

PONENCIA EXPERTA

Título

DE LA N-340 A LA ZONA METROPOLITANA COSTA DEL SOL
ATRIBUTOS URBANOS CONTEMPORÁNEOS DE ZoMeCS

Autores

José María Romero Martínez / Yolanda Romero Padilla

Variante

04 · ¿Lugar de evasión o espacio de conflicto?

Resumen

La economía actual produce entre otras cosas territorios con nuevos atributos urbanos que conllevan en sus poblaciones nuevas maneras de vivir. La Costa del Sol se ha convertido en territorio ideal del capitalismo actual, y de la ideología neoliberal: es una máquina de crecimiento urbano (growth machine) De ahí su vitalidad, incluso en plena crisis global. Además, es un ejemplo paradigmático de transformación de parque temático turístico en espacio urbano con usos más diversos y complejos que los originales del turismo, al que hemos denominado ZoMeCS (Zona Metropolitana Costa del Sol). ZoMeCS es un lugar que provoca estilos de vida específicos. Su naturaleza y vínculos territoriales internos y externos, lo convierten en un socioecosistema urbano abierto que une el turismo y sus consecuencias con la vida más actual. Se reflexiona sobre los atributos urbanos de ZoMeCS y su potencial como laboratorio de experimentación del entorno y la población contemporáneos, del arco mediterráneo español y del sur europeo.

Palabras Clave

Asentamiento turístico, Mapa tipológico, Estrategias, Regeneración, Litoral valenciano

Hace tiempo que el hábitat humano está dominado por lo urbano. Más de la mitad de la población humana vive en ciudades, y una parte de esa otra mitad de la población también habita zonas con atributos que se pueden considerar urbanos, aunque no sean ciudad. Ciertas áreas rurales, zonas industriales desarrolladas, destinos turísticos maduros, etc., con infraestructuras modernas y bien comunicados, permiten a sus habitantes recrearse estilos de vida de esos lugares que disfrutaban de atributos urbanos que antes sólo los ofrecía la ciudad tradicional.

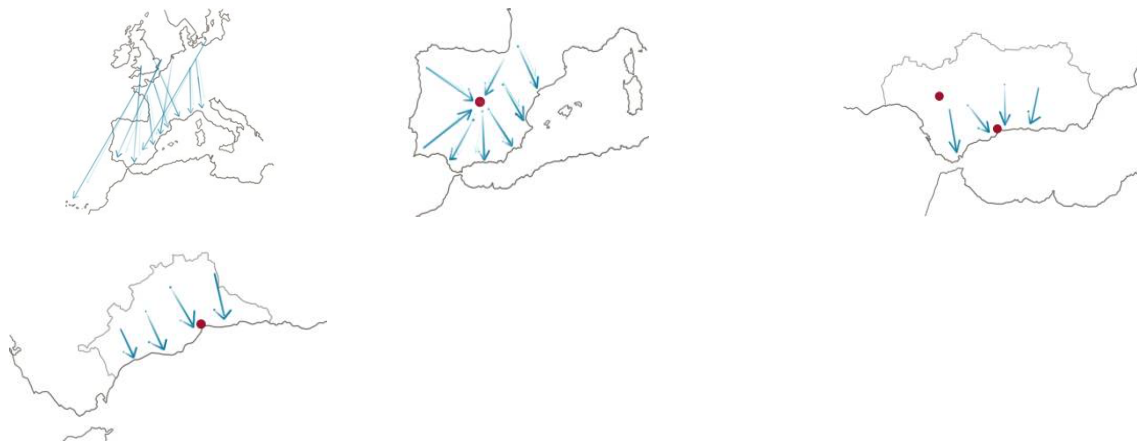
La urbanización contemporánea se produce mediante desarrollos superiores a los de la población, y a ritmos muy altos. En la sobremodernidad el espacio se extiende y el tiempo se acorta [2]. Los procesos se basan en una economía con conexiones globales, que está fuera de un control institucional, en donde las servidumbres territoriales tampoco se corresponden con el crecimiento demográfico ni con la economía de un lugar: su funcionamiento es el de máquinas de crecimiento urbano: *growth machines* [3]. En las *growth machines* el crecimiento se basa, en el incremento sostenido de la extensión del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y la base demográfica.

A diferencia del territorio moderno, que está basado en el ‘desarrollo’ cuyo objetivo final es el Estado de Bienestar y se articula mediante ‘equipamientos públicos necesarios’ (vivienda, salud, educación, justicia...), el territorio sobredesarrollado [4], propio de las *growth machines*, nace del directamnete 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, spas...). Los equipamientos innecesarios producen una sociabilidad, movilidad y temporalidad propias. La nueva economía promueve la competencia entre ciudades y obliga a que se fomenten de cara al exterior [5]. La promoción turística complementa el márketing urbano; forma parte de su justificación.

En este contexto, ZoMeCS (Zona Metropolitana de la Costa del Sol) es un espacio urbano ligado a las ciudades globales y, por tanto, plenamente contemporáneo. Es un ejemplo de territorio *growth machine*, sobredesarrollado e inmerso en la sobremodernidad, que tiene la peculiaridad de vivir el proceso inverso de la tendencia de tematización de las ciudades históricas. En los años sesenta, la Costa del Sol nació como marca de un destino turístico. Durante más de cincuenta años, ha sufrido transformaciones territoriales, paisajísticas, económicas y sociales para ser hoy un territorio de usos urbanos variados, que desborda los límites de su marca comercial.

ZoMeCS reproduce en Europa, en España, en Andalucía y en la provincia de Málaga, su atracción fractal respecto a los territorios del entorno (Fig.1). Los vínculos territoriales - conexiones que van más allá de lo físico-, lo convierten en un lugar que une el turismo, el ocio y sus consecuencias con la vida más actual. Recrea en sus habitantes modos de vida propios que se basan en las redes de relaciones que se establecen dentro y fuera de su territorio. Sin embargo, no se han estudiado estas redes de relaciones sociales e informacionales a distintas escalas que se componen en su territorio y son parte de su atracción (movimientos de capitales, empresariales...).

Figura 1. ZoMeCS es un socioecosistema urbano abierto a la Unión Europea, España, Andalucía, Málaga.



Fuente: Elaboración propia

ZoMeCS es indisoluble de sus interacciones con un amplio entorno, en el que el exterior no es un conjunto de conexiones, sino que es sustancial de su socioecosistema. Por estos motivos, es un territorio ideal producido por el capitalismo actual y su ideología dominante, el neoliberalismo. De ahí su asombrosa vitalidad aparente, incluso en plena crisis global.

Esta ponencia parte de la hipótesis de que las transformaciones de determinados destinos turísticos litorales del mediterráneo creados *exnovo*, los convierten en zonas metropolitanas dinámicas, conectadas globalmente, y con atributos urbanos contemporáneos propios. Estas zonas se caracterizan por ser vanguardia europea de los cambios territoriales de la economía neoliberal (sociales, demográficos, políticos...). Se parte de la revisión bibliográfica para identificar atributos urbanos contemporáneos de

las zonas metropolitanas de 'costa y de sol', con el objetivo de localizarlos en el caso de estudio de la Costa del Sol en Málaga.

La ponencia se organiza en cuatro partes. La primera caracteriza los atributos urbanos contemporáneos según distintas dimensiones: territorial, urbana y arquitectónica; económica; política; social; y de movilidad; en la segunda se destacan los antecedentes de ZoMeCS; la tercera indaga en el proceso por el que la Costa del Sol se transforma en ZoMeCS al adquirir atributos urbanos; por último, se presentan las conclusiones que incluyen reflexiones sobre estos territorios en la crisis global.

