

# *Scripta Nova*

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA  
Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona.

ISSN: 1138-9788

Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XIX, núm. 515

1 de agosto de 2015



## **Atributos urbanos contemporáneos del litoral mediterráneo en la crisis global: caso de la zona metropolitana de la Costa del Sol<sup>1</sup>**

José María Romero Martínez

Grupo de Investigación en Generación de Territorios HUM-958

Dpto. de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería – Universidad de Granada

jmr2@ugr.es

Yolanda Romero Padilla

C.E.I. Andalucía Tech

Dpto. de Geografía – Universidad de Málaga

yrp@uma.es

Enrique Navarro Jurado

Grupo de Investigación Turismo y Territorio SEJ-402

Dpto. de Geografía – Universidad de Málaga

enavarro@uma.es

### **Atributos urbanos contemporáneos del litoral mediterráneo en la crisis global: caso de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol (Resumen)**

La economía actual produce atributos urbanos que conllevan nuevos imaginarios y estilos de vida. Éstos se basan en el sobredesarrollo, en contraste con los del desarrollo que buscaba el

---

<sup>1</sup> Los antecedentes del trabajo se sitúan en 2003 con la publicación de artículos en prensa, seguidos de la edición de dos libros *-020404 Deriva en ZoMeCS* (AAVV, 2004) y *Nerja, paisaje ZoMeCS* (AAVV, 2005)-, y el desarrollo del Proyecto de Investigación *Atributos Urbanos en ZoMeCS* para el Centro Andaluz de Arte Contemporáneo de Sevilla, en 2006 (<http://www.atributosurbanos.es/areas/costa-del-sol.php>). Se presentaron síntesis y avances de la presente investigación y trabajo en el Máster Europeo Brandenburg Technical University Cottbus / Universidad de Sevilla, en Sevilla (2011); en el Congreso Internacional Tourbanism, en Barcelona (Romero, Romero, Serrano, 2012); así como un inicio de reflexión sobre lo que acontece ahora en ZoMeCS, con la crisis global surgida en 2007, en las jornadas sobre *Capital y territorio III*, UNIA, Sevilla (2012).

estado del bienestar. Los atributos contemporáneos se reflejan en las prácticas de arquitectura, espacio urbano y territorio, economía, política, sociabilidad, y movilidad y temporalidad. El nuevo territorio es un socioecosistema abierto, en el que tan determinante es el interior como el conjunto de relaciones exteriores. Su reproducción se fundamenta cada vez más en el incremento de la extensión del suelo, la especulación inmobiliaria y la base demográfica, conformándose en máquinas de crecimiento urbano. La Zona Metropolitana Costa del Sol, en el litoral sur de España, es modelo neoliberal en plena crisis global y paradigma de transformación de parque temático en espacio con usos más complejos que los originales. Sus atributos urbanos son laboratorio del entorno contemporáneo y del sur europeo.

**Palabras clave:** atributos urbanos contemporáneos, sobredesarrollo, socioecosistema abierto, máquina de crecimiento urbano.

### **Contemporary urban attributes of mediterranean coast in the global crisis: the case of Costa del sol Metropolitan Area (Abstract)**

Current economy produces urban attributes which involves new imaginary and lifestyles. These ones are based on overdevelopment, in contrast to development seeking the welfare state. Contemporary attributes are reflected in the practices of architecture, urban space and territory, economy, politics, sociability, and mobility and temporality. The new territory is an open social ecosystem, where the internal relations are so crucial than external ones. Reproduction is based on the increased land extension, property speculation and population base, settling in urban growth machines. The Metropolitan Area of Costa del Sol, on the southern coast of Spain, is a neoliberal model in full global crisis and a paradigm of transformation from a theme park in other space with more complex uses than the original ones. His urban attributes are a laboratory of the contemporary atmosphere and the southern Europe.

**Keywords:** contemporary urban attributes, overdevelopment, open social ecosystem, growth machine.

Más de la mitad de la población humana vive en ciudades, y además, en el mundo occidental, una parte de esa otra mitad de la población habita zonas que contienen atributos que se consideran urbanos, aunque no sean ciudad. Ciertas áreas rurales, zonas industriales desarrolladas, destinos turísticos maduros, etc., todos ellos con infraestructuras modernas y bien comunicados, permiten a sus habitantes recrearse estilos de vida específicos de esos lugares y comportamientos que disfrutaban de muchos atributos de lo urbano que antes sólo los ofrecía la ciudad tradicional. En consecuencia, cada vez más, el hábitat humano está dominado por lo urbano.

De manera general, los procesos de urbanización contemporáneos se basan en una economía con fuertes conexiones globales, que está fuera -o muy al margen-, de un control institucional, produciéndose mediante desarrollos y expansiones muy superiores a los de la población, y a unos ritmos muy altos. En la sobremodernidad el espacio se extiende y el tiempo se acorta<sup>2</sup>. Como resultado las servidumbres territoriales tampoco se corresponden con el crecimiento demográfico ni con la economía de un lugar: su funcionamiento es el de *growth machines*: máquinas de

---

<sup>2</sup> Augé, 2005.

crecimiento urbano<sup>3</sup>. Según este concepto de análisis urbano, el crecimiento no se basa tanto en la actividad económica tradicional -propio del modelo clásico industrial- sino en el incremento sostenido de la extensión del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y la base demográfica.

A diferencia del territorio moderno -o desarrollado-, que está basado en el ‘desarrollo’, cuyo objetivo final es el Estado de Bienestar Social, y se articula mediante ‘equipamientos públicos necesarios’ (vivienda, salud, educación, justicia, transporte e infraestructuras públicas...), el territorio sobredesarrollado<sup>4</sup>, propio de las máquinas de crecimiento, nace directamente del subdesarrollo. Éste no pasa por una etapa de desarrollo industrial, y se promueve mediante equipamientos productivos privados de uso público: ‘equipamientos innecesarios’ (parques de ocio y temáticos, centros comerciales, centros turísticos, escuelas privadas, hospitales privados, puertos deportivos, clubes de golf, clubes deportivos, spas...). Los equipamientos innecesarios marcan la sociabilidad propia del consumo, así como su movilidad, temporalidad y superficialidad. En un sentido paralelo, los centros históricos de las ciudades más importantes -con el auge del márketing urbano-, se van convirtiendo en parques temáticos de sí mismos y en espectáculo, para atraer a los inversores privados, lo que transforma cada vez más la política urbana y el espacio urbano en parte del negocio y del consumo, y menos en gestión de los intereses públicos y ciudadanos. Las nuevas gestión y economía urbanas promueven la competencia entre ciudades y obligan a que éstas se piensen y fomenten de cara al exterior<sup>5</sup>.

Estas formas de expansión urbana han tenido especial incidencia en territorios litorales, muchos de ellos con fuertes orientaciones hacia el ocio, el sol y la costa. Es el caso del Mediterráneo europeo, la zona de Florida en EEUU<sup>6</sup>, la región metropolitana de Salvador del Estado de Bahía<sup>7</sup>. Además estas zonas litorales tienden a una fuerte concentración de actividades económicas y demográficas, en muchas ocasiones con funciones urbanas. Como en todo territorio contemporáneo, la naturaleza y los vínculos territoriales internos y externos de las zonas metropolitanas creadas en torno a ciudades consolidadas y territorios litorales templados -conexiones que van más allá de lo físico-, las convierten en lugares que unen el turismo, el ocio y sus consecuencias con la vida más actual. Son lugares que recrean en sus habitantes y usuarios modos y estilos de vida propios que se basan en el conjunto de redes de relaciones a distintas escalas que se establecen dentro y fuera de su territorio. Sin embargo, no se han estudiado lo suficiente, por ser una carencia que sufren todas las disciplinas que entienden del territorio (geografía, urbanismo, ecología, sociología...), estas redes de relaciones sociales e informacionales internas y externas a distintos niveles que se componen en estos territorios y que son parte fundamental de su atractivo (movimientos de capitales, empresariales, comerciales...). Estas zonas metropolitanas conforman socioecosistemas urbanos abiertos que son indisociables de sus interacciones con un amplio entorno exterior, en el que el exterior no es sin más un conjunto de conexiones, sino que forma parte constitutiva de sus propios socioecosistemas. Por ello son territorios urbanos ‘ideales’ producidos por el

---

<sup>3</sup> Logan y Molotch, 1987; López y Rodríguez, 2010; Harvey, 2012.

<sup>4</sup> Riechmann, 2001.

<sup>5</sup> Sorkin, 2004.

<sup>6</sup> Harvey, 2012.

<sup>7</sup> Silva *et al.* 2008.

capitalismo actual y su ideología dominante, el neoliberalismo.

El artículo parte de la hipótesis de que las transformaciones producidas en determinadas zonas litorales del mediterráneo producidos *ex novo* -mediante el mecanismo máquina de crecimiento-, convierten a éstos en zonas metropolitanas muy dinámicas, conectadas globalmente, y con atributos urbanos contemporáneos propios. Estas zonas urbanas se caracterizan, además, por ser vanguardia europea de los cambios territoriales de la economía neoliberal en la UE (sociales, económicos, demográficos, políticos...). Así, se produce una simetría clara territorial y funcional entre el norte de América y Florida y el norte de Europa y el mediterráneo europeo<sup>8</sup>. Se parte de la revisión bibliográfica para identificar atributos urbanos contemporáneos propios de las zonas metropolitanas de enclaves de 'costa y de sol', con el objetivo de localizarlos en el caso de estudio de la Costa del Sol en Málaga.

El artículo se organiza en cuatro partes. La primera caracteriza los atributos urbanos contemporáneos según distintas dimensiones: territorial, urbana y arquitectónica; económica; institucional y política; social; y de movilidad; en la segunda se destacan los antecedentes de Zona Metropolitana de la Costa del Sol; la tercera indaga en el proceso por el que la Costa del Sol se transforma en zona metropolitana al adquirir determinados atributos urbanos contemporáneos; por último, se presentan las conclusiones que incluyen una reflexión sobre la inercia de este tipo de territorios y su asombrosa vitalidad aparente, incluso en un contexto de crisis global.

## **Crisis global y atributos urbanos contemporáneos**

Sin duda, la crisis global presente es la crisis del neoliberalismo, precisamente por su consolidación. El capitalismo actual, de manera similar que en crisis anteriores, busca nuevos refugios económicos produciendo nuevos territorios, como una mercancía más. En los nuevos territorios encuentra una mano de obra barata, útil y dócil, y/o invierte los excedentes de capital en capital fijo, para recuperarlo en épocas futuras<sup>9</sup>.

La crisis del 1973 facilitó la desregulación financiera y el auge de la economía neoliberal. Se impulsó un modelo de mercado más descentralizado con condiciones financieras volátiles y flujos de dinero temporal y espacialmente inestables (régimen de acumulación flexible). Se fomentaron los procesos de devaluación de monedas y la reducción de las políticas sociales y de control de los estados, dando facilidades a la actividad económica y financiera globalizada. Las políticas del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional alentaron y forzaron en los países en vías de desarrollo las consecuencias de dicha ideología: la "acumulación por desposesión"<sup>10</sup>. Este hecho se consolidó junto con la reducción de costes y tiempo de desplazamiento de mercancías, gente e información; con el cambio de las formas de producción y de organización (dispersión y fragmentación: desarrollo regional desigual); con los ajustes estructurales y la austeridad fiscal impuestos a los estados; y con el aumento del proletariado mundial. De esta manera, los estados entraron en un proceso -todavía en marcha-, de pérdida de autonomía y poder frente al poder económico globalizado.

---

<sup>8</sup> Harvey, 2012.

<sup>9</sup> Harvey, 2004.

<sup>10</sup> Harvey, 2007.

Desde entonces las conexiones entre el capital financiero y los procesos de urbanización son mucho más directas e inmediatas<sup>11</sup>.

La construcción de grandes infraestructuras del transporte y las comunicaciones, parte y facilitadora de los macroprocesos, se convertían en los discursos políticos en sinónimos de progreso y desarrollo. Se trataba de crear las bases mínimas iniciales para producir un espacio con el fin de construir, especular y, en todo caso, invertir el excedente de capital en obras y otros capitales fijos. En este contexto, las grandes multinacionales, en pos de alcanzar la maximización de beneficios de forma continuada, han buscado y encontrado nuevos espacios en los que gozar de la flexibilización de las leyes propias de países no democráticos y una mano de obra barata<sup>12</sup>.

Con la crisis actual, se observa también la flexibilización de las leyes en los países democráticos (Grecia, Portugal, España, Italia...), con la excusa de la recuperación económica. De hecho casi se puede hablar de ‘países en vías de subdesarrollo’ debido al aumento de los recortes en políticas sociales, de la pobreza, del desempleo y, en consecuencia, de la mano de obra barata y de los incentivos para atraer inversiones a cualquier precio. Son países que quedan a merced de los mercados, cuyos intereses son ‘traducidos’ por el Banco Mundial, el FMI y las agencias privadas que califican el riesgo de inversión en los Estados. Permanecen en el sobredesarrollo las zonas que se adaptan al mercado neoliberal<sup>13</sup>.

La evolución de la economía global ha marcado los procesos de urbanización y sus expansiones, guiando también, con ello, el ritmo de transformación y las cualidades de los atributos de los espacios urbanos contemporáneos. A continuación se describen nuevos atributos urbanos en cinco dimensiones, según una amplia revisión bibliográfica: (1) Territorio, espacio urbano y arquitectura; (2) Economía y productividad; (3) Instituciones y política; (4) Sociabilidad y construcción de subjetividades; y (5) Movilidad y temporalidad.

