

## 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 recursos<sup>1</sup>. 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 ferrocarril<sup>2</sup> 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 París<sup>3</sup> 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 homologada<sup>4</sup>.

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 Martínez<sup>5</sup> 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 Gaviria<sup>6</sup> 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 residenciales<sup>7</sup> 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 filoxera<sup>8</sup>, 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 azúcar<sup>9</sup>.*

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”<sup>10</sup>. 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 británico<sup>11</sup>. 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 tratados<sup>12</sup>:

“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”<sup>13</sup>.

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”<sup>14</sup>. 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”<sup>15</sup>. 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 Carihuela 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”<sup>16</sup>. 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 económico<sup>17</sup>, 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 instauró<sup>18</sup>. 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 asentía<sup>19</sup>.

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”<sup>20</sup>.

#### **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”<sup>21</sup> 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 Madrid<sup>22</sup> 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 Málaga<sup>23</sup>, 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 edificación<sup>24</sup>. 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 Occidental<sup>25</sup>, 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 principales<sup>26</sup>.

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).

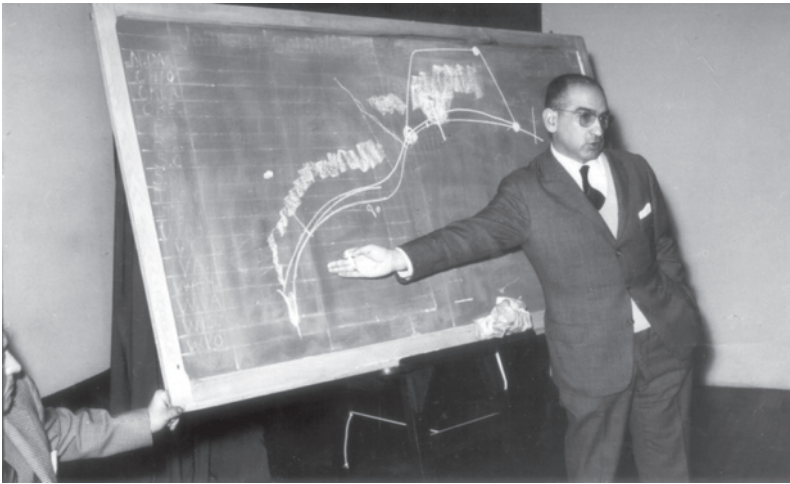


Figura 01: Conferencia sobre la Ordenación Urbanística de la Costa del Sol, en la Embajada de Estados Unidos. 1962

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 Sol<sup>27</sup>, 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 ha<sup>28</sup>.

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)<sup>29</sup>. 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 asentamientos<sup>30</sup> (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 piedemonte<sup>31</sup>.

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 Fuengirola<sup>32</sup> (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 otros<sup>33</sup>. Manuel Castell, Eduardo Mangada o Damián Quero<sup>34</sup>, 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 1975<sup>35</sup>, 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”<sup>36</sup>.

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 Andalucía<sup>37</sup> (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 Español<sup>38</sup>, 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-TE<sup>39</sup> 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 2020<sup>40</sup>. 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 Qualifica<sup>41</sup> 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 XXI<sup>42</sup> 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 Turismo<sup>43</sup> 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 Andalucía<sup>44</sup>, 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)<sup>45</sup>.

La Costa del Sol como espacio litoral turístico, recibe en el POTa un tratamiento singular<sup>46</sup>, 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 Occidental<sup>47</sup> 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 urbanos<sup>48</sup>, 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 750.000<sup>49</sup> 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 habitantes<sup>50</sup>.



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 Turística<sup>51</sup>; o con la previsión de campos de golf<sup>52</sup> 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

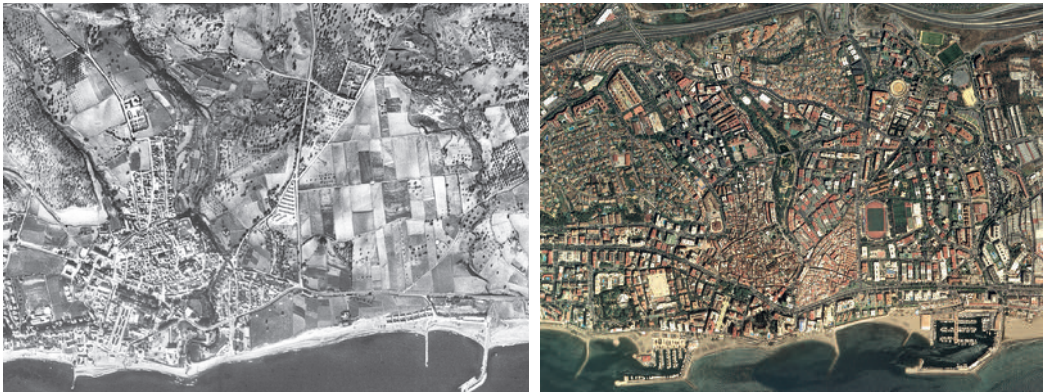


Figura 07-08: Evolución de la ocupación del territorio en Marbella entre 1956 y 2010-2011

## 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 habitantes<sup>53</sup>. En enero de 2014, la población censada ascendía a 1.059.827 habitantes y los cinco municipios más turísticos reunían 425.561 habitantes<sup>54</sup>.

En 1956 llegaron a la Costa del Sol 70.000 turistas aportando 4 millones de dólares en divisas<sup>55</sup>, y existían en la costa occidental 14 establecimientos reglados (hoteles y hostales)<sup>56</sup>. En 2014, llegaron a la provincia de Málaga 10.194.000 turistas con un impacto económico directo de 7.086,8 millones de euros<sup>57</sup>. 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 ámbito<sup>58</sup>.

En 1950 en los cinco municipios más turísticos (Benalmádena, Fuengirola, Estepona, Marbella y Mijas) existían 9.618 viviendas (en 7.335 edificios)<sup>59</sup>. En 2011, la cifra ascendía a 277.500<sup>60</sup> viviendas familiares.

En 1956 la franja urbanizada del litoral de Costa del Sol Occidental<sup>61</sup> 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 produciéndose<sup>62</sup>.*

– 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 km<sup>2</sup>
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](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.