Crisis global y atributos urbanos contemporáneos

La crisis global es la crisis del neoliberalismo, precisamente por su consolidación. El capitalismo actual, igual que en crisis anteriores, busca refugios económicos produciendo nuevos territorios, como una mercancía más. En los nuevos territorios encuentra una mano de obra barata, útil y dócil, y/o invierte los excedentes de capital en capital fijo, para recuperarlo en épocas futuras [6].

La crisis de 1973 facilitó la desregulación financiera y la economía neoliberal. Se impulsó un modelo de mercado con condiciones financieras volátiles y flujos de dinero espacialmente inestables (régimen de acumulación flexible). Se fomentaron los procesos de devaluación de monedas y la reducción de las políticas sociales y de control de los estados, dando facilidades a la actividad financiera globalizada. Las políticas del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional forzaron en los países en vías de desarrollo las consecuencias de dicha ideología: la "acumulación por desposesión" [7]. Este hecho se consolidó con la reducción de costes y tiempo de desplazamiento de mercancías, gente e información; con el cambio de producción (dispersión y fragmentación: desarrollo regional desigual); con los ajustes estructurales y la austeridad fiscal; y con el aumento del proletariado mundial. De esta manera, los estados entraron en un proceso de pérdida de autonomía frente al poder económico globalizado. Desde entonces las conexiones entre el capital financiero y los procesos de urbanización son más directas e inmediatas [8].

La construcción de grandes infraestructuras del transporte y las comunicaciones, parte y facilitadora de los macroprocesos, se convierten en los discursos políticos en sinónimos de progreso. Tratan de producir un espacio con el fin de construir, especular y, en todo

caso, invertir el excedente de capital en capitales fijos. En este contexto, las grandes multinacionales, para alcanzar la maximización de beneficios, han encontrado espacios en los que gozar de la flexibilización de los países no democráticos con una mano de obra barata [9]. Permanecen en el sobredesarrollo las zonas que se adaptan al mercado neoliberal [10].

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

Territorio, espacio urbano y arquitectura

Los procesos de urbanización contemporáneos prosperan mediante la concentración y dispersión de las funciones específicamente urbanas gracias a la revolución tecnológica y la transformación de las infraestructuras del transporte (especialmente con las compañías aéreas de bajo coste): concentración de las funciones de mando, control y asesoramiento empresarial en las ciudades globales; y dispersión en regiones relativamente próximas de otras funciones complementarias, como las de segundas residencias, el ocio y el turismo, y la producción [11]. La era de la información no destruye el espacio urbano, lo transforma permitiendo la gestión y comunicación entre sí de sistemas urbanos distantes, tendiendo a concentrar a la población en aglomeraciones territoriales discontinuas, de grandes dimensiones y características históricamente nuevas. De alguna manera, el “destino de la humanidad se juega en estas áreas urbanas” [12].

La urbanización contemporánea conlleva tres procesos de ocupación territorial, urbana y arquitectónica [13]: (1) El modelo territorial se polariza en varios 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, que se caracteriza por separar las distintas piezas de la ciudad, lo que requiere infraestructuras de transporte potentes para asegurar el funcionamiento. (3) El modelo constructivo de estilo universal es único, separando "las partes del edificio, empezando por la estructura, convertida en un esqueleto de vigas y

pilares, para abordar después la cubierta, el cerramiento... y la climatización, haciendo abstracción de las condiciones y los materiales del entorno" [14].

Estas organizaciones -núcleos de atracción de población y de capitales, conurbación difusa e indiferencia al lugar-, coinciden con los conceptos de 'ciudad genérica' y de 'espacio basura' descritos mediante 'no cualidades' [15]. Las no cualidades de la ciudad genérica son: falta de identidad y de historia, falta de centro, falta de periferia, falta de espacio urbano, movilidad mediante el vehículo privado; la ciudad genérica es multirracial, multiétnica, multicultural, su estética es el estilo libre, sus programas arquitectónicos genéricos son la oficina, el hotel y el centro comercial, su clima suele ser más cálido del habitual, su planificación encierra lo ilegal, lo incontrolable, lo inmoral... Las infraestructuras no son respuestas a necesidades, sino "armas estratégicas": "la nueva infraestructura crea enclave y atolladero". La ciudad genérica se une con otras ciudades genéricas mediante los aeropuertos, que son "manifestaciones de neutralidad esencial". La ciudad genérica "es lo bastante grande para todo el mundo. Es cómoda. No necesita mantenimiento. Si se queda demasiado pequeña, basta con que se expanda. Si envejece, basta con que se autodestruya y renueve" [16].

Las no cualidades del 'espacio basura', se basan en el muro-cortina y el panel sándwich, en los los agentes selladores como la silicona, la cola... en las particiones de cartón yeso, en el aire acondicionado, en los edificios contenedores -como los centros comerciales-, cuyos interiores están permanentemente en obras... "El «espacio basura» es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente (...) su secuela" [17].

Así, la ocupación es un espacio urbanizado de bajas densidad y calidad, segregado por islas monofuncionales - residenciales, comerciales o empresariales-, de homogeneidad social, donde la vida desaparece entre zonas verdes y descampados anodinos. El centro comercial se convierte en el espacio público, siendo de propiedad privada. De esta forma, las funciones públicas del Estado del Bienestar dejan paso a los espacios privados de uso público con funciones económicas. El resultado es que la "insatisfacción con la ciudad contemporánea no ha conducido al desarrollo de una alternativa creíble; por el contrario, no ha hecho sino inspirar modos más refinados de articular la insatisfacción" [18]. Sus repercusiones ambientales son importantes por la invasión de los suelos de mayor calidad ambiental, la reducción de la conectividad y diversidad biológica de los territorios naturales, las altas tasas de consumo de energía y materiales que fomenta debidas al transporte, la construcción y el mantenimiento

ambiental de la edificación, la sobreexplotación de recursos, la contaminación del aire, las emisiones de CO₂...[19].

Economía y productividad

La economía contemporánea produce inestabilidades políticas y presiones para retroceder a la esfera privada. Como la economía global no está arraigada en la ciudad [20], o en un lugar concreto, "la riqueza global no (...) gotea más allá del enclave global" [21]. El incremento de la riqueza es directamente proporcional al incremento de la desigualdad [22].

La economía global desarrolla macroprocesos que implican formas depredadoras de relación territorio-sociedad [23]. El entorno informacional ha ayudado a acelerar la suburbanización como base de localización de los excedentes de capital, mediante los *booms* inmobiliarios (*growth machines*). Los beneficios de las empresas multinacionales también se dirigen hacia territorios ya existentes implicados en transformaciones especulativas. Dos sectores españoles relacionados con estos procesos son el del turismo con la implantación de las cadenas hoteleras en las `periferias del placer` [24], y el de las grandes empresas constructoras, que en 2009 contaba cuatro entre las quince primeras del mundo en facturación [25]. La economía se acompaña de infraestructuras del transporte y de edificaciones (residenciales, sector del turismo y ocio, comerciales). Es el resultado de los excedentes de capital invertidos, y una conexión directa del capital financiero con los procesos de urbanización (y de bancos con empresas constructoras) [26]. Los equipamientos privados sirven de reclamo económico de las operaciones inmobiliarias aisladas, que se promueven desarrollando suelo, sin una organización urbana coherente: son equipamientos productivos de los sectores del ocio y del consumo [27].

El nuevo paradigma productivo no crea desempleo por sí, pero rebaja la calidad de las condiciones de trabajo en general (mayor desafección de las relaciones empresa-trabajador): "La precariedad en el empleo y la extensión del trabajo causal e informal es propio del territorio contemporáneo neoliberal", que se aprovecha de las nuevas tecnologías que "permiten articular formas arcaicas de sobreexplotación local con redes productivas modernas orientadas hacia la competición global" [28]. 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 [29].