### ***Territorio, espacio urbano y arquitectura***

Los procesos de urbanización contemporáneos prosperan mediante la concentración y dispersión a la vez de las funciones específicamente urbanas gracias a la revolución tecnológica (TIC) y la transformación de las infraestructuras del transporte (especialmente con la proliferación de las compañías aéreas de bajo coste): concentración de las funciones de mando, control y asesoramiento empresarial en las ciudades globales, y dispersión en regiones relativamente próximas de otras funciones complementarias, como son las de segundas residencias, el ocio y el turismo, y la producción<sup>14</sup>. De manera simétrica, los centros históricos se diferencian social, funcional y económicamente más de sus periferias urbanas inmediatas que de las regiones antes citadas. La era de la información no destruye el espacio urbano, sino que lo transforma, permitiendo la gestión y comunicación entre sí de sistemas urbanos y rurales distantes, tendiendo a concentrar a la población en aglomeraciones

---

<sup>11</sup> Harvey, 2004; Hutton y Giddens, 2001.

<sup>12</sup> Borja y Castells, 2004; Harvey, 2007.

<sup>13</sup> Castells, 2001.

<sup>14</sup> Sassen, 2004, 2001; Borja y Castells, 2004.

territoriales parcialmente discontinuas, de grandes dimensiones y características socio-espaciales históricamente nuevas. De alguna manera, el “destino de la humanidad se juega en estas áreas urbanas”<sup>15</sup>.

La extensión de la urbanización contemporánea conlleva tres procesos característicos de ocupación y organización territorial, urbana y constructiva y arquitectónica<sup>16</sup>: (1) El modelo territorial se polariza en varios tipos de espacios, principalmente con núcleos de atracción de población, recursos y capitales, y áreas de vertido y abastecimiento, donde se encuentran las redes y servidumbres. (2) El modelo urbano es la conurbación difusa (*urban sprawl*), que se caracteriza por separar y expandir las distintas piezas de la ciudad por el territorio, lo que requiere infraestructuras de transporte potentes para conectar y asegurar el funcionamiento. (3) El modelo constructivo de estilo universal se presenta como único, separando "las partes del edificio, empezando por la estructura, convertida en un esqueleto de vigas y pilares, para abordar después la cubierta, el cerramiento... y la climatización, haciendo abstracción de las condiciones y los materiales del entorno"<sup>17</sup>.

Estas organizaciones definidas por Naredo -núcleos de atracción de población y de capitales, conurbación difusa e indiferencia al lugar-, coinciden en gran parte con los conceptos de ‘ciudad genérica’ y de ‘espacio basura’ descritos mediante ‘no cualidades’ por Koolhaas<sup>18</sup>. Las no cualidades de la ciudad genérica que se extienden como condición de lo urbano actual son: falta de identidad y de historia, falta de centro, falta de periferia, falta de espacio urbano, movilidad mediante el vehículo privado; la ciudad genérica es multirracial, multiétnica, multicultural, su estética es el estilo libre, sus programas arquitectónicos genéricos son la oficina, el hotel y el centro comercial, su clima suele ser más cálido del habitual, su planificación encierra lo ilegal, lo incontrolable, lo inmoral... Las infraestructuras no son respuestas a necesidades, sino "armas estratégicas": "en lugar de red y organismo, la nueva infraestructura crea enclave y atoladero". La ciudad genérica se une con otras ciudades genéricas mediante los aeropuertos, que son "manifestaciones de neutralidad esencial" y sus "elementos más característicos y singulares". La ciudad genérica "es lo bastante grande para todo el mundo. Es cómoda. No necesita mantenimiento. Si se queda demasiado pequeña, basta con que se expanda. Si envejece, basta con que se autodestruya y renueve. Es igual de emocionante -o no emocionante- en todas partes. Es ‘superficial’: igual que un estudio de cine de Hollywood, puede producir una nueva identidad cada lunes por la mañana"<sup>19</sup>.

Las no cualidades del ‘espacio basura’, que definen la condición de la arquitectura actual, se basan en la industria del muro-cortina de vidrio y el panel sándwich, en los adhesivos y los agentes selladores como la silicona, la cola... en las particiones de cartón yeso, en el aire acondicionado, en los edificios contenedores -como los centros comerciales-, cuyos interiores están permanentemente en obras... "Es una sistemática aplicación de lo falto de principios", de la "impureza generalizada", del "triunfo de lo peguntoso" sobre el resto de los materiales. "El «espacio basura» es lo que queda

---

<sup>15</sup> Borja y Castells, 2004. p.22.

<sup>16</sup> Naredo, 2010.

<sup>17</sup> Naredo, 2010, p.2.

<sup>18</sup> Koolhaas 2004, 2008.

<sup>19</sup> Koolhaas, 2004, pp. 73-81.

después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente, lo que se coagula mientras la modernización está en marcha: su secuela"<sup>20</sup>. En los centros históricos, el espacio basura (sea nueva oficina, nuevo hotel o nuevo comercio) queda revestido por estilos arquitectónicos de épocas anteriores: una dermis despojada de sus cuerpos interiores que encierra la misma no cualidad e indiferencia hacia su anterior uso.

Así, la ocupación contemporánea es un vasto espacio urbanizado de baja densidad y baja cualidad, segregado por grandes islas construidas monofuncionales -ya sean residenciales, comerciales o empresariales-, de gran homogeneidad social, donde los espacios públicos y la vida urbana desaparecen entre descampados y/o zonas verdes la mayoría de las veces anodinas. Estas islas urbanas, muchas de ellas con un alto grado de privatización, se conectan con el resto urbano únicamente mediante viales rodados rápidos, la mayor parte de las veces priorizando el transporte en vehículo privado. El centro comercial o de ocio se convierte así en el espacio público por excelencia, siendo de propiedad privada. De esta forma, las funciones de las edificaciones y los espacios públicos del Estado del Bienestar van dejando paso a los espacios privados de uso público con funciones económicas, propias de la economía dominante. El resultado, según Koolhaas, es que la "insatisfacción con la ciudad contemporánea no ha conducido al desarrollo de una alternativa creíble; por el contrario, no ha hecho sino inspirar modos más refinados de articular la insatisfacción"<sup>21</sup>.

Las repercusiones ambientales de este modelo de ocupación son evidentes por la invasión de los suelos de mayor calidad ambiental, por la reducción de la conectividad y diversidad biológica de los territorios naturales, por las altas tasas de consumo de energía y materiales que fomenta, debidas al transporte, la construcción y el mantenimiento ambiental de la edificación, por la sobreexplotación de recursos, la contaminación del aire, las emisiones de CO<sub>2</sub>...<sup>22</sup>.

### ***Economía y productividad***

La economía contemporánea es inquieta y produce inestabilidades políticas, estandarización del medio físico y urbano, y presiones para retroceder a la esfera privada (todo ello fomentado cada vez más por la ideología neoliberal). Como la economía global no está arraigada en la ciudad<sup>23</sup>, o en un lugar concreto, "la riqueza global no se difunde hacia abajo ni gotea más allá del enclave global"<sup>24</sup>. El incremento de la riqueza es directamente proporcional al incremento de la desigualdad<sup>25</sup>.

La economía global desarrolla macroprocesos que implican el nacimiento de otras formas específicas de relación territorio-sociedad depredadoras de territorios<sup>26</sup>. El nuevo entorno informacional ha ayudado a acelerar los macroprocesos de expansión urbana y suburbanización como bases de localización de los excedentes de capital, mediante el fomento de *booms* inmobiliarios. Los beneficios de las grandes empresas

---

<sup>20</sup> Koolhaas, 2008, p.1.

<sup>21</sup> Koolhaas, 1996, p.6.

<sup>22</sup> López y Rodríguez 2010; Naredo 2010.

<sup>23</sup> Sennett, 2006.

<sup>24</sup> Sennett, 2004, p.219.

<sup>25</sup> Hutton y Giddens, 2001; Harvey, 2004.

<sup>26</sup> Borja y Castells, 2004.

multinacionales no sólo se invierten en nuevos territorios para localizar las fábricas de producción, sino que se dirigen también hacia territorios ya existentes implicados en fuertes transformaciones especulativas, lo que retroalimenta la violencia de estos mismos procesos de transformación de territorio en el interior de los existentes. Un ejemplo. Dos sectores españoles implicados en estos procesos son el del turismo con la implantación de las cadenas hoteleras en las `periferias del placer` de países en vías de desarrollo<sup>27</sup>, y el de las grandes empresas constructoras, que en 2009 contaba cuatro entre las quince primeras del mundo en facturación<sup>28</sup>. La economía de producción del entorno urbano se acompaña de un complejo constructivo de infraestructuras del transporte y las comunicaciones y de una variedad grande de edificaciones (residencial, del sector del turismo y del ocio, comerciales y temáticos). Ésta es el resultado de las inversiones de los excedentes de capital en capital fijo, lo que implica una conexión directa del capital financiero con los procesos de urbanización (y de bancos y cajas de ahorro con empresas constructoras e inmobiliarias)<sup>29</sup>.

Los equipamientos privados de uso público –‘equipamientos innecesarios’-, sirven de reclamo económico y centros de atracción de las grandes operaciones inmobiliarias aisladas (desconectadas entre sí), que se promueven desarrollando suelo, sin una organización urbana coherente y coordinada. Estos equipamientos, a su vez, son equipamientos productivos relacionados fundamentalmente con los sectores del ocio y el consumo<sup>30</sup>.

El nuevo paradigma económico y productivo no crea desempleo por sí, pero rebaja la calidad de las condiciones de trabajo en general (mayor flexibilización y desafección de las relaciones empresa-trabajador): "La precariedad en el empleo y la extensión del trabajo causal e informal es propio del territorio contemporáneo neoliberal", que se aprovecha de las nuevas tecnologías que "permiten articular formas arcaicas de sobreexplotación local con redes productivas modernas orientadas hacia la competición global"<sup>31</sup>. La nueva economía debilita el apego del trabajador a una empresa, a un trabajo, a un lugar de trabajo, y a un territorio, induciendo la movilidad laboral<sup>32</sup>.

La movilidad temporal voluntaria de la población de elite global se encuentra hibridada con los procesos de crecimiento urbano acelerados. La asimilación de `turismo` a motor económico para el desarrollo, se ha utilizado constantemente para justificar la construcción de infraestructuras, urbanizaciones -para el denominado `turismo residencial`-, planes de rehabilitación gentrificadores... Los desplazamientos internacionales por negocio o placer forman parte de la vida de los ciudadanos contemporáneos que conforman la elite global, pues se estima en un 2% la proporción de personas del planeta con posibilidades de disfrutar del turismo internacional<sup>33</sup>.

---

<sup>27</sup> Blázquez *et al*, 2011.

<sup>28</sup> López y Rodríguez 2010.

<sup>29</sup> Harvey, 2004.

<sup>30</sup> Hutton y Giddens, 2001.

<sup>31</sup> Borja y Castells, 2004, pp.28.

<sup>32</sup> Sennett, 2001, 2004; Hutton y Giddens, 2001.

<sup>33</sup> Buades, 2012.

En la economía actual, también es relevante la función de los paraísos fiscales, algunos de ellos localizados en destinos turísticos insulares (Barbados, Caimán, las Bahamas...), y con relaciones con empresas transnacionales, como es el caso de las empresas turísticas españolas más internacionalizadas<sup>34</sup>. Aunque todavía no se han estudiado lo suficiente las relaciones de territorios concretos con los paraísos fiscales, su incidencia en determinados casos parece importante: Costa Azul y Mónaco, Moscú y Chipre, Costa del Sol y Gibraltar...

Respecto a la dimensión medioambiental, existen estudios acerca de las conexiones entre la economía neoliberal y la crisis ambiental actual que demuestran la relación entre el empobrecimiento de países y el expolio ambiental<sup>35</sup>, el movimiento mundial de personas, el turismo y el cambio climático<sup>36</sup>, y el crecimiento del turismo y los impactos ambientales locales y globales<sup>37</sup>.

En definitiva, la economía global en los últimos 40 años está caracterizada por la sucesión de crisis con una progresiva disminución del periodo de tiempo 'entrecrisis'<sup>38</sup>. El agotamiento del modelo de producción y de vida asociado a los hidrocarburos baratos de la Segunda Revolución Industrial se está produciendo ya en estos momentos, relacionado claramente con la crisis ambiental y el cambio climático. Una situación de la que sólo podría vislumbrarse una salida mediante una 'Tercera Revolución Industrial' asociada a la producción de energía sostenible junto con nuevas formas de relación cooperativas<sup>39</sup>.

### ***Instituciones y política***

La configuración de las instituciones públicas y su debilitamiento ha ido emparejada a un proceso de fortalecimiento de la economía contemporánea. Como consecuencia, los límites administrativos y los territorios son desbordados y sobrepasados por la economía. Los estados se debilitan y pierden autonomía y poder frente al poder económico globalizado, por lo que el capital financiero encuentra vía libre en el ámbito político nacional y local<sup>40</sup>. La separación entre poder (dominado ahora por lo económico) y política determina la ausencia de control político, y liga el gobierno de las cuestiones ciudadanas del Estado-nación a las incertidumbres del sistema económico global<sup>41</sup>.

