

urbanismo

COAM



REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID

Urbanismo en Areas Turísticas

Nº 4 MAYO 1988

DIRECCION
Abel Enguita
Fernando Nasarre
Luis Rodríguez-Avial

EDITOR
Abel Enguita

PRODUCCION Y DISEÑO
Carlos Aldeanueva
Carlos M. Arrarás

ASESORAMIENTO PERIODISTICO
Alfonso Tulla

TRADUCCIONES Y ADMINISTRACION
Gloria Hernando

DISTRIBUCION Y SUSCRIPCIONES
Carmen Sansierra

DOCUMENTACION
Carmen Garrigues

CONTABILIDAD
J. Miguel Ramírez

PUBLICIDAD
Santiago del Valle
Margarita Caillemer

COLABORADORES
Pedro Sanz-Boixareu
Luis Morell
Luis M. Enríquez de Salamanca
Francisco Perales
Joaquín Clusa
Alfonso Esteban
Javier Russinés
Miguel Durbán
José Clavero
César Cañedo-Argüelles
Manuel Valenzuela
Luciano Sánchez

FOTOGRAFIA
Salvador Rivera

DISTRIBUCION
Barquillo 12, 5.ª planta. 28004 Madrid
Teléf. 521 82 00. Ext. 220/221

IMPRESION
Técnicas Gráficas FORMA, S. A.
Rufino González, 14. 28037 Madrid

ISSN: 0213 - 9391
Depósito Legal: M-18.152-1988
Precio del ejemplar (IVA incluido) 1.500 ptas.
Suscripción anual 1987.
España 4.500 ptas. (IVA incluido)
Extranjero 6.000 ptas.

COLEGIADOS Y SUSCRIPTORES:
La revista se envía por correo.
Las reclamaciones caducan a los seis meses.

URBANISMO-COAM no se hace responsable de los criterios expuestos en las colaboraciones firmadas. Prohibida la reproducción total o parcial de los artículos contenidos en este número sin autorización previa.

En los climas donde es difícil la mera supervivencia un sistema de impermeabilización **intemper** dura tanto como el propio edificio donde se instala.

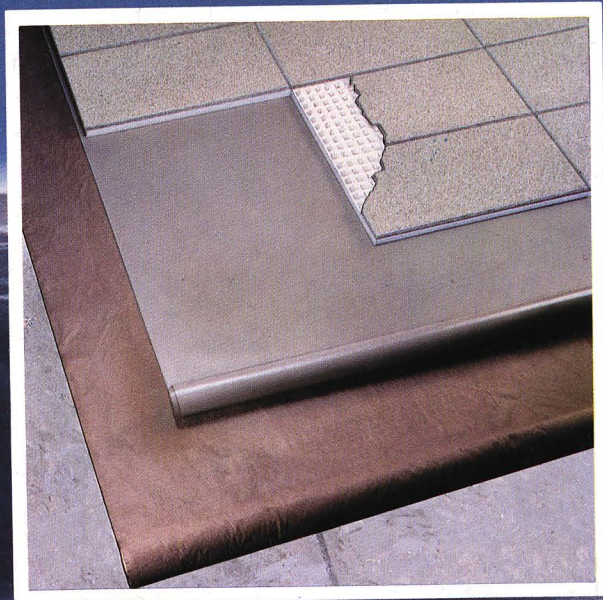
Quienes valoran la eficacia, saben que un alto precio no es siempre caro. Es más rentable lo que más dura.



intemper
española, s.a.

Central: Viveroz, 38 - Tfnos. (91) 4157376 - 4157150
28002 MADRID - Télex 46121 MPER E - Fax (91) 4164459

intemper TF, con losas **FILTRON**
sistema integral de aislamiento, impermeabilización
y pavimento para cubiertas de grandes superficies



en ambientes duros
intemper dura

	4	EDITORIAL
J. Fernando Vera Rebollo	6	URBANISMO EN AREAS TURISTICAS Crisis del poblamiento turístico en el litoral mediterráneo español
Fernando J. Osorio Páramo Luis López-Peláez	16	Proyecto de Ley de Costas
Alfredo Sánchez-Bella Carswell	20	Comentarios al proyecto de Ley de Costas
J. Carlos Fernández Rañada de la Gándara	22	Actuaciones del MOPU en la costa española
Juan Jesús Trapero Balletero	30	El paseo marítimo, elemento clave de la ordenación del litoral
Rosa Barba Casanovas Ricard Pie Ninot	40	Espontaneísmo, recursos y problemas del turismo costero catalán
Alberto Peñín Ibáñez	47	La Marina, metrópolis rural o campo urbanizado
Manuel Marchena Gómez	55	La estrategia territorial de la nueva política turística en Andalucía
Eduardo Cáceres Morales	65	La ordenación turística en Canarias
Manuel Valenzuela Rubio	71	La residencia secundaria
Pedro Millán Sáenz Manuel Perea Trujillo	84	CRONICA DE PLANES Las evaluaciones de impacto ambiental
Roberto Calachi Chebi, Victoria Haendler, Alvaro Hernández Gómez, Luis Hernández, José Gimeno, Ricardo García Zaldivar, Leandro Silva	90	"La Ballena": Una ciudad de vacaciones en Rota
Amador Ferrer Aixala	93	Paseos de circunvalación y ordenación periférica en Mahón
Marián Leboreiro Amaro	96	La variante como solución: El caso de Mos
José Félix Alvarez Prieto, Roberto Calachi Chebi, José Luis Alexanco	98	Un concepto diferente de zona verde: La Salina de Matagorda en Lanzarote
Luis Rodríguez-Avial, José Martínez-Crespo Díaz, Juan J. Trapero, Francisco Perales Madueño	101	H. DEL URBANISMO CONTEMPORANEO ESPAÑOL Emilio Larrodera López
Pedro Sanz-Boixareu, Luis Morell Ocaña, Luis M. Enríquez de Salamanca, Francisco Perales Madueño	108	NORMATIVA Y JURISPRUDENCIA Los centros y zonas de interés turístico desde la perspectiva actual
	109	PUNTO DE VISTA
	112	CRITICA DE LIBROS
	114	LIBROS RECIBIDOS

Nuestro interés más alto...



...es usted.

**BANCO
ZARAGOZANO**
Se interesa por usted.



En su condición de Agencia Gestora
de la Póliza Colectiva Colegial de,
RESPONSABILIDAD CIVIL PROFESIONAL
contratada por el Colegio
Oficial de Arquitectos de Madrid
ofrece a todos los Sres. Colegiados
los servicios Técnicos y Jurídicos y de
Asesoramiento en el tema de la
responsabilidad civil que pueda derivar
del ejercicio profesional en la edificación,
cuyos Departamentos especializados
están gratuitamente a la disposición
de estos Asegurados.

ARBEO
Correduría de Seguros, S. A.

OFICINAS CENTRALES:

Francisco Gervás, 14. 28020 Madrid
Tels.: 279 89 23 - 270 91 97 - 270 54 22 - 270 81 42

OFICINAS PARA CATALUÑA

Aragón, 264. 2.º, 2.º. 08007 Barcelona
Tels.: 215 30 27 - 215 31 62 - 215 32 18 - 215 33 06

Urbanismo en áreas turísticas

El lenguaje más extensamente aplicado aún al turismo es el de la economía y la rentabilidad. Hoy día se reconoce que la actividad turística no puede ser considerada como exclusiva de un único sector, pues se manifiesta en una diversidad de ramas y sectores económicos, pero el grueso de la atención oficial se sigue centrando, básicamente, en el análisis de su impacto en las economías de un país y, más recientemente, en las de las comunidades autónomas o, incluso, en las de los municipios.

Su capacidad de generación de consumo de bienes y servicios —que alcanzó los 4,08 billones de pesetas en España en 1987—, su dinámica relativamente resistente a la recesión, y su incidencia como generador de empleo, hacen que los diferentes gobiernos de tan variados ámbitos territoriales, no limitados a las tradicionales áreas con recursos o atractivos turísticos naturales, pongan en práctica sus propias políticas de promoción turística. Tan cuantiosos y diversos esfuerzos promocionales producen importantes efectos en nuestra sociedad contemporánea, como consecuencia de constituir un fenómeno internacional. El primero de ellos, mover unos 335 millones de viajeros/año, lo que evidencia su carácter de fenómeno de grandes masas, que, en algunas circunstancias, empieza a percibirse como calamitoso.

En España el turismo ha producido una enorme actividad urbanizadora y constructora, que ha transformado, en especial, de forma dramática, las características originales de su litoral, donde se ha concentrado la mayor parte de los once millones y medio de plazas en oferta (en 1987), de ellas, aproximadamente nueve millones correspondientes a los más de dos millones de viviendas cuyo destino básico se presupone es la utilización

turística y que equivalen al dieciséis por ciento del total del parque residencial existente.

Y aunque ya a principios de los años setenta —y por iniciativa de un arquitecto, Javier Carvajal Ferrer— la Dirección General de Promoción del Turismo pasó a ser Dirección General de Ordenación del Turismo, su efímera existencia como tal no llegó a traducirse en un planeamiento integral del desarrollo turístico, referido a regiones naturales coherentes, con un adecuado enfoque territorial y urbanístico de orden supramunicipal. En consecuencia, aquél se ha seguido caracterizando, en lo territorial, por ser desequilibrado y, en lo urbanístico, por la escasez de modelos propios y el predominio de simples traslaciones a las áreas turísticas de modelos tomados de la ciudad industrial, cuando no por la ausencia de un ordenamiento adecuado o por los déficits crónicos de infraestructuras.

Ocurre en las áreas naturales con atractivos turísticos, que por el simple hecho de tenerlos, provocan en nuestra sociedad contemporánea de movilidad creciente la expansiva afluencia de visitantes, quienes con su sola presencia hacen que el atractivo natural original desaparezca. Así, por ejemplo, difícilmente puede mantener su atractivo una playa cuando el ratio superficie de arena por persona apenas alcanza el medio metro cuadrado.

Es posible que los escenarios futuros de las formas de vida predominantes confirmen la tendencia al escalonamiento de las vacaciones en pequeños períodos, lo cual suavizaría situaciones actuales de saturación extrema. No obstante, parece una necesidad probable —si se quiere mantener la capacidad de atracción y la rentabilidad de aquellas áreas que originalmente la tuvieron sólo en base a sus recursos naturales— el comple-

URBAN PLANNING IN TOURIST AREAS

The phraseology most applied today to tourism is still that of economy and profitability. Nowadays it is recognized that tourist activity cannot be considered exclusive to one field, but shows up in a wide variety of sectors and economic areas. However, the greatest official attention is still centered on the analysis of its impact on the economy of a country, and more recently on that of self-governing and even municipal areas.

Its capacity to generate consumer goods and services reached 4.08 billions pesetas in Spain in 1987. The relative resistance of tourism to recession and its effect on the creation of employment causes the different governing bodies of such varied spheres, which are not limited to traditional areas with resources or natural tourist attractions, to put into practice their own policies to promote tourism.

Such great and varied promotional efforts produce important effects in our present society and constitute an international phenomenon.

The first effect is to move some 350 million passengers each year which demonstrates its character as a mass phenomenon, and which under certain circumstances begins to be seen as a catastrophe.

It is here, where the greatest share of the eleven and a half million tourist places offered are concentrated. Of them, some nine million, corresponding to the more than two million dwelling units whose basic destiny is thought to be the tourist use, and which are equivalent to some sixteen per cent of the total existing residential housing stock.

Although at the beginning of the seventies, and owing to the initiative of an architect, Javier Carvajal Ferrer, the "Dirección General de Promoción del Turismo" became the "Dirección General de Ordenación del Turismo", its short lived existence meant that there was no provision for an integral tourist plan. There was no reference to coherent natural regions with an adequate territorial and urban focus going beyond municipal limits.

As a consequence, development has continued to show imbalance in territorial aspects and a lack of urbanistic models, resulting in the simple transfer of patterns taken from industrial areas, this being due either to the absence of adequate planning or chronic deficiencies in the basic structure.

In our present ever mobile society, the visitors, who with their increasing affluence arrive in areas of natural tourist attraction, provoke by their very presence the loss of that original attraction. A beach cannot easily maintain its attractive features when the ratio of sand surface/person hardly reaches half of one square meter.

It is possible that the predominant future life styles will confirm the tendency to take holidays in short periods, which would smooth out the situations of extreme saturation. However, if the attraction and profitability is to be maintained in those areas that originally had a base of nothing more than natural attractions, it may be necessary to complement them with artificial ones. These should be based on the

mentar éstos con otros artificiales, basados en la calidad ambiental del medio urbano turístico y en nuevos e importantes equipos y servicios, específicamente turístico-recreativos, orientados a un consumo de masas bien pensado. Campo de actuación éste en el que la iniciativa privada ha reaccionado antes que el sector público, traduciendo la evolución parcial de una economía del turismo planteada desde la producción, a otra de carácter mercantil y fundada en la oferta de servicios.

Y, en última instancia, cabe además, considerar la posibilidad de aplicar medidas conservacionistas de planeamiento que, indirectamente, limiten el número de visitantes o residentes que pudieran concentrarse en ciertas zonas saturadas, evitando así tener que recurrir a controles más violentos, ya ensayados por cierto con escasa fortuna, en singulares focos de atracción turística, tales como la ciudad de Venecia.

Otro escenario probable, en particular en zonas de clima benigno, nos muestra los desarrollos urbanos turísticos, de uso estacional predominante hasta el momento, como lugares de residencia permanente de una parte relevante de la población española jubilada, que se sumará a la población de retirados extranjera ya establecida, cuyas demandas de equipos y servicios, obviamente serán muy diferentes de las que actualmente plantea esa misma población como "veraneante".

Nuestro litoral acusa, por otra parte, la degradación de áreas originalmente de gran atractivo, cuya regeneración es necesaria desde el punto de vista medio-ambiental o estrictamente urbanístico, y viable desde el punto de vista económico-financiero, pues gran parte de la infraestructura hotelera y una significativa del parque residencial acusan un cierto envejecimiento, y el tiempo transcurrido desde que se acometieron las

"primeras generaciones" de desarrollos turísticos permite ya haber amortizado una proporción importante de las inversiones realizadas.

Como conclusión, sin pretender agotar el tema, que queda abierto a otros enfoques referidos en especial al turismo interior y las áreas de montaña, o a la propia actividad turística en el marco de la ciudad industrial y su entorno, se deduce del contenido de este número la oportunidad de abordar un posible replanteamiento del urbanismo en áreas turísticas, para el que sugerimos tres enfoques propositivos:

- Redefinir el reparto espacial o modelo territorial más adecuado del consumo turístico, desde una perspectiva regional, de óptima rentabilización de las inversiones realizadas y salvaguarda de zonas vírgenes no modificadas de elevado interés natural.
- Acometer sin dilación un nuevo tipo de intervenciones urbanísticas conducentes a la regeneración/transformación de asentamientos turísticos degradados y obsoletos, atendiendo a los futuros escenarios socio-económicos.
- Empezar acciones promotoras de nuevos espacios turísticos con carácter selectivo y criterios de crecimiento cualitativo, donde implantar nuevos modelos urbanísticos específicamente adaptados.

Finalmente, queremos hacer mención de las innovaciones introducidas en el diseño de la revista para este su segundo año de publicación, como respuesta a sugerencias recibidas y como resultado de la pequeña experiencia acumulada y de nuestro deseo de hacer una revista más atrayente para el lector.

environmental qualities of the urban development, with new important equipment and services dedicated to tourist recreation, well thought out and for mass consumption.

This is a field of action in which private initiative has reacted in advance of the public sector, changing the partial evolution of a tourist economy based on production, to another of a business nature based on the supply of services.

In the last instance, the possibility should also be considered of applying conservationist planning measures, that indirectly limit the number of visitors or residents concentrated in certain saturated areas. This would avoid having to adopt more drastic controls, like those tried out, without success, in special centers of tourist attraction like the city of Venice.

Another probable outlook for areas with a mild climate and urban developments of predominantly tourist seasonal use, is that of permanent places of residence for an important part of the retired Spanish population,

added to the already established foreign retired population. The demands for equipment and services for these, would obviously be very different from the requirements of the same population in the category of "holiday-makers".

On the other hand, our coast-line shows the degradation of originally very attractive areas whose regeneration is needed from the strictly urban and environmental viewpoint. This is also viable from the economic viewpoint, as a large part of the hotel structure and the residential housing show certain ageing, and the time passed since the first generation tourist developments were carried out, have already to a large extent paid off the investment in them.

To conclude, without claiming to exhaust the subject which remains open to other viewpoints, with special reference to inland tourism and mountain areas, or to tourist activity itself in the industrial cities and their surroundings, it can be deduced from the contents of this issue that there is an opportu-

nity to undertake a possible reconsideration of urban planning in tourist areas for which we suggest three approaches:

- *To redefine a more adequate distribution of space (territorial model) for tourist use from a regional outlook, with optimum profitability on the investments made, and to safeguard the unspoilt zones of high national interest.*
- *To undertake without delay a new type of urban intervention directed towards the regeneration/transformation of degraded or obsolete tourist settlements while considering the future socio-economic outlook.*
- *To undertake promotional measures in new tourist areas of a selective character and of quality growth, in which to implement specifically adapted new urban models.*

Finally, we would like to mention the innovations introduced in the design of the review, this being its second year of publication, as a reply to suggestions received, and as result of the limited experience we have gained and our wish to make a more appealing publication for the reader.

Crisis del poblamiento turístico en el litoral mediterráneo español: consideraciones sobre su ordenación y rehabilitación

J. Fernando Vera

SINGULARIDAD DEL POBLAMIENTO TURÍSTICO

El desarrollo de la prestación de servicios de ocio y tiempo libre, como fenómeno socio-económico asociado al consumo, ha sido en los últimos veinticinco años la palanca motriz de un singular proceso de afectación del

uso del suelo hacia fines residenciales, concretado en la proliferación de nuevos asentamientos, al margen de la estructura territorial y urbanística existente. Paralelamente, tiene lugar la transformación de núcleos urbanos, de anterior base económica primaria, que implica la propia renovación interna, morfológica y funcional, del caserío tradicional y la prolongación del

continuo urbano en forma de ensanches que se desarrollan en paralelo al frente del mar. Estos componentes formales del espacio configuran una dorsal urbano-turística, de amplitud variable y con escasos sectores vacíos, consecuencia de la ocupación selectiva que el turismo impone en el territorio, en el que no se han previsto sus efectos.



Ladera del Montgó y Les Rotes (Denia): los nuevos asentamientos reflejan en sus componentes formales la influencia de la estructura agraria.



En Benidorm aparece la tónica pantalla de edificación en altura en la primera línea de playa, en la que contrastan las escasas edificaciones herencia del verano tradicional.

La intensidad del proceso de urbanización permite caracterizar un nuevo tipo de poblamiento, fruto de la interrelación entre el medio físico, condicionante de los nuevos asentamientos y la acción de los agentes actuantes en la producción del espacio de ocio. Dicho poblamiento se sitúa en el marco de un proceso de capitalización y rentabilización de los recursos, que no siempre responde a los límites de tolerancia en su utilización, sino, más bien, se orienta a la obtención de un beneficio económico inmediato.

Resulta, pues, que factores físicos, económicos y humanos peculiarizan un sistema de asentamientos en el que la ocupación del suelo (formas de expansión del tejido urbano-turístico), la edificación (tipologías arquitectónicas, diseño), el nivel de integración en el medio físico (percepción), así como las infraestructuras y dotaciones (específicas de las áreas turísticas por su utilización estacional) difieren de las señaladas en el poblamiento urbano *sensu stricto*. A esta singularidad del poblamiento turístico contribuye su propia dinámica, caracterizada por la ocupación estacional de las viviendas y la inexistencia de los movimientos alternantes trabajo-domicilio que definen el hecho urbano; frente al que, además, Valenzuela (1987) señala la ausencia de la lógica de la centralidad, que aparece en la ciudad convencional y que en la ciudad turística se torna en la valoración creciente de la fachada marítima.

Por otra parte, el territorio y la ciudad turística no suelen ser el resultado de la programación de unos objetivos de crecimiento, y menos aún, de la coordinación del desarrollo sectorial con la política territorial, sino del ansia de expansión tendente a la configuración de un producto centrado en la capacidad residencial del territorio, para acoger una demanda creciente. La iniciativa privada, ante las

grandes expectativas de negocio y cuyo objetivo es rentabilizar las inversiones, se ha adelantado a la actuación de la Administración en materia de planificación de infraestructuras y equipo, y ha contribuido a la caracterización de espacios desarticulados, "ociurbes" saturadas y desencadenadoras de graves impactos ambientales, de cuya

rehabilitación y adecuada ordenación depende el futuro de la actividad turística.

Este proceso, tendente a la urbanización casi integral del territorio costero, ha contado con el apoyo de la Administración, a través de los métodos y las figuras de actuación legales, a partir del momento en que el turismo se convierte en pilar básico del desarrollo



La renovación del caserío en el centro tradicional de la ciudad turística se acompaña de una nueva especialización funcional, dominada por el comercio.

económico. Así, es intención del presente trabajo la presentación de los mecanismos más relevantes que intervienen en el proceso de producción de los espacios de ocio litorales, y que culminan en una situación en la que varios tramos del litoral mediterráneo español, convertido casi en una conurbación turística donde se incluyen ciudades con una decidida especialización hacia las funciones turística y de ocio, se encuentran excesivamente vilipendiados y degradados, tanto desde el punto de vista de los recursos ambientales —fundamento de la actividad económica— como de los aspectos que atañen a la saturación e insuficiencia de sus infraestructuras, deficiencias de servicios y consiguiente degradación de la calidad de la escena urbana. Se trata, en suma, de un conjunto de componentes, que de no tomarse las medidas oportunas, desembocarán en una crisis de rentabilidad para el sector; lo que obliga a considerar, a escala de unidades regionales, tanto la redefinición del modelo turístico, como su necesaria coordinación con la política económica-territorial.

Hasta la fecha las soluciones han debido partir de los propios municipios, ya que los umbrales de saturación alcanzados en algunos casos y los síntomas de una rentabilidad decreciente han impulsado a adoptar soluciones tendentes a mejorar la calidad del producto turístico, a cuyo fin también coadyuva la presión de la iniciativa privada. Se entienden así las inversiones realizadas en "ociurbes" como Benidorm —paradigma de la congestión—, orientadas a la construcción de parques y espacios verdes (900 millones de pesetas supone el parque de L'Aigüera), al cuidado de las playas y al adecentamiento de la escena urbana. Pero los municipios turísticos cuentan con unos presupuestos limitados,

incluso para hacer frente a las necesidades de dotaciones y servicios, debido al desfase entre población permanente y estacional, sin que se haya conseguido un estatuto jurídico que contemple, a la hora de elaborar los presupuestos y recibir subvenciones, la singularidad de tales ayuntamientos, que se concreta en situaciones como la que relaciona en un mismo municipio 18.000 habitantes de hecho, 1.400 hectáreas de suelo urbano y más de veinte planes parciales aprobados.

LOS RECURSOS NATURALES Y LA PRESTACION DE SERVICIOS TURISTICOS: DE LA PUESTA EN VALOR A LA REGULACION DE USOS

El medio natural, como conjunto de recursos e integrado por elementos estáticos y dinámicos —conformando ecosistemas—, expresa un potencial susceptible de soportar aprovechamientos hasta un cierto nivel o grado de tolerancia. Hay, pues, unas limitaciones que, si los usos concurrentes, derivados de la rentabilización del territorio alcanzan el umbral crítico, se tornan en elementos de degradación, a veces irreversibles. Naturalmente, el deterioro del territorio supone una crisis de rentabilidad, cuya magnitud crecerá en relación directa a la dependencia de recursos. Este es el caso de la actividad turística, en la que el papel de un medio ambiente de calidad, cuya simbolización es difundida por las agencias de viajes y la publicidad (George, 1983), actúa casi de forma determinante en la localización de la oferta.

El hecho de que el desarrollo turístico se enfocara directamente desde el punto de vista de su trascendencia económica inmediata, ha conducido a una continua expansión

de los asentamientos, así como del resto de componentes de la oferta. Se trata, pues, de un conflicto entre las presiones económicas y sociales y las características del medio, evaluadas por el capital bajo un concepto clásico de utilidad económica (Tricart, 1977-1981), mientras la Administración entiende el tema como la posibilidad de crecimiento rápido del Producto Interior Bruto y de sus efectos en la estructura económica del país. A este enfoque también ha contribuido eficazmente la falta de relación entre la planificación sectorial y la política territorial.

Es evidente que, aún considerando lo inevitable de la alteración de las condiciones naturales, desde el momento en que se organiza el aprovechamiento de un territorio, los recursos naturales y el medio ambiente no pueden ser evaluados estrictamente en términos económicos. Sería preciso establecer la relación entre los costes socio-económicos, derivados de la transformación del medio y los beneficios reportados, para entender que el turismo, en las zonas de mayor concentración de la oferta, ha superado los umbrales de acogida y creado una situación de empobrecimiento de los recursos-origen que amenaza el porvenir de la propia actividad.

Se ha señalado la alteración producida por el turismo sobre los ecosistemas litorales mediante la expansión de la urbanización y el equipo propio de las funciones de ocio, tanto a escala general (Barceló, 1984; OCDE, 1980; García Novo, 1981), como en ámbitos concretos (Baleares, Picornell, 1987; Cataluña, Herce, 1975; Comunidad Valenciana, Vera, 1987; Andalucía, Marchena, 1987); no se trata aquí de inventariar los factores de degradación y sus efectos, sino de indicar cómo contribuyen a la pérdida de atractivo de las áreas turísticas y, en suma, a su decaimiento económico. Este hecho se pone en relieve con la pérdida de calidad del turismo, de

CUADRO I. SITUACION SOCIO-ECONOMICA Y PLANEAMIENTO URBANISTICO EN EL LITORAL ALICANTINO

Municipios	Población de hecho 1960	Población de hecho, 1906	Presupuesto munic. 1986 (miles)	Renta familia disponible	VIVIENDAS PRINCIPALES, 1981			Tasa de función turística-resid.	Hoteles y campings nº plazas	Extensión del municipio (km ²)	PGOU	Planes parciales	Estudios de detalle	Planes especiales	Otros documentos o modificaciones	
					Principales	Secundarias	Desocupadas									
Alfaz del Pi	955	6.731	293.000	701.132	1.929	1.864	501	96,0	14	2.073	18,8	PGOU, 1975	10	—	1	4
Alicante	121.527	265.543	9.611.538	670.216	70.562	28.687	14.192	40,0	144	8.328	201,3	PGOU, 1987	3*	2	1	2
Altea	5.620	12.232	487.919	611.205	3.282	2.704	1.242	82,3	15	1.785	32,6	PGOU, 1982	9	4	—	9
Benidorm	6.259	66.224	3.434.000	986.123	7.127	23.743	866	333,1	168	33.649	37,9	PGOU, 1963	10	9	1	26
Benisa	5.023	7.104	481.792	555.243	2.191	3.399	372	155,1	13	376	69,7	PGOU, 1982	4	—	1	7
Benilachej	1.606	1.609	62.204	524.532	432	287	262	50,5	1	10	12,5	NOCSS, 1987	4	—	—	1
Calpe	2.177	10.032	546.100	689.342	2.605	7.532	374	279,4	23	1.376	23,6	PGOU, 1972	10	2	—	13
Campello	4.477	9.516	343.381	504.508	2.360	6.893	529	292,0	12	1.372	4,5	PGOU, 1986	6	—	1	5
Denia	12.185	23.206	990.000	670.512	6.315	4.251	8.167	66,9	27	3.644	66,0	PGOU, 1972	23	2	1	31
Eliche	73.330	173.392	4.876.118	566.214	42.666	8.785	11.454	20,5	30	3.177	325,8	PGOU, 1986	5*	14	—	1
Finestrat	1.178	1.061	65.000	—	333	1.294	124	388,5	5	366	42,5	PGOU, 1987	1	—	—	—
Guardamar del Segura	4.586	6.738	303.200	535.335	1.571	2.871	508	182,7	23	954	47,5	PGOU, 1985	5	2	—	5
Jávea	6.029	12.999	738.456	739.214	3.322	7.883	668	237,2	21	2.808	68,4	PGOU, 1985	20	3	1	11
Orhuela	44.380	52.400	1.780.000	475.631	13.072	6.544	6.370	50,0	12	762	456,2	PGOU, 1978	15*	—	—	18
Santa Pola	6.443	13.604	982.875	531.642	3.175	8.488	1.545	267,3	11	1.989	57,9	PGOU, 1985	5	9	1	5
Teulada	2.894	4.443	210.791	795.453	1.154	3.782	543	335,5	11	1.021	32,0	PGOU, 1986	6	—	—	—
Torreveja	9.234	18.454	657.208	657.208	3.529	15.002	986	425,1	26	1.928	61,4	PGOU, 1985	24	6	—	11
Villajoyosa	11.006	21.411	813.158	532.881	5.873	2.401	1.677	40,8	19	2.888	58,3	PGOU, 1981	8	3	—	8

* Se consideran exclusivamente los instrumentos que afectan a la zona costera del municipio, con dedicación turística.