La movilidad temporal voluntaria de la población de elite global se encuentra mezclada con las *growth machines*. La etiqueta de 'turismo', definido como motor económico, se utiliza para justificar la construcción de infraestructuras, urbanizaciones, planes de rehabilitación gentrificadores... En el 2011, a escala global, se produjeron 983 millones de desplazamientos de turistas internacionales (Europa 51'3%) [30]. Estos desplazamientos forman parte de la vida de los ciudadanos que son la elite global, pues se estima en un 2% la proporción de personas del planeta con posibilidades de disfrutar del turismo internacional [31]. Este 2% coincide con la cuantificación de la "clase creativa", que se postula como motor de las nuevas formas de producción para las economías desarrolladas. Sus preferencias de hábitat guardan relación con factores de atracción turística, como los relativos a valores (tolerancia, confianza y autoexpresión), y a la estética (embellecimiento, autenticidad, recreación, energía social) [32]. El 'índice de creatividad' está relacionado negativamente con el de desigualdad; a mayor porcentaje de "clase creativa" mayor desigualdad.

En esta economía son relevantes los paraísos fiscales, algunos localizados en destinos turísticos insulares, y relacionados con empresas transnacionales [33]. Aunque todavía no se han estudiado las relaciones de territorios concretos con paraísos fiscales, su relación es evidente: Costa Azul y Mónaco, Moscú y Chipre, Costa del Sol y Gibraltar... Respecto a la dimensión medioambiental, existen conexiones entre la economía neoliberal y la crisis ambiental que demuestran la relación entre el empobrecimiento de países y el expolio ambiental [34], el movimiento mundial de personas, el turismo y el cambio climático [35], y el crecimiento del turismo y los impactos ambientales locales y globales [36]. La economía global está caracterizada por la sucesión de crisis con una progresiva disminución del periodo de tiempo 'entrecrisis' [37]. El agotamiento del modelo asociado a los hidrocarburos baratos de la Segunda Revolución Industrial se produce relacionado con la crisis ambiental y el cambio climático. Una situación de la que sólo se vislumbra salida mediante una 'Tercera Revolución Industrial' asociada a la energía sostenible con nuevas formas de relación cooperativas [38], y a la "creatividad" como 'materia prima' [39].

Instituciones y política

La configuración de las instituciones públicas -y su debilitamiento-, va pareja con el fortalecimiento de la economía. Como consecuencia, los límites administrativos y los territorios son desbordados. Los estados pierden autonomía frente al poder económico globalizado, por lo que el capital financiero encuentra vía libre en el ámbito local [40]. La separación entre poder -dominado ahora por lo económico- y política determina la ausencia de control, y liga el gobierno de las cuestiones ciudadanas del Estado a las incertidumbres del sistema económico global [41]. Esta situación ‘obliga’ a organizar las políticas de las escalas territoriales sobre una base empresarial, y competitiva, que cala capilarmente desde arriba a abajo, y de lo global a lo local. Así, el marco económico ideológico general está decidido a escala global; las normas y objetivos a escala estatal (programas, leyes, planes,...); y las actuaciones concretas se elaboran a la escala de cada región, zona metropolitana o ciudad (proyectos) [42].

En definitiva, las instituciones políticas, sin poder para resolver los problemas de sus ciudadanos, pierden la atención de éstos [43]. La economía ejerce presión hacia una privatización de las funciones públicas de la Administración (vivienda, educación, sanidad...). Ello, en un contexto donde los medios de comunicación son instrumentos para hacer política, pues el nivel simbólico es más importante que nunca [44], y en el que se favorecen habitantes globales sin derechos (refugiados, residentes no censados...).

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

Sociabilidad y construcción de subjetividades

En la ciudad tradicional los habitantes se convierten en ciudadanos: tienen derechos y pueden decidir sobre su autogobierno. En la ciudad la gente aprende a vivir con extraños (se produce la sociabilidad), y "la complejidad de la vida urbana enseña a la gente a vivir consigo misma y a crecer internamente" [47], se recrea la subjetividad [48]. Sin embargo, en el espacio urbano contemporáneo, el lugar se aísla del entorno, la

organización del trabajo se flexibiliza (y deslocaliza), lo que produce falta de apego al lugar por la estandarización de lo urbano y la alteración de las relaciones de familia y trabajo habituales. En el espacio producido ahora los habitantes no siempre son ciudadanos con derechos, las corporaciones globales son móviles, los trabajadores flexibles y se desarrolla un nuevo capitalismo dinámico, que induce en los sujetos sensaciones de miedo y situaciones de riesgo en todos sus ámbitos (personal, familiar, laboral, público...) [49].

A diferencia de la idea de protección de la ciudad tradicional frente al exterior, las zonas urbanas contemporáneas, para los urbanitas, tienden a ser un lugar de peligro. Muchas zonas se aíslan en sí mismas y están caracterizadas por un miedo omnipresentes [50]. Búnkeres (complejos fortificados y sometidos a vigilancia), buscan la separación con los extraños, los no deseados económicamente..., decretando la tolerancia cero. Muchas viviendas sirven para aislar a sus habitantes, más que para integrarlos en comunidades: son 'guetos voluntarios'. Curiosamente estos habitantes están bien conectados globalmente y desconectados localmente, lo que representa uno de los síntomas del paso del estado sólido de la modernidad al "líquido". Son manifestaciones de mixofobia, que es la reacción a la mezcla de la ciudad contemporánea, frente a la mixofilia que favorecía la vida urbana compleja de la ciudad tradicional [51].

En otra dimensión, el turismo es uno de los productos más perfectos del Capitalismo. Colabora en la producción del espacio y del tiempo pues "no sólo consume lugares y territorios, esculpe paisajes sobre la materia que constituyen sus sueños: el deseo" [52]. El deseo individual va construyendo un imaginario social que tiene en los espacios turísticos un referente de calidad de vida. Este nuevo hedonismo es una consecuencia de la sociedad postmaterialista del mundo desarrollado. Implica un cambio de valores dominados por la supervivencia propios de una sociedad agrícola, hacia actitudes de autoexpresión y cuidado de sí, propios de la sociedad del conocimiento.

Así, los territorios del mediterráneo seducen a los urbanitas europeos con un deseo de estilo de vida de consumo, de ritmo y cualidad diferentes al ritmo de la ciudad global. Los motivos: el urbanita está acostumbrado a cambiar de rol, pues habita espacios, incluso en la ciudad tradicional, en progresiva des-diferenciación (tematización), que eliminan los límites entre turismo y ocio, cultura y comercio, y que, favorecido por las herramientas TICs, mezcla ocio y trabajo. En esto el urbanita se iguala con el post-turista que "es consciente del cambio y disfruta con la diversidad de opciones", y cuando se trata de la cultura, sea popular, tradicional o 'cult', "se deleita si puede pasar

con comodidad de la una a la otra, y le gusta salvar los contrastes que las separan." [53].

Movilidades y temporalidades

La sociedad contemporánea produce movimientos inversos de población de ricos y pobres: los movimientos turísticos (élites) se cruzan con los migratorios (emigrantes económicos, laborales o políticos). Ambos están asociados a la producción de dos tipos de espacios: los no-lugares de la imagen y la experiencia (parques temáticos), y los no-lugares refugio (campos de refugiados) [54]. Los inmigrantes económicos, "réplicas colectivas (...) de la nueva elite dominante del mundo globalizado", sospechan con razón que ésta "es la verdadera villana de la obra" [55]. Al igual que la elite, que no está vinculada a ningún lugar, los inmigrantes encarnan el insondable 'espacio de flujos' donde hunde su raíz la precariedad actual de la condición humana, que se endurece más si cabe en el caso de los inmigrantes refugiados.

