios Campogibraltares, Algeciras, 2010.

COMUNICACIÓN

LA BAHÍA DE CÁDIZ, ESTRUCTURAS URBANAS EN TORNO AL AGUA. PAISAJES DE BORDE

ANA LOZANO IBÁÑEZ

Arquitecta, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Granada

LA BAHÍA DE CÁDIZ, ESTRUCTURAS URBANAS EN TORNO AL AGUA

La Bahía de Cádiz se ubica sobre un entorno natural del que es origen la posición y estructura interna de las ciudades que la componen. Su situación estratégica en las relaciones marítimas, su facilidad de conexión a las redes de comunicación terrestres y la relación que se establece entre los territorios inundados e inundables han hecho que a lo largo de la historia haya sido un enclave en las posiciones defensivas, las relaciones comerciales por mar y el aprovechamiento de los recursos naturales de las zonas inundables (Figura 01).

Figura 01: Bahía de Cádiz. Relaciones entre territorios inundados y territorios inundables del entorno metropolitano. Ana Lozano Ibáñez, septiembre de 2012



Se puede definir como una estructura urbana polinuclear resultado del equilibrio entre el viejo orden territorial y el sistema marítimo-fluvial. El emplazamiento de sus asentamientos se debe a la asociación de posiciones defendidas de las aguas y los puntos de vado de las zonas inundables. La relación que se establece con el agua y las redes de comunicación terrestres están presentes en la formalización de cada ciudad, que junto a la combinación de su posición dentro del conjunto más sus límites de crecimiento naturales acabarán otorgándole una funcionalidad propia dentro del sistema.

El saco interno de la Bahía desarrolla entonces vital importancia como centro del conjunto anular que forman las poblaciones, e históricamente como centro para la protección de embarcaciones, comunicaciones marítimas y conexión tierra-mar, retomando entonces su carácter articulador.

La Bahía de Cádiz consta de siete municipios: Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Jerez, Puerto Real, Rota y San Fernando¹. La población global de la que consta es de 657.190 habitantes².

El sentido metropolitano se basa también en las relaciones funcionales y de movilidad que se establecen entre las ciudades. Estas necesidades son recíprocas y alimentan el carácter polinuclear del conjunto, lo que recae en la importancia de los desplazamientos y estos en las redes infraestructurales. Los núcleos de población de la estructura central quedan separados por



Figura 02: Bahía de Cádiz. Relaciones territoriales, carácter polinuclear entre los municipios. Ana Lozano Ibáñez, noviembre de 2012

las marismas y zonas inundables del saco interno de la Bahía, y se apoyan en el viejo sistema de caminos, conservándose entonces como principales ejes de organización. La N-IV conecta con el centro de la península y la N-340 vertebrada con la costa mediterránea. En los últimos años surgen nuevas infraestructuras como las autovías A4, E-5, CA-32, CA-33, CA-35, CA-36 y la autopista AP-4 que otorgan mayor rapidez a la movilidad entre las poblaciones que conforman la Bahía, al mismo tiempo que, como se verá más adelante, sus posiciones incorporarán nuevos límites urbanos a ciertas partes del territorio (Figura 02).

A modo descriptivo, uno de los mayores desplazamientos se produce, por ejemplo, entre el lugar de trabajo y el lugar de residencia. Surge a raíz de la economía de la movilidad, ya sea por cercanía o por la especialización funcional de los distintos núcleos de la Bahía. Como la migración de población que se produce de Cádiz a San Fernando y Puerto Real, donde se encuentra el suelo barato y el posible desarrollo denso motivado por la falta de espacio en la capital. Entendiendo de forma global el área metropolitana de la Bahía, Puerto Real y San Fernando van a cumplir también una función de alojamiento de trabajadores con su centro en Cádiz, mientras que Chiclana y el Puerto de Santa María ofrecen el ocio y la residencia. Desde este punto de vista y por lógica, cada municipio adquiere una función determinada dentro del conjunto (Figura 03).

Figura 03: Conjunto de municipios de la Bahía de Cádiz. Cruce de datos vinculados al funcionamiento entre los municipios. Ana Lozano Ibáñez, noviembre de 2012



La calle y la plaza urbana tienen ahora su equivalente en las autovías y parques metropolitanos donde se establecen nuevas formas de relación con el espacio, la naturaleza y con los demás conciudadanos metropolitanos, también se identifican los nuevos equipamientos metropolitanos. Se construye así un nuevo sistema

de escala territorial, donde aparecen los elementos articuladores de la estructura metropolitana análogos a los de la estructura urbana³.

Los parques y equipamientos globales tienden a localizarse ahora en los intersticios de esta estructura polinuclear que se superponen a la red de infraestructuras terrestres otorgando un nuevo orden a la red de lugares que se ha sucedido a lo largo del tiempo. El viejo orden antes otorgado por la geografía de esta área, se sustituye por nuevas redes de conectividad territorial que asumen como base los focos poblacionales y sus espacios intermedios. Dentro del conjunto de la Bahía de Cádiz, de estructuras urbanas entre la tierra y el mar, de paisajes inundados y paisajes inundables, cada uno de los núcleos posee una relación bidireccional en sentido tierra-mar, mar-mar, tierra-inundables. Entre todos ellos, San Fernando es la ciudad en la que este tipo de relaciones aumentan, donde son más difusas y donde la idea de borde mantiene una estrecha relación con su morfología antrópica y en el que se insertan nuevos ejes de movilidad territorial.

SAN FERNANDO ES UNA ISLA

San Fernando es una isla entre paisajes inundados e inundables. Una isla de límites difusos, que debido al continuo contacto entre tierra y mar dio lugar a una optimización de sus recursos naturales. Una isla circundada por un sistema nervioso de caminos y plazas de agua, líneas de tierra y campos de sal, creándose de este modo un paisaje en el que conviven el mundo natural y el artificial.

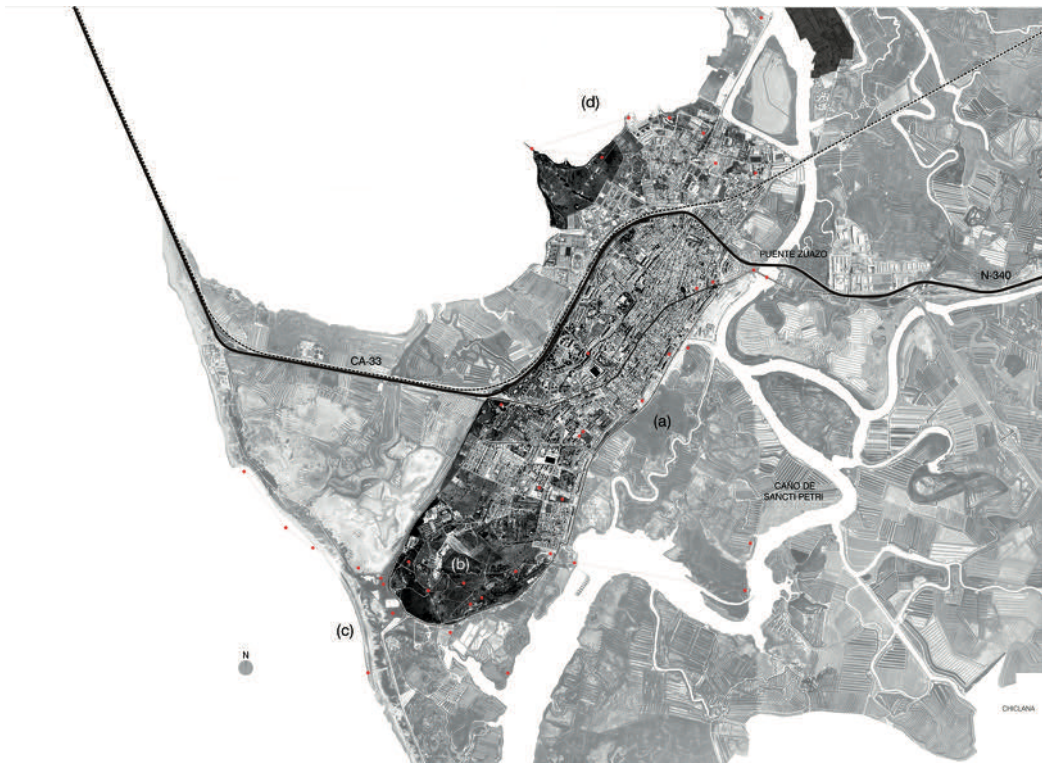
Su origen se debe al de servir históricamente de paso a Cádiz, y cuya única conexión por tierra con la península era el puente Zuazo. Hasta los años 60 este era el único paso con el que contaban las dos ciudades, mientras que el resto de conexiones era por mar. El desarrollo de San Fernando está ligado al crecimiento en torno a un camino, desde el puente Zuazo atravesando la isla hasta Cádiz, y a su posición estratégica natural que favorecía su defensa y la del resto de la Bahía. Además, San Fernando se formó alrededor de una red de control del territorio y de otros usos al servicio del mismo, lo que hoy ha derivado en un tejido de elementos históricos que evocan el pasado, una red de lugares. Sumando el sentido de este progreso urbano con el establecimiento de una red militar, obtenemos la expansión de la ciudad hacia los bordes con la ocupación de los espacios intermedios que separaban estos focos.

El desarrollo urbano en San Fernando empieza a ser cada vez más fuerte sobre todo desde mediados de siglo. No muchos años atrás, San Fernando era una población cuya economía y forma de vida se apoyaba en la actividad salinera, la pesca, la industria naval y las estructuras militares, en definitiva, del aprovechamiento de las condiciones físicas del entorno. Con el declive de estos sectores, el abandono de lo artesanal y de gran parte de las estructuras militares nacionales, San Fernando ha pasado de ser un núcleo autónomo dentro del conjunto de la Bahía a uno dependiente del mismo.