Fuentes: Censos de Población y Viviendas, Secretaría General de Turismo, Colegio Oficial de Arquitectos y trabajo de campo. Elaboración propia.

manera que las tendencias detectadas por distintas encuestas en los principales mercados de vacaciones que ofrecen las costas españolas como punto de destino, han permitido corroborarlo. Así, en el Reino Unido (España es para los británicos que salen al extranjero el país más visitado) la encuesta realizada por el British National Travel Survey pone de manifiesto que los dos principales puntos de destino de España, Mallorca y Benidorm, son rechazados por un porcentaje notable de turistas alegando problemas de saturación, mientras que otros estudios sobre el mercado británico (Gallup, 1986) contribuyen a reafirmar la idea de que determinadas zonas se encuentran demasiado estropeadas. También, en el caso alemán, otro volumen significativo de turistas señala que no volverá a España por aspectos de índole ecológica ("las playas y el mar no están limpias", "las costa está demasiado construida"). Los efectos negativos de esta mala imagen acaban en una crisis de rentabilidad, al contribuir a la pérdida de la afluencia o, cuanto menos, a la del poder adquisitivo de los demandantes. Sólo así se entiende la reacción de ciertos sectores del empresariado, sobre todo en el caso de Baleares, que se dirigen a la Administración presionando para resolver la situación.

Las propuestas alternativas, a las que se presta atención en el apartado final, se enmarcan en el contexto de un nuevo modelo de espacio turístico, caracterizado por la atenuación del crecimiento cuantitativo o expansionista, aunque tampoco resulta factible abogar por una vía absolutamente conservacionista, ya que las normas y directrices que se aprueben, encaminadas a la protección del medio, sólo podrán preservar lo poco que no ha sido impactado por la urbanización y que no está comprometido a corto plazo por las



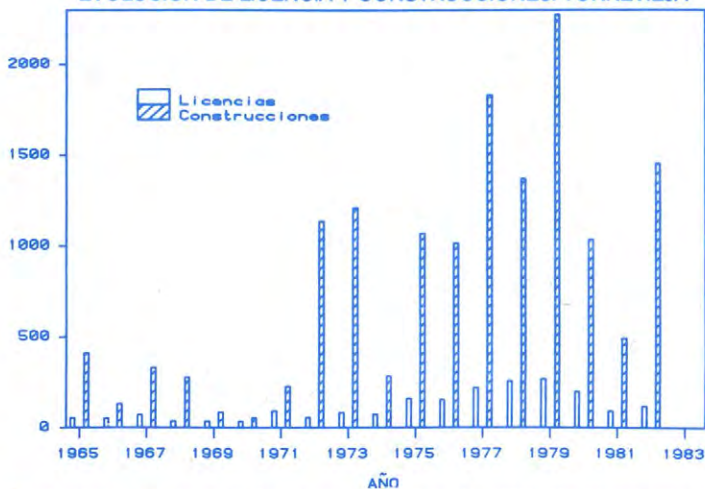
1. La ocupación de la zona marítimo-terrestre, mediante concesiones administrativas, motiva la alteración del ecosistema litoral y privatizan el dominio público.
2. La irrupción del fenómeno turístico ha provocado la transformación radical de enclaves singulares de la costa, inaccesibles hasta fechas recientes, como este ejemplo del monte Puig en Benitachell, Comunidad Valenciana.

1

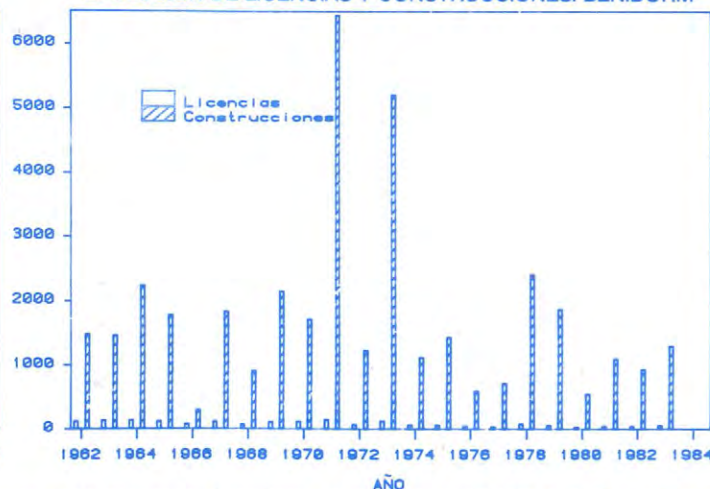
2



EVOLUCION DE LICENCIA Y CONSTRUCCIONES. TORREVIEJA



EVOLUCION DE LICENCIAS Y CONSTRUCCIONES. BENIDORM



Contraste en el proceso de ocupación del suelo entre dos municipios de la costa alicantina, Benidorm y Torrevieja. El primero conoce su mayor crecimiento a comienzos de los años setenta, atenuándose éste ante los problemas de saturación (precio del suelo, esencialmente); mientras que el segundo entra en una fase expansionista, desde comienzos del decenio actual, hipotecando el futuro de su territorio.

expectativas de expansión. Más aún cuando el planeamiento revisado y adaptado a la Ley del Suelo consagra en bastantes casos las previsiones de crecimiento, incrementando la capacidad residencial por encima de lo que sería deseable.

No obstante, este planteamiento de la vulnerabilidad del medio natural se acompaña de otra influencia de los recursos naturales en el espacio turístico. Se trata de los factores directamente limitantes del crecimiento de la urbanización y de la industria turística, que pueden concretarse en los recursos hídricos, suelo disponible y riesgo físico derivado de la ocupación. El agua ha supuesto un condicionamiento básico en la expansión de las áreas turísticas que no suele ser contemplado en los documentos de planeamiento, cuando previenen los incrementos de la capacidad residencial; se llega así a extremos de falta de caudales en épocas clave de la afluencia turística, que crean situaciones críticas y agudizan los conflictos territoriales del turismo con las actividades tradicionales, especialmente la agricultura. Es más, de la resolución de los abastecimientos depende el futuro del turismo en amplias zonas del litoral mediterráneo español, hasta el punto de que no sólo es imposible hacer frente al actual ritmo de crecimiento, sino que ya resulta difícil mantener la riqueza creada (Bethemont, 1985; Marchena, 1986; Vera, 1986).

La disponibilidad de suelo, por su parte, condiciona las tendencias de expansión y agrava los mecanismos de la especulación y segregación en el espacio, característicos de las áreas turísticas. Al tiempo, la posibilidad de disponer de suelo libre es básica para la puesta en marcha de una rehabilitación de áreas congestionadas, lo que permitiría compensar las fuertes densidades residenciales.

Por último, el nivel de riesgo, depende esencialmente de los

problemas generados en espacios y ciudades turísticas por el proceso de modificación de cauces fluviales que entran en funcionamiento con fuertes aguaceros y provocan desastres espectaculares (Alicante, 1982 y 1987), ante la falta de planificación y los efectos de la especulación en el uso del suelo. Junto a ello debe mencionarse el posible riesgo, en el litoral mediterráneo, de la actividad sismotectónica, cuyas consecuencias en las edificaciones, sobre todo cuando se han levantado bloques en altura formando pantallas, han sido ignoradas, a pesar de la existencia de la Norma Sismorresistente (PGS-1 en 1969 y PDS-1 en 1974; Vera, Benito y Cuenca, 1986). Si a este panorama se une el hecho de que la edificación pierde en calidad ante la demanda menos solvente, cualquier evento natural es susceptible de convertirse en catastrófico.

OCUPACION URBANA Y PAPEL DEL PLANEAMIENTO EN LOS ESPACIOS TURISTICOS

La expansión del tejido urbano en núcleos marítimos y la eclosión de nuevas comunidades, como consecuencia del fenómeno turístico, pasa por diversas fases o etapas de configuración, caracterizadas cada una de ellas por un crecimiento cuantitativo a ritmos variables. Dicho crecimiento queda reflejado en la morfología del poblamiento: ensanches, reforma interior de núcleos tradicionales, núcleos aislados fruto de iniciativas particulares y diseminación del hábitat turístico en el medio rural. Inciden en ello distintos factores estructurales, como son el tipo de agentes urbanísticos actuantes, la caracterización socio-profesional de los demandantes (solvencia de la demanda), el estado del planeamiento, la disponibilidad de recursos hídricos, etcétera. Así, en un intento de

modelización, Miossec (1977) distingue, la fase O (cero), o preturística; la fase I, de manifestación tenue; la fase II, de creación de infraestructura y concentración de mano de obra; la fase III, de organización y especialización y segregación espacial; la fase IV, de saturación y, por último, la fase V, de reestructuración. Sin embargo, resulta difícil sistematizar las fases de implantación del turismo en el territorio puesto que los distintos impulsos observados en el crecimiento de la urbanización se relacionan con componentes particulares en cada espacio; es más, cada municipio presenta unas tendencias y formas de crecimiento que no responden a situaciones generales. Basta señalar que en el caso del litoral alicantino la crisis de 1973 no frena el proceso de ocupación urbano-turística del territorio, sobre todo en el sur provincial, que recibe en esa fecha las aguas del Taibilla y entra de lleno en la dinámica de la construcción.

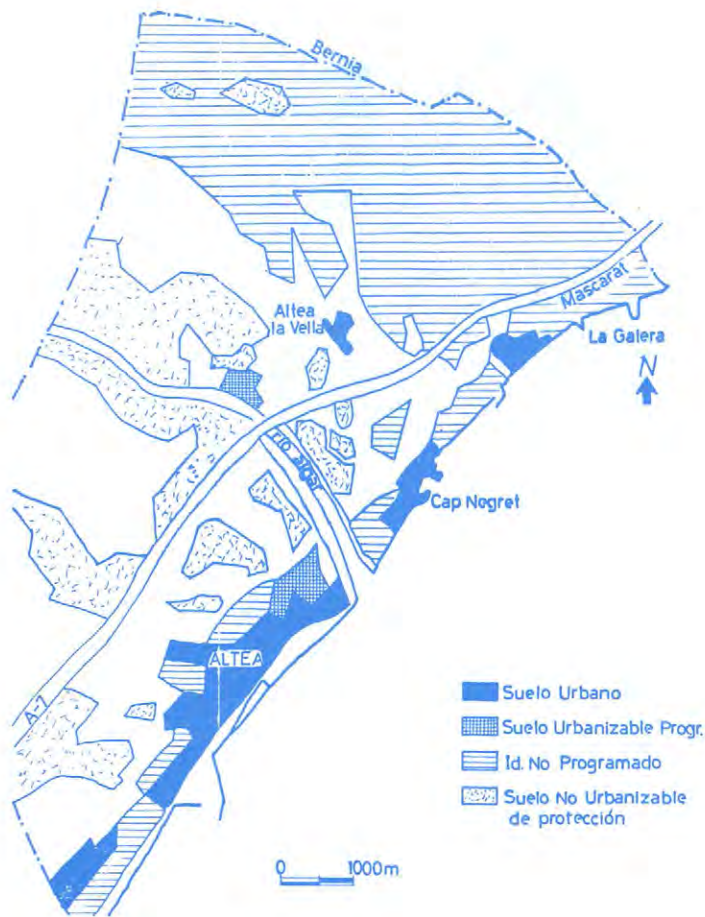
Pero en el caso del litoral mediterráneo español puede generalizarse la idea de que los espacios turísticos se caracterizan por una notable desarticulación e infradotación, de la que es responsable la propia actuación de los agentes urbanísticos, guiados por un criterio rentabilista, así como la propia Administración que, aun existiendo un sistema de planificación urbanística, consagrado por la Ley del Suelo de 1956, prefirió dejar vía libre al desarrollo turístico-residencial, al que se dotó de sus propios métodos y figuras legales de actuación, como es el caso de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, cuando no se trataba de legalizar actuaciones *a posteriori*, e, incluso, del fomento de la ocupación de dominios públicos, especialmente en la zona marítimo-terrestre, mediante concesiones administrativas de ocupación temporal que acaban perpetuándose. No se trata, pues, de la



1. La ausencia de una adecuada planificación en los espacios turísticos y la transformación inadecuada del medio natural originan desastres ante el desencadenamiento de fenómenos naturales, que se convierten en catastróficos. Ocupación del cauce de una rambla por segundas residencias en el litoral de Orihuela.

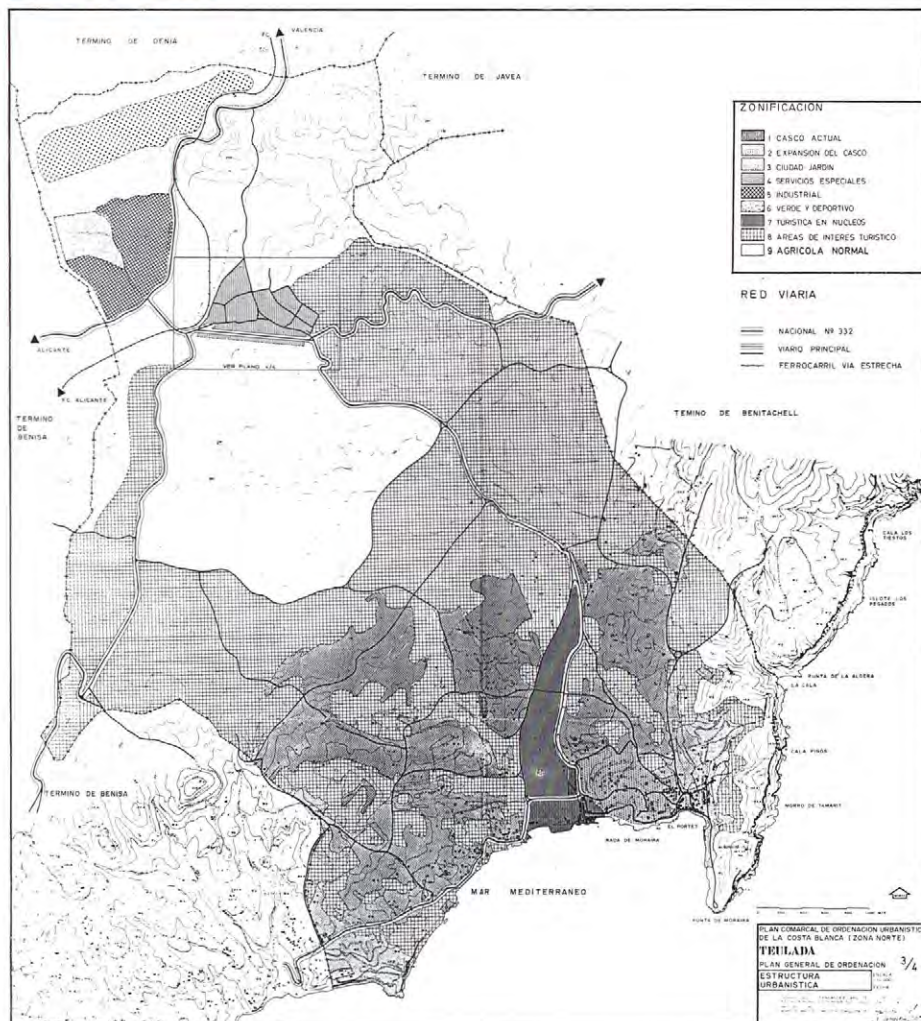
2. El eje de la CN-332 estructura y delimita el continuo urbano-turístico en la Comunidad Valenciana.





1. PGOU de Altea

2. PGOU de Teulada



falta de instrumentos que podrán haber dirigido la situación, sino del incumplimiento, o de las contradicciones, de la normativa y de la idea de entender el turismo como base del desarrollo, cuyo único objetivo es el de elevar el nivel de renta, sin posibilidad de racionalizar los usos del suelo. Todo ello dentro de un juego de oferta y demanda, que lleva a la elaboración de unos documentos de planeamiento extremadamente flexibles y con unas expectativas de crecimiento cuantitativo que debían ser legalizadas.

Los planes redactados para los distintos espacios turísticos son los propios documentos que afectan habitualmente a escalas municipales (PGMO), incumplidos en su mayor parte y aprobados cuando las implantaciones turísticas ya habían impactado el territorio. Así se observa en el litoral andaluz (Marchena, 1987), donde los planes ratifican la expansión lineal de desarrollo turístico, la primacía del turismo como motor del crecimiento, y se presentan de antemano con unas previsiones desbordadas, con el agravante de que no todos los municipios contaban al llegar la reforma de la Ley del Suelo con instrumentos de ordenación.

En las costas alicantinas, los PGMO, aprobados —a excepción de los casos de Benidorm, Jávea y Alicante— con posterioridad a la década de los sesenta, se caracterizan por la previsión de un modelo territorial de claro desarrollo lineal, estructurado sobre el eje costero y la N-332, que se desarrolla con una generosa calificación de *Suelo Rústico de Interés Turístico* (parcela de 3.000 m² sin planeamiento previo) y la permisividad más absoluta en el Suelo Urbano (Vera, 1987). Mientras tanto, las Islas Baleares contaron con un Plan Provincial de Urbanismo, aprobado en 1973, es decir, pasado el "boom" de los años sesenta, y ratificando la urbanización casi integral del perímetro de la isla de Mallorca (Picornell, 1987).

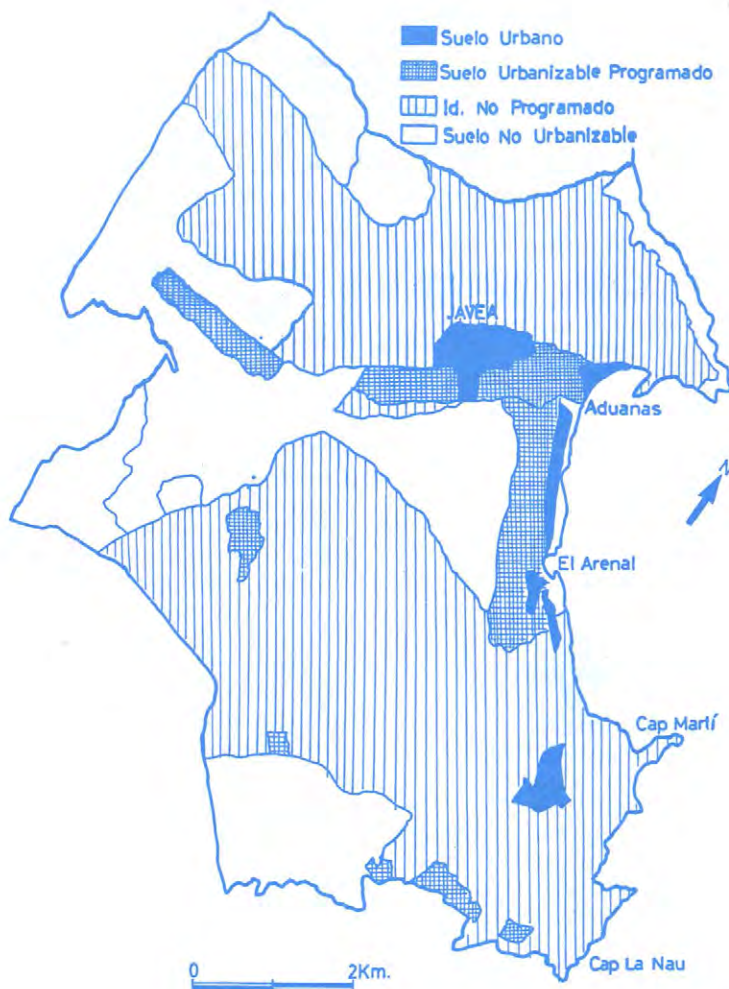
A escalas amplias del territorio turístico, no ha habido una planificación integral, de manera que el planeamiento supramunicipal, cuando ha existido, ha sido imperante, o ha estado limitado de antemano por su carácter indicativo e informativo. En el litoral andaluz se pueden señalar, como instrumentos incumplidos, el Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol, que jamás generó su Plan de Ordenación Territorial y Urbana, el Plan Comarcal de la Costa del Sol Occidental y las posibilidades de la Mancomunidad de los Municipios de la Costa del Sol Occidental (Marchena, 1987). Mientras que en la provincia de Alicante el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de la Costa Blanca,

aprobado en 1972, no pasó del Esquema Director Comarcal Básico para los PGMO citados.

El proceso de revisión de los documentos de planeamiento

Cuando se produce la Reforma de la Ley del Suelo la situación de los espacios turísticos no puede ser más preocupante: problemas territoriales, conurbaciones turísticas congestionadas y asentamientos desarticulados, en los que las infraestructuras y servicios no se han realizado al ritmo que la urbanización demanda. Todo ello hace que se cuestione el modelo urbano-turístico. Así, la oportunidad de replantear la situación debía venir de la mano de la adaptación de los documentos de planeamiento y de la posibilidad de aprobar instrumentos a escala supramunicipal (PDTC o Plan Especial de Protección del Medio Físico). De hecho, la consideración del turismo como problema territorial y las perspectivas de desarrollo obligan a revisar los criterios respecto a la estructura general y orgánica del territorio, así como a la clasificación del suelo, ante la adopción de un nuevo modelo territorial y el cambio de las circunstancias demográficas y económicas. Estos criterios pudieron haber sido extraordinariamente efectivos cuando se trataba de espacios turísticos no terminados y caracterizados por una fuerte desvertebración.

Sin embargo, no ha existido un verdadero replanteamiento, pues no siempre se ha entendido y asimilado la vertiente depredadora y destructora del turismo en el territorio, a lo que debe añadirse la voluntad de no lesionar los derechos adquiridos y de mantener las expectativas para la inversión turística. Se entienden así las clasificaciones abusivas de suelo urbano (en bastantes ocasiones de consolidación espontánea), con previsiones exageradas de capacidad residencial, junto con la permisividad en el suelo no urbanizable, como se observa en los PGMO revisados y adaptados a la Ley del Suelo de 1976. En ocasiones, la exagerada clasificación de suelo urbano obedece a un proyecto de delimitación de dicho suelo inoportunamente aprobado ante la demora en el proceso de adaptación del PGOU a la nueva legislación urbanística, según lo previsto en el RD 16/81 de 16 de octubre. Con este instrumento se legalizan las "manchas negras" de suelo urbano consolidado sin planeamiento previo, o fruto de convenios urbanísticos, lo que significa el otorgar dicha calificación a terrenos no afectados por la urbanización, de acuerdo con ciertas prestaciones que



3. Avance de PGOU de Jávea

1. Clasificación del suelo en el PGOU de Altea, ejemplo de excesivo crecimiento del suelo urbano en un municipio con 12.000 habitantes de hecho. Destaca la calificación de suelo urbanizable programado en la ladera de Bernia, que debería haber sido objeto de protección especial.
2. PGOU de Teulada, dentro del Plan Comarcal de Ordenación Urbanística de la Costa Blanca (Zona Norte), ejemplo de la generosa calificación de suelo rústico de interés turístico, que afecta a la mayor parte del municipio. Hoy se encuentra adaptado y revisado.
3. Avance de PGOU de Jávea, en el que destacan las manchas de suelo urbano en la franja costera y la extraordinaria capacidad residencial prevista.
4. La demanda menos solvente y el alza del precio del suelo justifican la introducción de tipologías arquitectónicas que tienden a densificar el poblamiento turístico. En este ejemplo se puede observar el contraste entre dos etapas del proceso de urbanización, la primera fase del Plan Parcial Cabo Roig (litoral sur-alicantino), en los años 1960 y 1970, con edificación aislada en parcela individual. La segunda fase (años ochenta) se caracteriza por la construcción de conjuntos colectivos en parcelas que ven quintuplicarse el aprovechamiento medio respecto al período anterior.

4



los propietarios del suelo realizan al ayuntamiento.

UN NUEVO MODELO PARA LA CIUDAD Y EL ESPACIO TURÍSTICO

La situación creada en cuanto a densificación de los asentamientos, saturación de las infraestructuras, despilfarro y competencias por el uso del suelo, y finalmente destrucción del patrimonio histórico-cultural, permiten hablar de degradación de las zonas turísticas, incluso de aquellas cuyas densidades no han llegado a la saturación y en las que el impacto, aun siendo escaso, resulta errático en su afectación espacial. Se hace necesaria una reconversión del modelo de implantación del producto turístico en el territorio, que debería basarse en criterios de crecimiento cualitativo y no puramente expansionista, al tiempo que se deberán evaluar los costes sociales y medioambientales del crecimiento de la oferta turística, ya que las repercusiones negativas inciden en toda la comunidad. Para ello, la planificación del sector turístico tendrá que contemplarse junto con las determinaciones del planeamiento urbanístico y de la ordenación del

territorio. De aquí que, la planificación sectorial ha de estar enmarcada en los planes de desarrollo regional, escala más apropiada para la asignación de recursos y para el establecimiento de un programa que ordene las actividades económicas en el territorio.

En el caso del turismo litoral ya se ha planteado la necesidad de una ordenación integrada, sectorial y espacial, que tiene como fin tanto la descongestión de la sobrecargada franja costera, como el equilibrio con el traspás en la distribución de recursos y aprovechamiento de los mismos. Así, para espacios turísticos muy congestionados y con escasas reservas de suelo sin ocupación, como ocurre en las Islas Baleares, algunos estudios señalan la necesidad de un estancamiento de la urbanización (Picornell, 1987) e incluso la adopción de la llamada *vía conservacionista*, como alternativa que trata de maximizar el crecimiento del PIB sin consumir más zonas vírgenes, mediante la rehabilitación de las áreas turísticas más degradadas y la puesta en marcha de planes de turismo social (Navines y Rullan, 1987).

Hay distintas alternativas que permiten replantear la situación, sin

olvidar que junto a consideraciones sociales o medioambientales, la degradación de los espacios turísticos conduce a una crisis de rentabilidad:

1. Se trata de establecer los límites de tolerancia en la ocupación del territorio, preservando tramos sin urbanizar y evitando la ocupación de los pocos espacios naturales que aún no han sido impactados. Ello requiere la elaboración de Planes Especiales de Protección del Medio Físico, a escala comarcal, provincial o regional, que deberán ser tomados como referencia para la elaboración de los documentos de planeamiento supramunicipal. De este modo, directrices generales y normas servirán para regular las clasificaciones de suelo y la protección de los elementos más vulnerables.

2. La planificación del turismo en el territorio no sólo implica la necesidad de manejar escalas supramunicipales, sino la redefinición del modelo territorial y de los criterios que configuran la estructura orgánica del territorio en los instrumentos de planeamiento. El objetivo principal se encamina a evitar la consolidación del continuo urbano-turístico ceñido a la franja litoral que, con una profundidad variable, en el caso de la ribera mediterránea tiende a



Santa Pola: En los núcleos con función veraniega tradicional contrasta la ocupación de la primera línea frente al mar, realizada entre 1930-50, mediante concesiones administrativas en el dominio público, y la segunda línea a base de bloques, levantados en los años setenta.

BIBLIOGRAFIA

Barceló, B. (1984), "Fundamentos conceptuales de la preocupación geográfica por el medio ambiente", ap. *Geografía y medio ambiente*", Madrid, MOPU, pp. 3-6.

Bethemont, J. (1985), "Portée et limites des politiques de l'eau dans les pays de la Méditerranée Nord Occidentale", *XII Congr. Ec. Méd. Nord Occ.*, Barcelona (en prensa).

