

EL PLANEAMIENTO DEL URBANISMO DEL OCIO EN LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, POSIBILIDAD E IMPOSIBILIDAD,

JOSÉ MIGUEL MORALES FOLGUERA

INTRODUCCION

El urbanismo surge en principio con la agrupación de las edificaciones, que sirven a las comunidades, y sus orígenes se remontan a los albores de la civilización. Sin embargo como actividad profesional autónoma y específica, sujeta a una serie de normas legales y objeto de la acción administrativa, el urbanismo es, en gran medida, un fenómeno del S. XX(1), sin que ello prejuzgue la inexistencia de un preurbanismo en el S.XX, coincidente con la Revolución Industrial y con la gran hégira de los campesinos a las ciudades en numerosos países occidentales. Aunque el urbanismo español ha escrito hermosísimas páginas en todos y cada uno de los períodos históricos, habrá que tener en cuenta las circunstancias anteriormente señaladas, siempre que se quiera tratar de esta faceta de la cultura hispánica. Su historia, así pues, comenzaría a surgir con gran renombre a fines del pasado siglo con la proyectada Ciudad Lineal de Madrid por Soria y Mata, y con el Plan Cerdá de Barcelona(2). Precisamente a Ildefonso Cerdá se debe la introducción en el idioma español del término urbanización para explicar no sólo cualquier acto, que tienda a agrupar la edificación y a regularizar su funcionamiento en el grupo ya formado, sino también "al conjunto de conocimientos, principios, doctrinas y reglas encaminadas a enseñar de qué manera debe estar ordenado todo agrupamiento de edificios, a fin de que responda a su objetivo, que se reduce a que sus moradores puedan vivir cómodamente y prestarse recíprocos servicios, contribuyendo

al común bienestar" (3). Es necesario destacar la influencia de estas ideas en el presente estudio, a lo cual habría que añadir la trascendencia del enfoque histórico en una gran parte de las obras contemporáneas sobre el urbanismo (4).

Toda la gran actividad legislativa y práctica que se produce en el campo del urbanismo occidental durante los dos últimos siglos es casi totalmente desconocida en el contexto geográfico-social de la Costa del Sol. Unicamente a partir de la llegada del turismo masivo irán surgiendo en esta comarca toda una serie de proyectos de ordenación. Con el primero de ellos, el "Plan de ordenación y desarrollo de la Costa del Sol" (5), propuesto en 1958 y aprobado oficialmente en 1961, se intenta la plena inserción de la Costa en el desastroso caminar del reciente urbanismo español. En cuanto al marco geográfico hemos de decir que está en función de la extensión definida por el denominado Plan Comarcal de la Costa del Sol, que limitaba una zona comprendida entre el río Guadalhorce y el límite de la provincia de Cádiz. Entre ambos extremos quedan incluidas las actuales barriadas de Torremolinos y Churriana, la totalidad de los términos municipales de Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Ojén y Estepona, así como gran parte de los de Istán y Benahavís. Habría que añadir además Casares, por el simple hecho de extenderse parte de su superficie sobre las estribaciones costeras de la Serranía de Ronda. Todos estos municipios han sufrido en mayor o menor grado la invasión del urbanismo ecléctico vacacional, viviendo casi toda su población del subsector servicios.

EL PLANEAMIENTO COMARCAL

Influencias exógenas

Es obvio que la larga serie de planes de ordenación, que tratan de encauzar la enorme avalancha urbana que se produce sobre la costa malagueña, no surgen espontáneamente. Ni siquiera son realizados, especialmente los planes generales, por arquitectos de la región, ni incluso se suelen adaptar a una realidad concreta, sino que más bien se encuadran en una serie de coordenadas imperantes a nivel nacional, donde el sistema político pretende dominarlo

todo. El punto de partida de esta enorme actividad planificadora se encuentra en una serie de definiciones, que se producen en la inmediata postguerra, destacándose entre ellas la ambición centralista y unificadora, que se deduce del intento de elaborar una normativa general por la Dirección General de Arquitectura (6). El director del citado organismo fue desde sus comienzos Pedro Bidagor, quien ya en el Plan de Ordenación Urbana de Madrid había impuesto su teoría de las nucleaciones de la ciudad, la cual constituirá la base de gran parte de los planeamientos posteriores, entre los que lógicamente se encuentran los de la Costa del Sol. Si a ésto añadimos el repertorio formal tomado del folklore y la tradición popular, que de muchas maneras impone el régimen de la Autarquía, como componente del "Nacional-catolicismo" (7), podemos afirmar que va haciéndose más completa la imagen de los futuros ordenamientos de la costa, donde quizás más que en ningún otro sitio se intentará vender esta faceta de lo "español". El sistema jerárquico de las zonificaciones, que se van yuxtaponiendo hacia el extrarradio, hasta que finalmente se cierra su expansión con cinturones verdes, queda ya configurado como un sistema orgánico, símbolo de la también denominada democracia orgánica, cuyo centro coordinador es la villa de Madrid, capital de la nación, donde residen todos los altos organismos políticos y culturales.

Paulatinamente van a ir surgiendo toda una serie de leyes "orgánicas", que tratan de definir las intenciones del régimen en materia de urbanismo. Así entre 1951 y 1952 se consuma la separación entre el plan general, considerado como de estricta planificación, y el plan parcial, perteneciente al ámbito del diseño urbano (8).

Queda en fin por citar la importante función que en las planificaciones de las dos últimas décadas tendrá la Ley del Suelo, aprobada en 1956. A partir de entonces el suelo nacional, a efectos de ordenación urbanística, quedaba dividido en tres grandes tipos: rústico, dedicado a explotaciones agrícolas, industriales o de servicio, donde se permite una edificabilidad máxima del 5 por ciento de la superficie total de la parcela; urbano, que incluye tanto los cascos como las zonas de ensanche y de extensión; y reserva urbana (9). Toda esta legislación quedará unificada en el nuevo Ministerio de la

Vivienda, que pretendía una mayor coordinación, aunque serán en último lugar los Ayuntamientos los encargados de la gestión directa. Desgraciadamente al final acabarán imponiéndose las poderosas oligarquías políticas y económicas locales.

Las proposiciones realizadas por Bidagor en el Congreso Nacional de Urbanismo, celebrado en Barcelona en 1959, en el sentido de que la Dirección General había programado la formulación y aprobación de los planes generales de todas las comarcas, ciudades y pueblos con problemas urbanísticos, y la Ley sobre centros y zonas turísticas de interés nacional de 1963 constituyen los cimientos, sobre los que directamente se van a sustentar los sucesivos planes generales, parciales y especiales de la Costa del Sol. A todo ello hay que añadir la función de puente de enlace que cumple el Plan General de Málaga al este del río Guadalhorce de González Edo (10), realizado a la vez que los de otras capitales de tamaño medio a comienzos de la década de los cincuenta, constituyendo la aplicación indiscriminada de los primeros tres grandes planes generales: Madrid, Valencia y Bilbao.

El Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol

El denominado "Plan de ordenación y desarrollo de la Costa del Sol" fue propuesto por una comisión constituida por los decretos de la Presidencia del Gobierno de 7 de Marzo y 6 de Septiembre de 1958. El 4 de Diciembre de 1961 sería aprobado por el Ministro de la Vivienda. (11). En la introducción de su memoria general ya se exponía el desorden entonces imperante de la construcción, ya que no existía ninguna recomendación de orden superior, sino que más bien cada ayuntamiento concedía las licencias que les presentaban. Puede pues decirse que de esta manera de actuar, a la vez que de la divergencia inoperante entre los campos correspondientes a la administración local y central, arrancarían los vacíos y defectos del urbanismo posterior en la Costa. Aunque el problema era mucho más acuciante en las zonas turísticas,

tal situación era extensible a toda España.

El citado plan por otro lado estaba realizado siguiendo precisamente los ejecutados para las grandes urbes nacionales, y ya en él se especificaba la zona de actuación, que se limitaba al sector comprendido entre Málaga y Estepona. El estudio abordaba los problemas de infraestructura, los nuevos trazados urbanos de los núcleos de Torremolinos, Fuengirola, Marbella y Estepona, al igual que planteaba una revisión de los valores históricos y arqueológicos de la comarca (12). También constaba el Plan de los planos de zonificación de los cuatro núcleos y de una serie de normas generales para la construcción en toda la costa. Naturalmente ni esas normas ni aquellas zonificaciones fueron respetadas, pues los ayuntamientos consentían una progresiva elevación de las alturas. Queda claro que el Plan careció de visión de futuro, pues prácticamente negaba rentabilidad inmediata a poblaciones importantes como Mijas, una de las más urbanizadas, Benalmádena, que le ocurre otro tanto, y San Pedro de Alcántara. Mayores improvisaciones tenía el citado proyecto en lo referente a las zonas intermedias entre los núcleos, cuya urbanización y construcción se dejó al libre albedrío de arquitectos y promotores.

Plan Comarcal de la Costa del Sol Occidental

Ante la incapacidad del anterior planeamiento se ordenó la confección de un verdadero Plan Comarcal, cuyo director, García de la Buelga (13), va a llevar a la vez la coordinación de todos los planes generales que fueran surgiendo. Ahora quedan integrados los planes generales de ordenación de los siguientes municipios: Málaga al Oeste del río Guadalhorce, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella y Estepona.

Quedaban fuera las ordenaciones de Ojén, Istán, Benahavís, Casares y Manilva, que sólo en los últimos años se han visto incorporados en distinto grado al fenómeno turístico con la ocupación de su suelo por distintos ordenamientos parciales.