San Fernando es una isla, y como tal posee un límite. El contacto del mar con la tierra es el que lo define, esponja y enriquece este límite. Antes el borde era una línea donde la ciudad se encontraba a sí misma, donde se trabajaba, donde se vivía y donde se establecían las relaciones vitales con el paisaje. Hoy es donde la isla se difumina, más dependiente de las vías de comunicación que de la relación con el entorno. Se crea de este modo un borde corredor que circunda la mayor parte de la isla y donde la red acentúa el antiguo carácter de zona de paso.

La geografía de San Fernando queda marcada por el caño de Sancti Petri, que recorre el este de la isla, es un río a la inversa rodeado de zonas de

Figura 04: Red de lugares y conexiones en torno a San Fernando. Relaciones de borde. Ana Lozano Ibáñez, noviembre de 2012



marisma, una trampa para las embarcaciones enemigas que no conocían su ir y venir de mareas. Este carácter cambiante a lo largo del día, sumado a las condiciones de soleamiento, viento y fango es la génesis de la transformación del entorno para la producción de sal. Como podemos observar en la Figura 04, en las últimas décadas este borde de la ciudad en contacto con el caño de Sancti Petri ha mutado en una línea formada por altos edificios residenciales, que se encuentran enfrentados a las antiguas salinas, ahora en desuso (a). En el sur de la isla se encuentra el cerro de los mártires (b), una ocupación militar de control litoral que se asienta sobre uno de los pocos puntos elevados de la ciudad. En la actualidad en esta franja aparece otra línea de edificaciones bajas más antiguas y de autoconstrucción, que deja sus traseras relacionadas directamente al territorio salinar (Figura 04).

Al sur y suroeste se conecta con el Océano Atlántico y la unión con el mar del caño de Sancti Petri. Es un territorio de marismas, salinas y la playa de Camposoto (c), cuya conexión con la ciudad es una carretera que bordea el cerro de los mártires y continúa el borde de la isla hacia el noroeste y donde aún permanecen diversas construcciones de vigilancia.

Al norte y noreste San Fernando mira al saco interno de la Bahía de Cádiz. Una plaza de agua, inundada, un contorno marítimo que ofrecía protección a las flotas a la vez que su borde terrestre apoyaba su defensa (d). El orden funcional de la isla se establece desde su orografía, siendo los puntos más altos junto con el borde costero las zonas de control, las áreas inundables las de abastecimiento y emboscada y el saco interno de la bahía el que ofrece protección. Por este motivo, en este último se situaban instalaciones de abastecimiento, bases navales y poblaciones asociadas a usos militares. Las nuevas necesidades de movilidad territorial han convertido este frente en un borde infraestructural, la autovía CA-33 que conecta la península con Cádiz (antigua función de la calle Real) ocupa la mayor parte de esta franja agilizando la movilidad desde la península a Cádiz y constituyendo de este modo un nuevo límite físico. El crecimiento de la ciudad hacia este borde se realizó completando los intersticios de tierra firme que los separaban, dificultando entonces la conexión de algunos entornos salinares y lugares adyacentes al saco interno de la Bahía de Cádiz con el núcleo central de San Fernando.

El borde infraestructural fue, entonces, traspasado con ocupaciones progresivas sobre algunas zonas inundables, completando los terrenos que existían entre la CA-33 y el saco interno de la Bahía. Áreas militares como la población naval de San Carlos o el Arsenal de la Carraca y antiguos barrios de pescadores de Casería de Ossío son lugares que ya existían antes de este nuevo límite. Áreas con identidad propia que se esponjaban en esta franja y que en la actualidad es la zona con más tendencia a ser saturada por nuevas construcciones que corren el peligro de ejercer una posición de frente

o cerrada a la Bahía, ya que posee parte del poco suelo libre que le queda a San Fernando.

Hablamos entonces de la fragilidad de la antigua red de conexiones históricas. La conformación de las nuevas redes metropolitanas que organizan el territorio pone al descubierto la debilidad y obsolescencia de las antiguas, cuya máxima consecuencia es la omisión de lugares que quedan al margen del nuevo sistema. Como ejemplo, existe una discontinuidad en el noroeste, un lugar que pertenece a San Fernando y que mira a la Bahía. Una gran área comprimida por las nuevas vías estructurales, que ha resistido al paso del tiempo y ahora pertenece a la ciudad de San Fernando (Figura 05).

Figura 05: Entorno de Fábricas al noroeste de San Fernando. Ana Lozano Ibáñez, noviembre de 2012



PAISAJES DE BORDE, LOS POLVORINES DE PUNTA CANTERA

“En 1730 el Rey Felipe V dona 82900 m² en Punta Cantera para construir los primeros almacenes de pólvora para la Real Marina.” Estos polvorines se construyen en este lugar por sus condiciones naturales, tierra firme que se asoma y está al abrigo de la bahía de Cádiz. Este entorno ya se había usado anteriormente para el avituallamiento de los barcos que fondeaban en la bahía y cuyo destino eran las Américas (pasaje de las aguadas, que se mantuvo

en pie hasta 1975) y como lugar de producción e intercambio de personas entre la bahía (embarcadero de Fábricas y la casa blanca).

Antes del siglo XVIII, la costa oeste era ya un enclave, pero no militar. Su posición favorecía el transporte entre la isla de León y la Bahía, y gracias a esto se empezaron a construir fábricas y almacenes de productos con los que comerciarían con las Américas y otros lugares. Con la ocupación militar de Punta Cantera en 1730, los usos comerciales de dicha costa se compatibilizan y se mantienen hasta la segunda parte del siglo XX. En ese momento la actividad militar frena la ocupación urbana absorbiendo casi todo el territorio limítrofe para dotar a los polvorines de una zona de seguridad adecuada.

Por lo tanto, a lo largo del tiempo y por el número de guerras que se libraban en la Bahía de Cádiz se hizo necesaria la ampliación del conjunto. Desde el siglo XVIII y hasta el año 2001 en el que la actividad se trasladó a la base de Rota se han sucedido una serie de nuevas construcciones de almacenes de pólvora y usos asociados. Cada ampliación suponía un crecimiento hacia la ciudad, al que se unía la incorporación de un nuevo perímetro de seguridad. Sin embargo ahora el proceso es el inverso, es la ciudad la que crece hacia los polvorines comprimiendo su borde (Figura 06).

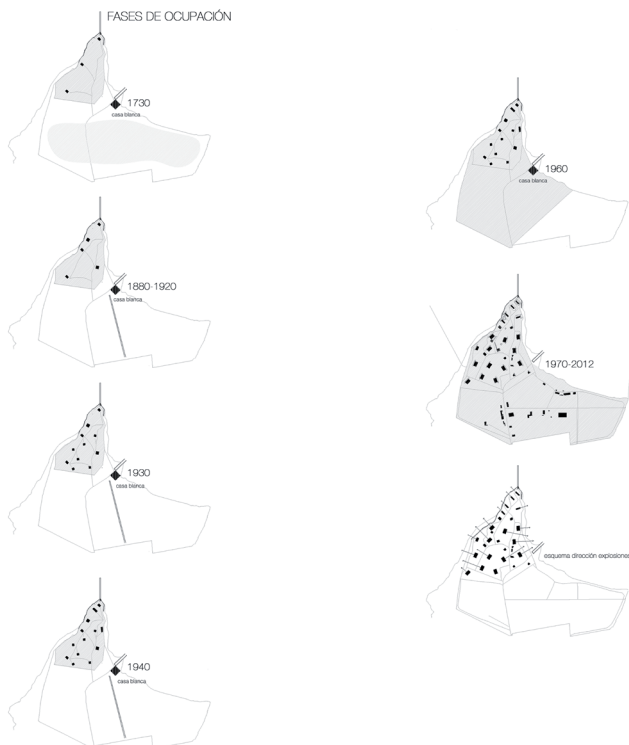


Figura 06: Polvorines de Fábricas, San Fernando. Procesos de ampliación a lo largo del tiempo. Ana Lozano Ibáñez, noviembre de 2012

Los polvorines de Fábricas (o Punta Cantera) hoy en día tienen una superficie de 41 hectáreas, en la que más de un tercio está ocupada por los almacenes de pólvora. Se conservan un total de veintiséis polvorines (entre ellos dos de los tres construidos en 1730), el muelle de la pólvora y el embarcadero de Fábricas (desde el que se realizaba el transporte de mercancías y personas en el área de la Bahía) que datan del siglo XVIII, y dos lienzos de murallas defensivas que rodean parcialmente el promontorio rocoso de Punta Cantera. La ubicación de los polvorines dentro del conjunto Punta Cantera obedece a criterios funcionales. Por ejemplo, se ubican según posiciones que puedan evitar en una posible explosión en cadena; cada elemento consta de una fachada débil y libre de obstáculos hacia la que se dirige la detonación, de forma que esta no pueda afectar al contiguo y así sucesivamente. Los almacenes más recientes dirigen su fachada frágil al frente, mientras que los más antiguos se encuentran semi-enterrados siendo su fachada débil su cubierta. Surge de este modo una topografía de elementos semienterrados que fuga hacia el saco interno de la Bahía de Cádiz (Figura 07).