Gallup (1986), *Estudio de investigación del mercado británico como emisor de turismo hacia Baleares*, Palma, Govern Balear, Conselleria de Turisme.

García Novo, F. (1981), "Efectos ecológicos del equipamiento turístico", *Coloquio Hispano Francés sobre Espacios Litorales*, Madrid, Casa de Velázquez, p. 160.

George, P., prólogo a Michaud, J. L., *Le tourisme face à l'environnement*, París, PUF, p. 13.

Herce Vallejo, M. (1975), "El consumo de espacios en las urbanizaciones de segunda residencia en Cataluña", *Ciudad y Territorio*, nº 4, pp. 41-47.

Marchena Gómez, M. (1987), *Territorio y turismo en Andalucía*, Sevilla, Consejería de Economía y Fomento, 305 pp.

— (1986) "Agua y turismo en la Andalucía mediterránea", *XII Coloquio sobre Demanda y Economía del Agua en España*, Alicante, Instituto Universitario de Geografía (en prensa).

Navines Badal, F., y Rullan Salamanca, O. (1987), "De la vía conservacionista al crecimiento: el caso de Baleares", *XIII Reunión de Estudios Regionales*, Santander.

OCDE (1980), *L'impact du tourisme sur l'environnement*, París.

Picornell Bauza, C. (1986), "Turismo y paisaje en las islas Baleares (España)", *Proceedings of the VII Symposium of the IGU*, Commission on Environmental Problems, Palma de Mallorca, pp. 51-61.

Tricar, J. (1981) "La relation cout-benefice et la gestion des ressources naturelles", *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, nº 45-46

— (1977) "Rentabilité ou suicide", *L'Homme et L'Humanité*, nº 58.

Valenzuela Rubio, M. (1986), "Turismo y territorio. Ideas para una revisión crítica y constructiva de las prácticas espaciales del turismo", *Estudios Turísticos*, nº 90, pp. 47-57.

Vera Rebollo, J. F. (1986) "Los recursos hídricos como factor condicionante del desarrollo turístico en el litoral alicantino", *Coloquio sobre Demanda y Economía del Agua en España*, Alicante, Instituto Universitario de Geografía (en prensa).

— (1987), *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante, Instituto Universitario de Geografía, Colegio Oficial de Arquitectos, Instituto de Estudios J. Gil Albert, 440 pp.

Vera Rebollo, J. F., Benito Rocas, R., y Cuenca Paya, A. (1986), "Riesgo sísmico y urbanización en el área murciano-alicantina", *I.ª Jornadas de Estudios sobre el Fenómeno Sísmico y su incidencia en la Ordenación del Territorio*, Murcia.

estructurarse sobre el eje litoral viario que componen las CC. NN. 340 y 332, mientras que en Mallorca cubre la práctica totalidad del perímetro de la isla. A la vez, el planeamiento debe contemplar, para los espacios no acabados, un sistema de asentamientos policéntrico y estructurado perpendicularmente a la franja costera, espacio en el que la determinación de la capacidad residencial no puede seguir justificándose en atención a razones especulativas.

3. Un elemento básico para entender la degradación de los espacios turísticos es la insuficiencia de las infraestructuras y de las dotaciones y servicios comunitarios, debido a que en el proceso de expansión de la oferta se ha ido por delante de las previsiones de la Administración, lo que ha llevado a hablar de fenómeno "sobrevivido". No es preciso insistir en que el ritmo de crecimiento del producto turístico, junto con las clasificaciones de suelo urbano y urbanizable preprogramado, no se ha acompañado de realizaciones en accesibilidad, saneamiento, aguas potables y zonas verdes; creando así disfuncionalidades y saturaciones que inciden negativamente en el porvenir

de las zonas afectadas. Se ve, por tanto, la necesidad de cubrir los déficits, proceso en el que deberán colaborar los agentes implicados en la producción del espacio turístico y no sólo las inversiones públicas. Más aún, cuando las actuaciones de organismos públicos, especialmente del MOPU y de las Consejerías a las que se han transferido parte de sus competencias, mediante regeneración de playas, mejora en la infraestructura de saneamiento y de abastecimiento de aguas, han revalorizado sustancialmente, con dinero público, algunas zonas del litoral mediterráneo y, con ello, se han levantado de nuevo las expectativas de la especulación por parte de los inversores, con la consiguiente apropiación de un beneficio cuyo fin social ha sido marginado.

4. La vertiente colonizadora del turismo también ha afectado a veces intensamente, al patrimonio histórico-cultural y tipológico-tradicional, por lo que se hace necesaria una normativa incluida en los documentos de planeamiento, que ponga freno al deterioro y destrucción de elementos singulares (Catálogo de Elementos Protegibles) de centros y recintos para

los que se recomienda la redacción de Planes Especiales de Conservación. Este tipo de actuaciones permite diversificar la oferta, con una proyección cultural, a la vez que extiende el espacio turístico a municipios interiores con los consiguientes efectos socioeconómicos y territoriales (Vera, 1987).

En suma, es imprescindible una mentalización profunda en el sentido de que el desarrollo (no el crecimiento) y el porvenir del turismo no han de implicar la expansión de la oferta, especialmente la de tipo residencial, ya que en las zonas saturadas resulta más apropiado un enfoque cualitativo del ocio que, mediante la prolongación de la temporada (turismo de la tercera edad, por ejemplo) y la búsqueda de otras formas alternativas que complementen y cualifiquen la oferta (turismo invernal, balneoterapia, climatoterapia), supondría el incremento del gasto real con una mayor repercusión a medio y largo plazo, sin hipotecar el futuro consumiendo indiscriminadamente los recursos naturales.

J. Fernando Vera Rebollo
Profesor titular de Análisis Geográfico
Regional de la Universidad de Alicante



La protección de los centros históricos en ciudades turísticas se presenta, entre otros motivos, como una forma más de cualificar la oferta. Núcleo histórico de Altea.

THE TOURIST POPULATION CRISIS ON THE SPANISH MEDITERRANEAN COASTLINE: CONSIDERATIONS ON ITS PLANNING AND REHABILITATION

Over the last twenty-five years, the development of tourism in Spain has not been the outcome of suitable planning, but has rather come about according to urgent desires for expansion and the territory's residential capacity to house a growing demand that was marginal to the territorial and town-planning structure then in existence.

The persons and companies involved have capitalized resources to the limits of tolerance without always looking at their inherent tolerance threshold, but simply with an eye to a quick profit.

This has led to a situation in which several stretches of the Spanish Mediterranean coast have almost become a tourist conurbation, including towns with a decisive specialisation in tourism and entertainment, have become overly run-down, both with respect to environmental resources and to aspects of saturation and insufficiency of their infrastructures and services, thus bringing about a notable drop in the quality of urban life.

It is, therefore, necessary to take measures to avoid this sector taking a nosedive into a profitability crisis. A new model of tourism

must be defined, based on criteria of qualitative and not merely quantitative growth. At the same time, the social and environmental costs of unchecked tourist growth on the supply side must be evaluated. For this, planning in the tourism sector must be treated jointly with town planning and territorial zoning decisions, all of these in turn forming part of regional development plans, which is the most suitable level for the assignment of resources and the establishment of a programme to regulate economic activities within the territory.



Proyecto de Ley de Costas

La protección del dominio público marítimo-terrestre y su incidencia sobre el territorio colindante

**Fernando Javier Osorio Páramo
y Luis López Peláez**

Urbanización acelerada del borde litoral.

Benidorm, 1960

La inexistencia de una legislación específica que, teniendo en cuenta las especiales características del territorio costero, contemplase las medidas de protección necesarias para su conservación, ha dado lugar a que el mismo, ante las crecientes demandas que soporta, esté sometido a un constante proceso de degradación, motivado por diferentes causas, siendo una de las principales la presión urbanística sobre los terrenos que constituyen esta estrecha franja escasa y frágil.

Así, en los últimos treinta años, la construcción de numerosos edificios-pantalla en el mismo borde de las playas o en los acantilados, la destrucción de dunas para edificar sobre ellas, los paseos marítimos

inadecuados, los frecuentemente escasos accesos públicos al mar, los todavía no resueltos problemas del saneamiento de las aglomeraciones urbanas costeras, etc., han contribuido al deterioro de este medio natural, que es el dominio público marítimo y su entorno.

La presión urbanística sobre el litoral, debida al excesivo aprovechamiento del terreno colindante con la costa, ha sido motivada por el acelerado crecimiento de la concentración humana en dicha franja costera que, de acoger a un 13 % de la población total española a principios de siglo, ha pasado a ser actualmente de un 35 %, teniendo en cuenta, además, que la población habitual en ciertas zonas casi se triplica durante la temporada

turística. Esto supone alcanzar densidades que desbordan irracionalmente la capacidad de acogida del medio.

Ante ello, la Ley del Suelo contiene medidas de protección demasiado genéricas y se remite a la legislación específica de Costas, y ello sólo a través de los Planes Directores Territoriales de Coordinación, y ésta, a su vez, no sólo no contiene ningún precepto de protección del dominio marítimo-terrestre, sino que lo define escasamente; pues, por ejemplo, no menciona las dunas y únicamente mantiene unas servidumbres históricas obsoletas e insuficientes, como son las de vigilancia litoral y salvamento marítimo.

Es, pues, inaplazable, porque en

Torremolinos, 1950





Benidorm, 1982

muchas zonas esta degradación aún se puede evitar y en otras limitar, adoptar una medida legislativa, clara y rotunda, que frene la continuidad de tales situaciones, no siendo suficiente dejar totalmente su solución al planeamiento, ya que la realidad demuestra cómo la modificación sucesiva de los planes, ante la presión demográfica y a veces especulativa, llega a desvirtuar el contenido inicial de los mismos.

Por ello, el Gobierno, desarrollando el mandato contenido en el artículo 132.2 de la Constitución y partiendo de los principios contenidos en la Carta Europea del Litoral y en la Recomendación 29/1973 del Consejo de Europa sobre protección de zonas costeras, así como recogiendo la experiencia derivada de la reciente

legislación de otros países europeos, ha aprobado en diciembre un proyecto de Ley de Costas, cuya incidencia sobre el territorio costero pasamos a comentar.

PROTECCION DEL DOMINIO PUBLICO MARITIMO-TERRESTRE

Las principales medidas de protección contenidas en el Proyecto de Ley de Costas consisten en el establecimiento de una serie de limitaciones y servidumbres sobre los terrenos colindantes con el dominio público marítimo-terrestre, que tienen por objeto la defensa de su integridad, la preservación de sus características y

elementos naturales y la prevención de las perjudiciales consecuencias de obras e instalaciones.

A estos efectos, se establecen, entre otras, las siguientes determinaciones:

- Una servidumbre de protección, que recaerá sobre la zona de cien metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar, en la que, con carácter ordinario, sólo se permitirán obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación o presten al público servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, quedando prohibidas expresamente las edificaciones destinadas a residencia o habitación y la construcción de vías de



Torremolinos, 1984

transporte de alta intensidad de tráfico. Esta medida, análoga a la establecida en otras legislaciones europeas, evitará la formación de pantallas de edificios que oculten el paisaje, alteren el equilibrio eólico de las playas, produzcan sombras arrojadas sobre éstas, etc., así como la aglomeración de vehículos en el borde mismo de la ribera del mar, favoreciendo, por el contrario, la ordenación en profundidad tantas veces propuesta por los expertos urbanísticos. Esta zona se podrá dedicar principalmente a zonas verdes y deportivas, paseos marítimos, etc., es decir, los llamados sistemas generales de espacios libres de la legislación urbanística, siendo de destacar su compatibilidad con ésta al permitir incluir en esta franja, por ejemplo, el 10 % de la superficie total ordenada por los Planes Parciales y los 5 m²/hab. para zonas verdes de los Planes Generales.

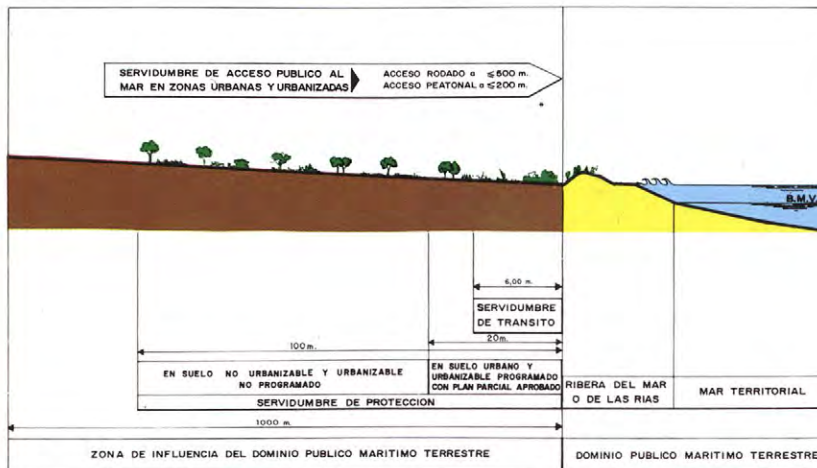
- Una servidumbre de tránsito, que recaerá sobre los primeros seis metros de la zona anterior, franja que deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal, salvo en espacios especialmente protegidos.

- Una servidumbre de acceso al mar, a cuyos efectos el planeamiento territorial y urbanístico deberá

EL PROYECTO DE LEY DE COSTAS Y LAS EDIFICACIONES EXISTENTES

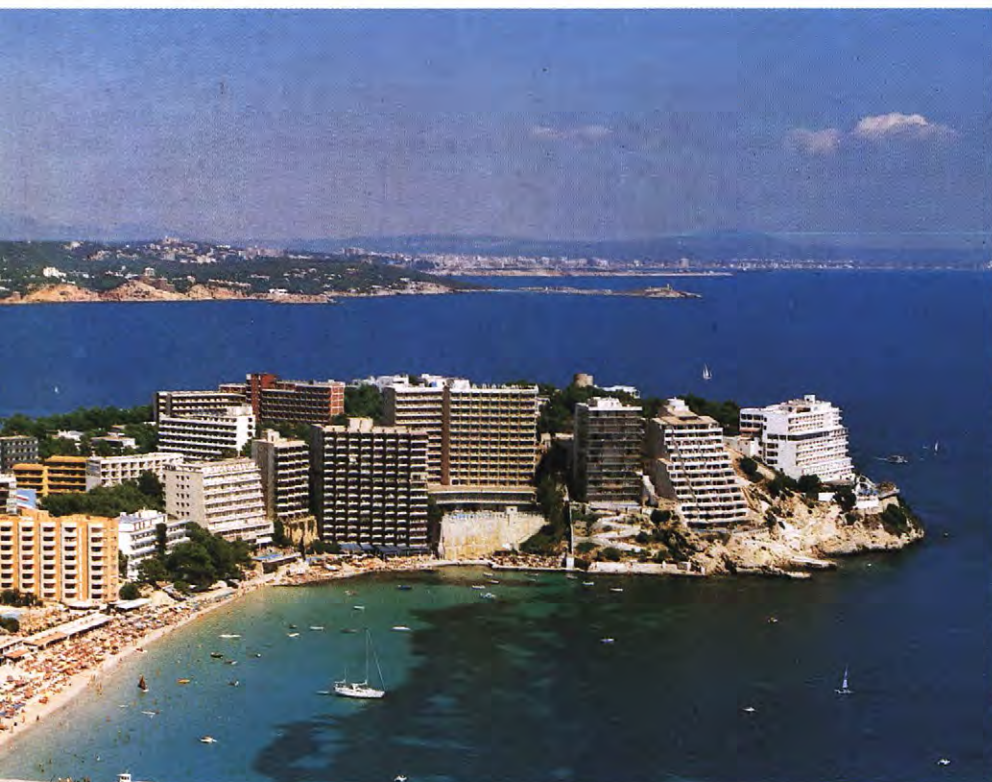
LEGALES	EN DOMINIO PUBLICO (PLAYA O ZONA MARITIMO-TERRESTRE)	CON CONCESION Y LICENCIA	SE MANTIENEN	
	EN SERVIDUMBRE DE TRANSITO 6 m.	CON LICENCIA Y AUTORIZACION	SE MANTIENEN PUEDEN HACER OBRAS DE CONSERVACION	
	EN SERVIDUMBRE DE PROTECCION DE 6 A 100 m.	DE 6 A 20	CON LICENCIA Y AUTORIZACION	SE MANTIENEN PUEDEN HACER OBRAS DE REPARACION Y MEJORA SIN AUMENTO DE VOLUMEN
		DE 20 A 100	CON LICENCIA	
ILEGALES	DEMOLICION CUANDO NO PROCEDA SU LEGALIZACION POR RAZONES DE INTERES PUBLICO			

NOTA: EN SUELOS URBANOS O URBANIZABLES PROGRAMADOS CON PLAN PARCIAL APROBADO (60 % DE LA COSTA APROXIMADAMENTE) LA ANCHURA DE LA SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN ES DE 20 METROS.



Presión urbanística sobre borde marítimo.

Magalluf (Mallorca)



establecer la previsión de suficientes accesos y aparcamientos, ubicados fuera del dominio público marítimo-terrestre.

- Una zona de influencia, de un kilómetro de anchura medido a partir del límite interior de la ribera del mar, respecto a la que se dan algunos criterios que deberá tener en cuenta el

planeamiento territorial y urbanístico, como son los de que las construcciones deben adaptarse a su entorno, conforme a lo ya establecido en la legislación urbanística, y los de evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes junto al límite interior de la zona de servidumbre de protección.

REGIMEN TRANSITORIO

El proyecto de ley establece un cuidadoso régimen transitorio que permita la adaptación de la situación actual a la nueva regulación contenida en el mismo.

A estos efectos, las disposiciones sobre la zona de servidumbre de

protección y de influencia sólo tienen su plena aplicabilidad en los tramos de costa clasificados como suelo urbanizable no programado y suelo no urbanizable, es decir, en aquellos en los que los propietarios del suelo no tienen un derecho de aprovechamiento urbanístico consolidado, ya que o necesitarían ser recalificados en el caso de los no urbanizables o, en todo caso, se mantiene el aprovechamiento medio a desarrollar en el planeamiento en los urbanizables no programados.

Al mismo tiempo, en los suelos urbanos o urbanizables programados con Plan Parcial aprobado, no se aplican las determinaciones sobre la zona de influencia y la anchura de la servidumbre de protección se limita a veinte metros, lo que supone la misma extensión que tiene la servidumbre de salvamento en la legislación de Costas hasta ahora vigente. Es decir, se evita la incidencia sobre derechos adquiridos que pudieran originar una carga indemnizatoria y la necesidad de revisión del planeamiento vigente y sus consiguientes repercusiones sobre las expectativas de edificación.

En cuanto a las edificaciones existentes, si las mismas se construyeron legalmente, se respetan los derechos adquiridos, estableciéndose que las situadas en zona de servidumbre de tránsito

quedarán en régimen de "fuera de ordenación", mientras que, en las situadas en el resto de la zona de servidumbre de protección se podrán hacer obras de reparación y mejora de cualquier tipo, siempre que no supongan aumento de volumen.

CONCLUSIONES

Por último, conviene destacar que las medidas de protección incluidas en el proyecto de Ley de Costas tienen el carácter de regulación mínima y complementaria de las que dicten las comunidades autónomas en el ámbito de sus competencias en materia de ordenación del territorio y del litoral y urbanismo.

Dichas determinaciones se complementan, además, con una actuación proteccionista sobre el propio dominio público marítimo-terrestre, permitiendo únicamente desarrollar sobre él aquellas actividades vinculadas directa o indirectamente con el mar, previas las garantías económicas y jurídicas pertinentes para la restauración de este medio natural constituido por la ribera del mar, cuya utilización, con carácter general, será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con su naturaleza.

Se puede concluir, por lo tanto, que con la introducción de estas determinaciones de protección del dominio público marítimo-terrestre se consigue, además, una distribución más racional de la edificación, evitando la actual presión y masificación del borde litoral, lo que se traducirá en una gran mejora de la calidad de vida en el espacio costero, con la consiguiente repercusión en el desarrollo turístico al mejorar las condiciones de la oferta.

De esa forma se podrá alcanzar el doble propósito que constituye el fin último del proyecto de ley. Por una parte, conseguir garantizar el carácter público de la ribera del mar. Por otra, conservar sus características naturales compatibilizando las expectativas de desarrollo con las necesarias medidas de protección.

Fernando Javier Osorio Páramo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Subdirector General de Costas y Señales Marítimas. MOPU.

Luis López Peláez
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Jefe de la Demarcación de Costas de Andalucía-Mediterráneo.

Alicante



Cádiz



DRAFT BILL FOR THE LAW OF COASTS

Given the absence of protection measures for the publicly owned strip of coast under prevailing coastal legislation, there has been disorderly town-planning development along the coasts, which, amongst other things, has contributed to the growing deterioration of this narrow, publicly owned, coastal strip.

Thus, the draft bill for the Law of Coasts included several measures for coastal protection, such as the establishment of a protection

barrier area of one hundred meters in width, measured from the sea coast, in which only buildings, installations or activities related to the use of the publicly owned coast will be permitted in future; and also a back-up area, one kilometer wide, in which criteria will be given to avoid the building up of architectural masses or accumulation of volumes along the inside edge of the protection barrier area.

These protection measures are analogous

with those recently established in other European countries and recommended in the principles contained in the 1981 European Coast Letter. Their application will make it possible to establish, in co-ordination with territorial and urban zoning, a more balanced development of the Spanish coast. Moreover, if care is taken during the transitional period, it should do this without annulling consolidated building rights or paralysing expected investments.

Comentarios al proyecto de Ley de Costas

Alfredo Sánchez-Bella

El Boletín Oficial de las Cortes, Serie A, de 17 de diciembre de 1987, publicaba el proyecto de Ley de Costas remitido por el Gobierno.

La exposición de motivos terminaba con las siguientes palabras, suficientemente reveladoras de los propósitos perseguidos por esta proyectada Ley:

“Por encima de los intereses contrapuestos que confluyen en muchas ocasiones sobre el dominio público marítimo-terrestre, un doble propósito se alza como la idea cardinal de esta Ley: garantizar su carácter público y conservar sus características naturales conciliando las exigencias de desarrollo con los imperativos de protección y derogando cuantas normas legales se opongan a dicho propósito”.

Ante este planteamiento, en principio razonable caso de ser ciertos los presupuestos de hecho sobre los que se basa, es necesario, ante todo, verificar, siquiera sumariamente, la efectiva existencia de las situaciones de deterioro, depredación y privatización inusitadas que se denuncian, así como la insuficiencia de la legislación vigente, para pasar, posteriormente, a analizar la corrección y eficacia de las medidas propuestas.

Por lo que respecta al primer aspecto, excede, evidentemente, del ámbito de este artículo el análisis de la situación real de las costas españolas, si bien nadie puede dudar, tanto de su deterioro como de la existencia de abusos y excesos de edificación, daños, tanto al medio ambiente como a la estética y racional uso de extensiones considerables del litoral, carencia de infraestructura básica, contaminación de las aguas en numerosos puntos, tanto por vertidos industriales como de aguas sin depurar procedentes de ciudades o urbanizaciones, etcétera.

La segunda afirmación parece ya más cuestionable. Qué duda cabe que la legislación vigente se encuentra dispersa en varios textos, cuyo origen es dispar en cuanto al tiempo y a su orientación o preocupación esencial. Pero de ahí a tachar de insuficiente a dicha legislación para alcanzar el objetivo de asegurar el carácter público del dominio marítimo-terrestre hay una gran distancia.

Para empezar, el principio esencial de que los bienes de dominio público

gozan de los caracteres de imprescriptibilidad, inembargabilidad e inalienabilidad no es novedad alguna, como es bien sabido, pues tal principio se encontraba reconocido unánimemente por la doctrina y se desprendía del contenido de la legislación vigente aun antes de la Constitución.

Asimismo, debe señalarse que la calificación como bien de dominio público de la zona marítimo-terrestre tampoco constituye novedad alguna, pues está recogida en el artículo uno de la vigente Ley de Costas. De aquí que tampoco constituya tan radical novedad la expresión “dominio público marítimo-terrestre”.

La existencia de medidas como la práctica de deslindes y las prohibiciones de edificación en determinadas zonas eran ya cosa habitual en la legislación vigente y, sin embargo, no han servido para impedir los abusos y el deterioro que ahora se denuncia y se desea corregir.

Lo que sí cabe afirmar, por el contrario, es que la Ley de Costas de 1969 es mucho más prudente y respetuosa con los derechos de los particulares que el actual proyecto. Así, por citar algún ejemplo, el artículo uno establece el carácter de bienes de dominio público de las playas y de la zona marítimo-terrestre, “sin perjuicio de los derechos legalmente adquiridos”; igualmente, en el caso de retirada de mar, los terrenos ganados del mismo pasan de ser de dominio público a ser bienes integrados en el patrimonio del Estado, pero tal incorporación “no tendrá lugar si cualquier persona demuestra que los terrenos recuperados al mar y formados por accesión se encuentran dentro de los lindes de una finca de su propiedad que hubiera pasado al dominio público por invasión del mar”

Tales planteamientos son los que sufren un cambio radical en el actual proyecto, en el que el carácter público de la zona marítimo-terrestre se refuerza en la medida en que ni admite excepciones, ni respeta en realidad derechos adquiridos con anterioridad, ni contempla la posibilidad de recuperación por los particulares de terrenos perdidos con anterioridad por alteraciones naturales del litoral, ni tampoco permite que terrenos ganados al mar por obras efectuadas a tal efecto pasen a ser de propiedad

particular, según se dice en la exposición de motivos, porque “estas actuaciones proporcionan frecuentemente cobertura a operaciones de especulación inmobiliaria”.

Debe distinguirse, desde ahora, entre lo que es una razonable medida tendente a evitar que en el futuro puedan producirse y consolidarse apropiaciones por particulares de terrenos considerados como de dominio público y lo que constituye una transformación completa de nuestro régimen jurídico de protección, no sólo de los derechos adquiridos, sino de la propiedad en sí misma, al hacer posible que dicho derecho no sólo consolidado, sino inscrito como tal en el Registro de la Propiedad pueda ser desconocido por la Administración sin recurso siquiera a los tribunales.

La legislación hoy existente resulta, por el contrario, respetuosa al máximo no sólo con los derechos de los particulares, sino con los principios generales de protección jurisdiccional de los derechos, de forma que los límites a la acción de oficio de la Administración y, en general, a las prerrogativas de la misma, constituyen una permanente garantía de los ciudadanos frente a la arbitrariedad.

El riesgo del sistema actualmente en vigor no es otro que el derivado de una actitud pasiva o inactiva de la Administración. Si ésta no completó el deslinde de la zona marítimo-terrestre en toda la extensión del litoral español, si toleró situaciones de ocupación durante decenios por parte de particulares, si no recuperó la posesión de bienes de dominio público antes de la consolidación de cualesquiera derechos por prescripción o en situaciones de incumplimiento de las condiciones de otorgamiento de concesiones, etc., la situación resultante no es fruto de una supuesta insuficiencia de la legislación, sino que es imputable íntegramente a la inacción o a la ineficacia de la acción administrativa.

Parece necesario, pues, afirmar que la actual situación no es fruto precisamente de una legislación inadecuada o insuficiente, sino de una aplicación defectuosa de la misma, de un claro laxismo en cuanto a la imposición de sanciones y a la confluencia de intereses múltiples, entre los que es preciso destacar los

After casting doubts on the novelty of the concept of "maritime-terrestrial public domain", the author recognises that the legislation to date has been much more prudent and respectful of the rights of individuals than the draft bill being studied. Specifically, the public nature of the maritime-terrestrial zone is reinforced, inasmuch as it does not accept exceptions nor does it really respect the rights acquired prior to it.

According to the author, the risk of the system that has been in force to date is no other than the dangers inherent in the passive,

inactive attitude shown by the Administration, but not a risk of inadequate or insufficient legislation and he denounces the tendency to blame the deterioration of Spanish coasts on private interests, mainly those of real estate developers, keeping quiet about the serious responsibilities of the different Public Administrations.