Esta situación 'obliga' -en una retroalimentación perversa-, a organizar las políticas de las distintas escalas territoriales sobre una base propiamente empresarial, y por tanto, competitiva, que cala capilarmente desde arriba a abajo, y de lo global a lo local. Así, el marco económico ideológico general está decidido a escala global; las normas y objetivos a escala estatal (programas, leyes, planes,...); y las estrategias y actuaciones

---

<sup>34</sup> Buades, 2009.

<sup>35</sup> Murray y Blázquez, 2009.

<sup>36</sup> Buades, 2012.

<sup>37</sup> Murray, 2012.

<sup>38</sup> Riechman, 2004.

<sup>39</sup> Riffkin, 2011.

<sup>40</sup> Harvey, 2000.

<sup>41</sup> Hutton y Giddens, 2001; Bauman, 2013.

concretas se elaboran a la escala de cada región, zona metropolitana o ciudad (proyectos)<sup>42</sup>.

En definitiva, las instituciones políticas del estado, y en general de la administración pública, sin poder de gobierno y sin autonomía para resolver los problemas de sus ciudadanos, pierden progresivamente la atención e interés de éstos<sup>43</sup>. La economía se hace dominante sobre el interés público y ejerce presión hacia una progresiva privatización de las funciones públicas de la Administración (vivienda, educación, sanidad, justicia, servicios sociales, transporte...). Todo ello, en un contexto de gobernabilidad en el que los medios de comunicación son los instrumentos para hacer política, pues el nivel simbólico de la política es más importante que nunca<sup>44</sup>, y en el que se generan habitantes globales sin derechos (refugiados, residentes no censados...).

Para agravar más las cosas del momento presente, los políticos, expertos y profesionales que intervienen en el espacio contemporáneo carecen de los conocimientos necesarios para incidir de una manera determinante en su complejidad<sup>45</sup>. Así, Koolhaas dice de éstos que un "perverso piloto automático burla constantemente [los] intentos de aprehender la ciudad, agota todas las ambiciones de definirla, ridiculiza las más apasionadas aseveraciones sobre su presente fracaso y su imposibilidad futura, y la empuja implacablemente en su huida hacia adelante. Cada desastre anunciado queda absorbido de algún modo por la extensión infinita de lo urbano"<sup>46</sup>.

### ***Sociabilidad y construcción de subjetividades***

Hay una diferencia fundamental entre el carácter de lo social en la ciudad tradicional y lo social en el espacio urbano contemporáneo (en el mundo occidental), que va en perjuicio de éste por la falta de riqueza y complejidad de su sociabilidad. En la ciudad tradicional sus habitantes se convierten en ciudadanos (por lo menos una parte importante): tienen derechos y pueden decidir sobre su autogobierno. En la ciudad la gente puede aprender a vivir con extraños (se produce la sociabilidad), y "la complejidad de la vida urbana enseña a la gente a vivir consigo misma y a crecer internamente"<sup>47</sup>, se recrea la subjetividad<sup>48</sup>. Sin embargo, en el espacio urbano contemporáneo, el lugar se aísla del entorno, el tiempo se acorta, la organización del trabajo se flexibiliza (y deslocaliza), lo que produce falta de apego al lugar por la estandarización de lo urbano y la alteración de las relaciones de familia y trabajo habituales. En el espacio urbano producido ahora los habitantes no siempre son ciudadanos con derechos, las corporaciones globales son móviles, los trabajadores flexibles y se desarrolla un nuevo capitalismo dinámico y cambiante, que induce en los sujetos sensaciones de miedo y situaciones de riesgo en todos sus ámbitos (personal, familiar, laboral, público...)<sup>49</sup>.

---

<sup>42</sup> Hutton y Giddens, 2001; López y Rodríguez, 2010.

<sup>43</sup> Bauman, 2013.

<sup>44</sup> Borja y Castells, 2004.

<sup>45</sup> Borja y Castells, 2004.

<sup>46</sup> Koolhaas, 1996, p.6.

<sup>47</sup> Sennett, 2004, p.214.

<sup>48</sup> Sennett, 2006.

<sup>49</sup> Sennett, 2004; Beck, 2000; 2001.

A diferencia de la idea de protección que provocaba la ciudad tradicional frente al exterior (cuando el enemigo estaba fuera de las murallas), las zonas urbanas contemporáneas, para los urbanitas de clase media, tienden a ser -en una inversión que se acrecienta-, un lugar de peligro, más que de seguridad. Muchas zonas se aíslan en sí mismas y pueden estar caracterizadas por un miedo y una paranoia omnipresentes<sup>50</sup>. Trincheras fuertemente protegidas (con accesos infranqueables), y búnkeres (edificios, centros y complejos fortificados y sometidos a estrecha vigilancia), buscan la separación con los extraños, los diferentes, los no deseados económicamente..., manteniéndolos alejados, y decretando la tolerancia cero con ellos. Muchas de las viviendas que existen actualmente sirven para aislar a sus habitantes, más que para integrarlos en comunidades: son 'guetos voluntarios'. Curiosamente estos espacios están bien conectados globalmente y desconectados localmente, lo que representa uno de los síntomas del paso del estado sólido de la modernidad al "líquido", caracterizado por la fluidez y volatilidad de las relaciones (institucionales, familia, trabajo, sociales, con el entorno...). Todo esto son manifestaciones ultramodernas de mixofobia, que es la reacción a la mezcla perturbadora de variedad que coexiste en la ciudad contemporánea, frente a la mixofilia que favorecía la vida urbana de la ciudad tradicional. La mixofobia se retroalimenta a sí misma<sup>51</sup>.

En otra dimensión, el turismo actual es uno de los productos más perfectos del Capitalismo, ya que colabora en la producción del espacio y del tiempo pues "no sólo consume lugares y territorios, esculpe paisajes sobre la materia que constituyen sus sueños: el deseo"<sup>52</sup>. El deseo individual va construyendo un imaginario social que tiene en los espacios turísticos un referente de calidad de vida. El ideal de 'estar fuera de casa, de viaje', con ritmos variados y cambiantes, que a la vez permiten la posibilidad de una vida contemplativa, relajada y ociosa -a la que invita un clima y un paisaje agradables-, incita a estilos de vida que persiguen lo lúdico y el hedonismo como búsqueda del placer. El nuevo hedonismo es una consecuencia de la sociedad postmaterialista del mundo desarrollado. Implica un cambio de actitud y valores anteriormente dominados por la carestía y la supervivencia -las personas trabajan para sobrevivir (alimentación, sanidad...)-, propios de una sociedad agrícola e industrial, hacia actitudes y valores de autoexpresión y cuidado de sí -se trabaja para vivir, para el disfrute de la vida-, más propios de la sociedad del conocimiento. Por estos motivos, los territorios de origen turístico como los del sur del mediterráneo siguen seduciendo a los urbanitas europeos con un deseo de calidad y de estilo de vida de consumo, de estado, ritmo y cualidad diferentes al ritmo característico de la ciudad global, pues, además, permanecen muy bien conectados con ésta.

En el mismo sentido, el urbanita contemporáneo está acostumbrado a cambiar de rol continuamente. Habita espacios, incluso en la ciudad tradicional, en progresiva desdiferenciación (tematización, no-lugares). Desdiferenciación que elimina los límites entre turismo y ocio, cultura y comercio, educación, deportes y aficiones, y que, favorecida por las herramientas TICs, mezclan también el ocio y el trabajo. En esto se iguala con el post-turista que "es consciente del cambio y disfruta con la diversidad de opciones", y cuando se trata de la cultura, sea popular, tradicional o 'cult', "se deleita

---

<sup>50</sup> Davis, 2001.

<sup>51</sup> Bauman, 2013.

<sup>52</sup> Nogués, 2012, p.152.

si puede pasar con comodidad de la una a la otra, y le gusta salvar los contrastes que las separan.<sup>53</sup>

### *Movilidades y temporalidades*

Una característica propia de la sociedad contemporánea es la producción de movimientos inversos de población de ricos y pobres: los movimientos turísticos internacionales (las elites) se cruzan con los movimientos migratorios (emigrantes económicos, laborales o políticos). Ambos movimientos están asociados a la producción de dos tipos de espacios: los no-lugares refugio (ej. campos de refugiados), y los no-lugares de la imagen y la experiencia (ej. parques temáticos turísticos)<sup>54</sup>.

Los inmigrantes económicos son "réplicas colectivas (...) de la nueva elite dominante del mundo globalizado"<sup>55</sup>. Al igual que la elite, que no está vinculada a ningún lugar, los inmigrantes encarnan permanentemente el insondable 'espacio de flujos' donde tiene su raíz la precariedad actual de la condición humana, que se endurece más si cabe en el casos de inmigrantes refugiados.

De manera similar, existe una movilidad intensa -asociada a las diversas temporalidades de veraneo, fines de semana...-, que se desarrolla a escala nacional e internacional entre ciudades globales y/o regiones de ocio y recreación, por motivos de trabajo y/o vacaciones, a través de las infraestructuras modernas del transporte (aéreo, ferroviario...). Modalidad muy recurrente en las zonas metropolitanas<sup>56</sup>.

A una escala menor, el espacio urbano contemporáneo obliga a varias movilidades diferentes más locales, habitualmente asociadas a temporalidades específicas. Por una parte se encuentran los movimientos pendulares diarios entre espacios que son islas monofuncionales (residencia, trabajo, comercio, ocio...), separados a veces por grandes distancias de escala metropolitana, con obligación de resolverse en vehículo privado, sobre todo en vías rápidas. Por otra parte, se producen las movilidades de fines de semana y de vacaciones hacia el entorno exterior de estos mismos ámbitos urbanos. La creciente movilidad urbana, propia de la 'modernidad líquida', y los acelerados cambios de actores, argumentos y escenarios del panorama urbano, no hace previsible un cambio en la tendencia a una menor mixofobia<sup>57</sup>.

El postfordismo, además, supone el aumento de la movilidad de bienes y materiales porque implica formas de acumulación más flexibles al transformar los patrones de producción y consumo. Ello supone: la reubicación geográfica, la redistribución del capital, la reorganización del trabajo y cambios en la escala de producción<sup>58</sup>, y como consecuencia, desde el punto de vista geográfico y urbano, la movilización y consumo de grandes cantidades de materiales y energía a escala global y local, lo que lo relaciona con otras crisis como la energética y la climática<sup>59</sup>.

---

<sup>53</sup> Urry y Lash, 2005, pp.34-35.

<sup>54</sup> Augé, 2005.

<sup>55</sup> Bauman, 2013, p.71.

<sup>56</sup> Casado, 2012.

<sup>57</sup> Bauman, 2013.

<sup>58</sup> Castells, 2001; Agarwal, 2002; Harvey, 2007.

<sup>59</sup> Rullán, 2008; Rifkin, 2011.

## **Caso de estudio. Atributos urbanos contemporáneos en el Sur del Mediterráneo Europeo: la Zona Metropolitana de la Costa del Sol**

En territorio nacional, los antecedentes históricos de la dictadura y su economía industrial poco formada, continúan marcando la mentalidad ‘desarrollista’ (como el espíritu de la Ley del Suelo de 1956 y las demás que la sustituyen). La obsesión de la dictadura por que el país no se quedase más tiempo aislado caló hondo. Durante el final de los años 50 y los 60, las empresas inmobiliarias y constructoras, y los bancos y cajas fomentaron el primer *boom* constructivo de la historia española. Las políticas en paralelo de fomento de la vivienda en propiedad, en lugar de en alquiler, reforzaban el planteamiento y la idea del desarrollismo<sup>60</sup>. La llegada de la democracia no supuso ninguna ruptura con las formas de hacer empresariales de la dictadura. La formación del estado democrático y de las autonomías fue sólo una reforma de los tiempos y las prácticas anteriores, en un sistema que, de alguna manera, seguía siendo el mismo.

Durante el ciclo 1985-1991, con el soporte de la integración de España en la UE, se desarrolló el primer ensayo de la estrategia de acumulación basada en las rentas financieras e inmobiliarias, con el trasfondo de la vocación turística e inmobiliaria del país y la integración en los circuitos de acumulación de ámbitos que antes quedaban fuera -mercados de suelo, vivienda e hipotecario (circuito secundario)<sup>61</sup>. Al mismo tiempo, en la década de los 90, la legislación urbanística española comenzó a flexibilizarse, facilitando la entrada de la práctica neoliberal<sup>62</sup>. La financiación de las operaciones especulativas se abarató y facilitó, lo que retroalimentó el proceso constructivo, inmobiliario, de ocupación del suelo, así como el de la corrupción en gran parte del litoral mediterráneo<sup>63</sup>. Como resultado se construyeron 4'5 millones de viviendas en diez años en lo que será la última burbuja inmobiliaria, renacida en 1996 y que estalló finalmente con la crisis de 2007<sup>64</sup> (figura1).

De esta manera, el desarrollo del territorio español en los últimos 25 años se ha localizado fundamentalmente en Madrid y en todo el litoral mediterráneo. En Madrid por ser la capital un nodo de la economía global, donde se localizan el gobierno central y las sedes de las grandes multinacionales. En el arco mediterráneo por ser fomentado por los fondos FEDER como lugar de turismo y de primera y segunda residencia de una parte importante de los españoles y de los centroeuropeos (figura 2).

---

<sup>60</sup> Naredo, 2010.