Figura 07: Imagen aérea de los Polvorines de Fábricas, San Fernando. Descripción de los elementos que componen el conjunto de Punta Cantera (milan2.es)



La situación estratégica de los polvorines de Fábricas en el entorno es la que ha propiciado la transformación histórica de este paisaje. Su ocupación por la Marina lo ha hecho permanecer oculto a la ciudad (los dos pantalanos marcaban el perímetro de seguridad también por mar) ya que estaba prohibido el paso a cualquier persona ajena a la Armada. Desde el siglo XVIII ha constituido un área hermética que en la actualidad ha sido cedida a la ciudad de San Fernando por el Ministerio de defensa⁴, siendo un lugar clave que se inserta en la red metropolitana, un lugar patrimonial abierto que además se conecta a la ciudad.

Antiguamente, un camino de eucaliptos conectaba la ciudad con Punta Cantera. Del camino hoy queda una tercera parte, ya que fueron poco a poco eliminados, excepto los que están dentro del perímetro militar y que dada su



Figura 08: Vuelo aéreo americano donde se muestra la situación del borde oeste de San Fernando en 1957, el perímetro actual de los polvorines de Fábricas y el camino de eucaliptos que lo conectaba con la ciudad. Miguel Ángel Moreno, La heredad de Fadrique (San Fernando 2003)

altura se pueden ver desde muchos puntos de la ciudad. El área circundada por este camino poseía un carácter rural, grandes y pequeñas explotaciones quedaban inscritas dentro de una red de conexiones radiales que partían o terminaban en la ciudad de San Fernando (Figura 08).

CONTINUIDADES Y DISCONTINUIDADES

Igual que hay centros históricos, hay periferias hechas por la historia. Estas periferias son lugares que el tiempo y la memoria han arrinconado al margen de lo cotidiano. Aunque pueda tratarse de zonas centrales desde el punto de vista topográfico, el inconsciente urbano disimula aquellas áreas que no quiere reconocer, por incómodas, confusas o conflictivas⁵.

El entorno de Fábricas se sitúa en un espacio fronterizo, entre estándares urbanos y lugares de identidad. Su posición limita con el saco interno de la Bahía de Cádiz al norte y con las construcciones de reciente creación que ocupan los lugares intersticiales hasta llegar a la CA-33. En la figura 05 se puede ver como esta franja es ocupada en más de dos tercios por el centro comercial Bahía Sur y por el polígono industrial de Fábricas quedando el área restante ocupada por el barrio de Casería de Ossio y una pequeña zona compuesta por pequeñas edificaciones de carácter rural. En la figura 09 se muestran los bordes del conjunto de polvorines, como estos se han mostrado a la ciudad mediante la introducción por tierra en un paisaje de elementos semi-enterrados (a), los restos del antiguo pantalán norte (b) que constituía el perímetro de seguridad por mar, la muralla del siglo XVIII que elevaba el extremo de la cota de acceso (c), la zona de la última ampliación con construcciones prefabricadas (d) y el muelle de la pólvora del siglo XVIII (e). Se comprende de este modo un sistema de contrastes entre lugares con un carácter que les es propio y que se definen por el espacio en el que se encuentran y lugares que se aíslan de él formando una expresión anónima (Figura 09).

El área de Punta Cantera ha permanecido oculta desde que obtuvo su función militar en 1730, llegando hoy a ser un elemento propio y a la vez, ajeno a la ciudad. Ha permanecido intacto, frenando el avance de los estándares urbanos y de la constante ocupación del suelo que lo rodea. La transformación en el paisaje desde el modo de usarlo comenzó gracias a su morfología natural, tierra firme al abrigo de la bahía. Un lugar que desde tiempos históricos se ha utilizado para el transporte, la producción, el intercambio y todas las implicaciones sociales que conlleva. Un paisaje de borde que se asoma a la gran plaza de agua y conectaba el mar y la tierra.



Figura 09: Bordes físicos de los polvorines de Fábricas. Entorno de Punta Cantera, San Fernando. Ana Lozano Ibáñez, julio de 2012

La línea que separaba los almacenes de pólvora de la ciudad y que detenía su continuo avance, que la limitaba y a la vez la protegía (los materiales que se guardaban y a los que habitaban las cercanías), constituía el perímetro de seguridad del conjunto. Estos almacenes que ya no guardan nada, fueron espacios un día pensados para el fin de su almacenaje. Ahora son contenedores sin contenido ni significado, desconectados del entorno por la franja de servidumbre de protección.

PROCESOS REVERSIBLES

Punta Cantera es un lugar céntrico, un conector, un espacio intermedio. Un entorno hecho por la historia que se inserta en la antigua red de conexiones defensivas territoriales, de lugares que rodean el saco interno de la Bahía, que quedó sedimentada bajo las nuevas redes urbanas. La liberación de esta área supone la inclusión de un enclave patrimonial en un eje de elementos históricos territorial y la incorporación de un espacio público situado en un lugar central dentro del conjunto metropolitano.

Existen otros lugares dentro del litoral andaluz, que al igual que Punta Cantera, ocupan posiciones comprimidas, olvidadas y en definitiva, de gran fragilidad. Se encuentran insertas en un nuevo contexto urbano y metropolitano, por lo que han de entenderse dentro del mismo y no ya en una red de posiciones defendidas.

Partiendo desde la comprensión de estos espacios, la consideración de las cualidades que le son propias gracias al entorno físico al que pertenecen, su historia y la de los elementos heredados de los usos que se les han dado a lo largo del tiempo, obtenemos las herramientas básicas para su reutilización, insertándolos dentro de un conjunto de lugares que pertenecen a la memoria colectiva y al mismo tiempo a las nuevas condiciones territoriales.

NOTAS

1. Según datos del POTA, Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006 del 28 de Noviembre de 2006.
2. Según datos del Instituto Nacional de estadística de España, INE 2013, consulta Mayo 2012.
3. Fernando Visedo Manzanares, Reflexiones. Atributos urbanos
4. Pedro Espinosa, diario El Pais, 18 de Mayo de 2012.
5. Manuel Solá-Morales, de Cosas Urbanas (2008)

BIBLIOGRAFÍA

- Fernando Visedo Manzanares, Reflexiones. Vida, proceso y situación actual de la Bahía de Cádiz (en línea). Atributos Urbanos, <http://www.atributosurbanos.es/>
- Gonzalo de la Puerta y Díaz, expediente relativo a los privilegios y antigüedades de los cuerpos militares de la armada, San Fernando, Imprenta del ministerio de la marina, 1927.
- Instituto Nacional de Estadística de España, INE 2013 (en línea), consulta Mayo 2012, <http://www.ine.es/>
- Manuel de Solá-Morales, De cosas urbanas, Barcelona, 2008, Gustavo Gili, 224 páginas.
- Marc Augé, Los no lugares, Barcelona, 2008, Gedisa, 125 páginas.
- Miguel Ángel Moreno, La heredad de Fadrique, San Fernando, editado por Ayuntamiento de San Fernando, 2003, 313 páginas.
- Pedro Espinosa, Defensa cede 500.000 metros de suelo a San Fernando (en línea), El País, Andalucía, 18 de Mayo de 2012, http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/05/18/andalucia/1337365834_631790.html
- Plan General de Ordenación Urbanística de San Fernando, 8 de Febrero de 2013, *Memoria de información*.
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía 206/2006, 28 de Noviembre de 2006, consulta Mayo 2012.

28 DE MAYO
18.00-19.30

MESA REDONDA / VARIANTE 05 EL TERRITORIO TURÍSTICO LITORAL COMO PATRIMONIO ACCESIBLE PARA TODOS

Estrategias obligadas de difusión y participación para la relectura de nuestras costas. De las TIC's a las estrategias asociativas, de las acciones creativas a las propuestas institucionales.

Contribución a la mesa redonda

COORDINACIÓN

Ana María Rodríguez Rico.

PANEL DE EXPERTOS

Manuel Ramos Guerra, Manuel Calvo Salazar y Gonzalo Antonio Aranda Corral.

Las temáticas de debate están basadas en las propuestas enviadas por los participantes del Congreso durante la sesión del 27 de mayo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Bienvenida y apertura de la Variante 05.

Bienvenidos y bienvenidas a la última Mesa Redonda del Congreso Virtual *En Ruta Litoral. Destino: N-340*.

En esta última variante “El territorio turístico litoral como patrimonio accesible para todos”, queríamos proponer este título provocador para centrar el debate en el cambio de percepción de la infraestructura desde la eficiencia moderna de accesibilidad y velocidad para definir este TTL como patrimonio con un valor vinculado a su condición pública, es decir accesible para todos sin discriminación.

Desde este enfoque, reflexionar como imbricar las lógicas de movilidad; la movilidad constituye en la actualidad una faceta imprescindible a la hora de analizar el territorio. Los estudios de movilidad se han convertido en capítulos imprescindibles del estudio y evaluación de nuestras ciudades, aunque en los TTL impera la privatización del espacio y con ella la dificultad de insertar estas estrategias de regeneración.

Damos la bienvenida a los distintos ponentes, autores comunicaciones y participantes en la Mesa Redonda, así como al resto de investigadores que se unen a nosotros. Ana Rico, del Equipo de Investigación N-340 está a cargo de moderar el debate.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Buenas tardes a todos los asistentes.

