





**PROCESOS URBANOS Y TURÍSTICOS
EN ESCENARIOS POST-PANDEMIA**
VISIONES DESDE LAS FRONTERAS

GUÍA DE EXCURSIONES

ediciones
del Genal



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

Departamento de Geografía.
Universidad de Málaga



Equipo de Geografía Urbana
de la AGE

© Los autores

Título: Procesos urbanos y turísticos en escenarios post-pandemia.

Visiones desde las fronteras.

Diseño de portada: Remedios Larrubia y Ana Ester Batista

Maquetación: José M^a Senciales

Edita: Promotora Cultural Malagueña

Coordina: Ediciones del Genal

Colabora: Librerías Proteo y Prometeo

ISBN: 978-84-930012-8-5

DL: MA 1001-2022

Málaga 2022

**PROCESOS URBANOS Y TURÍSTICOS
EN ESCENARIOS POST-PANDEMIA**

VISIONES DESDE LAS FRONTERAS

GUÍA DE EXCURSIONES



XVI Coloquio de Geografía Urbana.

Procesos urbanos y turísticos en escenarios postpandemia. Visiones desde las fronteras.

Guía de Excursiones.



ÍNDICE.

	PAG.
PRESENTACIÓN.	
<i>Remedios Larrubia Vargas y Ana Ester Batista Zamora</i>	11
MALAGA Y EL MAR. RELACIONES TERRITORIALES Y PAISAJÍSTICAS.	
<i>Matías F. Mérida Rodríguez, Antonio Gallegos Reina y Hugo Castro Noblejas</i>	23
LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, UN MODELO TERRITORIAL-TURÍSTICO A DEBATE.	
<i>Enrique Navarro- Jurado</i>	61
DOS CIUDADES EN UNA: MARBELLA Y SU “FRONTERA” INTERIOR.	
<i>Juan José Natera Rivas</i>	99
MELILLA, CIUDAD DE ENCRUCIJADA GEOGRÁFICA Y CULTURAL.	
<i>Fernando Almeida García</i>	125
SAIDIA: UN MEGAPROYECTO TURÍSTICO-INMOBILIARIO DESARROLLADO BAJO EL IMPULSO DEL ESTADO.	
<i>Samia Chahine Sedjari</i>	181



PRESENTACIÓN.

*Remedios Larrubia Vargas
Ana E. Batista Zamora*

La presente publicación surge a raíz de la celebración del XVI Coloquio del Grupo de Urbana que organizan la Asociación de Geógrafos Españoles y el Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga, bajo el lema “*Procesos urbanos y turísticos en escenarios post-pandemia. Visiones desde dos continentes*”, celebrado en Málaga y Melilla del 27 al 30 de junio de 2022.

Este coloquio sirve de reflexión y debate sobre la complejidad que han adquirido los centros urbanos y el espacio litoral, atendiendo a las transformaciones, los retos, los procesos, incluso las contradicciones, con la vista puesta en dos continentes; entre el sur español y el norte marroquí. Se trata de conocer ámbitos urbanos que, aunque geográficamente están muy cercanos, están situados en distintos continentes, lo que favorece los contrastes.

Bajo el título de “Guía de excursiones” se presenta una breve reseña de las transformaciones en los centros urbanos y los cambios

en los espacios urbanos-turísticos de la costa y las ciudades en este período post-pandemia en los espacios que han sido sedes del coloquio: la ciudad de Málaga, su Litoral Occidental y la Ciudad Autónoma de Melilla. Se añadirá además parte del itinerario que estaba previsto desarrollar por el norte de Marruecos, pero que debido a la situación geopolítica por todos conocidas ha sido imposible desarrollar.

Los itinerarios seleccionados tratan de poner de manifiesto los cambios sociales, económicos y medioambientales que en el S. XXI se están produciendo en la ciudad y en el espacio urbano. Uno de estos cambios es el desarrollo turístico que, por un lado, comienza a transformar las relaciones sociales, generando otras dinámicas en los centros urbanos de las ciudades y, por otro, está creando nuevos espacios urbanizados en las zonas costeras, sin crear ciudad. Al mismo tiempo, los centros urbanos son los lugares más emblemáticos, simbólicos y distintivos de las ciudades, y donde se concentran las transformaciones urbanas con procesos de gentrificación, nuevas tipologías comerciales, transformaciones del parque habitacional, cambios en la funcionalidad de los espacios públicos, entre otros.

Conceptos como crecimiento turístico post-pandemia, fronteras líquidas, gentrificación, inversión especulativa, segregación

residencial, suburbanización-desurbanización, entre otros, revelan la complejidad que definen los espacios urbanos-turísticos actuales. El objetivo de las salidas de campo es interpretar el alcance de algunos de estos fenómenos en las ciudades sede del coloquio.

Los contenidos están estructurados en 4 capítulos cuya secuencia sigue el mismo orden que hemos tenido oportunidad de desarrollar entre los días 27 y 30 de junio de 2022.

La primera salida se denomina “*Málaga y el mar. Relaciones territoriales y paisajísticas*”. La costera ciudad de Málaga fundada en época fenicia ha visto pasar diferentes civilizaciones que han dejado su impronta en el territorio, que en la actualidad forman parte de los atractivos que ofrece la ciudad.

La ciudad histórica de Málaga, emplazada entre el Monte Gibralfaro, el mar y el río Guadalmedina, destaca por su puerto, que en las últimas décadas ha experimentado importantes transformaciones que lo han orientado a una función turística y que se suman a las acontecidas a través de su larga historia.

El sector situado oeste de la ciudad, esto es, al oeste del puerto, fue el escenario del crecimiento de los barrios obreros unidos a la

actividad industrial desde finales del siglo XIX y primeras décadas del XX; actividad que posteriormente fue progresivamente perdiendo protagonismo y se convirtió en “un paisaje de ruinas fabriles, deterioro edilicio y elementos puntuales de chabolismo”. En la actualidad la función residencial es la que predominante en esa zona, gracias a las transformaciones experimentadas a partir de los años 90, y solo quedan de aquella época de pujanza industrial la presencia de chimeneas, hitos que no pasan desapercibidos en el paisaje. Por su parte, la zona situada al este del puerto creció al igual que lo hizo hacia el oeste, pero en este caso sería con los barrios burgueses que buscaban alejarse del centro urbano y mejores condiciones ambientales.

La segunda salida se circunscribe a la Costa del Sol occidental y presenta dos apartados para su reflexión, el primero de ellos centrado en *“La Costa del Sol Occidental, un modelo territorial-turístico a debate”*, y el segundo sobre la emblemática ciudad de Marbella con el título: *“Dos ciudades en una: Marbella y su “frontera” interior”*.

En el primer apartado se pone en relieve el modelo de implantación territorial turística en la Costa del Sol Occidental, diferenciando dos tipos. Por un lado, un modelo concentrado referido

al continuo urbano construido que abarca desde Torremolinos, Benalmádena y Fuengirola, el cual se caracteriza por ser “la zona más densificada y de mayor ocupación del territorio, con grandes bloques que terminan ocupando la primera línea de la playa, y con rasgos de saturación evidentes”. El segundo modelo más extensivo y disperso, formado por los municipios litorales de Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva, aunque con concentraciones destacadas en núcleos de población tradicionales (Marbella y Estepona), y en urbanizaciones islas conectadas a la arteria principal.

Para tener una visión global del litoral provincial malagueño se hace referencia al modelo de implantación mixto presente en la zona costera oriental donde al turismo y la construcción se une una agricultura altamente rentable.

Por último, una evolución del proceso turístico experimentado por la costa compete este apartado.

En el segundo apartado apreciamos como Marbella no solo es el municipio más poblado de la Costa del Sol Occidental, también es el segundo núcleo de población de la provincia de Málaga. Esta situación contrasta con la existente a mediados del siglo XX, cuando otros municipios, como Estepona o Alhaurín el Grande la superaban;

no será hasta la llegada del turismo cuando los contingentes de residentes y visitantes se van a disparar en el municipio marbellí.

El crecimiento de la población vino acompañado por un incremento en la edificación y el surgimiento de diversos barrios que contribuyeron a la expansión del tejido urbano de Marbella.

Marbella, una ciudad idealizada con el glamour y símbolo de opulencia presenta una clara diferencia que podría pasar desapercibida ante “un observador incauto”, sin embargo, es constatable que existe una frontera: “la frontera de los ingresos de la población”, la cual ve reflejada en la desigual distribución de la renta en las diferentes secciones censales, donde “la línea que conforma el Arroyo de la Represa” estaría marcando una división entre los barrios de mayores y menores ingresos de la población.

La tercera salida lleva por nombre “*Melilla, ciudad de encrucijada geográfica y cultural*”. La ciudad de Melilla es la ventana desde la que se miran dos continentes. Un enclave en el Norte de África desde hace más de 500 años, bañado por el mar Mediterráneo, donde los visitantes pueden encontrar lugares inéditos, llenos de exotismo y diversidad cultural.

El itinerario por Melilla permitirá adentrarnos en una ciudad de contrastes tanto en la composición de su población, como en su actividad económica y en su cultura, fruto de su posición geográfica y su historia. En tan solo doce kilómetros cuadrados se encuentran auténticos tesoros que muestran todo el esplendor de una ciudad que vivió la historia como nexo de unión de dos continentes. El recorrido por la ciudad nos llevará desde el encanto de las murallas centenarias de su Ciudadela hasta la explosión colorista de su arquitectura modernista, pasando por las fortificaciones de la periferia para terminar con la línea de frontera con el país marroquí.

Dos grandes ámbitos iguales de sugestivos se pueden señalar en este recorrido por la ciudad. El primero la llamada “Melilla La Vieja y sus fortificaciones”. “El Pueblo”, como la llaman cariñosamente los melillenses y muchos ahora también conocen como “La Ciudadela”, es un recinto fortificado que empezó a construirse en el s. XV sobre la roca que sirvió de asiento a la antigua Rusadir de fenicios y romanos y donde comprobamos los orígenes militares de la ciudad melillense. Este conjunto monumental- declarado Conjunto Histórico-Artístico en 1953 junto al Ensanche- se compone de cuatro recintos separados por fosos o cortaduras. Los tres primeros se internan en el mar y el cuatro sobre el continente; a los que hay que añadir el quinto recinto, compuesto por un rosario de fortificaciones

en la periferia de la ciudad que desde 1881 comenzaron su construcción con la intención que defendieran los nuevos límites de la ciudad. Este nuevo recinto amurallado constituyó en su época un innovador sistema defensivo compuesto por 16 elementos de fortificación de gran diversidad, sólo conservándose en la actualidad tres fuertes – Camellos, Rostrogordo y La Purísima Concepción- que presentan un característico estilo medieval que los hace singulares en el panorama arquitectónico español de la época.

El otro ámbito destacable es el “Ensanche Modernista”, bien trazado y urbanizado, que en sus arterias se erigen impresionantes edificaciones modernistas; no en balde el arquitecto municipal, Enrique Nieto, verdadero configurador de la ciudad nueva, fue discípulo de Gaudí, incluso se puede encontrar algún ejemplo del llamado art-déco. En este espacio podemos encontrar más de 500 obras arquitectónicas catalogadas de modernistas, como el edificio de la Reconquista, el Palacio de la Asamblea (sede del Ayuntamiento actual), la Casa de los Cristales (actual Hotel Reina Victoria), la Cámara de Comercio, la Casa Tortosa, por citar sólo algunos.

No se puede terminar el recorrido por la ciudad sin acercarnos a la frontera que da acceso a Marruecos y a la cercana ciudad de Nador, y la valla que siguiendo la carretera que circunda la ciudad nos

permitirá conocer la Melilla de la frontera, junto con los accesos peatonales y locales que dan acceso a los pequeños barrios que se crearon junto a la frontera (Farjana, Barrio Chino).

El último recorrido que estaba previsto que se llevara a cabo en el desarrollo del Coloquio llevaba por nombre “*SAIDIA: Un megaproyecto turístico-inmobiliario desarrollado bajo el impulso del Estado*”. Saidia, conocida como “la Perla Azul”, es una pequeña localidad de Marruecos, situada en el extremo nordeste del país y perteneciente a la provincia de Berkane. Es una localidad con tradición marinera que cuenta con una de las playas más largas del Mediterráneo.

Saidia era, hasta hace muy pocos años, sólo un pequeño pueblo costero, con un turismo de carácter local y estival. Sin embargo, en el marco del proyecto gubernamental “Plan Azur”, encaminado al desarrollo turístico de Marruecos, se creó el complejo turístico denominado “Mediterránea-Saidia”, que dispone de una amplia oferta de alojamiento y diversos equipamientos de ocio. Un macroproyecto de carácter público-privado que se inició en 2003 y que en un principio el Estado marroquí se lo adjudicó a la empresa española Fadesa.

Saidia está actualmente compuesta por dos estaciones turísticas, la antigua estación estival y la nueva estación turística “Mediterránea-Saidia”. Mientras que la actividad turística de la primera estación se limita al turismo local, no reglado, realizado por parte de los habitantes de las provincias vecinas, con una débil planta hotelera, la nueva estación turística se ha proyectado al turismo internacional, brindando una oferta turística y residencial extensa, moderna, multiforme y de calidad.

La megaestación cuenta con hoteles de cuatro y cinco estrellas, todos en régimen de “todo incluido”, varias residencias turísticas, así como comercios y diferentes componentes de ocio. Se trata de un complejo turístico desarrollado de manera integral y enclavada que incorpora todos los elementos necesarios para la experiencia turística.

El desarrollo de la estación “Mediterránea-Saidia”, como se ha dicho, se realizó mediante la colaboración pública-privada entre el Estado marroquí y la empresa española Fadesa. Sin embargo, la crisis económica de 2008 produjo la quiebra de esta empresa y la búsqueda de nuevos inversores sin mucho éxito, de forma que finalmente, las empresas nacionales públicas se vieron “casi obligadas” a intervenir, inyectando grandes capitales para salvar el complejo. De todos modos, se puede decir que este megaproyecto no ha constituido un éxito total,

con más de 10 años desde su inauguración sólo se ha construido y abierto al público una parte del resort, muchas de las parcelas siguen sin desarrollarse y la mayoría de las unidades desarrolladas son residenciales. En lugar de los nueve hoteles previstos en primera línea de playa solamente cinco están operativos; de las 17714 camas hoteleras previstas sólo 8000 son operacionales.

Por último, el macroproyecto también ha sido objeto de fuertes críticas por los impactos medioambientales que han generado su construcción. Se han destruido los cordones dunares y vegetación, se ha alterado la deriva litoral, etc. Pero, además, la rentabilidad económica para el Estado también se ha puesto en duda.



MÁLAGA Y EL MAR. RELACIONES TERRITORIALES Y PAISAJÍSTICAS.

*Matías F. Mérida Rodríguez
Antonio Gallegos Reina
Hugo Castro Noblejas*

EL EMPLAZAMIENTO DE LA CIUDAD Y SUS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES.

El emplazamiento de la ciudad de Málaga viene determinado por la presencia y confluencia de diferentes elementos naturales, los denominados ‘invariantes estructurales’ (Magnaghi, 2001) del entorno geográfico sobre el que se asienta, en la actualidad y desde hace prácticamente tres milenios, la urbe. Conforman estos invariantes, en primer lugar, las montañas, esencialmente los Montes de Málaga, dispuestos al norte de la ciudad, de la que forma parte en sus estribaciones más meridionales, así como, al oeste, como telón de fondo, pero también como ubicación física de barrios periféricos, las estribaciones orientales de la sierra de Mijas, la denominada Sierra de Churriana o Sierra de Torremolinos. El carácter montañoso fue determinante para la fundación de la ciudad y ha condicionado su

evolución urbana y sus relaciones con otros territorios: históricamente se trata de una ciudad más vinculada al resto del litoral y al mar que al interior de su provincia o del conjunto de Andalucía.

Los Montes de Málaga contactan prácticamente de forma directa con el mar en la parte oriental de la ciudad, dando lugar a una franja litoral muy estrecha, algo ampliada junto a la desembocadura de los arroyos que bajan de estas montañas, como los de El Limonar, Jaboneros o Gálica, de corto recorrido pero frecuentemente de carácter torrencial; en algunos puntos, históricamente el contacto era directo, a través de acantilados, como ocurría, por ejemplo, en el denominado cerro de San Telmo, dinamitado a finales del XIX para ensanchar la entonces angosta franja litoral (Barrionuevo, 2018). En cambio, por las zonas norte y oeste, las llanuras aluviales de los ríos Guadalmedina y Guadalhorce, y de sus afluentes de sus tramos bajos, alejan los montes algo más del mar, entre 2 y 5 km. Las altitudes de este frente montañoso litoral son moderadas, entre los 130 metros de Gibralfaro y los 500 de San Antón, pero su impronta en el paisaje muy alta por su cercanía al mar, dando lugar a cumbres y laderas expuestas al sur, permitiendo la expansión por sus terrenos de desarrollos urbanos privilegiados. Geológicamente, estas primeras estribaciones están compuestas mayoritariamente por rocas sedimentarias, como calizas, dolomías o areniscas, pertenecientes, dentro del complejo Maláguide

de las Unidades Internas de las cordilleras béticas, a la denominada ‘cobertera maláguide’, formada por materiales sedimentarios, frente a los metamórficos que dominan la serie litológica (el denominado ‘sustrato maláguide’) y que son los mayoritarios en el conjunto de los montes de Málaga. Esta diferenciación litológica de la alineación más litoral supone también un resalte paisajístico, con formas y cromatismos diferenciados del resto del conjunto montañoso.

En segundo lugar, y entre el cinturón de montañas, los ríos constituyen también relevantes invariantes paisajísticos. De forma más destacada, el río de la ciudad, el Guadalmedina, que enmarca la ciudad histórica, el actual centro urbano. Algo más al oeste, el río Guadalhorce, con su extenso valle bajo, que fue determinante para la aparición de los primeros focos urbanos, y que condicionó y orientó la expansión de la ciudad contemporánea por su planicie, conformando en la actualidad su límite occidental. Por el este, en cambio, no hay ríos de entidad, pero sí numerosos arroyos, de corto recorrido y carácter torrencial, entre los cuales destacan los del Limonar, Jaboneros y Gálica. La red hidrográfica no solo aportaba al emplazamiento de la ciudad el agua dulce, tanto la superficial como, en mayor medida, la procedente de los acuíferos aluviales, sino también una gran cantidad de sedimentos en sus valles y llanuras de inundación, que se convertirían a lo largo de la Historia en fértiles

tierras de cultivo, especialmente en el caso del río Guadalhorce, que ha generado una extensa llanura aluvial en su valle bajo, conectada por el litoral con la del Guadalmedina, de menores dimensiones. Estas tierras, por su topografía suave y por su situación, han venido acogiendo buena parte de las principales áreas de expansión urbana, tanto en las diversas etapas históricas como en la época más contemporánea.

Precisamente el crecimiento urbano por estas llanuras ha expuesto a la ciudad a unos de sus principales riesgos naturales, tanto en la ciudad histórica como en la contemporánea, el riesgo de inundación por desbordamiento de sus cauces, especialmente, por su mayor centralidad, en el caso del río Guadalmedina. Estos episodios fueron numerosos a lo largo de la historia, siendo una de las más traumáticas la sucedida en 1907; a partir de ella, diferentes actuaciones hidrológicas e hidráulicas en su cuenca, alguna de ellas muy controvertidas (embalse del Limonero, situado a las puertas de la ciudad) han reducido sensiblemente el riesgo. Finalmente, los ríos también han venido constituyendo vías de penetración al interior, algo muy importante en un litoral montañoso como el penibético. Esta función ha sido ejercida a lo largo de la historia, y especialmente en los orígenes de la ciudad, principalmente por el río Guadalhorce, el único que posee un valle de entidad y que constituye el elemento

articulador del centro de la provincia. Por el contrario, el río Guadalmedina, encajado en los montes de Málaga en su tramo medio y prácticamente hasta alcanzar la ciudad de Málaga, sólo ha desarrollado esta función en fechas mucho más recientes, durante el último medio siglo, a partir de la construcción del eje viario que discurre siguiendo su curso (autovía A-45 en la actualidad).

Fotografía de la ciudad de Málaga desde el embalse del Limonero.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

El mar cierra la triada de elementos naturales relevantes en el marco paisajístico y fundacional de la ciudad de Málaga: “Málaga surgió junto al mar, y su vida y actividades estuvieron siempre vinculadas al mismo” (Bejarano, 1966:7). Su importancia ha sido absolutamente determinante, incluso cuando, durante ciertos periodos de la historia, la ciudad haya vivido de espaldas a él. La ciudad fue fundada en época fenicia por su emplazamiento litoral, como enclave portuario, en el vértice de su bahía homónima, y con una finalidad fundamentalmente comercial. Desde entonces, la economía de la ciudad ha girado en gran medida en torno a la actividad portuaria, al comercio de mercancías, tanto de productos agrícolas como, en su momento, industriales. Tanto en época romana como musulmana, la importancia del comercio marítimo fue creciente, al igual que en diferentes etapas a partir de la Edad Moderna. Con la actividad comercial y económica, y como suele ocurrir en las ciudades litorales, se asentaron en la ciudad determinadas colonias y comerciantes llegados de otros lugares, muchos de ellos extranjeros, cuyos apellidos forman parte actualmente de la identidad cosmopolita malagueña.

Además de esta función comercial central, el mar aporta también abundantes recursos pesqueros. La bahía de Málaga, por la circulación de las aguas en el mar de Alborán, es uno de los puntos del litoral mediterráneo andaluz donde se producen surgencias de aguas

profundas, los denominados *upwellings*, que dan lugar a una mezcla de nutrientes que están en la base de su tradicional riqueza pesquera. Aunque en la actualidad, debido al agotamiento de los recursos, no es económicamente muy relevante, durante la mayor parte de la historia ha sido muy abundante la producción pesquera, hasta el punto de enraizar ciertas especies, como el boquerón o el chanquete, con la propia identidad urbana. Además, ciertos barrios de la ciudad, como El Palo, se conforman a partir de su condición de núcleos de pescadores, visible todavía en su peculiar trama urbana litoral.

En épocas históricas más recientes, el mar posee una función progresivamente más importante, la del ocio, que se manifiesta en sus playas. Por la configuración del relieve, la parte oriental de la ciudad tiene, de forma natural, costas quebradas, con acantilados, calas y una estrecha llanura litoral. Las costas arenosas se localizan, por el contrario, en su parte occidental, entre la desembocadura del río Guadalhorce y el Guadalmedina. Este esquema se ha venido alterando por diferentes actuaciones públicas. En primer lugar, el puerto, o más bien los puertos, si incluimos el pequeño puerto construido a finales del siglo XIX junto a los actuales baños del Carmen. Los diques construidos produjeron acumulaciones de arena en su lado oriental, especialmente el dique de levante del puerto de Málaga. El arenal generado, hoy ocupado por el barrio de la Malagueta, se mantiene en

la toponimia. En segundo lugar, la actuación pública ha generado playas más continuas en la parte oriental de la ciudad, a través de la construcción de escolleras o, en las últimas décadas, por los aportes directos de arena.

En todo caso, las primeras actividades de ocio se desarrollaron, más que en las amplias playas occidentales, en torno a pequeñas calas de la parte oriental. Durante las primeras décadas del siglo XX, la entonces novedosa atracción por los baños de mar dio lugar a la aparición de balnearios o baños privados como los de El Carmen o Apolo, que jugaron un papel importante para las clases pudientes de la época y se encuentran, junto con la suavidad climática, en el entonces naciente prestigio turístico de la ciudad.

Las playas obedecen a una dinámica litoral particular, donde los aportes principales proceden de la fuerza del levante, que es, al mismo tiempo, el responsable de uno de los principales riesgos ambientales de la franja litoral, los temporales marinos. Por ello, durante la mayor parte de la historia, el mar ha sido contemplado no tanto como una atracción sino como un riesgo, acrecentado por el peligro de ataques externos (piratería, ejércitos enemigos) y por su condición de espacios insalubres, propicios para el desarrollo de enfermedades. Esto ha dado lugar, durante mucho tiempo, a una

paradoja, habitual también en otras ciudades marítimas mediterráneas: nos encontramos en una ciudad muy vinculada al mar pero que desde el punto de vista urbanístico vivía de espaldas a él, algo que se evidencia en la localización costera de la industria y, en general, de las actividades molestas. Incluso en los barrios burgueses más antiguos, las viviendas no tenían fachada hacia el mar, sino que disponían en ese lugar sus traseras.

Emplazamiento de la ciudad de Málaga. Principales elementos estructurantes.



Fuente: Elaboración propia, a partir de imagen de Google Earth

EL PROCESO DE OCUPACIÓN HUMANA.

Málaga y su entorno han contado desde muy antiguo con ocupación humana, especialmente en la parte oriental de la bahía, formada por acantilados calcáreos horadados por numerosas cuevas y donde se han encontrado vestigios prehistóricos, de época paleolítica, en las cuevas de El Cantal (Rincón de la Victoria) y en el complejo de cuevas de La Araña, en el extremo oriental de la ciudad. La evolución histórica de la ciudad y su entorno arranca hace unos 2700 años, con la fundación fenicia. Su emplazamiento marca el lugar central de la ciudad: entre el monte Gibralfaro, el mar y el río Guadalmedina, que aportaba claras ventajas respecto al emplazamiento de su cercana predecesora, el núcleo ubicado en el cerro del Villar, junto a la desembocadura del río Guadalhorce, y por esta misma cercanía asolado por periódicas inundaciones que provocaron su abandono y el traslado de su actividad a la entonces nueva Malaca. Ambos emplazamientos se situaban, como elemento que favorecía su emplazamiento, sobre sendos estuarios. La ciudad fenicia se extendió a partir de la ladera del cerro de la Alcazaba, situando su primitiva zona portuaria por su parte occidental, en pleno casco histórico actual. El puerto fenicio y su actividad comercial se consolidaron durante la época romana, en base a las exportaciones, fundamentalmente, de garum y de aceite de oliva, mientras la ciudad se expandió también en

dirección oeste, hacia el río Guadalmedina. Durante la dominación musulmana, Málaga se constituyó como el principal puerto del reino de Granada, teniendo como base las exportaciones de productos agrícolas. El puerto, limitado a un muelle, se ubicaba en una cala entre dos salientes de la muralla marítima, y cercano a él se construyeron las atarazanas. Mientras, la ciudad se expandió notablemente, alcanzando la ciudad central, amurallada, el cauce del Guadalmedina, y extendiéndose sus arrabales tanto al norte como al oeste. En esta última zona aparece al arrabal del Perchel, localizado en la opuesta orilla del Guadalmedina, y dedicado a actividades pesqueras, como el secado de pescado en las denominadas ‘perchas’. Durante esta etapa y parte de la Edad Moderna, los ataques procedentes del mar se hicieron cada vez más frecuentes, motivando la construcción de fortalezas, como, en época musulmana, Gibralfaro o la Alcazaba, el Castillo de los Genoveses, de época nazarí (Iñiguez, 2020), o en época ya cristiana, el castillo de Santa Catalina. Al mismo tiempo, en los cerros más prominentes se construyeron torres vigías, al igual que en todo el litoral mediterráneo andaluz, como las torres de las Palomas (la Araña) o la actualmente desaparecida torre de San Telmo. Respecto a la evolución urbana, los primeros siglos de la edad moderna no fueron especialmente fructíferos, destacando especialmente la creación del arrabal de La Trinidad, al oeste del Guadalmedina y al norte del Perchel, del que se distingue por su más regular trama urbana.