La firmeza de los directores de los distintos planes quedaba demostrada en tanto en cuanto se pretendía que desde la formación de las distintas comisiones entraran en vigor unas ordenaciones transitorias para los núcleos y unas normas complementarias para las zonas intermedias. Estas habrían de regir entre su entrega en 1963 y la aprobación de los nuevos planes. No obstante el Plan Comarcal no sería terminado hasta Junio de 1964. Todo lo realizado hasta ese año no tenía prácticamente una legislación coherente y operante, que no quedaría conformada hasta la ordenación de los diversos planes generales. Lamentablemente su confección se espaciaría demasiado. Las buenas intenciones llegaban a más, puesto que se preconizaba la unión de todos los municipios en una entidad superior con capacidad de actuación en todo el ámbito comarcal. De aquí surgirá la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Occidental. Sin embargo en último lugar tampoco podrá ya detener el caos de muchas zonas costeras, a las que sabedora de su incumplimiento, no tendrá más remedio que dar su aprobación. Además el Plan se ocupaba de asuntos, que quedaban fuera del ámbito del recién creado Ministerio de la Vivienda y de los propios ayuntamientos, tales como carreteras, hidrografía, costas, puertos, etc. No podía faltar tampoco la preocupación por los problemas sociales, la degradación del paisaje y de la estética, la especulación, etc. Casi todos ellos acabarían por imponerse, y ninguno hasta el momento presente ha podido ser solucionado satisfactoriamente. La improvisación y la lucha contra corriente han sido las constantes predominantes en estos sectores, en los que unas veces activa y otras pasivamente ha participado casi toda la sociedad malagueña, llevada por esa política del "Laissez faire", propuesta por los entes rectores. Exceptuando las imprevisiones naturales del tema, se ha de afirmar que el Plan carece de adecuación a la problemática específica de la zona, pues su estructura deriva de los grandes planes emanados de Madrid.

Desde el punto de vista de la composición el Plan Comarcal inicia su estudio con el planteamiento de la problemática

socio-económica, cuyas previsiones sobre la incertidumbre e inestabilidad laboral siguen siendo válidas en la actualidad, como se ha podido comprobar en los siete largos años que soportamos de crisis. Posteriormente se acometen las infraestructuras, completando la base del trabajo las zonificaciones de los núcleos y de las zonas intermedias. De la larga enumeración de las zonas lo único que parece quedar suficientemente claro es la división entre el núcleo urbano y el resto del término municipal, donde van a residir las denominadas urbanizaciones. Cierra el capítulo un apartado dedicado a normas y ordenanzas para la reglamentación de la edificación, en el que se fijan los materiales, las densidades, alturas, rasantes, etc. dedicándose un anejo a la defensa del paisaje, de los valores estéticos de la arquitectura y del urbanismo popular e histórico artístico (14)

La filosofía del Plan se encuentra de esta manera enmarcada dentro de las corrientes estéticas imperantes entonces en el mundo occidental, y especialmente en España tras la liberación del régimen nacional-sindicalista: por un lado el funcionalismo de Le Corbusier y de las grandes ciudades norteamericanas con sus zonificaciones, bloques aislados, diferencias de circulaciones rápidas, lentas, de automóviles y peatones (15); y por otro el organicismo de Saarinen (16) en los crecimientos radiales, en las nucleaciones de unidades turísticas. Debido a su interrelación con los organismos vivos parten de la entidad mínima o célula turística con 1.500 habitantes, viniendo a continuación la unidad turística de segundo orden con 4.500 habitantes o la suma de tres células, la unidad turística de primer orden con 18.000 habitantes equivalente a cuatro unidades de segundo orden. El último estadio estaría constituido por la ciudad turística con 72.000 habitantes, correspondientes a cuatro unidades de primer orden. Tampoco son desdeñables las influencias de las ciudades jardín inglesas, que caracterizaron ese intento decimonónico de ruralizar las ciudades y urbanizar el campo, cuya introducción en la urbanística española se debió en gran parte a Arturo Soria (17). A partir de ahora todo lo que se planee en la Costa queda de esta manera influenciado y hasta prefigurado. Todos los planes generales, parciales y especiales

seguirán este tipo de configuración, sin tener demasiado en cuenta las diferencias zonales y geográficas. Es un verdadero código de lenguaje, que todos comprenden y más o menos aceptan, pero que se convierte al final en una cansada reiteración.

Según este planteamiento de intenciones el Plan Comarcal compuso la organización urbanística de la zona. Se crean dos subzonas: la oriental al Este del Faro de Calaburras con su centro en Torremolinos, y la occidental con el suyo en Marbella. Se consideran como polos de atracción y desarrollo turístico Torremolinos, Fuengirola, Marbella y Estepona. Los agregados zonales o porciones diferenciadas del territorio corresponden a Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas alto y Mijas costa, Marbella y Estepona. Los núcleos de población trabajadora son Torremolinos, Fuengirola, Marbella, Estepona, Churriana, Arroyo de la Miel, Benalmádena, San Pedro de Alcántara y el nuevo poblado de la Butibamba. Para finalizar se enumeran los poblados típicos de interés turístico, que son Mijas, Ojén, Istán, Benahavís hoy totalmente transformado, Casares y Manilva (18).

Contra toda posible crítica de derrotismo o partidismo he de afirmar que no todo son impresiones negativas en el Plan Comarcal, lo mismo que tampoco lo son en el urbanismo costasoleño, aunque nunca a los mismos niveles. Existen factores muy positivos, y desde el punto de vista de la crítica libre lo más beneficioso fue precisamente la existencia de tal planteamiento, en el que se clasificaba, se estudiaba la zona y se exponían las necesidades más apremiantes. No cabe duda de que en el ánimo de los planificadores se encontraba ya de antemano la amplia problemática urbanística, que habría de ser solucionada, pero que muchas veces se impondría autárquicamente sobre la legislación y sobre las propias autoridades locales.

En lo referente a las infraestructuras estamos de acuerdo en afirmar que de su adecuado funcionamiento dependía en gran medida el éxito del Plan. Es en este apartado donde

generalmente se suele fracasar, ya que es la faceta más costosa, a lo que habría que sumar la gran dispersión de competencias ya señalada. Aunque es imposible acercarse a su contemplación, debido a la necesaria concisión de este espacio(19), podría afirmarse a groso modo que la infraestructura costasoleña es totalmente insuficiente. Al ser el Estado el encargado de satisfacerla ha estado casi totalmente abandonada, salvo en aquellos casos concretos e imprescindibles para la marcha, aunque sea traumatizada, de ese gran "boom" del presente, que es el turismo. La iniciativa privada se ha desentendido del problema, velando porque el problema intervencionismo estatal en nada perjudicara a sus particulares intereses, como se ha visto de manera palpable con la polémica sobre la autopista de peaje, que en principio estaba previsto que constituyera la espina dorsal de las comunicaciones de la costa. Tampoco se ha intentado que la plusvalía producida por la actividad turística conduzca a un aumento de los restantes valores industriales en esta misma comarca, ya que de ningún modo la prioridad del turismo puede hacer olvidar los intereses de otras ramas. Por el contrario deben atenderse con el mismo ritmo de desarrollo y la misma rapidez de progreso (20).

LOS PLANES GENERALES

Antes de pasar a contemplar los diversos planes generales realizados hasta el momento de finalizar la presente investigación(21), es conveniente exponer brevemente las normas que regulaban la formulación de los mismos, los cuales además debían ser tenidos en cuenta mientras que los municipios formulaban públicamente sus respectivos planeamientos .

Atendiendo a esta normativa amplia se especifica ante todo que los planes generales deben abarcar la totalidad de la superficie de los términos municipales, dentro de los cuales existen dos tipos de calificación del suelo: urbano o reserva urbana, formado por los núcleos urbanos y ensanches, y por aquellas zonas urbanizadas o que posean plan parcial; y en segundo lugar el suelo rústico, al que corresponde todo el resto, donde no se podrá construir, salvo en el caso de que se tramite un plan especial para urbanizaciones autosuficientes. Queda pues bastante claro que todo el suelo municipal es susceptible de ser urbanizado. Los núcleos urbanos habían de distinguir la siguiente relación de zonas importantes: cascos antiguos,

sus ensanches, zonas comerciales, residencial permanente, residencial de temporada, verde público, verde privado, especiales e industriales. Debían ser señalados además el uso y la edificabilidad. El resto del suelo queda agrupado bajo la dominación de áreas exteriores, que se componen de las siguientes zonas: rústicas urbanizables, forestales de altitud, especial costera, protección especial, perímetros de playas y costas, masas arboladas, valores estéticos de los poblados pintorescos, defensa de elementos paisajísticos o de la visibilidad, cultivos especiales, vías de comunicación, cauces públicos, edificios o restos de valor histórico-artístico, accesos a playas y zonas de uso público. Todas estas zonas no edificables en principio estaban ya amenazadas de salida por la "espada de Damocles" de ese plan especial o de "utilidad pública", que sería desarrollado en un plan parcial con bastante profusión.

Dejando a un lado los núcleos urbanos, donde la normativa suele seguir el cauce de lo ya edificado, es interesante destacar las densidades y edificabilidades de las denominadas zonas rústicas urbanizables de los planes generales, a los que corresponderían los planes parciales, más conocidos con el nombre de "urbanizaciones" (22).

 Densidades y volúmenes correspondientes a los polígonos de las zonas rústicas urbanizables del plan general con obligación de formular plan especial de transformación (actuación mínima 10 ha)

Grado	Dens.máxima	Edif.máxima según superficie
0 (terreno llano)	90 hab./ha.	25 ha, 1,50 m3/m2 de 10 á 25 ha.1,20 m3/m2
I (topografía suave)	70 hab./ha	de 10 á 25 ha.1,00 m3/m2 de 25 á 60 ha.1,20 " 60 ha. 1,00 m3/m2

II(topografía movida)	50 hab./ha	de 10 á 25 ha.0,80 m3/m2
		de 25 á 60 ha.1,00 "
		60 ha. 0.80 m3/m2

III(topografía montañosa)	30 hab./ha	de 10 á 25 ha.0,50 m3/m2
		de 25 á 60 ha.0,80 "
		60 ha. 0,50 m3/m2

Las mayores o menores densidades están pues en relación con la geografía, como si se quisiera buscar una adaptación al paisaje, lo que no es totalmente cierto, ya que no se limita para nada la altura, acción que hubiera chocado con los más progresistas. Un último problema se plantea con las dotaciones, con que deben estar equipadas estas urbanizaciones, que normalmente no se cumplen, aunque se especifiquen en los distintos planes de cara a la administración. Lo mismo sucede en las confrontaciones de la normativa de los planes generales con lo que ya estaba ejecutado previamente. Esto explica por ejemplo la abundancia de planes aprobados en determinados momentos, y la existencia de otros calificados como clandestinos y en trámite(23).