Las propuestas realizadas ayer, on-line y vía correo electrónico, por los autores de las Comunicaciones Alberto Atanasio y Ana Lozano y por el Experto en Mesa Redonda Manuel Calvo Salazar, se han estructurado para el debate en esta Variante 05:

1. El papel de la ideología social instalada de la infraestructura como motor de desarrollo
2. La estratificación social y económica en función de las movilidades y las accesibilidades
3. El papel de los medios no motorizados y la necesaria alianza intermodal con un transporte público de calidad
4. La calidad y la habitabilidad del espacio urbano como recurso turístico. Condenados a desarrollar una nueva concepción productiva del espacio
5. El papel de la disponibilidad energética en el efecto de dispersión territorial
6. La accesibilidad al patrimonio disperso en el territorio: cuestiones de movilidad y catalogación para su puesta en valor/visibilización

7. ¿Cómo mantener la característica de pertenencia a una red en los elementos dispersos como valor patrimonial añadido frente a su concepción de objeto hito exento? [Deglución de elementos-red por el crecimiento medios-urbanos]

Y antes de comenzar a acometer el debate con la primera cuestión, agradecer a José Luis Cañavate como Ponente Experto y a los citados autores de las Comunicaciones sus aportaciones documentales, base para la celebración de esta Variante.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Me ha interesado enormemente la aportación de Luz esta mañana en referencia a los términos de decrecimiento y su aplicación en el análisis del territorio, dado que considero que el debate de la disponibilidad fácil y barata de energía es esencial dado que esta disponibilidad tensiona todos los sistemas, más si éstos están basados en la movilidad horizontal, como es el caso del territorio “hilvanado” por la N340.

Dicho esto, considero que existen bastante posibilidades para la creación y la gestión inteligente del territorio, aunque tenga una historia reciente como el que nos ocupa, instituyendo procesos de participación y de aplicación de normativa.

Para ello se están desarrollando no pocos instrumentos. La ponencia de José Luis Cañavate es un perfecto ejemplo de ello.

A la fuerza, nosotros como técnicos especialistas, pero también como ciudadanos, debemos partir de la necesidad de hacer visibles otras miradas del espacio urbano y territorial que han estado permanentemente silenciadas u ocultas.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Efectivamente Manuel, acompañado de procesos de participación siempre, como también apuntas en tu comentario anterior, que ayudan a garantizar la viabilidad de esas acciones y su mantenimiento en el tiempo.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Las cuestiones 1 y la 2 que planteamos, reinciden de nuevo en realidad en los comentado en la variante 04: la identificación de infraestructura y desarrollo; la privatización del espacio en estos TTL y con ello una estratificación social y económica de las movilidades.

En esta cuestión recordar que las infraestructuras son también espacios públicos y que por tanto podemos hablar de privatización vinculado a las infraestructuras, dominado en los TTLs por el coche privado.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

A eso me refería cuando incidía en las cuestiones importantes a discutir cuando hablaba de la patente estratificación social y económica en relación a las diferentes movilidades.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Estoy de acuerdo contigo, Manuel. Es necesario ofrecer un futuro para esos espacios y territorios que han permanecido fuera del alcance (del) público, ya que de otro modo, sabemos qué destino pueden tener...

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

Gracias a toda la organización del congreso por la oportunidad de realizar nuevas aportaciones al mundo de la movilidad urbana y territorial y más en un espacio litoral tan complicado y complejo como el que nos ocupa.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Al respecto, lanzo una pregunta: ¿qué porcentaje de hogares o personas no disponen de acceso a un automóvil para moverse de manera cotidiana?. Preguntas como esta podrían estar en la base de nuestro análisis territorial y urbano.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Y añadido: ¿qué porcentaje de hogares o personas no pueden vivir sin acceder a un automóvil para moverse de manera cotidiana?

GONZALO ARANDA – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Hola a todos, y por qué no cambiamos la pregunta por otra que sea... ¿sería posible cambiar algo para que esos coches no fueran necesarios?

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Ahí está la clave: el grado de necesidad del uso del vehículo a la

que aboca la organización del territorio para resolver cuestiones de movilidad.

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

La movilidad, entendida como la necesidad de satisfacción de unos requerimientos o demandas de desplazamiento y acceso de las personas a los equipamientos y bienes de servicios motivados por distintas razones, laboral, ocio, recreativo-deportivo, etc., se ha convertido hoy en uno de los derechos fundamentales de nuestra sociedad y que se manifiesta en la libertad del individuo de elegir el modo de transporte para satisfacer su necesidad de desplazarse. En este sentido, la movilidad junto a la accesibilidad inciden directamente sobre los niveles de desarrollo económico, cultural y social del territorio y los sitios o lugares que lo configuran.

El movimiento de personas, bienes y servicios, gracias a los avances de la tecnología, se ha convertido en un factor irrenunciable que debe ser incluido en la base de la planificación territorial y urbana.

La libertad en la elección del modo de desplazamiento es un derecho indiscutible, que debe ser reconocido en lo colectivo con respeto a lo individual. La calidad de los desplazamientos en función del concepto de eficacia como relación entre coste / beneficio incluyendo en estos términos las variables dependientes como tiempo de viaje / comodidad / puntualidad / frecuencia, debe determinar las líneas estratégicas a desarrollar en la búsqueda de las soluciones que estos nuevos modelos urbanos y territoriales están imponiendo.

La calidad de los lugares vinculados a la movilidad en la costa del sol y el tiempo que se emplea en el transporte debe rebasar los conceptos técnicos que olvidan al usuario y priorizan la infraestructura en sí misma. Un análisis coherente en esta sociedad dinámica debe reconocer el rol múltiple del individuo como peatón, ciclista, usuario del transporte público colectivo y el automóvil, buscando el equilibrio entre los diferentes modos de desplazamiento.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

En paralelo a la pregunta que nos lanzas, la marginalidad que se produce en el espacio megalopolitano por excelencia Los Angeles. El desmantelamiento del sistema de tranvías trajo a aparejado esa condición de aquellos que eran propietarios de un automóvil. Lo que propones haría aflorar este problema, que confirma esa estratificación social a la que hacíamos referencia. Como apuntábamos en nuestra publicación *Costagrafías*, los habitantes de estos territorios se cruzan pero rara vez se miran...

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Estoy de acuerdo con Gonzalo. Pero para convencer de que los cambios son necesarios, y más, de que hay herramientas para llevarlos a cabo, frecuentemente debemos mirar de otra manera y destapar ciertas situaciones que están frecuentemente ocultas. Por ejemplo, os invito, para analizar los problemas de movilidad en los entornos urbanos en la escala más cercana a lo cotidiano, realizar un análisis fotográfico de imágenes tomadas a un metro diez o metro veinte de altura (que es la altura habitual de un niño de entre 5 y 9 años).

GONZALO ARANDA – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Evidentemente estoy de acuerdo contigo, debe ser una elección personal, pero está demostrado que las personas prefieren el transporte colectivo o a pié si realmente se les da buenas alternativas. La peatonalización de zonas está siendo un éxito en muchos sitios.

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

La Costa del Sol, en su dimensión funcional, expresa un complejo de sistemas urbanos asociados a determinaciones territoriales que vienen siendo configurados desde patrones de desarrollo complejos que han venido dando respuestas aisladas a impulsos tanto del mercado de la vivienda como de una serie de equipamientos macroterritoriales de confusa localización.

Este sistema ha provocado la consolidación de un esquema del territorio carente de estructura y con fuertes desequilibrios, donde las funciones urbanas “no rentables” han sido relegadas con fuertes desventajas. Los equipamientos públicos y los sistemas residenciales, han sido desplazados y dispersados buscando localizaciones oportunistas que maximizaran la rentabilidad a costa de implantar un modelo de territorio insostenible, lo que ha provocado un sector de población cautivo del vehículo privado en sus desplazamientos cotidianos con unas cifras en dependencia del vehículo privado absolutamente inaceptables.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Efectivamente. Las alternativas son posibles y deben ser cómodas. Pero en la planificación y, más importante, en la configuración de la voluntad política, es esencial acometer compresos en torno a las cuestiones de lo que es o no es un derecho en relación a la movilidad y a la accesibilidad. Porque de esta reflexión se determinan las prioridades en la inversión, en la planificación y, lo más importante, en el reparto del espacio público.

GONZALO ARANDA – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Desde el punto de vista de la gestión inteligente (que es donde yo me siento más cómodo) del territorio me parece clave en un futuro no muy lejano y que además deben de partir desde abajo hacia arriba, desde los ciudadanos hasta las leyes, y estoy plenamente convencido de que es casi la única solución.

GONZALO ARANDA – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Aunque los problemas principales que veo son dos:

1. Se están generando muchas herramientas... pero cada una por separado.
2. Y no existen (o no se aportan), como se dijo en la Variante 03, por parte de las administraciones u órganos responsables, unos datos de calidad con los que poder trabajar.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Debemos descubrir lógicas que seduzcan al político y al ciudadano y lo hagan partícipe del proceso de cambio que descubre otras formas de desarrollo. Debemos acometer análisis territoriales y urbanos que descubran estas lógicas y las pongan encima de la mesa del planificador y del decisor.

Efectivamente Gonzalo existen esos dos problemas.

Para el primero no tengo una solución, para el segundo, considero que quizás caemos frecuentemente en una hipertrofia en la adquisición de datos (análisis) que no necesariamente nos conducen a una síntesis apropiada.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

En cuanto a lo que planteas José Luis:

“La calidad de los desplazamientos en función del concepto de eficacia como relación entre coste / beneficio incluyendo en estos términos las variables dependientes como tiempo de viaje / comodidad / puntualidad / frecuencia, debe determinar las líneas estratégicas a desarrollar en la búsqueda de las soluciones que estos nuevos modelos urbanos y territoriales están imponiendo”.

Entiendo la importancia aunque si queremos transgredir esa identificación de eficacia con puntualidad o comodidad frente a la eficacia entendida desde la calidad del corredor, de la visibilidad de sus valores, de su regeneración como un corredor histórico, en definitiva de su patrimonialización.