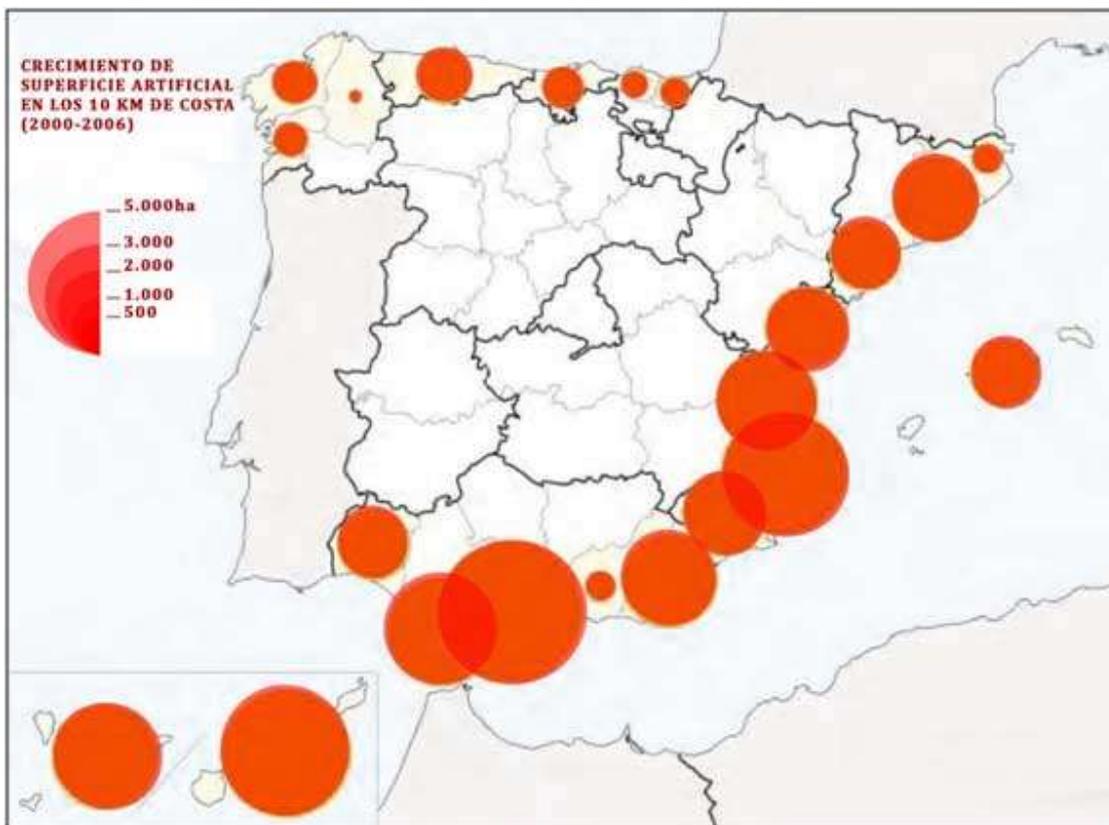
<sup>61</sup> Naredo, 1996; López y Rodríguez, 2010.

<sup>62</sup> Rullán, 2012.

<sup>63</sup> Jerez et. alt., 2012.

<sup>64</sup> Rullán, 2012.

**Figura 1. Crecimiento de la superficie artificial en los 10 km de costa española (2000-2006)**



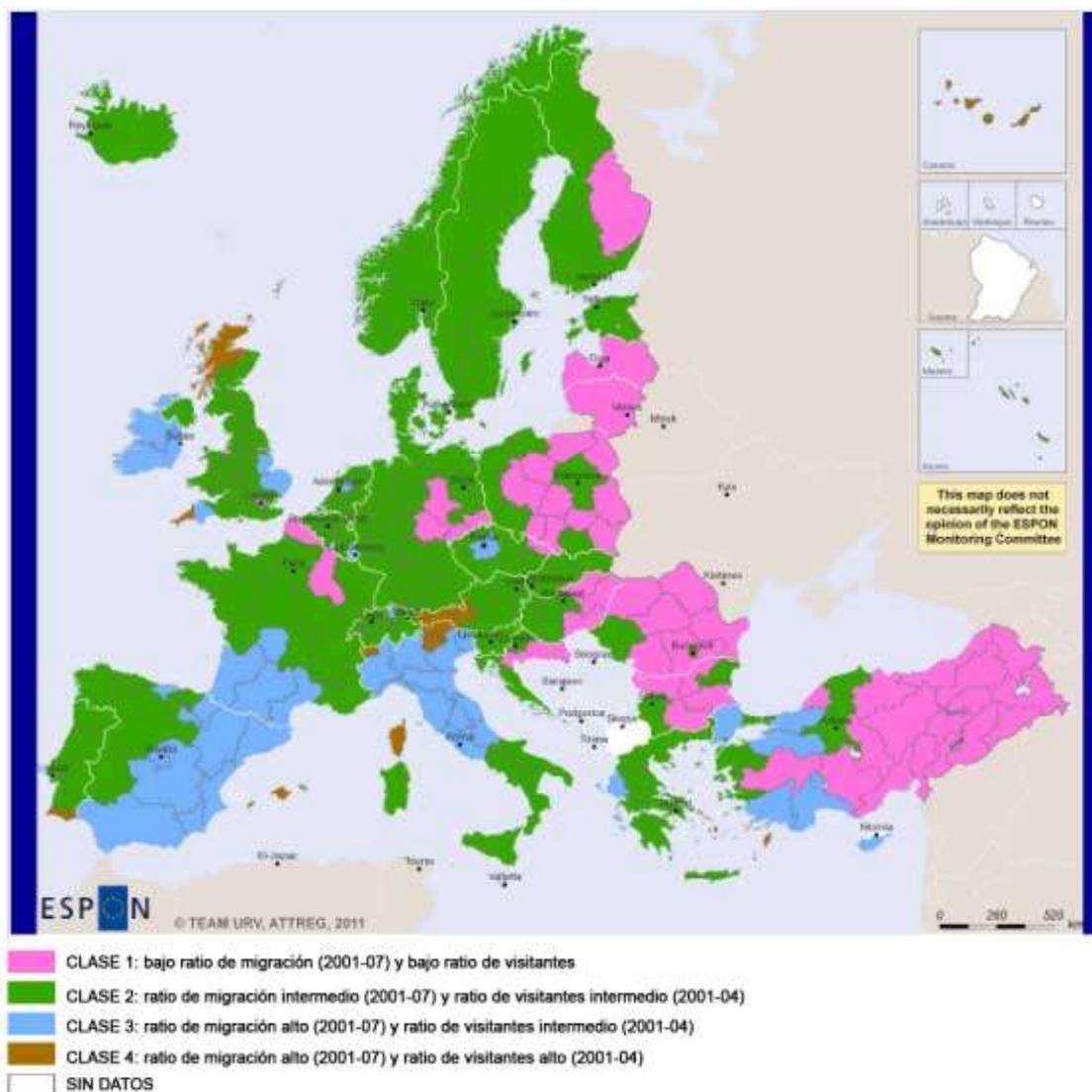
Fuente y elaboración: Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía (2013)<sup>65</sup>.

En el litoral andaluz, la Costa del Sol -que es la mayor aglomeración urbana del sur peninsular-, ejemplifica la producción de un nuevo territorio tipo máquina de crecimiento urbano. Así, se puede entender cómo en los últimos años, las administraciones central y autonómica, apoyadas en los fondos europeos, se han encargado de invertir en el sobredimensionamiento de las infraestructuras de comunicación y transporte: ampliación del aeropuerto de Málaga (nueva terminal y segunda pista, prácticamente sin uso con un vuelo a la semana y la terminal T1 cerrada: 700 mill.€, seis proyectos reformados más las expropiaciones correspondientes), el AVE Málaga-Madrid y la nueva estación de ferrocarril de Málaga, la continuación de la autovía A-7, la construcción de las autopistas de peaje AP-7 y de entrada a Málaga AP-46, la hiperronda (cuatro carriles en dos direcciones, y 400 mill.€), ampliación del Puerto de Málaga (para cruceros y con la tematización comercial del muelle 1), etc. A ello se une la etapa del *boom* inmobiliario español de 1996 a 2007 en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, especialmente intensa durante los años 1999 y 2003, cuando el número de viviendas construidas fue de más de trescientas mil, mucho mayor que en Madrid y en cualquier otra parte del territorio nacional y europeo<sup>66</sup>.

<sup>65</sup> Consejería de Pesca, Agricultura y Medio Ambiente, 2013.

<sup>66</sup> Díez y Gómez, 2009.

**Figura 2. Tipologías regionales según su capacidad de atracción de población residente y visitante (2001-2007)**



Fuente y elaboración: ATTREG (Attractiveness of European regions and cities for residents and visitors)<sup>67</sup>.

Este panorama de intensa actividad económica y de laxitud de las administraciones es el inicio del desproporcionado conjunto de irregularidades urbanísticas acaecido en los últimos dos decenios en la costa malagueña, y que se extendieron por el interior de la provincia, cuyo caso más grave y mediático se dio en Marbella<sup>68</sup>.

En el presente se constata que la actitud hacia el crecimiento y el ‘desarrollismo’ como salida de la crisis económica no ha cambiado en plena crisis. Sólo es necesario comprobar la nueva *Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral* y el borrador del proyecto de *Ley de Montes* ambos de 2013, que permiten las concesiones y la

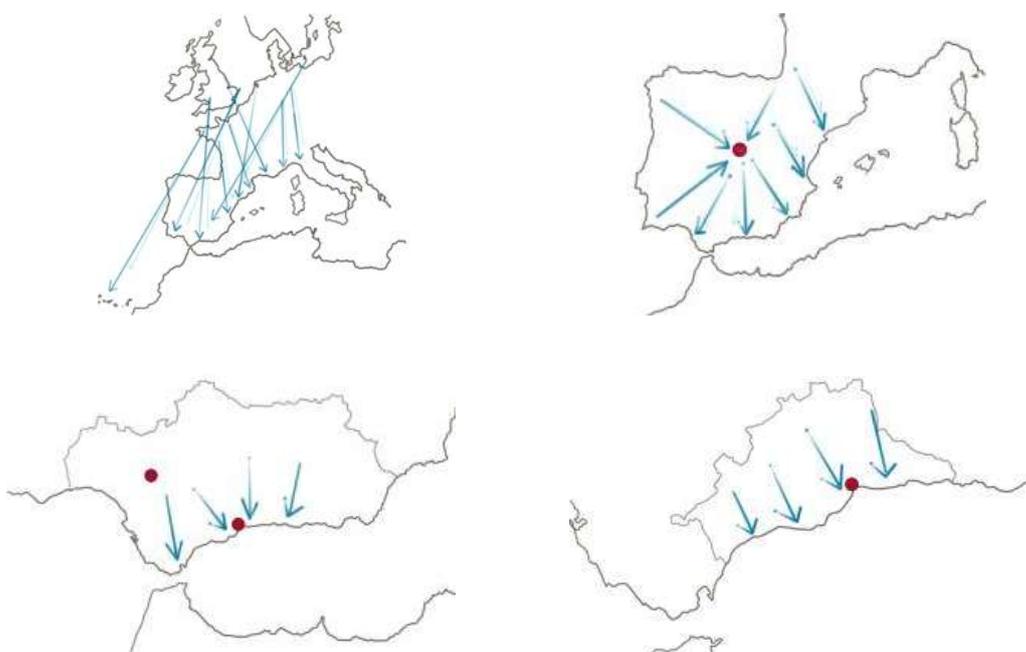
<sup>67</sup> Russo *et al.*, 2012.

<sup>68</sup> Díez y Gómez, 2009; Yus y Torres, 2010.

construcción, ahora "en casos excepcionales", sobre terrenos litorales y zonas forestales incendiadas.

La Costa del Sol, como marca turística, quedaba definida por los 14 municipios litorales (sin incluir la capital). Sus límites eran ya de por sí difusos/variables porque los mismos procesos territoriales dados en el litoral se establecían en otros municipios del traspais interior con mayor o menor intensidad. Así, los tres municipios interiores que limitan con Marbella (Ojén, Istán y Benahavís) siguen su misma dinámica, son el interior privilegiado con vistas al mar pero con un medio ambiente menos deteriorado (y un suelo más barato). Lo mismo pasa con los municipios meridionales de la vecina comarca de Ronda y el Valle del Guadalhorce, o con la Axarquía en la zona oriental. Incluso la influencia llega al litoral gaditano de San Roque<sup>69</sup>.

**Figura 3. Zona Metropolitana de la Costa del Sol es un socioecosistema urbano abierto a la Unión Europea, España, Andalucía, Málaga**



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, la Zona Metropolitana de la Costa del Sol implica un espacio diferente y mucho más amplio. Ejerce como motor socioeconómico y urbano de la provincia de Málaga y la región andaluza, constituyendo un lugar habitual para muchos nacionales y europeos. Forma parte de los lugares habituales de ocio, recreación, vida y trabajo de los colectivos con mayor movilidad internacional de Europa, procedentes especialmente de ciudades como Londres, Barcelona, Madrid, París, Mánchester, Dublín, Bruselas... desde donde parten los mayores flujos de pasajeros hacia Málaga<sup>70</sup> (figura 3).

<sup>69</sup> No obstante, los datos cuantitativos de ZoMeCS que se aportan en este artículo se refiere a los 14 municipios litorales, que de Este a Oeste son: Nerja, Torrox, Algarrobo, Vélez-Málaga, Rincón de la Victoria, Málaga (capital), Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva.

<sup>70</sup> Sopde, 2012.