Recreación del puerto de Málaga en el siglo XIX.



Fuente: Alfred Guedson (1852)

Imagen de Málaga desde la bahía, en el siglo XIX.



Fuente: Edward Gennys (1857)

Recreación de la ciudad de Málaga en 1880.



Fuente: Rocío Espín Piñar

En la edad contemporánea se producen algunos hitos que darían lugar a un gran desarrollo de la ciudad. En primer lugar, la liberalización del comercio con América a comienzos del siglo XVIII, en 1718, que trajo consigo un gran impulso al puerto de Málaga, hasta ese momento postergado en favor de los de Sevilla o Cádiz. Coincidió esta medida con la expansión del cultivo de la vid y la exportación de vinos de Málaga, con cuyos beneficios tomó impulso el crecimiento industrial, de los más tempranos experimentados en España. Nuevos sectores, como el textil o el metalúrgico, se unieron posteriormente al agroalimentario, dando lugar a un desarrollo industrial muy enérgico

durante el siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. La ciudad se expandió de forma notable, y en todas direcciones, tanto hacia el oeste (barrios obreros) como hacia el este (barrios burgueses alejados del centro urbano), con tipologías netamente diferenciadas. La explanada de La Malagueta, al este del dique de levante, se urbanizó, abandonando su carácter militar. Por el oeste, la creada por los aportes del Guadalmedina se transformó a finales del siglo XVIII en la actual Alameda, dando lugar, al sur, a un proto-ensanche (en torno a 1800) sobre sus terrenos, el denominado Ensanche Heredia. Las instalaciones fabriles se asentaron mayoritariamente en la franja litoral, especialmente al oeste, cambiando radicalmente la fisonomía de la ciudad desde el mar, dominada ahora por las chimeneas industriales. Avanzaron también las comunicaciones, sobre todo las ferroviarias, que conectaron la ciudad por el este, hacia Granada por el litoral, y por el norte, hacia el interior de la provincia a través del paso de El Chorro.

Fotografía de la ciudad de Málaga desde la bahía, en 1880.



Fuente: J. Laurent (1880)

Fotografía del puerto de Málaga y del monte y fortaleza de Gibralfaro en el siglo XIX (década de 1890).



Fuente: Málaga Industrial y Portuaria (Junta de Andalucía, 2014)

Fotografía de la ciudad y puerto de Málaga desde el monte Gibralfaro (1890)



Fuente: Málaga Industrial y Portuaria (Junta de Andalucía, 2014)

El siglo XX discurrió entre la progresiva decadencia de la actividad agrícola (debido a la crisis de la filoxera de finales del XIX), que contribuyó, entre otras razones, al declive industrial, y el auge turístico, durante la segunda mitad de siglo, de la cercana costa del sol y, más recientemente, de la propia ciudad de Málaga. En particular, durante los años 60 y 70 la ciudad experimentó un gran desarrollo demográfico y urbano, aumentando su población en la década de los 70 un 34%. Posteriormente, el crecimiento ha sido más sostenido,

hasta situarse en la actualidad en 577.405 habitantes (fuente: padrón municipal, INE, 2021). Producto de ese intenso crecimiento demográfico, el espacio urbano aumentó, especialmente por el oeste (hacia el valle del Guadalhorce) y suroeste (Carretera de Cádiz), sobre antiguos terrenos agrícolas e industriales. Por la zona este de la ciudad, el proceso de urbanización, con tipologías suburbanas, ascendió las laderas montañosas, generando un continuo urbano poco articulado entre sí y de carácter extensivo. Paralelamente, los municipios cercanos han experimentado un fuerte crecimiento, vinculado a dinámicas metropolitanas, por el valle del Guadalhorce, como Alhaurín de la Torre (41868 h. en 2021, INE) o por el litoral, a un extremo y otro de la bahía de Málaga, como Torremolinos (68056 h.) o Rincón de la Victoria (49790 h.).

LA CONSTRUCCIÓN DE LA FRANJA LITORAL URBANA.

El puerto: formación y evolución histórica.

El puerto ocupa un lugar central en la ciudad, tanto en su geografía como en su historia. El origen del puerto actual, más allá del fondeadero fenicio y romano, se remonta a finales del siglo XVI, ya en época cristiana, época en la que se construye el primitivo dique de levante, a partir de un saliente rocoso del monte Gibralfaro, y con materiales procedentes de una cantera del mismo monte. El impulso a su construcción provenía de las necesidades militares, por la situación de inestabilidad de esta parte del mediterráneo, afectado por la piratería, y para facilitar el acceso a los enclaves castellanos del norte de África. Desde el punto de vista económico, el arranque de la Edad Moderna fue un periodo de atonía en su movimiento comercial, fundamentalmente porque el centro de gravedad económica del sur de España se había trasladado a los puertos atlánticos, por su mayor vinculación con el tráfico con América.

La segunda fase de expansión del puerto tuvo lugar durante el siglo XVIII y principios del XIX. En esta etapa se prolongó el dique de levante, hasta alcanzar la actual Farola, el faro portuario construido

en 1817, y que constituye el faro de la Edad Contemporánea más antiguo de España. Sobre el mismo dique se erigió la capilla del puerto, erigida en 1732 y que aún pervive, algo desplazada de su emplazamiento original. Además de la prolongación del dique de levante, se construyó un nuevo dique, más corto, a poniente. Desde el punto de vista funciones, aunque proseguía su función militar, el puerto alcanzó un gran dinamismo económico, cimentado en la liberalización del comercio con América en 1718. Al auge de la exportación vitícola y de los productos agrarios, simbolizados en la denominada vendeja, que se llevaba a cabo durante el otoño (Bejarano, 1966), se unió pronto la de productos industriales, al rebufo de la potente industrialización que experimentó la ciudad a lo largo del siglo XX. Los retornos de estos fletes volvían, entre otras mercancías, con vegetación exótica, que darían lugar a los más destacados jardines históricos de la ciudad, como el de la Concepción. El dinamismo económico se simbolizó en la construcción del edificio de la Aduana, culminado a comienzos del siglo XX.

Tras un periodo de crisis en el último tercio del siglo XIX, se abordó a finales de siglo la tercera fase constructiva del puerto. Consistió en una nueva prolongación del dique de levante, hasta alcanzar el espacio donde se encuentra actualmente la estación marítima, el antiguo morro de levante. Los materiales procedían de

canteras de la parte oriental de la ciudad (San Telmo, Almellones), para cuyo desplazamiento se construyó ex profeso un ferrocarril y hasta un pequeño puerto a la altura de los actuales Baños del Carmen, donde se situaba la primera cantera. Durante las primeras décadas de siglo XX, el puerto continuó ejerciendo su función militar (especialmente durante las guerras de Marruecos), aunque económicamente inició un largo declive. En la segunda mitad del siglo XX, el movimiento portuario se basó, en buena parte, en el tráfico de petróleo, al conectarse por oleoducto con la refinería de Puertollano. A finales de siglo, se elimina el tráfico petrolífero del puerto, a partir de la presión municipal, y se acomete la cuarta fase constructiva del puerto. Básicamente, consistió en una nueva prolongación del dique de levante, hasta su terminación actual, y en la creación de una plataforma para el tráfico de contenedores, con materiales procedentes de la cercana sierra de Mijas. Desde entonces, la funcionalidad actual del puerto, además del tráfico de diversos graneles, gira en torno al comercio de contenedores y, especialmente, al impulso al movimiento de cruceros. Simultáneamente, su Plan Especial incluyó el uso ciudadano de una parte del recinto. En la actualidad, el puerto ha experimentado un gran desarrollo del turismo de cruceros (477.000 cruceristas en 2019, ocupando el 2º puesto en la España peninsular, detrás de Barcelona). Respecto a las mercancías, el tráfico de contenedores alcanza cifras más modestas (126.000 en 2019,

ocupando el séptimo lugar nacional), sobre todo si los comparamos con los volúmenes que alcanzan los más potentes puertos de Algeciras, Valencia o Barcelona (fuente: Puertos del Estado, anuarios estadísticos).

Recreación de la evolución histórica del puerto de Málaga durante los siglos XVII (izda.), XIX (centro) y XX (dcha.).



Fuente: Málaga Industrial y Portuaria (Junta de Andalucía, 2014)

El espacio urbano litoral y su conformación.

El espacio litoral de la ciudad debe su configuración, en buena medida, a la construcción del puerto. Tanto al este como al oeste del mismo, la sedimentación marina ha estado condicionada por la

existencia de estructuras portuarias, concentrándose en diversos lugares. Por ejemplo, al este del dique de levante, donde se generó un importante arenal en la zona de la Malagueta, que sería ocupado, primero, por un poblado de pescadores y casi simultáneamente por fábricas y talleres. Al abandonarse el uso militar del dique, diversas instituciones públicas y edificios destinados a la burguesía local se expandirían sobre esta zona. Su configuración actual es producto de la segunda mitad del siglo XX, y se tradujo, primero, en la creación en los años 60, de una pantalla edificatoria alentada por el atractivo de su localización céntrica y la existencia de vistas hacia el mar. En la década siguiente, un Plan parcial desarrollista terminó de sustituir el antiguo barrio marinero e industrial por un denso enjambre de edificios de elevada altura, reproduciendo, en cierta medida, la idea de modernidad urbana de los años 70.

Pantalla edificatoria en la zona de la Malagueta.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

Al oeste del puerto, los aportes del Guadalmedina y la protección del dique de poniente terminaron dando lugar a una gran explanada, que se urbanizó a finales del XVIII y comienzos del XIX dando lugar a dos espacios urbanos centrales: la Alameda, a modo de paseo decimonónico, flanqueada por notable edificios de estilo ecléctico, y el denominado Ensanche Heredia, más al sur, que seguiría un plano reticular, a modo de primitivo ensanche, aunque con una

anchura de viario mucho menor que en el modelo clásico. El barrio que surgió ha guardado, hasta fechas relativamente recientes, una cierta vinculación con el puerto, incluyendo tanto servicios portuarios como las características actividades clandestinas o ilícitas asociadas a este tipo de zonas. Desde hace una década, sin embargo, ha sido objeto de un proceso de renovación urbana (peatonalización) que lo ha convertido, tras una exitosa marca (Soho Málaga), en un espacio hotelero y de restauración que constituye una especie de segunda corona turística del Centro Histórico. No obstante, la idea original, la creación de un barrio vinculado a las artes y a la artesanía, no terminó de fraguar.

El espacio interior del puerto histórico más cercano a Gibralfaro experimentó también una profunda transformación. A través de una actuación pública, sus terrenos fueron desecados e incorporados a la ciudad a comienzos del siglo XX. Aunque hubo alguna propuesta de urbanización y expansión urbana, finalmente se apostó, con el beneplácito del gobierno del malagueño Cánovas del Castillo, por su dedicación a parque urbano y a la ubicación en este espacio de diferentes equipamientos administrativos, como el nuevo Ayuntamiento. Al mismo tiempo, estos terrenos sirvieron para potenciar la comunicación con el este, ampliando lo que hasta entonces era un pasillo más angosto por el propio espacio portuario.

Parque de Málaga (terrenos ganados al mar), puerto y ciudad de Málaga (Málaga Oeste), con la Sierra de Mijas al fondo.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

Entre el nuevo Parque y la más antigua Alameda, las reformas del periodo de la autarquía generaron lo que sigue constituyendo la principal fachada arquitectónica marítima de la ciudad. Por un lado, se abrió la plaza de la Marina, eliminando el saliente urbano heredado del antiguo trazado de la muralla medieval, de la que quedan algunos restos en el aparcamiento subterráneo, y se edificaron tres edificios de característica tipología constructiva autárquica presidiéndola. Al oeste de la plaza, la apertura de un nuevo eje de acceso al puerto permitió la ampliación de la fachada marítima por la Avenida Manuel Agustín

Heredia, hasta alcanzar, prácticamente, el Guadalmedina y cerrando así por el sur el denominado ensanche Heredia, utilizando para ello la misma tipología racionalista autárquica presente en la plaza de la Marina.

Por la zona oriental de la ciudad, entonces débilmente desarrollada y heterogénea, el trazado ferroviario construido a finales del XIX seguía la estrecha llanura litoral, lo que condicionó el trazado y la orientación de las construcciones burguesas del barrio de la Caleta de finales del XIX y principios del XX. Resulta singular que estas construcciones (incluidos antiguos hoteles) tengan su fachada principal orientada hacia el norte, mientras que la parte cercana al mar constituía las partes traseras de la edificación. Es necesario recordar que tanto el ferrocarril como la propia playa eran espacios molestos y sucios, y que las corrientes higienistas de la época potenciaban en mayor medida el contacto con el campo que con el mar. Como resultado, este espacio litoral carecía, y sigue en buena parte careciendo, de fachada marítima. Sólo los procesos de sustitución de inmuebles experimentados en las últimas décadas empiezan a revertir esta singular anomalía paisajística.

Litoral oriental de Málaga.



Fuente: Antonio Gallegos (2022)

Imágenes de las fachadas principales (imagen superior), dando la espalda al mar, y traseras (imagen inferior) de las casas burguesas en la zona oriental de la ciudad.



Fuente: *Google Street View* (2022)

A partir de mediados del siglo XX, en la misma zona oriental de la ciudad se experimentó en los montes más cercanos al mar un proceso opuesto. Tanto en construcciones aisladas como en urbanizaciones residenciales, estos espacios se fueron ocupando de forma más o menos extensiva por viviendas de gama alta o media-alta. En este proceso concurren varios factores: de un lado, el atractivo de la localización en entornos socialmente considerados de prestigio, junto a la presencia de un entorno más o menos natural y, especialmente, las atractivas vistas al mar existentes desde estas atalayas; de otro, la generalización del uso del automóvil, y, con las debidas adaptaciones al contexto mediterráneo, del modelo suburbano anglosajón. Como resultado, el esquema residencial en la zona oriental de la ciudad nos refleja un modelo burgués más orientado al campo y localizado en los valles, frente a un modelo más suburbano y vinculado a la naturaleza que se erige en las laderas y cumbres de los cerros más cercanos al mar. En algunos casos se combinan espacialmente, sobre todo en la parte más cercana a la Malagueta; en otros, sobre todo más hacia el este, domina el modelo suburbano, en urbanizaciones con edificaciones unifamiliares aisladas con abundante vegetación arbórea, habitualmente producto de repoblaciones forestales realizadas con esta finalidad urbanística.

En esta zona más oriental de la ciudad, en los actuales barrios de Pedregalejo y El Palo, junto a los modelos antes descritos, se unen otras particularidades. Fundamentalmente, la creación de singulares poblados pesqueros no ya sobre la estrecha llanura litoral, sino directamente sobre las playas. A partir de chozas de enseres y de infraviviendas, se ha consolidado una pieza urbana de forma espontánea, y con trama orgánica, con problemas para su encaje legal, situación que les ha llevado a sentir la amenaza del derribo en diferentes ocasiones. Las progresivas obras de regeneración de las playas desarrolladas a partir de los años 80 han permitido la viabilidad económica de estos poblados, enfocados ahora mayoritariamente al ocio y al turismo. Paralelamente, el núcleo de El Palo experimentó, ya algo más tierra adentro, un importante crecimiento urbano derivado del característico éxodo rural de los años 60 y 70.

En la zona oeste de la ciudad, el desarrollo urbano no tomó como eje la zona litoral, sino el principal eje viario, la carretera de Cádiz, que da nombre a ese distrito urbano pero que se sitúa algo más al interior. Por el contrario, el espacio estrictamente litoral fue, desde el siglo XIX y hasta las primeras décadas del XX, el escenario del desarrollo industrial de la ciudad, y desde mediados del siglo XX fue progresivamente convirtiéndose en un paisaje de ruinas fabriles, escombros y, puntualmente, chabolismo. La incorporación al tejido

urbano de esta ancha franja litoral se realizó a partir de los años 90, con la construcción de un nuevo eje de comunicaciones por esta zona y la progresiva edificación de sus márgenes, generando una nueva fachada urbana, residencial, diferentes a la histórica vista de Málaga con sus chimeneas industriales. Como vestigios de ese patrimonio industrial se conservan algunas chimeneas industriales, que constituyen verdaderos hitos en el recorrido por el litoral oeste.

DINÁMICAS URBANAS RECIENTES.

Como suele ocurrir en este tipo de ciudades marítimas, el espacio litoral posee un gran atractivo y por tanto una gran demanda. Por ello, las tensiones de naturaleza urbanística, básicamente entre la función social y la función económica del urbanismo, son frecuentes, incluso en espacios de titularidad pública.

El principal protagonista del litoral urbano, el puerto, es también escenario de estas tensiones. La gran cantidad de espacio disponible, en pleno centro urbano, lo ha convertido en uno de los principales actores urbanísticos de la ciudad. Durante varias décadas, fue percibido como una instalación que ahogaba la expansión de la

ciudad y que, por otra parte, no era especialmente productiva, limitándose en buena parte a la descarga de petróleo. A finales de los años 90 se impulsó un plan de reforma del puerto que, por un lado, potenciaba actividad portuaria, entonces en franco declive, a través de la construcción del muelle de contenedores y de la apuesta por el tráfico de cruceros. Por otro lado, se acordó la cesión a usos ciudadanos de una parte del puerto, los muelles 1 y 2. Para el primero, se optó por la creación de un centro comercial abierto. Respecto al segundo, tras intentos más marcadamente desarrollistas (centro comercial con multicines, etc.), se decantó por la creación de un espacio de paseo y ocio, el denominado Palmeral de las Sorpresas. Entre ambos muelles, la denominada esquina de oro, sobre la que, entre otras ideas (que iban desde un hipermercado a un edificio financiero emblemático, muy en la moda de comienzos de siglo), finalmente terminó decantándose por el uso museístico, al acoger la sede del Centro Pompidou Málaga.

En la actualidad, varios proyectos acentúan la conversión del puerto en un espacio turístico y funcional urbano. Por un lado, la construcción de un rascacielos de 150 metros en la plataforma del dique de levante del puerto, muy controvertido, entre otras razones, por su grave impacto paisajístico sobre la bahía y sobre la imagen de la ciudad, y que obligaría a la pérdida de funcionalidad del faro

portuario, la Farola, considerado el principal icono de la ciudad. Por otro lado, la construcción de varias manzanas de edificios de oficinas en la parte más cercana a Muelle Heredia, un proyecto de gran envergadura que cambiaría radicalmente la fachada marítima de la ciudad. Junto a estos, se proyectan diferentes equipamientos urbanos y se impulsan actuaciones recreativas-comerciales, como la construcción de una gran noria en la explanada de acceso al puerto desde la plaza de la Marina.

Más allá del puerto, otros espacios están sujetos a importantes tensiones. Algunos, también públicos, como las nuevas zonas de playas ganadas al mar en el litoral oriental, sobre las que se concedieron concesiones para la instalación de restaurantes (formalmente chiringuitos), al igual que en las playas situadas en la parte occidental, construcciones polémicas también por su impacto visual desde los propios paseos marítimos. Sobre las nuevas playas de la Caleta y Malagueta sobrevuelan ya propuestas de ampliación del paseo marítimo o de instalación sobre estos nuevos espacios de nuevas infraestructuras, como los carriles-bici. Durante varias décadas, han circulado propuestas de localización de puertos deportivos en zonas como el Morlaco o los Baños del Carmen, ya que se considera insuficiente el único existente en la actualidad, en El Candado, en el extremo oriental de la ciudad. Felizmente, estos agresivos proyectos

no han prosperado y sobre los baños del Carmen, un lugar emblemático de la ciudad y de la bahía, finalmente se ha optado por una intervención menos agresiva. El demandado puerto deportivo se ha proyectado, finalmente, en el propio puerto de la ciudad.

Desde el punto de vista urbanístico, se asiste a un proceso de densificación urbana en la decimonónica zona residencial de la Caleta, a través de divisiones parcelarias de las fincas originarias, con introducción de nuevas tipologías. Por su parte, los antiguos poblados pesqueros, con construcciones de planta reducida, se están reconvirtiendo en espacios muy demandados, especialmente por alojamientos turísticos y negocios de restauración, lo que conlleva la progresiva alteración de la estructura parcelaria hacia edificios de mayores dimensiones y una cierta amenaza a la gentrificación y consiguiente pérdida de identidad del barrio.

Mientras tanto, el litoral más occidental se está convirtiendo, de forma acelerada, en una nueva centralidad residencial de calidad, a través de diversas promociones de calidad, algunas de gran altura, que se están construyendo en su extremo, cercano ya al Guadalhorce y sobre antiguas zonas industriales, y que ofrecen, como principal atractivo, la conformación de una nueva primera línea de playa de alta calidad con magníficas vistas al mar. En esta parte del litoral los

problemas de densificación de las parcelas heredadas son menores, al tratarse de zonas de nueva construcción, pero también existen, como por ejemplo en los terrenos de la antigua fábrica de tabacos, un edificio regionalista reutilizado con finalidad administrativa y museística, donde se han acometido diversos proyectos inmobiliarios en los espacios libres existentes en el interior de su perímetro. Por la parte más cercana a la ciudad, el proceso de renovación urbana ha conllevado la transformación del barrio obrero de El Bulto por edificaciones de uso hotelero y administrativo, dando lugar a una nueva fachada urbana.

En líneas generales, comprobamos cómo la franja urbana litoral se encuentra en una dinámica de expansión del uso residencial de alto valor, sustituyendo espacios que aún estaban vinculados con la actividad industrial, así como usos hoteleros y, en menor medida, equipamientos públicos (Gerencia Municipal de Urbanismo, Diputación Provincial). Al mismo tiempo, se asiste a un marcado proceso de intensificación constructiva, tanto sobre antiguas zonas residenciales burguesas como sobre antiguos espacios fabriles, también de carácter extensivo. Por efecto difusor, polígonos industriales situados en segunda línea de costa están abocados a su desplazamiento para dar cabida a nuevos desarrollos residenciales. La presión también se deja sentir sobre los mismos paseos marítimos y

playas, en especial las surgidas en las últimas décadas en la parte oriental. Allí, el tradicional malecón, con vistas permanentes sobre el mar, ha sido transformado por la instalación de concesiones de restaurantes, alterando la continuidad de las vistas. Las zonas verdes, dentro de la ciudad, son limitadas, y se localizan en la parte central (Parque de Málaga) y en la antigua parcela de depósitos de Campsa, transformada ahora en un parque de entidad. Por la parte oriental, se limita al pequeño parque litoral proyectado en los Baños del Carmen. Desde el mar, en cambio, la cercanía de las montañas, con repoblaciones forestales en los montes de Málaga, y el modelo suburbano de expansión residencial extensiva, que incluye masas arbóreas, contribuyen a que, al menos en la parte central y oriental de la ciudad, las vistas aún conserven, en el contexto de vistas urbanas, un cierto componente natural. No obstante, si no se controlan estas dinámicas urbanas, la calidad de estas vistas se reducirá irremediabilmente.

REFERENCIAS.

BARRIONUEVO SERRANO, M. R. (2018): La torre de San Telmo, el camino de Vélez y los orígenes de Pedregalejo. Péndulo: Revista de Ingeniería y Humanidades, ISSN 1132-1245, N.º. 29, 2018, págs. 90-103.

BEJARANO ROBLES, F. (1966): Málaga de cara al mar. Caja de Ahorros Provincial de Málaga, Málaga.

FERNÁNDEZ-PALACIOS CARMONA, J. M. (dir.) (2014): Málaga industrial y portuaria. 1880 Sevilla: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

IÑIGUEZ SÁNCHEZ, C. (2020): Las fortificaciones de la línea de costa de Málaga en época nazarí, algo más que un sugerente quinteto defensivo, en Navarro Palazón y García-Pulido (eds.): *Defensive Architecture of the Mediterranean*, Vol X, UGR-UPV-PAG.

MAGNAGHI, A. (2001): Una metodologia analitica per la progettazione identitaria del territorio. En Magnaghi, A. (Coord.): *Rappresentare i luoghi: metodi e technique* (pp. 13-51), Florencia, Italia, Alinea.

RUBIO DIAZ, A. (1984): La ciudad de Málaga. En Alcobendas, M. (Dir.): Málaga, Tomo I, pp. 193-226. Editorial Andalucía, Granada.

LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL, UN MODELO TERRITORIAL-TURÍSTICO A DEBATE ¹.

Enrique Navarro- Jurado

La costa malagueña es uno de los territorios más complejos y dinámicos del Mediterráneo, ejemplo de una transformación excepcional causada por la actividad turística donde el turismo está ligado al crecimiento urbano y lo urbano ligado al turismo. Como espacio turístico, se ha caracterizado por una intensa expansión física del proceso urbanizador, común en otros espacios del Mediterráneo (costas de Francia, Marruecos, Turquía, Croacia, etc.) y del mundo (California y Florida en EE.UU., Phuket en Tailandia, Costa de Coqueiros en Brasil, Mar del Plata en Argentina...).