ANA LOZANO – COMUNICACIÓN V.05

Coincidiendo con Miguel, la facilidad de recursos energéticos ha afectado directamente a cambios de velocidad en la densificación urbana, apoyándose en las infraestructuras como objeto trasbordador territorial y generando la dispersión territorial.

Es interesante también reflexionar en la influencia social de la idea de velocidad apoyada en las infraestructuras y la transformación de las ciudades que se especializan funcionalmente para focalizarse en un eje... como plantea José Luis Cañavate.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

José Luis, totalmente de acuerdo en el efecto provocado de “población cautiva del vehículo” en la Costa del Sol, por la necesidad de desplazamiento y la dificultad que presentan los recorridos a otras alternativas, o a veces incluso la ausencia de alternativas eficientes (o “cómodas”).

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

En la línea de los comentarios, se puede afirmar que la superposición entre lo privado y lo público, por un lado, y la confusión entre los modelos sostenibles de transporte y los modelos de alto impacto, por otro, están afectando las decisiones en políticas urbanas de modo irreversible y generando situaciones que comienzan a precisar revisiones en ciclos cada vez menores y con resultados muy poco prometedores.

La presión de los diferentes actores vecinos, profesionales, empresarios, etc., y sus diferentes posicionamientos, a menudo enfrentados, solo generan retrasos en los procesos políticos, introduciendo un gran margen de juego a las actividades, usos y actores “oportunistas” en la ocupación del territorio.

La necesidad de implicar diferentes instituciones sectoriales, medio ambiente, territorio, urbanismo, transporte, infraestructuras, turismo, economía junto a diferentes entidades territoriales, local, regional y central provoca que el necesario marco de consenso se diluya y solo se concrete en algunas actuaciones sectoriales, como los planes de ordenación territorial o los programas de transporte metropolitano, permaneciendo el conjunto en la misma confusa situación de origen.

La práctica real, hoy se concreta en discutibles figuras de mejora del tráfico en competencia con el transporte público y, por supuesto, a costa de los necesarios modos “no motorizados” que se relegan a las actuaciones voluntaristas de algunos ayuntamientos, sin embargo, la demanda ciudadana para

una mayor calidad ambiental en las ciudades, se comienza a traducir en Planes de Movilidad Sostenible Municipales, cuya única referencia metodológica son los precedentes realizados en España y otros países europeos, planes que no siempre coinciden con los planteamientos territoriales de la misma Junta de Andalucía o con los planteamientos del Ministerio.

Así, en este sentido, parece prudente desarrollar un proceso de reflexión compartida que finalice en la elaboración de unas líneas estratégicas que genere las sinergias necesarias entre agentes sociales, económicos, profesionales, culturales, ciudadanos e institucionales, que permitan fijar unas reglas de juego mínimas en la coordinación de la movilidad territorial de la costa.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Pero, ¿no piensas José Luis, que quizás haya llegado el momento de “hacer cosas”? En tu ponencia aportas una alternativa creíble, solvente y de presupuesto de aplicación relativamente asumible. ¿Por qué no se lleva a cabo? Mientras más se tarde más se adhieren al territorio esos usos o proyectos oportunistas. Conocemos la enfermedad y el diagnóstico, tenemos la medicina...

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

Efectivamente, pero las decisiones depende de las distintas administraciones implicadas desde la central, la autonómica, provincial y local, quizás va siendo ya hora de plantear una estrategia común, válida para celebrar un debate global, un nuevo vademécum sobre accesibilidad y movilidad sostenible en territorios urbanos de alta dispersión, que posibilite optimizar el recurso más escaso, el tiempo que utilizamos para desplazarnos en el complejo y acelerado proceso de suburbanización que ha sufrido este territorio costero en concreto y otros muchos ámbitos urbanos andaluces.

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

Las propuestas planteadas pretenden dibujar, a través de la gestión de la oferta, las bases que consolidarán un modelo de territorio urbano de movilidad que recupere el equilibrio de su propio sistema productivo con las necesidades de desplazamiento de sus habitantes. Se trata de mejorar la movilidad y accesibilidad a los principales centros de actividad del territorio, así como la habitabilidad del conjunto territorial y su relación con los ámbitos más urbanos. En la medida que las medidas propuestas lo consigan,

el resultado final se debe acercar a los principios de sostenibilidad de un territorio urbano, y en consecuencia, se conseguirá una ciudad más salu-
dable, amable, respetuosa con las generaciones futuras, integradora, y en definitiva más humanizada.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Y yo añadiría una ciudad más segura, más cómoda, más barata de mantener y con una eficiencia y eficacia incrementadas en relación al comportamiento económico.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

En relación a los comentarios en relación al comportamiento económico, podríamos introducir el segundo tema planteado de la estratificación social y económica en función de las movilidades y las accesibilidades, en ese aspecto, de la manera en que puede afectar la movilidad y la accesibilidad a una estratificación social y económica, me parece interesante la apreciación que hace Ana Lozano en su Comunicación sobre cómo se ha derivado en una especialización funcional de los núcleos urbanos en torno a la Bahía de Cádiz: "Entendiendo de forma global el área metropolitana de la Bahía, Puerto Real y San Fernando van a cumplir también una función de alojamiento de trabajadores con su centro en Cádiz, mientras que Chiclana y el Puerto de Santa María ofrecen el ocio y la residencia. Desde este punto de vista y por lógica, cada municipio adquiere una función determinada dentro del conjunto"; acerca de en qué manera puede estar afectando entonces a la estratificación social y económica en esa zona la movilidad y accesibilidad existentes en ese territorio, teniendo ya ese fenómeno de especialización funcional de base.

DANIEL PINZÓN – INVESTIGADOR EQUIPO N-340

Entiendo que la optimización del tiempo de desplazamiento es un factor fundamental, pero no puede ser el único, ya que también es importante cómo se producen esos desplazamientos y si, por ende, permiten una recualificación y aumento de los espacios públicos presentes en la Costa del Sol.

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

Por supuesto Daniel, es un factor más, que traducido en coste también es importante, pero no cabe duda que hay que considerar otros muchos, como comodidad, seguridad, eficacia, eficiencia energética..

y algunos más... Pero sin duda, la elección del automóvil, o mejor, la cautividad del individuo a este modo de transporte es por la inexistencia de la oferta de otros modos de transporte, por lo menos en igualdad de oportunidades. Es más fácil, cómodo y "seguro" ir en coche que andando o en bicicleta, por no decir, en muchos casos, casi imposible.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Si me permites Ana, a tu reflexión añadiría la estratificación o diferenciación de las movilidades en función del género, de la edad o de las posibilidades físicas (movilidad reducida). Por ejemplo, en Sevilla, que es el caso que mejor conozco, el 66% de los usuarios del transporte público son mujeres.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Efectivamente Manuel, sin olvidar que esas cuestiones suelen influir en general en otros muchos ámbitos, y en esas posibles diferenciaciones por movilidad también es muy notable su influencia.

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

Otro dato muy interesante que se dedujo en el ámbito de la Costa del Sol a partir de los datos de la Encuesta de Movilidad de 2010, es que casi el 63% de los usuarios del transporte público son cautivos, es decir, casi dos terceras partes del mismo lo utilizan por no tener otra alternativa, en concreto el 40,6% por no tener carnet de conducir, y otro 22% no tiene vehículo propio, es decir, coche. Estos datos son preocupantes.

Aunque también se dedujo de la encuesta que más del 53% de los usuarios del vehículo privado estarían dispuestos a utilizar el transporte público si la gestión mejorase en temas de cobertura, mejorar las combinaciones, o hacer más rápidos los servicios.

ANA LOZANO – COMUNICACIÓN V.05

En el marco de conjuntos funcionales íntimamente ligados a la movilidad interurbana (en mayor o menor rango, ya que un alto porcentaje de ciudades tiene relaciones de dependencia) me gustaría plantear otro de los temas de debate... como incorporar a este sistema infraestructural otras redes de tejidos patrimoniales? Accesibilidad y relaciones entre movilidad y ciudad global.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

De esta manera que propone Ana Lozano, y dado que el tiempo avanza hacia el final del debate, podemos pasar a comentar los temas sexto y séptimo sobre accesibilidad frente a la dispersión de elementos patrimoniales en el territorio y las redes de elementos frente a su concepción de hitos exentos que planteaban la misma Ana y Alberto Atanasio.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

En un estudio reciente, nosotros hemos detectado esa misma pauta en el área de Sevilla. Ello nos lleva a concluir que, sin ningún género de dudas, ha llegado ya la hora de “hacer cosas”. Perdonad que insista en ello, pero me parece que los diagnósticos, aunque puedan seguir afinándose y mejorándose, están ya relativamente claros.

Adicionalmente, las experiencias en otros ámbitos nos marcan el camino a seguir. La vertebración a través de la N340 es esencial si se modifican sustancialmente la funcionalidad de esa vía. Estimo que esas modificaciones se trasladarán pronto al espacio circundante.

JOSÉ LUIS CAÑAVATE – PONENTE EXPERTO V.05

Totalmente de acuerdo, Manuel.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Al respecto pienso que, en términos de accesibilidad y de su relación con el patrimonio, los modos no motorizados están llamados a jugar un papel importante. Por ejemplo, la velocidad que posibilita el viaje en bicicleta resulta ideal para el conocimiento de los lugares por los que transitamos.

MANUEL RAMOS – EXPERTO MESA REDONDA V.05

Hola a todos. En este punto de debate, habiendo leído vuestros comentarios, quisiera exponer una reflexión:

Cualquier actuación en el campo de la movilidad accesibilidad en un ámbito como el que nos ocupa supone una transformación del patrimonio generado sobre otro inicial ya transformado por el hombre, que debe entenderse como positiva porque conduce a un estado inicial, en cuanto relaciones personales en el espacio público ligadas a un lugar que adquiere un valor inmaterial por causa de esas relaciones.