En los siguientes apartados, se identifican los principales atributos urbanos de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol y una evolución en cuadros desde antes de los años sesenta hasta el momento actual, identificando cuatro periodos claves de transformación: antes de 1960, 1960-1992, 1992-2007 y 2007/2013-hacia el futuro. Los atributos se concretan en las dimensiones de territorio, espacio urbano y arquitectura; economía y productividad; instituciones y política; sociabilidad y construcción de subjetividades; y movilidad y temporalidad.

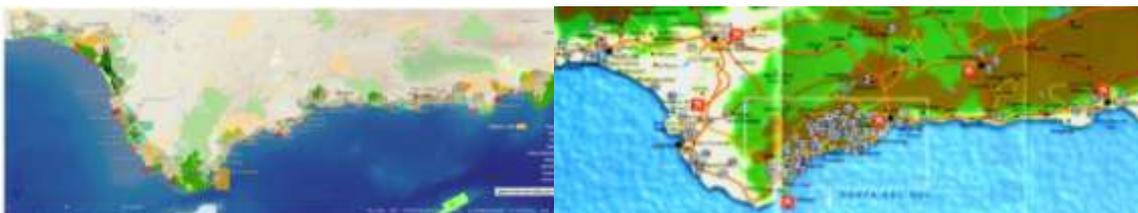
### ***Territorio, espacio urbano y arquitectura en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol***

La Zona Metropolitana de la Costa del Sol es una banda de 20 km de ancho y 150 km de longitud que se localiza en el sur de España, en la provincia de Málaga, entre África y Europa, junto al paraíso fiscal de Gibraltar y el estratégico puerto de Algeciras, con el aeropuerto internacional más importante del sur de España. Situada entre el mar y un conjunto de cadenas montañosas de alto valor medioambiental, acogiendo a su traspais próximo, queda protegida de los vientos fuertes, suavizando aún más su clima mediterráneo.

El paisaje es complejo y muy variado, con un fuerte contraste entre la zona costera, las sierras y el interior. En el borde marítimo, las playas han sido alteradas hasta su máxima artificialidad (todos los paseos marítimos son duros, se construyen espigones y se canalizan y entuban desembocaduras de ríos y arroyos). Un último ejemplo de playa natural amenazada es el *Espacio Natural Protegido de Las Dunas Fósiles de Artola* en Marbella, en contrastado retroceso. De particular interés son las desembocaduras de los ríos Guadalhorce (*Paraje Natural*) y Vélez, y el *Paraje Natural de los Acantilados de Maro y Cerro Gordo* en Nerja, todos ellos con diversas agresiones (como los desmontes de la construcción de la autovía A-7), y amenazas (como la disminución de la batrimetría del delta del río Vélez).

En el interior, de nuevo, existe contraste entre la imagen del pueblo típico anclado en el tiempo y listo para su uso como escaparate turístico (p.e. Casares, Benhavis, Ojén, Mijas, Torrox y Frigiliana), y los lugares que siguen funcionando como pueblos de interior más o menos rurales pero relativamente bien conectados con la costa (como Monda, Coín, Alhaurín El Grande o Cómpeeta). Entre las sierras y montañas de alto valor medioambiental están en la costa occidental, conviviendo con el Valle del Golf (21 campos de golf en 11 km de autovía), las estribaciones de la Sierra de las Nieves (*Reserva de la Biosfera y Parque Natural*), Sierra Bermeja (con propuesta de declaración de Parque Nacional), Sierra Blanca (con propuestas populares de declaración de Parque Natural) y las Sierras de Alpujata y Mijas-Algarbía (con propuesta redactada de declaración de Parque Natural). Mientras que en la costa oriental (Axarquía), se localizan el *Parque Natural de los Montes de Málaga* (con propuesta oficial de ampliación), y el *Parque Natural de las sierras de Almijara, Tejeda y Alhama* (con el pantano de La Viñuela –‘the lake’- en su falda sur). Este gran conjunto de sistemas naturales funciona como una auténtica infraestructura biológica y geomorfológica del territorio, y es freno de la expansión urbana hacia el interior (figura 4).

**Figura 4. Espacios naturales protegidos en el litoral andaluz (izq) y Clubs de golf en Andalucía (dcha)**



Fuente: Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía 2013 y Andalucía Golf Guide 2010

Las arterias de este paisaje -las infraestructuras de transporte-, se han sobredimensionado. La antigua carretera nacional N-340, conector principal a lo largo del litoral desde los años sesenta, se ha transformado en la avenida principal de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol. En la actualidad las vías rápidas son las nuevas carreteras A-7 (autovía pública) y AP-7 (autopista privada). Existen también servicios de transporte público, pero son insuficientes: un tren de cercanías cubre sólo 25 km de los 130 km, y se complementa con líneas privadas de autobús que no satisfacen la demanda en momentos de mayor afluencia (julio y agosto). La conexión externa se realiza especialmente a través del Aeropuerto de Málaga -su puerta de Europa-, que es el 3er aeropuerto de territorio nacional en pasajeros que vuelan con compañías de bajo coste<sup>71</sup>, y de los puertos. Los puertos más cercanos de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol conectan Málaga, Algeciras y Tarifa con Tánger, Melilla y Ceuta con una alta frecuencia en sus líneas (en la actualidad, el Puerto de Málaga mantiene también un tráfico de cruceros importante y creciente, hasta situarse el 2º de España en este tipo de turismo tras el de Barcelona).

La configuración de los asentamientos forma actualmente un continuo urbano o suburbano (y en algunos casos rururbano) relacionado con la expansión de los antiguos núcleos, con una densidad que es de alta ocupación en la primera línea de costa (Fuengirola<sup>72</sup> alcanza una densidad de 18.700 hab/km<sup>2</sup> en agosto de 2002 entre turistas y residentes), y disminuye progresivamente hacia el interior montañoso. En esta configuración, la planificación de los lugares de uso público prácticamente es inexistente. La mayoría de los equipamientos sociales son privados: frente a los equipamientos 'necesarios' del Estado del Bienestar, dominan los equipamientos "innecesarios", lugares que son espacios privados de uso público, donde la gente se encuentra y forma sus propios ecosistemas sociales independientes (11 puertos deportivos, 45 campos de golf, 8 centros comerciales, clubs privados...). Incluso las playas -la costa en general bien público-, han experimentado el crecimiento de las concesiones de espacios para servicios privados de uso público: chiringuitos, hamacas, etc.

Así las cosas, los elementos arquitectónicos y urbanos que predominan en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol son complejos turísticos y hoteles, campos de golf, puertos deportivos, centros comerciales y grandes urbanizaciones. En la costa occidental son habituales las urbanizaciones privadas aisladas y valladas, incluso a pie

<sup>71</sup> Sopde, 2012.

<sup>72</sup> Estudio sobre la capacidad de carga del territorio realizado para el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental realizado por Navarro Jurado en septiembre de 2004.

de playa, o en medio de zonas rurales, con una única conexión con la N-340 o, más recientemente, con la A-7; mientras que en la costa oriental la ocupación hacia los montes se caracteriza por la edificación diseminada o difusa de tipo vivienda unifamiliar para turistas-residentes. Es frecuente encontrar ejemplos de arquitectura privada pomposa, que a veces hace difícil su distinción entre un casino, un hotel o un club de alterne de lujo. Sólo el mar y las sierras antes mencionadas han sobrevivido como elementos de identidad en un territorio que ha adquirido los rasgos propios de la 'ciudad genérica' y ha ampliado los 'espacios basura' -especialmente durante el último *boom* constructivo-, dejando auténticas ruinas contemporáneas e innumerables locales comerciales cerrados (no sólo a causa de la crisis actual, sino que vienen de antes, como se observa en el espacio litoral y edificios abandonados al oeste de Puerto Banús). En el periodo 2000/2006 el crecimiento de la superficie artificial en los 10km de costa en la zona ha sido mayor que en cualquier otro tramo del litoral español y mayor de 5.000ha (Ver Fig. 2.). Hay que tener en cuenta que la ciudad de Málaga ocupa en la actualidad -2013-, una superficie de menos de 4.000ha.

La organización territorial depredadora implica una huella ecológica elevada y en crecimiento. En el 2008, y para toda la provincia, se necesitaba el territorio provincial 3,7 veces, con un indicador de 5,1 ha/hab: comparado con el de 1999 (4,6 ha/hab), el crecimiento ha sido del 10 %. Este dato es una cifra superior a la media nacional y andaluza, y sería todavía mayor de tener en cuenta sólo el litoral<sup>73</sup>. La alteración de la dinámica costera y su repercusión en la pérdida constante de arena es un ejemplo recurrente al analizar los impactos ambientales del modelo territorial. Desde los años 60, pero en especial a partir de los 80 del pasado siglo, las playas han sido alteradas hasta su completa artificialidad<sup>74</sup>, especialmente por la construcción de las presas del río Verde, las del río Guadalhorce, Casasola, El Limonero y La Viñulea que evitan el aporte de sedimentos y nutrientes al mar. El resultado es el mantenimiento artificial de las playas todos los años, con la pérdida de biodiversidad del litoral y de los ecosistemas marinos, además del coste económico<sup>75</sup>.

Se concluye que la Zona Metropolitana de la Costa del Sol no es un espacio urbano convencional, debido a su carácter de territorio sobredesarrollado que ha emergido directamente del subdesarrollado sin pasar por el escenario de un territorio moderno. Es un sucedaneo de ciudad lineal, sin un centro histórico común pero con una multiplicidad de pequeños centros urbanos, sin transporte público adecuado, sin una planificación urbana administrativa ni política común adecuadas, y con habitantes sin derechos políticos porque un número importante de éstos no está censado.

La Zona Metropolitana de la Costa del Sol es la extensión urbana de ocio de las ciudades globales europeas. Ciudad difusa y 'genérica' construida durante los períodos de fomento de macroprocesos de construcción de infraestructuras y residencial, primero de urbanización concentrada junto al litoral, y de conurbación dispersa hacia el interior, después.

Sin embargo, es un territorio que produce formas específicas de vida metropolitana en sus habitantes y usuarios. Su estado actual, comparado con el origen de la Costa del

---

<sup>73</sup> Observatorio Provincial de Sostenibilidad, 2009.

<sup>74</sup> Malvárez, 1999.

<sup>75</sup> 2 millones de euros gastó el Ministerio de Medio Ambiente sólo en el 2005, Navarro *et al*, 2012).

Sol fundada en un uso monofuncional del espacio, constata una transformación que aumenta la variedad y complejidad de usos urbanos. (cuadro 1).

### **Cuadro 1. Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos (AUC): Territorio, espacio urbano y arquitectura**

---

**Antes de 1960:** Territorio subdesarrollado desde le punto de vista de las infraestructuras y equipamientos, fundamentalmente con actividades agrícolas, mineras y silvícolas menores (antropización de tipo mediterráneo).

**1960-1992:** Territorio no moderno, no desarrollado. Se configura el sistema N-340 y aeropuerto internacional. Se inicia la ocupación de la primera línea de costa. Las principales playas son invadidas y ocupadas por paseos marítimos artificiales duros. 2º *boom* inmobiliario 1985-1991.

**1992-2007:** Territorio sobredesarrollado. "Equipamientos innecesarios" como organizadores del espacio metropolitano. El proceso de ocupación se extiende a casi el 100% del litoral. El frente litoral y los ríos se artificializan. 3º *boom* inmobiliario 1996-2007 (periodo 2000/2006: 5.000ha de suelo artificial). Urbanizaciones *islas* colonizan las faldas de las sierras de alto valor ecológico. 'Ciudad genérica' y 'espacio basura'.

**2007/2013 - hacia el futuro:** Territorio sobredesarrollado. Ocupación completa del litoral y extensiva al interior de manera generalizada. Más infraestructuras: AVE y ampliaciones del aeropuerto y puerto, autovías A-7, AP-7.... Más 'equipamientos innecesarios'. 'Guetos voluntarios'. 'Ciudad genérica' y 'espacio basura'. ¿Concienciación del valor del territorio y del medio? ¿Protección y recuperación? ¿Progresiva destrucción y eliminación? ¿Desarrollo de las redes? ¿4º *boom* inmobiliario venido a menos? ¿Pico del petróleo?

---

Fuente: Elaboración propia.

### ***Economía y productividad en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol***

En la dimensión económica, los sectores dominantes son el comercio, el turismo, los servicios demandados por el crecimiento de residentes extranjeros, y hasta 2007 el de la construcción y la promoción inmobiliaria<sup>76</sup>. Es importante señalar que estos últimos sectores en los últimos años han dominado ampliamente a los anteriores, porque el desarrollo ha estado marcado por la conjugación de dos factores determinantes: la promoción de la Costa del Sol como "uno de los mejores lugares en el mundo para vivir", y la entrada de capital inversor. Entre 1999 y 2003 el número de viviendas nuevas que se construyó en Málaga fue de 324.666. Si en 1991, en Valencia y Madrid se construyeron 6.634 y 15.334 viviendas respectivamente, y en Málaga 5.630 viviendas, en 2003, en Valencia y Madrid fueron 20.758 y 40.226, frente a las 83.274 viviendas de nueva construcción de Málaga<sup>77</sup>.