En otro sentido, existe una movilidad intensa -asociada a las diversas temporalidades de veraneo, fines de semana...-, que se desarrolla a escala nacional e internacional entre ciudades globales y/o regiones de ocio y recreación, por motivos de trabajo y vacaciones, gracias a las modernas infraestructuras (aéreas, ferroviarias...).

A una escala menor, el espacio urbano obliga a movilidades locales diferentes, asociadas a temporalidades específicas. Por una parte se encuentran los movimientos pendulares diarios entre islas monofuncionales (residencia, trabajo, comercio, ocio...), separadas a veces por distancias de escala metropolitana, con obligación de resolverse en vías rápidas, en vehículo privado. Por otra, se producen las movilidades de fines de semana y de vacaciones hacia el entorno exterior de estos ámbitos urbanos. La creciente movilidad urbana de la 'modernidad líquida', y los acelerados cambios de escenarios del panorama urbano, no hacen previsible un cambio en la tendencia a una menor mixofobia [56].

El postfordismo supone el aumento de la movilidad porque implica formas de acumulación más flexibles. Ello supone la reubicación geográfica, la redistribución del capital, la reorganización del trabajo y cambios en la escala de producción [57], y como consecuencia, la movilización de grandes cantidades de materiales y energía a escala global, relacionada con otras crisis como la energética y la climática [58].

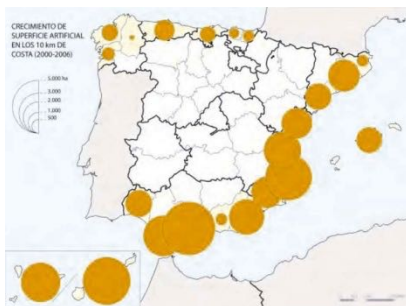
Antecedentes de ZoMeCS

En territorio nacional, la obsesión de la dictadura para que el país no se quedase más tiempo aislado caló hondo. Durante el final de los años 50, las empresas inmobiliarias y constructoras, y los bancos y cajas, fomentaron el primer *boom* constructivo de la historia española. Las políticas de la vivienda en propiedad reforzaban la idea del desarrollismo [59]. La llegada de la democracia no supuso ruptura con las formas de hacer anteriores.

Durante el ciclo 1985-1991, con la integración de España en la UE, se desarrolló el primer ensayo de acumulación de las rentas financieras e inmobiliarias, con la vocación turística e inmobiliaria del país [60]. Posteriormente, en los 90, la legislación urbanística se flexibilizó, facilitando la práctica neoliberal [61]. La financiación de las operaciones especulativas retroalimentó la ocupación del suelo y la corrupción en mediterráneo [62]. Resultado: se construyeron 4'5 millones de viviendas durante la última burbuja inmobiliaria, renacida en 1996 y estallada en 2007 [63] (Fig.2).

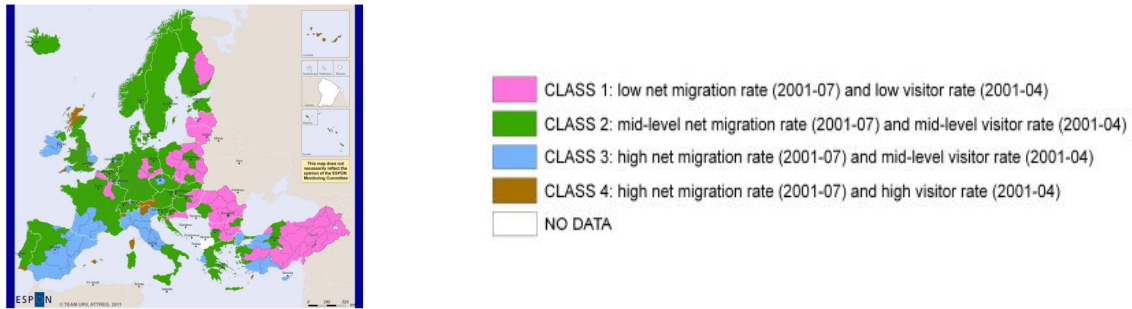
De esta manera, el desarrollo del territorio en los últimos 25 años se ha localizado en Madrid y en el mediterráneo. En la capital por ser un nodo de la economía global, donde se localizan el gobierno central y las sedes de las multinacionales. En el arco mediterráneo por ser fomentado por los fondos FEDER como lugar de turismo y de residencia de una parte importante de los españoles y de los centroeuropeos (Fig.3).

Figura 2. 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) [64]

Figura 3. 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) [65]

La Costa del Sol -la mayor aglomeración urbana del sur peninsular-, es un territorio consensado *growth machine*. Por ello, en los últimos años, la Administración ha invertido en el sobredimensionamiento de las infraestructuras del transporte: ampliación del Aeropuerto de Málaga, el AVE Málaga-Madrid y la nueva estación de ferrocarril de Málaga, la continuación de la autovía A-7, la construcción de las autopistas de peaje AP-7 y de entrada a Málaga AP-46, junto con la hiper-ronda, ampliación del Puerto de Málaga, etc. Esto unido a la etapa del *boom* inmobiliario de 1996 a 2007, especialmente intensa durante los años 1999 y 2003, cuando el número de viviendas construidas fue de más de trescientas mil [66]. Esta intensa actividad económica -con laxitud de las administraciones-, es el origen de la corrupción en la costa malagueña, cuyo caso más grave es Marbella [67]. Ahora se constata que la idea del ‘desarrollismo’ como salida de la crisis no ha cambiado.

La Costa del Sol, quedaba definida por los 14 municipios litorales (sin incluir la capital). Sus límites eran ya de por sí difusos/variables porque los procesos territoriales dados en el litoral se establecían en otros municipios del traspais con mayor o menor intensidad. Los tres municipios interiores que limitan con Marbella (Ojén, Istán y Benahavís) siguen su misma dinámica; son el interior privilegiado con vistas al mar pero con un medio ambiente menos deteriorado. Igual sucede con los municipios meridionales de la vecina comarca de Ronda y el Valle del Guadalhorce, y con la Axarquía en la zona oriental. Incluso la influencia llega al litoral gaditano de San Roque [68].

Sin embargo, ZoMeCS implica un espacio mucho más amplio. Ejerce como motor socioeconómico de la provincia de Málaga y la región andaluza, constituyendo un lugar

para nacionales y europeos. Forma parte de los lugares habituales de ocio, vida y trabajo de los colectivos con mayor movilidad internacional de Europa, procedentes especialmente de ciudades como Londres, Barcelona, Madrid, París, Bruselas... desde donde parten los flujos de pasajeros hacia Málaga [69].

ZoMeCS y atributos urbanos contemporáneos

En los siguientes apartados se identifican los principales atributos de ZoMeCS y una evolución en cuadros desde antes de los años sesenta hasta el momento actual, identificando cuatro periodos claves de transformación: antes de 1960, 1960-1992, 1992-2007 y 2007/2013-hacia el futuro. Los atributos se concretan en las dimensiones de territorio, espacio urbano y arquitectura; economía; política; sociabilidad; y movilidad.

Territorio, espacio urbano y arquitectura en ZoMeCS

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

Su paisaje es complejo y variado, con fuerte contraste entre la zona costera, las sierras y el interior. En el borde marítimo, las playas se han alterado hasta su máxima artificialidad (todos los paseos marítimos son duros, se construyen espigones y se canalizan y entuban desembocaduras de ríos y arroyos).