ANA LOZANO – COMUNICACIÓN V.05

Totalmente de acuerdo.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Totalmente de acuerdo, Manuel. Pienso que los únicos medios que posibilitan una convivencia plena entre la estancia (donde se verifican esas relaciones personales en el espacio público) y la movilidad/accesibilidad son los no motorizados.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Es decir, la apuesta por la articulación de la movilidad no motorizada puede influir muy positivamente en el desarrollo del valor inmaterial que, por otra parte, coadyuva la mejora el patrimonio material.

MAR LOREN – INVESTIGADORA PRINCIPAL N-340

Con relación a la cuestión que nos plantea Ana Lozano y hilvanando con el comentario de Manolo Ramos: “¿cómo incorporar a este sistema infraestructural otras redes de tejidos patrimoniales? ¿Accesibilidad y relaciones entre movilidad y ciudad global?”.

Me pregunto, José Luis, si se tuvo en cuenta en vuestro proyecto algún aspecto vinculado a esta integración patrimonial en vuestras propuestas de movilidad para la CdS.

Como afirma Ana Lozano, es importante que superemos esa visión objetual del patrimonio y entendamos que su pertenencia a una red es parte indiscutible de su valor.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Quedando pocos minutos para el término de la Variante 05 os animamos a hacer las últimas reflexiones sobre lo comentado, y así mismo quisiera, haciendo mención a su título “ El territorio turístico litoral como patrimonio accesible para todos. Dinámicas de movilidad. Problemáticas y propuestas”, lanzar una pregunta final:

¿La accesibilidad al patrimonio es también movilidad sostenible? O de otro modo, si la buena accesibilidad al patrimonio podría ser un indicador de calidad de movilidad sostenible.

ALBERTO ATANASIO – COMUNICACIÓN V.05

Totalmente de acuerdo, Mar. ¿Por qué no implementar esas pequeñas redes patrimoniales como forma de fortalecer esos otros tipos de desplazamientos? De hecho, son caminos y rutas que suelen ser ya bastante transitadas y conocidas por los habitantes de la zona.

MANUEL CALVO – PONENTE EXPERTO V.05

Mi opinión al respecto es que lo importante no es tanto la movilidad como la accesibilidad, que me parece el elemento clave en todo este debate. La movilidad que se genera para acceder debe ser verificada mediante medios lo más sostenibles posible. En definitiva, el fin es la accesibilidad y el medio es la movilidad. A la fuerza todo ello debe estar imbuido en criterios de sostenibilidad.

La accesibilidad al patrimonio es esencial y será sostenible siempre que se haya pensado en que la movilidad generada para acceder a él se facilita mediante medios más sostenibles. En el medio urbano, pienso que esa accesibilidad al patrimonio ha de ser preferentemente solucionada mediante movilidad no motorizada.

FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN – COMUNICACIÓN V.02

Me gustaría expresar mi agradecimiento y más sincera enhorabuena a todos los organizadores, ponentes, comunicantes y participantes del congreso. Considero que ha sido una experiencia muy positiva y enriquecedora, que nos ha permitido compartir ideas, tesis e inquietudes con otros compañeros e investigadores. Así mismo, desde mi punto de vista el formato online está sin duda en consonancia con las demandas de la nueva sociedad del conocimiento en red, y por lo tanto ha sido muy interesante que se haya celebrado bajo esta modalidad.

ANA RICO – INVESTIGADORA EQUIPO N-340

Cerramos la Variante 05 poniendo término a los debates planteados en el Congreso. Muchísimas gracias a todos por vuestra participación.

N-340

CLAUSURA DEL CONGRESO VIRTUAL EN RUTA LITORAL · DESTINO: N-340

AGRADECEROS –con mayúsculas– vuestra valiosa participación. Compartimos con vosotros algunos datos del Congreso:

- 81 participantes, entre investigadores del programa y participantes inscritos.
- 9 ponencias expertas y 9 comunicaciones.
- Un total de 425 intervenciones: en contraste con los congresos al uso, en los que es difícil conseguir altos grados de participación en los debates.

En el espíritu participativo de nuestro proyecto y específicamente del Congreso, en la valoración de esta iniciativa experimental, de cara a ser capaces entre todos, como red ya reconocible, de mejorar para futuras acciones.

Para ello, podéis enviarnos por email vuestros comentarios en dos aspectos:

1. Por un lado desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuales han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?
2. Por otro, desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas. Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas Variantes.

RAFAEL DE LA COUR

Mi valoración sobre el formato virtual como experimento es, en general, positiva. Ha fomentado el debate por permitir seguir de un modo ágil los comentarios que se iban volcando y por permitir una participación democrática de todos los intervinientes, en cualquier momento.

Como punto débil, en mi caso me encontré con un comentario que contenía muchas preguntas dirigidas hacia mi contribución y que no pude responder por falta de tiempo (respondí a algunas de ellas y mientras lo hacía el debate se dirigió hacia otros derroteros). También aprecié en otros momentos que se cruzaban varios debates simultáneamente. Creo que el experimento funciona bien hasta un cierto límite de participantes. Si se supera, puede descontrolarse el debate. No soy partidario de limitar el número de palabras, pero sí se podría sugerir que los comentarios puedan acotarse para permitir mayor fluidez y espontaneidad en las respuestas.

Mi valoración sobre los contenidos es muy positiva. Me refiero ahora a todas las variantes, que he podido seguir con detenimiento a lo largo de todo el día. Las temáticas estaban bien planteadas, las respuestas mediante las comunicaciones y ponencias presentadas se han correspondido plenamente con los temas lanzados, y se nota que, aparte de los comunicantes, todos los invitados (expertos, investigadores y miembros del equipo) han sido seleccionados de un modo muy idóneo para cada variante. He apreciado, además, una implicación importante en todos los participantes, organizadores, moderadores e investigadores, que habían preparado los temas con una lectura atenta y cruzada de los trabajos.

Reitero mi enhorabuena a todo el equipo y por supuesto a Mar. Agradezco, como siempre, la invitación y la posibilidad de haber participado en el evento.

JUAN DIEGO LÓPEZ-ARQUILLO

¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate?

Creo firmemente que sí; pues la flexibilidad del formato y el muy buen funcionamiento de la plataforma ha sido casi perfecta. Me ha resultado fantástico para sumar la presencia al congreso con la vida laboral cotidiana.

¿Cuales han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

El punto fuerte para mí ha sido la flexibilidad y el tipo de portal de soporte. El único punto débil ha sido, en mi opinión, la poca publicidad realizada al mismo.

Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

Muy bien traído tanto en objeto general y líneas de investigación, se ha

limitado en exceso a la Costa del Sol (cuando la CN-340 concurre en TTL's también en otras provincias) aunque se ha echado de menos una variante "desastre" para encajar pensamientos transversales de otras disciplinas que tendrían un gran e interesante aporte.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas variantes.

En mi caso, "Variante 01. patrimonializar el paraíso", creo que la temática de las aportaciones ha sido acertada, aunque he cehado de menos aportaciones concretas sobre cómo la afectación de los TTL's ha afectado a la riqueza arqueológica y natural del litoral mediterráneo andaluz.

Sólo mostrar mi agradecimiento y daros mi más profunda enhorabuena.

FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN VALCÁRCEL

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuáles han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

Desde mi punto de vista el formato virtual acabará consolidándose como el estándar para la celebración de actos académicos, quedando el presencial relegado a eventos puntuales que sí requieren de la presencia física de los asistentes. Así, el formato online está sin duda en consonancia con las demandas de la nueva sociedad del conocimiento en red y por lo tanto ha sido muy interesante que se haya celebrado bajo esta modalidad. Este formato presenta amplias ventajas con respecto al presencial, pues permite una mayor accesibilidad a jóvenes investigadores, ya que hace innecesarios los viajes, alojamientos, dietas y todos los gastos asociados que conlleva asistir a un congreso. Igualmente, esta forma de celebración potencia la participación, en la medida en que facilita la expresión de opiniones y el posterior debate. Su punto débil es, en mi opinión, la pérdida de la insustituible experiencia del viaje y la visita a una ciudad, así como el contacto real con otras personas, que indudablemente aporta la celebración de un evento de estas características. No obstante, pienso que pesan más los aspectos positivos y por lo tanto ha sido muy interesante que se haya celebrado bajo esta modalidad.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

El Congreso ha planteado una temática general de gran interés que, por su complejidad y amplitud, permite de hecho su ramificación en líneas de investigación o "variantes", todas ellas de alto valor y que se complementan entre sí, por lo que en este sentido he considerado muy interesante que

pudiéramos acceder a través del foro a las distintas variantes y enriquecernos con el análisis y estudio de otras líneas de trabajo distintas a la nuestra, lo cual es sumamente positivo para los investigadores y los asistentes.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas Variantes.

Finalmente, me gustaría expresar mi agradecimiento y más sincera enhorabuena a todos los organizadores, ponentes, comunicantes y participantes del congreso. Considero que ha sido una experiencia muy positiva y enriquecedora, que nos ha permitido compartir ideas, tesis e inquietudes con otros compañeros e investigadores. Así mismo, desde mi punto de vista el formato online está sin duda en consonancia con las demandas de la nueva sociedad del conocimiento en red, y por lo tanto ha sido muy interesante que se haya celebrado bajo esta modalidad.