En la Costa del Sol² este proceso se inicia en la década de los sesenta del pasado siglo, en un territorio que contaba con un medio

¹ La investigación que da lugar a esta publicación se financia con el proyecto de investigación titulado "Inteligencia territorial para la gestión de destinos turísticos. Gobernanza y herramientas TIT en el uso de los espacios públicos" (P20-00982) financiado por Junta de Andalucía (Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad).

físico hostil, una sociedad primaria y una economía aún subdesarrollada. Sesenta años más tarde las actividades turísticas han llevado aparejados impactos positivos propios del crecimiento económico como el empleo, mejores condiciones sociales, incremento del nivel educativo... convirtiéndose en un territorio moderno, cosmopolita, creativo e innovador. A su vez, este proceso ha generado la desaparición y el deterioro de los recursos naturales no renovables - como el paisaje o los ecosistemas naturales de la franja costera- la ocupación urbanística de todo el frente litoral y un diferencial de renta amplio entre la sociedad anfitriona y la visitante. Desde el inicio del siglo XXI se intensifica aún más el crecimiento urbanístico en la Costa del Sol, se expande por las comarcas vecinas del interior, y aparecen movimientos sociales y vecinos que empiezan a cuestionarse el modelo de monocultivo económico fundamentado en el turismo y la construcción. Algunos habitantes se cuestionan si este crecimiento es siempre positivo para el aumento de bienestar de los residentes o, por

2 Aunque la salida técnica del Coloquio se centra en la Costa del Sol Occidental, muchos fenómenos y datos que se muestran en estas líneas son de toda la Costa del Sol, porque los procesos y actores son los mismos, incluso hay muchos municipios del interior próximo que presentan las mismas dinámicas de los municipios costeros, es el caso de Benahavís, Ojén o Frigiliana. A su vez, hay fuentes e informes de todo el litoral de la provincia. En cada ocasión se informa adecuadamente de qué zona se analiza.

el contrario, el modelo debe ser más resiliente, con una mayor diversificación económica, no tan dependiente del turismo.

El proceso de crecimiento de la Costa del Sol y de otros espacios urbanizados del litoral se ha relacionado con las teorías de la “máquina de crecimiento urbano” donde no se ponen límites al crecimiento. Un espacio “sobredesarrollado”, donde “todo vale”, un territorio sometido a una gran presión antrópica con transformaciones socio-ecológicas de fuerte impacto, con altos niveles de corrupción político-empresarial y que no se comprende su complejidad sin incluir en la ecuación su proximidad con el estrecho de Gibraltar, más que un paraíso fiscal. Para entender este binomio entre el crecimiento urbano y el turismo es necesario tener en cuenta que el uso turístico en el siglo XXI no se limita exclusivamente a hoteles, restaurantes y agencias de viajes; es bastante más. Hoy, un destino turístico como la Costa del Sol engloba otras ofertas -vivienda particular y de alquiler temporal, por ejemplo-, otras demandas –personas que disfrutan de su tiempo libre más de seis meses seguidos-, la utilización de otros servicios –los hospitalarios- y está determinado por otras políticas - cultura, infraestructuras, ordenación del territorio, medioambiente-. La visión que se plantea en estas líneas es, por lo tanto, la del destino turístico como territorio que acoge temporalmente más personas de las censadas y cuya economía, sociedad y medioambiente dependen, en

mayor o menor grado, del consumo de los no-residentes oficialmente contabilizados.

EL MODELO DE IMPLANTACIÓN TERRITORIAL-TURÍSTICA EN LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

La Costa del Sol³, y concretamente la zona occidental (CSO), es una de las zonas más consolidada, madura y con mayor complejidad en la implantación territorial del turismo. Su dimensión es destacada, cuenta con 656 Km² y una población de 551.663 habitantes en el 2021, lo que supone una densidad media de 840 hab/Km². En la actualidad los límites de la CSO son difusos porque su dinámica socioeconómica y urbana se extiende al interior (Serranía de Ronda, Valle del Guadalhorce, interior de la Axarquía) y a la costa de las provincias de Cádiz y Granada. El primer hecho a conocer es que

³ La investigación que da lugar a este artículo se financia con el proyecto de investigación titulado "Saturación turística en destinos costeros españoles. Estrategias de decrecimiento turístico. Una aproximación desde la dimensión social" (RTI2018-094844-B-C33) del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Plan Nacional de I+D+i).

el turismo es la actividad principal del litoral y, en algunos de sus municipios, es la única actividad.

El modelo de implantación territorial turística en la CSO se puede diferenciar en dos tipos:

1) Un modelo concentrado, un continuo urbano entre Torremolinos, Benalmádena y Fuengirola. Es la zona más densificada y de mayor ocupación del territorio, con grandes bloques en primera línea de playa y rasgos de saturación evidentes. La clave para entender este aglomerado urbano es la cercanía al aeropuerto y el ahorro de transporte que suponía a los primeros turoperadores del turismo (Esteve Secall, 1982). En Málaga capital residían los trabajadores turísticos de la costa desde el inicio del turismo industrial en la década de 1960. Además, Málaga integraba en el mismo municipio a Torremolinos, que se independizó de la capital en 1988, mientras que el aeropuerto sigue ubicándose en el municipio de Málaga.

Figura 1. Modelo concentrado. Playa del Bajondillo y torres de Miramar en Torremolinos.



Fuente: Enrique Navarro

Esta singularidad creada por el turismo hace que la aglomeración urbana de Málaga (que engloba a este primer modelo) se definiera como “en el centro (Málaga) se ubica la periferia económica y en la periferia (la costa) se ubica el centro económico”.

Hay que esperar a bien entrado el nuevo siglo para que Málaga capital revierta esa situación, al convertirse en un municipio muy dinámico económicamente donde la tecnología y el turismo de atractivos culturales (con la bandera de Picasso como símbolo de su modernidad)⁴ han modificado, en parte, esta inversión de una aglomeración clásica.

2) El segundo modelo es más extensivo y disperso, aunque tiene concentraciones destacadas en núcleos de población tradicionales (Marbella y Estepona) y en urbanizaciones islas conectadas a la arteria principal, la carretera N-340. Está formado por los municipios litorales de Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva. Este modelo es más consumidor de recursos (suelo y agua) y su clave definitoria la encontramos en un conjunto de factores: propiedad del suelo más concentrada, lejanía del aeropuerto, toque de exclusividad en los inicios del turismo en Marbella, una extensión mayor de los municipios y, desde la década de 1980, los campos de golf (aquí se encuentran 39 de los 45 campos de la CSO⁵), que ponen en el mercado espacios del interior sin vistas al mar que se han revalorizado con estas instalaciones; ya que, la asociación campo de

⁴ Hoy es una ciudad que genera una oferta independiente al turismo de sol y playa, con su propia demanda

⁵ En la provincia hay 54 campos de golf

golf-viviendas, ha sido un negocio muy rentable y bandera del destino (Galacho, 1996).

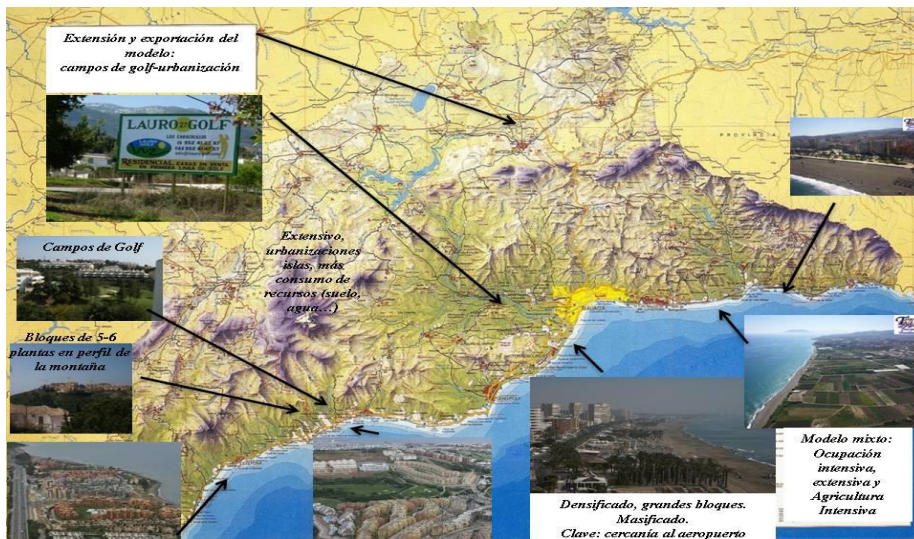
Figura 2. Diseminado en las laderas de Mijas-Pueblo.



Fuente: Enrique Navarro

Este modelo se extiende y exporta al interior más próximo, en el piedemonte, en los municipios de interior cercano (Istán, Ojén y Benahavís) o en las comarcas limítrofes de Ronda y el Valle del Guadalhorce.

Figura 3. Modelo de implantación territorial-turística de la Costa del Sol.



Elaboración propia. Fuente: Diputación de Málaga, fotos Julián Rojas y Enrique Navarro.

Para tener una visión completa, hay que saber que la zona litoral al este de la provincia de Málaga tiene un modelo de implantación mixto donde al turismo y la construcción se une una agricultura altamente rentable. En la zona oriental encontramos ocupaciones intensivas en Torre del Mar (Vélez-Málaga), Algarrobo-costa y Torrox-costa, pero también hay urbanizaciones extensivas en todo su territorio. Nerja es sin duda el municipio turístico emblemático desde la década de 1970. En la zona este hay turismo hotelero, pero predominan el de segunda residencia⁶ y el turismo residencial⁷, donde el mercado alemán tiene más protagonismo (más del 30%). Si bien desde la década de 1960 han convivido agricultura y turismo, en los últimos veinte años, la agricultura intensiva tiende a ocupar las zonas interiores de estos municipios costeros, con un problema agravado por el excesivo consumo de agua de la agricultura tropical.

⁶ Es principalmente nacional que se concentra en verano, vacaciones y fines de semana.

⁷ Es principalmente de extranjeros, aunque no falta demanda interna, que pasa en la zona entre seis meses y un año, buscan la benignidad del clima fuera de la temporada alta y está compuesto por jubilados, trabajadores muy cualificados y rentistas.

Desde el punto de vista turístico, la Costa del Sol Occidental destaca por varios segmentos de demanda según el tipo de alojamiento, de ahí la importancia de conocer la distribución de esta oferta. La CSO posee la mayor concentración de oferta de alojamiento turística reglada de Andalucía con 883 establecimientos y 130.846 plazas en hoteles (74387 plz + 3174 plz en hostales), camping (8142 plz) y apartamentos (43606 plz) en el año 2021. A ello se unen 161.834 plazas de viviendas de uso turístico registradas (en Andalucía se denominan viviendas con fines turísticos -VFT) y otras viviendas (se estiman que en 2011 había 511.434 plazas, en 146.124 viviendas de potencial uso turístico⁸) que no aparecen en los circuitos comerciales turísticos pero que son utilizadas como vivienda secundaria por los veraneantes, el turista residencial e incluso por algunos nómadas digitales, que ven en las condiciones de vida de la

⁸ Aunque no está publicado el censo 2021, la provincia de Málaga es la segunda provincia española con mayor crecimiento en construcción de vivienda y volumen de transacciones (45% en Andalucía) entre 2014 y 2019. En 2014 se visaron 509 viviendas de renta libre y obra nueva, en 2018 ese número subió a las 7.376 (Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, 2020). Según el Ministerio de Fomento (2020) el volumen de las transacciones de compra-venta, pasó de los 3.850 millones de euros de 2013 a 6.303 millones de euros en 2019.

zona un atractivo para vivir en la Costa del Sol sin censarse; aquí se convive con esa situación de mezcolanza que hay actualmente en los movimientos de población donde el ocio y el negocio se unen y crean una nueva realidad social.

Como se observa, a pesar de la importancia de los hoteles, con especial atención a la oferta de 4 y 5 estrellas (el 75% de las plazas hoteleras), la vivienda es el alojamiento más abundante porque concentra casi el 80% de la oferta. La demanda de segunda residencia y demanda del turismo residencial surge en los años 60 del pasado siglo, se potencia en los años 80 y se desborda en el último *boom* inmobiliario del presente siglo. Es la apuesta de todos los gestores municipales y empresarios inmobiliarios, y lo que ha ido masificando, saturando y transformando radicalmente el territorio.

Hasta la llegada de la crisis económica e inmobiliaria, las promociones urbanísticas vendían muchas de estas viviendas en los países de origen, dotando a las urbanizaciones con servicios exclusivos (campos de golf, geriátricos de lujo, servicios médicos a domicilio, etc.) y a precios altos para el nivel de vida malagueño local, pero muy asequibles para las rentas norteeuropeas. Esta mezcolanza, surgida en los años ochenta, entre turismo-residencia (no permanente) es la apuesta de los gestores-políticos municipales y de los

empresarios inmobiliarios, que han transformado radicalmente el territorio.

EVOLUCIÓN DEL DESTINO COSTA DEL SOL

Antes del desarrollo del turismo, a finales de los años cincuenta, la Costa del Sol era un espacio con una economía subdesarrollada, basada en la pesca de subsistencia y en una agricultura poco productiva solo aprovechada en los estrechos y pequeños valles. La población ascendía a 51638 habitantes en 1950, con un escaso nivel de instrucción (más del 70% de analfabetos funcionales) y con estructuras, por edad y sexo, propias de una sociedad tercermundista. Hoy la situación es muy diferente, la población se ha multiplicado por más de diez (de 51638 en 1950 a los 551.663 de 2021), tiene una estructura demográfica con síntomas de envejecimiento propios de cualquier país desarrollado, el analfabetismo es casi inexistente (2,9%), el sector servicios es predominante y la población extranjera no es anecdótica (el 34% en 2021), especialmente en algunos municipios (42% en Fuengirola, 40% en Manilva, y 33% en Marbella).

La evolución turística de la Costa del Sol Occidental es similar a la de otros destinos turísticos mediterráneos, aunque con ciertas particularidades; en esta evolución se pueden distinguir cinco etapas.

1) A finales del s. XIX el litoral malagueño era solo un centro-balneario local y no fue hasta finales de los cincuenta del s. XX, con el proceso de industrialización de Europa occidental, cuando se implanta el turismo en el espacio de una forma dominante.

2) Desde los años sesenta se genera un auténtico “boom” caracterizado por la ocupación de la primera línea de playa en parcelas discontinuas, lo que obedece más al precio del suelo y a las estrategias de los turoperadores que a una lógica racional de la ordenación del territorio. Los espacios cercanos al aeropuerto se destinaron al turismo de masas, exclusivamente manejado por los turoperadores europeos (Torremolinos, Benalmádena), mientras los espacios más alejados, como Marbella, empiezan a ser frecuentados por la aristocracia y las élites europeas; es el inicio de la vivienda como alojamiento turístico y del turismo residencial. Entre los espacios emisor y receptor se establece una relación de neocolonialismo económico, ya que algunas leyes alemanas y escandinavas (Ley Strauss, por ejemplo) animaban a invertir en países en “vías de desarrollo”, concediendo reducciones en los impuestos. Esta fuerte expansión contrasta con la carencia en la

zona de infraestructuras de comunicación, abastecimiento de agua, saneamiento..., escasa formación y poca redistribución de la riqueza.

Figura 4. Playa de la Carihuela y Hotel Torre Castillo Santa Clara en 1975.



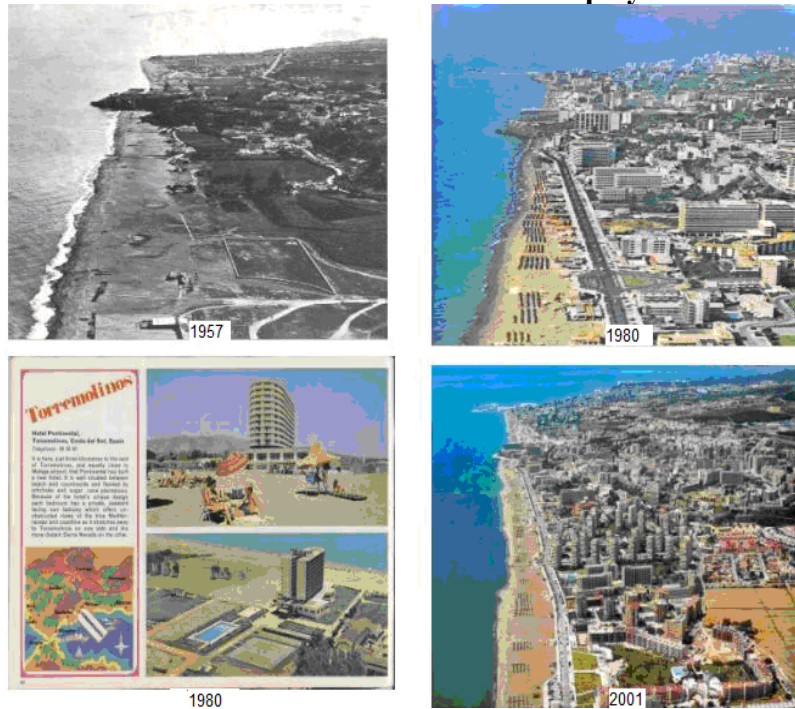
Fuente: Diputación de Málaga

Tabla 1: Evolución del modelo de desarrollo turístico.

ANTECE- DENTES	DESPEGUE TURÍSTICO (1920-1959)	<i>BOOM</i> TURÍSTICO (1960-1973)	CRISIS TEMPORAL (1973-1980)	REDEFINICIÓN DEL MODELO (1981-2011)
Viajeros románticos siglo XVII y XIX	Turismo de élite Incipiente oleada de visitantes	Turismo de masas “sol y playa”	Cambios en la demanda: más turismo nacional, nuevos segmentos	Diversificación de la oferta y demanda Cualificación de oferta /Expansión territorial

Fuente y elaboración propias.

Figura 5: Evolución de Torremolinos 1957-1980-2001 y la ubicación del hotel en la misma playa.



Fuente: Diputación de Málaga, fotos Julián Rojas y Enrique Navarro.
Elaboración propia

3) La crisis del petróleo de los setenta (1973 y 1979) ralentiza el crecimiento de nuevas instalaciones turísticas, reajusta los costes y la poca racionalización del crecimiento. Es entonces cuando empiezan los primeros problemas de saturación de algunos espacios concretos y el gran deterioro ambiental, especialmente de la playa. Aunque este periodo de crisis pudo conducir a una disminución del número de visitantes en la Costa del Sol, excepto entre los años 1973-74-75, la demanda se incrementa notablemente gracias al abaratamiento de los paquetes turísticos, a una nueva forma de oferta “el apartamento” y al descenso de la calidad en los servicios, esta es la clave para entender la etapa posterior.

4) Desde mediados de los ochenta hasta la pandemia de 2020, se intensifica notablemente la ocupación del espacio, lo que produce un cambio radical del modelo turístico; es lo que se ha denominado “redefinición del modelo turístico”, muy común en los noventa en el litoral español (López et alii, 2005) y en otros países del entorno (Marruecos, Turquía, Grecia...). Sus rasgos definitorios son dos. (i) En los primeros años, el modelo de implantación se expande hacia el interior del propio destino (Mijas, Marbella e incluso municipios sin playa como Benahavís), pero en los años noventa el modelo se exportó a comarcas del interior próximas como: Serranía de Ronda y Valle del Guadalhorce y a otras comarcas no tan cercanas como

Antequera, que dista más de 40 km de la costa. Una de las claves para entender esta expansión, y la exportación del modelo, habría que buscarla en los campos de golf y en la construcción de viviendas alrededor de dichos campos, lo que alimenta al *turismo residencial* y de *segunda residencia*. (ii) La otra estrategia de redefinición es la diversificación del producto, con el incremento de la mal llamada oferta complementaria (turismo de golf, turismo náutico, de salud, de compras, de congresos y eventos, etc.). Estas dos estrategias resultaron ser una apuesta innovadora en los ochenta, lo que generó la redefinición de este espacio consolidado cuando ya parecía estar en plena crisis de madurez. En la actualidad, esta revitalización ha creado un crecimiento y unas perspectivas de futuro, especialmente en la oferta de viviendas, que empiezan a ser una amenaza para el futuro turístico (Navarro-Jurado, Thiel Ellul, y Romero Padilla, 2015).

El resultado de esta evolución en la Costa del Occidental es la transformación del clásico modelo de "sol y playa" surgido en los años sesenta (recursos de playa y clima, actitud pasiva, importante demanda extranjera, concentración en verano con rasgos de masificación...), a modalidades turísticas diversas. Y, como aspecto más destacado, señalar que la crisis económica que comienza el 2008 afectó a las inversiones en los primeros años, pero no cambió las características del modelo; es más, la salida de la crisis ha sido con

una mayor turistificación, creciendo e intensificando la ocupación del espacio con más urbanizaciones, más hoteles y con las viviendas turísticas como elemento disruptor en un modelo neoliberal sin ningún control.

5) Hoy, tras el frenazo del turismo y la construcción por la pandemia que se inicia en el 2020, la recuperación parece más cerca, las últimas cifras de viajeros en alojamiento turístico regladas (1.093.902 entre enero, febrero y marzo de 2019 y 911.408 en los mismos meses de 2021) o de entrada al aeropuerto (en marzo de 2019 llegaron 685.154 pasajeros y en marzo de 2022 599.457) están próximas a las de 2019. Pese a los datos, hay una situación de incertidumbre por los acontecimientos globales circunstanciales (invasión de Ucrania y la crisis de la energía) o estructurales (crisis climática y la afectación en los espacios litorales mediterráneos).

Son muy significativos los últimos temporales de mar que están erosionando la costa y “comiéndose” la arena, convirtiéndose en un problema estructural que parece que los cinco millones de euros de gasto anual no van a solucionar, sin hacer cambios territoriales estructurales.

LA COSTA DEL SOL ES UNA “MÁQUINA DE CRECIMIENTO URBANO”.

La Costa del Sol, es la mayor aglomeración urbana del sur peninsular y ejemplifica la creación de un nuevo territorio desde la llegada del turismo. La Costa del Sol en general, y la zona Occidental en particular, es una ‘máquina de crecimiento urbano’ (*growth machine*) que se basa en el crecimiento inmobiliario y la consiguiente ampliación de las infraestructuras de comunicaciones (Logan y Molotch 1987; Navarro-Jurado, et al. 2019; Romero-Padilla, et al. 2019).

La explicación es bien sencilla. Los procesos de crecimiento y aglomeración urbanos y otros fenómenos globales del mundo contemporáneo (Borja y Castell 2004; Harvey 2013) no se basan en la actividad económica tradicional, sino en un acuerdo tácito entre los agentes económicos y políticos más importantes de un territorio para promover el incremento sostenido de la extensión del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y la ampliación de la base demográfica (López y Rodríguez, 2010). La *growth machine* urbana modifica la oferta (movimiento de capitales) y transforma la demanda de la sociedad (el imaginario y las subjetividades de la ciudadanía). En este

gran acuerdo se mantiene al margen al resto de las clases sociales, que en todo caso actúan de manera pasiva (Harvey, 2013).

La fuerte conexión entre urbanización y economía hace que el desarrollo de la construcción de grandes infraestructuras del transporte y las comunicaciones -resultado y facilitador de los macroprocesos urbanos-, se convierta en sinónimo de progreso en los discursos políticos, en los medios de comunicación y, finalmente, en el imaginario de la sociedad en general.

En algunas de las principales áreas urbanas -y en concreto en algunos de los principales destinos turísticos -como sucede en el suroeste norteamericano y Florida, y de la costa mediterránea española- los grandes procesos de extensión urbanos se han desarrollado a golpe de macroproyectos (Harvey, 2013). Por ello, se pueden identificar mejor determinadas formas de desarrollo con el concepto de análisis urbano denominado *growth machine*. A través de esta teoría puede mostrarse cómo el crecimiento de los destinos no está relacionado con las variables clásicas del turismo, ni obedece a un plan de desarrollo sostenible, ni tampoco tiene en cuenta el impacto ambiental y social. En este contexto ideológico desarrollista, la sociedad civil asume la idea de que, para conseguir riqueza y bienestar, es necesario crecer; las externalidades socioculturales y

ambientales podrán ser asumidas porque se resolverán posteriormente. Esto se une a una desconfianza generalizada en los modelos de desarrollo alternativos.

El crecimiento sin límites en los últimos sesenta años y especialmente en los últimos treinta años en la CSO, solo se puede entender con el apoyo de las administraciones centrales y autonómicas (y fondos europeos), porque son ellas las que 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 700 mill.€), la construcción de las autopistas de peaje AP-7 y de entrada a Málaga AP-46, la hiperronda de Málaga (cuatro carriles en dos direcciones, y 400 mill.€), ampliación del Puerto de Málaga (para cruceros y con la tematización comercial y de ocio del Muelle Uno), etc.

Las infraestructuras fueron acompañadas por el “boom” inmobiliario español de 1996 a 2020, especialmente intensa durante el periodo 1999-2006 y 2015-2020 cuando el número de viviendas construidas fue de más de trescientas mil en el primer periodo (324.666 en la provincia⁹), mucho mayor que en Madrid y en

⁹ Muchos de estos datos son de la provincia de Málaga porque los datos municipales son inexistentes.

cualquier otra parte del territorio nacional y europeo (Díez y Gómez, 2009).

La intensa actividad económica y la laxitud de las administraciones son la base del desproporcionado conjunto de irregularidades urbanísticas, acompañado de procesos de corrupción acaecidos en los últimos dos decenios en la costa malagueña, que se extendieron por el interior de la provincia, cuyo caso más grave y mediático se dio en Marbella cuando se encarceló por corrupción a varios concejales y a la alcaldesa (Díez y Gómez, 2009; Yus y Torres, 2010).

Figura 6. Campo de Golf Cala Resort, Mijas.



Fuente: Enrique Navarro

En el presente seguimos constatando que la actitud hacia el crecimiento y el ‘desarrollismo’ como salida de las recurrentes crisis económicas no ha cambiado. Sólo es necesario comprobar la nueva Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral de 2013, que permite las concesiones y la construcción, ahora "en casos excepcionales", sobre terrenos litorales y zonas forestales incendiadas. O los cambios legislativos respecto a los campos de golf donde se evidencia las contradicciones, cuando se regula que los ara lo campos de golf son incompatibles los usos residenciales (Decreto 43/2008, Ley 1/2008) por el enorme crecimiento de viviendas; y cuando llega la crisis en 2010 cambia radicalmente la ley y se concede la figura de “campo de golf de interés turístico” donde se perpetua la asociación campos de golf y vivienda.