En el interior, también, existe contraste entre el pueblo típico anclado en el tiempo y listo para su uso como escaparate turístico (p.e. Casares, Benhavis, Ojén, Mijas, Torrox y Frigiliana), y los lugares que son pueblos de interior más o menos rurales pero relativamente bien conectados con la costa (como Monda, Coín, Alhaurín El Grande o Cómputa). Entre las sierras y montañas de valor medioambiental están en la costa occidental, conviviendo con el Valle del Golf (21 campos de golf en 11 km de autovía), las estribaciones de la Sierra de las Nieves (*Reserva de la Biosfera y Parque Natural*), Sierra Bermeja (con propuesta de declaración de Parque Nacional), Sierra Blanca, y las

Sierras de Alpujata y Mijas-Algarbía (con propuesta redactada de declaración de Parque Natural). Mientras que en la costa oriental (Axarquía), se localizan el *Parque Natural de los Montes de Málaga* (con propuesta oficial de ampliación), y el *Parque Natural de las sierras de Almijara, Tejeda y Alhama* (con el pantano de La Viñuela –‘the lake’- en su falda sur). Este sistema natural funciona como una auténtica infraestructura biológica y geomorfológica del territorio, y frena la expansión urbana hacia el interior (Fig.4).

Figura 4. (Izq.) Espacios naturales protegidos en el litoral andaluz. (Dcha) Clubs de golf en Andalucía



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. Las vías rápidas actuales son las nuevas carreteras A-7 (autovía pública) y AP-7 (peaje). Existen también servicios de transporte público, pero son insuficientes: el tren de cercanías cubre sólo 25km de los 130km, y se complementa con líneas privadas de autobús que no satisfacen la demanda en momentos de mayor afluencia. La conexión externa se realiza principalmente por el Aeropuerto de Málaga -su puerta de Europa-, que es el 3º de territorio nacional en compañías de bajo coste [70]. Los puertos conectan Málaga, Algeciras y Tarifa con Tánger, Melilla y Ceuta con una alta frecuencia en sus líneas (en la actualidad, el Puerto de Málaga mantiene un tráfico de cruceros creciente, hasta situarse el 2º de España en este tipo de turismo).

La configuración forma un continuo urbano relacionado con la expansión de los antiguos núcleos, con una densidad que es de alta en la primera línea de costa (Fuengirola [71] alcanza una densidad de 18.700 hab/km² en agosto de 2002 entre turistas y residentes), y disminuye progresivamente hacia el interior montañoso. En esta configuración, la planificación de los lugares de uso público prácticamente es inexistente. La mayoría de los equipamientos sociales son privados: frente a los

equipamientos ‘necesarios’ del Estado del Bienestar, dominan los equipamientos privados de uso público, donde la gente forma sus propios ecosistemas sociales independientes (11 puertos deportivos, 45 campos de golf, 8 centros comerciales...).

Por ello, los elementos arquitectónicos y urbanos característicos son complejos turísticos y hoteles, campos de golf, puertos deportivos, centros comerciales y grandes urbanizaciones. En la costa occidental son habituales las urbanizaciones privadas aisladas y valladas, incluso a pie de playa, o en medio de zonas rurales, con una única conexión con la N-340. Mientras que en la costa oriental la ocupación hacia los montes se caracteriza por la edificación difusa de tipo vivienda unifamiliar para turistas-residentes. Es frecuente encontrar ejemplos de arquitectura privada pomposa. Sólo el mar y las sierras antes mencionadas han sobrevivido como elementos de identidad en un territorio que ha adquirido los rasgos propios de la ‘ciudad genérica’ y el ‘espacio basura’ -especialmente durante el último *boom* constructivo-, dejando auténticas ruinas contemporáneas. En el periodo 2000/2006 el crecimiento de la superficie artificial en los 10km de costa 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 -2014-, una superficie de menos de 4.000ha.

La organización territorial depredadora implica una huella ecológica elevada y en crecimiento. En 2008, y para la provincia, se necesitaba el territorio provincial 3,7 veces, con un indicador de 5,1 ha/hab: comparado con el de 1999 (4,6 ha/hab), el crecimiento ha sido del 10 %. Este dato es superior a la media nacional y andaluza, y sería todavía mayor de tener en cuenta sólo el litoral [72]. Desde los años 60, pero sobretodo a partir de los 80 del pasado siglo, las playas han sido alteradas hasta su completa artificialidad [73], especialmente por la construcción de las presas del río Verde, Guadalhorce, Guadalmedina, y Vélez que evitan el aporte de sedimentos y nutrientes al mar. El resultado es el mantenimiento artificial de las playas, con la pérdida de biodiversidad del litoral y de los ecosistemas marinos, además del coste económico [74].

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

extensión urbana de ocio de las ciudades globales europeas. Ciudad difusa construida durante los macroprocesos de construcción de infraestructuras y residencial. Sin embargo, es un territorio que produce formas de vida metropolitana en sus habitantes. Su estado actual, comparado con el origen de la Costa del Sol fundado en un uso monofuncional del espacio, muestra una transformación que aumenta la variedad y complejidad de usos urbanos (Cuadro 1).

Cuadro 1

Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos (AUC): Territorio, espacio urbano y arquitectura

Antes de 1960: Territorio subdesarrollado, fundamentalmente con actividades agrícolas, mineras y silvícolas menores (antropización de tipo mediterráneo).

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

1992-2007: Territorio sobredesarrollado. "Equipamientos innecesarios" como organizadores del espacio metropolitano. El proceso de ocupación se extiende a casi el 100% del litoral. El frente litoral y los ríos se artificializan. 3º *boom* inmobiliario 1996-2007 (periodo 2000/2006: 5.000ha 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 ZoMeCS

En la dimensión económica, los sectores dominantes son el comercio, el turismo, los servicios demandados por el crecimiento de residentes extranjeros, y hasta 2007 el de la construcción y la promoción inmobiliaria [75]. Estos últimos sectores han dominado ampliamente a los anteriores, porque el desarrollo ha estado marcado por la conjugación de dos factores: la promoción de la Costa del Sol como "uno de los mejores lugares en el mundo para vivir", y la entrada de capital inversor. Entre 1999 y 2003 el número de viviendas nuevas que se construyó en Málaga fue de 324.666. Si en 1991, en Madrid se construyeron 15.334 viviendas, y en Málaga 5.630 viviendas, en 2003, en Madrid fueron 40.226, frente a las 83.274 viviendas de Málaga [76].

El último *boom* inmobiliario propició la afluencia de capitales, en parte de dudosa procedencia (que escapan de la justicia o del fisco de sus países de origen). La inversión directa extranjera en 2006 destinada a la actividad inmobiliaria fue del 76% en Andalucía, frente al 24% en España. Entre los diez países que más invirtieron en la

región andaluza se identifican tres paraísos fiscales (Gibraltar en el 5º puesto), que suponen un 11'30% frente al 2'20% en España, para ese mismo año. En el inicio del *boom* inmobiliario en 1996 la inversión de paraísos fiscales en España fue de un 3,5% del total de inversiones extranjeras, mientras que en Andalucía fue del 40% [77], lo que hace sospechar un mayor movimiento de capitales y sus orígenes en este sentido, en el ámbito específico de ZoMeCS.

Parte del empleo es de baja cualificación, precario y altamente rotacional (y estacional; una situación empeorada con la crisis). Frente a éste, destacan indicadores de emprendeduría y autoempleo, pues en los municipios litorales, exceptuando la capital, casi uno de cada cuatro afiliados a la Seguridad Social es autónomo, presentando un elevado índice de creación de empresas aún en tiempos de crisis. Es una de las zonas con mayores "índices de creatividad" de Andalucía [78].

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

La similitud de distribución de grandes centros comerciales con cines (Marbella, Fuengirola-Mijas, Torremolinos, Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga..., en 90 km de distancia), así como de supermercados como Mercadona y OpenCor, con respecto a la de la ciudad, constituye otro indicio del comercio de tipo urbano que se desarrolla (Cuadro 2).

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. *Growth machine* y circuito secundario de acumulación de capital. 3º *boom* inmobiliario (1996-2007) (325.000 viviendas entre 1999-2003). Fuerte conexión con Gibraltar. Producción por equipamientos innecesarios privados.