The main objections the author brings against the Bill refer to the lack of juridical regularity; the alteration of the essential principles of protection of property rights through the Property Registry; the lack of realism in the

definition of the uses accepted in the protection service zone; the lack of definition of said zone and its specific purpose; the possible paralisation of trade traffic in certain zones; the excessive generalisation of measures such as the average density of building which is imposed on all the coast; the defective delimitation of powers between the Central State and the Autonomous Communities and, finally, trusting more in purely legal measures without establishing specific procedures and powers for their enforcement.

de los propios ayuntamientos afectados que, por necesidades económicas siempre acuciantes, han aceptado en múltiples casos otorgar licencias de obra en condiciones y lugares claramente irregulares e, incluso, ilegales en más de una ocasión.

El resultado de todo ello es que en la actualidad sea difícil cifrar el número de construcciones irregulares en teoría, pero amparadas por su correspondiente licencia municipal, ocupadas por personas la mayoría de las veces totalmente ajenas a las circunstancias en que se obtuvo aquella y, lo que es más preocupante, que parezca a todas luces ingenuo o utópico el pensar que con esta nueva legislación los problemas de las costas españolas y de la especulación urbanística abusiva quedarán definitivamente erradicados.

Y más aún cabe afirmar esta conclusión si se tiene en cuenta que en la actualidad, además de las competencias municipales tradicionales en materia de urbanismo, es preciso contar con las competencias de las comunidades autónomas, tanto en urbanismo como en materia de ordenación del territorio y protección del medio ambiente, lo que agudiza los problemas de coordinación y delimitación de competencias. Tanto es así, que uno de los principales que este proyecto de Ley suscita, es precisamente el de la posible violación de las competencias de las comunidades autónomas.

Se trata, como puede apreciarse fácilmente, de un grave defecto de planteamiento que basta para invalidar a priori bastantes de las soluciones previstas en el proyecto.

Paralelamente a esta observación y en estrecha relación con la misma, puede señalarse que si bien no se expresa abiertamente en la exposición de motivos o en el articulado, resulta evidente la tendencia a imputar la situación de deterioro de las costas españolas al juego de los intereses particulares, principalmente de los promotores inmobiliarios, silenciándose casi por completo las responsabilidades graves que en esta materia han tenido y tienen las distintas administraciones públicas (piénsese en las deficiencias de infraestructura, depuración de aguas, control de vertidos, excesiva proximidad de las vías de intensa circulación a las costas,

etc.), insinuación que ha de rechazarse por resultar gravemente inexacta, además de injusta.

Porque lo importante de estas afirmaciones no es simplemente el reivindicar el buen nombre o reputación de empresarios, promotores o particulares en general, sino el detectar las verdaderas causas de los males que se pretenden remediar, puesto que con ello se evitará adoptar medidas ineficaces o incluso contraproducentes.

En efecto, si la situación actual no es fruto de una legislación obsoleta e ineficaz, sino, principalmente, de una insuficiente o ineficaz actuación de las distintas administraciones públicas, parece evidente que el remedio no está en multiplicar los privilegios de las mismas a costa de infligir una grave agresión al régimen general de protección de la propiedad y demás derechos reales y de reducir las defensas del particular frente a la eventual arbitrariedad de la Administración, sino, por el contrario, en adoptar medidas que obliguen a las citadas administraciones a actuar eficazmente.

No hay que olvidar que el legislador no tiene en este caso que preocuparse únicamente por la defensa y mejora de las playas y del dominio público marítimo-terrestre en general, sino que debe velar, como en todo otro caso, por el respeto y defensa de las libertades y derechos públicos.

Si lo que se pretende, por otra parte, es, efectivamente, reparar el deterioro de las costas, y éste ha tenido lugar necesariamente en las zonas ya urbanizadas, parece totalmente inadecuado prever la completa inaplicabilidad de la Ley en sus aspectos más novedosos a dichas zonas, sino que sería indispensable arbitrar medidas siquiera mínimas o elementales para reparar dichos daños aun a costa de contemplar expropiaciones e indemnizaciones con arreglo a un programa de prioridades adecuado y ajustado a la medida de las disponibilidades de la Administración pública y de las verdaderas necesidades derivadas del interés público en esta materia.

Ante estas circunstancias, las principales objeciones que pueden formularse al texto del proyecto de Ley, una vez reconocidas las mejoras introducidas respecto de las últimas versiones conocidas del anteproyecto,

son las referidas a la falta de seguridad jurídica, a la alteración de principios esenciales de protección de los derechos reales a través del Registro de la Propiedad, la falta de realismo en la definición de los usos admitidos en la zona de servidumbre de protección, la falta de definición de la misma y de su finalidad concreta, la posible paralización del tráfico mercantil en determinadas zonas, la excesiva generalización de medidas tales como la densidad media de edificación que se impone en todo el litoral, la defectuosa delimitación de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas y, en definitiva, el confiar más en medidas puramente legales sin prever concretamente los procedimientos y competencias para su ejecución.

Precisamente, una de las críticas más agudas que se formulan en la exposición de motivos respecto de la legislación vigente es la de haber prestado excesiva atención a la atribución de competencias a los distintos Ministerios. Pues bien, transferidas la mayoría de las competencias estatales a las comunidades autónomas, no cabe duda de que en la actualidad la cuestión competencial tiene especial importancia no sólo desde un punto de vista formal, sino práctico, ya que resulta indispensable decidir con qué medios personales piensa el Gobierno poder aplicar una Ley que en principio se aprobará en contra de la voluntad de varias comunidades y que, dados sus términos, requerirá de un nutrido cuerpo de funcionarios para poderse aplicar, localizando edificaciones fuera de ordenanza, decidiendo cuáles merecen legalizarse por razones de interés público, ordenando su demolición en otros casos, etcétera.

En definitiva y como resumen final, a pesar de lo encomiable del propósito a que obedece el proyecto, estamos ante un texto claramente defectuoso en sus aspectos jurídicos formales y poco meditado en cuanto a su eventual aplicación práctica, cuyo principal riesgo es precisamente el de acabar siendo un texto legal más de la serie de leyes inaplicables en la práctica, originadoras cada vez de mayores grados de inseguridad jurídica.



Actuaciones del MOPU en la costa española

Juan Carlos Fernández-Rañada



La costa española tiene una longitud de casi 7.900 kilómetros, de los que 5.000 kilómetros corresponden a la península y 2.900 kilómetros a las islas, estando constituida por playas en un 25 por 100 del total, aproximadamente 2.000 kilómetros.

Se reparte entre diez comunidades autónomas y 478 municipios, alcanzando éstos una superficie equivalente al 7,2 por 100 del total nacional y albergando una población permanente superior a los trece millones de personas, lo que supone el 35 por 100 de la población española.

Como dato significativo puede decirse que esta cifra se situaba a comienzos del presente siglo en torno al 12 por 100.

La presión de uso ejercida sobre la costa por este proceso de centrifugación creciente de la población se ha visto notablemente incrementada por el desarrollo turístico experimentado por España en los últimos veinticinco años, del que más del 80 por 100 se concentra en el litoral.

Otros datos, como el que la potencia industrial instalada en la franja costera alcanza el 64 por 100 del total nacional o que el transporte marítimo representa el 95 por 100 del comercio exterior,

vienen a resaltar la importancia que tiene la costa en la vida económica y social de nuestro país.

Sin embargo, el desarrollo de una política de costas encaminada a proteger el litoral no siempre ha sido practicada.

En este sentido, resulta obligado mencionar el considerable esfuerzo que la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) viene realizando en el último cuatrienio en la tarea de proteger y recuperar nuestro litoral, materializado en un importante crecimiento presupuestario, en la definición de una nueva política conservacionista y garante del carácter público del dominio público marítimo, en el establecimiento de nuevos criterios de gestión de dichos bienes y en el desarrollo de equipos técnicos adecuados para la ejecución de actuaciones que exigen la aplicación de tecnologías de vanguardia.

El análisis de los procesos litorales y de los fenómenos erosivos existentes en muchas partes de la franja costera permite agrupar los factores básicos que actúan sobre la estabilidad de nuestras costas y playas en los siguientes grupos:



- **Barreras artificiales que interceptan el flujo de arena a lo largo de la costa**

Las obras-barrera más frecuentes son los puertos, ya sean comerciales o deportivos, y los espigones de defensa inadecuadamente ubicados.

Puerto deportivo de Premià de Mar (Barcelona). Retención de arena producida por el dique de abrigo del puerto, causante de la erosión en la costa situada al sur del mismo.

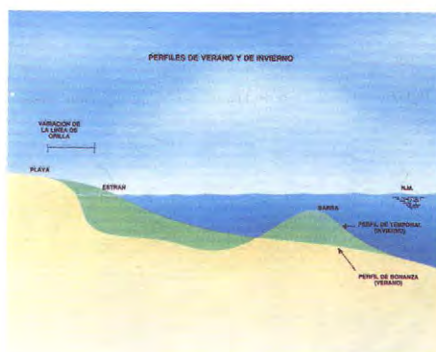
- **Construcciones que impiden las oscilaciones naturales de la playa**

La construcción de edificios, calles, carreteras, paseos marítimos, muros, etc., interrumpiendo la variación estacional del perfil transversal de la playa producen la no recuperación natural del mismo.

Playa de la Antilla (Huelva). Construcciones en la zona activa de la playa interrumpiendo la variación estacional del perfil.



Perfiles de verano e invierno. Variación estacional del perfil de la playa originada por el oleaje de temporal y de primavera.



- **Destrucción de las dunas**

La destrucción de las reservas naturales de arena que suponen las dunas para el mantenimiento de la estabilidad de la playa, hace que los procesos erosivos sean irreversibles.

El Portil (Huelva). Construcciones sobre las dunas próximas a la playa originando la desaparición de las reservas naturales de arena.



• **Disminución de las reservas naturales de arenas y gravas en cauces fluviales y playas**

La extracción de gravas y arenas en los cauces, barrancos, ramblas, etc., así como en las playas, produce la interrupción de la alimentación natural de las mismas originando un déficit sedimentario irreversible.

Es obligado mencionar el hecho de que la mayoría de los procesos de erosión que sufren las playas han sido, y son, originados por actuaciones humanas. Extensas zonas de nuestro litoral han sido desgraciadamente transformadas en los últimos treinta años, desapareciendo las playas y siendo sustituidas por interminables escolladeros y campos de espigones a escasos metros de auténticas pantallas de edificios, que en muchos casos dejan la playa en sombra durante gran parte del día.

Resulta absolutamente desconcertante que la Administración española no haya tenido una partida presupuestaria destinada a proteger, recuperar o mejorar el litoral hasta el año 1979.

Esto, junto con el hecho de que, de los 18.000 millones de pesetas gastados desde entonces hasta finales del año 1987, 16.500 millones de pesetas lo hayan sido en los últimos cinco años (92 por 100 del total), da una medida del esfuerzo que se ha realizado en tan corto espacio de tiempo.

Fruto del mismo han sido las más de trescientas actuaciones realizadas, cuya distribución según su tipología ha sido la siguiente:

- Obras de defensa y regeneración de playas: 70 por 100.
- Obras de paseos marítimos: 12 por 100.
- Obras de accesos, mejoras y deslindes: 8 por 100.
- Obras menores, reparaciones y trabajos de campo: 10 por 100.

En este sentido ha sido también importante la introducción de nuevas técnicas de diseño en los proyectos de defensa y regeneración de playas basadas fundamentalmente, por una parte, en tratar de modificar lo menos posible el medio natural y, por otra, en considerar la obra como algo que se desarrolla a lo largo del tiempo.

La aportación artificial de arenas a las playas, mediante la utilización de potentes equipos de dragado, que la extraen de los depósitos marinos existentes en la plataforma sumergida a profundidades inferiores a treinta metros y la bombean a la costa, ha permitido recuperar las playas perdidas en extensas zonas de nuestro litoral.

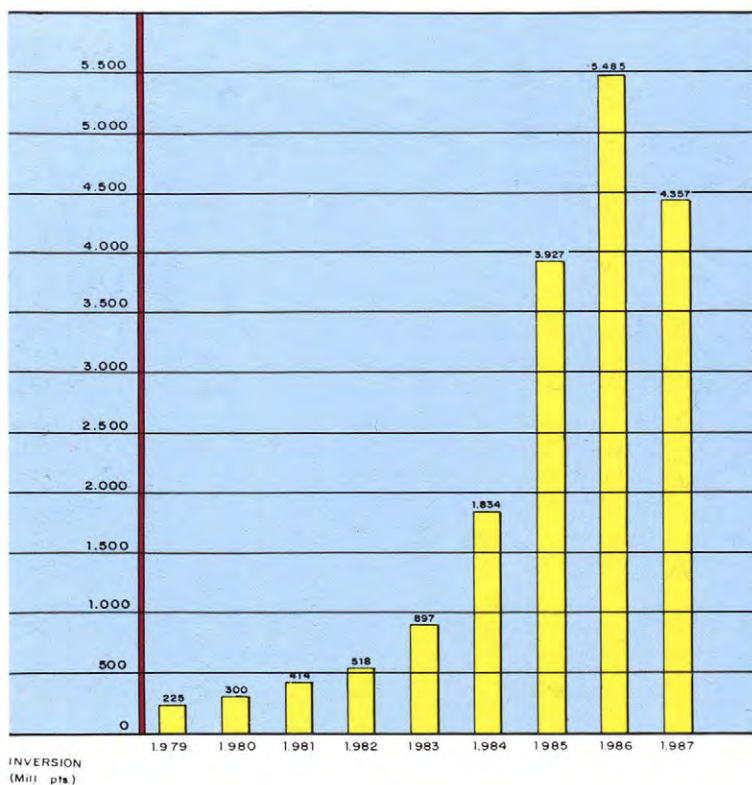
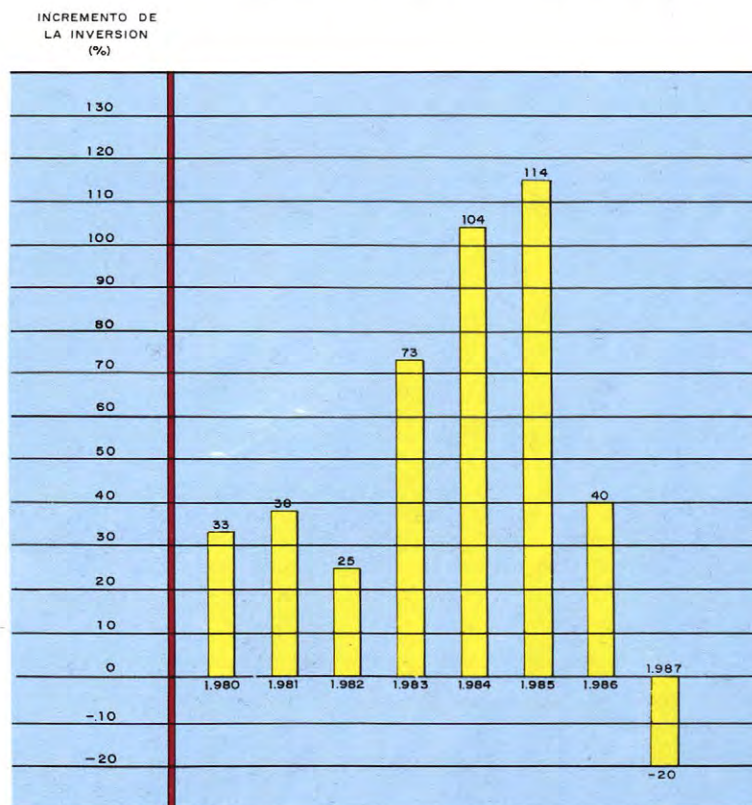


GRAFICO 1.- EVOLUCION DE LAS INVERSIONES EN COSTAS

GRAFICO 2.- INCREMENTO DE LA INVERSION EN COSTAS, EN TANTO POR CIENTO RESPECTO AL AÑO ANTERIOR





1. Playa del Milagro (Tarragona). Creación de la playa mediante la aportación de arena de procedencia terrestre (sauló).
2. Playas del Maresme (Barcelona). Regeneración de nueve kilómetros de playa mediante la aportación de arena de procedencia marina.
3. Playa de Magalluf (Mallorca). Ampliación de la playa con arena procedente del dragado de fondos marinos.



2

3





Playa de Castell de Ferro (Granada). Regeneración de la playa mediante la demolición de las ocupaciones del dominio público, la aportación de arena y la construcción de diques paralelos a la costa.



Playa de Estepona. Regeneración de la playa mediante la demolición de los cuatro espigones existentes, la aportación de arena marina y la construcción de un dique arrecife semisumergido paralelo a la playa.

Sin lugar a dudas, el ejemplo más significativo ha sido la actuación llevada a cabo en los tramos del Maresme barcelonés (Premiá-Mongat y Malgrat de Mar) con la regeneración de una playa de nueve kilómetros de longitud y veinticinco metros de anchura mediante la aportación de 3.000.000 de metros cúbicos de arena procedente de los fondos marinos. Otras actuaciones de este tipo, aunque de menor ámbito, han sido la ampliación de las playas de Magalluf (Mallorca), El Milagro (Tarragona), Portet de Moraira (Alicante), Delicias (Murcia), Balerna y Aguadulce (Almería), etc.

También basadas en la aportación de arena, pero incorporando alguna obra marítima que actúe como sujeción de la misma han sido las actuaciones realizadas en las playas de Santa María del Mar (Cádiz), Estepona (Málaga), Castell de Ferro (Granada), Poniente de Aguilas y playas del Mar Menor (Murcia), Altea y Postiguet (Alicante), Can Pere Antoni (Mallorca), Güimar (Tenerife), etc.

Generalmente, las obras marítimas

utilizadas en este tipo de proyectos han consistido en diques semisumergidos (perpendiculares o paralelos a la costa) cuyo impacto paisajístico es notablemente inferior al de las obras marítimas convencionales.

La recuperación, o mantenimiento de la estabilidad de numerosas zonas de la costa ha sido lograda mediante la restauración del movimiento litoral de arenas interrumpido por alguna obra marítima (habitualmente puertos y/o espigones), que actúa como barrera al paso de los sedimentos, originando una fuerte acumulación en el lado aguas arriba de la corriente y una erosión permanente en el lado aguas abajo.

Ejemplo de este tipo de actuaciones son los trasvases de arena realizados en los puertos de Adra y Garrucha en la provincia de Almería y las que se están llevando a cabo en los puertos de Valencia y Gandía en la provincia de Valencia.

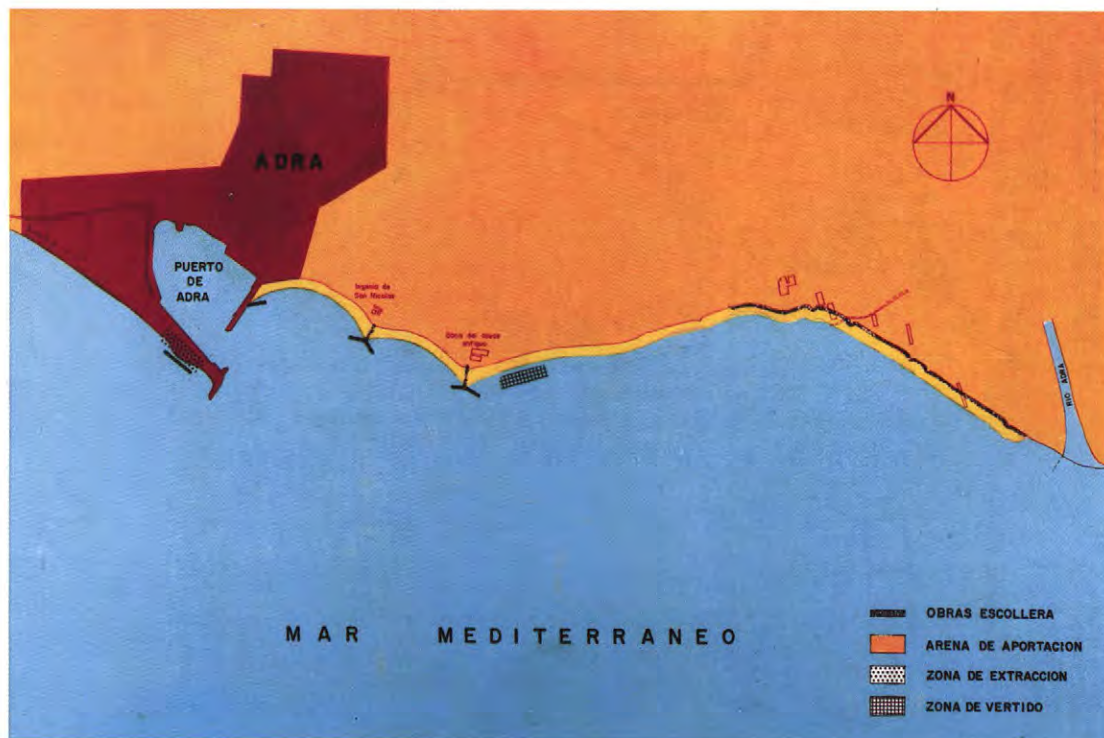
Finalmente, mencionar actividades complementarias sin las que actuaciones de este tipo no serían posibles. La primera de ellas la

realización de un inventario de las arenas existentes en la plataforma submarina susceptibles de ser empleadas en la alimentación artificial de playas, mediante la prospección sísmica y toma de muestras del fondo del mar.

Asimismo, la actuación en la recuperación del dominio público incorporando a la playa las zonas de la misma que habían sido invadidas, junto con la protección y recuperación de las cadenas dunares y la prohibición de extracción de las arenas de la playa con fines comerciales configuran las medidas físicas, que complementan una nueva manera de entender la ingeniería costera en el litoral español y que sin lugar a dudas conducirá a recuperar la calidad ambiental de nuestras costas y playas.

Juan Carlos Fernández Rañada
de la Gándara

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Jefe del Servicio de Proyectos y Obras. Dirección General de Puertos y Costas. MOPU.



Puerto de Adra (Almería). Esquema de las obras realizadas para el trasvase de arenas del Puerto de Adra.

MOPU ACTIONS IN THE SPANISH COAST

The Spanish coast, 25 % of whose total length of 7,900 km. is made up of beaches, concentrates 35 % of the stable population and 80 % of the floating population, as well as being the mainstay to intense industrial activity.

Over the last 5 years, the Directorate General of Ports and Coasts (Min. of Public Works and Town Planning) has invested more than 16,000 million pesetas in works for the regeneration and improvement of beaches. New design elements have been introduced: artificial feeding, semi-sunken dykes, transfer of sand, etc. which have made it possible to recover extensive areas of our coast line.



CPN-768-B 108 (1)
25-4-1986 E-1.2000



El paseo marítimo, elemento clave de la ordenación del litoral

Juan Jesús Trapero

82. Paseo Marítimo del Poble Nou, de Barcelona. Versión de abril de 1986.

EL DOBLE CARACTER DE LOS PASEOS MARITIMOS

Los paseos marítimos se nos presentan con el doble carácter de ser elementos indispensables en el cumplimiento de los objetivos que deben guiar la protección de la costa y, a la vez, ser elementos fundamentales de las ciudades.

Como elementos esenciales en la defensa del litoral, los paseos marítimos cumplen con los tres criterios fundamentales que hay que tener presente en las actuaciones en el litoral:

- La protección de la franja costera, que requiere, de una parte, impedir las agresiones de distintos tipos que los seres humanos realizan sobre la costa y que son causa de la pérdida de la estabilidad de las playas y, de otra, recuperar las playas y áreas costeras sometidas a procesos regresivos.
- La preservación del carácter público del dominio público litoral, que requiere mantener el dominio público, defenderlo de los intentos de privatización inadecuada y recuperar el carácter público cuando éste se hubiese perdido.
- La rentabilidad social de las inversiones, entendida en el doble sentido de que las obras realizadas beneficien al conjunto de la población y de que aquéllas no den lugar a plusvalías de terceros, comúnmente los propietarios colindantes con la actuación.

Como elemento urbano, es de destacar que el paseo marítimo no es tan sólo una calle más de la ciudad sino que desempeña un papel urbano de gran relevancia por ser la vía de la ciudad donde se desarrolla su fachada frente al mar, siendo la vía más representativa del entramado urbano. En efecto, se puede distinguir en los paseos marítimos una triple significación formal, funcional y, a menudo, estructural:

- En el aspecto formal, constituyen un elemento lúdico de contemplación del mar y de la propia ciudad, así como un elemento simbólico que sirve para caracterizar la ciudad y resaltar sus valores a través de su fachada más representativa.
- En el aspecto funcional, resultan ser un elemento de relación ciudadana de gran valor y concentran unas actividades fundamentales para la vida urbana.
- De otro lado, los paseos marítimos son, en bastantes casos, un elemento relevante de la estructura de la ciudad ya que suelen ser el nexo de unión entre zonas claves de la misma.

TIPOLOGIA DE LOS PASEOS MARITIMOS RECIENTES

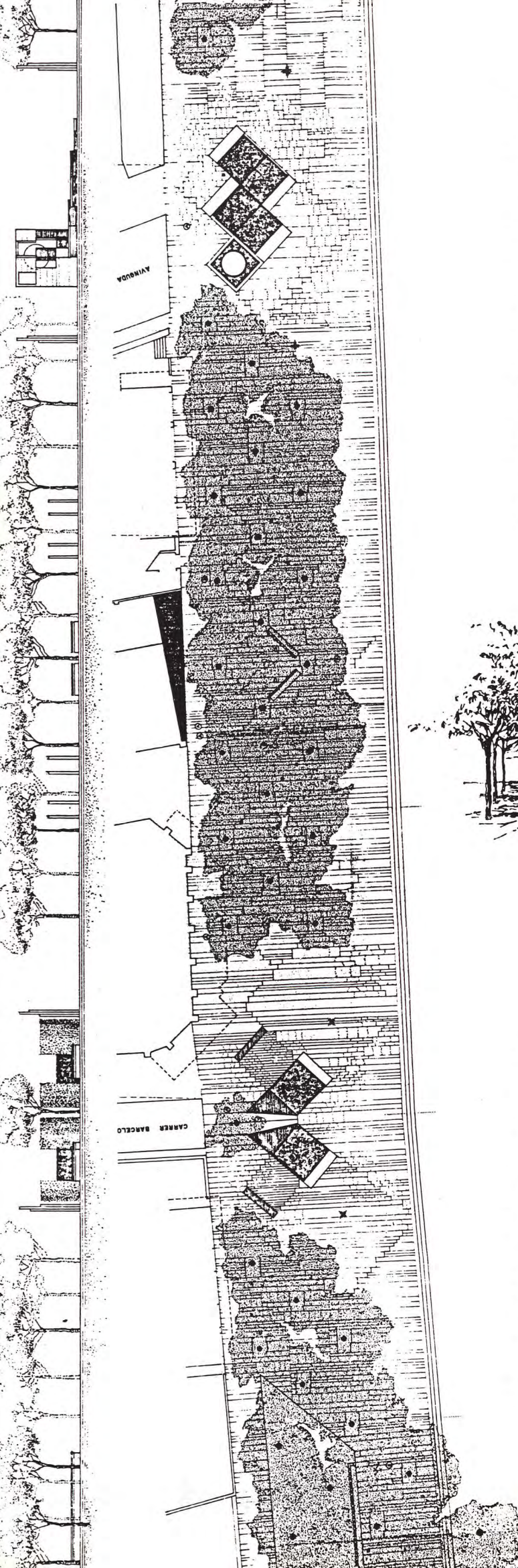
El estudio de las recientes realizaciones de paseos marítimos se ha realizado con objeto de poder deducir las enseñanzas que estas obras aportan de cara a futuros proyectos, y, con ello, ir mejorando las actuaciones que, de ahora en adelante, se realicen. Como síntesis de la investigación realizada se ha deducido una tipología característica de las actuaciones realizadas, basada en un análisis comparado de los paseos marítimos recientes.

El análisis conjunto de una serie de más de veinte paseos marítimos se ha abordado mediante el estudio y comparación de sus características esenciales agrupadas bajo estos grandes conceptos:

- Papel del Paseo en la protección de la costa.
- Relevancia en la estructura urbana.
- Relación con la trama urbana.
- Relación con la red viaria.
- Relación con el transporte público.
- Relación con el medio rural.
- Relación con la playa.
- Papel en el reequipamiento.
- Calidad del diseño del paseo.
- Tipo de diseño.