Algunos datos sobre este crecimiento ejemplifican lo expuesto:

1) El crecimiento de viviendas es espectacular, de las 133.969 nuevas viviendas ordenadas como suelo clasificado tramitado en los PGOU actuales del litoral malagueño, 33.508 están en los primeros 500 metros, según el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (Granados, 2013).

Figura 7. Urbanización Calahonda en construcción, Mijas.



Fuente: Enrique Navarro

2) Los 14 municipios del litoral de la provincia tienen 15.000 hectáreas de suelo urbanizable clasificado, con capacidad para unas 300.000 viviendas más. Además del suelo urbanizable, una tercera parte se encuentra ordenada -por el Plan General o con un Plan Parcial aprobado- y tiene una capacidad aproximada para 1300.000 viviendas. Este suelo tiene una disponibilidad inmediata (Junta de Andalucía, 2015).

3) El *boom* inmobiliario propició la afluencia de capitales, en buena parte de dudosa procedencia (que escapan de la justicia o del

fisco de sus países de origen). Por ejemplo, la inversión directa extranjera destinada a la actividad inmobiliaria en 2006 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% frente al 2'2% en España, para ese mismo año.

4) El litoral malagueño es el menos protegido de Andalucía con el 6,2%, respecto al de Huelva (24%), Cádiz (33%) o Almería (28%). Solo hay un ENP en la CSO, las dunas de Artola.

5) La regulación de los ríos, junto a la ubicación en la misma superficie de playa y dunas en muchos asentamientos e infraestructuras (el caso de Artola), ha generado una regresión de las playas y frentes de deltas. Se ha quebrado la dinámica de regeneración de las playas porque se corta la alimentación de los ríos, se interceptan el tránsito sedimentario longitudinal -lo que provoca mayores tasas de erosión- y hay una subida del nivel del mar constante de entre 2 y 3 mm/año durante la primera mitad del siglo XXI. El resultado es que todos los años hay que invertir millones de euros para su regeneración y puesta a punto ante la temporada turística (en 2018, 0.53 millones de euros en regeneración de arena y 4.6 millones de euros en obras tras los temporales). La construcción de muros, espigones, etc. como

defensa frente a la erosión ha incrementado el problema y expone a la primera línea de playa a una mayor incidencia ante los recurrentes temporales.

6) Desde el punto de vista social y económico, el proceso de transformación del modelo turístico adoptado tras la crisis del 2008 ha propiciado la precarización de las condiciones de empleo (ej. camareras de piso) y conflictos alimentados por la extensión e intensificación del uso turístico en núcleos urbanos que tradicionalmente se habían mantenido al margen, como ejemplifica el descontento vecinal ante el auge de las viviendas turísticas en el centro histórico de Málaga (Romero-Padilla, et al. 2019). El descrédito de la panacea económica turística se hace patente cuando se divulga que Marbella y Málaga son los municipios que disponen de una mayor proporción de empleo en los servicios (84'2% y 85'9% respectivamente) y una de las más bajas renta neta media anual por habitante (8.785€ y 9.955€ respectivamente) de España (INE, 2020).

LA AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN NO ES EL PROBLEMA.

Se podría pensar que uno de los problemas de la zona es la falta planificación espacial, y que una ordenación del territorio podría poner cierta racionalidad espacial; sin embargo, nada más lejos de la realidad. No ha existido en la Costa del Sol Occidental carencia de planificación. Desde los años 60 del pasado siglo ha habido planes espaciales que pretendían dar cierta racionalidad al crecimiento (Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol de 1961) pero no siempre se cumplieron, porque fue más importante captar divisas para financiar el desarrollo. Esta estrategia (turismo = divisas) es propia de los países en vías de desarrollo y la encontramos también en la actualidad en costas del Caribe o del sudeste asiático. En los años ochenta llegaron los Planes Generales de Ordenación Urbana municipales y desde el 2006 se empieza a redactar el Plan de Ordenación del Territorio Subcomarcal de la Costa del Sol Occidental (POT-CSO) que, por diversos motivos formales, fue anulado por Tribunal Supremo en 2015; ahora está en tramitación. En el caso del POT de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM) se aprobó en 2009 e incluye a Torremolinos y Benalmádena como parte de dicha aglomeración.

Tabla 2. 1º Km de línea de costa sellada

Torremolinos	89,09
Benalmádena	80,30
Fuengirola	83,03
Mijas	70,11
Marbella	77,82
Estepona	61,04
Casares	65,57
Manilva	55,76

Fuente IECA y elaboración propia.

En realidad, no parece que faltase una “visión de futuro”, no faltan propuestas a medio plazo, la cuestión es que se ordena el territorio a través de la política urbanística, sin visión comarcal y se hace “impuesta” y/o “sugerida” por los promotores inmobiliarios, en connivencia con los gestores-políticos. Los ayuntamientos comprometen suelo en convenios urbanísticos con promotores, años antes de realizar los PGOU, lo que deja sin poder efectivo cualquier racionalidad espacial que se quiera implementar. Uno de los casos más llamativos fue el PGOU de Manilva que, antes de aprobarse en 2011, tenía ya el 80% del suelo urbanizable futuro comprometido.

Por tanto, la planificación urbana tiene como resultado un modelo territorial con tres características que tiende a la insostenibilidad (Górgolas 2017):

1. Un consumo excesivo de suelo, con un sobredimensionamiento de la clasificación de suelo urbanizable, unido al impacto que se deriva de la “invasión incontenible de asentamientos urbanísticos en suelo no urbanizable” (Górgolas 2017, 4). El caso Manilva es llamativo porque tiene unidades territoriales donde el volumen de suelo urbanizable supera ampliamente la superficie total del suelo urbano, en concreto un 291%.

2. El modelo urbano de este litoral carece de parámetros de compacidad urbana, debido a la apuesta por un modelo disperso de urbanizaciones y al aumento de suburbanizaciones irregulares en el suelo rústico. El indicador de “expansividad urbana” (m² de suelo urbano/habitante censado) en Casares es de 1.351 m²/ha, mientras el valor medio del litoral andaluz son 200 m²/habitante (equivale a unas 25 viviendas/ha) y se estima como habitual en una ciudad compacta entre 100 y 150 m² de suelo urbano/habitante.

3. La Junta de Andalucía aprueba esta dispersión del modelo territorial identificando Áreas de Oportunidad Supramunicipales en el

POT-CSO. Son áreas que por su carácter estratégico se excluyen del crecimiento urbano.

Por otro lado, el POT-CSO mantiene un discurso ambiguo y complejo, anuncia que se quiere controlar y disminuir la presión y propone limitar el crecimiento por encima de la autopista de peaje, a la vez que anuncia más infraestructuras para articular el territorio, lo que podría crear un mayor crecimiento futuro... “al mercado no lo para nadie” le gusta decir a los políticos cuando hablan de crecimiento de viviendas. Por otro lado, este POT propone una “metaciudad” del conocimiento y de jubilados como claves para el desarrollo socio-económico.

El POT-CSO no es un plan turístico, pero interviene asumiendo la actividad existente (turismo y construcción de viviendas) sin contar con el sector turístico. Dicho sector plantea que no hay una visión de conjunto del turismo en la zona bandera de Andalucía; es entonces cuando la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía toma la iniciativa y, con la Ley de Turismo de 1999, realiza el primer Plan de Recualificación de un destino turístico. Así nace el único plan turístico en la historia de la Costa del Sol Occidental, el *Plan Qualifica*.

REFLEXIONES.

La Costa del Sol Occidental y todo el litoral malagueño es un territorio configurado por y para el turismo, que cuenta con similares transformaciones a las ocurridas en otros espacios turísticos del litoral mediterráneo, de California o Brasil. La Costa del Sol, por su proximidad con el estrecho de Gibraltar y por su consolidación como destino turístico internacional, se ha convertido en una de las zonas de aglomeración urbana más dinámicas del mediterráneo: está conectada globalmente y, por ello, el territorio centroeuropeo forma parte de su socioecosistema.

La Costa del Sol ejemplifica los cambios territoriales de la economía neoliberal en la UE, con un fuerte impacto en el medio ambiente, al que devoran; y se desarrollan al ritmo de los cambios de las ciudades globales, de las que se alimentan. Así, la transformación de la Costa del Sol se adapta casi a la perfección al funcionamiento de una *growth machine* mientras duraban los últimos “boom” inmobiliarios que ha padecido.

No es difícil comprobar la transformación territorial de la Costa del Sol Occidental. La sociedad actual es radicalmente distinta, hay una multiculturalidad evidente que se refleja en el fuerte proceso

inmigratorio de los denominados “inmigrantes climáticos”. Es cierto que la sociedad tiene un carácter cosmopolita, abierto, emprendedor, donde el 34% de la población es extranjera, y el 21% es de fuera de la provincia. Esta nueva sociedad es más independiente, vive en lugares segregados por la lógica económica y cuenta también con un grupo de delincuencia (corrupción de cargos políticos, nuevas mafias, blanqueo de dinero en el negocio inmobiliario, etc.) bendecida por algunos poderes públicos. La creatividad existente se aplica para crear empresas innovadoras.

La reflexión final es compleja, si la valoración es económica, en estos tiempos de mercantilización de casi todo, no hay duda, antes - 1950- la Costa del Sol era una zona subdesarrollada y hoy tiene varios sectores económicos destacables que crean empleo y riqueza. Si la valoración es social en esta sociedad multicultural y cosmopolita, las respuestas son más complejas porque dependerá del punto de vista, en los últimos años mucha población autóctona no se ve reflejada en este crecimiento sin límites, pero el “inmigrante climático” tiene una calidad de vida mejor... Si la valoración es ambiental, el impacto negativo es incuestionable. Sin embargo, desde un punto de vista científico-técnico la cuestión es: qué oportunidades se han dejado pasar por actuar con la máxima de crecer y crecer sin límites desde los

años 80, en este caso las pérdidas de oportunidad han sido demasiadas.

REFERENCIAS.

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

DÍEZ RÍPOLLÉS, José Luís; GÓMEZ CÉSPEDES (2009), 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.

ESTEVE SECALL, R. (1982). Ocio, Turismo y Hoteles en la Costa del Sol. Málaga, Diputación Provincial de Málaga.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (1996). Urbanismo y turismo en la Costa del Sol. Málaga. Universidad de Málaga.

GÓRGOLAS MARTÍN, P (2017). La planificación territorial de ámbito subregional en el litoral andaluz: de la «condescendencia» con el planeamiento general en

vigor a la «adulteración» del modelo de ciudad regulado en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. *Práctica Urbanística*, 47, julio-agosto

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

JUNTA DE ANDALUCÍA (2015). Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía. Sevilla. Junta de Andalucía

HARVEY, D. (2013). Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Akal. Madrid

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

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

LÓPEZ OLIVARES, ANTÓN CLAVÉ, NAVARRO JURADO, PERILLA DEL ÁLAMO y SASTRE ALBERTI (2005). «Cambios y transformaciones en el

actual modelo turístico de España». *Annals of Tourism Research en Español*, nº 7 (2), 423-446.

NAVARRO-JURADO, E.; THIEL ELLUL, D. ROMERO PADILLA, R. (2015). Periferias del placer: cuando turismo se convierte en desarrollismo inmobiliario-turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 67, 275-302

NAVARRO-JURADO E, ROMERO-PADILLA Y, ROMERO-MARTÍNEZ JM, SERRANO-MUÑOZ S, HABEGGER S & MORA-ESTEBAN R (2019). Growth machines and social movements in mature tourist destinations Costa del Sol-Málaga, *Journal of Sustainable Tourism*, 27:12, 1786-1803,

ROMERO MARTINEZ, J.M; ROMERO PADILLA, Y. y NAVARRO-JURADO, E. (2015). Atributos urbanos contemporáneos del litoral mediterráneo en la crisis global: caso de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol. *Scripta Nova*, Nº. 19, 500-526

ROMERO PADILLA, CEREZO MEDINA, NAVARRO-JURADO E, ROMERO MARTÍNEZ, GUEVARA-PLAZA (2019). Conflicts in the tourist city from the perspective of local social movements. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2837, 1-35

YUS, Rafael; TORRES, Miguel A. (2010). 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.

DOS CIUDADES EN UNA: MARBELLA Y SU “FRONTERA” INTERIOR.

Juan José Natera Rivas

En 2021, según el Padrón Municipal de Habitantes, el municipio de Marbella contaba con un total de 147.958 habitantes; una cifra elevada que le sitúa, con diferencia, como el segundo municipio más poblado de la provincia malagueña tras la capital, pero que toma su verdadera dimensión si la comparamos con la correspondiente a 1950; en ese año fueron censados 9.921 habitantes de hecho, una cifra inferior a municipios como Estepona o Alhaurín el Grande. Resulta evidente que inmersa todavía en una economía agraria prácticamente de subsistencia –el proceso de industrialización que llevó a los hornos malagueños a acaparar el grueso de la producción española de hierro había quedado hace tiempo atrás; y también había llegado a su fin la aventura colonizadora asentada en el occidente municipal-, la población que residía en Marbella era aquella que el territorio podía mantener. Y no será hasta la llegada de una nueva forma de aprovechar ese territorio, el turismo, cuando los contingentes residentes –y los visitantes- se van a disparar, hasta llegar a la situación actual.

Podríamos estar de acuerdo con que el nombre de Marbella evoca un turismo de glamour; Puerto Banús es símbolo de opulencia, basta ver la concentración de marcas de lujo en unos pocos centenares de metros, automóviles de alta gama o amarres ocupados por yates de generosa eslora. Marbella aún se considera como un lugar al que vienen —o vinieron— a residir, ya sea de forma permanente o por temporadas, magnates, artistas, actores, escritores, deportistas de élite... Muchos de ellos de origen extranjero, quedan en la memoria los árabes, con tal capacidad de gasto que financiaron un túnel para que una vía de alta capacidad no dividiese en dos su propiedad; otros, provenientes de la Europa nórdica, vienen atraídos por las excelentes condiciones para jugar al golf durante prácticamente la totalidad del año. Y otros, en fin, que deciden pasar temporadas en fantásticas villas de lujo, más o menos de forma anónima. Y todo eso es cierto. Lo que ocurre es que es sólo una parte de la realidad: junto a ella coexiste otra, que tiene como protagonistas a residentes que podríamos denominar como de “clase media”, y también a otros cuyos ingresos son una reducida fracción de los primeros. En fin, a residentes provenientes también del extranjero, pero cuyas motivaciones para residir en el municipio son básicamente laborales.

Existe, por tanto, una clara diferencia en la población residente en Marbella, cuya cristalización territorial está presente, aunque tal

vez no sea demasiado evidente para el visitante ocasional, e incluso para el propio residente, para el que probablemente pase desapercibida por su propia cotidianeidad. El lema del Coloquio es “Procesos urbanos y turísticos en escenarios postpandemia. Visiones desde las fronteras”, y en esta parte de la excursión vamos a trabajar una frontera más, en este caso relacionada con los ingresos.

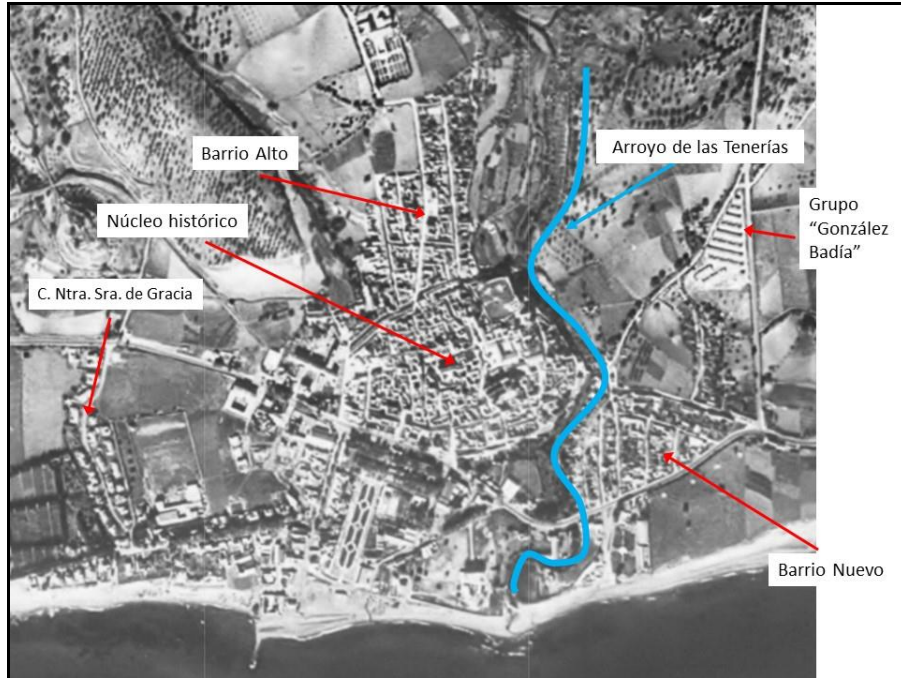
Emplearemos el Arroyo de La Represa, las Tenerías o la Barbacana –por todos esos nombres se lo conoce- como frontera que separa ambas Marbellas. Se trata de uno de los tantos pequeños cursos fluviales que avenan la fachada meridional de Sierra Blanca; con un fuerte encajonamiento en las cercanías de su desembocadura, sirvió como apoyo a los elementos defensivos orientales de la fortaleza marbellí –de la presencia de una barbacana se deriva una de las denominaciones del arroyo-, y durante largo tiempo existió un puente, el Puente de Málaga, que servía como vía de cruce y como punto de unión entre sus márgenes oriental y occidental. El embovedamiento de su tramo final culminado en 1964 supuso la demolición del puente (Moreno, 2004); y no será hasta mediados de los ochenta cuando se complete el embovedado hasta el límite con la denominada “Carretera de Circunvalación”, hoy Avenida Arias de Velasco. Con ello, su presencia física desaparece, aunque la influencia de esta suerte de “borde” puede rastrearse con claridad en el entramado urbano.

A comienzos del siglo XX, el casco urbano marbellí se limitaba al casco antiguo, encerrado por el trazado de sus murallas, (ya derribadas en gran parte, y que puede reconocerse casi en su totalidad en el plano), y a dos pequeños barrios “extramuros”, elementos todos que se aprecian claramente en la imagen tomada del “Vuelo Americano”, de 1956/57 (figura 1).

El primero de los barrios, en dirección norte, data en su porción más antigua de los siglos XVII-XVIII, y fue en la primera expansión del tejido urbano marbellí más allá de sus murallas; partiendo de la Puerta de Ronda, y “atraídas” por el convento de San Francisco, fueron surgiendo progresivamente calles rectilíneas con trazado ortogonal: es el Barrio Alto o de San Francisco. Posterior es el Barrio Nuevo, o simplemente El Barrio; situado al otro lado del Arroyo, el plano en el que aparece representado con su configuración actual data de 1809, obra del Capitán de Fragata José Gómez Imaz, y en él se representaron cinco calles abiertas en dirección norte sur, y algunas perpendiculares. Esta ha sido desde antiguo zona de residencia obrera: habría sido parte de los empleados que trabajaban en labores complementarias de las ferrerías, como el acarreo de mineral, la población que consolidó este poblamiento, mientras que Prieto (1994) indica que El Barrio, en los momentos inmediatamente anteriores a la Guerra Civil, estaba poblado mayoritariamente por

pescadores y jornaleros, tipo de población que después continuaría habitando el área. Este tejido extramuros se completa con una tímida expansión desde el sur del casco antiguo hacia el mar. En el siglo XIX se mejora definitivamente el paseo de La Alameda, en el marco de las preocupaciones higienistas de la época, aunque su origen podría estar en la segunda mitad del siglo anterior (Aguilar, 1982); y junto a él se levantaban algunas construcciones de carácter industrial cercanas al mar, que llegarían incluso a restarle espacio al paseo, además de algunas residencias. En esa misma imagen, que, recordemos, data de mediados de los cincuenta, pueden apreciarse elementos nuevos que van podrían considerarse como los primeros ejemplos de la diferenciación entre el este y el oeste del todavía entonces pueblo, a los que inmediatamente vamos a hacer referencia.

Figura 1. El casco urbano de Marbella a mediados de la década de los cincuenta.



Fuente: Vuelo americano (1956/57).

Será tras el final de la Guerra Civil cuando se den los primeros pasos de lo que más tarde será la gran expansión de este espacio construido. Así, al oeste, en el entorno del antiguo campo de fútbol de Marbella, el estadio Francisco Norte, se levantó a fines de los cuarenta la Colonia Ansol, 39 chalés de una y dos plantas promovidos por Carlos de Salamanca, que, sobre terrenos de la Huerta del Faro, configuraron las calles Nuestra Señora de Gracia y Virgen del Pilar (figura 1); chalets que hoy están derribados y han sido sustituidos por edificios en altura. Eran ejemplos de un tipo de construcción que comenzaba a menudear en esta zona, que era descrita como “una especie de barrio distinguido casi todo él compuesto de chalés y hotelitos de nueva planta” (Maíz, 1951:71-72).

En el otro extremo –del plano, también de la escala social-, tenemos las primeras actuaciones residenciales destinadas a trabajadores. Junto a las 28 viviendas del Grupo Fernández Cuesta destinadas a los pescadores (en el área conocida como la Bajadilla, junto al puerto pesquero), se levantaron otros dos conjuntos en la periferia oriental del casco. En 1953 el Ayuntamiento comienza los trámites para construir las 43 viviendas que conformarán el Grupo González Badía, proyecto que en 1958 estaba virtualmente terminado, y que ya aparece en el vuelo americano (figura 1); viviendas en origen de marcado carácter ruralizante, hoy se encuentran muy modificadas.

Y en marzo de 1956 el Consistorio adquirió terrenos en los que se localizará el futuro conjunto de viviendas San Bernabé: situado entre el extremo nororiental de El Barrio y el Grupo Fernández Cuesta, consta de 99 viviendas, distribuidas mayoritariamente en bloques de dos pisos, con seis viviendas por bloque, que estaban terminadas en 1959. De su baja calidad dan cuenta no sólo el tamaño de los huecos, sino el propio tamaño de las viviendas –inferior a los 50 m²-. Estos dos conjuntos configuraban entonces el límite construido de Marbella, y fueron calificados, en la década de los cincuenta por el que sería cronista oficial de la ciudad, como “el ensanche obrero de Marbella” (Maíz, 1951:71).

En el por qué este tipo de proyecto desde muy temprano tendió a localizarse en el extremo oriental del casco, más allá del Arroyo de la Represa y del propio Barrio Nuevo, subyacerían varios factores: por un lado, el relieve más movido en esta zona: las lomadas llegan muy cerca de la línea de costa, mientras que, en contraste, la pequeña llanura litoral occidental es mucho más extensa-. Además, ya se había comenzado a incrementar el precio del suelo en el sector occidental; en este sentido, Alcalá (1997) indica que en 1953 cada metro cuadrado de terreno en la Huerta Grande (entorno en el que se había levantado la anteriormente mencionada Colonia Ansol) se cotizaba a 200 pesetas, en la misma zona en la que el marqués de Ivanrey había

pagado por la mejor parcela, en 1947, tan sólo 25 pesetas por cada metro cuadrado. Y no debemos olvidar la presencia de la desembocadura del Arroyo de La Represa, hasta al menos mediados de los sesenta convertido en foco de infecciones y malos olores, especialmente en verano cuando el estiaje impedía evacuar hacia el mar convenientemente los vertidos sin tratamiento de las alcantarillas del centro de la ciudad: una circunstancia que, indudablemente, influiría en los precios del suelo colindante.

Durante los años sesenta el crecimiento urbano continuará con las mismas características diferenciadas en los sectores occidental y oriental (figura 2). Así, en el primero de ellos, y siempre teniendo el mar como referente, se levanta el Hotel Skol. Solicitada la licencia en agosto de 1962 y otorgada la cédula de habitabilidad al primero de sus tres bloques en 1963, se convertiría en uno de los primeros apartoteles de España. Coetáneos suyos fueron los Apartamentos Balmoral, dos manzanas al norte, y un poco después, aparecerán edificios como el Fontanilla, Hispasol o Avenida. La verdadera finalidad de todas estas viviendas queda demostrada en la queja que José A. de Lorenzana, marqués de Viluma, eleva al Ayuntamiento el 9 de julio de 1963. En ella, el que era promotor de los Apartamentos Balmoral se quejaba de que enfrente de sus apartamentos se estaba levantando un edificio paralelo a la carretera, del que tres alturas estaban ya levantadas y dos

más en proyecto, plantas paralelas a la carretera. El marqués se sentía lesionado en sus intereses desde el momento en que lo ya construido quitaba toda posibilidad de vistas al mar, por lo que solicitaba se evitase levantar plantas paralelas a la vía de comunicación. Las vistas al mar como reclamo turístico ya eran, a comienzos de los sesenta, un codiciado bien.

Por su parte, la porción oriental también va a conocer un importante desarrollo edificatorio, continuando con las características del tejido urbano precedente (Natera, 2002). Así, y en un contexto de importante incremento de la población de hecho en un 21% en tan sólo 10 años (de los 9.921 censados en 1950 se había pasado a los 12.069 diez años después), la necesidad de “vivienda social” era percibida como acuciante, y dará lugar a la conformación de una de las grandes zonas de lo que podríamos denominar “hábitat obrero” en Marbella. Comenzará a configurarse a comienzos de los sesenta con la construcción de las primeras fases de la Barriada de la Divina Pastora, que acogerán a la primera de gran oleada de inmigrantes. En 1962 Esteban Rodrigo de Fenech, abogado afincado en Valencia, y representando al Montepío de la Divina Pastora, presenta un proyecto para construir mil viviendas protegidas, en dos fases de 500 unidades cada una. El escrito elevado al Gobernador Civil de Málaga, a la sazón Presidente de la Comisión de Urbanismo de la Costa del Sol, indicaba

que el Montepío, con el fin de resolver en la medida de sus posibilidades la falta de viviendas de tipo social existente, había resuelto levantar las viviendas, como lugar más idóneo, en Marbella. Éstas, de renta limitada subvencionada, podrían considerarse en conjunto como “de segunda categoría”, y se inscribirían en bloques de planta baja y cuatro alturas, en un solar, el correspondiente a la primera fase, adquirido en el entonces exterior del casco urbano, al este del Arroyo de las Represas. En junio de 1962 someten a la consideración del Ayuntamiento los primeros proyectos de la promoción, 112 viviendas distribuidas en dos grupos de 32 y un tercero de 48, entre las calles Padre Salvador y Virgen del Amparo, cuyas obras habrían estado terminadas en junio de 1965. Adaptada en la medida de lo posible al terreno, la barriada contaba con un mercado y una iglesia en el extremo norte –ambos aún hoy en funcionamiento-, con una única calle peatonal. Sin aparcamientos, los huecos de escalera son de reducidas dimensiones, al igual que las viviendas (de menos de 80 m²).