Plan General de Marbella

El Plan General del término municipal de Marbella, aprobado por orden ministerial el día 1 de Febrero de 1968(24), constituye el inicio de una serie de planeamientos que se van a realizar con posterioridad, por lo que en gran manera será el modelo a seguir por los restantes. Su importancia se destaca además por el hecho de ser el único término de toda la costa, donde coinciden todas las características de interés: poblado típico, núcleo de población de servicio, polo turístico y centro de subzona(25). Fue su autor el arquitecto Vicente Sánchez de León Pacheco(26), quien siguiendo las recomendaciones en materia de planes generales dadas por el Plan Comarcal divide las 11.427 has del término en tres tipos de suelo: urbano, reserva urbana y rústico. El suelo urbano posee dos enclaves. El más importante es el de Marbella, que se halla regulado por un Plan Parcial ejecutado también por Sánchez de León y aprobado en la misma fecha que el general(27).

Su superficie ocupa un total de 320 has., preveándose el asentamiento de más de 51.000 hab., que dan una densidad aproximada de 445/ha..Las zonas de ensanche inmediato al casco poseen densidades variables, que van desde los 100 hab/ha. hasta los 500, diferenciándose el tipo de vivienda por el precio del suelo, el cual es bastante caro entre la CN/340 y la playa, llegando a precios verdaderamente especulativos en el paseo marítimo. Es en cambio bastante más modesto hacia el Norte. El segundo de los núcleos urbanos es el de San Pedro de Alcántara, que recoge su actual casco de edificación en gran parte transformado, donde predomina la construcción modesta. El número de habitantes es bastante menor que en Marbella, lo que se debe a su mayor distancia al mar. (28).

El suelo de reserva urbana se extiende en dos zonas separadas: una al Norte de Marbella, tras la autopista en proyecto, ocupada primordialmente por fincas y urbanizaciones particulares; y otra constituida como ampliación lógica del núcleo de San Pedro de Alcántara, rodeando el actual casco. La tercera calificación es la de suelo rústico, el cual comprende el resto del término, excepción hecha de las urbanizaciones aprobadas, que por ello se han transformado en suelo urbano. Para su calificación se ha seguido el criterio de apoyarse en la topografía, los accidentes naturales y el abundante arbolado existente.

Desde la publicación de la Carta de Atenas en 1933 no cabe duda de que el trazado viario se ha convertido en el esqueletaje sobre el que descansa todo el esfuerzo urbanizador (29). Esta importancia es tenida en cuenta por los planificadores de la Costa del Sol, habiéndose normalmente hecho una triple división de los viales: primarios, secundarios y terciarios (30). En el t.m. de Marbella los viales primarios o de enlace entre poblaciones son totalmente insuficientes por su poca capacidad y mala calidad. La vía más importante y la única que atraviesa longitudinalmente todo el término es la CN/340, la cual con categoría de autovía está situada aproximadamente a unos quinientos metros de distancia media de la orilla del mar (31), teniendo los graves inconvenientes de atravesar por el centro los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro de Alcántara. La red municipal se completa con una serie de vías

de penetración hacia el interior de muy baja calidad, como son las provinciales a Benahavís e Istán, y las comarcales a Ronda y Coín. Esta última tiene un gran interés turístico, pues constituye un circuito, que une los núcleos de Torremolinos, Benalmádena, Mijas, Coín, Ojén y Marbella, siendo bastante malo el estado de tal vía. Las redes secundarias y las terciarias enlazan con las anteriores y pertenecen ya al ámbito de las comunicaciones internas de corto y lento recorrido. En ellas se incluirían las vías propiamente urbanas de los núcleos históricos, cuyo complicado e irregular trazado constituye una confusa mezcla de calles peatonales y de tráfico rodado, cuyo modelo procede del urbanismo hispanomusulmán (32)

Como comentario resumen de carácter estético habríamos de decir que el estado urbanístico del t.m. de Marbella participa de los grandes males, que aquejan a todo el litoral Mediterráneo español y concretamente al de la Costa del Sol. Existen la especulación del suelo y las deficiencias infraestructurales, sobre todo en lo referente a los equipamientos sociales. Se ha permitido la formación de verdaderas pantallas frente al mar al paso de la CN por el núcleo de Marbella, cuyo sector meridional es el más gravemente perjudicado. Lo mismo ha sucedido en la zona oriental, donde toda una serie de altos edificios singulares, como el Hotel Don Carlos, los apartamentos Marbella del Este y Torre Real, han destrozado en parte el equilibrio paisajístico en uno de los parajes más bellos de toda la Costa.

No obstante y con las salvedades antes señaladas puede afirmarse que el urbanismo en este municipio no es todo lo malo que cabría esperarse, si se compara con otros vecinos. En ello han influido notablemente tres factores: la calidad del paisaje, donde abundan las grandes manchas arboladas, especialmente en la zona de las Chapas; la relativa lejanía del aeropuerto internacional de Málaga, lo que motivó que en un principio los grandes tours operadores no se fijasen demasiado en Marbella; y finalmente la prontitud en la ejecución de los planes generales y parcial del núcleo histórico marbellí, donde se ha tenido un gran respeto por el casco antiguo. Esta labor hay que agradecerse sin duda al Ayuntamiento de entonces, el cual prefirió por otro lado

favorecer la política de las grandes urbanizaciones. A pesar de lo cual las presiones inevitables y una cierta alegría permisiva practicada con la iniciativa privada hicieron surgir numerosos ordenamientos ilegales, los cuales coinciden en no cumplir la legislación vigente.

Plan General de Estepona

El plan general de Estepona fue aprobado casi al mismo tiempo que el de Marbella el 21 de Diciembre de 1968(33), ocupando su término municipal un total de 13.678 has. Los arquitectos autores del mismo, Juan Antonio Aguiló Villahermosa, como director, y Alvaro Díaz Moreno junto a Angel Valdés Martínez, como ayudantes(34), han dividido el territorio atendiendo a las normas emanantes de la Ley del Suelo, y han aplicado un sistema nuclear de edificabilidades según las características del terreno. Existen por ello tres tipos de suelo: urbano, de reserva y rústico.

El suelo urbano está ocupado por el núcleo de Estepona y sus ensanches, destinados ambos a la construcción de vivienda permanente, aunque se permiten las edificaciones hoteleras. Al Norte dos grandes manchas se dedican a ubicaciones industriales. Aunque existen ciertas concomitancias con Marbella, la mayor proximidad a la playa de la población ha impedido aquí la formación de muros-pantallas frente al mar. En ello ha intervenido también la realización del paseo marítimo, cuyo proyecto fue diseñado en 1964 por el ingeniero de caminos José María Garnica Navarro con el doble objetivo de proporcionar un amplio lugar de esparcimiento a los habitantes y abrir excelentes perspectivas hacia el mar(35). Al norte de la CN/340 se encuentra el casco antiguo, cuyo centro erigido tras la Reconquista(36) posee una clara disposición radiocéntrica irregular. En torno al mismo se agrupan una serie de pequeñas barriadas de reciente creación, en las que predomina con mayor claridad una composición en cuadrícula. Las construcciones turísticas han ido ocupando terrenos al Norte y al Oeste, pues hacia Oriente la expansión se encuentra cercenada por la existencia de un arroyo y hacia el Sur por la proximidad del mar.

La red viaria se halla presidida por dos vías primarias: la CN/340 con trazado paralelo a la Costa y la proyectada y seguramente nunca realizada autopista por la zona Norte. Los caminos provinciales o locales a Casares y Genalguacil pueden considerarse como vías secundarias de unión entre poblaciones, aunque dejan mucho que desear en cuanto a su anchura, calidad de firme, curvas, cambios de rasante, etc. El resto de las vías son ya propiamente urbanas, pudiendo diferenciar por su importancia las de penetración. Dentro de las cuales se incluyen la propia CN a su paso por la ciudad, la vía de circunvalación y la calle Calvo Sotelo. Esta última atraviesa en sentido Norte-Sur el casco antiguo por el centro, a partir de donde surgen las calles de distribución a los diversos centros comerciales, residenciales, administrativos, y en último lugar las de servicio para el acceso a las edificaciones privadas.

A tenor de lo que acabamos de exponer parece que se concedieron con toda justicia a esta villa el Premio Nacional de Turismo en 1967 y la placa al mérito turístico dos años más tarde, debiéndose además tener en cuenta que se trata de uno de los términos costasoleños menos afeado por la avalancha especulativa del turismo, lo que por otro lado se ha conseguido manteniendo un nivel de oferta y demanda de cierta importancia en materia constructiva. No cabe duda de que en ello han incidido favorablemente las mismas circunstancias que en Marbella. Es decir la alta calidad del suelo, la relativa lejanía del aeropuerto del Rompedizo y la prontitud en la ejecución del plan general. Esto ha permitido una cierta selección en la demanda de planes parciales y edificaciones singulares, mejorando bastante ciertos defectos de la vecina localidad oriental, ya que no existen las elevadas edificaciones intensivas próximas a las playas, sino que por el contrario se ha tenido el buen gusto de ubicarlas tierra adentro.

Padece no obstante Estepona graves deficiencias en los equipamientos sociales e infraestructurales de todo tipo, paliadas algo por las circunstancias de tener una menor población residente y turística. Así mismo la estructuración urbana del núcleo sufre de las consabidas mixtificaciones y

confusiones de los cascos antiguos ocupados por el turismo, pues, aunque el tipismo popular de la arquitectura tradicional ha sabido mantenerse, no se han diferenciado con claridad las zonas de estar de las de paso(37). Las zonas peatonales casi no existen, salvo en determinados puntos, como por ejemplo el paseo marítimo y las plazas de José Antonio, los Caídos y San Francisco. Dichos importantes elementos de la trama urbana deberían extenderse progresivamente a la mayor parte del casco antiguo. Por otro lado las circulaciones rápidas y lentas se confunden fácilmente, ya que la CN es tanto una vía primaria como secundaria, teniendo su recorrido junto al citado paseo marítimo. La proyectada autopista lograría paliar estos inconvenientes, pero su ejecución parece en la actualidad una verdadera utopía.