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

Fuente: Elaboración propia

Instituciones y política en ZoMeCS

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

Esta realidad contrasta con la gran cantidad de normas y planes redactados en el ámbito de estudio, indicativo de la importancia política de este espacio. Desde 1955 [79], 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 [80]. Si bien una gran parte de estas normas se pueden considerar blandas, ello no deja de ser un indicio de la centralidad de esta zona en la política española, especialmente en la política turística.

Por otro lado, la aparición de Gil en Marbella en 1991 alteró la forma de hacer política en la zona. Fue un ejemplo perverso y la punta del *iceberg* de toda la corrupción. Durante los años 90, los poderes públicos -tanto de la administración central como de la autonómica-, eludieron incidir en los aspectos de la corrupción y del control del planeamiento urbanístico. Al menos hasta el año 2004, que se creó la primera Fiscalía Anticorrupción, precisamente en Málaga, y el 2005, con la Unidad Central de Delincuencia Económica y Fiscal, no comenzaron a tomarse las primeras medidas jurídicas de control [81]. En 2006, el Consejo de Ministros disolvió el Ayuntamiento de Marbella, con la justificación de una dañina gestión para los intereses generales, pues el equipo de gobierno estaba involucrado en una amplia red de corrupción. Las medidas de control urbanístico comenzaron con la redacción del Plan de Ordenación de Andalucía, aprobado en 2006, y las redacciones de los planes de ordenación territoriales de la costa (Occidental 2008 y Oriental 2006). Pero los procesos judiciales y las imputaciones a alcaldes y concejales de la provincia son habituales.

La crisis mantiene paralizada la situación de las instituciones y la política locales por falta de presupuesto. Sin embargo, es necesario observar que según el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (2013), hay 133.969 nuevas viviendas ordenadas en suelo clasificado tramitado en los planes de ordenación urbana del litoral malagueño -33.508 de ellas en los primeros 500 metros- [82] (Cuadro 3).

Cuadro 3

Cronología hacia los Atributos Urbanos Contemporáneos: Instituciones y Política

Antes de 1960: Asociadas a la dictadura.

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

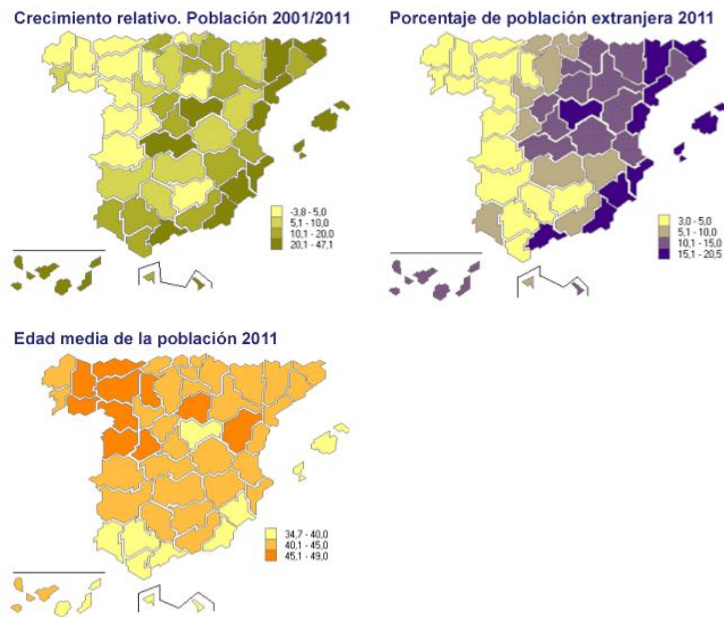
1992-2007: Aparición en escena del GIL en Marbella. Corrupción generalizada en los ayuntamientos. Empiezan a destaparse los casos de corrupción. 2004: las Administraciones comienzan a tomar medidas judiciales y urbanísticas. 2006: Se disuelve el ayuntamiento de Marbella. Se aprueban el POTA (2006) y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

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

Fuente: Elaboración propia

Sociabilidad y construcción de subjetividades en ZoMeCS

La dimensión demográfica presenta un dinamismo elevado, incluso en tiempos de la crisis actual [83]. Los municipios tienen índices de crecimiento, de población extranjera y de población joven de los más elevados de España (Fig.5). Esta dinámica no es nueva, desde los años sesenta el incremento demográfico ha sido muy elevado (por ejemplo, Benalmádena ha crecido un 2.330% entre 1960-2012 y Marbella con un 1.055%, en comparación con Málaga Provincia (355%), Andalucía (44%) y España (55%). En la actualidad, la población de la provincia de Málaga supera el millón y medio de habitantes (18'7% de la población andaluza), de los que el 77% se localizan en el litoral (14'6% de la población andaluza: aprox. 1.200.000 personas).

Figura 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 [84]. 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 [85]. Por lo que se estima que la población total que utiliza anualmente ZoMeCS supera los diez millones de personas.

En la sociedad se identifican cuatro grupos de población: (1) población nativa -de nacimiento y origen familiar en el territorio- que supone un 51'29% de nacidos en la provincia frente al 28'53% de extranjeros, sin incluir la ciudad de Málaga; (2) turistas-residentes, que viven una parte del año, principalmente son pensionistas, profesionales, emprendedores de pequeños negocios..., jet-society, procedentes de otras regiones españolas y Europa, con vivienda en propiedad en la mayoría de los casos [86] -en torno al 12% de los visitantes en Málaga se alojan en casa propia-; (3) turistas clásicos y veraneantes que vienen por un corto período de tiempo (los clásicos suelen alojarse en establecimientos de oferta reglada y los veraneantes en casas en propiedad); (4) trabajadores foráneos, que pueden distinguirse entre inmigrantes laborales, constituidos por profesionales cualificados que buscan oportunidades de trabajo y mayor calidad de vida, de procedencia nacional y latinoamericana, e inmigrantes económicos, no

cualificados procedentes del Magreb, Latino América y Europa del Este, que asumen los trabajos precarios e informales.

La sociabilidad está marcada por una población en la que las diferentes comunidades no suelen mezclarse y es percibida como individualista y poco participativa en asuntos comunes. Sin embargo, en contra de lo que se piensa desde fuera, no es tan egoísta como parece, aunque sí individualista. Parece buscar la autonomía personal, le interesa y preocupa un buen trabajo (mejor si no se depende de otros), el ocio de calidad, el cuidado del medio ambiente y del urbano todo ello, más que al resto de los españoles. Además, con diferencia, también es bastante más tolerante (el 84,3% frente al 67,7% de los españoles). Ésta es una de las razones de que no exista conflictividad social. En definitiva, la población parece buscar el disfrute de una buena calidad de vida. Todo esto se desprende de la encuesta de valores realizada en 1996 [87].

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

Fuente: Elaboración propia

Movilidad y temporalidad en ZoMeCS

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

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

Estas temporalidades y movilidades siguen manteniéndose en otros aspectos en tiempos de crisis, como se deduce de la movilidad externa y sus temporalidades estacionales y anuales. Desde que comenzó la crisis en 2007 hasta 2011, el número de pasajeros en el

aeropuerto se ha mantenido (volumen de pasajeros en 2007: 331.000 en enero y 787.000 en julio; en 2011: 285.000 en enero y 784.000 en julio). A ello hay que añadir que desde 2008, el AVE se encuentra en funcionamiento, que ha supuesto un incremento de llegada de pasajeros del trayecto Málaga-Madrid de 392.146 en 2007 a 713.546 en 2011 [88].

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 [89].

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 ZoMeCS); semanal: salidas y entradas de viajeros de fines de semana, usuarios que trabajan 3 o 4 días a la semana en ZoMeCS, usuarios que vienen durante 3 o 4 días a la semana a jugar al golf o sesiones terapéuticas; estacional: a lo largo de todo el año; anuales: dependiente de los ciclos económicos y las crisis.