ANTONIO JESÚS PALACIOS ORTIZ

Agradecido por el desarrollo del congreso y por todo lo bueno que de él deriva, les adjunto algunos pequeños apuntes sobre las reflexiones que solicitan:

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuáles han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

Sin duda, el establecimiento de un formato virtual ha supuesto una apuesta arriesgada que ha acabado por generar una experiencia enormemente valiosa como experimento y válida y extrapolable para su consolidación y optimización de cara a la realización de nuevos congresos. Ciertamente presenta ventajas innegables, principalmente vinculadas a la deslocalización geográfica de los participantes en los debates y al registro por escrito de sus intervenciones; pero también se observan algunos inconvenientes derivados precisamente de este formato escrito, pues en ocasiones resulta complejo mantener los hilos de debate de una manera continua y coherente por la dificultad en el control del uso de la palabra. Quizá un formato con intervenciones en grupos de videollamada tipo Skype podría solventar algunos de estos problemas, haciendo más amenas las intervenciones.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

Tanto la temática del Congreso como las Variantes propuestas engloban de una manera bastante inteligente la complejidad de la temática propuesta, lo que ha permitido aunar esfuerzos por compartir reflexiones desde diferentes campos de estudio, para un mismo e interesante ámbito.

Considero un gran acierto establecer como hilo conductor la propia N-340,

elemento que a mi parecer mejor explica todo lo ocurrido en este interesante territorio.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas variantes.

La N-340, como objeto de estudio complejo, necesita ser abordada desde la diversidad de puntos de vista existentes. Las miradas aquí compartidas son todas necesarias para ayudarnos a constituir la imagen de algo diferente, que por fin empieza a ser realmente valorado desde la preocupación por el futuro de un territorio y sus habitantes.

JORGE IZQUIERDO E IRENE LUQUE

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuales han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

Desde la consideración de esta experiencia como piloto de un congreso virtual, muy positiva y sobre todo con un gran potencial, se han percibido las dos contradicciones que subyacen, en general, en la sociedad; por un lado cierta desconfianza de no saber quien está ahí, con el uso cotidiano de las tecnologías, y por otra quien se siente familiarizado e identificado con el medio y le aporta las ventajas y comodidades de asistir y participar en encuentros por los que se siente atraída y los costes y las posibilidades se lo permiten.

En cuanto al formato, la participación implica la lectura profunda del contenido de las ponencias y comunicaciones, que en un congreso en vivo es difícil de gestionar. El formato, a nuestro modo de ver, facilita la proximidad y por ello si se acota la temática y se evita cierta dispersión, sin menoscabo de la pluridisciplinaredad, los resultados estarán más ajustados a los fines concretos de la investigación y de la coyuntura.

La herramienta es eficaz pero contiene algunas optimizaciones posibles: a la hora de comentar, a veces, el discurso se difuminaba abriendo cada uno temas diferentes. Cuando contestabas o te contestaban alguno de los temas abiertos dentro de las variantes, no era avisado entonces se generaban conversaciones fractales imposibles de visualizar en su conjunto. Quizás incorporar imágenes o videos resúmenes de las distintas ponencias hubiera aportado más cercanía, aunque reconocemos que mayores riesgos tecnológicos. Quizás la fortaleza del formato haya sido la posibilidad de interactuar de forma directa y equitativa, ya que no había una ponencia oral de la cual surgía un debate, sino que al haber una agrupación de ponencias y comunicaciones en un bloque, el debate aglutina los distintos aspectos abordados en

cada uno de los bloques. Circunstancia que a su vez, como hemos comentado en el párrafo anterior el debate no estaba ordenado, en temas y en tiempos.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

En general, nos parece positiva la valoración del congreso. El funcionamiento ha sido ágil y un experimento de resultados exitosos. Las cinco variantes nos han parecido adecuadas, quizás haya faltado la relación entre ellas, ya que en la página Web estaban muy diferenciadas y era difícil relacionarse.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas Variantes.

En la variante 03, que a la que se nos adscribió, lo disfrutamos, fue un debate interesante aunque algo caótico, por lo dicho anteriormente, y porque es difícil escribir al ritmo de la conversación digital, cuando terminas han pasado muchas cosas, así que con un equipo de dos o tres personas identificadas con la conversación es posible llevar el ritmo, si no lo pierdes como creo que nos pasó en algunos momentos.

Se abrieron diferentes temáticas, desde la protección patrimonial, las salinas, hasta el debate de las fuentes de información. En general, cada tema tenía cabida en la variante, pero faltó coordinación entre ellos y darle importancia a los objetivos del congreso para sacar conclusiones más fructíferas para el equipo de investigación. Había temas demasiado transversales que rompían las dinámicas de debate sobre la problemática de la N-340.

La reflexión final, es positiva, muy positiva, y que abre un camino para perfeccionar pero con unas perspectivas muy interesantes para el mundo de la investigación.

Felicidades a todo el equipo.

EQUIPO "ANDALUCÍA TRANSVERSAL"

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuáles han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

Valoramos positivamente el formato virtual, aún con sus obvias limitaciones en cuanto a la pérdida del contacto personal o el intercambio emocional que propician los encuentros físicos. La mejora de las comunicaciones online elimina las distancias geográficas que en ocasiones harían inviables o excesivamente costosos estos encuentros. Este medio permite la optimización de recursos como el tiempo, evitando el consumo de otros escasos como los energéticos o económicos, aspectos que se han de tener presente y potenciar, también de cara a los procesos de concienciación individual y colectiva,

asumiendo así con naturalidad prácticas más sostenibles como ésta.

En otro orden de cosas, el disponer de los temas a tratar previamente al desarrollo de la actividad facilita la reflexión personal, enriqueciendo la posterior aportación en este foro virtual de encuentro.

Aunque la atención se mantiene durante el desarrollo del debate, al no tener focos de distracción externos, la fórmula escrita para las intervenciones requiere de una mayor concentración que evite la pérdida entre las distintas aportaciones que van apareciendo en la pantalla, sin un orden preestablecido.

- Puntos fuertes: Excelente formato para propiciar hábitos sostenibles evitando desplazamientos desde múltiples localidades, algunas muy alejadas del punto de celebración, Sevilla. También es interesante y nada despreciable la limitación de los desplazamientos urbanos y la optimización del tiempo que ha facilitado esta fórmula.
- Puntos débiles: La falta de intercambio visual y emocional con los participantes limita las percepciones y las posibilidades de coordinar cada una de las intervenciones. Este aspecto tendría en algunos de los aspectos una solución fácil mediante el *streaming* o las conexiones tipo Skype.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

Desde nuestro ámbito de trabajo e interés personal, las diversas temáticas abordadas en el Congreso son especialmente relevantes para nuestras investigaciones: ¿Patrimonializar el paraíso?; Territorio red, ciudad infraestructural; La fuerza crítica de los datos en el análisis multiescalar territorial; ¿Lugar de evasión o espacio de conflicto?; El territorio turístico litoral como patrimonio accesible para todos.

Las variantes propuestas para este Congreso nos suscitan a su vez una serie de cuestiones que pretendemos abordar:

¿Cómo coordinar de forma equilibrada y por tanto sostenible patrimonio y turismo, una actividad tradicionalmente consuntiva de recursos, especialmente los patrimoniales?

¿Cómo se genera este espacio, cómo se ha transformado, hacia donde se dirige? ¿Cómo han influido las infraestructuras en su origen, especialmente las viarias, en la generación de este espacio urbano especializado y ahora globalizado?

¿Cómo propiciar un tratamiento del conocimiento transversal, transdisciplinar, en un territorio a menudo autista e individualista? ¿De qué manera pueden las nuevas tecnologías, las Tics favorecer la generación de nuevos lugares y punto de encuentro que permita revertir esta situación, propiciando la participación ciudadana en estrecha colaboración con las administraciones?

O, en un territorio dominado por el vehículo privado, con las connotaciones sociales que de esta situación se deriva en cuanto al acceso de la población a equipamientos, servicios, al mercado laboral, al ocio ¿Cómo conseguir una movilidad sostenible, derecho social básico, en un territorio creado y estructurado en función del interés privado y en demasiadas ocasiones fruto de la especulación?

ANA LOZANO IBÁÑEZ

En primer lugar agradeceremos por el resultado y la organización del congreso, ha sido una muy buena experiencia... ¡enhorabuena! A continuación expongo mis comentarios generales:

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuáles han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

Encuentro un enorme valor al formato usado para el congreso, ha permitido que entren en relación y debate personas con independencia del lugar en el que se encuentren (valoro enormemente este punto ya que actualmente resido en Santiago de Chile, y gracias a eso he podido participar). El hecho también de publicar todas las comunicaciones con anticipación a la celebración al congreso dio el tiempo para conocer, asimilar, interiorizar los temas tratados... dando lugar a un debate más amplio o a tomar una dirección concreta. En definitiva, este formato permite llegar a más personas y el profundizarse en los temas que se tratan. Como puntos débiles quizás mencionar la fluidez de diálogo, que es un punto muy positivo, pero al mismo tiempo y de formas muy puntuales mermaba la capacidad de respuesta para llegar a tiempo al hilo de la conversación.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

Desde mi punto de vista fue muy interesante profundizar en las distintas miradas que aportaban los temas de cada una de las variantes, sobre una realidad cotidiana como es la Nacional 340. Estos estudios, investigaciones, reflexiones al disponerlos para el debate se entrelazaron para dar lugar a ideas sobre uno o distintos temas, o tirar de hilos sobre otras fuentes y dar pie a continuar con procesos de investigación.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas Variantes.