Plan General de Fuengirola

La improvisación, con que se han llevado demasiadas veces los asuntos relacionados con el turismo, hace acto de presencia igualmente en la ejecución de los mismos planes generales, de los que después tiene que derivar toda la actuación arquitectónica y urbanística. Quizás ello se deba a la propia inoperancia efectiva de los mismos, basándose de hecho toda funcionalidad en el último y breve apartado dedicado a la normativa, la cual viene a diferenciar básicamente un suelo ocupado de otro libre, al que simple y llanamente se le aplica el sistema de nucleaciones y los cuatro grados topográficos para las densidades y los volúmenes. No puede decirse que la legislación sea demasiado complicada, sino que más bien permite un alto grado de libertad. Este parece ser el caso del Plan General de Fuengirola, el cual fue ejecutado en 1966 y aprobado el 8 de Marzo de 1969(38). Sus autores, los arquitectos Pedro Pinto y Manuel G. Olaza(39), se han limitado a confeccionar una memoria, donde sólo tienen cabida los datos geográficos, la distribución de la población residente y una breve descripción de los sectores económicos. Todo lo demás, estructuración urbanística y trazado viario, queda confiado a los planos, lo cual no es un fenómeno individual, sino que más bien es algo generalizado.

Posiblemente en el caso concreto de Fuengirola la circunstancia anteriormente descrita se deba a lo reducido del término municipal, cuyas 1.017 has. quedan incluidas dentro de la calificación de suelo urbano, bien por pertenecer a los tres cascos urbanos y sus correspondientes reservas, Carvajal, los Boliches y Fuengirola, bien a las macroubanizaciones dotadas de plan parcial. De este modo el suelo urbano se ha extendido en forma de mancha de aceite, restando sólo algunos pedazos de suelo rústico hacia el este del término. Los tres cascos urbanos han llegado así a formar un único ente, pero partido en dos por el trazado de la CN, que posee un desarrollo paralelo al mar. Perpendicularmente el terreno es cruzado por ríos, arroyos y diversos accidentes geográficos. Es necesario también señalar la desaparición casi completa de las construcciones de cierta antigüedad y su sustitución por otras mixtificadas, dentro de una tendencia que Lorenz califica de neofilia(40), que se caracteriza por ser un fenómeno utilizado por los grandes fabricantes como medio de influir ideológicamente en las masas. Dentro de este mal gusto que suele mezclar los nuevos con los antiguos materiales, los estilos tradicionales con los racionalistas y hasta con los más exóticos, es necesario destacar dos realizaciones de gran categoría: el parque al Oeste del núcleo de Fuengirola y el largo paseo marítimo.

Dentro del trazado viario hay que destacar junto a la CN/340 ya citada la mejorada carretera provincial de Fuengirola a Mijas, así como la circunvalación, que indudablemente constituye un avance considerable en el intento de descongestionar el centro urbano y aporta una solución válida, mientras que se solucionará el problema de la futura y necesaria autopista de la Costa del Sol.

Desde el punto de vista crítico podemos pues afirmar que el término municipal de Fuengirola, encuadrado dentro de la subzona oriental de la Costa del Sol occidental, es uno de los más indisciplinados urbanísticamente de toda la comarca. Aquellas circunstancias, que han favorecido un desarrollo más armónico en los términos de la subzona Oeste, se han traducido aquí en factores perjudiciales. Lo que ahora predomina es la proximidad al aeropuerto y la tardanza en la ejecución del plan general,

que han convertido a su territorio en campo especulativo de los grandes tours operadores, contra los que el Ayuntamiento ni pudo ni quiso oponerse, puesto que buscaba rentabilidad del escaso suelo municipal.

Los males aquí suscitados directa o indirectamente no son sólo de insolidaridad arquitectónica, en lo que se refiere al empleo de parecidos cromatismos y alturas, sino que más bien atañe al incumplimiento de las protecciones debidas al paisaje y a las zonas costeras al permitirse la formación de una enorme pantalla de cemento frente a la playa. No existe tampoco en Fuengirolá una clara diferenciación entre las zonas de estar y las de paso. O más bien aquéllas son casi inexistentes, salvando el mencionado parque y el también ya citado paseo marítimo, que posee una no muy ancha franja peatonal entre la arena de la playa y al vía de automóviles. Ambos conjuntos forman parte del escaso mobiliario urbano decorativo, estando el funcional realizado mayoritariamente conforme a las líneas severas, sobrias y racionales del moderno diseño industrial.

Plan General de Málaga al Oeste del río Guadalhorce: Torremolinos y Churriana.

Son paradójicamente los términos de la subzona oriental, los que más han tardado en poseer su correspondiente plan general. El de Málaga al Oeste del río Guadalhorce, ejecutado por los arquitectos Gabriel Riesco Fernández, José Martín Crespo Díaz y Javier Barroso Ladrón de Guevara en el año 1966(41), no sería aprobado hasta el 30 de Julio de 1970(42), cuando la construcción había alcanzado su época de madurez en la Costa del Sol. La zona, que comprende el plan, abarca unas 4.350 has. correspondientes a las barriadas malagueñas de Torremolinos y Churriana. Todo este territorio de no muy amplias dimensiones fue el pionero del turismo costasoleño, por lo que también fue uno de los más transformados. Por estas razones se imponía la existencia de alguna normativa para los espacios más saturados, que cubriera el lapso de tiempo entre el surgimiento de la avalancha urbanística y la aprobación definitiva del plan general. En este sentido ya en el año 1947 se ejecutó un plan de ordenamiento de la barriada de Torremolinos, la única afectada entonces por un

mínimo crecimiento. En él se estudiaban en conjunto la urbanización y la zonificación(43). Sin embargo dadas las imprevisiones de éste y la falta de detalle del posterior Plan Comarcal, el Ayuntamiento de Málaga sacó unas ordenanzas, exclusivas también para dicha barriada, que con una específica delimitación de las zonas y de sus densidades y alturas habrían de servir de base para la posterior confección del Plan General.

Como es norma obligada el suelo queda dividido en tres tipos fundamentales: urbano, reserva urbana y rústico de control. Al primero pertenecen los cascos antiguos de Torremolinos y Churriana, sus ensanches y el desarrollo turístico extensivo. El resto de los terrenos de ambas barriadas, casi la mitad del total, queda configurado por un amplio abanico de usos: rústico, protecciones especiales de tolerancia industrial, verde público, deportivo, cultivos especiales, servicios e instalaciones del aeropuerto, áreas arboladas, así como una gran mancha forestal aún en proyecto al Noroeste, que, cuando quede finalizada, constituirá el pulmón de oxígeno de esta zona tan densa de construcciones. (44).

Nuevamente aquí es la CN/340 la única vía primaria de importancia para encauzar la mayor parte del tráfico, lo que viene en gran parte obligado por la organización lineal de la estructura urbanística. A ella viene a unirse ahora una carretera de circunvalación, que salva el paso por el núcleo urbano de Torremolinos. Son también vías de conexión entre términos municipales de la zona la carretera comarcal 334 a Coín y la carretera local de Torremolinos a Benalmádena. Importante medio de comunicación alternativo, mientras que no exista la proyectada autopista, es el ferrocarril entre Málaga y Fuengirola. Como ordenación viaria de cara a la playa ha de señalarse el paso marítimo, compartido por un tráfico de servicio a hoteles y viviendas y por peatones. No obstante carece de los jardines que poseían los de Fuengirola, Marbella y Estepona.

A nadie le llamará a escándalo el que yo diga que el suelo urbanizado perteneciente al ámbito del Plan General de Málaga al

Oeste del río Guadalhorce es el más indisciplinado de toda la Costa del Sol. El caos en Torremolinos es un claro ejemplo de lo que no se puede permitir en cuanto a la formación de pantallas al Sur de la CN/340, a la excesiva intensidad de construcción, la grave insolidaridad arquitectónica en los colores, los materiales, las alturas, los estilos, la destrucción del paisaje, y las aberrantes llamadas publicitarias por medio del pintoresquismo folklórico en su faceta nativa e incluso foránea, que son muchas veces buscadas como representantes de una estética propia de los núcleos turísticos. Como factores positivos pueden destacarse la voluntad de separación entre zonas de estar y de paso, con la creación de espacios exclusivamente peatonales, y la medio ejecutada masa forestal al Noroeste del término.

Plan General de Manilva

La ejecución del plan General del término municipal de Manilva, el más occidental de la costa malagueña, por los arquitectos Eduardo Caballero Monrós y Ricardo Alvarez de Toledo(45) en una fecha tan tardía como la del 12 de Septiembre de 1975(46) no ha supuesto, al contrario que en otros lugares, ninguna rémora en su ordenación urbana, ya que por su lejanía del aeropuerto la llegada de turistas se ha producido de forma lenta y espaciada. Las apenas 3.527 has. del término poseen una estructuración urbana bastante sencilla, quedando perfectamente delimitados cada uno de los diversos tipos de suelo, que en conjunto se contemplan a manera de ciudad turística de muy baja densidad. La mayor novedad del planeamiento se presenta a la hora de organizar el centro comercial y administrativo. Al estar la población tierra adentro se ha preferido su diversificación, creando un barrio administrativo en Manilva-ciudad, otro comercial costero en San Luis de Sabinillas y un último costero para residencia turística de nueva creación.

Tampoco plantea demasiados problemas la red viaria en el municipio de Manilva, puesto que el tráfico allí existente es mayoritariamente de paso, por lo que la CN/340 parece ser suficiente y no atraviesa en este caso grandes núcleos urbanos. La red urbana presenta parecidas características de suficiencia en relación al parque de vehículos, lo que no quiere decir que

no deban ampliarse y mejorarse las existentes. Tal es el caso de la CN, a la que podría dotarse de un carril más en cada sentido, y el de la carretera local a Casares, que posee un difícil, angosto y curvilíneo trazado.

La ordenación urbana de este término municipal, aun careciendo de los mismos equipamientos que sus vecinos, pero agravados por la mayor lejanía de la capital malagueña, podría convertirse en un buen modelo a tener en cuenta en los años venideros, teniendo además la posibilidad de convertirse en lugar de expansión de las zonas orientales más saturadas. El peligro puede venir de la carencia de medios económicos, que podría llevar a las autoridades locales a aceptar cualquier tipo de agrupación como fuente ganadora de riqueza, lo que por otro lado ha sucedido con la implantación de varias urbanizaciones incumplidoras de los requisitos mínimos exigidos en el plan general. Tampoco nada aportan en la búsqueda de una actualizada arquitectura autóctona los folklorismos foráneos, sino que más bien hay que tratar de hallar la adaptación al clima, al paisaje y a las tradiciones locales o regionales(47).