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

Fuente: Elaboración propia

Conclusiones

La ponencia muestra las transformaciones urbanas de la Costa del Sol durante los últimos decenios, que pueden ser similares a las transformaciones de otros destinos del litoral mediterráneo creados *ex novo*. El litoral malagueño, por su proximidad con Gibraltar, y su consolidación como destino turístico internacional, se ha convertido en una de las zonas urbanas metropolitanas más dinámicas del mediterráneo español: está conectada globalmente y, por ello, el territorio centroeuropeo forma parte de su socioecosistema urbano abierto.

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

En otro sentido, la reflexión acerca de las tendencias intuye la continuidad de sus atributos urbanos y su forma de ser como territorio, especialmente por su adecuación a la situación presente (incluso en plena crisis global), porque se basa en el buen clima (junto con la playa, el sol y un paisaje agradable), en la facilidad de accesibilidad internacional gracias al sobredimensionamiento de las infraestructuras del transporte, y en el potencial de suelo urbano para muchos años [90]. La "*ciudad genérica*" y el "*espacio basura*" privatistas (los equipamientos 'innecesarios'), continuarán construyendo el paisaje urbano en una lucha muy desigual con el medio natural. ZoMeCS es imposible de reciclar en el sentido urbano tradicional (igual que le sucede al espacio periférico de toda ciudad contemporánea). En este territorio, la población potenciará su individualismo y "buena calidad de vida consumista" [91], pero en contraste, contará con un individuo conectado al mundo y más aislado de su vecino (de su entorno físico más próximo). Llegarán inmigrantes laborales y económicos: "*réplicas colectivas*" de las elites. Se producirá un incremento de la desigualdad, con los inmigrantes económicos llegados por un lado, y los inmigrantes "creativos" asentados o que lleguen, por otro. La clase media tenderá a desaparecer con la inercia política de la actual crisis. En definitiva, la potencia de ZoMeCS y los retos que plantea fuerzan la imaginación.

Para concluir, es necesario desarrollar líneas de investigación para conocer mejor su realidad abierta. El conjunto de las redes sociales internas y externas no se han estudiado. Se necesita conocer las redes de poder económico, que son las que actualmente construyen el territorio. El futuro del rol de Gibraltar como paraíso fiscal tendrá influencias en la costa andaluza, y deparará reflexiones de interés. Por último, el pico del petróleo puede ser el punto flaco de su proceso territorial, en un escenario de fin de la energía barata. Si ZoMeCS tiene una salida que no sea la de la perversidad neoliberal, será gracias a la democratización de su territorio, es decir, a la apropiación del territorio por sus habitantes (humanos y no humanos), extendiendo relaciones que todavía están fuera del alcance de nuestra imaginación.

Agradecimientos

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

Campus de Excelencia Internacional Andalucía Tech, promovido por las Universidades de Málaga y Sevilla, enmarcado en el polo de turismo y desarrollo territorial para la innovación y la transformación del turismo.

Proyecto de Innovación Docente UGR PID 11-242 de la Universidad de Granada. “Integración y puesta en práctica del enfoque holístico y transdisciplinar en los métodos docentes para la adquisición de competencias profesionales frente a los nuevos retos en la capacitación. Programa de ensayo: analizar y proyectar en el litoral urbano andaluz y sus riberas fluviales”.

Bibliografía

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

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

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

AUGÉ, Marc. A propósito del turismo. *Revista Basa: Canarias, turismo y ficción*.

Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias. 2005. 1er Semestre

- BAUMAN, Zygmunt: *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. España: Tusquets Editores SA, 2013, 4ª Edición.
- BECK, Ulrich. *La democracia y sus enemigos*. Barcelona: Paidós Iberica SA., 2000.
- BECK, Ulrich. Vivir nuestra propia vida en un mundo desbocado: individuación, globalización y política. En HUTTON, Will; GIDDENS, Anthony (ed.): *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 233-246.
- BUADES, J. *Clima & Mediterráneo & Turismo en el siglo 21*. En NAVARRO, E. y ROMERO, Y. (ed.) *Otras miradas, otros turismos*. Málaga, 2012.
- BLÁZQUEZ, M; CAÑADA, E.; MURRAY, I.: «Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica». *Scripta Nova*, vol. XV, núm. 368, 10 de julio de 2011. Universidad de Barcelona. Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-368.htm>. [12 de agosto de 2013].
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus, 2004.
- CAMARERO, Mercedes. Los malagueños frente al crecimiento: recomposición de la estructura y procesos de integración social. En AURIOLES, J; PAREJO, A (coord.): *La economía de la provincia de Málaga*. Almería: Fundación CajaMar, 2007.
- CASTELLS, Manuel. Tecnología de la información y capitalismo global. En HUTTON, Will; GIDDENS, Anthony: *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona: Tusquets, 2001, p. 81-112.
- CONSEJERÍA DE PESCA, AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE. *Plan de Protección Corredor Litoral de Andalucía*. 2013. Junta de Andalucía. Sevilla <http://www.juntadeandalucia.es/servicios/planes/detalle/34949.html>
- DAVIS, Mike. *Control urbano: La ecología del miedo*. Barcelona: Virus Editorial, Colección Folletos, 2001.
- DE SALAS, Joaquín. Posición afirmativa de la potencia urbana de la Costa del Sol. En *Proyecto Atributos Urbanos*. Centro Andaluz de Arte Contemporáneo, 2006. Disponible: <http://www.atributosurbanos.es/documentos/joaquin-de-salas.pdf> Última consulta 12/08/2013:
- DÍEZ RÍPOLLÉS, José Luís; GÓMEZ CÉSPEDES, Alejandra. 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.

FLORIDA, Richard. *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books, 2004.

FLORIDA, Richard. *Las ciudades creativas. Por qué donde vives puede ser la decisión más importante de tu vida*. Barcelona: Paidós Empresa, 2009.

FORUM FOR THE FUTURE: *Tourism 2023*. 2009.

<http://www.forumforthefuture.org/sites/default/files/project/downloads/tourism2023fullreportwebversion.pdf>

GALIANA MARÍN, L. y BARRADO TIMÓN, D. Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despegue del turismo de masas en España. *Investigaciones Geográficas*, 2006, nº 39, pp 73-93.

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

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

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

HARVEY, David. Neoliberalismo y desarrollo geográfico desigual. *Conferencia en seminario Sobre capital y territorio I*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía UNIA, 2007.

Consulta:

22/07/2013

http://ayp.unia.es/index.php?option=com_content&task=view&id=139

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

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

KOOLHAAS, Rem. *El espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili, SL. «Colección GGmínima», 2008.