Mientras este conjunto de viviendas iba levantándose, al norte del cementerio, y bastante alejado del entonces continuo construido, iba a comenzar a aparecer la denominada Colonia la Esperanza. Un año después de que comenzase la construcción de los primeros bloques de la Divina Pastora, INCASA (Inmobiliaria Centro

Andaluza, Sociedad Anónima) pide autorización para levantar 420 viviendas de renta limitada, licencia de obras que se le concede el 16 de mayo de 1963. Las 82 viviendas, en dos bloques, que componían la primera fase obtienen la calificación definitiva de viviendas de renta limitada el 3 de agosto de 1965; y en una segunda fase se levantarían otras 77 unidades. De cualquier forma, el ambicioso proyecto original (1.148 viviendas en 21 bloques, de diferentes formas y adaptados al terreno) no se levantará en la forma originalmente proyectada.

La Memoria del Avance del Planeamiento fechada en 1964 (Gómez, 1964) contenía una interesante descripción del tejido urbano hasta entonces existente, y es muestra de las diferencias a las que venimos haciendo referencia. En ella se diferencia por un lado el casco antiguo, con su trazado irregular de calles estrechas que rematan en plazas y plazuelas de formas y tamaños diversos, con edificaciones de no más de tres plantas predominando las de dos; por otro, las expansiones inmediatas al oeste de este casco antiguo, con características muy diferentes. Así, hacia el norte existía una barriada (el Barrio Alto), con eje en la entonces calle Germán Porras (hoy Ancha), de casas de una o dos plantas, en general en pobre estado de conservación y que tiene muy poco carácter; descripción que era extensible a la otra barriada, el Barrio Nuevo, un conjunto de calles con piso de cemento y casas de una o dos plantas de muy baja calidad.

Añadiremos por nuestra parte que en El Barrio se localizaba el Corralón de Cano, una corrala con muy bajas condiciones habitacionales, y que fue demolido a comienzos de los noventa, en el marco de un proceso muy notorio de renovación urbana.

Sin embargo, y en contraste con estas dos barriadas, había una tercera zona de expansión inmediata del casco, al sur de la carretera – la C.N. 340- y limitada por el denominado “Camino del Fuerte” al este y la calle Nuestra Señora de Gracia al oeste, de construcción más reciente que las anteriores. Estaba conformada por edificaciones de viviendas aisladas con jardín, de una o dos plantas, e incluía la Alameda, la única zona verde como tal con la que contaba la ciudad. Pero, además de estos chalets, desde 1955 se habían ido levantando edificios con ocho o diez plantas, e incluso uno con dieciséis. Comprendiendo también algunas de las viviendas populares de la marina, en esta área se localizaba también la mayor concentración del casco de establecimientos comerciales de todo tipo.

Añadido a este conjunto diferenciaban una zona que denominaron de “expansión actual”, fuertemente contrastada en su interior. Así, en su porción occidental, una antigua zona suburbana (limitada por las escarpaduras de la Capilla del Calvario, el Arroyo Guadalpín y, aproximadamente, la calle Nuestra Señora de Gracia)

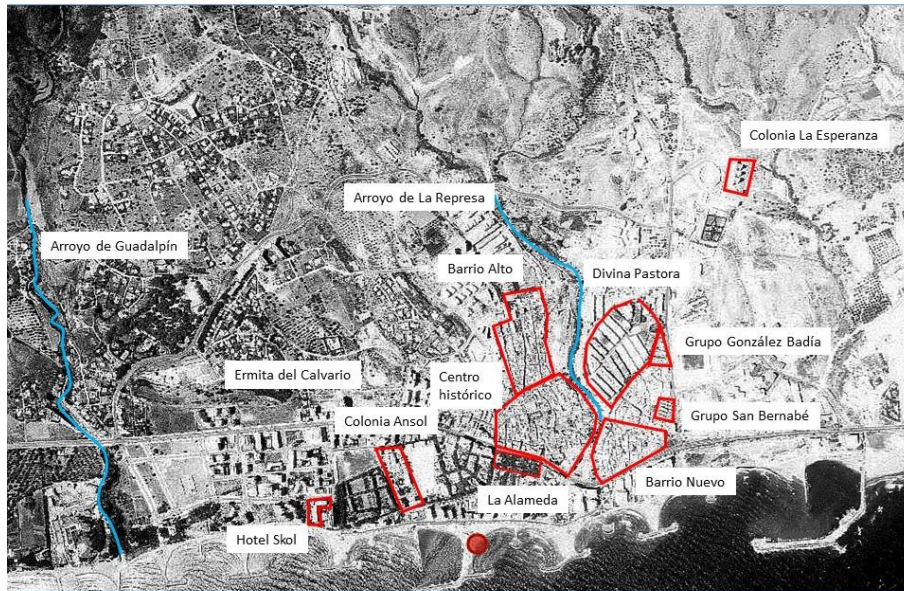
ocupada por fincas de recreo y explotaciones de regadío, se estaba viendo progresivamente transformada por la aparición de hoteles y apartamentos con trazado regular, calificados como “los grupos más importantes de edificaciones del casco”.

En contraste con ella, al este, al otro lado del Arroyo de las Represas (al que se alude expresamente en la Memoria), se estaban desarrollando construcciones del tipo vivienda protegida, creando una barriada de carácter obrero perfectamente definido (es la Divina Pastora); y más al norte, a lo largo de la carretera de Ojén, comenzaba a surgir un nuevo grupo de edificaciones del mismo tipo alrededor de un núcleo deportivo con una plaza de toros (es la Colonia La Esperanza). A la vista de esta descripción, resulta por tanto que desde los primeros compases, en Marbella el crecimiento del tejido urbano estaba teniendo lugar con fuertes contrastes en lo relativo tanto a lo que hace al tipo y calidad que las edificaciones que progresivamente se iba a levantando, como, lógicamente a la población que las habitaba.

En la imagen del Vuelo Interministerial de 1977 el grueso del tejido construido que en este momento nos interesa estaba ya levantado (figura 2). Con un Arroyo de la Represa ya embovedado en

la porción final de su recorrido, pese a la pese a la mejorable calidad del fotograma, pueden apreciarse las diferencias entre una zona y otra.

Figura 2. El casco de Marbella a mediados de los setenta.



Fuente: Vuelo Interministerial (febrero de 1977).

El tejido urbano no ha cambiado en demasía en el área que nos interesa (figura 3). Ciertamente, se ha registrado un proceso de densificación en la porción occidental (basta comprobar el entorno actual de las Calles de Nuestra Señora de Gracia y Virgen del Pilar), pero todavía son claramente visibles las zonas de viviendas unifamiliares exentas entre el Guadalpín y el norte del Ermita del Calvario; y también puede comprobarse cómo los equipamientos privados de los nuevos edificios surgidos entre el antiguo Skol y el mencionado Arroyo (hacia el oeste) son de buena calidad. Todo ello en contraste con lo existente al este del Arroyo de La Represa, donde el único cambio de interés es la densificación del Barrio Nuevo, de la mano del comentado proceso de renovación; hoy en día, lo único que queda del antiguo Barrio es su trazado, y prácticamente no queda ningún ejemplo de las casas existentes a mediados del siglo pasado. Y en cuanto a la “frontera”, el Arroyo de La Represa, la segunda fase del embovedado ha sido convertida en un parque, que, en lo que a nosotros nos interesa, ha “dulcificado” la línea de separación, la frontera.

Figura 3. El casco de Marbella en la actualidad.

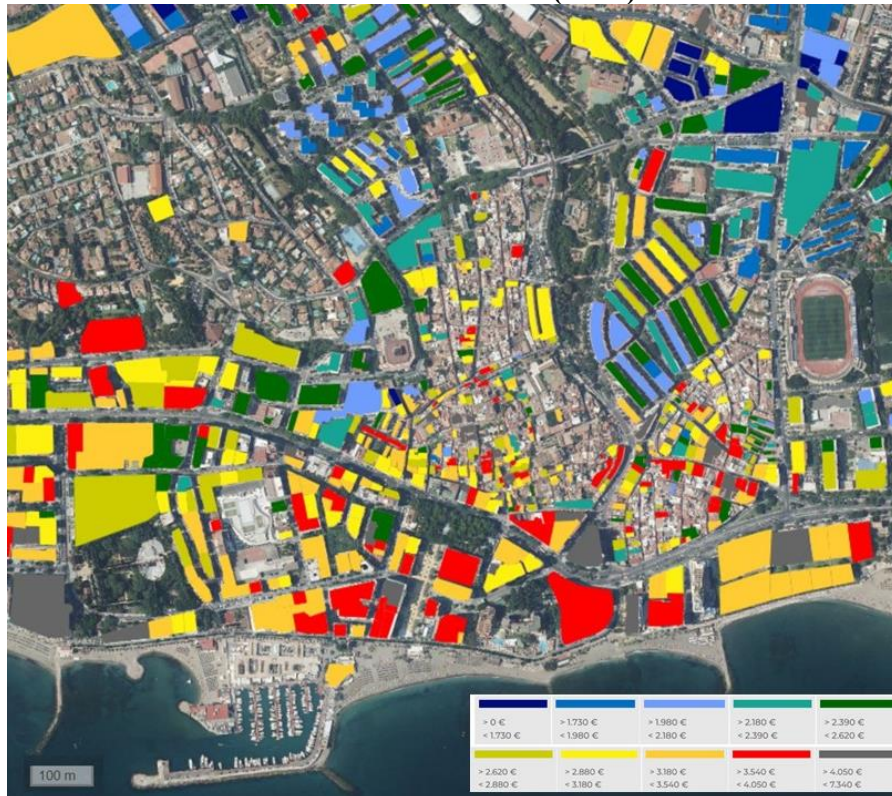


Fuente: Google Earth.

La disponibilidad de fuentes a escala intraurbana nos permite ir más allá de las diferencias en el tejido urbano, e indagar acerca de las diferencias en la población que reside en él. En primer lugar, y a la vista de lo que llevamos indicado, a nadie debe extrañar que los

precios de las viviendas vendidas sean por lo general más elevados en la porción occidental con respecto a la oriental. De ello da fe el mapa de calor del valor de la vivienda en Marbella (Figura 4). Efectivamente, si los colores amarillos y rojos son los mayoritarios en la primera, los azules y verdes lo son en la segunda (excepción hecha de las viviendas adquiridas en el Barrio, en el marco del mencionado proceso de renovación).

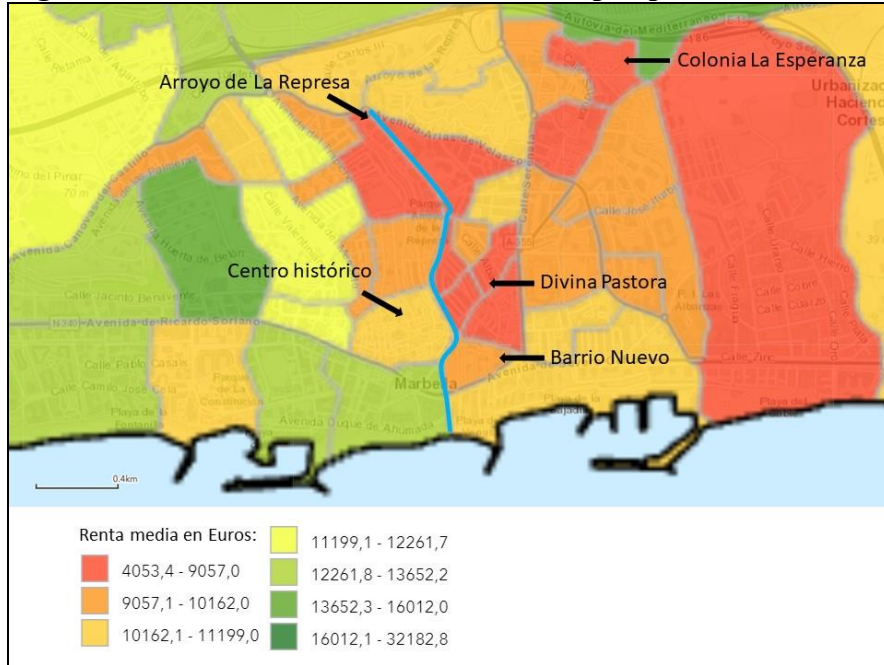
Figura 4. Casco de Marbella. Mapa de calor de los precios del metro cuadrado de vivienda construida (2022).



Fuente: Precioviviendas, 2022.

Dada la estrecha relación entre renta y capacidad de acceso a la vivienda, la cartografía de la primera muestra también esas mismas diferencias entre las dos Marbellas. Efectivamente, pese a las prevenciones con las que hay que tratar su información, la cartografía correspondiente al Atlas de Distribución de Renta de los Hogares es reflejo de ello. De las diferentes variables que podemos emplear, hemos seleccionado la renta media por persona en 2019, y en la figura 5 puede observarse con claridad cómo los colores cálidos, reflejo en este caso de las rentas más bajas, son los existentes en la porción oriental del casco; es más, las secciones censales que engloban a la Divina Pastora y las dos actuaciones de vivienda social de los años cincuenta del siglo pasado se sitúan en el nivel más bajo de renta media individual. En contraste, la gama de verdes aparece al este del Arroyo de La Represa, denotando unos niveles superiores de rentas, mayores cuanto más hacia el oeste.

Figura 5. Casco de Marbella. Renta media por persona, 2019.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2019.

Por otro lado, y como habíamos indicado al comienzo, hay un número considerablemente elevado de inmigrantes extranjeros

residiendo en el municipio: el 26% de los empadronados en 2021 (38.000 personas) no tenían la nacionalidad española. Y atendiendo a esta variable también pueden encontrarse diferencias en el entramado urbano; efectivamente, si en las secciones occidentales los mayoritarios son los provenientes de países desarrollados –Europa Occidental, Estados Unidos, etc.-, una porción de los cuales la literatura ha venido a denominar como “inmigrantes residenciales” (figura 6), en las secciones orientales son los “inmigrantes laborales” los mayoritarios; magrebíes, latinoamericanos y subsaharianos conforman el grueso de la población inmigrante (figura 7). Y, de nuevo, el Arroyo de la Represa puede identificarse como la frontera imaginaria que separa ambas realidades.

Figuras 6 y 7. Casco de Marbella. Distribución de nacionales europeos y africanos en el seccionado urbano (2021).



Distribución de europeos en el seccionado urbano (2021).



Distribución de africanos en el seccionado urbano (2021).

Fuente: Estadística del Padrón Continuo.

Una realidad que no es aleatoria, sino que tiene confirmación estadística. Batista y Natera (2013) encontraron agrupamientos de autocorrelación espacial local (LISA) alto-alto estadísticamente significativos de inmigrantes ecuatorianos y senegaleses en la porción oriental del casco, y de signo contrario, bajo-bajo, de británicos en esa misma zona, en un estudio de conjunto que englobaba la totalidad de la Costa del Sol Occidental. Una realidad que, hoy *aggiornada*, ha estado presente desde el mismo arranque de la expansión del tejido construido del casco urbano marbellí.

REFERENCIAS.

AGUILAR GARCÍA, MARÍA DOLORES (1982). *Guía artística de Marbella*. Ed. Ayuntamiento de Marbella.

ALCALÁ MARÍN, FERNANDO (1997): *Marbella, los años del turismo I. El comienzo de una larga marcha*. Ed. El autor.

BATISTA ZAMORA, ANA ESTER, Y NATERA RIVAS, JUAN JOSÉ (2013). Extranjeros en la Costa del Sol Occidental: diferenciación residencial y caracterización de su distribución espacial. *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 52(1), 264-287.

GÓMEZ Y GONZÁLEZ DE LA BUELGA, JUAN (1964). *Memoria del Avance del Planeamiento del Plan Parcial de Ordenación de la Ciudad de Marbella*. Original mecanografiado. 14 págs. A.M.MA. Caja 2126.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2019). *Atlas de Distribución de Renta de los Hogares, 2019*. Estadística Experimental. https://www.ine.es/experimental/atlas/experimental_atlas.htm

MAÍZ VIÑALS, ANTONIO (1951). *Crónica de Marbella*. Original mecanografiado. 124 págs.

MORENO FERNÁNDEZ, FRANCISCO JAVIER (2004). *El centro histórico de Marbella: arquitectura y urbanismo*. Ed. Universidad de Málaga. 425 págs.

NATERA RIVAS, JUAN JOSÉ (2002). *Heterogeneidad social y diferenciación residencial en Marbella*. Ed. Diputación Provincial de Málaga. 228 págs.

PRECIOVIVIENDAS (2022). *Mapa de calor de precios del municipio de Marbella*. <https://www.precioviviendas.com/mapas-de-precios/seleccion-mapa>

PRIETO BORREGO, LUCÍA (1994). *Marbella. Los años de la utopía*. Ed. La autora. Marbella. 252 págs.



MELILLA, CIUDAD DE ENCRUCIJADA GEOGRÁFICA Y CULTURAL

Fernando Almeida García

HISTORIA.

Esta desconocida ciudad para la mayor parte de los viajeros españoles y extranjeros tiene un largo e intenso pasado. Hecho común a muchas ciudades costeras del Mediterráneo. La multiculturalidad que se observa en Melilla es parte del agitado pasado de los pueblos que han pasado por la misma.

Para conocer la historia de la ciudad se puede tomar los cinco ciclos propuestos por Antonio Bravo (2002). La primera fase se correspondería con el periodo paleolítico y neolítico, del que se ha encontrado numerosos yacimientos en el entorno de Melilla (Haddú, Sidi Mesaud, Yazanen, etc.).

El segundo ciclo histórico se inició con la llegada de los navegantes fenicios entre los siglos VIII y VI a.C. Esta factoría fenicia fue conocida en las fuentes clásicas como *Metagonion* (cabo grande con relación al resalte del Cabo Tres Forcas) (López Pardo, 2015). La

factoría se convierte en una próspera colonia cartaginesa que se conocerá como *Rusadir*. Se dedicó a la exportación de productos agrarios (aceite, vino, trigo), además de pesca, sal y hierro (Fernández Uriel, 1998). La prosperidad se trasluce en la importante colección de monedas púnicas que se pueden encontrar en el museo de Melilla, una de las mayores colecciones del Mediterráneo. Rusadir se encontraba cerca del Cerro de San Lorenzo, próximo al puerto (López Pardo, 2015).

A partir del año 41 d.C. se inicia el control de Roma sobre *Rusadir* y el proceso de romanización. La población se incorpora a la provincia romana de la Mauritania Tingitana, pasando a ser considerada como municipio latino con el emperador Claudio y posteriormente como colonia romana (Bravo, 2002; Lara, 1998). La ciudad mantuvo su actividad económica basada en las mismas actividades que desarrollaron los fenicios y púnicos. A finales del siglo V entra en decadencia. En 534 es conquistada por los bizantinos.

A comienzos del siglo VIII es conquistada la ciudad por los árabes, dando inicio **a la tercera etapa ciclo**. En el 710 se consolida el Reino de Nekor y en el siglo X, las fuentes musulmanas hacen referencia al nombre definitivo de Melilla. En algunas ocasiones depende de los reinos andalusíes y durante el califato omeya la ciudad

crece y consolida, posteriormente se crea una Taifa que se mantendrá hasta la invasión almorávide (1079). A finales del siglo XIV entra en un periodo de decadencia y abandono. Esta situación es aprovechada por los conquistadores cristianos que dan paso a la **cuarta etapa**.

Siguiendo el impulso peninsular de la lucha contra con los musulmanes, se conquistan algunas ciudades en el norte África. Una de la conquista fue Melilla en 1487. El Duque de Medina Sidonia se ofrece a costear y realizar la actuación y pone al mando de la operación a Pedro de Estopiñán. La expedición desembarca el 11 de septiembre de 1497 y lo primero que realizan es la reconstrucción de las murallas. La preponderancia de las relaciones americanas con la Corona de Castilla hizo que Melilla se convirtiera en un puesto de vigilancia del Mediterráneo, y presidio, más que puesto comercial hacia el mundo musulmán.

En 1515 se inicia la construcción de la Muralla Real. En los próximos años, la construcción de fortificaciones, baluartes y murallas es una constante, fruto de la cual se mantiene en la actualidad un amplio patrimonio militar. La expansión de la ciudad obligó a proteger espacios de cultivos (Huertas del río de Oro) mediante la construcción de diversos baluartes. En 1678 el sultán Muley Ismael

inicia una serie de ataques con los que consigue destruir los fuertes exteriores de Melilla la Vieja.

En 1774 se inicia un fuerte asedio por parte del sultán Mohammed III con ayuda británica, dando lugar a un intenso bombardeo. Durante este periodo la población se refugió en las Cuevas del Conventico y de la Florentina. Estos sucesos obligaron al desarrollo de un amplio conjunto defensivo que se puede observar hoy en día en torno a Melilla la vieja.

La independencia de los países hispanoamericanos hizo que el interés sobre Ceuta y Melilla aumentara en la política española. La importancia del espacio norteafricano es la que explica la ocupación de las Islas Chafarinas en 1848. En 1859 el gobierno español declara la guerra al sultanato de Marruecos, finalizando la guerra con la firma del Tratado de Wad-Ras, que recoge la ampliación de los límites de Melilla y Ceuta. Hasta entonces los límites se circunscribían a Melilla la Vieja y las huertas más próximas.

La ampliación del territorio permitió el crecimiento urbano de la ciudad y diseñar los principales ejes de la ciudad que perduran hasta hoy. Los nuevos límites se defienden con los fuertes exteriores como el de Rostrogordo, Caballerizas Altas, Purísima Concepción, etc. Así

mismo, esta ampliación dio lugar a la construcción de nuevos barrios, con un diseño modernista que muestra la nueva situación económica de la ciudad. A ello contribuyó la declaración de puerto franco y la recepción de una importante colonia de judíos sefarditas que unirán a la estructura nueva estructura social y cultural de la ciudad.

Los cambios económicos y sociales coinciden con el inicio de la **quinta fase** que se establecería a comienzos del siglo XXI. Esta etapa se caracteriza con una convivencia entre la sociedad civil y la militar, haciéndose la primera cada vez más importante y por un crecimiento demográfico muy significativo. El presidio militar no contó con un órgano civil hasta 1927 con la Junta Municipal y con ayuntamiento durante la II República. El intenso comercio ligado a su puerto franco dará lugar a un relevante urbanismo modernista que ocupa la mayor parte del centro de la ciudad, próximo a la Plaza de España. El núcleo histórico de Melilla la Vieja, inicio de la ciudad, fue perdiendo población y sus edificios militares se abandonan durante el siglo XX.

La creación de Protectorado Español en Marruecos a partir de la Conferencia de Algeciras de 1906 y la explotación de las minas de hierro del Rif desde 1908, yacimiento que se encontraba próximo a Melilla, en Uixan. Melilla funcionó como capital oriental del

protectorado español y tuvo un papel decisivo en los enfrentamientos bélicos ligado a las Guerras de África. El desastre de Annual (1921) lo vivió muy directamente la población de Melilla. La posterior “pacificación” supuso un periodo de bonanza para la ciudad hasta la independencia de Marruecos en 1956. Por su parte, la salida del mineral de hierro se hacía a través del puerto de Melilla, mediante la instalación del cargadero de mineral. Esta actividad estuvo en funcionamiento en Melilla hasta 1956.

A partir de 1956 se produce una cierta crisis económica y demográfica que hace entre esta última fecha y 1981 se pierdan 20000 habitantes. A partir de 1990 hay una cierta recuperación económica y social, a la que vez que se pone en marcha la estructura administrativa como Ciudad Autónoma (1995). Desde esta fecha, la situación económica y social se ha vuelto compleja, en función de las oscilantes relaciones con Marruecos, los problemas ligados a los flujos migratorios y las dificultades económicas de un espacio reducido. En 2021 la ciudad había llegado a su máximo demográfico que superaba los 86000 habitantes.

SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

Melilla se localiza en las coordenadas 35° 16'57'' Norte y 2° 16' 57'' Oeste, al noreste de Marruecos, bañada por el mar de Alborán y frente a las costas de Almería. El relieve es fundamentalmente plano, con una elevación máxima de 130 en torno a Rostrogordo. La ciudad ocupa el valle formado por el río de Oro y los relieves externos que lo configuran son el Monte Gurugú, que desde sus 890 metros domina la ciudad y el cabo de Tres Forcas, que forma una península que se adentra singularmente en el Mediterráneo. Melilla tiene una extensión de 12,3 Km² y una elevada densidad (7256,3 Hab/Km²). En 2021 tenía una población de 84022 habitantes (INE, 2022).

Vista aérea de Melilla.



Fuente: Wikipedia y JJ Merelo (1)

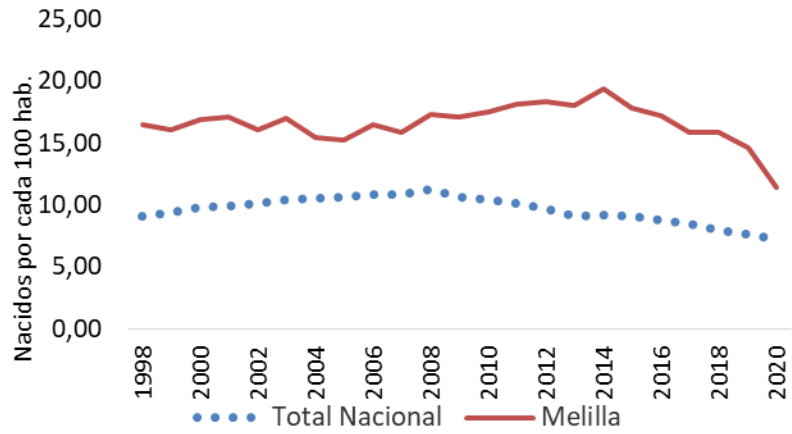
SITUACIÓN DEMOGRÁFICA Y EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN.