El último *boom* inmobiliario (1996-2007) propició la afluencia de capitales, en buena parte de dudosa procedencia (que escapan de la justicia o del fisco de sus países de origen). La inversión directa extranjera en 2006 destinada a la actividad inmobiliaria fue del 76% en Andalucía, frente al 24% en España. Entre los diez países que más invirtieron en la región andaluza se identifican tres paraísos fiscales (Gibraltar en el 5º puesto), que suponen un 11'30% frente al 2'20% en España, para ese mismo año. En el

---

<sup>76</sup> Según datos de SIMA, en 2007 las principales actividades según empleo generado en empresas eran: Construcción (23'63%), Comercio (20'43%) y Hostelería (11'53%). En 2011 cae el empleo en el sector de la construcción, de manera que las actividades quedan: Comercio (21'14%), Hostelería (12'86%) y Construcción (11'53%).

<sup>77</sup> Díez y Gómez, 2009.

inicio del *boom* inmobiliario en 1996 la inversión de paraísos fiscales en España fue de un 3,5% del total de inversiones extranjeras, mientras que en Andalucía fue del 40%<sup>78</sup>, lo que puede dar un indicio importante de un mayor movimiento de capitales y sus orígenes en este sentido, en el ámbito específico de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol.

Con esta estructura económica, buena parte del empleo es de baja cualificación, precario y altamente rotacional (muchos de los puestos de trabajo son estacionales; una situación empeorada ahora con la crisis). Frente a este tipo de empleo, destacan indicadores de emprendeduría y autoempleo, pues en los municipios litorales, exceptuando la capital, casi uno de cada cuatro afiliados a la Seguridad Social es autónomo, presentando también un elevado índice de creación de empresas aún en tiempos de crisis. Es una de las zonas con mayores "índices de creatividad" de Andalucía<sup>79</sup>.

Como resultado del tipo de desarrollo económico, la Zona Metropolitana de la Costa del Sol no se ha generado un circuito de acumulación de capital propio del territorio (esto es, el proceso de acumulación primitiva de capital no se ha logrado), y las decisiones técnicas, políticas y económicas se toman desde otros lugares: Sevilla, Madrid, Berlín, Londres... Sin embargo, toda la costa se consolidó antes de la presente crisis como parte de un circuito secundario de acumulación de capital, gracias a la construcción inmobiliaria. Acumulación que ha quedado a la expectativa para su recuperación.

La similitud de distribución de grandes centros comerciales con cines (Marbella, Fuengirola-Mijas, Torremolinos, Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga..., en 90 km de distancia), así como de supermercados como Mercadona y OpenCor, con respecto a la de la ciudad, constituye un indicio del comercio de tipo urbano que se desarrolla.

La economía de la Costa del Sol pasó bruscamente de la subsistencia a la economía de servicios, sin experimentar la etapa intermedia industrial o de procesamiento de materias primas en bienes manufacturados. La transformación se inicia con una economía asociada al turismo de masas. Más tarde, el turismo de sol y playa se ha complementado con la industria del ocio. Durante los dos últimos *booms* inmobiliarios (1985-1991 y 1996-2007), la construcción y la actividad inmobiliaria de tipo especulativo han dominado la economía. Como territorio receptor de inversiones foráneas en capital fijo, en los últimos quince años, estos dos sectores han pasado de ser actividades complementarias a ser actividades dominantes, invasoras y depredadoras, caracterizando el crecimiento económico y la expansión urbana. La Zona Metropolitana de la Costa del Sol ha sido la máquina de crecimiento urbano por excelencia del Mediterráneo español, con el soporte del paraíso fiscal de Gibraltar (cuadro 2).

---

<sup>78</sup> Díez y Gómez, 2009.

<sup>79</sup> Romero *et al.*, 2013.

## Cuadro 2. Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos: Economía y productividad

---

**Antes de 1960:** Agricultura y pesca de subsistencia. Período autárquico.

**1960-1992:** Turismo de masas (sol+playa) + 1º fase de construcción y 2º *boom* inmobiliario (1985-1991)

**1992-2007:** Turismo de masas (sol+playa) + industria del ocio + servicios + construcción + actividad inmobiliaria. Máquina de crecimiento y circuito secundario de acumulación de capital. 3º *boom* inmobiliario (1996-2007) (325.000 viviendas entre 1999-2003). Fuerte conexión con Gibraltar. Producción por equipamientos innecesarios privados.

**2007/2013 - hacia el futuro:** Turismo de masas (sol+playa) + industria del ocio más diversificada + servicios + comercio (*shopping*) + Ruinas contemporáneas ¿Polo tecnológico? ¿I+D+i? ¿4º *boom* inmobiliario? ¿Nueva máquina de crecimiento venida a menos? ¿Producción de nuevas energías en red?

---

Fuente: Elaboración propia.

### *Instituciones y política en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol*

La dimensión política y de las instituciones públicas está muy condicionada por su debilidad y por la violencia provocada por el mercado inmobiliario, que ha favorecido la emergencia de una economía especulativa y la corrupción. La debilidad técnica, política y económica de los ayuntamientos contrasta con el poder de los inversores foráneos, lo que puede explicarse desde la progresiva destrucción de la naturaleza pública de las instituciones: políticos, funcionarios e intermediarios de todo tipo habitualmente usan las instituciones como un instrumento para sus intereses particulares.

Esta realidad contrasta con la gran cantidad de normas y planes redactados en el ámbito de estudio, indicativo de la importancia política de este espacio. Desde 1955<sup>80</sup>, hasta la actualidad con el Plan Qualifica y el Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía, la Costa de Sol ha sido el ámbito de todo el territorio español con más normas y planes redactados para su ordenación<sup>81</sup>. Si bien una gran parte de estas normas se pueden considerar blandas, ello no deja de ser un indicio de la centralidad de esta zona en la política española, especialmente en la política turística.

Por otro lado, la aparición de Jesús Gil en Marbella en 1991 alteró gravemente la forma de hacer política en la zona. Se convirtió en un ejemplo perverso y en la punta del *iceberg* de toda la corrupción. Durante los años 90, los poderes públicos -tanto de la administración central como de la autonómica-, eludieron incidir decididamente en los aspectos de la corrupción y del control del planeamiento urbanístico. Al menos hasta el año 2004, que se creó la primera Fiscalía Anticorrupción, precisamente en

---

<sup>80</sup> Los documentos más conocidos son: Estudio para la ordenación turística de la Costa del Sol (1955), Proyecto de ordenación de la Costa del Sol (1959), Estudio para el desarrollo turístico de la Costa de Málaga al Cabo de Gata (1963) y el Plan de promoción turística de la Costa del Sol (1967). A ello hay que unir los cuatro Centros de Interés Turístico Nacional declarados (Nueva Andalucía -1964- y Pinomar -1965- en Marbella, Torremuelle en Benalmádena -1967-, La Nava de San Luis en Parauta -1967- y Campanes en Benahavís -1968). No hay que olvidar que esta ley tenía como objetivo conectar 'las previsiones ligadas a la política económica y al desarrollo turístico con la ordenación del territorio' (Galiana y Barrado, 2006, 73).

<sup>81</sup> Vera, 2013

Málaga, y el 2005, con la creación de la Unidad Central de Delincuencia Económica y Fiscal, no comenzaron a tomarse las primeras medidas jurídicas de control<sup>82</sup>. En 2006, el Consejo de Ministros disolvió el Ayuntamiento de Marbella, con la justificación de una dañina gestión para los intereses generales, pues el equipo de gobierno estaba involucrado de una manera u otra en una amplia red de corrupción. Las medidas de control urbanístico comenzaron con la redacción del Plan de Ordenación de Andalucía, aprobado en 2006, y las redacciones de los planes de ordenación territoriales de la costa (Occidental 2008 y Oriental 2006). Pero los procesos judiciales y las imputaciones a varios alcaldes de la provincia siguen siendo habituales.

La crisis mantiene paralizada la situación de las instituciones y la política locales por falta de presupuesto. Sin embargo, es necesario observar que según el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (2013), hay 133.969 nuevas viviendas ordenadas en suelo clasificado tramitado en los planes actuales de ordenación urbana del litoral malagueño -33.508 de ellas en los primeros 500 metros-<sup>83</sup>.

En resumen, los instrumentos administrativos legales y técnicos para la planificación y gestión urbana no se adaptan a la variedad ni al conjunto del territorio, ni a las peculiaridades de los diversos procesos urbanos que ha experimentado el área. Por otro lado, el conocimiento del conjunto de profesionales que intervienen en el territorio sigue siendo notoriamente deficiente, siendo posiblemente muchas veces uno de los graves problemas que afectan al propio territorio. Entre otras cosas, no se han estudiado de manera suficiente ninguna de las múltiples redes que se superponen sobre el territorio, cuando se sabe que son parte imprescindible de cualquier territorio contemporáneo. (cuadro 3).

### **Cuadro 3. Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos: Instituciones y Política**

---

**Antes de 1960:** Asociadas a la dictadura.

**1960-1992:** Oligarquía. Debilidad política, económica y técnica de los ayuntamientos. Apertura institucional y económica hacia el exterior, transición y entrada en UE.

**1992-2007:** Aparición en escena del GIL en Marbella. Corrupción generalizada en los ayuntamientos. Empiezan a destaparse los casos de corrupción. 2004: las Administraciones comienzan a tomar medidas judiciales y urbanísticas. 2006: Se disuelve el ayuntamiento de Marbella. Se aprueban el POTA (2006) y los POT de las dos costas (Oriental 2006 y Occidental 2008).

**2007/2013 - hacia el futuro:** Sucesión de procesos judiciales contra alcaldes y otros representantes políticos de administraciones locales. Plan Qualifica y el Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía (2013). La debilidad institucional continúa, y la política actual se encuentra a la expectativa de comenzar un nuevo ciclo inmobiliario (133.969 nuevas viviendas previstas en los planes actuales de ordenación). Control europeo y de la Troika. ¿Democracia en red? ¿Nuevo modelo participativo de la ciudadanía? ¿Desarrollo local?

---

Fuente: Elaboración propia.

---

<sup>82</sup> Díez y Gómez, 2009

<sup>83</sup> Granados, 2013

### ***Sociabilidad y construcción de subjetividades en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol***

La dimensión demográfica presenta un dinamismo elevado, incluso en tiempos de la crisis actual<sup>84</sup>. Los municipios de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol tienen índices de crecimiento, de población extranjera y de población joven de los más elevados de España (figura 5). Esta dinámica no es nueva, desde los años sesenta el incremento demográfico ha sido muy elevado (por ejemplo, Benalmádena ha crecido un 2.330% entre 1960-2012 o Marbella con un 1.055%, en comparación con Málaga Provincia (355%), Andalucía (44%) y España (55%). En la actualidad, la población de la provincia de Málaga supera el millón y medio de habitantes (18'7% de la población andaluza), de los que el 77% se localizan en el litoral (14'6% de la población andaluza: aprox. 1.200.000 personas).

**Figura 5. Características de la población española por provincias**



Fuente: Censo INE 2011.

La evolución demográfica en el periodo 2006/2011 muestra que el crecimiento de la población en el litoral de Málaga fue de un 9,2%, concentrando el 50% del crecimiento de litoral andaluz<sup>85</sup>. Hay también una población flotante de más de 9.100.000 personas que visitan la Costa del Sol a lo largo de todo el año<sup>86</sup>. Por lo que se estima que la población total que utiliza anualmente la Zona Metropolitana de la Costa del Sol supera los diez millones de personas.

En la sociedad producida por la dinámica demográfica descrita se identifican cuatro grandes grupos de población: (1) la población nativa -de nacimiento y origen familiar en el territorio- que supone un 51'29% de nacidos en la provincia frente al 28'53% de extranjeros, sin incluir la ciudad de Málaga; (2) turistas-residentes, que viven una parte del año, principalmente son pensionistas, profesionales, emprendedores de pequeños negocios..., jet-society, procedentes de otras regiones españolas y Europa, con vivienda en propiedad en la mayoría de los casos<sup>87</sup> -en torno al 12% de los visitantes

<sup>84</sup> Fuente de los datos: INE (Censo 2011), SIMA (Padron 2012) y SOPDE (2012).

<sup>85</sup> Consejería de Pesca, Agricultura y Medio Ambiente, 2013.

<sup>86</sup> Sopde, 2012.

<sup>87</sup> No hay cifras oficiales para conocer este interesante perfil de población, según datos turísticos de 2011 (Sopde 2012). En torno al 12% de los visitantes de la Costa del Sol se alojan en casa propia, pero se sabe que estas encuestas tienen un sesgo importante con este tipo de población porque dichas encuestas se realizan en los espacios clásicos del turista (paseos marítimos, cerca de los grandes atractivos...), por lo que ese 12% es muy escaso. Otra manera de aproximarse al fenómeno, muy utilizado en la Geografía del Turismo (incluido en el Atlas Geográfico Nacional) es calculando la

en Málaga se alojan en casa propia-; (3) turistas clásicos y veraneantes que vienen por un corto período de tiempo (los clásicos suelen alojarse en establecimientos de oferta reglada y los veraneantes en casas en propiedad); (4) trabajadores foráneos, que pueden distinguirse entre inmigrantes laborales, constituidos por profesionales cualificados que buscan oportunidades de trabajo y mayor calidad de vida, frecuentemente de procedencia nacional y latinoamericana, e inmigrantes económicos, mayormente no cualificados procedentes del Magreb, Latino América y Europa del Este, que asumen los trabajos más precarios e informales.