Este análisis comparado ha permitido deducir la siguiente tipología de paseos marítimos, en la que si bien todos cumplen con su misión de proteger la costa, se distinguen diversos acentos en sus relaciones urbanas y medioambientales, así como en su diseño.





a. PASEOS CARACTERISTICOS POR SU RELACION CON LA TRAMA URBANA Y EL PAISAJE

a1. PASEO INTEGRADO EN EL PAISAJE POTENCIADOR DE LA TRAMA URBANA

Paseo que atiende tanto a su integración en el medio natural, mediante la continuación e incorporación de la vegetación en el paseo, como a su integración en la trama urbana a la cual potencia y resalta mediante hitos. La integración en el medio se acentúa gracias al desarrollo del paseo a nivel, prácticamente, de la urbanización y de la playa.

Ejemplo: Paseo Marítimo de Playa de Aro (Gerona), en ejecución Viader y Fusés.

a2. PASEO POTENCIADOR DE LA TRAMA URBANA

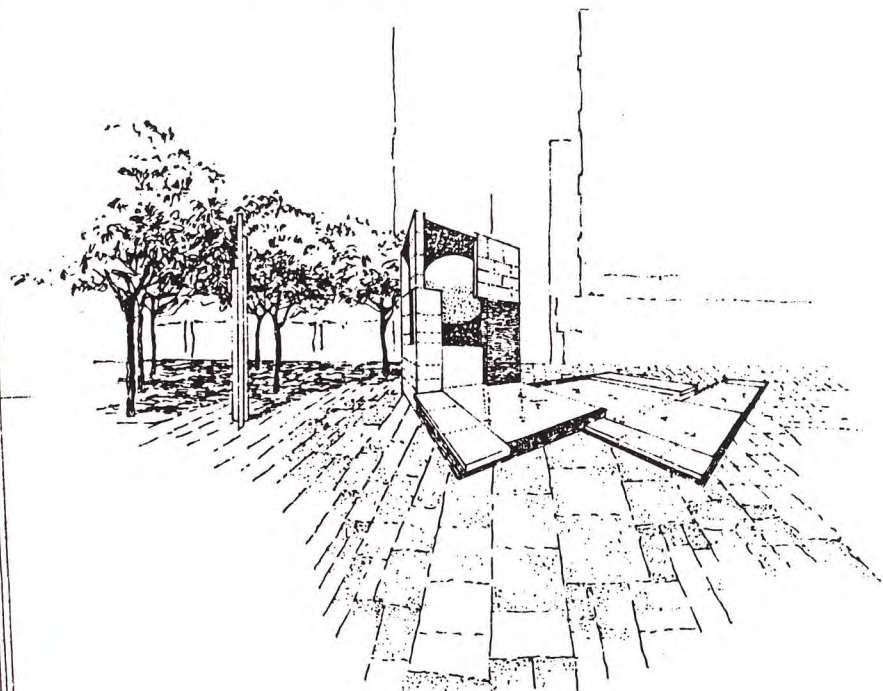
Paseo que no sólo se integra en la trama urbana sino que es uno de los elementos de intervención que han de servir para llevar a cabo una reestructuración de la trama urbana.

Ejemplo: Poble Nou, de Barcelona, en proyecto. Martorell, Bohigas, McKay y Puigdoménech, arquitectos.

a3. PASEO POTENCIADOR DEL MEDIO NATURAL

Paseo que no sólo se integra en el medio natural sino que sirve para protegerle, ordenando el uso y contemplación del mismo.

Ejemplo: Sendero marítimo en Cala Figuera, de Mallorca. Jefatura de Costas de Baleares.



a4. PASEO INTEGRADO EN EL PAISAJE PERO NO INTEGRADO EN LA TRAMA URBANA

Paseo integrado en el medio natural y se desarrolla sobre la arena sin resalte alguno. En cambio, no refleja ninguna relación formal ni compositiva con el medio urbanizado al que sirve.

Ejemplo: Cala Paguera, en Calviá, de Mallorca, ejecutado. Jefatura de Costas de Baleares.

a5. PASEO INTEGRADO EN LA TRAMA URBANA

Paseo que sigue un trazado respetuoso y armónico con la trama urbana llegando a ser un elemento de remate de la misma en su fachada marítima.

Ejemplo: El Molinar, de Palma de Mallorca, en proyecto. Javier Vellés, arquitecto.

a6. PASEO POTENCIADOR DE LA ACCESIBILIDAD MEDIANTE TRANSPORTE PUBLICO

Paseo que dedica una especial atención en hacer accesible la playa por medio del transporte público previendo una vía específica para el mismo.

Ejemplo: Malvarrosa y Levante, de Valencia, proyecto no ejecutado. Ayuntamiento de Valencia.

a1. Paseo Marítimo de Playa de Aro (Gerona).



a3. Sendero Marítimo en Cala Figuera, de Mallorca.

a4. Paseo Marítimo de Cala Paguera, en Calviá, de Mallorca.





b1. Paseo Marítimo de Can Pere Antoni, en Mallorca.

a5. Paseo Marítimo del Molinar, de Palma de Mallorca.

b. PASEOS CARACTERISTICOS POR SU RELACION CON EL TRAFICO

b1. PASEO ADYACENTE A UNA VIA DE DOBLE SENTIDO DE CIRCULACION

Paseo que discurre junto a una vía de circulación rodada de doble sentido. La intensidad del tráfico que soportan estas vías en las épocas de mayor utilización de la playa hace difícil y molesta la utilización del paseo y el acceso a la playa. El paseo suele estar situado al mismo nivel de las aceras de la vía rodada, pero en algunos casos se encuentra el paseo elevado sobre la vía.

Ejemplo: C'an Pere Antoni, en Mallorca, ejecutado. Jefatura de Costas de Baleares.

b2. PASEO ADYACENTE A UNA VIA DE SERVICIO

Paseo situado, en toda o en parte de su longitud, junto a una vía rodada de servicio que da acceso, normalmente limitado, a las edificaciones existentes. Como en el caso precedente, el paseo y la vía suelen estar al mismo nivel, pero también puede estar el paseo elevado respecto de la vía de servicio.

Ejemplo: Torre del Mar (Málaga), en proyecto. Jefatura de Costas de Málaga con asesoramiento de Juan Jesús Traperero, arquitecto.

b3. PASEO ESTRICTAMENTE PEATONAL

Paseo situado fuera de las vías de circulación rodada. Actualmente se pretende alejar el tráfico rodado del litoral con objeto de que el uso y disfrute de éste sea placentero, por lo que se propugna el proyecto de paseos estrictamente peatonales y únicamente se consiente la yuxtaposición de una vía rodada cuando es imposible suprimir la circulación.

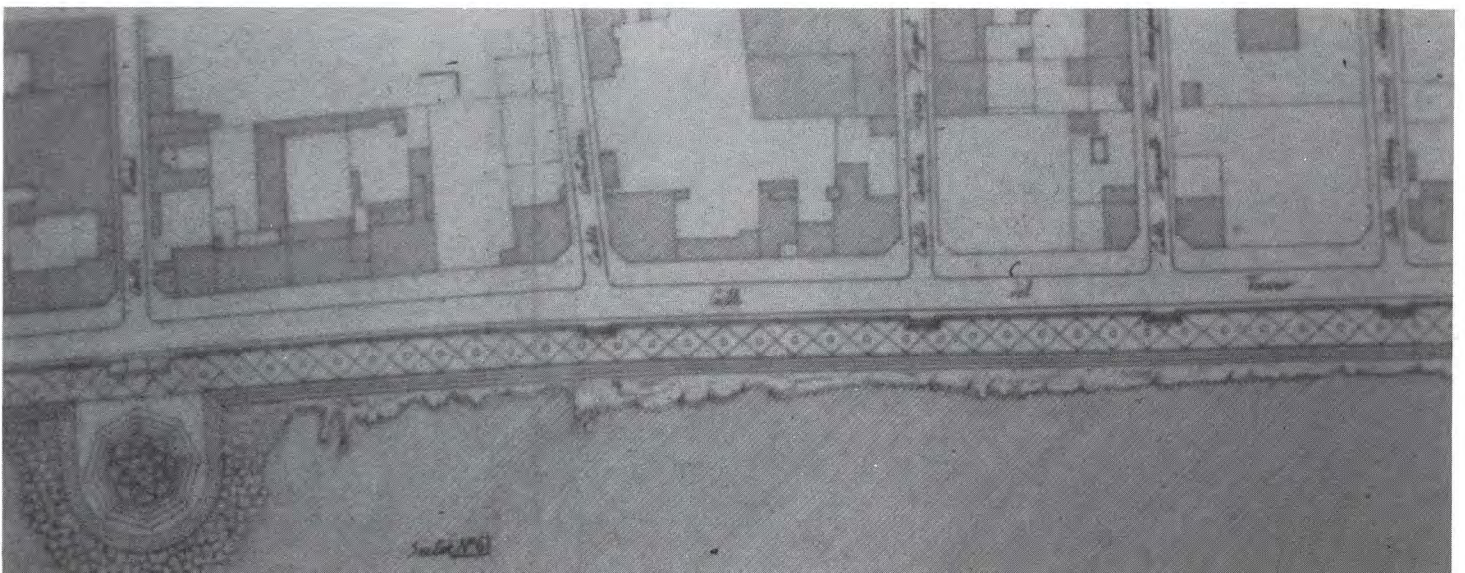
Ejemplo: Laredo (Cantabria), en proyecto. Fdez. Ordóñez, J.C.C.P., y Junquera y Pérez Pita, arquitectos.

c. PASEOS CARACTERISTICOS POR SU DISEÑO

c1. PASEO POTENCIADOR DEL CARACTER SIMBOLICO URBANO

Paseo proyectado mediante un diseño que no sólo cuida el carácter de elemento urbano relevante que tienen los paseos marítimos, sino que confiere al paseo un carácter simbólico como elemento urbano de primer orden mediante la situación de hitos de tipo monumental.

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto. Viader y Fusés.



c2. PASEO JALONADO DE AREAS DE RELACION

Paseo diseñado con unas áreas de relación que sirven de descanso y contacto ciudadano que marcan una serie de hitos a lo largo del paseo.

Ejemplo: La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en ejecución. Jefatura de Costas de Cádiz con asesoramiento de Juan Jesús Trapero, arquitecto.

c3. PASEO CON ELEMENTOS DE INTEGRACION CON LO EDIFICADO

Paseo que atiende a la necesidad, relativamente frecuente, de tener que disimular una fachada urbana caótica y demasiado visible desde la playa, lo cual se realiza mediante la construcción de edificaciones intermedias entre la fachada actual de las edificaciones existentes y el paseo, normalmente adosando las nuevas construcciones a la fachada antigua.

Ejemplo: El Zapillo, en Almería, en proyecto. José Seguí y Jaramillo, arquitectos.

c4. PASEO DE GRAN DEFINICION EN EL DISEÑO URBANO

Paseo proyectado con gran cuidado y atención en el diseño urbano, referido tanto al trazado como a la definición de los elementos constructivos y de mobiliario urbano.

Ejemplo: El Molinar, de Palma de Mallorca, en ejecución. Javier Vellés, arquitecto.

d. PASEOS CARACTERISTICOS POR SU RELACION CON LA PLAYA

d1. PASEO SITUADO A NIVEL DE PLAYA

Paseo realizado a nivel de playa, sin muro de contención o separación respecto de la arena. Puede estar unido a la playa por unos escalones longitudinales (caso de Playa de Aro) o estar a ras de la arena.

Ejemplo: Playa América-Panjón, de Nigrán (Pontevedra), en proyecto. Portolés, Fraga y García Quijada.



b2. Paseo Marítimo de Torre del Mar (Málaga).

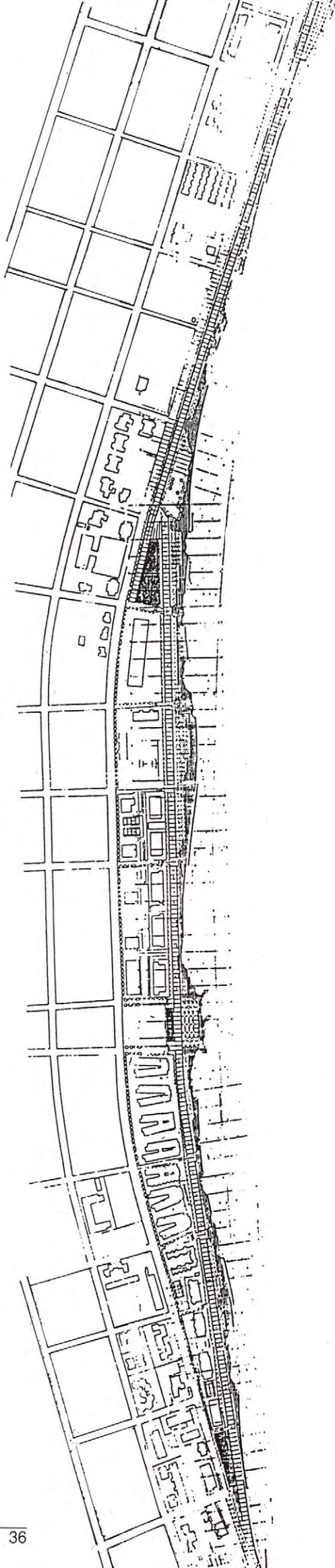


d2. PASEO CON ELEMENTOS DE INTEGRACION CON LA PLAYA

Paseo que dispone de unos elementos de transición e integración del propio paseo con la playa, los cuales van respetando las dunas y el perfil natural de la arena.

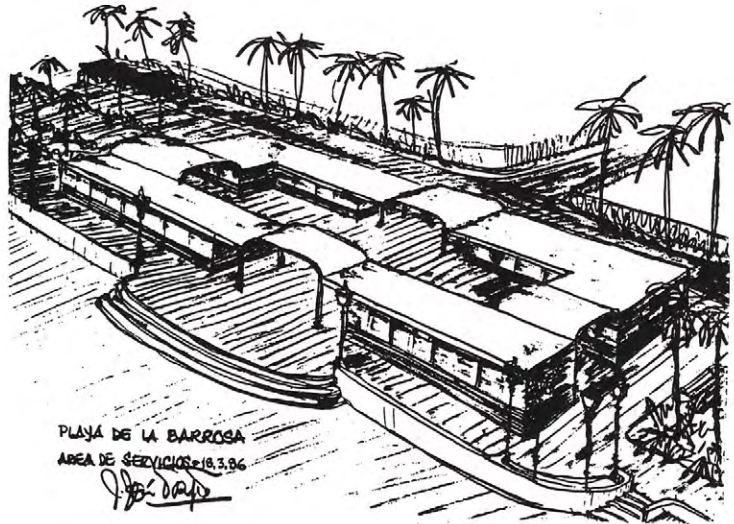
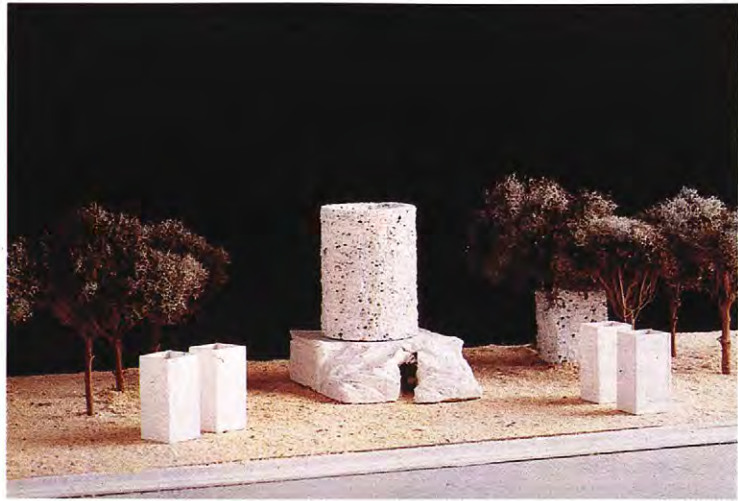
Ejemplo: Laredo (Cantabria), en proyecto. Fdez. Ordóñez, ingeniero de caminos, y Junquera y Pérez Pita, arquitectos.

a6. Paseo Marítimo de las playas de Malvarrosa y Levante, de Valencia. Primera Propuesta.

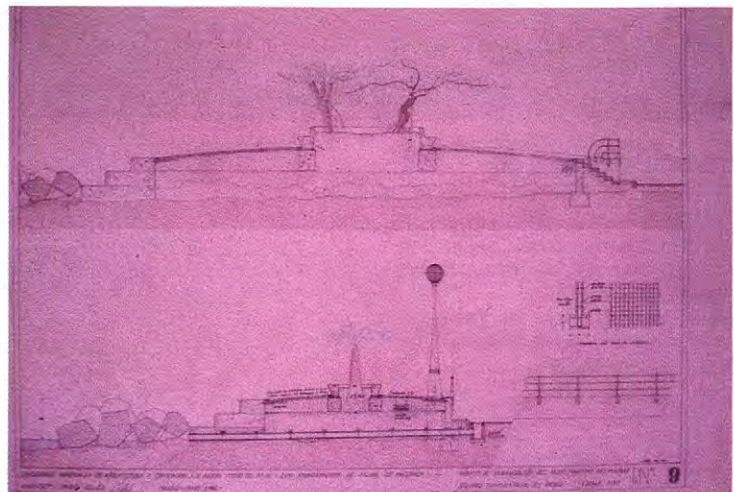


b3. Paseo Marítimo de Laredo (Cantabria).

c1. Paseo Marítimo de Playa de Aro (Gerona).



c2. Paseo Marítimo de la Playa de la Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz).



c4. Paseo Marítimo del Molinar, de Palma de Mallorca.

c3. Paseo Marítimo del Zapillo, en Almería.

d1. Paseo Marítimo de Playa América-Pañón, de Nigrán (Pontevedra).



d3. PASEO SEPARADO DE LA PLAYA POR UN TALUD

Paseo que limita con la playa, no por un muro, sino por un talud, el cual puede ser de arena, de tierra vegetal con rocalla y plantación, o cubierto de elementos de hormigón. Suele estar rematado por un murete bajo que sirve de banco corrido.

Ejemplo: El Rompidillo, de Rota (Cádiz), en proyecto. Jefatura de Costas de Cádiz con asesoramiento de Juan Jesús Trapero, arquitecto.

d4. PASEO SEPARADO DE LA PLAYA POR UN MURO

Paseo situado a una cota superior a la arena de la playa y separado de ésta por un muro. Es el caso más frecuente de los paseos

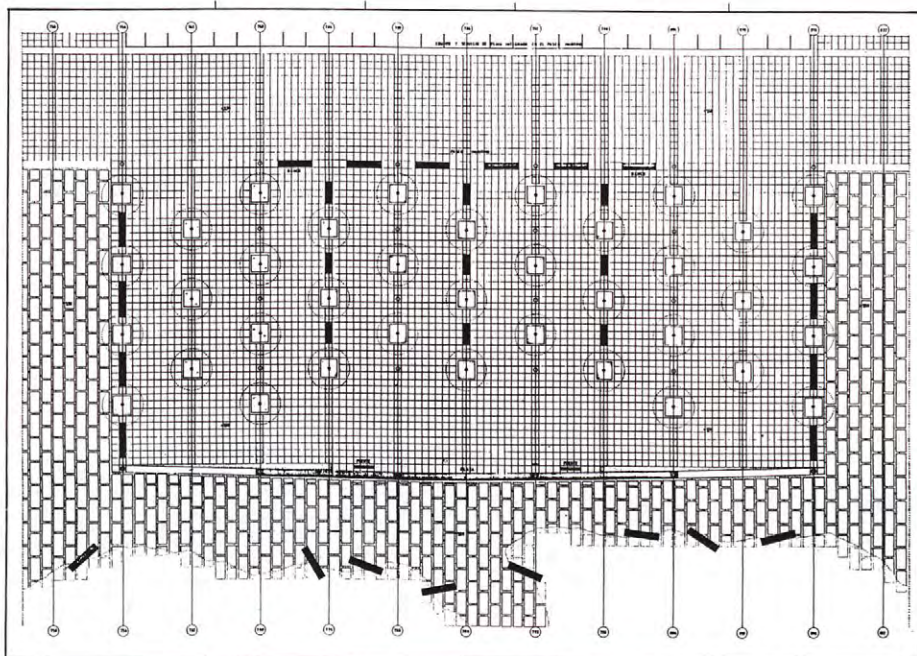
y la elevación respecto de la playa permite la utilización del muro como protección contra el viento. La coronación del muro de contención del paseo puede ser mediante la prolongación del propio muro o mediante una barandilla.

Ejemplo: Bayona (Pontevedra), realizado. Fraga y Portolés, arquitectos.

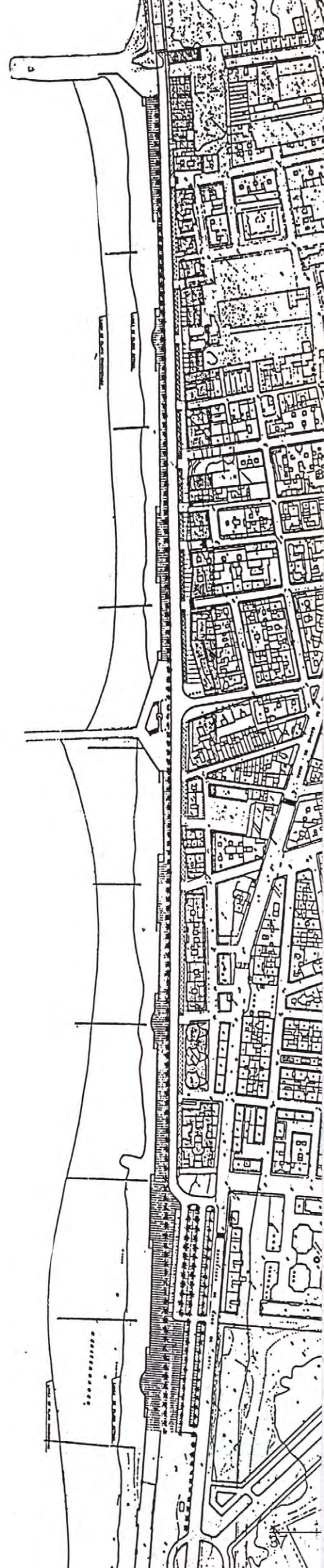
e. PASEOS CARACTERISTICOS POR EL USO DEL PASEO

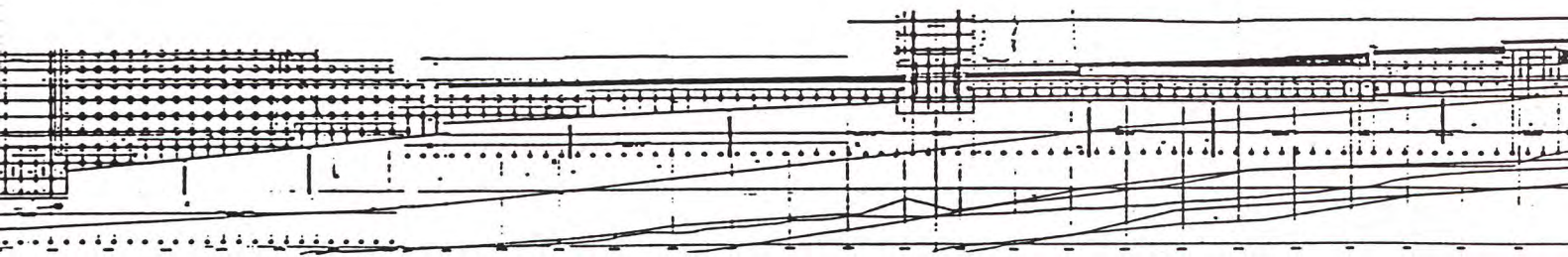
e1. PASEOS CON BANDAS DE JARDINERIA Y DE SERVICIOS

Paseo ordenado con una banda longitudinal en la que se sitúan alternativamente rectángulos ajardinados y otros en los que se sitúan las edificaciones o instalaciones de servicios

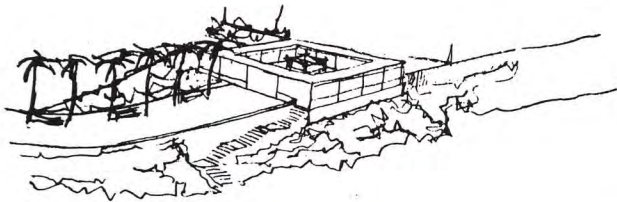


d2. Paseo Marítimo de Laredo (Cantabria).

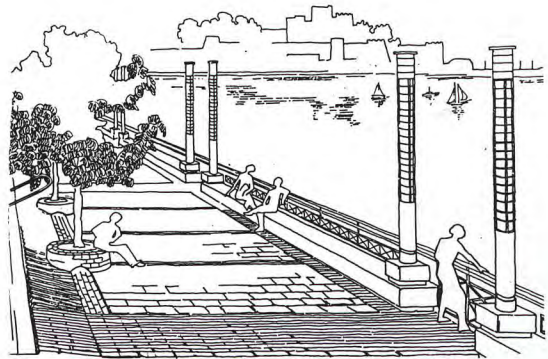




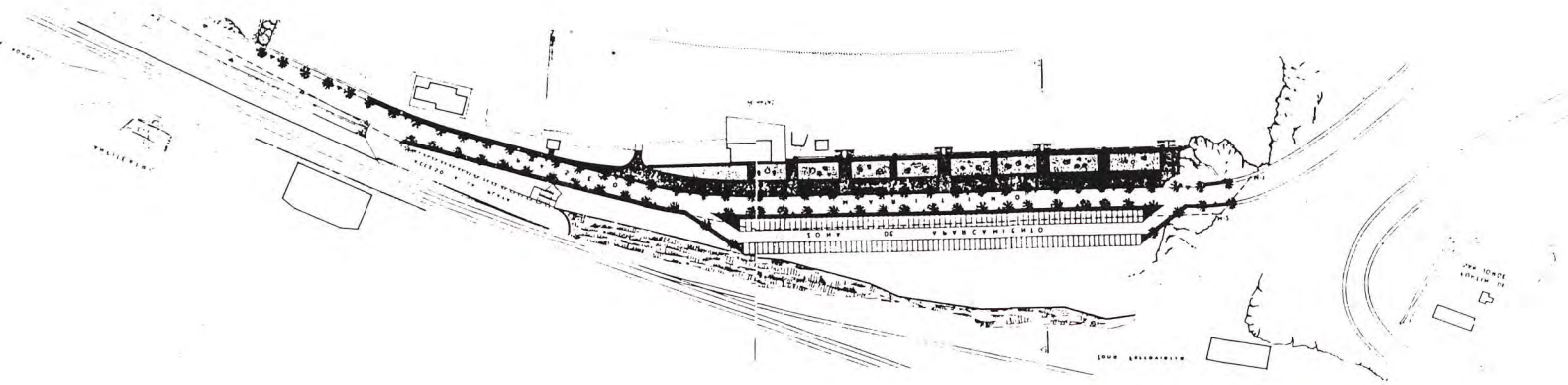
e5. Paseo Marítimo de Torrox (Málaga).



d3. Paseo Marítimo en el Rompidillo, de Rota (Cádiz).