Una de las peculiaridades demográficas más destacadas de Melilla es la elevada tasa de natalidad (11,4 por mil en 2020), las más elevada de España (7,15 por mil). Este hecho se explica por la notable emigración hacia la ciudad de población joven en edad de tener hijos,

junto con la mayor proporción de nacimientos entre algunos segmentos menos favorecidos de la población melillense (Gráfico 1). La tasa de Melilla es superior a la de Ceuta (9,97 por mil). La tasa de mortalidad es también la menor de España (7,13 por mil), cercana a la de 7,14 de Las Palmas y bastante menor que la media nacional (10,38 por mil en 2020), (INE, 2020).

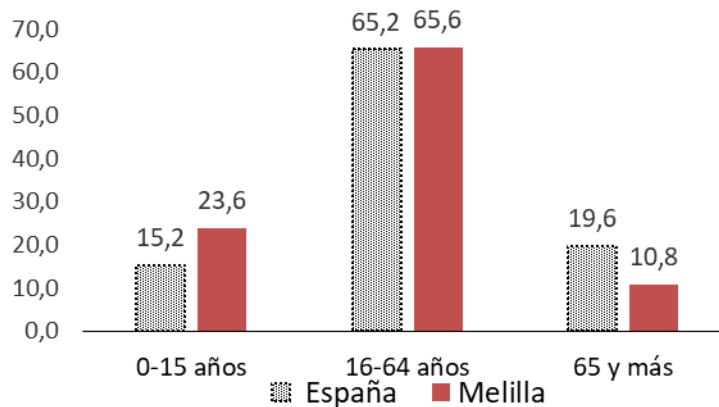
Si se estudia la distribución de la población por grupos de edad, se puede observar que la proporción de población joven es mayor que la media nacional, así como la proporción de población de más de 65 años es menor. Esta situación está acorde con lo indicado para la natalidad (Gráfico 2). La proporción de población extranjera en la ciudad ha ido aumentando en las últimas décadas: en 1988 era de un 4,1%, en 2000 fue de un 7,2%, en 2010 subió a 11,7%, en 2015 fue 15,1% y de una 14,6% en 2021 (INE, 2021). Siendo significativos estos porcentajes, las mayores proporciones de población extranjera residente en España se encuentran las Islas Baleares (22,4%). El grupo de marroquíes es el más importante, seguido de argelinos.

Gráfico 1. Evolución de la Natalidad en Melilla y España.



Fuente: INE, 2021

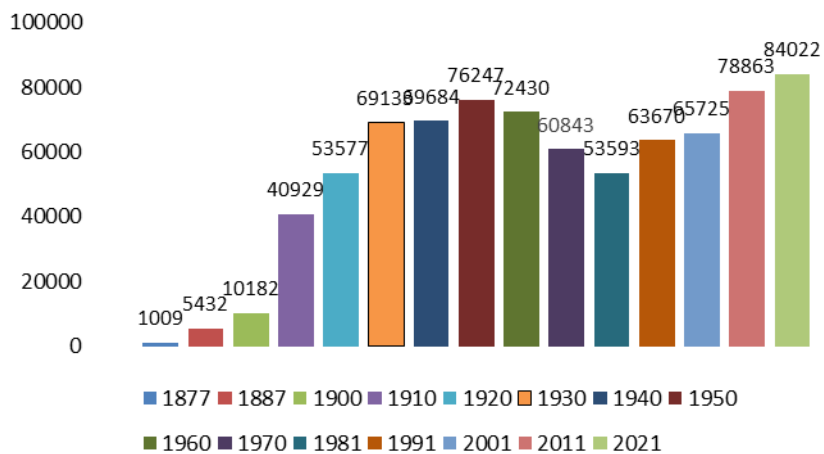
Gráfico 2. Población por grupos de edad. España y Melilla (%).



Fuente: INE, 2021

Respecto a la evolución de la población, el gráfico 3 muestra el crecimiento demográfico en la ciudad norteafricana. Hay que destacar el fuerte aumento de población entre 1900 y 1910, hecho ligado al puerto franco y el inicio de la explotación del hierro de las Minas del Rif. El constante crecimiento demográfico hasta 1950 y posterior declive debido a la desaparición del Protectorado Español del Norte de Marruecos y la posterior recuperación a partir de los años 90, llegado al máximo demográfico actual en 2021.

Gráfico 3. Evolución de la población en Melilla.



Fuente: Censos de Población desde 1857-1997 y Principales series de población desde 1998, INE (2022)

ESPACIOS URBANOS. EVOLUCIÓN DE LOS ESPACIOS URBANOS.

Melilla presenta dos espacios urbanos muy singulares que explican su declaración como Conjunto Histórico Artístico en 1953,

uno de ellos es Melilla la Vieja, conocida popularmente como el *Pueblo* y otro es el Ensanche Modernista (Peralta, Bravo y Sáez, 1999).

Melilla la Vieja.

Este espacio es el inicio de la ciudad. Atesora un sobresaliente conjunto de edificaciones militares que crecieron con la historia de Melilla y que dan cuenta del azaroso pasado de la misma. Estas construcciones se organizan en torno a cuatro recintos, al que hay que unir un quinto recinto que son los fuertes exteriores.

Primer recinto. Esta primera fortificación fue construida por los castellanos en 1487 a partir de los restos de las murallas almohades. La fortificación se levantó sobre una pequeña colina de la península que se adentra en el mar. La posición es muy estratégica y fue reforzada con un foso que la convirtió en una isla. Entre 1500 y 1556 se levanta un imponente conjunto de murallas, torres y baluartes que rodean toda la península: los fuertes del Frente de Tierra y de frente de mar o Trápana, el Vigía de Tierra, la Puerta de la Marina, Foso y Puerta de Santiago. Dentro del recinto se encuentra algunos de

los edificios más singulares que fueron remodelados posteriormente como el Hospital del Rey, los almacenes de las Peñuelas, San Juan Viejo y de la Florentina o la Casa Lafont. El Hospital del Rey es un monumental edificio erigido en el siglo XVIII que alberga el archivo histórico de la ciudad. Desde su interior se baja por una galería hasta la Puerta del Socorro en la playa, espacio por donde se podía acceder en momentos de asedios. El subsuelo del primer recinto está horadado, dando lugar a las Cuevas del Conventico, conjunto de cuevas en tres niveles que fueron utilizadas por la población para refugiarse durante los asedios.

Vista de Melilla La Vieja al fondo.



Fuente: Wikipedia y Miesbo71 (2)

Los recintos fortificados de Melilla la Vieja.



Fuente: Wikipedia y Patrimonio Cultural Melillense (3)

Segundo recinto. Los ataques que recibió Melilla durante el siglo XVII obligaron a erigir nuevas defensas de las surgen el segundo y tercer recinto. El segundo recinto se encuentra separado del primero por el foso de Santiago. El elemento más significativo del mismo es la Plaza de Armas y el Hornabeque y Baluarte de San Pedro. En el subsuelo se encuentra la Mina de San José Bajo. El Hornabeque fue una innovación en la arquitectura militar holandesa para reforzar el recinto. Durante su rehabilitación se encontró el manantial de agua que abastecía a Melilla la Vieja, además de los aljibes de las Peñuelas y el aljibe Viejo.

El ***tercer recinto*** es un espacio fortificado construido en el siglo XVIII, rodeado por el Foso de los Carneros, y que incluye tres baluartes: el de la Cinco Palabras, San Fernando y San José Bajo.

Foso del Hornabeque.



Fuente: Wikipedia y Monumenta (4)

El *cuarto recinto* se compone por un conjunto de fortificaciones situadas sobre la colina donde está ubicado en la actualidad el Parador de Turismo. Este recinto está integrado por los fuertes de Victoria Grande, Victoria Chica y el Rosario, además de un

conjunto de murallas que descienden desde la colina. Como anécdota, desde el fuerte de Victoria Grande se disparó la bala de cañón que delimitó los actuales límites de la ciudad. Todo el espacio subterráneo está surcado por una maraña de galerías que conectan con las de los otros recintos y con el espacio exterior de las fortificaciones, ya que fueron fruto de la intensa guerra subterránea que se vivió durante los asedios.

El quinto recinto. Los baluartes de la periferia.

La ampliación de los límites de Melilla tras el tratado de Wad Ras implicó la creación de un complejo de fortificaciones que defendiera el alfoz de Melilla. Por ello, se construyeron 16 fortificaciones de diferente tipología: fuertes circulares y poligonales, torres defensivas y fortines. De estas 16 fortificaciones se mantiene 9, destacando los fuertes de Rostrogordo, Cabrerizas Altas, Purísima Concepción y María Cristina, las tres primeras próximas a la frontera.

La construcción del fuerte de la Purísima Concepción o Sidi Guariach dio origen a la guerra de Margallo (Primera Guerra del Rif) al estar demasiado cerca de un morabo (santuario islámico). Después

de perder su función defensiva fue el primer cuartel del cuerpo Regulares. En la actualidad alberga un Centro de Acogida de Menores. El fuerte de Rostrogordo tiene planta trapeoidal y presenta una decoración neomedieval; en él estuvo encerrado Abd el-Krim durante un tiempo. El fuerte de Cabrerizas Altas es en la actualidad el museo de la Legión.

Fuerte de Rostrogordo.



Fuente: Wikipedia y Monumenta (5)

Evolución urbana de Melilla. Siglo XIX- XX.

Junto al profuso conjunto de edificaciones militares, al viajero que se acerca a Melilla le llama la atención la elegancia de la arquitectura modernista del ensanche. La riqueza comercial que se inició a finales del siglo XIX y comienzos del XX dio lugar a un amplio conjunto de construcciones modernistas muy del gusto de la burguesía de la época. El moderado desarrollismo que azotó a buena parte de las ciudades españolas durante las décadas de los 60 y 70 del siglo pasado, ha permitido que disfrutemos en Melilla de una de las mejores manifestaciones del modernismo de España (Bravo, 1996).

En planificación del urbanismo de Melilla tuvieron un papel muy activo los ingenieros militares que trazaron el actual diseño de la ciudad y que se ha mantenido a grandes rasgos hasta la actualidad. La regularidad del trazado urbano de la ciudad de Melilla es una de las características más visible. Este hecho se explica por la directa intervención de la administración militar en el diseño inicial de las principales vías, barrios, alturas y hasta tamaño de los solares (Bravo, 1996).

La primera gran intervención urbanística en la ciudad fue la desviación del río de Oro entre 1871 y 1872, que discurría por buena parte del actual Parque Hernández, desembocando en la Plaza de España. El primer ensanche que se realizó fue la construcción del barrio del Mantelete, espacio entre el puerto y las murallas de Melilla la Vieja (1888). El constante crecimiento de la ciudad obligó a levantar otros barrios obreros alejados de las murallas, en esta ocasión hacia el oeste de la ciudad, el denominado barrio del Polígono.

Parque Hernández.



Fuente: Wikipedia y Martijn.Munneke (6)

En 1896, se inicia la construcción del Ensanche edificado para la burguesía, el barrio de Alfonso XIII que se distribuye en torno a la calle Carlos Ramírez de Arellano. Además, se crea el contiguo parque Hernández que aprovecha el espacio dejado por la desviación del antiguo cauce del río de Oro. La parte principal del Ensanche burgués lo realizará en 1906 el ingeniero Redondo al crear el barrio Victoria, dando lugar el Triángulo de Oro, compuesto por manzanas rectangulares achaflanadas que recuerdan al Ensanche de Cerdá en Barcelona. El ensanche modernista se completará con la construcción de la Plaza de España en 1913, en la que se localizan algunos de los edificios más simbólicos de la ciudad.

El mayor problema de la ciudad fue durante los primeros decenios del siglo XX fue la construcción de viviendas para la creciente población obrera. Una buena parte de los barrios nacieron mediante la aportación básica de la planificación urbana y la cesión de suelo para que los obreros se autoconstruyeran las viviendas. Así surgen los barrios del Real, Hipódromo, Tesorillo, Batería Jota, Cabrerizas, etc., en torno a los años 20. Hasta finalización de la República, sigue la ampliación del Ensanche en torno al Parque Hernández y barrio del Príncipe, a la que se amplían los barrios obreros. A partir de la independencia de Marruecos en 1956, la ciudad

entra en un periodo de estancamiento y retroceso demográfico que paraliza el crecimiento urbano y que protegió del desarrollismo a buena parte del legado urbano de la ciudad. Sólo a partir de 1990 se inicia el crecimiento urbano de la ciudad, que ha llegado a consolidar prácticamente todo el espacio urbano disponible.

El Ensanche modernista.

El ensanche está incluido en el conjunto histórico artístico de la Ciudad de Melilla, que incluye Melilla la Vieja más el ensanche. De los mil edificios protegidos de Melilla, la mayoría se localizan en el ensanche. La profusión de edificios modernistas y su buen estado, hace que en esta ciudad sea la que tenga más edificios modernistas de España tras Barcelona (Clavero y Cot, 2011).

Este ensanche nace del interés económico que surge en España en torno a África (Protectorado de Marruecos), la declaración de Melilla como puerto franco en 1863 y la explotación de las minas del Rif (Gil Orduña, 2019). Esto atrajo a un buen número de inversores y comerciantes que vieron una buena oportunidad en la construcción de un barrio burgués y “a la moda”. Esta actividad llamó la atención de

arquitectos e ingenieros, uno de ellos fue Enrique Nieto, un arquitecto barcelonés que había trabajado brevemente con Gaudí, pero que se sentía discípulo de Josep Montaner.

Edificio modernista en la Avenida Juan Carlos I.



Fuente: Fernando Almeida.

Enrique Nieto dio lugar a la mayor parte de los edificios modernistas del Ensanche, tales como el Ayuntamiento de Melilla, la Sinagoga Yamin Benarroch, la Cámara de Comercio, edificio del Telegrama del Rif, Mezquita del Polígono, Antiguo Economato Militar, la Casa Melul, los antiguos Grandes Almacenes la Reconquista, entre otros muchos edificios. Aunque destacó en la decoración modernista, otros estilos y tipologías constructivas: historicistas y religiosas (Sinagoga Yamin Benarroch y Mezquita del Polígono) y art-decó (Casa de Enrique Nieto, Mercado del Real), decoración geométrica (Teatro Kursaal).

Otros ingenieros y arquitectos que dejaron edificios modernistas en Melilla fueron Emilio Alzugaray que construyó el Colegio de la Salle, la Casas de las Fieras, La Casa de Salomón Cohen o la Casa de José Morely, Ramón Gironella que levantó el antiguo Hotel Reina Victoria, conocido como Casa de los Cristales o el arquitecto Manuel Rivera al que pertenece el edificio Félix Sáenz.

RECORRIDOS GEOGRÁFICOS POR MELILLA.

Visita a Melilla la Vieja y sus fortificaciones.

Esta es una de las zonas más destacadas desde el punto de vista histórico y patrimonial. El paseo por este espacio histórico nos permite entender las claves del origen de la ciudad y su vinculación como fortaleza y puesto de vigilancia en el Mediterráneo.

Punto de partida. El inicio de la visita se puede iniciar en la Plaza de España. Desde la plaza se puede observar algunos de los edificios principales de la ciudad como el Palacio de la Asamblea de Melilla, (anteriormente Palacio municipal o Ayuntamiento), obra de Enrique Nieto, constructor de numerosos edificios modernistas de Melilla. Inicialmente se propuso que el solar fuera ocupado por el gobierno militar pero finalmente fue destinado a poder civil. Su construcción se inició en 1938 y se termina en 1950 (Dobaño, 2019; Bravo, 2002).

Palacio de la Asamblea de Melilla en la Plaza de España.



Fuente: Wikipedia y Erisgp (7)

Al lado de la Asamblea se localiza el Casino Militar, representante del poder militar en la plaza, obra iniciada por el ingeniero militar Emilio Alzugaray en 1920, otro de los grandes contribuidores al modernismo melillense y que tuvo una azarosa vida. Y en otro de las esquinas de la plaza se localiza el magnífico edificio de la Casa Melul. Este empresario costeó probablemente el mejor ejemplo de edificio modernista de la ciudad. Se comenzó a levantar en 1907 en estilo clasicista y se terminó en 1917 bajo la dirección de Enrique Nieto siguiendo los postulados del modernismo. Es un buen ejemplo de la pujanza del comercio local de comienzos del siglo XX.

Así mismo, la Plaza funciona como un eje central organizador de las principales avenidas y calles del espacio de central de Melilla. Desde la plaza parten la Avenida de la Marina Española-Actor Tallaví, Avenida de la Democracia, Calle General Marina o Avenida Juan Carlos I (Gallego, 2000).

Primera parada. Desde la Plaza de España podemos dirigirnos hacia la Puerta de la Marina, que se encuentra a la entrada del primer recinto de los baluartes de Melilla la Vieja. El valor patrimonial de este conjunto hizo que en 1953 fuera declarado conjunto Histórico-Artístico los recintos fortificados de Melilla y que en 1986 se ampliara la protección como Bien de Interés Cultural al centro modernista.

El inicio de la presencia española en esta ciudad se produjo en 1497, asentándose una serie de construcciones sobre esta colina y las elevaciones próximas, dando lugar a cuatro fortificaciones comunicadas. Esta puerta se construyó en 1680 y fue posteriormente reconstruida entre 1794 y 1796, completándose con la reconstrucción de la escalinata de acceso a comienzos del siglo XX; con anterioridad había un puente levadizo. La puerta cumplía una función defensiva de primer orden, pues los intentos de asedios a la ciudadela fueron constantes. Desde la Puerta de la Marina se observa una buena vista del puerto de la ciudad, uno de los motores tradicionales de la

economía local. Como curiosidad, hasta 2021 se mantuvo una estatua de Franco a la entrada de la Puerta y que lo representaba como comandante de la Legión en Melilla.

Puerta de la Marina.



Fuente: Wikipedia y Martinj.Muneke (8)

Segunda parada. Adentrándonos en la fortificación desde la Puerta de la Marina, nos encontramos con la pequeña plaza de la Maestranza o de los Aljibes. En su entorno se encuentran el Aljibe y los Almacenes de las Peñuelas y la Maestranza de Ingeniero. Estos edificios son visitables y permiten ver el funcionamiento de un espacio fortificado. El almacenamiento de agua era un elemento fundamental en un espacio con difícil aprovisionamiento de agua dulce y con las constantes amenazas de asedio. Estos edificios sirvieron como acuartelamiento para la Compañía de Mar desde 1497 hasta finales del siglo XX. El Almacén de las Peñuelas alberga el Museo de Melilla.

Almacén de las Peñuelas.



Fuente: Wikipedia y Monumenta (9)

Tercera parada. Desde la plaza de la Maestranza podemos subir las escaleras que nos llevan a una plaza más amplia, la del Gobernador o de Estopiñán. Desde la plaza podemos admirar un

amplio paisaje de Melilla y de buena parte de los recintos amurallados. Los principales edificios son la Torre del Reloj o de la Vela, la Casa del Gobernador que da nombre a la plaza, los edificios de la calle de San Miguel, en un plano inferior queda la plaza de la Maestranza y los almacenes de las Peñuelas. La Torre de la Vela alberga el museo de arte moderno y contemporáneo.

Cuarta parada. Desde la plaza del Gobernador tomamos la calle San Miguel, San Antón y de la Florentina para llegar a las murallas que se encuentran frente al mar. Las calles de la Florentina y de Miguel Acosta forman un paseo sobre la parte más elevada de la muralla que nos lleva hasta el Faro y junto a él, el Hospital del Rey. El faro se construyó en 1918 sobre el Torreón del Bonete y tiene unas vistas excepcionales, desde él se divisa el Mar de Alborán, la Mar Chica en Marruecos y las Islas Chafarinas. Es la sede de la Fundación Melilla Ciudad Monumental.

El Hospital del Rey se encuentra junto al faro. Se edificó en el siglo XVIII entre 1758 y 1775, teniendo una gran importancia durante los periodos de asedio. De ahí que tenga una comunicación directa mediante un túnel excavado que da acceso a la base del acantilado y mar. Este es uno de los elementos más sorprendentes del edificio. Se

mantuvo como hospital hasta 1929. En la actualidad es la sede del archivo general y servicio de publicaciones de la Ciudad Autónoma.

Quinta Parada. Desde el Hospital del Rey seguimos por la calle Concepción para observar el Baluarte de la Concepción Alta y el Museo Militar y retomamos la Calle Miguel Acosta para para adentrarnos en la Iglesia de la Concepción y Cuevas del Conventico. La iglesia de la Concepción fue el principal templo de Melilla durante mucho tiempo y cementerio hasta 1797. Su construcción se inició en 1657 y tiene una destacada decoración interior (Alías, 1987).

Próxima a la iglesia, junto al Museo de Arte Sacro, se encuentran una de las grandes sorpresas de Melilla la Vieja: las Cuevas del Conventico. Su construcción se inició en el siglo XVIII y se utilizaron como ciudad subterránea durante los asedios, con viviendas, iglesias, almacenes, horno de pan, etc. Las cuevas están divididas en tres niveles. El superior dispone de ventanas hacia el acantilado, el intermedio fue osario de la iglesia y desde éste se puede bajar hasta la base del acantilado y hasta el mar, en Cala Trápana; y el tercer nivel es el más amplio y monumental. Las cuevas fueron ampliamente reformadas entre 1995 y 2000 para impedir su hundimiento y mantener las estructuras (Vellés, 2011).

Vista de la Cala de Trápana con el Faro al fondo y bajada al mar desde las Cuevas del Conventico.



Fuente: Wikipedia y Miguel González Novo (10)

Vuelta y última parada. Volvemos hacia la Puerta de la Marina por la calle Concepción desde la que podemos admirar hacia el oeste los baluartes segundo y tercero y en la colina el cuarto recinto junto al parador, los fuertes de Victoria Grande y Chica.

Una vez en la Puerta de Marina, completamos la salida con la visita a los fuertes del cuarto recinto que se encuentran en la colina próxima a Melilla la Vieja, el Alto del Cubo. A estos fuertes se puede llegar a través del Parque Cándido Lobera, desde el que se puede acceder al Parador de Turismo y los fuertes de Victoria Grande y Chica que están colindantes. El fuerte de Victoria Grande se construyó entre 1735 y 1736, sirvió como prisión y desde el mismo se dispararon en 1862 las balas de cañón que marcaron los límites actuales de la ciudad (Acosta Sánchez, 2014). También bajo estos fuertes hay una densa red de galerías subterráneas que fueron parte de las guerras de asedios (Fernández, 2015). Desde Victoria Grande se tiene una extraordinaria panorámica de 360 grados de Melilla y sus alrededores: el Monte Gurugú, la Mar Chica, los Acantilados de Rostrogordo, el mar de Alborán y parte del Cabo Tres Forcas.

Vista de Melilla y Monte Gurugú desde el Fuerte Victoria.



Fuente: Fernando Almeida

Una vez disfrutadas las vistas, descendemos el parque Cándido Lobera y volvemos a la Plaza de España.

Visita al modernismo de Melilla. El Triángulo de Oro.

Otro de los espacios imprescindibles que podemos conocer en Melilla es el ensanche modernista. Como se ha comentado, esta zona

de la ciudad nace debido al impulso comercial de la burguesía local a comienzos del siglo XX. Debido a ello, estos comerciantes decidieron crear un espacio acorde a la pujanza de la ciudad. En la construcción de esta expresión artística destaca sobre todo Enrique Nieto, junto a Emilio Alzugaray.

El Triángulo de Oro del modernismo melillense está delimitado por las calles Ejército Español, Reyes Católicos y Parque Hernández, con vértice en la Plaza de España. Este espacio sería sólo una parte, pues fuera del mismo se encuentran gran cantidad de edificios de gran valor.

Primera Parada. Al igual que la visita a los recintos fortificados, podemos comenzar en el núcleo central de la ciudad, que es la Plaza de España. La plaza fue diseñada por el ingeniero militar José de la Gándara en 1913. Ésta fue la primera gran actuación urbanística en la ciudad, acorde con el plan general aprobado en 1910, a partir de la cual se distribuirán las principales avenidas y calles de la ciudad (Gallego, 2000). En la plaza se puede admirar varios edificios de gran valor: en primer lugar, **el Palacio de Ciudad Autónoma** (1933-1948), que destaca por la decoración art decó obra de Enrique Nieto, **el Casino Militar**, edificio de sobrio estilo clásico, iniciado por

Emilio Alzugaray en 1921 y finalizado por Enrique Nieto en 1932 y el **Banco de España**, construido por Juan de Zavala entre 1935 y 1948.

Antiguo Edificio de El Telegrama del Rif.



Fuente: Wikipedia y Erisgp (11)

Segunda Parada. Desde la Plaza de España, tomamos la calle Ejército Español. Entre la esquina de la Plaza de España y esta calle se encuentra el edificio modernista del **antiguo Correos** y frente al

mismo el antiguo **Cine Monumental** (1930), una de las mejores obras de art decó de Melilla, cuyo interior fue ampliamente transformado. Siguiendo nuestro paseo por la calle Ejército Español, haciendo esquina con calle Cervantes, nos detenemos para contemplar una de las grandes obras modernista de Nieto: la **Cámara de Comercio** (1913) que refleja perfectamente el espíritu de la burguesía local. Colindante a la Cámara de Comercio, el edificio sede periódico decano de la ciudad: **El Telegrama del Rif**. En el mismo trabajó el líder de la revuelta rifeña, Abdelkrim.

Seguimos nuestro paseo por Ejército Español, en la esquina con calle Cándido Lobera, se localiza el antiguo **Teatro Kursal-Cine Nacional**. Fue construido por Enrique Nieto con un modernismo más geométrico (1929). La pujanza comercial fue de la mano del desarrollo del ocio, siendo el más importante en los años el teatro, por ello la ciudad contó en esa fecha con tres grandes teatros que se reconvirtieron en cines: Kursal, Perelló y Monumental

Tercera Parada. La calle Ejército Español cambia de nombre un poco más arriba para dar lugar a la calle López Moreno. A la mediación de la misma, encontramos un edificio singular: la **sinagoga Yamin Benarroch**. Obra de Enrique Nieto (1924). Desde finales del siglo XIX la ciudad acogió a un buen número de judíos sefardíes que

se sintieron atraídos por la actividad comercial de Melilla, ligada a su puerto franco, las minas del Rif y el comercio con el protectorado. Esta comunidad se ha mantenido hasta la actualidad. La cierta sobriedad de la fachada contrasta en la decoración interior, algo habitual en muchas sinagogas.