A modo de resumen, me pareció muy interesante poder ver desde distintas posturas el análisis y comprensión de un eje heterogéneo desde la lectura de los procesos que han dado lugar a la situación actual; la reflexión sobre

los datos de partida, los mapas y en general la información de la que disponemos (junto con el estado de accesibilidad actual de la misma)... el debate sobre de integración sostenible de patrimonio, accesibilidad y turismo... en definitiva, la necesidad de reformular la normativa apoyándose en las distintas variables de conocimiento sobre el eje de la nacional 340.

TOMÁS DÍAZ ZAMUDIO

Como ya hice personalmente a la responsable Mar Loren, agradezco por la iniciativa tan novedosa y a la vez que interesante. Y a continuación remito mis comentarios en los dos aspectos requeridos.

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuáles han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

Como bien se comenta, se trata de un experimento, que a mi entender ha sido bastante más satisfactorio de lo que me esperaba. En el caso de personas con cierto pudor a hablar en público, espero que la barrera del teclado les haya servido para poder expresarse con mayor libertad y sin trabas que si lo hubieran hecho de palabra en persona. También hay que tener en cuenta los pro y los contra de dicha experiencia.

Los beneficios son obvios, por una parte la posibilidad de poder leer las ponencias con antelación, de manera que los participantes podamos prepararnos mejor y aprovechar más el tiempo asignado a cada debate. Además la comodidad de poder estar en cualquier parte del mundo, sentado en tu silla y sin necesidad de desplazarse, ahorrando combustible (economía y medio ambiente).

La parte negativa que me he encontrado es la misma que ocurría antaño en los famosos chats donde escribían todos a la vez y nadie sabía a quien estaba respondiendo o que respuesta correspondía con cuál otra. Pero entiendo que se trata de un mal menor, ya que espero y entiendo que por parte de los responsables de cada Variante o directamente del congreso, se reordenarán las intervenciones y en las actas se podrán realizar resúmenes y conclusiones que aúnen todas la intervenciones, como en un congreso "presencial". Quizás el caos podría darse si se dan muchos participantes a la vez, lo que deformaría en exceso los debates.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

El congreso trata un tema muy interesante que reúne perfectamente los condicionantes para ser transdisciplinar, aunando técnicos y especialistas de diversa índole (arquitectos, urbanistas, historiadores, filósofos, paisajis-

tas, biólogos, ambientólogos, naturalistas, economistas, abogados...) y procedencia. No tengo claro si esto se ha dado, pero entiendo que sí.

La división en las Variantes me han parecido oportunas y bien distribuidas, para permitir evitar la masificación y diversificar los temas que pueden surgir respecto al objeto de estudio.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas Variantes.

Conclusiones generales (También aplicable únicamente a la Variante 02):

La patrimonialización de una red, o una vía de este carácter, en diferentes niveles y dimensiones (culturales, paisajísticas, etc), no hace más que evidenciar la necesidad de arraigo en procesos expansivos de (colonización) ocupación del territorio, donde todo cambia sin un rumbo preciso y se pierde el sentido o la orientación natural de un espacio como el litoral andaluz de la Costa del Sol.

En un momento como este de cierta ralentización del proceso, debido a la crisis de la construcción y de la explosión de la burbuja inmobiliaria, se hace oportuno reflexionar acerca de una vía que ha servido a lo largo de la historia para articular el territorio y las diferentes poblaciones que servía, y que con la explosión turística de sol y playa en todas sus etapas se ha ido transformado y deformando, dando lugar a un nuevo espacio mixto donde se dan simultáneamente varias realidades que deben ser atendidas.

¿Serán objetos patrimoniales en un futuro próximo las urbanizaciones unifamiliares adosadas o pareadas? Todo dependerá del tiempo y de la velocidad del cambio en estos procesos, donde la identidad del lugar ha ido cambiando de tal manera que lo foráneo se convierte en local y lo desfasado en referencia.

Todo esto bañado por un sol de justicia y un cierto ritmo, a veces pausado, a pie, y otras de gran velocidad por las ruedas del coche, que nos permitirá observar, sentir y vivir de una y mil maneras esta vía y todo lo que representa.

Muchas gracias por el esfuerzo realizado y espero que se puedan repetir otras ediciones de este u otros temas con el mismo formato con las mejoras necesarias.

ANTONIO CHÁVEZ GONZÁLEZ

Desde el formato: Valoración del formato virtual como experimento. ¿Ha sido eficaz como herramienta para fomentar el debate? ¿Cuáles han sido sus puntos fuertes y sus puntos débiles?

La experiencia puede, desde mi punto de vista, calificarse de auténtico éxito.

Creo que el formato de participación virtual ha sido acogido con tremenda aceptación, era novedoso y atractivo ser parte del experimento. Sentía curiosidad por observar cómo iban sucediéndose las intervenciones, cómo unas entradas daban pie a otras sin que el solapamiento hiciera perder los hilos que se iban añadiendo al debate.

Si bien las ideas iniciales eran elaboradas, meditadas para motivar la participación, en poco tiempo se consiguió que la espontaneidad fluyera y que el diálogo se produjera de manera natural. Lo que al principio eran largos párrafos se fue convirtiendo en tuits.

Ventajas: Era posible incorporarse tras un salto en el debate al tener la posibilidad de releer las intervenciones. Era posible referirse a entradas anteriores que todos los participantes podían fácilmente retomar. No se desperdicia ninguna idea, todo queda ahí para el posterior análisis. En los congresos al uso hay ideas que podría llevarse el viento: aquí no. Además, con este formato uno puede acudir a una sesión a posteriori, en los congresos usuales si no asistes has perdido lo más rico: el debate.

Inconvenientes: Esa hemeroteca que se va elaborando compromete al orador, sus reflexiones quedan escritas y además "escritas por él/ella mismo/a". ¿Es un documento citable? ¿Podría alguien hacer uso de las reflexiones personales de un participante? En el caso de este congreso ha habido pocas reservas, los intervinientes se han percibido abiertos, la respuesta ha sido muy generosa. Por otro lado, este formato no permite "divagar", salirse de las ideas centrales sobre las que todos tienen algo que aportar en poco tiempo, es muy concentrado y da la sensación de que hay asistentes inscritos que quedan "ocultos", a quien no se les puede preguntar. El que participa no sabe inicialmente para cuánto público está emitiendo, como sería en un salón de actos o un seminario. Al final el encuentro se hace breve, se echa de menos el contacto cara a cara, pero son muchas las ventajas a valorar. Como en todo, hay que considerar la idea de alternar los formatos, de combinar, si cabe, los encuentros virtuales con los presenciales.

Desde los contenidos: Valoración del marco general del Congreso y de las 5 Variantes propuestas.

Ponentes excepcionales, participación generosa y atenta. Variantes muy oportunas, no excluyentes, bien elegidas dentro del todo. Con puntos de conexión interesantes pero de marcado interés individual.

Reflexiones finales que nos puedan servir a modo de conclusiones de las distintas Variantes.

La Variante 03 está dedicada al los datos como base para la integración del conocimiento, es decir, lo relativo a su recolección, tratamiento, uso pretendido, interpretación y aplicaciones. Mi reflexión parte de la trascendencia de

la gestión que se hace de datos extraídos, datos que derivan de una realidad (económica, social, ambiental) compleja vinculada a localizaciones geográficas. Esos datos provienen de representaciones de la realidad (gráficos, cartografías, diagramas) a partir de las cuales podemos medir un fenómeno conocido, o bien explicar fenómenos dentro de las coordenadas de esas representaciones o, tal vez, descubrir aspectos que antes estaban "ocultos".

Ese proceso de interpretación, ¿es creativo, es creíble? ¿Lleva a conclusiones irrefutables? Por otro lado, ¿cuáles son las condiciones necesarias en la recopilación y el acceso a los datos para la fiabilidad de las conclusiones extraídas? ¿Deberían existir criterios de selección de datos utilizables?

En este sentido, los intervinientes aportan interesantes ideas en relación con las fuentes. El hecho de que, en la mayoría de los casos, el origen de los datos sea la Administración (INE, Consejerías varias, IECA, etc.) parece ser la causa de la heterogeneidad de los datos y, sobre todo, de que no haya una normalización entre administraciones que favorezca la interoperabilidad. Característica ésta deseable y necesaria para la gestión y el procesamiento eficiente de la información. El investigador, en su tarea, recopila y representa, selecciona e interpreta, transforma y da relevancia a las caracterizaciones obtenidas, convirtiendo en cada paso la investigación en trabajo creativo, dinámico, susceptible de cambiar. Todo ello no sólo hace relevante la homogeneización de las fuentes, sino también destaca el papel de la publicidad de los datos, el acceso sin restricciones a los mismos. Esto permite de forma activa completar, superponer capas de información que enriquecen constantemente el conocimiento y las posibilidades de mejorar, proteger y planificar coherentemente el territorio.

En relación con esto, es necesario señalar que por parte de instituciones como IECA (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía) existen actualmente iniciativas en relación con la publicación de datos interoperables y, con los medios existentes, dar difusión a los mismos. De forma análoga, la Consejería de Fomento y Vivienda tiene en activo el "Programa de investigación y difusión del patrimonio histórico de obras públicas en Andalucía" que ha dado frutos con un ambicioso e interesante "Proyecto de Establecimiento de un sistema de información digital sobre la evolución de las redes de transporte", llevado a cabo actualmente de manera conjunta con la Universidad de Córdoba y la Unión Europea. Se añaden a estos proyectos otros de carácter participativo como el iniciado por la Junta de Andalucía llamado CONOCETUSFUENTES: "El primer catálogo de manantiales y fuentes de Andalucía participativo y online", financiado con fondos europeos FEDER y, en segundo lugar, el Callejero Digital de Andalucía Unificado, que coordina el IECA.

N-340



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Unión Europea



Fondo Europeo
de Desarrollo Regional