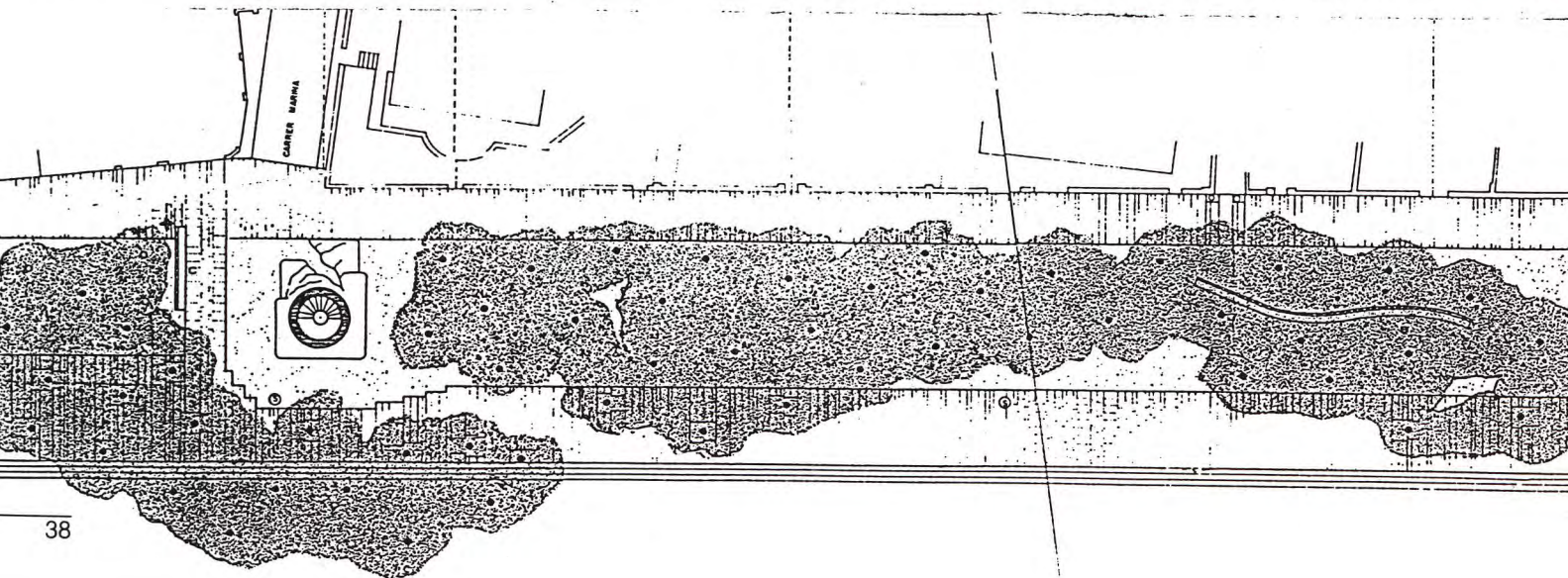
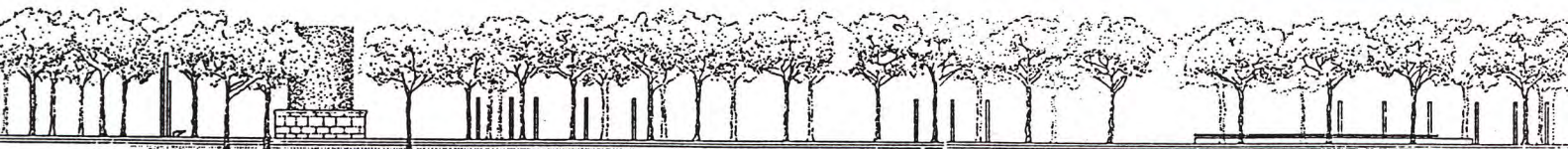


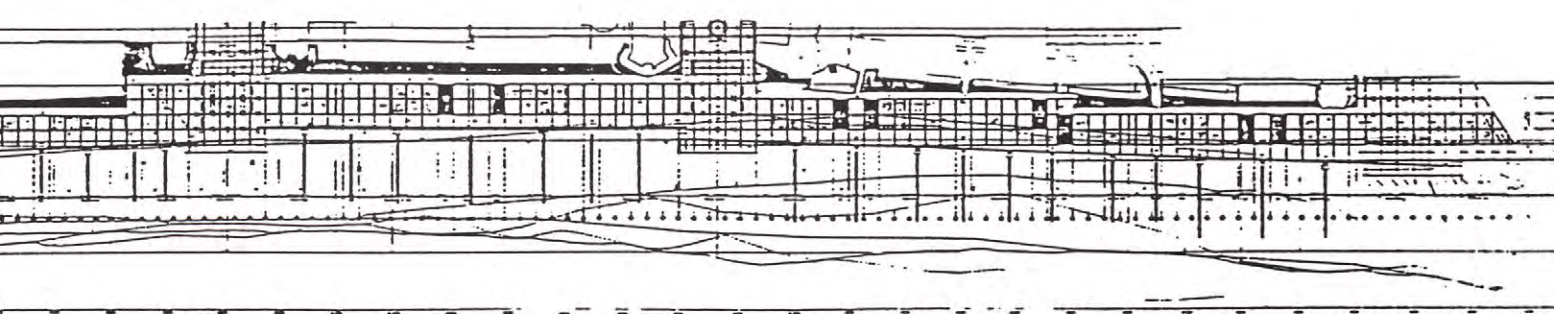
d4. Paseo Marítimo de Bayona (Pontevedra).



e1. Paseo Marítimo en la Playa del Milagro, (Tarragona).

e4. Paseo Marítimo de Playa de Aro (Gerona).





de playa. Constituye un tipo de ordenación relativamente extendido que ignora el contexto urbano y natural.

Ejemplo: El Milagro, de Tarragona, ejecutado. Jefatura de Costas de Tarragona.

e2. PASEO CON ELEMENTOS DE REPOSO Y JARDINERIA

Paseo pavimentado en el que se sitúan bancos para el descanso y algunos elementos de jardinería.

Ejemplo: Paseo de Cullera (Valencia), ejecutado. Jefatura de Costas de Valencia.

e3. PASEO CON ALINEACION DE ARBOLES

Paseo que incluye como elemento principal de su composición una o más alineaciones de árboles.

Ejemplo: El Grove (Pontevedra), en ejecución. CIISA, con asesoramiento de Lino Cubillo, arquitecto.

e4. PASEO CON AREAS DE VEGETACION

Paseo diseñado con áreas de vegetación en continuidad con los elementos naturales existentes.

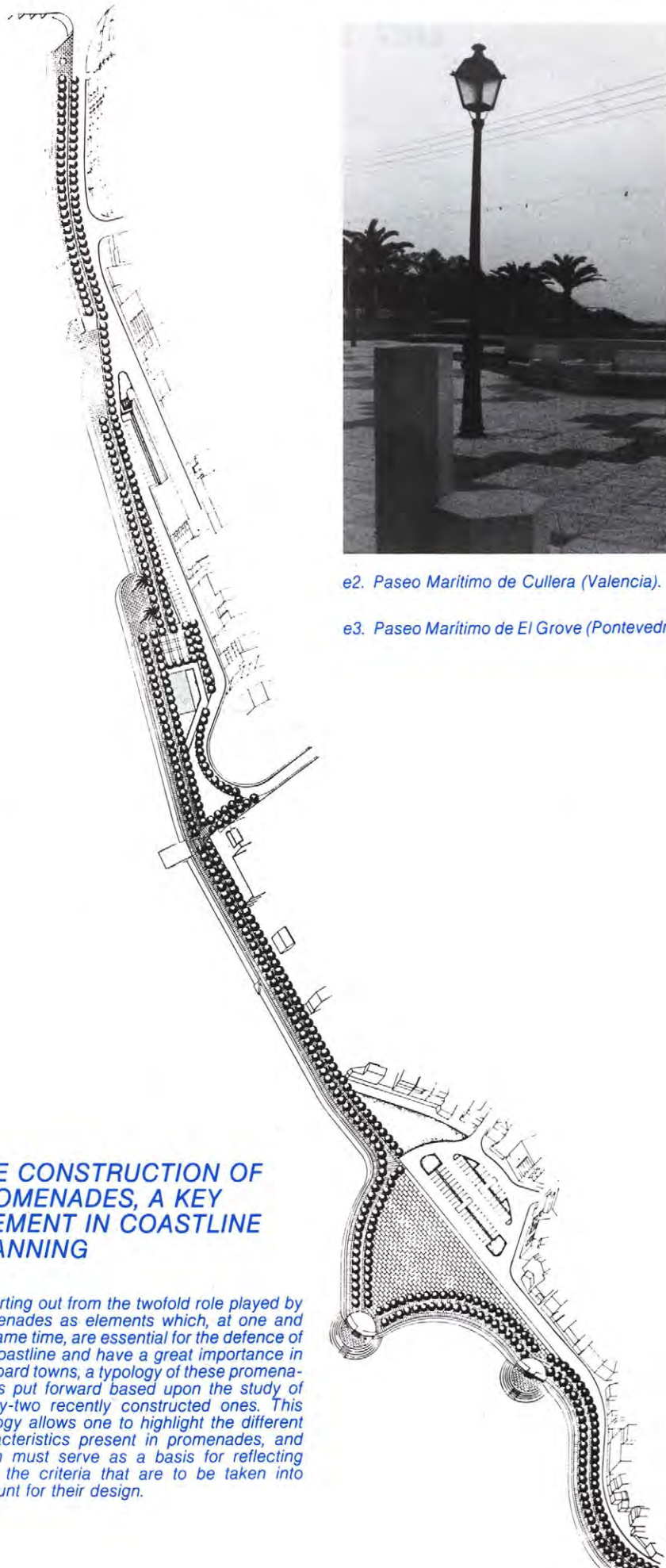
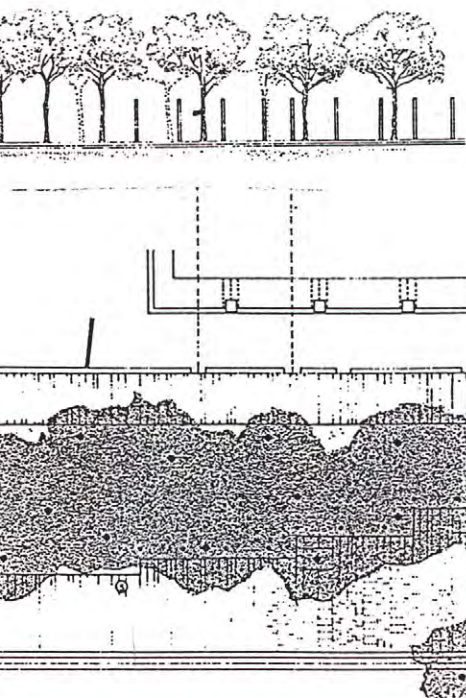
Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto. Viader y Fusés.

e5. PASEO CON AREAS DE SOMBRA

Paseo que incluye en su diseño áreas cubiertas que crean zonas de sombra, bajo las cuales se sitúan las áreas de descanso y, a veces, las edificaciones de los servicios de playa.

Ejemplo: Torrox (Málaga), en proyecto. Fdez. Ordóñez, ingeniero de caminos, y Junquera y Pérez Pita, arquitectos.

Juan Jesús Trapero Ballesteros
Catedrático de Planeamiento
Urbanístico de la ETSAM



e2. Paseo Marítimo de Cullera (Valencia).

e3. Paseo Marítimo de El Grove (Pontevedra).

THE CONSTRUCTION OF PROMENADES, A KEY ELEMENT IN COASTLINE PLANNING

Starting out from the twofold role played by promenades as elements which, at one and the same time, are essential for the defence of the coastline and have a great importance in seaboard towns, a typology of these promenades is put forward based upon the study of twenty-two recently constructed ones. This typology allows one to highlight the different characteristics present in promenades, and which must serve as a basis for reflecting upon the criteria that are to be taken into account for their design.

Espontaneísmo, recursos y problemas del turismo costero catalán

Rosa Barba y Ricard Pie

ESPONTANEISMO Y MODELOS DEL TURISMO COSTERO CATALAN

Hablar del turismo en España es reflexionar sobre un fenómeno estancado, básicamente depredador, que ha usado y abusado del espacio como único recurso a explotar.

Si queremos hacer balance de estos años puede que el documento que resulte sea más parecido a un parte de guerra que a una reflexión que clarifique los problemas y plantee alternativas al proceso actual y de cara al futuro.

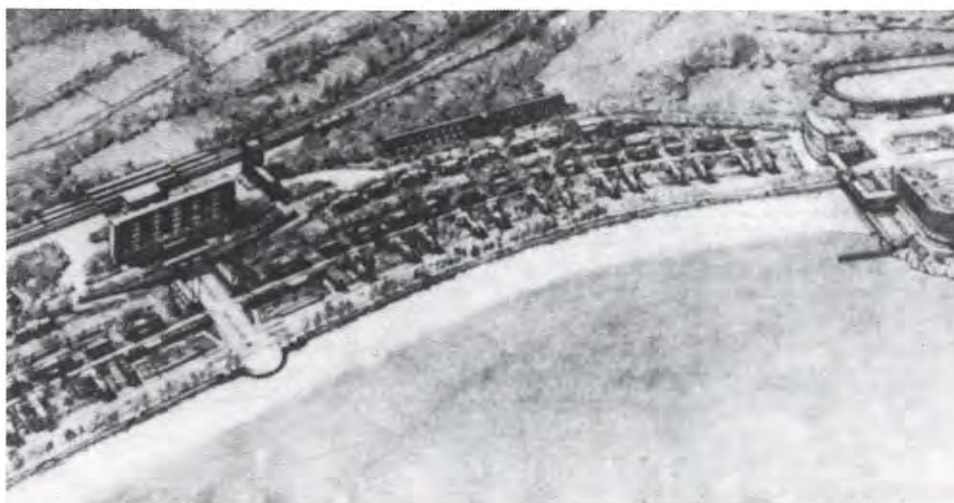
Aunque en su inicio el turismo tuvo algunas formulaciones teóricas, su crecimiento ha sido sobre todo "espontáneo". La "vitalidad" económica del mismo ha superado cualquier planeamiento y todas las barreras y se ha formulado automáticamente.

En Cataluña, el turismo se inicia en diferentes puntos: una parte empieza con los balnearios y sanatorios de final del siglo pasado, y otra resulta de las relaciones familiares y de propiedad de la burguesía barcelonesa con sus pueblos de origen. El turismo masivo, empero, no empieza hasta los años treinta con la divulgación de las teorías higienista y el excursionismo. El primer proyecto importante de este tipo se formula en Barcelona, en el delta del Llobregat, por el GATPAC, como una ciudad para el ocio y el deporte bautizada como la "Ciutat del Repòs".

El proyecto de los arquitectos racionalistas catalanes, forma parte de todo un conjunto de propuestas que formulan para Barcelona en el marco del Plan Macià. La "Ciutat del Repòs" es un proyecto que mezcla con especial sabiduría las formulaciones arquitectónicas del racionalismo con un ajuste adecuado a las condiciones territoriales del lugar, para servir de lugar de ocio a las clases trabajadoras de la ciudad.

S'Agaró. Fotografía aérea. 1980.





Proyecto de pueblo de veraneo en Platja d'Aro (Gerona), 1929. Josep Lluís Sert, arquitecto.

La "Ciutat del Repòs" es, sin embargo, una formulación muy específica para un área metropolitana como la de Barcelona y ajustada a sus necesidades. Aquí no se trata de hacer un complejo turístico residencial, sino un gran parque para uso colectivo de la clase trabajadora de la metrópoli. Por tanto, aquí, sobre la edificación primarán las instalaciones deportivas, el bosque para el picnic y los juegos y los cultivos de alquiler.

Dentro de las áreas típicamente turísticas, Platja d'Aro puede resumir e ilustrar cómo se ha formulado y llevado a cabo el fenómeno turístico en Cataluña. Platja d'Aro está en la desembocadura de un pequeño valle de la Costa Brava, territorio éste de la costa catalana en el que la sierra litoral llega hasta el mar. Históricamente este espacio ha estado ocupado por algunos enclaves urbanos y algunas aldeas. También al final de este valle del Ridaura, pero en el extremo sur y aprovechando un pequeño cuenco de la sierra, está la ciudad de Sant Feliu de Guixols, la población más importante de la costa de Gerona desde el siglo catorce. El lecho del río en su desembocadura, sin embargo, ha estado desocupado hasta hace poco, en parte por ser un terreno pantanoso y de marisma.

Sant Feliu de Guixols, gracias a los encinares de las montañas de su alrededor, prosperó con la industria del corcho y el tapón, convirtiéndose en una de las poblaciones catalanas más ricas a mediados del siglo pasado. Con el progreso llegó un tren de vía estrecha, y con ello, el valle de Ridaura consiguió una accesibilidad muy buena desde Gerona.

Al inicio de este siglo, la costa empieza a interesar a ciertos industriales e inversores. Así pues, hacia los años veinte, el industrial gerundense Josep Ensesa compra una tierra yerma entre Sant Feliu de Guixols y Castell d'Aro (el nombre del municipio

de la que hoy es Platja d'Aro) y encarga al mejor arquitecto de Gerona, Rafael Massó, un hombre inspirado en la Secesión Vienesa, el proyecto y la construcción de la urbanización de S'Agaró. Ensesa no sólo proyectará aquel lugar repoblándolo de pinos y comprando todo el entorno para asegurarse un cinturón de protección a su alrededor, sino que fijará unas condiciones de edificación y estilo que se han mantenido hasta nuestros días. El modelo turístico que aquí se formula es elitista. S'Agaró lo preside un hotel de alto standing, l'Hostal de la Gavina, y toda la arquitectura la lleva a cabo una saga de arquitectos de prestigio que controla la propiedad.

El modelo de S'Agaró es irreplicable, pero sirve para algunas otras pequeñas intervenciones en la costa catalana. Se trata de una propuesta minoritaria que no se imagina lo que más tarde sucederá con aquel territorio.

En la Exposición de Arquitectura Contemporánea de las Galerías Dalmau de Barcelona de 1929, Josep Lluís Sert presenta un proyecto de "Pueblo de veraneo en la Costa Brava", para el arenal de Platja d'Aro, con un programa de hoteles, villas en serie, lugares de reuniones, club náutico, casino y servicios públicos como Ayuntamiento, mercado, estación, etc., que es un modelo alternativo a lo que se planteaba en S'Agaró. Por primera vez se formula una propuesta para el turismo masivo. La bahía se urbaniza desde la Punta Prima, el frente rocoso donde se asienta S'Agaró, hasta el Treumal, el extremo norte de la playa. En este extremo se sitúa el estadio, el casino, el club náutico y un gran hotel; en el centro de la bahía, el Ayuntamiento, al lado de la estación del tren, y el resto se ocupa con villas unifamiliares, ordenadas de tal forma que todas tengan vistas sobre el mar.

Así pues, a principio de siglo, en Platja d'Aro, se habían propuesto dos modelos turísticos extremadamente

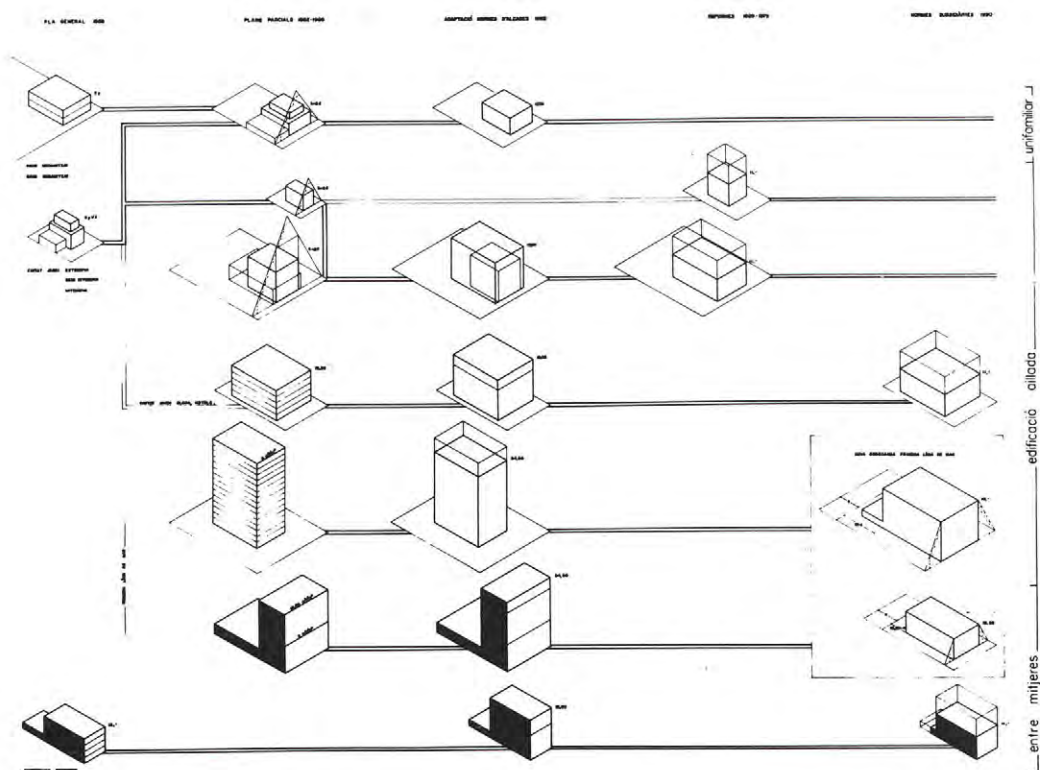
novedosos. La urbanización de S'Agaró se ejecutó y se ha mantenido relativamente incólume hasta los años setenta. El arenal de Platja d'Aro, por contra, arrancó en los años cuarenta, desde una perspectiva muy distinta. Los primeros asentamientos se formulan como una parcelación en ciudad jardín sin otro contenido que la sucesiva ocupación de los terrenos frente al mar.

El primer planeamiento urbanístico es del año 1959 y está redactado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Gerona, en cumplimiento de lo que establece la Ley del Suelo de 1956. El documento normativo tan sólo es un testigo mudo del proceso de parcelación que se ha iniciado y un instrumento "normalizador" del modelo extensivo que se ha escogido para la zona.

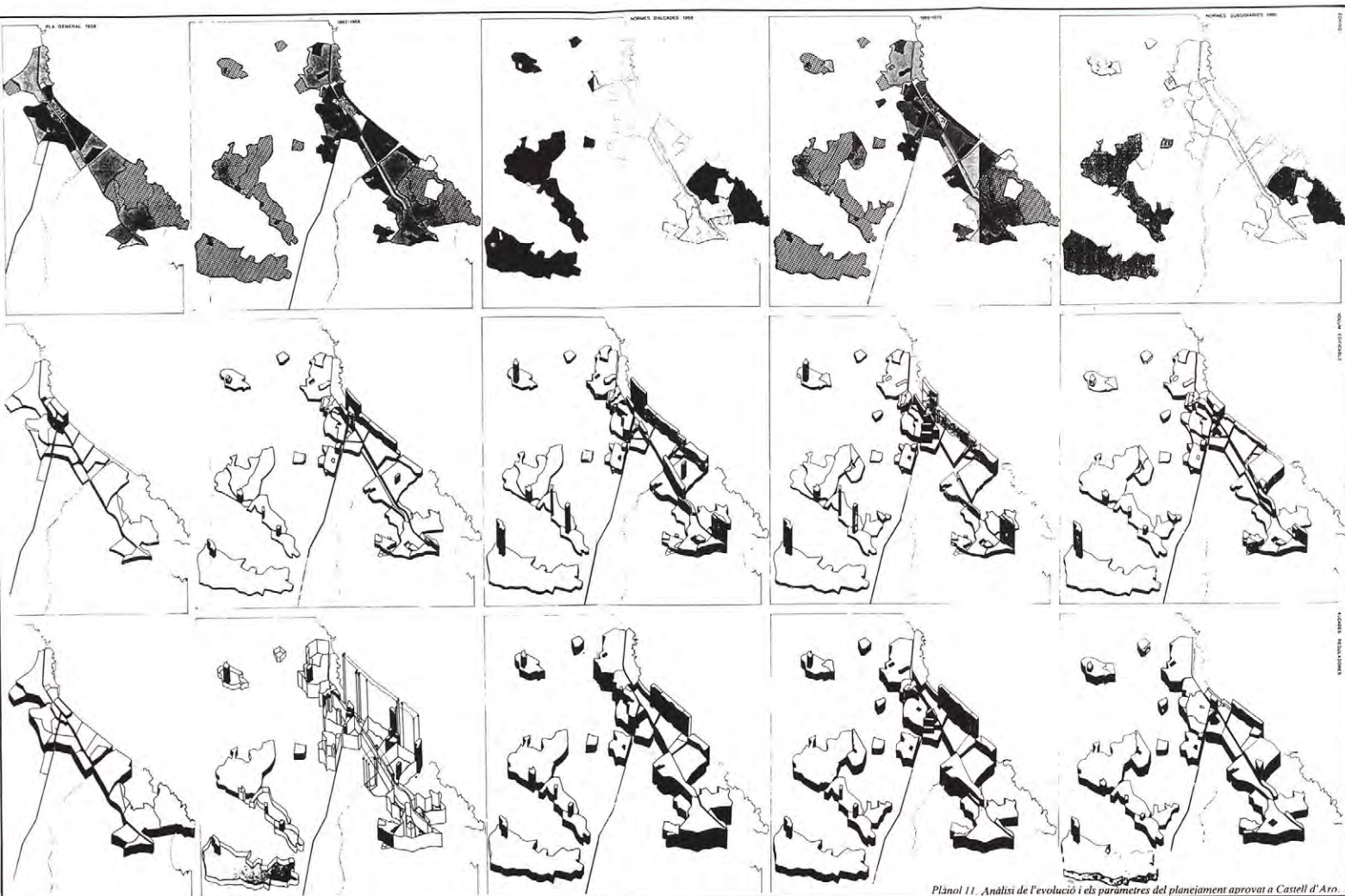
La década de los sesenta es el período de la gran explosión turística de Platja d'Aro, un territorio que suma a sus inmejorables condiciones del lugar, un municipio pequeño sin ninguna capacidad administrativa, una ciudad equipada para recibir toda la mano de obra que necesita la construcción y la hostelería, un ferrocarril de vía estrecha y una promoción de prestigio como S'Agaró que da prestancia al conjunto.

La evolución del planeamiento y la manera de entender sus determinaciones vienen resumidos en los dos gráficos adjuntos. El Plan General de 1959 proponía, tal como hemos dicho, un modelo en ciudad jardín, que ocupa todo el frente de mar. Desde 1962 a 1968 este plan se desarrolla en planes parciales, redactados por el Ayuntamiento para "legalizar las irregularidades que se han dado", que van modificando y densificando el modelo anterior. Los planes parciales descubren la generosidad volumétrica del Plan General y cambian el uso unifamiliar por otros usos que "aprovechen" mejor el volumen previsto. Por otro lado,

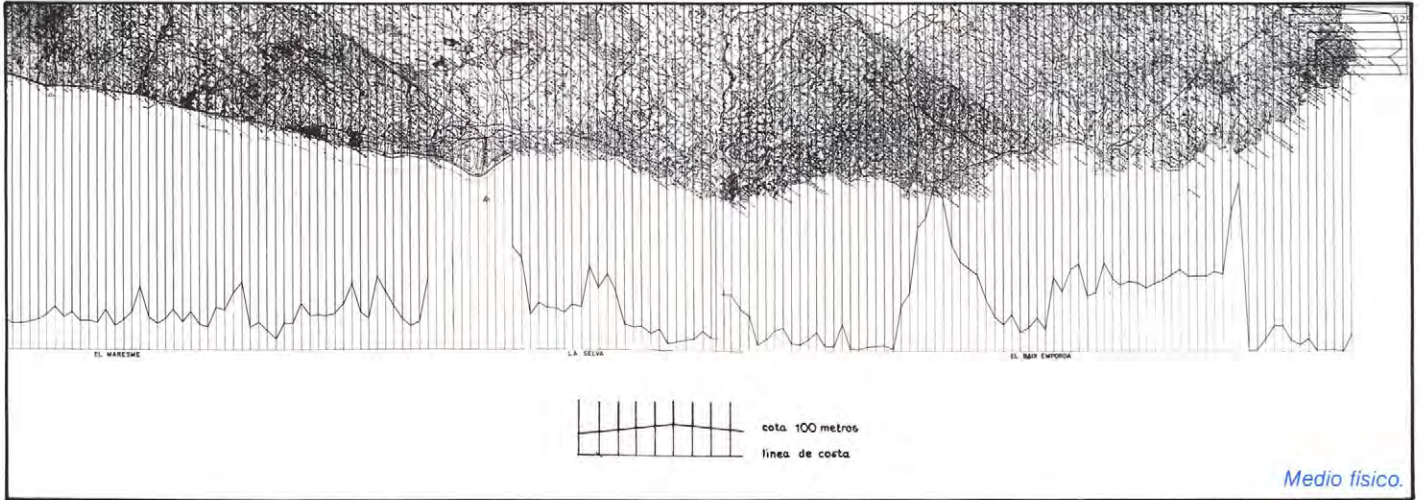
Evolution of the Ordinance. Castell d'Aro, 1959-1980.