Interior de la Sinagoga Yamin Benarroch.



Fuente: Wikipedia y Miguel (12)

Cuarta Parada. Desde la calle López Moreno podemos seguir subiendo para adentrarnos en el Barrio del Polígono. Cruzamos la plaza Comandante Benítez y tomamos la calle García Cabrelles. Conforme nos acerquemos a la **Mezquita Central y la Fuente del Bombillo**, el paisaje humano que predomina es el musulmán. La mezquita también fue diseñada por Enrique Nieto en 1945 y está llena de referencias andalusíes. Destacan su minarete y cúpula. Fue la segunda mezquita, tras la del Buen Acuerdo, debido al incremento de fieles. La Fuente del Bombillo está anexa a la mezquita y funciona como fuente de abluciones y tiene un diseño neoárabe.

Mezquita Central.



Fuente: Fernando Almeida

Quinta Parada. Descendiendo por la calle García Cabrelles, llegamos hasta la calle Reyes Católicos, a su mediación se localiza el antiguo **colegio del Buen Consejo**, actual sede de la UNED en Melilla. Es una obra neogótica con un espléndido salón de actos que fue antigua capilla (1913-1917) y un gran patio central. La UNED, junto con el campus de la Universidad de Granada, presta una importante labor universitaria. Alrededor de este colegio hay una gran densidad de edificios modernistas, entre Cardenal y Reyes Católicos, mayor parte de Alzugaray y Nieto.

Sexta Parada. Descendiendo hacia calle Prim y la Avenida Juan Carlos I, encontramos la **Casa de los Cristales**, en Prim, 18. Este edificio fue el antiguo Gran Hotel Reina Victoria, inaugurado en 1927. Diseñado por Ramón Gironella (1922-1926), destaca la fachada acristalada y la decoración arabizante y el interior es recorrido por unas escaleras con columnas nazaríes. El hotel se transformaría posteriormente en edificio de oficinas y en 1983 y 2011 fue restaurado.

Casa de los Cristales.



Fuente: Wikipedia y Erisgp (13)

Séptima Parada. Desde calle Prim alcanzamos la Avenida de Juan Carlos I, en la que se encuentran numerosos edificios modernistas. Nos podemos detener a admirar el antiguo **Economato Militar**, en la Avenida, 9. Edificio ecléctico construido en 1907 por Rodríguez Borlado para la sociedad Economato Militar. Posteriormente sería convertido en tienda, actividad que sigue manteniendo. Desciendo la Avenida nos encontramos el monumento a los **Héroes de España**, de estilo art decó (1940) y al final de la Avenida nos encontramos con la **Casa Melul** (1916), obra de Enrique Nieto, que limita con la Plaza de España, con lo que finalizamos el recorrido.

Antiguo Economato militar.



Fuente: Fernando Almeida

Casa Melul.



Fuente: Fernando Almeida

Héroes de España. Avenida Juan Carlos I



Fuente: Fernando Almeida

La frontera y la Valla.

Por último, bien es sabido que Melilla es una ciudad de frontera y que la presión migratoria es uno de los temas recurrentes en torno a esta ciudad, junto con las oscilantes relaciones con Marruecos. Por ello, recomendamos una visita a la frontera de Melilla con Beni Enzar, frontera que da acceso a Marruecos y la cercana ciudad de Nador, así como conocer la valla siguiendo la carretera que circunda la ciudad y que se discurre junto a la valla. Esta carretera nos permitirá conocer la Melilla de la frontera, junto con los accesos peatonales y locales que dan acceso a los pequeños barrios que se crearon junto a la frontera (Farjana, Barrio Chino) y los fuertes exteriores de Melilla (Rostrogordo o Concepción). La Valla la podemos conocer simplemente recorriendo el Paseo Marítimo hacia la frontera, hasta la finalización en el dique junto sur al puerto de Beni Enzar.

Valla en el dique sur. Al fondo puerto de Beni Enzar (Marruecos).



Fuente: Fernando Almeida

Frontera terrestre junto a carretera de circunvalación de Melilla.



Fuente: Fernando Almeida

REFERENCIAS.

ACOSTA SÁNCHEZ, M.A. (2014). Las fronteras terrestres de España en Melilla. Delimitación, vallas fronterizas y tierra de nadie. *Revista electrónica de estudios internacionales*, 28.

ALIAS RODRÍGUEZ, J. (1987). Breve estudio de la iglesia castrense de la Purísima Concepción de Melilla. *Aldaba*, (9), 155–158. <https://doi.org/10.5944/aldaba.9.1987.19640>

BRAVO NIETO, A. (1996). *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano. Arquitectos e ingenieros en la Melilla contemporánea*, Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte, Servicio de Publicaciones, Melilla.

BRAVO NIETO, A. (2002). *Melilla*. Turismo Everest.

BRAVO NIETO, A. (1990). La ocupación de Melilla en 1497 y las relaciones entre los Reyes Católicos y el Duque de Medina Sidonia. *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, (15), 15-37.

CLAVERO VILLALÓN, D., & COT AMEZCUA, L. (2011). *Melilla modernista: historia y arquitectura*, Universitat Politècnica de Catalunya, Proyecto de Fin de Grado.

DOBAÑO LAGUNA, R. (2019). El ala norte del Palacio de la Asamblea de Melilla. Vivencias de una rehabilitación. *Akros: Revista de Patrimonio*, (16), 35-44.

FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, J.A. (2015). Trabajos de rehabilitación en el Cuarto Recinto fortificado de Melilla: “Fuerte de Victoria Grande” y “Camino Cubierto”. *Akros: Revista de Patrimonio*, 14, 55-62.

FERNÁNDEZ URIEL, P. (1998). Melilla en el comercio del Mediterráneo: miel, sal y púrpura. *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, (30), 53-88.

GALLEGO ARANDA, S. (2000). Proyecto de urbanización de la Plaza de España: Melilla 1913. *Ars Longa. Cuadernos de Arte*, (9-10).

GIL ORDUÑA, E. (2019). ‘El Telegrama del Rif’: Melilla a través de su principal diario informativo en los primeros años del siglo XX. *Akros*, 16, 79-88.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) (2021). Principales resultados por CC.AA. 2021. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?padre=817>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) (2022). Fondo documental. Censos de Población 1857-1997. <https://www.ine.es/inebaseweb/25687.do>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) (2022). Principales series de población desde 1998. <http://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?path=/t20/e245/p08/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) (2020). Indicadores demográficos básicos. https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INEPublicacion_C&cid=1259924962993&p

LARA PEINADO, F. (1998). Melilla: entre oriente y occidente. *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, (30), 13-34.

LÓPEZ PARDO, F. (2015). La fundación de Rusadir y la época púnica/The Foundation of Rusaddir and the Punic Age. *Gerión*, 33, 135-156.

MORENO PERALTA, S., BRAVO NIETO, A., & SÁEZ CAZORLA, J. M. (1999). Melilla la Vieja. Plan especial de los cuatro recintos fortificados. Ciudad Autónoma de Melilla.

VELLÉS MONTOYA, J. Las Cuevas del Conventico. Obras de restauración: Recóndito lugar del Mediterráneo. *Akros: Revista de Patrimonio*, 2011, no 10, p. 71-77.

Anexo Fuentes Fotografías:

1. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:\(Puerto_de_Melilla\)_Aterrizando_en_Melilla_\(16668390111\)_cropped.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:(Puerto_de_Melilla)_Aterrizando_en_Melilla_(16668390111)_cropped.jpg)
2. https://es.wikipedia.org/wiki/Melilla#/media/Archivo:Melilla_La_Vieja_y_Puerto.jpg
3. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plaza_de_Melilla.jpg

4. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Foso_del_Hornabeque2.jpg
5. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fuerte_de_Rostrogordo.jpg
6. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parque_Hernández,_Melilla_\(2\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parque_Hernández,_Melilla_(2).jpg)
7. https://es.wikipedia.org/wiki/Palacio_de_la_Asamblea_de_Melilla#/media/Archivo:PALACIO_ASAMBLEA_MELILLA.jpg
8. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Puerta_de_la_Marina,_Melilla.jpg
9. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Almacén_de_las_Peñuelas.jpg
10. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frente_de_Trápana_desde_el_baluart_e_de_la_Concepción.jpg
11. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c1/EDIFICIO_DEL_ANTIGÜA_REDACCIÓN_EL_TELEGRAMA_DEL_RIF.jpg/1280px-EDIFICIO_DEL_ANTIGÜA_REDACCIÓN_EL_TELEGRAMA_DEL_RIF.jpg
12. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/23/Sinagoga_Orr_Zoruah%2C_Ruta_de_los_Templos_%28%29_%285446069722%29.jpg/799px-Sinagoga_Orr_Zoruah%2C_Ruta_de_los_Templos_%28%29_%285446069722%29.jpg?20190202212721

13. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/23/Sinagoga_Orr_Zoruah%2C_Ruta_de_los_Templos_%286%29_%285446069722%29.jpg/1280px-Sinagoga_Orr_Zoruah%2C_Ruta_de_los_Templos_%286%29_%285446069722%29.jpg
14. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/55/CASA_DE_LOS_CRISTALES.jpg/617px-CASA_DE_LOS_CRISTALES.jpg?20171209173329

SAIDIA: UN MEGAPROYECTO TURÍSTICO- INMOBILIARIO DESARROLLADO BAJO EL IMPULSO DEL ESTADO.

Samia Chahine Sedjari

Por su proximidad a Europa, Marruecos constituye un cruce de caminos entre Oriente y Occidente. Esta posición estratégica hace que forme parte de la zona «Mediterráneo-Atlántico», que representa un importante destino de turismo mundial y se encuentra cercano de uno de los grandes mercados emisores del mundo, Europa. Además, la gran diversidad de sus paisajes, su hospitalidad legendaria, su patrimonio cultural, su gastronomía y su clima templado ofrece ventajas comparativas que confieren al destino Marruecos una gran competitividad turística.

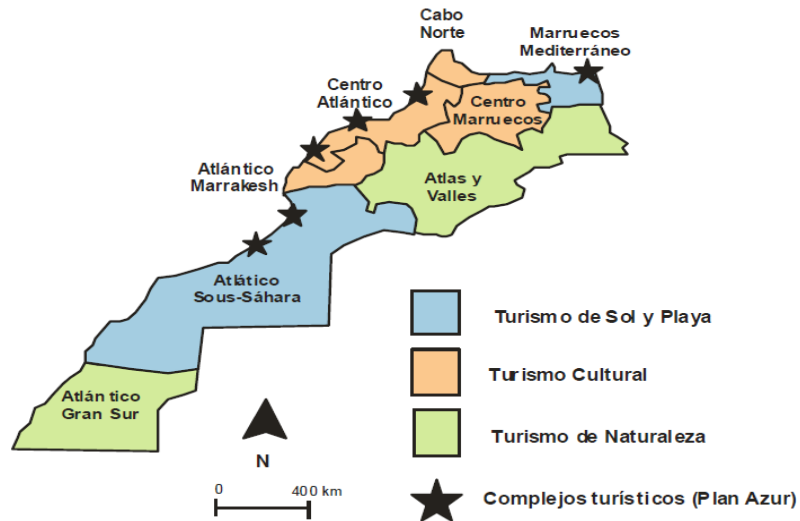
Marruecos, consciente de su potencial turístico diversificado y de la rica tradición turística que data desde el protectorado, decide llevar una atención particular y significativa al desarrollo turístico. Desde mediados de los años sesenta, el país apostó a favor de una nueva orientación en materia turística. Una política turística activa, donde el sector público juega un papel dinámico, que ha reemplazado

la antigua política donde la iniciativa del crecimiento del país estaba destinada principalmente a sectores primarios (Chahine, S., 2010). Y a partir del año 2001, empieza una nueva era de la política turística marroquí. Se ha elaborado una nueva estrategia denominada “Visión 2010”, tomando así una nueva dirección: pasar de un turismo artesanal a una auténtica industria, con el objetivo principal de alcanzar un elevado número de turistas y aumentar la capacidad de alojamiento turístico para convertir a Marruecos en un destino turístico competitivo.

Posteriormente, el Estado lanzó la “Visión 2020”. Esta visión es un programa de cooperación público-privado que tiene como ambición «hacer de Marruecos uno de los 20 más grandes destinos mundiales e imponerse como referencia en materia de desarrollo sostenible en la cuenca mediterránea». El desarrollo de la “Visión 2020” está marcado por la identificación de 8 territorios turísticos (Figura 1) que integran todas las regiones del país, formulando un posicionamiento y una ambición para cada uno de estos territorios. La concretización de esta visión pasa por la confección de 6 programas (Azur 2020; Eco-desarrollo; Patrimonio cultural; Ocio y Deportes; Negocio, Salud y bienestar; Turismo interno: Biladi) materializados por un portafolio de grandes proyectos turísticos. Esta visión aún basada en una estrategia de durabilidad, sigue favoreciendo los típicos

modelos turísticos caracterizados por megaproyectos, urbanismo masivo, litoralización, turismo de masas, etc.

**Figura 1: Localización de los territorios turísticos especializados.
Plan Visión 2020.**



Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Turismo de Marruecos

De modo que Marruecos, aún con flujos turísticos menores en comparación con otros destinos, es un foco turístico emergente que está atravesando una turistificación intensa y una conversión del país en un escenario turístico globalizado. De hecho, el país ha experimentado un significativo cambio económico, que tiene en el turismo uno de sus apoyos principales. Así que, con dichos planes estratégicos nacionales, han nacido nuevos polos turísticos, como es el caso de la Estación balnearia “Mediterránea-Saidia”.

DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA ZONA DE EXCURSIÓN.

El Litoral Mediterráneo Marroquí se extiende desde Tánger hasta Saidia, frontera con Argelia, y el límite meridional lo marca el Rif y el Yebala. En cuanto al litoral Mediterráneo Oriental (donde se sitúa la estación “Mediterránea-Saidia”), este litoral tiene un menor y más reciente desarrollo turístico dado que el turismo de sol y playa tiene su máxima representación en el Atlántico y en la parte occidental del Mediterráneo (Tánger, Tetuán). La orografía y el aislamiento del litoral mediterráneo oriental han retrasado su desarrollo turístico (malas conexiones, distanciamiento de las importantes ciudades del país, indiferencia política por parte del gobierno marroquí con

respecto a la Región Oriental). Efectivamente, los principales centros del Mediterráneo en Marruecos son Tánger, una de las grandes ciudades y punto de entrada al país; Tetuán, su costa es la cuna del turismo balneario nacional de segundas residencias; y Alhucemas, con el “*Club Méditerranée*” más antiguo de Marruecos (no obstante, cerró en 2002).

Relativo a la ciudad de Saidia, está situada en el noreste de Marruecos en el Litoral Mediterráneo Oriental, limitada por la frontera argelina al Este. Es un municipio urbano que pertenece a la provincia de Berkane. La ciudad está localizada a 60 km de Oujda, a 14 km del río Muluya, a 80 km de Nador y a 90 km de la ciudad autónoma de Melilla. Conocida por el apodo de la Perla Azul del Mediterráneo, Saidia cuenta con más 14 km de playa de arena fina, desde la desembocadura del río Muluya hasta la del río Kiss. La playa de Saidia esta bordeada por un bosque de Eucaliptus. La posición geográfica de la ciudad de Saidia le confiere condiciones climáticas mediterráneas con una temperatura de 30 grados en verano y unos 25 grados para la temperatura de sus aguas. Según el censo de 2014 (HCP, 2016), la población del municipio urbano de Saidia es 8.780 habitantes.

Figura 2: Croquis de localización de Saidia y foto-satélite de la estación turística.



Fuente: www.maps.google.com

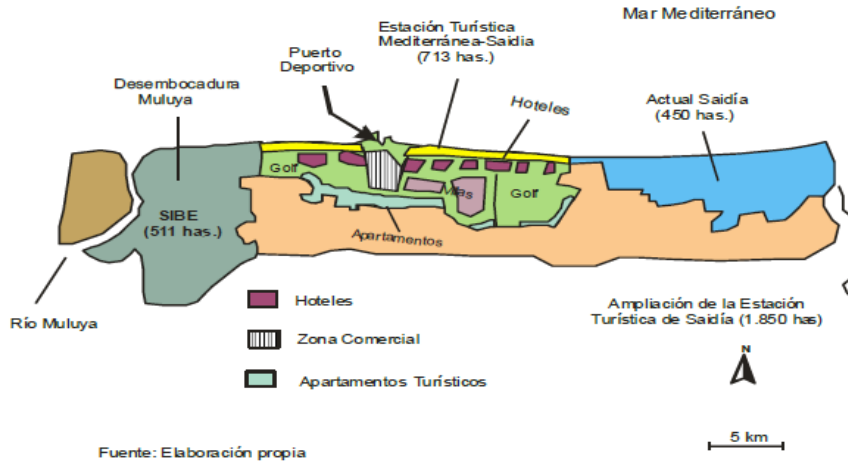
Las coordenadas de la ciudad de Saidia son: $35^{\circ}05'06''N$ y $02^{\circ}14'21''W$. Es accesible por vía terrestre por las carreteras nacionales (RN 16; RN 155; RN 2; RN 6016), la autopista Oujda-Fes-Rabat, y la autovía Mediterránea “Tánger-Saidia” de 550 Km., así que la estación ferroviaria de Oujda. Además, está conectada por tres aeropuertos (principalmente por el aeropuerto internacional de Oujda Angad localizado a 60 Km.; el aeropuerto de Meliá a 98 Km.; y el de Nador a 106 Km.). En cuanto al puerto de Nador y el puerto de Melilla son la vía de acceso marítima para Saidia (para acceder a Marruecos desde la ciudad autónoma de Melilla, se debe pasar la frontera española-marroquí de Beni Ansar en Nador).

DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN SAIDIA.

Saidia era, hasta hace muy pocos años, solo un pequeño pueblo costero y una tranquila villa con un infante turismo de carácter local y estival; ahora es uno de los seis grandes complejos turísticos del “Plan Azur” bajo el marco de la “Visión 2010”. El espacio entre la desembocadura de Muluya y Saidia ha sido el lugar elegido para situar la estación turística “Mediterránea-Saidia”.

De modo que la elección de Saidia para albergar la primera grande estación turística del Plan Azur ha cambiado todo (Chahine, S., 2010). Un colosal desarrollo turístico ha sido impulsado por el Estado bajo la «Visión 2010». Actualmente, este destino turístico dispone de una amplia oferta de alojamiento y diversos equipamientos de ocio. El macroproyecto de una superficie de 713 hectáreas, lo que supone unos 7 km lineales de costa, prevé ofrecer una capacidad de alojamiento total de 29.610 camas, de los cuales 16.905 camas hoteleras y 12.705 camas en alojamiento residencial, junto a una oferta complementaria.

Figura 3: El complejo turístico “Mediterránea-Saidia”.



Fuente: Elaboración propia. Almeida y Chahine, 2016.

El Estado buscó inversores extranjeros para desarrollar la nueva estación turística, que aportan su «saber hacer» y dan una imagen a nivel internacional; y de otra parte las empresas transnacionales españolas se expanden en Saidia para ampliar su oferta, abarcar más cuotas de mercado a nivel internacional y captar nuevos segmentos de demanda.

De modo que el complejo turístico de Mediterránea-Saidia se inició en 2003 mediante la adjudicación del proyecto por parte del Gobierno marroquí, a la empresa constructora española Fadesa. Esta constructora también se hizo con el encargo de otro resort del Plan Azur (Plage Blanche-Guelmin), pero abandonó este proyecto. Fadesa no se dedicó únicamente en la construcción de hoteles e infraestructuras más bien se centró en el negocio inmobiliario (la construcción y venta de vivienda turística).

Cabe mencionar que Saidia está actualmente compuesta por dos estaciones turísticas, la antigua estación estival y la nueva estación turística “Mediterránea-Saidia”. Cada una de esta estación turística tiene un posicionamiento totalmente diferente. De hecho, la actividad turística de la primera se limita a un turismo local no reglado realizado por parte de los habitantes de las provincias vecinas, y con gran presencia de los marroquíes residentes en el extranjero que vienen a visitar sus familiares, alojándose en casas de familiares y amigos o en segundas residencias, además de la existencia de un gran número de excursionistas. De hecho, existe una débil planta hotelera en esta parte de Saidia. Por otro lado, el despliegue del turismo internacional en la nueva estación se hizo gracias a la planificación estatal estableciendo la zona como nuevo polo de desarrollo turístico con una larga oferta hotelera y de ocio.

En definitiva, la operación turística de la estación “Mediterránea-Saidia”, ha sido impulsada, sobre todo, bajo la iniciativa estatal y con un gran interés de los grandes grupos turísticos internacionales (Fadesa y cadenas hoteleras de origen balear) ligadas a los procesos de globalización. En cierto modo, es obvio que estas cadenas baleares se implantan en Saidia dada la cercanía, el modelo de producto (resort de playa), el precio del suelo y el clima apropiado para la inversión extranjera.

OFERTA DE LA ESTACION TURÍSTICA “MEDITERRÁNEA-SAIDIA”.

La nueva estación turística brinda una oferta turística y residencial extensa, moderna, multiforme y de calidad en relación con la antigua estación estival. La megaestación cuenta con hoteles de cinco y cuatro estrellas, todos en régimen “Todo Incluido”, varias residencias turísticas, así como comercios y diferentes componentes de ocio. El master plan de la estación prevé una capacidad de alojamiento total de 31.059 plazas, de las cuales 17.714 son plazas hoteleras y residencias turísticas y 13.345 son plazas de alojamiento residencial.

En junio 2009, se abrieron al público, únicamente, tres unidades de alojamiento turístico con una capacidad total de 4.777 camas. La oferta hotelera consistía en dos hoteles, Hotel Barceló Mediterránea Saidia 5* (actual Oasis Blue Pearl del grupo portugués Oasis Atlántico) con una capacidad de 600 habitaciones (1.200 camas) y Hotel Iberostar 4* (gestionado por el grupo español Coralia y propiedad de Med Azur) con una capacidad de 485 habitaciones (970 camas). En cuanto a la oferta de alojamiento residencial, una primera parte con 137 chalés y 1.300 apartamentos ya podían acoger a sus primeros residentes, y otras 174 unidades estarán listas en finales de 2022. Asimismo, en 2019, la SDS empezó a comercializar 11 chales, 24 *townhouses* y 139 apartamentos.

El Be Live Collection Hotels 5* (del grupo español Globalia y propiedad de Madaef, filial de la empresa pública marroquí CDG), con una capacidad de 1.000 camas, conoció retrasos en su construcción, y no abrió sus puertas hasta julio 2010. Asimismo, en junio 2011, una residencia turística, la Perle Orientale, dotando de una oferta de 228 apartamentos (952 camas) estaba lista (operada por *Madame Vacances* by Eurogroup), también la Golden Tulip Résidences. Además de la apertura de la ciudad de vacaciones turísticas de la Fundación del Banco Popular para los empleados del banco, con una capacidad de 354 camas.

En Junio de 2017, abrió un Beach Hotel 5*(Meliá Beach) con una capacidad de 794 camas y un Family Hotel Club (Meliá Garden) con 400 camas. Cabe mencionar que la SDS (propietaria de estas unidades turísticas) había firmado con la cadena española Meliá la gestión de estos dos hoteles y de la residencia turística (Meliá Residences). Sin embargo, fue la cadena americana Radisson Hotels & Resorts quien recuperó estas unidades turísticas, abriendo así el Radisson Saidia Garden con una capacidad de 300 camas y el Radisson Saidia Beach con la capacidad de 794 camas. Asimismo, está prevista para finales de 2022 la apertura de la Residencia Turística Radisson con 768 unidades.

En cuanto a la oferta complementaria, esta consiste en más de 40 comercios en la Medina (centro comercial al estilo arquitectónico marroquí), una Marina (850 amarres con una extensión prevista para alcanzar 1350 amarres), un espacio lúdico alrededor de la Marina que cuenta con varios restaurantes, discotecas, escuela de vela, tiendas de equipamiento náutico, dos campos de golf de 18 hoyos (Golf Saidia Lacs y Golf Teelal), un parque acuático de 7 hectáreas (abierto en julio 2018), un centro federal de fútbol y un club de tenis. Está prevista también la apertura de un palacio de congresos.

DEMANDA TURÍSTICA EN “MEDITERRÁNEA-SAIDIA”.

La antigua estación estival de Saidia es una estación heredada del período colonial. En esta época los militares franceses así como sus familiares, e incluso algunos turistas europeos pasaban sus vacaciones en sus playas. La actividad turística de esta localidad estuvo parada hasta la segunda mitad de los años 80, (tras la apertura de la frontera marroquí-argelina en 1988). En aquel momento el mercado regional y los turistas argelinos comenzaron de nuevo a pasar sus vacaciones en Saidia (actualmente la frontera con Argelia está cerrada). Igualmente, los inmigrantes marroquíes que residen el extranjero implicaban y siguen implicando un importante flujo turístico en esta localidad.

Según datos recogidos por la CNT (2019) y el Observatorio de Turismo (2020), Saidia recibe entre 400.000 y 500.000 turistas anualmente. La frecuentación de los turistas y excursionistas es muy elevada en la temporada de verano. Por un lado, la antigua estación estival de Saidia que atrae una demanda local de baja categoría, hospedándose en residencias secundarias o en alojamiento no reglado, y realizando estancia de duración de más de un mes con unos gastos muy modestos; además de la presencia de un gran número de

excursionistas (55%). Y por otro, la nueva estación “Mediterránea-Saidia” que cautiva a turistas nacionales de un poder adquisitivo más elevado junto a turistas internacionales, efectuando una estancia media de 7 días y registrando, en 2019, 628.424 pernoctaciones (datos de Oujda-Saidia, Observatoire du Tourisme, 2020).

En cuanto a la procedencia, más del 60% de los turistas de “Mediterránea-Saidia” son nacionales, de los cuales la mayoría proviene de provincias de la Región Oriental. Por otra parte, la clientela internacional está representada, mayormente, por los Marroquíes Residentes en el Extranjero (más de los 60%), seguidos por los portugueses (clientela estrella), los checos, los españoles y los franceses. Hubo una pérdida casi total del mercado italiano, belga y polaco.