Plan General de Benalmádena

En plena crisis económica mundial, el 26 de Noviembre de 1975 (48), tiene lugar la aprobación del Plan General del término municipal de Benalmádena, el cual, inscrito dentro de la subzona oriental de la Costa del Sol, fue ejecutado por los arquitectos Gabriel Riesco Fernández y Pedro A. Morales Domínguez (49). Las 2.658 has. de su superficie quedan divididas atendiendo a los tres usos obligados: urbano, reserva y rústico. Para ello se ha seguido fundamentalmente el criterio de aceptar lo ya realizado, pero procurando poner freno a la dispersión incontrolada con la diferenciación funcional y la adaptación al paisaje, lo que significa que se pretende unir dos principios contrapuestos: el funcionalismo de las zonificaciones y el organicismo al querer mantener las tradiciones y una cierta calidad paisajística.

Se incluyen dentro de la calificación de suelo urbano los

cascos antiguos de Benalmádena y Arroyo de la Miel, sus expansiones, una serie de construcciones unifamiliares extensas ya edificadas, diversas zonas turísticas con plan parcial aprobado, aparte de diversos terrenos de tolerancia industrial y deportivos en las proximidades de las dos poblaciones. Al suelo de reserva urbana pertenecen las zonas deportivas, el verde público y diversas áreas de interés turístico. Todo el resto del término está calificado de suelo turístico no edificable, englobando fundamentalmente la zona marítimo terrestre y la gran masa forestal del Norte.

La red viaria principal está conformada fundamentalmente por la CN/340 al Sur y las carreteras provinciales de Torremolinos a Benalmádena y de Benalmádena a Mijas al Norte. Partiendo de ambos trazados una serie de vías secundarias vienen a enlazar con el tráfico de distribución y de servicio. Una de las más importantes es la que une el núcleo urbano de Benalmádena con la costa. Como en Torremolinos y Fuengirola el ferrocarril completa la red de comunicaciones fundamentales.

El urbanismo del término de Benalmádena es, exceptuando su casco antiguo, tan deficiente como los de sus vecinos. Los motivos son también aquí los mismos: proximidad al aeropuerto, ineficacia e inexistencia legislativa cuando más falta hacía, y la relativa pequeñez de su superficie, que ha llevado a permitir la construcción de un gran número de edificios altos. Como consecuencia de ello se ha creado una enorme pantalla de cemento con un desarrollo claramente lineal en ambos márgenes de la CN/340, donde se ha tendido a la especulación del suelo y a la búsqueda de la singularidad formal. Igualmente es bastante pobre el amueblamiento urbano decorativo (esculturas, parques, jardines, paseos). El funcional es por el contrario bastante más abundante, resaltando con mucho los anuncios privados, referentes a establecimientos y demás servicios turísticos. El lenguaje por ellos empleado tiene muy en cuenta los sistemas de la comunicación y de la publicidad de los "mas media", es decir la estética kitsch(50), haciendo en cambio pocas concesiones en cuanto a formas, colores y materiales a la geografía, al paisaje o las tradiciones locales.

RESUMEN DEL PROCESO DE OCUPACION DEL SUELO URBANO

Si como colofón final al proceso de definición del suelo urbano, desde que se inician los primeros planeamientos a finales de la década de los cincuenta hasta el parón producido por la crisis del 73, se observa ahora su desarrollo, podremos fácilmente contemplar las diferencias cronológicas y geográficas existentes, así como las posibilidades de éxito para las actuaciones previstas.

La primera consecuencia, que se obtiene viendo el proceso de generación y ocupación del suelo urbano en la faja litoral a lo largo de los años 1956, 1966 y 1974, es que siempre la normativa de los diversos planes ha tenido que luchar contra la corriente, intentando adecuar la legislación a lo ya ejecutado, en vez de intentar dar la vuelta a tal círculo vicioso. Así cuando el Plan Comarcal sale a la luz pública, ya se había producido un gran número de ordenaciones, mientras que aún no habían surgido los planes generales de municipios tan densificados como Benalmádena y Mijas. De todo ello se decantó una gran sensación de fracaso en organismos y entidades encargadas de hacer las necesarias zonificaciones y normativas. Únicamente los municipios más occidentales salen bien parados, pues trabajan con el factor tiempo de su lado y con las experiencias de los éxitos y fracasos de los orientales.

Geográficamente puede contemplarse que la ocupación del suelo se produce de manera equilibrada a lo largo de casi toda la costa con algunos baches profundos entre los términos de Marbella y Mijas y en las zonas más occidentales. Si por otro lado se compara el tamaño de la propiedad predominante en cada una de las dos subzonas, se observa inmediatamente que es mucho mayor en la occidental que en la oriental. Además las grandes ordenaciones, quizás por esa misma razón, buscan asentamientos lejanos a los núcleos urbanos de población residente, mientras que los pequeños suelen surgir junto a los dos y no acostumbran a alejarse demasiado de la CN/340, de la que prácticamente surgen todas. El resultado es una gran ciudad lineal con penetraciones

hacia el interior por las grandes urbanizaciones, que han ocupado la geografía menos accidentada y por ello con más posibilidades para los asentamientos.

Los males más graves contemplados en este desarrollo urbano provienen sobre todo de la proliferación desordenada de pequeños elementos de equipamiento turístico de mediocre valor, de la invasión de caminos, aceras y montes por paneles publicitarios, del brote de villas heteróclitas, de la información de pantallas de cemento frente a la costa, de la ruina de lagunos núcleos tradicionales, y de la grave lacra social, que es la especulación de los terrenos, revendidos muchas veces a un precio cada vez más considerable, lo cual va acompañado a veces de los anárquicos parcelamientos (51). Aunque puede ocurrir que estas deficiencias y quebrantos paisajísticos provengan del simple cumplimiento de una normativa vigente errónea, lo normal es que se deban a infracciones concretas y a realizaciones de legalidad dudosa, producidas al margen del planeamiento por inexistencia o falta de concreción (52).

ELEMENTOS URBANOS SOBRESALIENTES

Incluimos dentro del término "Elemento Urbano" aquellas unidades simples o complejas, que desgajándose del tejido de la ciudad llegan a componer una entidad con personalidad estética diferenciada, aunque por motivos de funcionalidad quedan subordinados a centros o zonas de mayor personalidad. Soslayando la importancia de lo social e incluso de la psicología en la formación de agrupaciones humanas mínimas, puede afirmarse que desde el punto de vista estético esas unidades están compuestas fundamentalmente por tres tipos: la calle, la plaza y el barrio. Las entidades de la calle y la plaza no necesitan aclaraciones concretas, ya que aparte de no presentar manifestaciones de interés en la Costa del Sol, en lo que posiblemente haya influido la negación que de ellos han hecho los grandes maestros de la arquitectura contemporánea, son conceptos suficientemente comprendidos.

Más interesante desde el punto de vista de la complejidad urbana es el barrio, el cual presenta importantes

manifestaciones dentro de la arquitectura costasoleña, aunque posiblemente debido a la significación peyorativa del término para el hombre occidental actual recibe el nombre de pueblo andaluz, que es al fin y al cabo lo que se quiere no sólo vender sino también comprar. Evidentemente con el diseño de estos denominados pueblos andaluces se pretende sobre todo crear ambientes basados en las tradiciones locales, aunque manteniendo las ventajas de la arquitectura moderna. Es pues el espacio urbano lo más importante. Su estilo podría denominarse de neopopular andaluz y presenta dos modalidades fundamentales: la marina, ubicada junto al mar y con su centro compositivo conformado por el puerto deportivo; y el pueblo del interior, que busca un diseño funcional más cerrado en sí mismo.

A pesar de esta división ambos tipos están estrechamente relacionados, puesto que se inspiran en el urbanismo tradicional andaluz, que en esencia surge de la fusión de la ciudad hispanomusulmana medieval con la cristiana occidental renacentista(53). Por ello junto a las plazas porticadas aparecen las callejuelas estrechas de directriz quebrada y múltiple, así como las fachadas encaladas, el ladrillo visto y los volúmenes sobresalientes en las superficies murales. Se busca la complejidad formal y la formación de ambientes resguardados, que constituyen los componentes más interesantes para el desarrollo de la vida comunitaria. Importante también es el empleo de materiales reaprovechados, coincidente con la degradación y destrucción de los núcleos históricos de numerosas ciudades y pueblos en Andalucía.

El hecho de que estas macroordenaciones dotadas tanto de unidad como de multiplicidad estética estén en la mayoría de los casos fechadas a partir del año 1973, cuando estalla la crisis, se debe a que económica, social y formalmente constituyen la culminación de un proceso largo y confuso iniciado tímidamente a finales de la década de los años cincuenta con las viviendas unifamiliares de estilo neopopular andaluz.

Pueblos de interior

Inspirándose en las propias poblaciones costasoleñas surgen estas agrupaciones, que buscan con su ubicación hacia el interior la mayor abundancia y baratura de suelo urbanizable. Su andalucismo no es general ni absoluto, sino que más bien basculan entre los eclecticismos más dispares y hasta exóticos.

Un primer grupo estaría conformado por las ordenaciones que mejor han sabido y querido captar las tradiciones populares andaluzas. Siguiendo una relación cronológica podríamos citar en primer lugar a "Pueblo Blanco", que se halla en pleno centro de Torremolinos. Su arquitecto Antonio Jesús Valero Navarrete proyectó en 1973(54) un complejo de siete niveles, dos de ellos bajo rasantes, dedicados en conjunto a almacenes, locales comerciales y apartamentos. Su tradicionalismo se basa tanto en la búsqueda de recoletos y sombreados ambientes peatonales como en el empleo de materiales reaprovechados del casi enteramente demolido barrio malagueño del Perchel. También posee grandes resonancias populares el "Pueblo López" de Fuengirola. Fue proyectado en 1973 por el arquitecto José Antonio Marqués Sainz(55), quien lo dotó de una gran variedad y abundancia de espacios urbanos públicos, especialmente plazas y vías peatonales. El poblado denominado "Rincón Andaluz", diseñado por Guillermo García Pascual un año más tarde, participa de igual modo de esa misma mimesis con la arquitectura regional(56). En último lugar podemos incluir dentro de esta tendencia neopopular andaluza el conjunto de la finca "La Cortijera". Su autor José Antonio Marqués Sainz diseñó en 1975 (57) un complejo caracterizado fundamentalmente por la modulación arquitectónica en base a la creación de unos tipos básicos de apartamentos y a la ambientación popular de los espacios urbanos .