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

- KOOLHAAS, Rem. ¿Qué fue del urbanismo? *Revista de Occidente*, 1996, 185, p. 5-10.
- LOGAN, John; MOLOTCH, Harvey. *Urban Fortunes: The political Economy of Place*, Los Angeles: University of California Press. Berkeley, 1987.
- LÓPEZ, Isidro; RODRÍGUEZ, Emmanuel. Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010). Madrid: Traficantes de Sueños, 2010.
- MALVAREZ, G.C.: Procesos morfodinámicos litorales en la Costa del Sol. Provincia de Málaga. En SENCIALES GONZALES Y FERRE BUENO (ed.) *Elementos de los paisajes de la provincia de Málaga*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999, p. 171-230.
- MURRAY, I. y BLÁZQUEZ, M. El dinero, la aguja del tejido de la globalización capitalista. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2009, nº 50, p. 43-80. <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/02%20BLAZQUEZ.pdf>
- MURRAY, I. Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística. Universitat de les Illes Balears, 2012.
- NAREDO, José Manuel. La burbuja inmobiliaria financiera en la coyuntura económica reciente (1985-1995). Madrid: Sigo XXI, 1996.
- NAREDO, José Manuel (2010): El modelo inmobiliario español y sus consecuencias. En *Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970–2010)*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris, 15 y 16 de marzo de 2010. Consulta 22/07/2013 <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>
- NAVARRO, Enrique; TEJADA, ALMEIDA, CABELLO, CORTÉS, DELGADO, FERNÁNDEZ, GUTIÉRREZ, LUQUE, MALVAREZ, MARCENARO, NAVAS, RUIZ, RUIZ, SOLÍS. Carrying capacity assessment for tourist destinations. Methodology for the creation of synthetic indicators applied in a coastal area, *Tourism Management*, 2012, vol.33, p.1337-1346.
- NOGUÉS-PEDREGAL, Antonio Miguel. El Cronotopo del Turismo: Espacios y Ritmos. *Revista de Antropología Social*, 2012, p. 147-171.
- OBSERVATORIO PROVINCIAL DE SOSTENIBILIDAD. *Málaga Sostenible 2008. Informe anual*. Málaga: Diputación de Málaga, 2009.
- OMT, Organización Mundial del Turismo. *Panorama OMT del turismo internacional*. Edición 2012.
- RIECHMAN, Jorge. Todo tiene un límite: ecología y transformación social. Madrid: Debate SA., 2001.

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

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

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

ROMERO, Yolanda; NAVARRO, Enrique; MALVÁREZ, G.C. Mature tourist destinations as creative capital hubs connecting to global cities. *Journal of Sustainable Tourism*. 2013 (en prensa).

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

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

RUSSO, Antonio; SMITH, Ian; ATKINSON, Rob; SERVILLO, Loris; MADSEN, Bjarne y OTGAAR, Alexander. *ATTREG. The Attractiveness of European regions and cities for residents and visitors*. Final report, version 31 May 2012. ESPON y University Rovira i Virgili.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuentes de datos:

INE (2013): Censo de población del Instituto Nacional de Estadística 2011.

<http://www.ine.es/> Consulta 20/082013.

SIMA (2011): Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index2.htm>

Consulta 20/08/2013.

Referencias normativas:

Ley de Costas (2013): Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de

modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Consulta: 12/08/2013.

<http://www.boe.es/boe/dias/2013/05/30/pdfs/BOE-A-2013-5670.pdf>

Ley de Montes, borrador del proyecto: Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

(Modificaciones) Versión 4.1. Consulta: 12/082013.

<http://www.elconfidencial.com/archivos/ec/2013032229leymontes4-1.pdf>

Notas

[1] 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). La presente ponencia es un extracto de una primera versión de un artículo presentado a la revista *Scripta Nova* en 2014.

[2] (Augé, 2005)

[3] (Logan y Molotch, 1987; López y Rodríguez, 2010; Harvey, 2012)

[4] (Riechmann, 2001)

[5] (Sorkin, 2004)

[6] (Harvey, 2004)

[7] (Harvey, 2007)

[8] (Harvey, 2004; Hutton y Giddens, 2001)

[9] (Borja y Castells, 2004; Harvey, 2007)

[10] (Castells, 2001)

[11] (Sassen, 2004, 2001; Borja y Castells, 2004)

[12] (Borja y Castells, 2004. p.22)

[13] (Naredo, 2010)

[14] (Naredo, 2010, p.2)

[15] (Koolhaas 2004, 2008)

[16] (Koolhaas, 2004, pp. 73-81)

[17] (Koolhaas, 2008, p.1)

[18] (Koolhaas, 1996, p.6)

[19] (López y Rodríguez 2010; Naredo 2010)

[20] (Sennett, 2006)

[21] (Sennett, 2004, p.219)

[22] (Hutton y Giddens, 2001; Harvey, 2004)

[23] (Borja y Castells, 2004)

[24] (Blázquez et al, 2011)

[25] (López y Rodríguez 2010)

[26] (Harvey, 2004)

[27] (Hutton y Giddens, 2001)

[28] (Borja y Castells, 2004, pp.28)

[29] (Sennett, 2001, 2004; Hutton y Giddens, 2001)

- [30] (OMT, 2012)
- [31] (Buades, 2012)
- [32] (Florida, 2009)
- [33] (Buades, 2009)
- [34] (Murray y Blázquez, 2009)
- [35] (Buades, 2012)
- [36] (Murray, 2012)
- [37] (Riechman, 2004)
- [38] (Riffkin, 2011)
- [39] (Florida, 2004)
- [40] (Harvey, 2000)
- [41] (Hutton y Giddens, 2001; Bauman, 2013)
- [42] (Hutton y Giddens, 2001; López y Rodríguez, 2010)
- [43] (Bauman, 2013)
- [44] (Borja y Castells, 2004)
- [45] (Borja y Castells, 2004)
- [46] (Koolhaas, 1996, p.6)
- [47] (Sennett, 2004, p.214)
- [48] (Sennett, 2006)
- [49] (Sennett, 2004; Beck, 2000; 2001)
- [50] (Davis, 2001)
- [51] (Bauman, 2013)
- [52] (Nogués, 2012, p.152)
- [53] (Urry y Lash, 2005, pp.34-35)
- [54] (Augé, 2005)
- [55] (Bauman, 2013, p.71)
- [56] (Bauman, 2013)
- [57] (Castells, 2001; Agarwal, 2002; Harvey, 2007)
- [58] (Rullán, 2008; Rifkin, 2011)
- [59] (Naredo, 2010)
- [60] (Naredo, 1996; López y Rodríguez, 2010)
- [61] (Rullán, 2012)
- [62] (Jerez et. alt., 2012)
- [63] (Rullán, 2012)
- [64] (Consejería de Pesca, Agricultura y Medio Ambiente, 2013).
- [65] (Russo etal. 2012)
- [66] (Díez y Gómez, 2009)
- [67] (Díez y Gómez, 2009; Yus y Torres, 2010)
- [68] 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.

[69] (Sopde, 2012)

[70] (Sopde, 2012)

[71] 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

[72] (Observatorio Provincial de Sostenibilidad, 2009)

[73] (Malvárez, 1999)

[74] (2 millones de euros gastó el Ministerio de Medio Ambiente sólo en el 2005, Navarro et al, 2012)

[75] 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%).

[76] (Díez y Gómez, 2009)

[77] (Díez y Gómez, 2009)

[78] (Romero et al, 2013)

[79] 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' (Galana y Barrado, 2006, 73).

[80] (Vera, 2013)

[81] (Díez y Gómez, 2009)

[82] (Granados, 2013)

[83] Fuente de los datos: INE (Censo 2011), SIMA (Padron 2012) y SOPDE (2012).

[84] (Consejería de Pesca, Agricultura y Medio Ambiente, 2013).

[85] (Sopde, 2012)

[86] No hay cifras oficiales para conocer este interesante perfil de población, según datos turísticos de 2011 (Sopde 2012). En torno al 12% de los visitantes de la Costa del Sol se alojan en casa propia, pero se sabe que estas encuestas tienen un sesgo importante con este tipo de población porque dichas encuestas se realizan en los espacios clásicos del turista (paseos marítimos, cerca de los grandes atractivos...), por lo que ese 12% es muy escaso. Otra manera de aproximarse al fenómeno, muy utilizado en la Geografía del Turismo (incluido en el Atlas Geográfico Nacional) es calculando la 'oferta no reglada', es decir, las plazas de la vivienda potencialmente turística (VPT), según datos del censo de 2011 (INE, 2013) las plazas de VPT pueden oscilar entre 956.436 y 717.327.

[87] 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).

[88] (Sopde, 2012)

[89] (Forum for the future, 2009)

[90] Los actuales PGOU del litoral malagueño tienen previsto suelo 133.969 nuevas viviendas (Granados, 2013)

[91] (Salas, 2006)