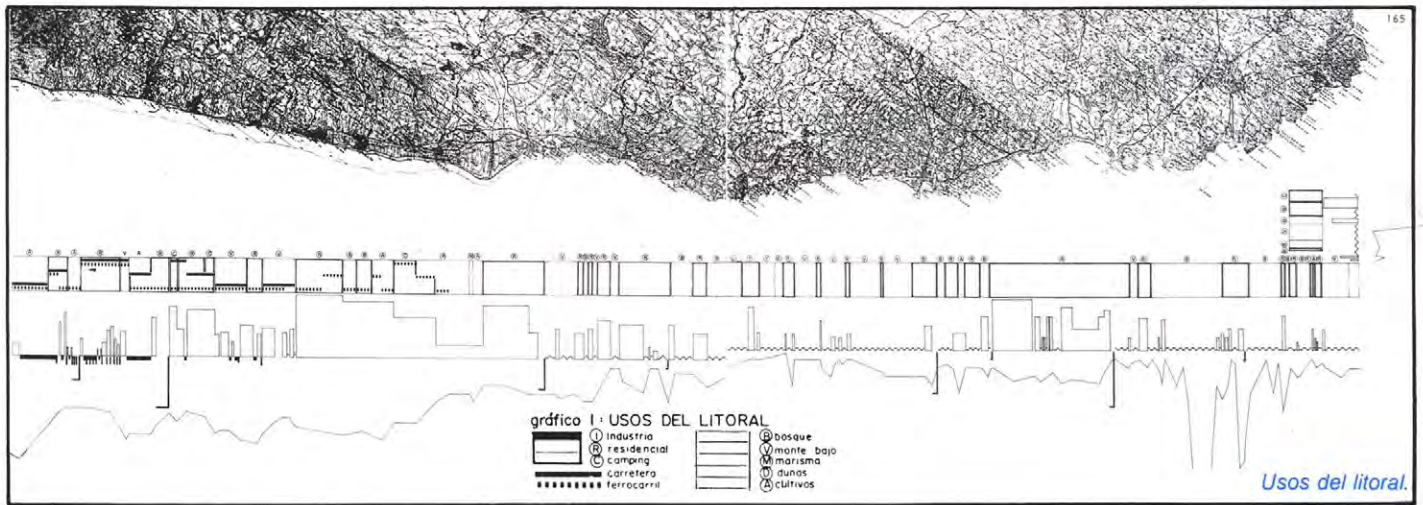
Analysis of the evolution and parameters of the planning of Castell d'Aro.



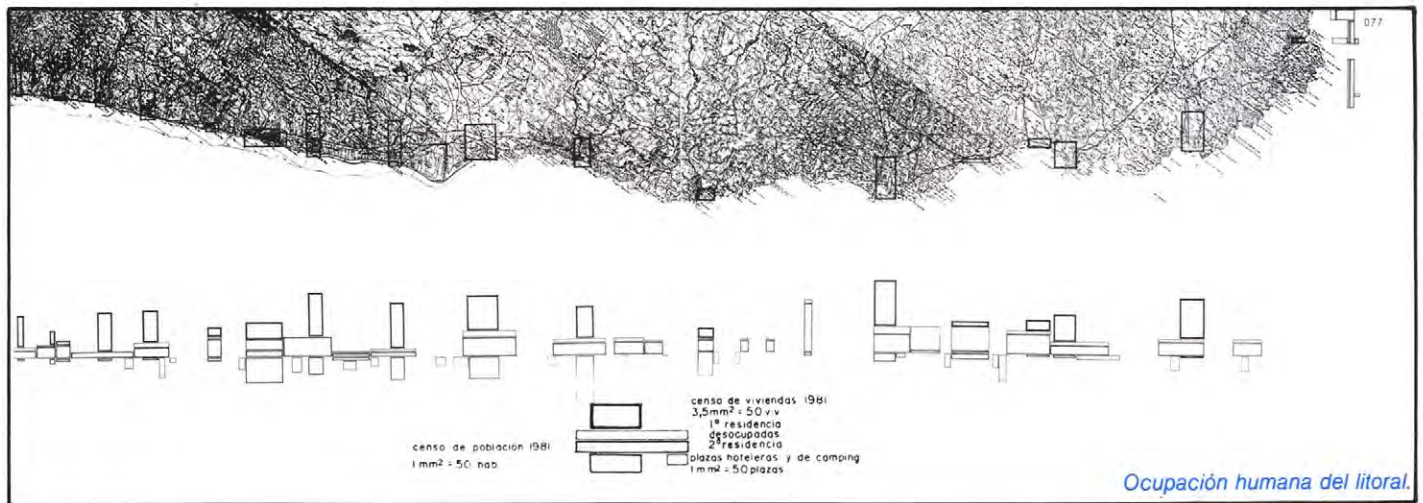
Plànol 11. Anàlisi de l'evolució i els paràmetres del planejament aprovat a Castell d'Aro.



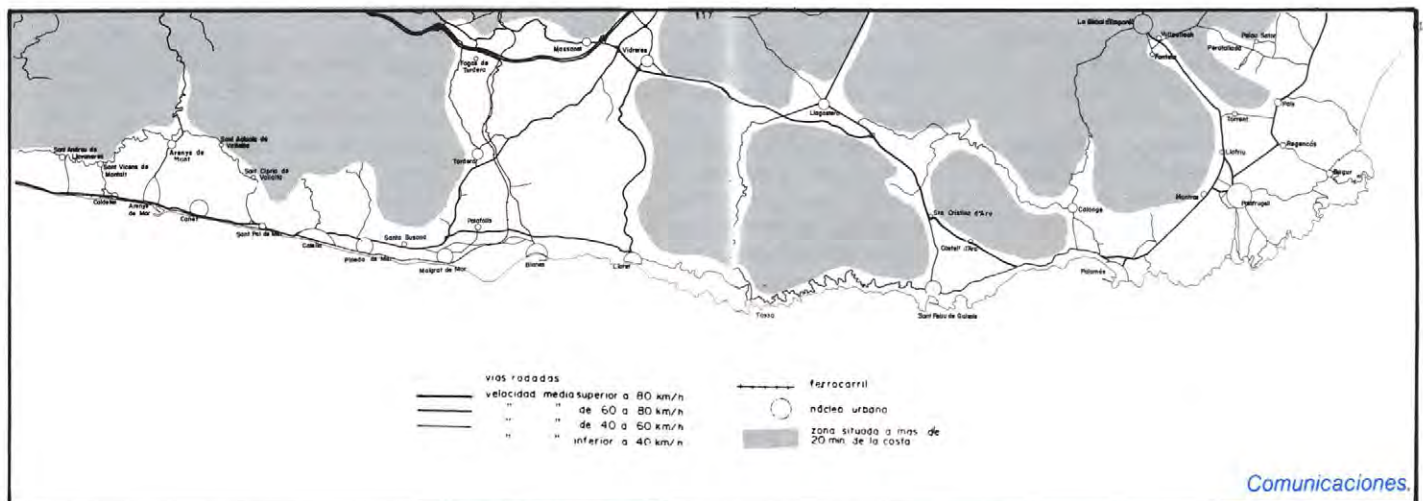
Medio físico.



Usos del litoral.



Ocupación humana del litoral.



Comunicaciones.

desaparece la regulación de alturas por número máximo de plantas proponiéndose otras formulas más generosas que la que señala el Plan General.

La liberalización de la altura de la edificación, en general y de forma concreta en el frente marítimo, obliga a la intervención gubernativa en 1968 para tratar de evitar una práctica abusiva que se había generalizado en toda la Costa Brava. Las normas de alturas, redactadas por el Gobierno Civil de Gerona para los municipios de la costa, establecen unos criterios sobre la altura máxima de la edificación según sean las zonas "frentes marítimos", "casco", "cornisa" o el "resto". Sin embargo, esta normativa permitió al Ayuntamiento de Platja d'Aro convertir aquello que debía reducir las alturas de edificación en una excusa para aumentar la de aquellas zonas que estaban por debajo de las máximas previstas. Así pues, si bien se controla la altura del frente marítimo, se aumenta la del resto, amparándose en que la nueva normativa daba otras alturas mayores. Si traducimos esta evolución en metros cúbicos de edificación, la aplicación de estas normas supuso el punto álgido en las expectativas de edificación de este municipio. El Plan General de 1959 preveía un volumen de 1.650.000 m³. y después de aplicar aquellas normas, en 1968, el techo aumentó hasta 14.798.000 m³. A partir de estas fechas y en adelante, los posteriores planeamientos y modificaciones del Plan General fueron reduciendo el techo hasta que la revisión reciente introdujo un modelo territorial y una forma de interpretar estos temas que acabó con aquella dinámica.

La evolución del planeamiento estuvo casi siempre acompañada de denuncias y corruptelas, de desaguisados y picarescas que no ilustran sobre los problemas profundos del planeamiento urbanístico, ni sobre las fórmulas de promoción que primaron en aquella época.

Resumiendo, podemos decir que desde el Plan de 1959 hasta los años setenta, el planeamiento fue liberalizando las reglas de la construcción. Lo sorprendente es que a pesar de ello se mantuvo un cierto orden y que aún hoy se pueda apreciar una cierta organización en las intensidades de edificación, de la calidad ambiental, etc., que no corresponden, sin embargo, a ningún planeamiento establecido. El trazado de las vías y las "ordenanzas" de la edificación han sido durante muchos años en este municipio ajenos al planeamiento y el resultado es un extraño equilibrio económico y de intereses que zonificó el territorio de una forma especial.

Si bien no han servido aquellos modelos físicos planteados en S'Agaró o por Sert en su proyecto de poblado veraniego, el turismo parece que ha buscado una cierta optimización. Por

un lado ha especializado el territorio y aconsejado intensidades de uso y edificación de acuerdo con las demandas del mercado, y por otro ha buscado un orden urbano, sacado del agrícola, que evitaba tensiones y daba más libertad a sus iniciativas. Allí donde el orden agrícola tenía un alto nivel de coherencia, el resultado era bueno y allí donde no era así, el resultado era negativo.

Platja d'Aro, situada en un territorio muy joven saneado el siglo pasado, tiene un trazado agrícola muy geométrico que ha servido de pauta para el crecimiento del turismo, que, a pesar de algunos trazados hechos ex profeso, ha prevalecido sobre éstos.

Platja d'Aro ejemplifica, pues, un proceso de colonización y transformación del territorio que ha marcado para siempre nuestra costa.

RECURSOS Y PROBLEMAS DEL TURISMO LITORAL CATALAN

Si nos atenemos al grueso del problema, el fenómeno turístico se ha concentrado en el litoral, en un ámbito que en Cataluña tiene una definición geográfica muy clara. Paralela a la costa hay una doble sierra, que salvo en un par de intervalos en los que desaparece y se abre una explanada, define un frente marítimo muy preciso, a veces en forma de acantilado y otras en forma de corredor.

La longitud de la costa es de 583 Kilómetros de los que 277 kilómetros son playas. Del resto, 50 Kilómetros son de costa baja, 25 tienen obras artificiales y 18 instalaciones portuarias. La zona arenosa es, pues, casi la mitad del total.

En cuanto a la arena, la superficie total es de 3.285 hectáreas, si bien, más de dos tercios corresponden al delta del Ebro, un fenómeno costero cuyo origen es ajeno al territorio catalán, ya que responde a una cuenca fluvial mucho mayor que Cataluña, en la que aparece como un apéndice singular.

La distribución de la arena, el atractivo mayor del turismo, es además, muy irregular. Si contabilizamos tan sólo los primeros metros utilizados para bañarse y tomar el sol, en toda la costa sólo hay 690 hectáreas de arena útil, de las que casi 500 hectáreas están en el delta del Ebro. Si repartimos la arena restante, la profundidad media de una playa que fuera a lo largo de toda la costa no tendría más de 3 metros de profundidad. Estamos, pues, ante un recurso natural muy limitado que está explotado de forma muy desigual.

Una aproximación más territorializada de la distribución de las playas nos enseña que su tamaño aumenta a medida que nos desplazamos hacia el Sur. Los ritmos, formas y tamaños, no son constantes. Al Norte, después del encuentro del Pirineo con el Mediterráneo, o en el Sur, cuando desaparece la Sierra Litoral, tenemos dos territorios amplios: L'Empordà y El

Penedés-Baix Camp, con playas largas y extensas. La Costa Brava al norte y el Garrat al sur de Barcelona, son zonas de acantilados que se abren con mayor o menor generosidad a pequeñas playas y bahías. El Maresme es un corredor sin playa, arruinado por una obra portuaria y de defensa desafortunada. Otros territorios como los Plans del Burgà o el sur del delta del Ebro, presentan distintas fisonomías en costa baja que hacen poco accesible la playa.

Así pues, el turismo catalán se encuentra ante un espacio físico complejo y, además, muy estructurado urbanísticamente. La Cataluña del XIX es un territorio direccionado hacia el mar, ya que, como podemos comprobar, desde el siglo XVII ha habido un proceso constante de despoblación del interior en favor del litoral. El fenómeno turístico no ha hecho otra cosa que reforzar esta tendencia y apoyarse en el sistema territorial anterior.

En efecto, si hacemos un mínimo estudio de la evolución del parque de viviendas de los municipios costeros y de aquellos situados a menos de veinte minutos del mar, se ve claramente cuál ha sido la evolución de estos últimos años.

En la década de los sesenta el número total de viviendas en las zonas turísticas se triplicó, en la siguiente se mantuvo el crecimiento y se incorporaron al boom los municipios interiores.

Si analizamos con más detalle la composición interna de este fenómeno vemos que si bien en los años sesenta había dos viviendas turísticas por cada diez de primera residencia, al final de esta década la proporción era ya de trece a diez y en 1981, de veinticuatro a diez. La composición urbana de la costa ha dado, pues, un vuelco total en treinta años. Los metros lineales de costa por vivienda se han ido reduciendo cada vez más. De los casi setenta municipios costeros, sólo los del delta del Ebro tienen una relación relativamente alta, de siete metros lineales de costa por vivienda, mientras que de los otros: cuarenta tienen menos de metro y medio y veinticuatro, menos de la mitad.

Si analizamos el gráfico adjunto, vemos cómo se distribuye esta relación a lo largo de la costa. Lógicamente la mayor presión de la población se da en el centro, en el entorno de Barcelona, para decrecer en los extremos. Al Sur porque el valor agrícola del delta del Ebro ha contenido el turismo, y al Norte porque las condiciones topográficas no permiten una mayor intensidad de utilización.

En grandes números, pues, el litoral catalán, descontando la aglomeración barcelonesa, tiene un millón de habitantes en invierno y casi cinco en verano, contando residencias, apartamentos, plazas hoteleras y camping. El estándar de playa por habitantes, para toda la Cataluña costera, es, pues, de menos de medio

metro cuadrado de arena por persona. El déficit es evidente. Se ha superado la capacidad máxima de las playas. El turismo ya no puede continuar explotando este recurso natural y, por tanto, necesita reformular su política.

ALGUNAS ESTRATEGIAS DE FUTURO

En plena crisis estructural, con la llegada de los ayuntamientos democráticos y su voluntad renovadora, el planeamiento urbanístico ha jugado el papel de árbitro y gerente de una "reconversión industrial" por hacer.

Cataluña en estos últimos ocho años ha revisado y actualizado todo el planeamiento municipal de la costa. En un principio se intentó hacerlo por paquetes de municipios y así suplir la falta de un planeamiento territorial. Pero el resultado no ha sido positivo. La falta de voluntad política a todos los niveles llevó al fracaso estos intentos. Todos los planes han terminado como documentos municipales.

La mayoría de estos planes ha sido de denuncia y sólo se ha planteado la necesidad de rebajar densidades y reparar entuertos. Los objetivos comunes de casi todas las revisiones han sido la baja de alturas de edificación, una mayor reserva de suelo para equipamientos y zonas verdes y dar coherencia al "patchwork" urbanístico que se había heredado.

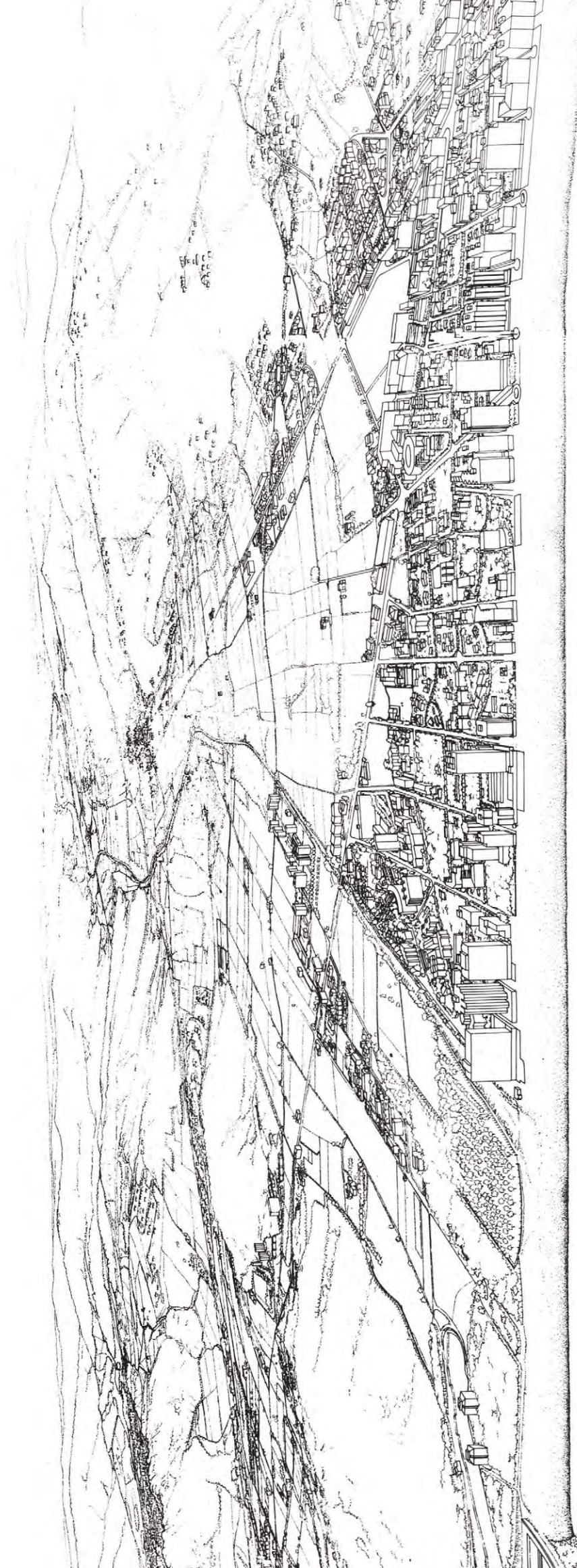
En ningún plan se ha entrado seriamente en la especificidad del problema turístico. Parece ser como si la ciencia urbana sólo hubiese aprendido de la ciudad industrial y aún no tuviese instrumentos de interpretación e intervención de la ciudad turística.

Los límites del nuevo orden o la escala de la intervención no han nacido, pues, de la reflexión sobre lo que es o debe ser el territorio del ocio, sino de los intereses encontrados en el espacio de las políticas de protección, disciplina urbanística, reservas de suelo, etc.

Curiosamente, la promoción turística está demostrando una capacidad de adaptación a los nuevos aires superior a la del planeamiento urbanístico. Por un lado, la unidad de promoción óptima ha empezado a girar en torno a un pequeño equipamiento comunitario, que suple el déficit colectivo y, por otro, las grandes inversiones han descubierto la rentabilidad de explotar estos déficits estructurales, promoviendo nuevos equipamientos para el ocio, que están reanimando la actividad económica.

En cualquier caso, es fundamental abrir un debate disciplinar sobre el turismo y responder a las cuestiones que están planteadas.

Tal como hemos dicho, el turismo se ha construido sobre las reglas del territorio agrícola anterior. Los órdenes artificiales, que intentó imponer cierto planeamiento, han fracasado. El planeamiento actual, a pelota pasada, será ineficaz si no entiende el orden anterior y no formula su reconversión



Perspectiva de Platja d'Aro.

desde aquél. El caso de Platja d'Aro es paradigmático. La formación urbana se ha construido sobre un sistema agrícola de desagües y caminos. Un sistema que, en este caso, es extremadamente regular. La construcción de la carretera de Sant Feliu de Palamós, abierta a principios de siglo, se hizo siguiendo el camino más recto entre el punto de entrada a Sant Feliu, situado entre dos colinas, y el paso por el frente costero, en el extremo norte de Platja d'Aro, cortando en diagonal el trazado agrícola.

El planeamiento de 1959, así como algunos estudios para la mejora de la red viaria general de la Costa Brava, ha intentado solucionar los conflictos de tráfico de la carretera actual, proponiendo una variante, que de haberse llevado a cabo habría agudizado aún más las contradicciones entre el tejido urbano y las principales vías de comunicación. La traza artificial de la carretera se ha querido imponer a la cuadrícula agrícola sin entender que ésta está deformando un modelo geométrico que es mucho mejor que el que se proponía.

El acierto de la revisión del Plan General, hecha recientemente, ha sido deshacer el entuerto, tomando como base para el orden urbano el heredado de la agricultura. La recuperación de las trazas de algún camino no responde a una voluntad arcaizante, sino a la comprensión de su posición territorial y de su capacidad para asumir nuevos papeles, acordes con la nueva situación.

El territorio del turismo no sólo plantea estos problemas, sino que además, después de este período tan

fuertemente depredador, reclama qué es. La ruina de grandes extensiones de playas, el uso y abuso de ciertos enclaves ecológicos, la ocupación excesiva de algunos terrenos, etc., han hecho desaparecer gran parte del espacio "natural". La costa seguramente es uno de los peor tratados. Ante el desastre ya no valen los viejos moldes de la concesión administrativa, la defensa de playas, etc. El mar ya no puede tomarse como un espacio a conquistar.

La costa debe reformularse urbanística y arquitectónicamente; por ello deben protegerse puntos específicos por su interés ecológico o agrícola, o por su papel de contrapunto y colchón de ciertos usos intensivos de la playa, pero no sólo esto sino que también se deben delimitar perfiles paisajísticos y parques que permitan un mejor disfrute de ella. Por otro lado, se debe equipar el mar, ya que la arena y el agua no bastan. Finalmente, ha de recuperarse la vieja tradición arquitectónica de los caminos de ronda, paseos marítimos y salones urbanos, liberándolos de la esclavitud del vehículo privado que los ha hecho desaparecer.

A otro nivel de cosas, el turismo se encuentra en una encrucijada sobre qué es lo que debe promover, sobre cuál es la pieza mínima más adecuada, sobre cuál es el futuro de los equipamientos del ocio, etc.

El modelo de ciudad-jardín está agotado y la superficie de tal uso, actualmente en el mercado, es muy sobrada. El edificio de apartamentos ha perdido credibilidad, al estar degradados los recursos naturales y no

ofrecer otra cosa que un pequeño y precario cobijo. Los hoteles, parece ser, son los únicos interesados en retener al usuario a través de multiplicar los servicios que presta, a pesar de los bajos precios que los "tour operators" les ofrecen. Encontrar el nuevo o nuevos modelos del turismo es un ejercicio por hacer que los promotores están intentando, sin que reciban ninguna ayuda disciplinar de la arquitectura.

A nivel del agregado hay un total desajuste legal con respecto a la realidad. Los servicios que reclaman estas nuevas ciudades recaen en unas administraciones pensadas para una población casi rural. Los equipamientos están en manos de la iniciativa privada que sólo promociona aquellos directamente rentables. La política de puertos deportivos, las grandes instalaciones, como golf o los parques acuáticos, se sitúan en las periferias del agregado, cuando resulta que serían una oportunidad magnífica para reconstruir y recuperar un tejido turístico en plena crisis. Estamos ante la necesidad de reconocer que el fenómeno turístico ha cambiado la escala de nuestro territorio y precisa de otros niveles de administración, planeamiento e inversión, que hasta la fecha no se han considerado.

**Rosa Barba Casanovas y
Ricard Pie Ninot**

Arquitectos. Profesores de Urbanística y Ordenación del Territorio en las ETSA de Barcelona y el Vallés, respectivamente.

SPONTANEISM, RESOURCES AND PROBLEMS OF COASTAL TOURISM IN CATALONIA

The growth of tourism along the coasts of Catalonia has, above all, been typified by its spontaneity, due to the economic vitality it has shown, which has gone beyond any plans and broken all records. The sixties was the time of the great tourist boom, in which the elitist model of tourism stood out: S'Agaró with a high quality hotel, the Hostal de la Gavina, and all sorts of architectural design was put into reality, under the control of prestigious architects controlling ownership.

In the 1929 Contemporary Architecture Exhibition in Barcelona when the first proposal for mass tourism was put forward, with the plan presented by J. M. Sert for the "Summer Village on the Costa Brava" in Platja d'Aro.

In 1959, the first town planning took place in accordance with the 1956 Ground Law as the "standardizing" instrument for the extensive model chosen for the area (which was later developed in several Partial Plans, which the Council drew up) to "legalise the irregularities that have arisen". In 1968, the Civil Government of Gerona intervened to try to put a stop to the abusive practices, especially on the sea front, that had become generalised along the entire Costa Brava. However, some councils used it as an excuse to increase the building heights in some areas, where they were below the maximum allowed. This continued from 1968 until recently, when the planning introduced a territorial model and a clear interpretation that put an end that dynamic.

Despite all this, a certain degree of organisation has been achieved. Tourism has specialised the territory and led to intensities of

use and building in accordance with market demands.

In the seventies, there were two tourist dwellings to every ten primary residences. At the end of the seventies, this ratio had become 13 to ten, and by 1981 it was 24 to ten. And of the seventy coastal municipalities, only those of the Ebro Delta had seven metres between the coast and the housing line, whilst the rest had a metre and a half or less.

Thus, the Catalan coastline has a million inhabitants in winter and nearly five million in the summer, the standard beach space per inhabitant being less than half a square metre of sand per person. The deficit is evident: the beaches are saturated and tourism can no longer exploit this natural phenomenon and therefore has to reformulate its policy.

In the midst of a structural crisis, the democratic Councils felt the need for renovation. Town planning took on the role of arbitrator and manager of the reconversion, and over the last eight years, all municipal coastal planning has been revised and updated, albeit not too successfully, since no municipal plan has seriously faced the specific nature of the problem brought about by tourism.

Plans have been drawn up to denounce the situation, but these have only approached it from the point of view of bringing down densities and repairing ills.

Curiously, the tourist developers are showing a greater capacity for adapting to the new airs than town planning itself. The developers have discovered the profitability of exploiting these deficits and are promoting leisure

facilities to reanimate economic activity. It is the opinion of the authors that the coast should be seen differently, both in terms of town planning and architectural planning, i.e. specific points of ecological and agricultural interest should be preserved or kept as a buffer for certain intensive uses of the beach, and some old traditions should be brought back, such as the country thoroughways, sea front promenades and town salons.

Tourism stands at a crossroads as to what should be developed, what is the most suitable minimum unit (the apartment has lost credibility, since the natural resources are degraded and offer no more than a small, precarious covering), what is the future for leisure facilities, etc.

Finling a new model for tourism is something that developers have been trying to do without getting any disciplinary help from architecture.

Moreover, these new towns require services that are being demanded from administrations that were thought up for an almost rural population. The facilities are in the hands of the private sector which only promotes the most profitable ones, when it would be a magnificent opportunity to reconstruct and to recover a tourist fabric in full crisis.

Having exhausted the garden city concept with the successive occupation of lands bordering on the sea, we are —according to the authors— now confronted with the need to recognise how the tourism phenomenon has changed its scale in Catalonia and thus needs other levels of administration, planning and investment from those considered to date.

el tipo de turismo y la forma de asentamiento es totalmente diferente a sus pueblos vecinos del Norte—, son ocho municipios en total, cuyos datos básicos damos en el cuadro número 1.