Otras agrupaciones en cambio tienden a definirse dentro de una estética mediterránea, caracterizada fundamentalmente por volúmenes angulosos simples y los colores predominantemente blancos. Este es el caso por ejemplo del "Pueblo Andaluz de la segunda fase del la urbanización el Paraíso", que fue

proyectado en 1969 por Francisco Rambla Bardier(58). A pesar de la denominación de andaluz y del empleo de materiales reaprovechados de viviendas antiguas destruidas en la región su ordenamiento está presidido por ejes axiales de indudable ascendencia clasicista. Algo similar le ocurre a los "Apartamentos de la parcela A de la urbanización Arroyo de las Piedras" de Marbella, de los que son sus arquitectos Rafael la Hoz y Gerardo Olivares(59). Su espacio urbano está organizado ahora a manera de una plaza de planta rectangular cerrada al exterior por la disposición perimetral de siete bloques de apartamentos con dos y tres plantas, que de esta manera encierran una gran superficie interior peatonal. Igualmente la forma de una plaza cerrada han escogido los arquitectos Pedro Aparicio y José Carlos Villaro para el diseño del "Pueblo Andaluz" de la urbanización Torremuelle de Benalmádena(60). Como podemos observar los espacios cerrados, cobijados y peatonales, amueblados con fuentes, piscinas y jardines constituyen el "leit motiv" de las ordenaciones turísticas de la Costa del Sol. La diferencia entre unas y otras manifestaciones estriba más bien en los materiales vistos utilizados y en la forma final de la agrupación. En estos al parecer pequeños matices estriba muchas veces sin embargo la belleza y la calidad estética. Con ellos ha logrado el arquitecto Eugenio A. Vargas Izquierdo el paradisíaco complejo de "Puente Romano" en el t.m. de Marbella(61). La isla peatonal ha conservado ahora el trazado sinuoso y alargado del arroyo, sobre cuyo embovedado se han creado un gran número de ambientes con jardines y piscinas.

Por último como representante ejemplar de la mixtificación y el eclecticismo del urbanismo y la arquitectura del turismo en la Costa del Sol podríamos señalar el "Pueblo Mexicano" de Manilva, diseñado por el arquitecto José Posadillo. Sólo el urbanismo del ocio, con lo que conlleva de búsqueda del exotismo y del folklorismo tanto autóctono como foráneo, puede justificar su construcción en la costa meridional andaluza.

Marinas

La marina o el pueblo marinero es la segunda gran manifestación del urbanismo turístico en la Costa del Sol. A pesar de no ser muy abundantes, en lo que influye lo costoso de su construcción, constituyen el techo más alto que puede presentar la oferta residencial. Por su excelente calidad estética los podemos incluir entre las obras maestras del urbanismo contemporáneo.

La pionera en la Costa del Sol fue la comúnmente conocida con el nombre de "puerto Banús", pero que realmente corresponde a la Supermanzana A o playa Torre del Duque de la urbanización Andalucía la Nueva. Su diseño se sitúa en la avanzadilla del urbanismo actual, ya que no es fruto del ingenio de un sólo hombre, sino que más bien es el resultado del trabajo de un gran equipo. El primer técnico director que intervino en su realización fue el ingeniero Alberto Díaz Fraga, quien en 1970 proyectó la obra del puerto para unas mil embarcaciones(62). Las viviendas realizadas en parte por Guillermo García Pascual(63) componen una verdadera plaza escenográfica(64), cerrada por tres de sus costados y abierta únicamente por el mar con objeto de asegurar su intimidad y la perfecta simbiosis entre las embarcaciones del puerto y las edificaciones.

A Puerto Banús seguiría a partir de 1973 la Marina "Cabo Pino", a la que su autor, Rafael Arévalo (65), ha tratado de dar la ambientación de un poblado marinero de tipo Mediterráneo, así como una perfecta conjunción formal y funcional entre las edificaciones de tierra y las embarcaciones del puerto.

No cabe duda que todas estas ordenaciones constituyen un poderoso atractivo para el turismo internacional de alta capacidad adquisitiva, que es el que se intenta captar, puesto que es el único que no ha sentido la crisis económica mundial. Esta circunstancia ha motivado que en los últimos años la mayoría de los municipios de la Costa malagueña occidental

hayan tratado de dotarse con este indispensable equipamiento infraestructural. Así Estepona ha inaugurado su puerto deportivo y Benalmádena posee el suyo en fase de construcción. Hemos pues de convenir en que lo que está en crisis en la actualidad no es el turismo sino lo que en años anteriores de euforia constructiva se ha realizado con excesiva prisa y con deficiente o nula planificación.

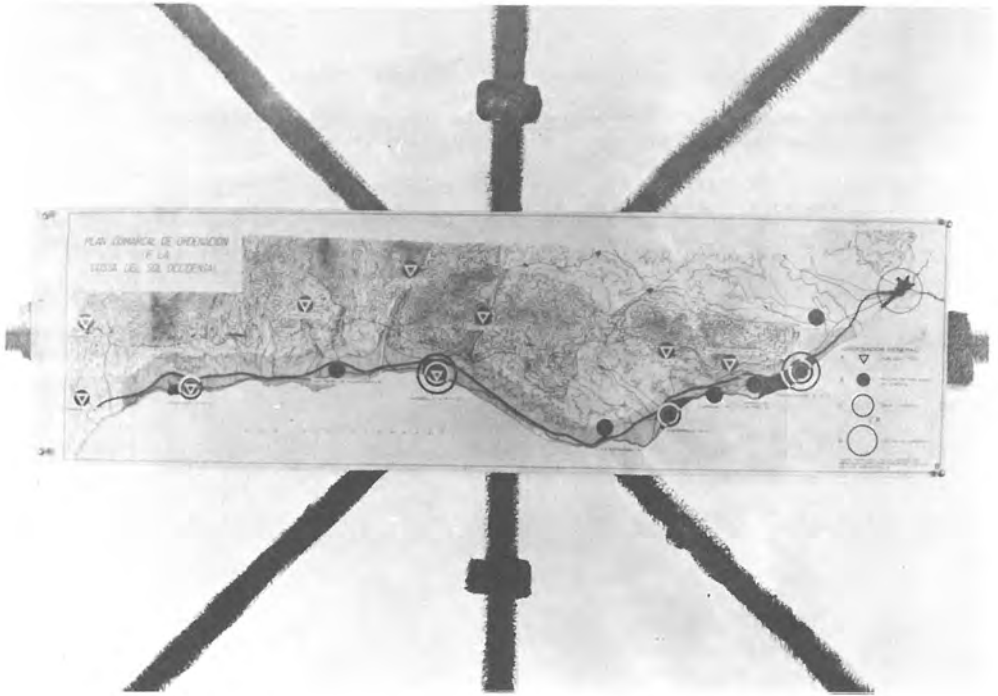
NOTAS

1. WHITTICK, Arnold, Enciclopedia de la planificación urbana, Madrid, Instituto de Administración Local, 1975, pág.XXI.
2. GARCIA BELLIDO y otros, Resumen histórico del urbanismo en España, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1968, págs. 265-269.
3. CORT, César, La urbanización y el arte, Discurso leído en su presentación corporativa de la Junta Pública del Instituto de España el 27 de Octubre de 1956 con motivo de la apertura del curso académico, Madrid, 1956, pág. 1 y sigs.
4. RANDLE, P.H., Evolución urbanística. Una teoría de la ciudad en la historia, Buenos Aires, Eudeba, 1972, págs.87-90.
5. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, Juan, Plan comarcal de ordenación urbanística de la Costa del Sol Occidental, vol.II, Archivos de la Diputación Provincial de Málaga. Servicio de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Málaga, 1964, pág.13.
6. TERAN, Fernando de, Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible, Barcelona, Gustavo Gili, 1978, pág.161.
7. CIRICI, A. La estética del franquismo, Barcelona, Gustavo Gili, 1977, págs.175-176.
8. Vid, TERAN, op.cit.,pág.188.
9. BRAU y otros, Manual municipal de urbanismo, vol.I, Barcelona, CEUMT, 1980, págs.108 y sigs.
10. BURGOS MADROÑERO, Manuel, Málaga, estudio de geografía urbana, Málaga, Universidad, 1979, pág.185.
11. Ministerio de la Vivienda, Proyecto de ordenación de la Costa del Sol, Comisión Interministerial para el desarrollo y ordenación de la Costa del Sol, Madrid, 1959, págs.1 y sigs.
12. Vid. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, op. cit.,pág.14.
13. Vid. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, op. cit.,pág.21.
14. Vid. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, op. cit.,págs.30-36.
15. BENEVOLO, L., Diseño de la ciudad, vol.V, Barcelona, Gustavo Gili, 1977, pág.121.
16. BENEVOLO, L., Historia de la arquitectura moderna, Barcelona, Gustavo Gili, 1974, pág.666.
17. Vid. BENEVOLO, op.cit. págs.406-409.
18. Vid. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, op. cit, págs. 118-120.
19. Vid. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, op. cit, págs. 43 y sigs.
20. PRIKRYL, F. Amenagement touristique du territoire, Université D'Aix-en-Provence, Centre D'Etudes du Tourisme, Aix-en-Provence, n°15, 1971, pág.9.