La sociabilidad está marcada por una población en la que las diferentes comunidades no suelen mezclarse y es percibida como individualista y poco participativa en asuntos comunes. Sin embargo, en contra de lo que se piensa desde fuera, no es tan egoísta como parece, aunque sí individualista. Parece buscar la autonomía personal, pero no tanto para enriquecerse como para vivir bien (el 62%, frente al 35% de los españoles, considera más importante el trabajo y el tiempo libre en conjunto). Le interesa y preocupa un buen trabajo (mejor si no se depende de otros), el ocio de calidad, el cuidado del medio ambiente y del urbano (17% frente al 9,5% de los españoles), todo ello, por tanto, más que al resto de los españoles. Además, con diferencia, también es bastante más tolerante (el 84,3% frente al 67,7% de los españoles). Ésta es una de las razones de que no exista conflictividad social. En definitiva, la población parece buscar el disfrute de la buena vida, o de una buena calidad de vida. Todo esto se desprende de la encuesta de valores realizada en 1996<sup>88</sup>.

Al contrario de lo que sucede en las expansiones o periferias de las ciudades importantes, que se asocian a la identidad de sus ciudades, en la Costa del Sol la población no tiene una idea de conjunto ni de espacio urbano común porque el modelo territorial lo impide. Por esto, entre los habitantes y usuarios de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol falta una identidad propia y de percepción de su funcionamiento metropolitano. La vida en comunidad se produce en equipamientos privados de uso público y decrece en los espacios públicos convencionales, lugares que se encuentran en un progresivo proceso de privatización. Un gran número de los visitantes y turistas-residentes extranjeros -que están habituados a vivir en los entornos urbanos dispersos de las periferias de capitales europeas-, se sienten cómodos en un lugar como la Zona Metropolitana de la Costa del Sol donde reproducen su propia sociabilidad y subjetividad individualista, además del uso permanente del vehículo privado y comportamientos de consumos energéticos muy elevados (hídricos, suelo...).

A pesar del desarraigo de una sociedad en la que uno de cada dos habitantes censados no ha nacido en la provincia y que cuenta con un importante número de turistas-residentes, no se detectan conflictos sociales graves. Fundamentalmente porque las barriadas de viviendas sociales se encuentran repartidas en los distintos núcleos urbanos antiguos sin llegar al tamaño y la densidad de población que alcanzan en una ciudad, y porque la propia configuración espacial de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, carente de espacio público, impide el encuentro y la construcción de relaciones y redes entre gente desfavorecida. También tiene mucho que ver el

---

‘oferta no reglada’, es decir, las plazas de la vivienda potencialmente turística (VPT), según datos del censo de 2011 (INE, 2013) las plazas de VPT pueden oscilar entre 956.436 y 717.327.

<sup>88</sup> Aunque los datos de la encuesta son de 1996, tal y como se dice en el mismo texto, las tendencias sociológicas cambian muy lentamente (Camarero, 2007).

predominio de grupos de población que buscan autonomía, formas de vida lúdica y/o el disfrute del hedonismo. A los más pudientes, las urbanizaciones búnker les garantizan su aislamiento creando espacios "guetos voluntarios". Sólo un espacio virtual común podría quizás acercar el encuentro (cuadro 4).

#### **Cuadro 4. Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos: Sociabilidad y construcción de subjetividades**

---

**Antes de 1960:** Población fundamentalmente nativa, sociedad local y tradicional.

**1960-1992:** Habitantes nativos + turistas de masas + turista-residentes (a partir de los 80)>> transformación local y tradicional.

**1992-2007:** Habitantes nativos + *criollos* + turistas de masas + turistas-residentes residentes (12% de los visitantes en Málaga se alojan en casa propia) + inmigrantes laborales y económicos + turistas postmodernos + elite creativa >> nuevo individualismo como autonomía personal. Nuevo hedonismo. Tolerancia. La vida en comunidad, la sociabilidad, se localiza en "guetos voluntarios" y en equipamientos privados. Transición de la sociedad sólida a la *sociedad líquida*.

**2007/2013 - hacia el futuro:** crecimiento de la población constante (2006/2011 incremento de 9,2%, es el 50% crecimiento litoral andaluz). *Sociedad líquida*. Turistas de masas + turistas postmodernos + turistas-residentes + elite creativa + inmigrantes laborales y económicos + habitantes nativos. Tolerancia. >> ¿Criellos postcrisis? ¿Más individualismo? ¿Más hedonismo? ¿post-turista = postciudadano? ¿postmaterialista? ¿sociedad de redes?

---

Fuente: Elaboración propia.

#### ***Movilidad y temporalidad en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol***

En todos los grupos de población identificados en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol se observa un alto grado de movilidad en dos sentidos. Una movilidad externa generada por los turistas, los inmigrantes y los turistas-residentes hacia sus ciudades de origen; también de los propios residentes no nativos. Y una movilidad interna generada por trabajadores –muchos procedentes de la ciudad de Málaga- o por personas que buscan ocio y realizar compras.

A estas movilidades, posibilitadas por el desarrollo de infraestructuras, se asocian varias temporalidades. Una marcada temporalidad diaria se debe a que la ciudad de Málaga actúa como una ciudad dormitorio de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, de personas que viven en Málaga y trabajan en la costa. Acerca de la temporalidad semanal, se observa un número importante de personas que permanecen varios días descansando o trabajando en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, alternativamente, por ejemplo, en fines de semana largos o durante la semana (a lo largo del auge de la construcción los trabajadores tenían un ritmo semanal invertido con respecto al de los turistas). La temporalidad estacional está directamente relacionada con el turismo clásico y veraneante. Sin embargo, hay un claro debilitamiento de la temporalidad estacional, pues muchos turistas-residentes son propietarios de viviendas, y extienden su estancia a gran parte del año. Por último, existe una temporalidad anual variable y dependiente de los ciclos económicos y la crisis globales (como ahora con el estancamiento de la construcción).

Estas temporalidades y movilidades siguen manteniéndose en otros aspectos en tiempos de crisis, como se deduce de la movilidad externa y sus temporalidades

estacionales y anuales. Desde que comenzó la crisis en 2007 hasta 2011, el número de pasajeros en el aeropuerto se ha mantenido (volumen de pasajeros en 2007: 331.000 en enero y 787.000 en julio; en 2011: 285.000 en enero y 784.000 en julio). A ello hay que añadir que desde 2008, el AVE se encuentra en funcionamiento, que ha supuesto un incremento de llegada de pasajeros del trayecto Málaga-Madrid de 392.146 en 2007 a 713.546 en 2011<sup>89</sup>. Actualmente el puerto de Málaga, tras su ampliación y reforma, ha pasado a ser el 2º puerto nacional en cruceros tras el de Barcelona (240 buques y 323.444 pasajeros en 2007, y 311 buques y 638.845 pasajeros en 2011). Desde que comenzó la crisis en 2007 hasta 2011, la suma del número de pasajeros en el aeropuerto, en el AVE y en el puerto de Málaga se ha ampliado. Lo que manifiesta un aumento total de llegadas de visitantes a la costa (especialmente nacionales), de las mayores de territorio nacional.

Cabe preguntarse si estas temporalidades se harán más diversas o tal vez experimentarán un fuerte cambio debido a un escenario de fin del petróleo barato. Si no se desarrollan energías alternativas y renovables la movilidad se verá seriamente afectada. Las propias compañías aéreas y petroleras ya empiezan a plantearse que uno de los escenarios posible para el 2023 sea el turismo de cercanías<sup>90</sup>.

### **Cuadro 5. Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos: Movilidad y temporalidad**

---

**Antes de 1960:** Rural continuo y movilidad lenta

**1960-1992:** Estacionalidad estival y movimiento unidireccional

**1992-2007:** Diversidad de movilidad y temporalidad:

**Movilidad.** Externa: ampliación del aeropuerto; ampliación del puerto de Málaga (entrada de transatlánticos); inauguración del AVE Málaga-Madrid. Interna: transporte interurbano (circulación lineal + circulación transversal interna); transporte privado (antigua carretera N-340, autovía A-7 y autopista AP-7); transporte público (tren de cercanías Málaga-Fuengirola).

**Temporalidad.** Diaria: entradas / salidas (Málaga: ciudad dormitorio de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol); semanal: salidas y entradas de viajeros de fines de semana, usuarios que trabajan 3 o 4 días a la semana en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, usuarios que vienen durante 3 o 4 días a la semana a jugar al golf o sesiones terapéuticas; estacional: a lo largo de todo el año; anuales: dependiente de los ciclos económicos y las crisis.

**2007/2013 - hacia el futuro:** 2007/2011 incremento del 3'4% de llegadas sumando aeropuerto, AVE y puerto (7.464.363 llegadas en 2007 y 7.720.733 en 2011). Más crecimiento de población, más extranjeros y gente más joven ¿Mayor variedad? ¿Cómo afectará el pico del petróleo? ¿Reducción de la movilidad? ¿turismo de cercanía?

---

Fuente: Elaboración propia.

En resumen, antes de los años sesenta la temporalidad en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol se encontraba marcada por un tiempo continuo rural. Con el inicio del turismo de "sol y playa", comenzó una fuerte estacionalidad estival. Sin embargo, la estacionalidad en el uso del territorio ha ido diluyéndose progresivamente desde los años 90 hasta el momento actual. La transformación y variedad de la temporalidad en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol va ligada a la transformación y variedad en

---

<sup>89</sup> Sopde, 2012.

<sup>90</sup> Forum for the future, 2009.

la movilidad. La cantidad de infraestructuras de transporte que se han desarrollado ha permitido la formación de las actuales temporalidades diaria, semanal, estacional y anual, asociadas a movi­lidades internas y externas. Existe una alta movilidad de población que es atraída de manera fractal por la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, desde Europa, España, Andalucía y desde la misma provincia de Málaga. Por estos motivos, hay más crecimiento de población, más extranjeros y gente más joven, incluso en plena crisis global (ver de nuevo figura 5).

## Conclusiones y reflexiones

El artículo muestra las transformaciones urbanas experimentadas en la Costa del Sol de Málaga, fundamentalmente durante los últimos dos decenios, que pueden ser similares a las transformaciones de otros espacios del litoral mediterráneo producidos *ex novo*. El litoral malagueño, por su proximidad con el estrecho de Gibraltar (al paraíso fiscal, al puerto de Algeciras y al norte de África), y su consolidación como destino turístico internacional, se ha convertido en una de las zonas urbanas metropolitanas más dinámicas del mediterráneo español: está conectada globalmente y, por ello, el territorio centroeuropeo forma parte de su socioecosistema urbano abierto.

La revisión bibliográfica manifiesta tendencias globales en los atributos de los estilos de vida y del espacio urbano contemporáneo -en cinco dimensiones: territorio, economía, sociedad, política y movilidad-, que son identificados, además, en el caso de estudio de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol. Los atributos urbanos de su territorio representan las consecuencias del capitalismo global actual, de manera que la Costa del Sol ya no coincide en absoluto con lo que anuncia su marca turística.

Las zonas urbanas mediterráneas se caracterizan por ser máquinas de crecimiento urbano y vanguardia europea de los cambios territoriales de la economía neoliberal en la UE (sociales, económicos, demográficos, políticos...), con fuerte impacto en el medio ambiente, al que devoran. Se desarrollan al ritmo de los cambios de las ciudades globales de las que se alimentan, y a las que retroalimentan. Así, la transformación de la Costa del Sol en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol se ha fundamentado en adaptarse casi a la perfección al funcionamiento de una máquina de crecimiento urbano mientras ha durado el último boom inmobiliario que ha padecido: creación extensiva de suelo artificial (más de 5.000ha. entre 2000 y 2006); construcción especulativa (plasmada en la promoción de 325.000 viviendas nuevas entre 1999 y 2003); y fuerte aumento de la población (situado en más de un 9% entre 2006 y 2011, lo que abarca en torno al 50% del incremento de población de toda Andalucía). Por ello, este territorio, de asombrosa vitalidad y en permanente transformación, es absolutamente inmoral; tan inmoral o amoral como cualquier espacio contemporáneo, sólo que en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol queda al descubierto por completo. Sin embargo, su evolución cuestiona las ideas preconcebidas sobre la tendencia de determinados procesos contemporáneos. Su territorio se complica y diversifica desde el punto de vista urbano.

En otro sentido, la reflexión acerca de las tendencias en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol deja intuir la continuidad de sus atributos urbanos y su forma de ser

como territorio, especialmente por su adecuación a la situación presente (incluso en plena crisis global), porque se basa en el buen clima (junto con la playa, el sol y un paisaje agradable), en la facilidad de accesibilidad internacional gracias al sobredimensionamiento de las grandes infraestructuras del transporte, y en el potencial de suelo urbano para muchos años venideros<sup>91</sup>. La "*ciudad genérica*" y el "*espacio basura*" privatistas (los equipamientos ´innecesarios`), continuarán construyendo el paisaje urbano en una lucha muy desigual con el medio natural, o lo que quedará de éste. La Zona Metropolitana de la Costa del Sol es un medio imposible de reciclar en el sentido urbano tradicional (de la misma manera que le sucede a cualquier espacio periférico de toda ciudad contemporánea). En este territorio, la población potenciará su individualismo y buscará una "buena calidad de vida consumista"<sup>92</sup>, pero en contraste, contará con un individuo conectado al mundo y más aislado de su vecino (de su entorno social físicamente más próximo). Continuarán llegando inmigrantes laborales y económicos -"*réplicas colectivas*" de las elites-, que intentarán aprovecharse de la situación que corresponda. Se producirá un incremento de la desigualdad, con los inmigrantes económicos recién llegados por un lado, y los inmigrantes "creativos" asentados o que lleguen, por otro. La clase media tenderá a desaparecer a marchas forzadas con la inercia política que marca la actual crisis. En definitiva, la potencia de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol y los retos que plantea fuerzan la imaginación.