Relativo a los gastos turísticos de los turistas, el mayor gasto deriva del alojamiento (42% para los turistas nacionales y el 58% para los extranjeros). Los gastos en comida y transporte terrestre interno solo representan el 14% y el 2% respectivamente. El resto de los gastos provienen de las compras de productos artesanales, actividades turísticas fuera del resort..., y no son representativos (Ministère du Tourisme, 2000-2015). Esta repartición de gastos corresponde,

definitivamente, al tipo de producto turístico ofertado en la estación “Mediterránea-Saidia”, resort con el sistema “*All Inclusive*”.

Cabe señalar la fuerte estacionalidad de Saidia e incluso de la estación “Mediterránea-Saidia” con una alta ocupación hotelera únicamente en julio y agosto. En efecto, el motivo de visita principal, y casi único, es el turismo de “sol y playa”. Por ello, todos los hoteles solo abren en la temporada estival (3 meses de verano); salvo en hotel Oasis Blue Pearl que abrió todo el año, ya que cuenta con el desarrollo del turismo de Golf, el turismo internacional Senior y de las actividades deportivas y de naturaleza del traspáis. De hecho, los actores del sector turísticos de la región tratan de alargar la temporada estival, organizando festivales y competiciones deportivas tanto de Golf como marítimas para pasar de los 3 meses de verano a 8 meses (desde marzo hasta octubre).

Con el contexto de la pandemia COVID 19 y dadas las restricciones del gobierno marroquí y el cierre de las fronteras, los hoteles de la estación “Mediterránea-Saidia” estaban cerrados salvo los dos hoteles Radisson Blu, que acogían a las personas en cuarentena. En 2021, el turismo nacional ha reanimado la actividad turística en la estación con la presencia de turistas marroquíes.

Por otro lado, las ventas de las residencias en la estación “Mediterránea-Saidia” no han sido muy fructíferas. Al principio de la comercialización de los apartamentos y chales, un gran número de extranjeros ha adquirido estas propiedades. Dichas unidades residenciales han sido compradas principalmente por los Marroquíes Residentes en el Extranjero, españoles, ingleses y franceses. Asimismo, muchos de los marroquíes han comprado apartamentos como segunda residencia para veranear. Sin embargo, con la crisis financiera, los retrasos en la construcción, la mala calidad de los inmuebles y la imagen de una estación fantasma, las ventas han sido nimias. La Sociedad de Desarrollo de Saidia está comercializando desde 2019 sus nuevas unidades residenciales con una tasa de comercialización de 15 sobre 80 unidades. Igualmente, la Marina, aún brindando precios muy competitivos en relación con las Marinas españolas e incluso las marroquíes, la tasa de ocupación es apenas de 20% (MAP Oujda, 2019).

MODELO DE IMPLANTACIÓN TERRITORIAL TURÍSTICA.

Para empezar, cabe mencionar que ninguna política territorial-turística regía a la antigua estación estival de Saidia, la actividad turística en dicha zona dependía únicamente de las condiciones de la demanda y de otros factores exógenos (relación política con Argelia, facilidades ofrecidas para la entrada de los Marroquíes Residentes en Extranjero, cambios en la moda y en los gustos de los consumidores locales, etc.). De manera que la nueva gestión territorial y la planificación de la actividad turística para desarrollar “Mediterránea-Saidia” se han traducido en procesos de transformación y configuración del espacio permitiendo así convertir los recursos naturales en productos atractivos para que sean susceptibles al uso turístico.

La propiedad y los derechos de adquisición del suelo son prerequisites básicos en el desarrollo de cualquier proyecto turístico, la forma de propiedad del suelo puede condicionar el modo en que se conforma el espacio turístico en las costas (Barrado y Calabuig, 2001). De modo que la propiedad pública de los terrenos de Saidia, que eran hasta hace poco inaprovechados o agrícolas, facilitó la planificación de este megaproyecto y optimizó su ordenación territorial turística. De

hecho, el régimen jurídico de los terrenos rústicos de dicha estación es mayoritariamente de dominio público forestal y marítimo, que han sido incorporados vía Decreto Real *Dahir* al Dominio Privado del Estado para ser cedidos al grupo promotor con el objetivo de crear esta megaestación turística (de las 713 hectáreas superficie total de la estación, 446 has, han sido cedidas y 237 has. han sido arrendadas).

El modelo de implantación turística de la estación “Mediterránea-Saidia”, siendo el proyecto piloto del Plan Azur, sigue un desarrollo turístico planificado, caracterizado por la implicación del Estado que ofreció a precios asequibles grandes lotes de terrenos al promotor español Fadesa. La estación, tiene un origen nuevo y artificial, ha sido creada *ex nihilo* negando la estructura urbana preexistente de la estación estival de Saidia y construida en un lugar donde previamente no existía ningún asentamiento. Asimismo, la nueva estación es un espacio turístico especializado cerrado dado que la actividad turística está dirigida a un perfil limitado de turistas y es un enclave donde solo se permite la entrada exclusivamente a sus clientes. Se trata de un complejo turístico desarrollado de manera integral y enclavada (modelo de ordenación propio de las grandes cadenas hoteleras, clubes de vacaciones, inmobiliarias de ocio y promotoras) que incorpora todos los elementos necesarios para la experiencia turística. Este resort se apoya en elementos tradicionales

que cualifican la oferta residencial (campo de golf, puerto deportivo, centro comercial, espacios verdes, etc.) y su desarrollo espacial es lineal apoyado sobre el litoral (Chahine, S., 2010). Asimismo, este centro costero está caracterizado por una implantación turística intensiva, ya que la actividad turística se concentra en un sólo espacio, donde se encuentran todos los establecimientos destinados al consumo del ocio.

Como ya hemos expuesto, el desarrollo turístico de la estación “Mediterránea-Saidia” se ha realizado con una colaboración pública-privada entre el Estado marroquí y la empresa española Fadesa. Sin embargo, la crisis económica de Europa y el estallido de la burbuja inmobiliaria en España, afectó gravemente a Fadesa, lo que obligó, tras anunciar su quiebra, a vender, en 2009, sus participaciones al grupo privado nacional “Addoha”. Posteriormente, dicho grupo inmobiliario-hotelerero marroquí, también se retiró del proyecto. Por ello, las empresas nacionales públicas se han visto “casi” obligadas a intervenir, inyectando grandes capitales para salvar el complejo, adecuar nuevas infraestructuras básicas y saldar las deudas bancarias heredadas de Fadesa.

De modo que, el Gobierno marroquí se ha comprometido a llevar a cabo la inversión total prevista por Fadesa (estimada a 2.190

mill. €), con el objetivo de sacar adelante el proyecto y revalorizar la estación. De tal forma que la distribución actual del accionariado del complejo turístico es el siguiente: un 66% pertenece a la Caja de Depósito de Gestión (CDG), y 34% del Fondo Marroquí de Desarrollo Turístico (actual Ithmar Capital), vía sus participaciones en la sociedad de gestión y desarrollo “Société de Développement de Saidia”. Se están invirtiendo más de 455 millones de euros para readecuar dicha estación.

Está claro que el desarrollo de la megaestación “Mediterránea-Saidia” no fue exitoso. A parte de los cambios en los promotores que desarrollan la estación desde su lanzamiento, hubo varios cambios en los propietarios y gestores de los hoteles de dicha estación. De hecho, el hotel Barceló Mediterránea Saidia (del grupo balear Barceló) fue vendido, en primer lugar, a Atlas Hospitality Morocco, filial de la compañía aérea Royal Air Maroc y operó bajo la enseña Oriental Bay Beach (Chahine, 2012); ulteriormente este mismo hotel, cerró en 2013 para volver a ser vendido al grupo portugués Oasis Atlántico (propietario y gestor del hotel Oasis Saidia Blue Pearl). Asimismo, los tres hoteles de la cadena balear Meliá han sido retomados por la cadena estadounidense Radisson Blue.

En efecto, a día de hoy, con más de 10 años desde la inauguración de la estación, únicamente se ha construido y abierto al público una parte del *resort*, muchas de las parcelas siguen sin desarrollarse y la mayoría de las unidades realizadas son residenciales. En lugar de los nueve hoteles previstos en primera línea de playa solamente cinco hoteles están operativos, de las 17.714 camas hoteleras previstas solo 8.000 camas son operacionales (Map Oujda, 2019). Incluso, en el verano 2014, solamente dos hoteles estaban abiertos al público. Todo ello, da una mala imagen de la estación “Mediterránea-Saidia”, lo que implica una pérdida de la cuota de mercado tanto internacional como nacional, y los resultados se degradan. Aunque, en 2018 y 2019, tras el gran esfuerzo de la sociedad de gestión y desarrollo de Saidia para reposicionar a “Mediterránea-Saidia”, la estación empezó a registrar unas tasas de ocupación relativamente altas, pero, mayoritariamente, gracias a las pernoctaciones de los turistas nacionales.

IMPACTOS DEL TURISMO EN “MEDITERRÁNEA-SAIDIA”.

El fenómeno del turismo, ocio y negocio inmobiliario que ha alcanzado cierta notoriedad en España a través de grandes proyectos como el de Marina D’Or o Polaris World, parece que se haya exportado a Marruecos (Almeida y Chahine, 2016). El modelo de implantación territorial turística de la estación litoral “Mediterránea-Saidia” imita las mismas operaciones de implantación turística en el litoral mediterráneo europeo, en la costa del Magreb y de Oriente medio y en el Caribe. Son ejemplos de ordenación turística muy similares (iniciativa pública, desarrollo planificado, disponibilidad de terreno, creación *ex nihilo*, regímenes especiales para facilitar los procesos de creación y de ordenación, enclaves especializados, capitales foráneos, desarrollo masivo, etc.). En definitiva, la implantación de esta estación es una megaoperación turística e inmobiliaria que conlleva a significativos impactos.

Es cierto que uno de los objetivos principales del desarrollo turístico en Saidia era sacar la región de su letargia y lograr buenos efectos principalmente desde un punto de vista socioeconómico (generación de ingresos económicos y nuevos empleos, e implicación de procesos de modernización). Pero cabe señalar que dicha actividad

turística no aporta grandes beneficios económicos, peor aún, este supuesto desarrollo económico implica costes para la economía local: coste de oportunidad; economía local excesivamente dependiente a la actividad turística; dependencia a las iniciativas extranjeras y a los tour operadores; funcionamiento virtual independiente del sistema productivo local, limitación para generar y redistribuir riquezas; entre otros. Se puede decir que este complejo turístico se ha convertido en un proyecto de inversión pública y que su balance general presenta una más que dudosa rentabilidad económica para el Estado.

De modo que la iniciativa estatal intentó de abrir el potencial turístico de la zona a los grupos internacionales y de asegurar Marruecos como país turístico. Sin embargo, dicho tipo de ordenación implicó una gran dependencia a las iniciativas extranjeras. Además, la implantación turística en Saidia responde a las estrategias concretas de grupos hoteleros internacionales localizados, no mantienen relaciones ocasionales con su entorno y en cierto modo dificultan los intercambios económicos entre los turistas y las empresas locales a fin de aumentar sus propios beneficios (el grupo promotor y las cadenas hoteleras instaladas aportan principalmente a una ligera mejora de las cifras macroeconómicas de Marruecos). En efecto, dicho modelo de desarrollo conllevado en la estación se determina por su virtual funcionamiento independiente respecto al sistema productivo de

Saidia y de la Región Oriental como lugar de acogida. Así que la práctica del turismo quede restringida al espacio interior de la estación dado que se trata de un desarrollo turístico polarizado, ya que la actividad turística está muy desarrollada únicamente dentro de ella.

Respecto a los impactos sociales, la población de la Región Oriental es muy tradicional con un nivel de renta muy bajo, que suele veranear en las playas de Saidia, y el modelo de desarrollo de la estación de forma enclavada implica una exclusividad socio-espacial del destino, exclusión de su población local, y privatización de zonas públicas, etc. Estos factores pueden inducir fuertes conflictos y choque cultural entre los locales y los turistas, principalmente los extranjeros. Además, la creación de este megacomplejo turístico implica una evolución demográfica muy acelerada en Saidia, por las migraciones de otras comunidades y zonas rurales en busca de oportunidades de trabajo, lo que generará crecimientos urbanos espontáneos y acentuará el fenómeno de infravivienda.

En cuanto a los impactos medioambientales, para la creación de la estación “Mediterránea-Saidia” se han destruido los cordones dunares y la vegetación, necesarias para el equilibrio de sistema ecológico. Además, se ha alterado la deriva litoral de la zona a causa de la construcción de la Marina, uno de los proyectos estrella del

complejo. Asimismo, a parte del elevado número de camas que se quieren realizar en este megacomplejo, hay un programa de extensión de la propia estación junto a otras estaciones turísticas litorales como por ejemplo Cabo de Agua o Mar Chica. Esto supone una construcción masiva en el litoral mediterráneo. Es preocupante la amenaza que se cierne sobre el espacio natural de la desembocadura del río Muluya, zona húmeda incluida en el convenio RAMSAR (tratado internacional para la conservación y gestión durable de zonas húmedas), cuyas aguas pretenden ser utilizadas para regar el campo de golf y para recibir las aguas residuales del complejo turístico (Araque, 2013; Boumeaza et al., 2010; Yrigoy, 2013). Encima, esta región está caracterizada por la escasez e irregularidad de las precipitaciones (pluviometría baja, en torno a los 300 mm).

Todas estas actuaciones están avaladas bajo el nombre del desarrollo de la región, pero en realidad es un desarrollo turístico poco sostenible y la creación de la nueva estación puede ser apreciada como un programa económico no duradero que altera la paz social y degrada el medio ambiente, y que contribuye, principalmente, a enriquecer las compañías foráneas y las élites nacionales. Todo lo citado anteriormente ha movido a grupos de habitantes locales y a ecologistas protestar sobre los diversos impactos que producirá un proyecto de esta envergadura (a modo de ilustración el complejo

“Mediterránea-Saidia” supera en extensión al de Marina D’Or en España).

REFLEXIONES FINALES.

De manera general, los gobiernos de los países en vía de desarrollo consideran el turismo como un elemento dinamizador de la economía y un instrumento para la construcción de nuevos espacios de crecimiento y de desarrollo territorial, tanto es así que actualmente ninguna instancia pública, deja de lado el turismo internacional cuando se plantea una estrategia de futuro. En esta línea se inserta Marruecos que ve en el turismo una estrategia de desarrollo para combatir su déficit económico (generar ingresos), dinamizar su tejido social (generar empleos), crear nuevos espacios como es el caso de la estación turística “Mediterránea-Saidia” (suavizar las desigualdades regionales), y para participar en los procesos de globalización (excelente vector de inserción en la mundialización).

Como se ha podido comprobar en la evolución de la política turística de Marruecos, el país ha experimentado un importante cambio en su relación con el turismo. Desde el año 2000, el Estado se

ha convertido en un verdadero dinamizador de la actividad turística y ha asumido la mayor parte de las inversiones. De modo que las Administraciones Públicas han mostrado un claro interés en apoyar el turismo y abrir el mercado turístico hacia inversiones internacionales. Sin embargo, se puede deducir que se trata de una estrategia puramente cuantitativa que no tomó en cuenta los aspectos de sostenibilidad y durabilidad (ninguna de las acciones estaba dirigida al turismo comunitario, ecoturismo, etc.). Además, los proyectos realizados dentro del Plan Azur han seguido los modelos de ordenación turística aplicados en otros países como Francia, Italia y España, desarrollando una construcción masiva en los espacios litorales y ligando estratégicamente los proyectos turísticos a los inmobiliarios.

De modo que las estaciones del Plan Azur son muy similares a los modelos de resorts y complejos turísticos adoptados por las Empresas Transnacionales. Con la experiencia de los efectos provocados, el Estado marroquí podría trabajar en minimizar los efectos negativos: fuerte impacto ambiental, excesivo peso de la oferta inmobiliaria, dependencia hacia los agentes turísticos e inversores externos, etc. (Araque, 2013; Galiana y Barrado, 2006). De hecho, la primera y más grande estación del Plan Azur no ha sido un éxito. Aunque Saidia es un destino que goza de gran atractivo y potencial

turístico y el nuevo complejo turístico “Mediterránea-Saidia” está ubicado en una de las grandes cuencas turísticas del mundo “la franja mediterránea”; no obstante, no conoció un adecuado desarrollo turístico y su modelo de implantación territorial-turística ha mostrado fallos.

Desde el principio de su funcionamiento hasta ahora, la estación “Mediterránea-Saidia” ha sufrido varias modificaciones y se ha enfrentado a amenazas que ponían en riesgo su continuidad. En definitiva, dicha estación no tiene, hoy en día, recursos de tal magnitud como para atraer a varios turoperadores y formar parte de los circuitos turísticos internacionales. En suma, el modelo turístico de este megaproyecto, como fenómeno urbanístico-geográfico, puede caracterizarse globalmente como representativo a un producto de “sol y playa” homogéneo al modelo occidental con una oferta turística estandarizada que corresponde a las nuevas estructuras espaciales y pautas de consumo postfordistas. Incluso, cabe destacar que, en el modelo arquitectónico de la estación se refleja la influencia de los modelos urbanísticos extranjeros; tomando los distintos tipos de desarrollo turístico-urbanístico como referente.

De hecho, aunque la estación “Mediterránea-Saidia” es relativamente joven, su desarrollo turístico-urbanístico conoció varias

etapas. Pasando de un modelo de implantación caracterizado por las pautas de la globalización, a una recuperación de la estación por mano del Estado y empresas nacionales. De modo que el proyecto está lejos de encontrarse en fase de apogeo debido a las diversas dificultades y carencias heredadas, a las proyecciones deficientes de sus impulsores, y al tipo de modelo de desarrollo adoptado en su globalidad.

En efecto, más allá de los problemas de cambio de los gestores y operadores de la estación, y de las dificultades de "supervivencia" para los hoteleros y las empresas de servicios turísticos (víctimas de la alta estacionalidad y la mala imagen de la estación) el reto es de reposicionar "Mediterránea-Saidia", desarrollar las parcelas abandonadas, aumentar la capacidad hotelera y mejorar la calidad. El objetivo es corregir definitivamente el fallo del modelo de desarrollo del proyecto y tratar de rentabilizarlo. El pasivo era bastante negativo y el modelo inicial de la estación ha mostrado sus límites. De hecho, desde el colapso de Fadesa, el Estado no para de invertir para salvar la estación y mejorar su imagen, poniendo altos presupuesto de promoción, y perfeccionando las infraestructuras y equipamientos. No obstante, parece que el proyecto es similar a un "pozo negro muy profundo", los resultados de dichas inversiones son casi invisibles.

Es preciso tener en cuenta los costes reales que acompañan el desarrollo turístico, incluso con altos beneficios económicos. Se debe evaluar el total de los recursos financieros gastados por el Estado para fomentar el turismo, ya que suelen ser capitales públicos que podrían ser utilizados para el desarrollo de otros servicios básicos necesarios para satisfacer las necesidades de la población y la preservación del entorno. Asimismo, suelen existir diversos costes sociales y culturales soportados por la sociedad anfitriona en nombre de un progreso, que, generalmente, es ajeno a su propia identidad, y no tiende, realmente, a beneficiar los lugareños del crecimiento económico local. En este sentido, se puede hablar de un aprovechamiento oportunista de la empresa transnacional que gozan de un apoyo del gobierno marroquí y de un cierto vacío legal e inexperience en materia de desarrollo de grandes proyectos turísticos. Es la clave del capitalismo que busca siempre el máximo lucro del inversor en detrimento del bienestar de la población receptora y la equidad social.

Además, la participación transnacional no tenía en cuenta las especiales condiciones medioambientales y socioeconómicas de la zona. En realidad, la expansión de la actividad turística globalizada por manos de las empresas transnacionales en Saidia ha producido apenas un desarrollo económico y social. El turismo bajo las pautas de globalización ha provocado una dependencia del destino a las

condiciones extranjeras como la crisis financiera internacional, la quiebra de Fadesa, la retirada de Barceló, y la disminución de los turistas internacionales. De modo que “Mediterránea-Saidia” no ha logrado aún convertirse en un destino turístico a vocación internacional como se aspiraba. Los inversores extranjeros son, más bien, “colonizadores turísticos” que provocan condiciones injustas de las relaciones económicas y segregación socio-espacial de la población. A más de, el complejo “Mediterránea-Saidia” es un gueto turístico con vistas al mar, así que, en general, el turista extranjero no llega a conocer realmente el lugar y las personas que lo habitan, ya que pasan toda la estancia dentro del resort o visitando limitados lugares con excursiones organizadas por el propio hotel o algún turoperador.

Igualmente, el factor inmobiliario tiene una singular importancia. En primer lugar, los nuevos planes turísticos presentan en su mayoría esa doble versión (turística e inmobiliaria). Pareciera que los complejos turísticos no van a funcionar si no hay promoción inmobiliaria. En segundo lugar, el Plan “Visión 2010” nace durante el auge constructivo en Europa y en España, en particular, teniendo ambos hechos una estrecha vinculación. Este Plan iba a acoger parte de la expansión de la burbuja inmobiliaria europea y española. No es casualidad que Fadesa, una de las constructoras insignes de la burbuja

inmobiliaria española, emprendiera dos de los megaproyectos turísticos de Marruecos. Posteriormente, el Plan “Visión 2020” se ha conectado a la burbuja constructiva del Golfo Pérsico (Baabood, 2011). De modo que la creación de espacios de sol y playa de carácter turístico-residencial es una magnífica solución para la acumulación de capital, y los planes como Visión 2010 y 2020 son inmejorables destinos para ese capital.

REFERENCIAS.

AGUER, O. (2004): «El sector turístico-hotelerero en Marruecos», *Boletín Económico del ICE*, nº 819, pp. 145-155.

ALMEIDA, G. F. y CHAHINE, S. (2016): “Evolución de la Política Turística y la Intervención Estatal. El Caso de Marruecos”. *Cuadernos de Turismo*, nº 38, pp. 13-37.

ANTÓN CLAVÉ, S. y GONZÁLEZ REVERTÉ, F. (2005): *Planificación Territorial del Turismo*, Editorial UOC.

ARAQUE, E. (2013): “Desarrollo turístico y medio ambiente en la costa norte de Marruecos”, en *Cuadernos de Turismo*, nº 31, pp. 13-30.

ARTIGUES, A. A. (2006): *Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca. Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears*, Palma.

BAABOOD, A. (2011): “*La disminución de las inversiones de los países del Golfo en la región mediterránea*”, en Instituto Europeo del Mediterráneo (IEMED). Barcelona.

BARRADO, D.A. y CALABUIG, J. (coord.), ARTIGUES, A., CRESPO, I., GARCÍA, M., LAGO, J., LLURDÉS, C., NAVALÓN, R., PRIESTLEY, K., SEGUÍ, M., SEVERA, J., SUCH, P., TORRES, F., VÁSQUEZ, C., VILA, M., VIÑALS, J. (2001): *Geografía mundial del turismo*, Editorial Síntesis.

BOUMEAZA, T., SBAI, A., SALMON, M. y OZER, A. (2010): “*Impacts écologiques des aménagements touristiques sur le litoral de Saïdia, Maroc oriental*”, en *Mediterranéé*, nº 115, pp. 95-102.

BUADES, J. (2006): *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*, Palma de Mallorca, Ediciones La Lucerna.

CHAHINE, I. y CHAHINE, S. (2011): *Turismo, desarrollo económico y medio ambiente en Marruecos: comparación territorial turística entre el caso de Agadir y de Saïdia*, Urbanismo Expansivo de la Utopía a la Realidad. XXII Congreso De Geógrafos Españoles. Universidad De Alicante

CHAHINE, S. (2010): *Desarrollo turístico del litoral mediterráneo de Marruecos. Saïdia como destino*, Proyecto fin de máster dirigido por Fernando Almeida, Málaga, Febrero 2010. Facultad de Turismo, Universidad de Málaga.

CONFEDERATION NATIONALE DU TOURISME (2019): *Un nouveau départ pour la station balnéaire de Saïdia*. CNT. Septembre 2019.

FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial*, Barcelona, Ed. Virus.

GARCÍA MURILLO, L. y TASIAS TRULLÁS, G. (2007): «Turismo y promoción inmobiliaria en Marruecos», *Boletín Económico del ICE*, n° 2918, pp. 69-75.

HILLALI, M. (2008): *La politique du tourisme au Maroc: diagnostic, bilan et critique*, Paris, Harmatton.

MAP OUJDA (2019) : *Saïdia: une offre touristique diversifiée et de qualité*. <https://www.mapoujda.ma/fr/saidia-une-offre-touristique-diversifiee-et-de-haute-qualite/>. Juillet 2019.

MINISTERE DU TOURISME AU MAROC (2000-2015): *Données générales. Département Stratégie et Coopération*. Rabat.

OBSERVATOIRE DU TOURISME (2007): *Annuaire Statistique du Maroc, Rabat*, Fédération Nationale du Tourisme et le Ministère du Tourisme.

OBSERVATOIRE DU TOURISME (2020): *Annuaire Statistique du Maroc, Rabat*, Fédération Nationale du Tourisme et le Ministère du Tourisme.

VERDAGUER, E. (2005): «Turismo en Marruecos: retos y oportunidades», *Economía Exterior*, nº 33, verano 2005, pp. 119-124.155.

SAAD ALAMI, Y. (2008): «Inversiones españolas por miles de millones en Marruecos: inmobiliario y turismo, sectores claves», *Tendencias Económicas*, Invierno 2007/2008, pp. 80-81, Afear/Ideas.

SHAMAMBA, A. (2005): «Marruecos en la vía del turismo industrial», *Tendencias Económicas*, Invierno, 2005, pp. 81-83, Afear/Ideas.

YRIGOY I., ARTIGUES, A., y BLÁZQUEZ, M. (2013): “*El papel del Estado en la renovación urbano-turística de espacios turísticos. El caso de la Playa de Palma, Mallorca, España*”, en *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 22, nº 1, enero-junio, pp. 141-151.





Este libro se terminó de imprimir
en junio de 2022.
Publicado por Ediciones del Genal.
Al cuidado de esta edición
Librerías Proteo y Prometeo
MMXXII