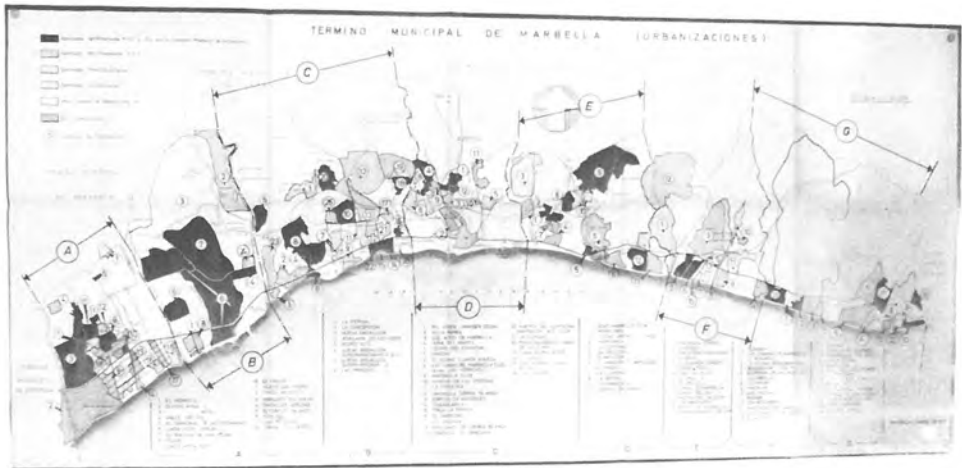
21. Hay que tener en cuenta que este artículo es un resumen del capítulo de urbanismo de mi tesis doctoral "Urbanismo y arquitectura del ocio en la Costa del Sol Occidental" leída el año 1979 en la Facultad de F. y Letras de la Universidad de Málaga.
22. Vid. GOMEZ Y GARCIA DE LA BUELGA, op. cit., pág.170.
23. Me refiero a las aprobaciones otorgadas en masa por el antiguo Ministerio de la Vivienda, cuando existía un gran número de planeamientos clandestinos, a los que era imposible aplicar una rígida normativa. Las llamadas "excepcionalidades" han sido demasiadas en la Costa del Sol.
24. Urbanizaciones particulares que tienen aprobado el plan parcial de ordenación y o el proyecto de urbanización, con fecha de aprobación de los mismos al 30 de Septiembre de 1976, Ministerio de la Vivienda, Delegación en Málaga, pág.12.
25. SANCHEZ DE LEON PACHECO, Vicente, Marbella. Plan general de ordenación. Memoria, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, Madrid, Marbella, Mayo de 1966, pág.10.
26. Vid. SANCHEZ DE LEON PACHECO, op. cit., pág.1.
27. SANCHEZ DE LEON PACHECO, Vicente, Plan parcial de ordenación de la ciudad de Marbella. Memoria. Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda. Madrid, Marbella, 1966,pág.1.
28. Vid. SANCHEZ DE LEON PACHECO, op. cit., págs.17-20.
29. MAUSBACH, H., Introducción al urbanismo, Barcelona,Gustavo Gili, 1971, pág.22.
30. BLACHERE, G., Hacia un urbanismo razonado, Barcelona, Técnicos Asociados, 1968,pág.114.
31. Vid. SANCHEZ DE LEON PACHECO, op. cit., pág.23.
32. MORALES FOLGUERA, José Miguel, Urbanismo en la Costa del Sol Occidental antes de la llegada del turismo de masas, "Jábega", nº31, 1980, págs 3-15.
33. Vid. Urbanizaciones particulares..., op. cit., pág.12.
34. AGUILLO VILLAHERMOSA, Juan Antonio y otros, Memoria plan de ordenación municipal de Estepona, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda en Málaga, Marzo de 1966, pág.1.
35. GARNICA NAVARRO, José M^o Proyecto de paseo marítimo en Estepona, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, Málaga, 1964, pág.1.
36. Vid. MORALES FOLGUERA, op. cit., pág. 6.
37. BOROPIO, Luis, Razón y corazón de la arquitectura, Pamplona, Eunsa,1971, pág.135.
38. Vid. Urbanizaciones particulares...,op.cit.,pág.12.
39. PINTO, Pedro y otro, Fuengirola. Plan general de ordenación, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, Madrid,1966, pág.5.

40. PETERS, Paul V., Reutilización de edificios. Renovación y nuevas funciones, Barcelona, Gustavo Gili, 1972, pág.7.
41. RIESCO FERNANDEZ, Gabriel y otros, Plan general de ordenación del territorio municipal de Málaga al oeste del río Guadalhorce.Torremolinos, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, 1966,pág.1.
42. Vid. Urbanizaciones particulares...,op.cit.,pág.12.
43. Ordenación Municipal de la edificación en la barriada de Torremolinos, ordenanza, Edit.Excmo. Ayuntamiento de Málaga,1972,pág.1.
44. Vid.RIESCO y otros,op.cit., pág.94.
45. CABALLERO MONROS, Eduardo y otros, Manilva.Plan General de ordenación, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, Málaga 1975,pág.1.
46. Vid. Urbanizaciones particulares...,op.cit.,pág.12
47. RIGOTTI, Giorgio, Urbanismo. La composición, Barcelona,Labor,1967,pág.23.
48. Vid. Urbanizaciones particulares...,op.cit.,pág.12.
49. RIESCO FERNANDEZ, Gabriel y otros, Plan General de ordenación del término municipal de Benalmádena, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, Madrid,1974,págs.1-6.
50. RAMIREZ, Juan A., Medios de masas e historia del arte, Madrid, Cátedra, 1976,págs.272-273.
51. "A.C.A.U.", Problemes de planification et D'urbanisme suscités par la creation de nouvelles stations de vacances, Université D'Aix-Marseille, Centre D'Etudes du Tourisme, Aix-en Provence, n°6, 1967, pág,2.
52. CABALLERO MONROS, Eduardo, Urbanismo y defensa del paisaje, II Asamblea provincial de turismo, Málaga, 11 de Diciembre de 1974,pág. 3.
53. BURCKHARDT, Titus, La civilización hispanoárabe, Madrid,Alianza, 1977, pág.59.
54. VALERO NAVARRETE,A.J., Memoria descriptiva del pueblo andaluz en Torremolinos, Archivos del autor, Málaga,Abril de 1973,pág.14.
55. MARQUES SAINZ,José A., Proyecto de seis apartamentos y locales comerciales en Fuengirola, Archivos del autor, Fuengirola 1973,pág.1.
56. GARCIA PASCUAL, Guillermo, Proyecto de hotel-apartamentos Rincón Andaluz, sito en las Mimosas, Archivos del autor, Noviembre de 1968, pág.4.
57. MARQUES SAINZ,José A., Proyecto de conjunto de viviendas en la finca La Cortijera, Archivos del autor, Fuengirola 1975,pág.1.
58. RAMBLA BARDIER,F., Memoria descriptiva del proyecto de construcción de un pueblo andaluz... en la urbanización el Paraíso, Archivos del autor, Málaga 1969,pág.1.
59. LA HOZ Y OLIVARES, Proyecto de apartamentos en el polígono residencial

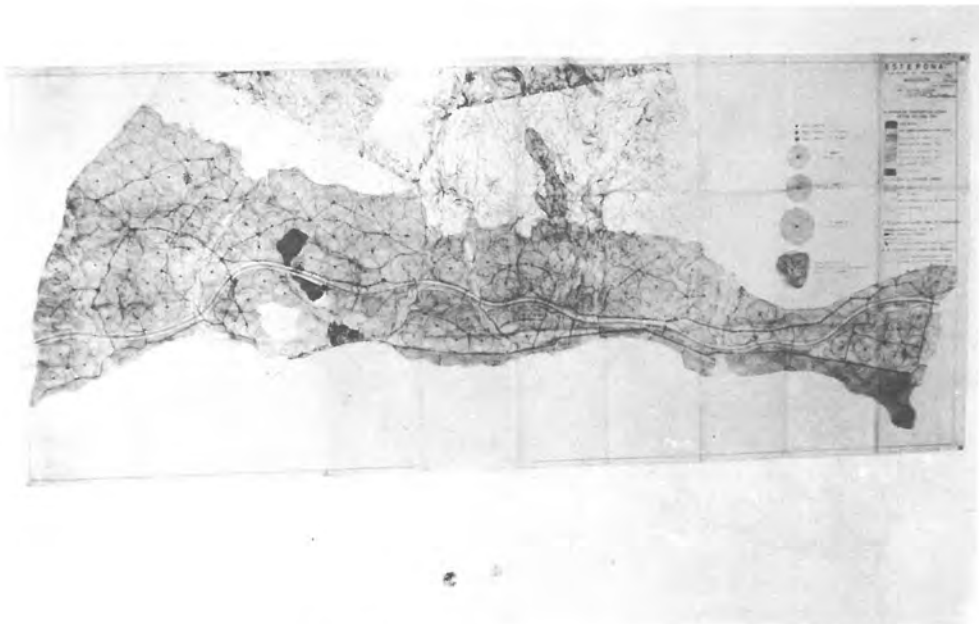
- Arroyo de las Piedras, Archivos del autor, Córdoba 1973, pág.7.
60. APARICIO, Pedro y otro, Proyecto de pueblo andaluz en la urbanización Torremuelle, Archivos del autor, Málaga 1974, págs.1-4.
61. VARGAS IZQUIERDO, Eugenio A., Proyecto de poblado mediterráneo y centro comercial Puente Romano, Archivos del autor, 1973, pág.1.
62. DIAZ FRAGA, Alberto, Proyecto de ordenación del Puerto José Banús, Archivos de la Delegación en Málaga del Ministerio de la Vivienda, MB-7. Junio 1970, pág.1.
63. GARCIA PASCUAL, Guillermo, Proyecto de construcción en el Puerto José Banús, Archivos del autor, Málaga, 1971, pág.1.
64. Vid. BLACHERE, op.cit., pág.129.
65. AREVALO, Rafael, Proyecto reformado de apartamentos y urbanización en Sitio de Calahonda, Cabo Pino, Archivos del autor, Málaga 1975, págs.2-3.