Para concluir, es necesario desarrollar líneas de investigación futuras para conocer mejor la realidad abierta de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol. El conjunto de las redes y de relaciones sociales internas y externas no se han estudiado hasta el momento, igual que tampoco se han cartografiado bien en los demás espacios contemporáneos. Se necesitan también conocer las redes de poder económico, que son las que actualmente construyen el territorio a marchas forzadas. El futuro del rol de Gibraltar como paraíso fiscal puede tener influencias en la costa andaluza, y deparará reflexiones de interés. Por último, el pico del petróleo, el del gas y el del carbón, pueden ser los puntos flacos de su proceso territorial, en un escenario de fin de la energía barata. Si la Zona Metropolitana de la Costa del Sol tiene una salida que no sea la de la perversidad neoliberal, será gracias a la democratización de su territorio, es decir, gracias a la apropiación del territorio por parte de sus habitantes (humanos y no humanos), extendiendo redes y relaciones que todavía están fuera del alcance de nuestra imaginación.

## Agradecimientos

La investigación que da lugar a esta publicación ha sido parcialmente financiada por los siguientes organismos:

- Ministerio de Ciencia e Innovación, proyecto de investigación "*La geoeconomía y la geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística*"

---

<sup>91</sup> Los actuales PGOU del litoral malagueño tienen previsto suelo 133.969 nuevas viviendas (Granados, 2013).

<sup>92</sup> Salas, 2006.

*balear, implicaciones socioambientales*” (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+i.

- Campus de Excelencia Internacional Andalucía Tech, promovido por las Universidades de Málaga y Sevilla, enmarcado en el polo de turismo y desarrollo territorial para la innovación y la transformación del turismo.
- Proyecto de Innovación Docente UGR PID 11-242 de la Universidad de Granada. “*Integración y puesta en práctica del enfoque holístico y transdisciplinar en los métodos docentes para la adquisición de competencias profesionales frente a los nuevos retos en la capacitación. Programa de ensayo: analizar y proyectar en el litoral urbano andaluz y sus riberas fluviales*”.

## Bibliografía

AA.VV. *020404 Deriva en ZoMeCS*, Fundación Rizoma, Málaga, 2004.

AA.VV. *Nerja, paisaje ZoMeCS*, Fundación Rizoma, Málaga, 2005.

AGARWAL, S. Restructuring seaside tourism. The resort life cycle, *Annals of Tourism Research*, 2002, vol. 29 nº 1 p. 25-55.

AUGÉ, M. A propósito del turismo. *Revista Basa: Canarias, turismo y ficción*. Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. 2005. 1er Semestre

BAUMAN, Z. *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. España: Tusquets Editores SA, 2013, 4ª Edición.

BECK, U. *La democracia y sus enemigos*. Barcelona: Paidós Iberica SA., 2000.

BECK, U. Vivir nuestra propia vida en un mundo desbocado: individuación, globalización y política. En HUTTON, W.; GIDDENS, A. (ed.). *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 233-246.

BLÁZQUEZ, M; CAÑADA, E.; MURRAY, I. Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 10 de julio de 2011, vol. XV, nº 368. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-368.htm>> [12 de agosto de 2013].

BORJA, J.; CASTELLS, M. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus, 2004.

BUADES, J. Clima & Mediterráneo & Turismo en el siglo 21. En NAVARRO, E. y ROMERO, Y. (ed.) *Otras miradas, otros turismos*. Málaga, 2012.

CAMARERO, M. Los malagueños frente al crecimiento: recomposición de la estructura y procesos de integración social. En AURIOLES, J; PAREJO, A (coord.): *La economía de la provincia de Málaga*. Almería: Fundación CajaMar, 2007.

CASADO, J.M. La estructura policéntrica de los mercados laborales locales de la Zona Metropolitana del Valle de México. *Investigaciones Geográficas*, 2012, n° 79, p. 97-118.

CASTELLS, M. Tecnología de la información y capitalismo global. En HUTTON, W.; GIDDENS, A. *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 81-112.

CONSEJERÍA DE PESCA, AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE. *Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía*. 2013. Junta de Andalucía. Sevilla <http://www.juntadeandalucia.es/servicios/planes/detalle/34949.html>

DAVIS, M. *Control urbano: La ecología del miedo*. Barcelona: Virus Editorial, Colección Folletos, 2001.

DE SALAS, J. Posición afirmativa de la potencia urbana de la Costa del Sol. En *Proyecto Atributos Urbanos*. Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, 2006. Disponible: <http://www.atributosurbanos.es/documentos/joaquin-de-salas.pdf> Última consulta 12/08/2013:

DÍEZ RÍPOLLÉS, J. L.; GÓMEZ CÉSPEDES, A. La corrupción urbanística: estrategias de análisis. En AFDUAM N°12: *Urbanismo y corrupción*. Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid y Boletín Oficial del Estado, 2009.

FORUM FOR THE FUTURE: *Tourism 2023*. 2009. <http://www.forumforthefuture.org/sites/default/files/project/downloads/tourism2023fullreportwebversion.pdf>

GALIANA MARÍN, L. y BARRADO TIMÓN, D. Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despegue del turismo de masas en España. *Investigaciones Geográficas*, 2006, n° 39, pp 73-93.

GRANADOS, V. Ponencia Dimensión Económica. *Curso de verano: 2013: atributos urbanos Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS) en la crisis global*. Universidad Internacional de Andalucía, 2013.

HARVEY, D. Mundos urbanos posibles. En MARTÍN RAMOS, Ángel (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 133-144.

HARVEY, D. Neoliberalismo y desarrollo geográfico desigual. *Conferencia en seminario Sobre capital y territorio I*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía UNIA, 2007. <<http://ayp.unia.es/...view&id=139>>. [22/07/2013].

HARVEY, D. Las raíces urbanas de las crisis financieras: reclamar la ciudad para la lucha anticapitalista. En BEIL, M.; BORJA, J. y CORTI, M. (eds.): *Ciudades, una ecuación imposible*. Barcelona: Icaria, 2012.

HUTTON, W.; GIDDENS, A. *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Ed. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 7-80.

JEREZ DARIAS, L. M.; MARTÍN, V. O.; PÉREZ, R. Aproximación a una geografía de la corrupción urbanística en España. *Ería*, 87, 2012, p. 5-18.

KOOLHAAS, R. ¿Qué fue del urbanismo? *Revista de Occidente*, 1996, 185, p. 5-10.

KOOLHAAS, R. La ciudad genérica. En MARTÍN RAMOS, Ángel (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 73-82.

KOOLHAAS, R. *El espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili, SL. Colección GGmínima, 2008.

LOGAN, J.; MOLOTCH, H. *Urban Fortunes: The political Economy of Place*, Los Angeles: University of California Press. Berkeley, 1987.

LÓPEZ, I.; RODRÍGUEZ, E. *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2010.

MALVAREZ, G.C.: Procesos morfodinámicos litorales en la Costa del Sol. Provincia de Málaga. En SENCIALES GONZALES Y FERRE BUENO (ed.) *Elementos de los paisajes de la provincia de Málaga*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999, p. 171-230.

MURRAY, I. y BLÁZQUEZ, M. El dinero, la aguja del tejido de la globalización capitalista. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2009, nº 50, p. 43-80. <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/02%20BLAZQUEZ.pdf>

MURRAY, I. *Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística*. Universitat de les Illes Balears, 2012.

NAREDO, J. M. *La burbuja inmobiliaria financiera en la coyuntura económica reciente (1985-1995)*. Madrid: Sigo XXI, 1996.

NAREDO, J. M. El modelo inmobiliario español y sus consecuencias. En *Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970-2010)*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris, 15 y 16 de marzo de 2010. <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>>. [22/07/2013].

NAVARRO, E.; TEJADA, ALMEIDA, CABELLO, CORTÉS, DELGADO, FERNÁNDEZ, GUTIÉRREZ, LUQUE, MALVAREZ, MARCENARO, NAVAS, RUIZ, RUIZ, SOLÍS. Carrying capacity assessment for tourist destinations. Methodology for the creation of synthetic indicators applied in a coastal area, *Tourism Management*, 2012, vol.33, p. 1337-1346.

NOGUÉS-PEDREGAL, A. M. El Cronotopo del Turismo: Espacios y Ritmos. *Revista de Antropología Social*, 2012, vol. 21, p. 147-171.

OBSERVATORIO PROVINCIAL DE SOSTENIBILIDAD. *Málaga Sostenible 2008. Informe anual*. Málaga: Diputación de Málaga, 2009.

RIECHMAN, J. *Todo tiene un límite: ecología y transformación social*. Madrid: Debate SA., 2001.

RIECHMAN, J. *Gente que no quiere viajar a Marte. Ensayos sobre ecología, ética y autolimitación*. Madrid: Los libros de la Catarata, 2004.

RIFKIN, J. *La tercera revolución industrial. Cómo el poder lateral está transformando la energía, la economía y el mundo*. Barcelona: Paidós, 2011.

ROMERO, J. M.; ROMERO, Y.; SERRANO, E. From underdevelopment to overdevelopment in ZoMeCS. The potency of territory (territory = milieu \* population). *Tourbanism: Proceedings of the 6th International Conference of the International Forum on Urbanism*. Ed. E.T.S. Arquitectura de Barcelona – UPC, Barcelona, Enero 2012.

ROMERO, Y.; NAVARRO, E.; MALVÁREZ, G.C. Capital creativo y destinos turísticos consolidados. *VI International Tourism Congress: The image and sustainability of tourist destinations*. Peniche (Portugal), 2013.

RULLÁN, O. Reconversión y crecimiento de las zonas turísticas. Del fordismo al post-fordismo. En TROITIÑO VINUESA, M.A; GARCÍA MARCHANTE J.S. Y GARCÍA HERNÁNDEZ M. (coord.), *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones? Actas del X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación de la AGE*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2008, p. 587-624.

RULLÁN, O. Urbanismo expansivo en el estado español: de la utopía a la realidad. En GOZÁLVEZ, V.; MARCO J. A. (ed.). *Geografía, retos ambientales y territoriales. XXII Congresos de geógrafos españoles, 2011*. Alicante: Universidad de Alicante, 2012.

RUSSO, A.; SMITH, I.; ATKINSON, R.; SERVILLO, L.; MADSEN, B. y OTGAAR, A. *ATTREG. The Attractiveness of European regions and cities for residents and visitors*. Final report, version 31 May 2012. ESPON y University Rovira i Virgili.

SASSEN, S. Las economías urbanas y el debilitamiento de las distancias. En MARTÍN RAMOS, Á. (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 133-144.

SASSEN, S. *¿Perdiendo el control? La soberanía en la era de la globalización*, Barcelona: Edicions Bellaterra SGU, 2001.

SENNETT, R. El capitalismo y la ciudad. En MARTÍN RAMOS, Á. (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, 2004, p. 133-144.

SENNETT, R. La calle y la oficina: dos fuentes de identidad. En HUTTON, W.; GIDDENS, A. *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 247-268.

SENNETT, R. *La cultura del nuevo capitalismo*, Barcelona: Anagrama, 2006.

SILVA, S. B. M.; FONSECA, A. A. M. Políticas territoriais de integração e fortalecimento urbano e regional para o Estado da Bahia. *Revista de Desenvolvimento Econômico- RDE*, jan. 2008, vol.10, nº 17, p. 15-22.

SOPDE. *Observatorio Turístico de la Provincia de Málaga 2011*. Málaga, 2012.

SORKIN, M. *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: Gustavo Gili SA., 2004.

URRY, J.; LASH, S. El final del turismo. En *Canarias, turismo y ficción. Revista Basa. Publicación del COA Canarias*. 1er Semestre, 2005.

VERA, D. Dimensión Urbanístico-legal. *Curso de verano: 2013: atributos urbanos Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS) en la crisis global*. Universidad Internacional de Andalucía, 2013.

YUS, R.; TORRES, M. A. *Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (El caso de la Axarquía)*. Málaga: GENA-Ecologistas en Acción, 2010.

### **Fuentes de datos**

INE (2013): Censo de población del Instituto Nacional de Estadística 2011. <<http://www.ine.es/>>. [20/082013].

SIMA (2011): Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. <<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm>>. [20/08/2013].

### **Referencias normativas**

Ley de Costas (2013): *Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas*. <<http://www.boe.es/boe/dias/2013/05/30/pdfs/BOE-A-2013-5670.pdf>>. [12/08/2013].

Ley de Montes, borrador del proyecto: *Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. (Modificaciones) Versión 4.1*. <<http://www.elconfidencial.com/archivos/ec/2013032229leymontes4-1.pdf>>. [12/08/2013].

© Copyright José María Romero Martínez, Yolanda Romero Padilla y Enrique Navarro Jurado, 2015.

© Copyright *Scripta Nova*, 2015.

Ficha bibliográfica:

ROMERO MARTÍNEZ, José María; ROMERO PADILLA, Yolanda; NAVARRO JURADO, Enrique. Atributos urbanos contemporáneos del litoral mediterráneo en la crisis global: caso de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2015, vol. XIX, nº 515. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-515.pdf>>. ISSN: 1138-9788.