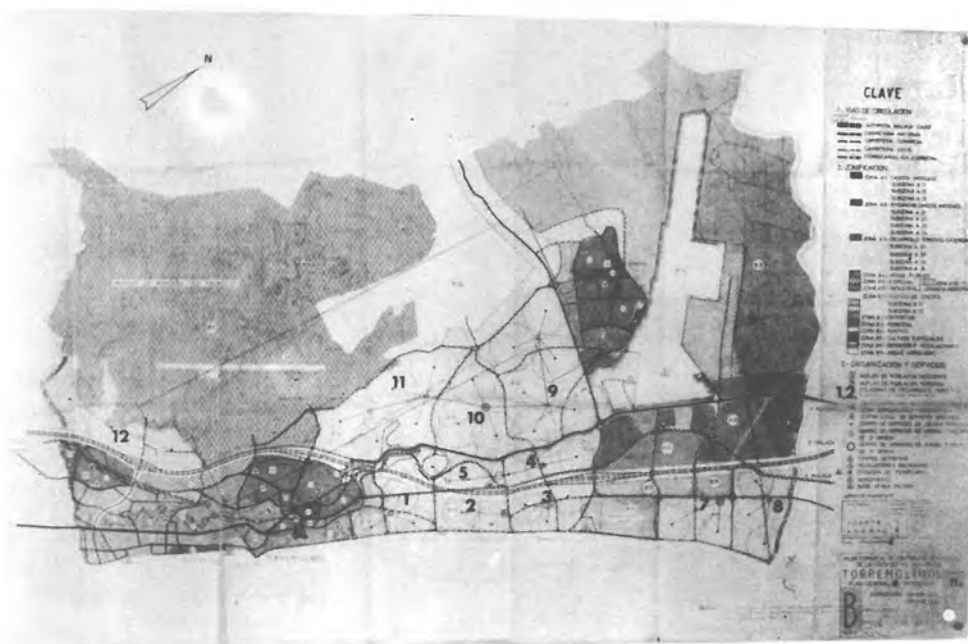
Núm. 1. Plan Comarcal de Ordenación de la Costa del Sol Occidental.



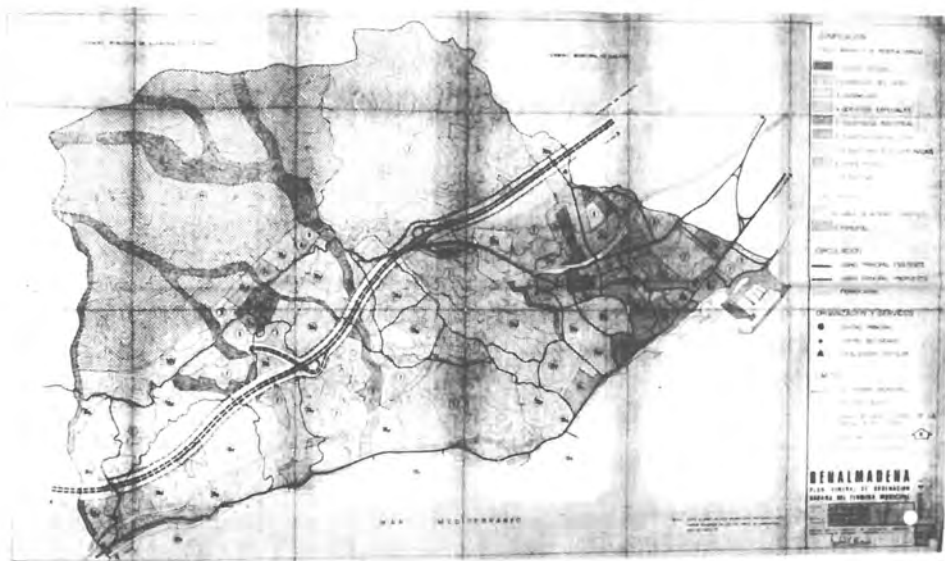
Núm. 2. Término Municipal de Marbella: Urbanizaciones.



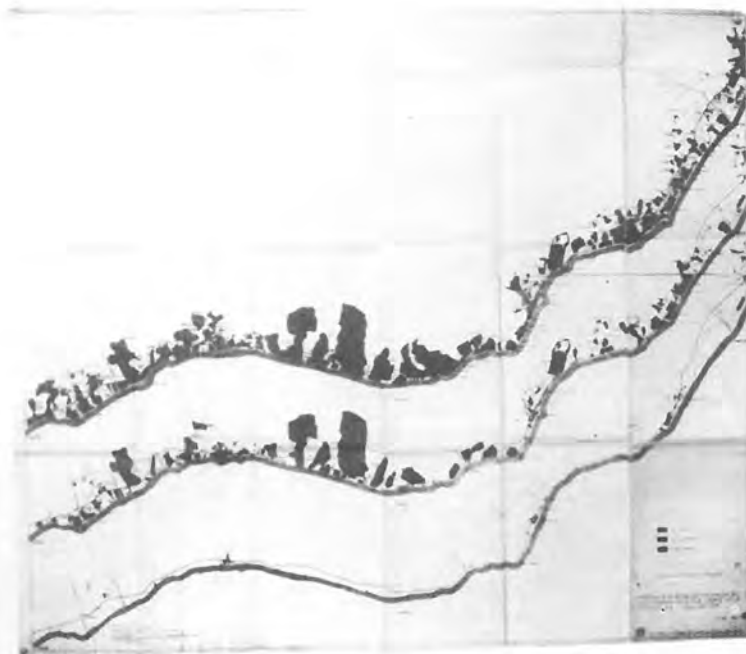
Núm. 3. Plan General de Estepona.



Núm. 4. Plan General de Málaga al Oeste del río Guadalhorce: Torremolinos y Churrriana.



Núm. 5. Plan General de Benalmádena.



Núm. 6. Proceso de Ocupación del Suelo Urbano de la Costa del Sol Occidental a lo largo de los años 1956 - 1966 - 1974.



Núm. 7. Pueblo Blanco de Torremolinos. Autor Antonio Jesús Valero Navarrete. 1973.



Núm. 8. Pueblo López. Fuengirola. Autor José A. Marqués Sainz. 1973.



Núm. 9. Pueblo López, Fuengirola.



Núm. 10. Pueblo Andaluz en Urb. El Paraíso, Estepona. Autor Francisco Rambla Bardier. 1969.



Núm. 11. Apartamentos de la Urb. Arroyo de las Piedras, Marbella. Autor Rafael La Hoz y Gerardo Olivares.



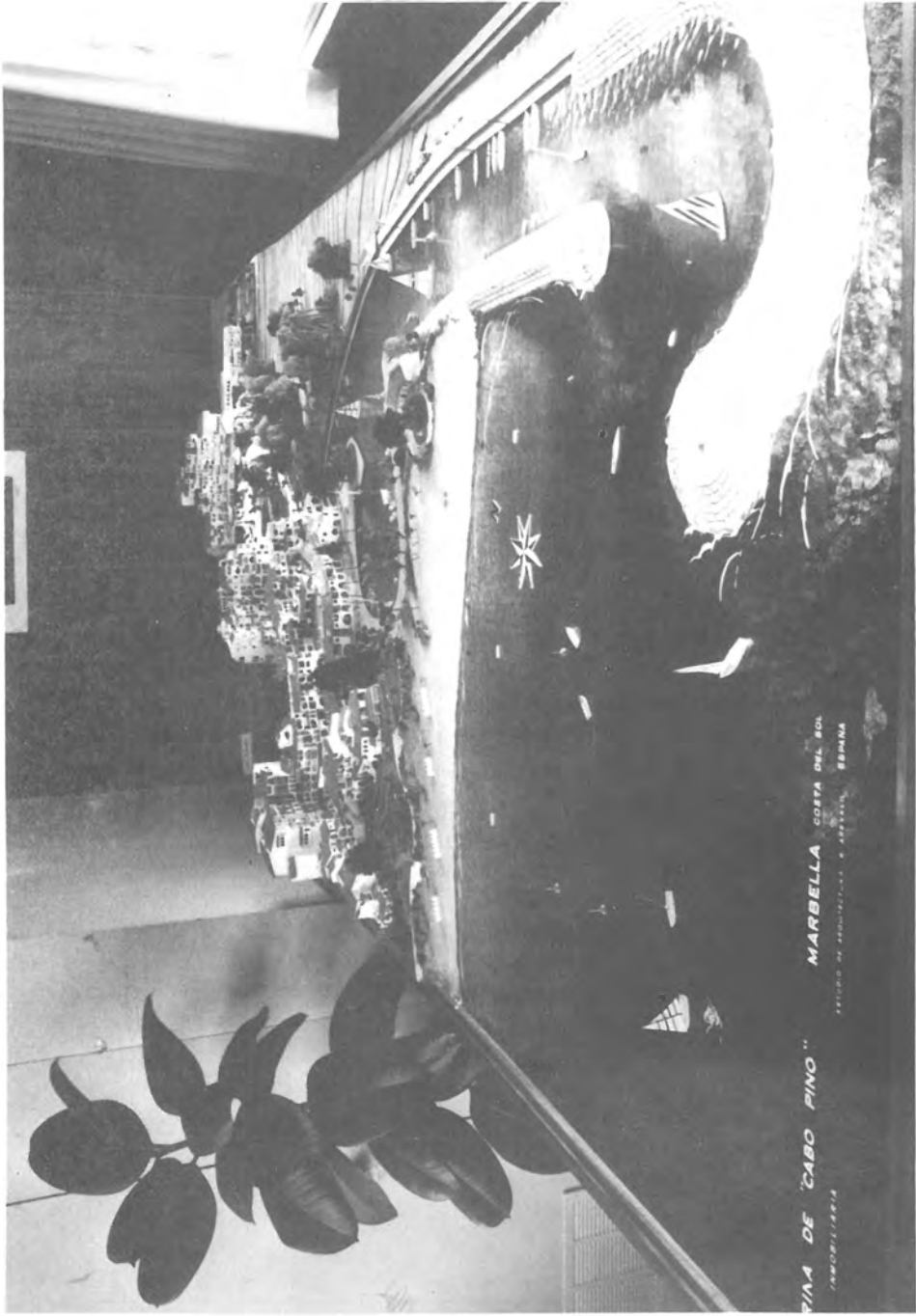
Núm. 12. Pueblo Andaluz en Urb. Torremuelle de Benalmádena. Autores Pedro Aparicio y José Carlos Villaro.



Núm. 13. Puente Romano en Marbella. Autor Eugenio A. Vargas Izquierdo.



Núm. 14. Puerto Banús en Urb. Andalucía La Nueva de Marbella.



Núm. 15. Marina de Cabo Pino, Marbella. Autor Rafael Arévalo.