Esta zona de La Marina ha dejado de ser en los últimos veinte años una comarca agraria —con sus ocho pequeños núcleos urbanos situados estratégicamente en el territorio en función de las razones geográficas, defensivas, de comunicación, etc., que les dieron origen y forjaron su estructura urbana—, para devenir en un conglomerado de asentamientos, más de 50, de variable tamaño, que constituye un salpicado urbano o, si se quiere la paradoja, una metrópoli rural o un campo urbanizado, con otras pautas y otras estructuras, en las que las líneas de términos municipales no cuentan —si alguna vez significaron algo— y las dependencias funcionales, así como las formas de vida urbana pertenecen a otra galaxia. Es ilustrativa a estos efectos la comparación de los planos adjuntos del Servicio Geográfico del Ejército (SGE), realizados en 1969 el primero y 1986 el segundo.

La Ley del Suelo se quedó sin saber qué decir ante la avalancha, ni cómo clasificar su suelo. La cazurrería local, interesada y permisiva, acuñó a principios de los setenta, en complicidad con un técnico imaginativo, el apelativo de “rústico de interés turístico”, y santas pascuas.

La belleza natural de la zona, con enclaves tan sobresalientes como el peñón de Ifach y el Montgó de Denia, un suave clima, mar, sol y su situación junto al gran polo de Benidorm (comunicaciones, especialización del trabajo, etc.) determinan la ocupación masiva del territorio muy por encima de la dinámica local que hasta entonces iba alumbrando ciudades de vacaciones en el mar, según la más genuina tradición valenciana, como el Arenal de Jávea o los puertos de Moraira y Calpe.

El campo, la montaña, pueden acoger hoy a más de 240.000 personas, tres veces la población residente, en ciudades urbanas de una, diez o quinientas viviendas, que, sucesivamente, han ido ocupando del secano al regadío y del llano a la

montaña, apoyados por la primitiva red de caminos rurales que les sirven de acceso.

Como decíamos, más de 50 asentamientos —algunos de ellos de una extensión similar a una capital de provincia como Castellón— hemos podido identificar en el trabajo para la Consellería ya citado. Están en su mayoría ocupados por extranjeros (de ellos, casi el 50 % alemanes) y en buena proporción jubilados, concentrándose los españoles en Jávea. La estancia de turistas extranjeros con chalet propio suele darse de octubre a enero, aprovechando el “invierno blando” de La Marina y dejando el resto del año su vivienda en alquiler a agencias especializadas, lo que permite tener registrados 1.033.534 turistas en 1984 (387.24 españoles y 656.310 extranjeros) sobre una capacidad máxima de alojamiento de 241.171 personas, representando una rotación de casi cinco turnos por chalet. Los turistas españoles suelen aprovechar, por el contrario, su propiedad en verano y los valencianos el fin de semana, con muy poco régimen de alquiler. Este singular sistema de ocupación ha permitido el desarrollo de formas de tenencia de propiedad atípicas, como el “time-sharing” y cadenas multinacionales para el disfrute, a tiempo compartido, de otras arcas turísticas europeas por los mismos propietarios.

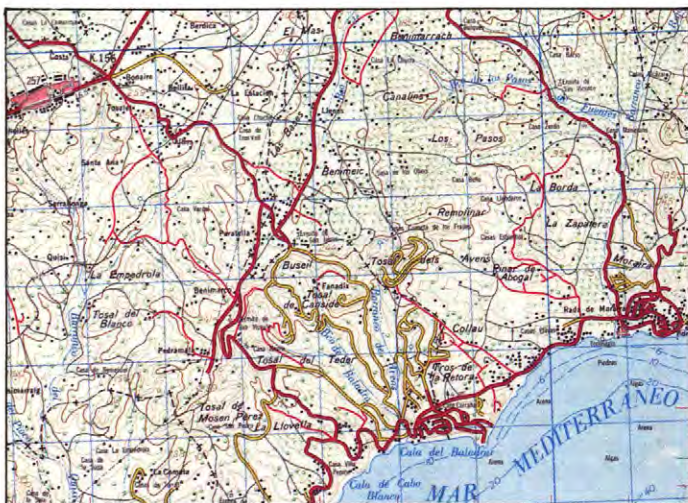
De las unidades de asentamiento, las mayores son las de la ladera del Montgó-Les Rotes (Denia, 647 hectáreas), El Tossalet (Jávea, 634 hectáreas), el casco urbano de Jávea (436 hectáreas), La Ensenada de Calpe-Norte (Benissa, 322 hectáreas), Cumbres del Sol (Benitachell, 312 hectáreas), etc., citadas en orden decreciente. Como se observa, sólo el núcleo de Jávea aparece entre los mayores. En total ocupan más del 20 % del total del territorio municipal.

Como síntesis de ello, en el cuadro número 2 citamos el número de unidades y su extensión, referidas a los ocho municipios.

La tipología de edificación es de vivienda aislada en parcela propia, que aquí denominamos “chalet”, con una o

dos plantas y con una arquitectura de consumo —con muy escasas excepciones— que cuando es “intencionada” va de bruces a las tópicas fuentes del folklore autóctono, con arcos, piedra tosca, tejas y pintura blanca por doquier.

Esta es la Costa Blanca de las agencias turísticas, bella, luminosa de tierra seca y trabajada de siglos, con el mar al fondo y montañas delante, detrás y en medio del mar. Es el enclave natural del litoral valenciano más impresionante. Con el turismo como principal fuente de riqueza ya consolidada y socialmente irrenunciable. Con Cullera y Gandía al Norte y Benidorm, San Juan y Alicante al Sur. Sin embargo..., son otra cosa.





2

1. Teulada-Benissa, 1969-86. SGE.
2. Vista aérea de La Marina (Denia). Al fondo, El Montgó. (Foto: Altair).
3. Denia, 1969-1986. SGE.

3



DEL RUSTICO AL URBANO

El proceso de transformación del suelo se ha hecho, como dijimos, aprovechando en primer lugar el territorio de secano con vistas y más plano. El regadío, las altas pendientes y la ausencia de caminos fueron los topes de una primera fase de expansión. Las fotos del Montgó que acompañan a este texto son ilustrativas. Se colige que ya hubiera conflictos con el paisaje y las zonas arboladas que no ofrecían una razón económica para oponerse a la transformación.

En 1975 (2), 235 hectáreas estaban ocupadas por los cascos urbanos, mientras el área turística era diez veces mayor y las expectativas legales (suelo calificado por planes de ordenación) de la misma aún podían ocupar hasta 3.820 hectáreas.

El proceso ha seguido al margen de los cambios políticos. El límite lo constituyen hoy las áreas de regadío y las zonas de acantilado y de gran pendiente, donde, a pesar de los altos costos económicos de la transformación, la carencia de suelo más fácil y los nuevos medios mecánicos permiten, cada vez más, un buen margen de negocio. En el 85, sin apenas variación de población de derecho (6.000-7.000 habitantes), el suelo consolidado (UBA) llega a las 6.000 hectáreas, mientras que el calificado aún da para ocupar 5.000 nuevas hectáreas, en total el 36,3 % de los términos municipales. Si a ello añadimos que el regadío actual ocupa unas 4.500 hectáreas y desechamos un discreto porcentaje de terrenos inaccesibles o manifiestamente inadecuados, el conflicto por la localización de usos está servido. Conflicto, eso sí, con soluciones: quedan aún áreas urbanas por consolidar y áreas urbanizables, calificadas o por calificar, con aptitud y capacidad suficiente para permitir el ritmo de crecimiento de estos años.

Por si faltara poco, La Marina ha sido tradicionalmente parca en recursos acuíferos y los servicios de agua potable provenían de múltiples pozos y empresas suministradoras particulares,

en muchos casos con uso mixto para riego. Aquí el aviso se dio hace pocos años y trascendió públicamente cuando se agotaron los caudales por la sequía y se tuvieron que arbitrar soluciones de urgencia. Ha habido salinización en los acuíferos de la Plana de Denia y en el cuaternario de Jávea y se ha calculado un déficit de 32,75 Hm³ en el conjunto de la comarca.

En algunos casos, además, el consumo está fuera de los ratios razonables. Hay un altísimo nivel de consumo urbano —presumiblemente para piscinas y jardines en Jávea, y en especial en alguna urbanización, y otros municipios como Calpe y Alfaz, también superan lo que pudiéramos llamar nivel frontera—.

Tampoco la racionalización del proceso debería ofrecer dificultades y, de hecho, en este punto, la acción de la Administración ha sido urgida por los mismos agentes sociales, y ha tenido la respuesta diligente de la Generalitat. Se ha constituido un Consorcio de Aguas, se ha elaborado un Libro Blanco del Agua y se han acometido obras y actuaciones que están permitiendo sortear el problema y vislumbrar soluciones a largo plazo mediante los excedentes de la cuenca del Júcar o los acuíferos del interior. Ello implicará una fuerte inversión —en toda caso no sería desproporcionada a la magnitud de la actividad económica a la que sirve—, e importantes medidas de coordinación y regulación de su uso, adecuando el servicio público y la titularidad de su explotación.

El paisaje, el activo más importante de La Marina, lo que constituye la auténtica "marca de calidad" del producto que se vende (el suelo), es hoy, finalmente, motivo de atención. Cuando el proceso afecta a la morfología litoral, en su unión tierra-agua, a las zonas de cultivo tradicional y abancalado, a la vegetación autóctona y a los mismos protagonistas del paisaje más popularizado, las emergencias montañosas (Montgó, Segaria, Oltá, Ifach, Mascarat, colinas de Altea), esta variable adquiere condición delimitadora del proceso citado, y su estudio, definición y protección forman parte de la política

de racionalización propugnada. Estudios como los que sirven de base a este artículo desarrollan el tema por primera vez en la zona.

Por último, el medio ambiente, como algo más amplio y complejo que el paisaje (unidades ambientales, ecosistemas singulares, calidad de vida, contaminación), aparece en el horizonte como más diluido, menos sentido, aunque no por ello menos necesitado de análisis e intervención.

LA RACIONALIZACION DEL PROCESO

Tal como se desprende de lo dicho, los dos recursos básicos, suelo y agua, son las claves y principales límites del proceso de transformación del rústico al urbano.

En pura lógica, al menos en quienes padecemos esta deformación profesional, el planeamiento debiera ser el marco adecuado para la reflexión y plasmación de su regulación.

El planeamiento urbano municipal no cubrió este flanco. Al amparo de un Plan de Ordenación de la Costa Blanca, apoyado desde el Ministerio a principios de los setenta, con la categoría de avance para los 17 municipios que lo integran, se alumbraron por un mismo equipo redactor los diferentes Planes Generales Municipales, con tramitación y gestión autónomas y con el imaginativo calificativo de "interés turístico" para la mayoría del "suelo rústico" aprovechable para tal fin, una vez descontados los peñascos, áreas inaccesibles y áreas urbanizables. En muchos casos, los Planes Parciales se adelantaron al Plan municipal y eran aprobados con el Avance como referencia, y en otros, la construcción directa —con el apoyo de lo que decía el Avance o sin él— aún hacía más rápida la licencia de obras o su legalización posterior. No sólo la permisividad, sino dificultades materiales y humanas de los pequeños Ayuntamientos afectados hicieron posible estos hechos.

Los datos resultantes del planeamiento citado, a finales del 75

CUADRO Nº 1
LOS MUNICIPIOS

Municipio	Término Has.	Costa Km.	Habitantes 1985
Denia	6.600	21,20	23.021
Jávea	6.830	29,64	12.444
Benitachell	1.255	3,2	1.538
Teulada	3.210	7,7	4.097
Benissa	6.967	2,6	7.093
Calpe	2.262	13,4	9.029
Altea	3.263	10,6	12.279
Alfaz del Pi	1.880	5,2	5.734
	32.267	93,54	75.235

CUADRO Nº 2
UNIDADES BASICAS DE ASENTAMIENTO (UBA)

Municipio	Término municipal	UBAS	Extensión UBAS Has. % término	Extensión UBAS máx.-mín. (has.)
Denia	6.600	8	1.226 Has. 18,57 %	647-18
Jávea	6.830	10	1.694 Has. 24,80 %	346-10
Benitachell	1.255	4	481 Has. 38,32 %	312-30
Teulada	3.210	7	664 Has. 20,68 %	275-40
Benissa	6.967	3	579 Has. 8,31 %	322-57
Calpe	2.262	10	785 Has. 34,70 %	136-17
Altea	3.263	8	745 Has. 22,83 %	280-23
Alfaz del Pi	1.880	9	498 Has. 26,48 %	225-14
	32.267	59	6.672 Has. 20,67 %	647-10

—cuando se tienen aprobados los correspondientes Planes Generales—, se ofrecen en el cuadro número 3, obtenidos de los Estudios Básicos de Prevasa y no representan cambio importante cinco años después, al compararlos con el inventario de suelo del ERT promovido por el Consell y el CEOTMA (3). Allí aparecen como suelo calificado casi 5.000 hectáreas, de ellas 3.821 (el 76,7 % del total) de segunda residencia, amparadas no sólo en las superficies previstas en el Plan General, sino en las desarrolladas por Planes Parciales sobre el "suelo rústico de interés turístico" ya mencionado. A guisa de ejemplo digamos que en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Teulada (1973) estas "áreas de interés turístico" abarcan más de 1.300 hectáreas sobre las 3.210 del término municipal (4).

Esta situación de inflación de oferta legal de suelo es generalizable en toda la costa y, en concreto, en la Comunidad Valenciana. Sobre tres millones de valencianos y unas 39.600 hectáreas que ocupan nuestras ciudades en dicha fecha —citando la publicación del autor reseñada anteriormente— se prevén 53.258 hectáreas para segunda residencia (21.372 con Plan Parcial ya aprobado), que, a una densidad media de 30 viv/Ha, permitirían alojar a seis millones de personas en nuestras playas y montañas, cuando el total de turistas (en todos los turnos) recibidos en dichos años no superaba el millón, según datos de la D. G. de Turismo.

Señalemos, finalmente, el carácter meramente indicativo de estas cifras. La situación de indisciplina urbanística no permite otorgarles otro valor en cuanto al reflejo de la realidad. Nosotros, en el estudio que da base a este artículo, ya damos a los asentamientos reales en 1985 una superficie de 6.672 hectáreas (incluyendo primera residencia). Trabajos parciales en la comarca de L'Horta y la provincia de Valencia (5) evalúan el suelo real ofertado entre dos o cuatro veces el legal, lo que nos daría unas cifras escalofriantes.

El cambio político y la democratización de la vida pública han

producido un acento en el urbanismo-proyecto más que en el urbanismo-plan, en la acción inmediata de solución de problemas urgentes y básicamente urbanos más que en la ordenación territorial. En la gestión más que en la calificación de suelo.

En La Marina la discusión se ha tenido sobre la delimitación de suelo urbano más que sobre el exceso o no de suelo urbanizable.

Ninguna fuerza política, excepto el ecologismo, plantea alternativa al modelo de desarrollo basado en el turismo de masas. Antes al contrario, una extraordinaria sensibilidad se ha desatado contra cualquier manifestación que pudiera entenderse perjudicadora a dicho modelo, aunque fuera tan poco sospechosa como el reformismo o las prácticas de racionalización que basan su quehacer en la pervivencia del modelo y en la solución de sus desajustes actuales o previsibles. Años ha costado que la Consellería de Obras Públicas de la Comunidad convenciera a los agentes sociales de que las medidas de protección sobre las áreas más sensibles del paisaje y el ecosistema, pocas en número y sin discusión posible, eran convenientes. Así, se aprueban a principios de 1987 las declaraciones de Parques Naturales del Peñón de Ifach en Calpe (48 hectáreas) y de la montaña de El Montgó (1.796 hectáreas), de Denia y Jávea, que conllevan la delimitación de un perímetro en cuyo interior se estará a lo que dispongan futuros Planes Especiales.

La situación a finales de 1986, según el planeamiento municipal, se da en el mismo cuadro número 3 y en el cuadro número 4. En este último se aprecia que el suelo urbano y urbanizable es más de un tercio del territorio y que el protegido se concentra en Jávea y Benissa (con otro tercio de sus respectivos municipios) que elevan la media general al 20 % del total.

El total de suelo en oferta, comparado con el consolidado por los asentamientos, es de 1,75 veces el de éstos, lo que representa una capacidad de alojamiento de 431.000 personas en vez de las 241.000 actuales. Más de

las tres cuartas partes de ellas viven o vivirán en el campo, en los diseminados pseudourbanos.

Fuera del ámbito municipal y de las declaraciones de los dos parques citados no hay actuaciones de planeamiento territorial o sectorial (turístico) de la Administración, ni la Comunidad Valenciana dispone de otras figuras de planeamiento que las generales del Estado contenidas en la Ley del Suelo y en la legislación nacional.

UN FUTURO

Es evidente que ante la situación planteada se impone una intervención decidida de la Administración. Intervención explicada con amplitud ante los destinatarios directos, que asegure su aceptación y colaboración. Intervención a su vez coordinada entre las diferentes esferas del poder local y autonómico y dentro de éste entre los encargados del turismo, como sector económico, de la ordenación del territorio, del urbanismo y de las infraestructuras.

En el campo propio de este trabajo consideramos imprescindible abordar unas directrices territoriales, toda vez que las intervenciones municipales (reducidas al planeamiento urbanístico) no permiten ni la visión ni la intencionalidad que el problema requiere. La experiencia de las normas de coordinación metropolitana de L'Horta (Valencia) y la intervención de la Consellería de Obras Públicas valenciana indican cómo suplir la carencia de figura legal y órgano gestor de las mismas.

El contenido de estas directrices debería referirse a los problemas más sobresalientes, algunos generales (5) y otros específicos de La Marina:

- Consumo indiscriminado de suelo.
- Congestión o colapso del tejido rural y urbano y de la red de caminos y accesos.
- Contaminación por aguas residuales.
- Ausencia de regulación y disciplina del agua.
- Anarquía de la estructura urbana y los equipamientos.

Vista aérea de La Marina (Moraira). Al fondo, el peñón de Ifach.

CUADRO Nº 3
SUELO CALIFICADO POR EL PLANEAMIENTO

	1975	1985
Denia	1.726	1.852
Jávea	281	2.092
Benitachell	40	777
Teulada	2.164	705
Benissa	174	2.458
Calpe	315	1.383
Altea	115	1.704
Alfaz del Pi	113	710
	4.977	11.709

Fuente: 1975. Estudios Básicos de Prevasa 1981, del autor.
1985. Estudio Piloto de la COPUT 1986, del autor.





Diferentes clases de asentamientos. UBA Calpe-Casco urbano, en primer plano, y UBA ensenada de Calpe, al fondo. (Foto: Altair).

CUADRO Nº 4
CLASIFICACION DEL SUELO, 1985

Municipio	Suelo urbano	Suelo urbanizable	Suelo no urbanizable protegido	Suelo no urbanizable no protegido	Término
Denia	1.611 Ha. 24 %	241 Ha. 4 %	360 Ha. 5 %	4.388 Ha. 67 %	6.600 Ha. 100 %
Jávea	670 Ha. 10 %	1.422 Ha. 21 %	2.209 Ha. 32 %	2.529 Ha. 37 %	6.830 Ha. 100 %
Benitachell	468 Ha. 39 %	309 Ha. 25 %	174 Ha. 14 %	286 Ha. 22 %	1.255 Ha. 100 %
Teulada	688 Ha. 21 %	27 Ha. 1 %	99 Ha. 3 %	2.396 Ha. 75 %	3.210 Ha. 100 %
Benissa	1.756 Ha. 25 %	702 Ha. 10 %	2.309 Ha. 36 %	2.000 Ha. 29 %	6.967 Ha. 100 %
Calpe	891 Ha. 39 %	492 Ha. 22 %	268 Ha. 12 %	611 Ha. 27 %	2.262 Ha. 100 %
Altea	200 Ha. 6 %	1.504 Ha. 46 %	574 Ha. 28 %	985 Ha. 30 %	3.263 Ha. 100 %
Alfaz del Pi	414 Ha. 22 %	296 Ha. 16 %	260 Ha. 14 %	910 Ha. 42 %	1.880 Ha. 100 %
	6.716 Ha. 20,8 %	4.993 Ha. 15,5 %	6.453 Ha. 20 %	15.105 Ha. 46,8 %	32.267 Ha.

- Indisciplina urbanística y descoordinación municipal.
- Pérdida de señas de identidad (paisaje, patrimonio, cultura del tiempo libre) y de la calidad de vida de los núcleos primitivos.

Se hace también necesario que, al menos a nivel autonómico, se contemple la especificidad del fenómeno turístico en cuanto a determinaciones del planeamiento urbanístico y formas de gestión. No nos referimos aquí a las nuevas figuras que en otras ocasiones y textos hemos reclamado, sino a la adecuación, como mínimo, de las existentes: el mismo concepto de suelo urbano, harto ajeno a esta realidad: los estándares de equipamiento contemplados, de dudosa utilidad (centros escolares o zonas verdes), o los útiles no contemplados como parques públicos, itinerarios de paseos, miradores, áreas comerciales o de recreo, etc., deben ser rectificadas. Los sistemas de actuación y la formulación y aprobación de Programas



Vista aérea de La Marina (Denia). (Foto: Altair).

Detalle de un asentamiento. UBA ladera de El Montgó (Denia). (Foto: Altair).

de Actuación Urbanística deben también acomodarse a estas nuevas formas de promoción y ocupación del suelo, tan diferentes a las de la ciudad tradicional, con medidas rápidas, ágiles y no condicionadas a figuras de planeamiento en cascada.

A su vez, la edificación en suelo rústico (no urbanizable común, sin protección especificada) debe ser contemplada en unas normas propias, tanto en lo que se refiere a las viviendas familiares y su concepto de núcleo de población, como a la ubicación de grandes dotaciones y su calificación de utilidad pública o interés social, las cuales buscan, indefectiblemente, este suelo: discotecas, campings, parques de atracciones, hipermercados, etcétera.

En estos municipios, y sin las directrices citadas, sería más interesante disponer de unas delimitaciones de Areas de Protección (suelo no urbanizable protegido) y una



normativa adecuada de tipologías y grados de protección medio ambiental que dé nuevos Planes Generales o Normas Subsidiarias Municipales. A su existencia inmediata podría dedicar un esfuerzo de promoción y disciplina urbanística la Consellería valenciana, condicionando a su acuerdo, como mínimo, la tramitación de construcciones en suelo rústico.

Un mayor detalle de este futuro que se propugna se expone en la publicación promovida por dicha Consellería y que estamos utilizando como referencia en este artículo.

De todas formas, aun sin entrar en los aspectos de carácter general, sí que se debe apuntar la necesidad de estudiar el fenómeno turístico y definir una política específica en nuestro litoral, no con mecanismos simples y generalistas, sino complejos y adecuados a cada territorio. La Marina no es Benicassim, el Saler, Cullera, Gandía, ni siquiera Benidorm. Ni mucho menos Santander o la Costa del Sol.

La pequeñez de la escala administrativa en que se recibe este

fenómeno, el municipio, está en total contradicción con la escala en que se produce, con grandes movimientos de masas, ámbitos europeos y grandes tour-operadores. Ello obliga a que el protagonismo de la respuesta venga por unidades de gobierno de mayor ámbito, mancomunidades comarcales, por ejemplo, con una especialización y competencias propias en este servicio y en la gestión del suelo, del agua y del resto de los elementos medioambientales que hemos analizado y que constituyen el soporte de la actividad turística. La constitución del Consorcio de Aguas de La Marina ha sido un caso extremo, a cuya situación límite no debe dejarse llegar.

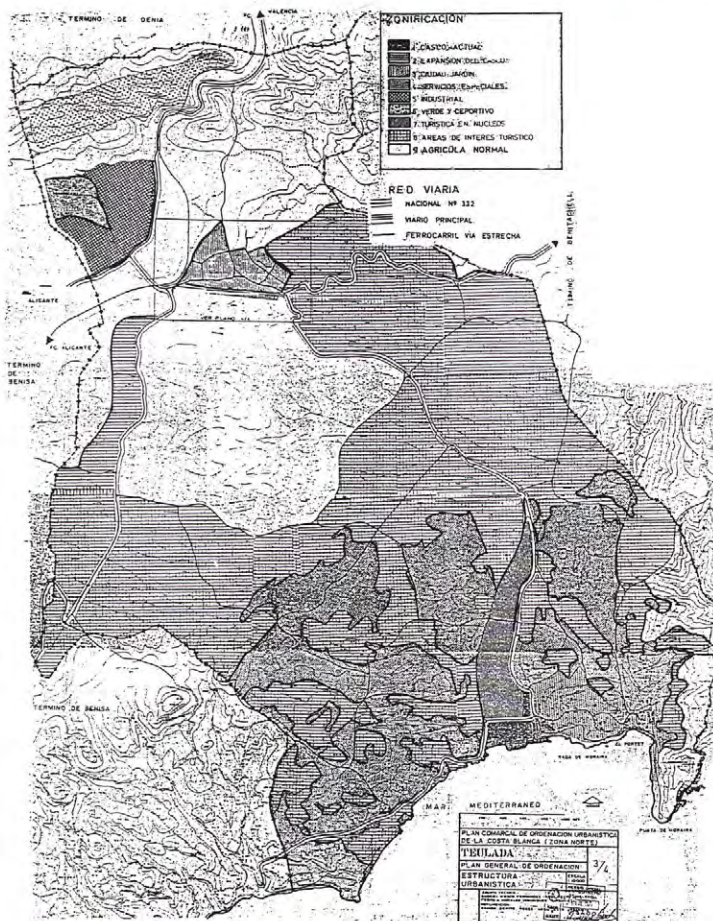
Como mínimo hace falta un reforzamiento de los medios económicos y humanos de estos municipios, cuya riqueza y problemas reales sobrepasan con mucho sus habitantes de derecho. La inexistencia de equipos técnicos propios, capaces de abordar la información y seguimiento de los problemas; estudiar, modificar o plantear alternativas a las

propuestas de los agentes privados; instrumentar o viabilizar las decisiones de gobierno local; gestionar en general el municipio, es evidente. Una mayor visión de empresa, con sueldos apetecibles, dedicación completa e incompatibilidades rigurosas en los equipos técnicos y gerenciales se hace imprescindible.

Por otra parte, las formas de ocupación de suelo y las de integración social de los nuevos "pobladores" hacen preciso descentralizar las funciones de representación y gestión municipales. Las juntas municipales o las nuevas figuras de participación vecinal acercarían la administración al administrado y transmitirían con mayor fluidez las demandas y propuestas en uno u otro sentido. La existencia de 59 Unidades Básicas de Asentamiento, diez de ellas mayores de 200 hectáreas y, por tanto, con más de 20.000 habitantes potenciales, es un buen indicador de lo dicho.

Alberto Peñín Ibáñez
Arquitecto

PGOU. Teulada (1973).



NOTAS

- (1) "Estudios sobre el medio litoral valenciano y su problemática: Estudio piloto I: De la punta de la Almadrava a la punta de la Escaleta", V.V.A.A., en equipo dirigido por el autor del artículo. Gabinete del Medio Ambiente. Edición en preparación. Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Valencia, 1986.
- (2) "Estudio Básico para la Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana". Tomo VIII: "La ordenación espacial", V.V.A.A., en equipo dirigido por el autor. PREVASA. Valencia, 1982.
- (3) "Estudio de Reconocimiento Territorial de la Comunidad Valenciana". Tomo VIII: "Inventario de suelo y planeamiento". V.V.A.A., en equipo dirigido por el autor.
- (4) "La planificación urbanística en la Comunidad Valenciana". A. Peñín. IEAL. Valencia, 1983.
- (5) "Urbanismo y medio rural". V.V.A.A. Diputación Provincial de Valencia, 1983, y "La Mediterránea: La nostra mar". D.G. Acció Cívica. Generalitat Valenciana, 1984.

LA MARINA, RURAL METROPOLIS OR URBAN COUNTRYSIDE

La Marina is a coastal district in Valencia which, over the last fifteen years, has been undergoing a particularly big tourist boom. Today, it has over 240,000 living spaces with more than 1,000,000 people being accommodated there during the year, whilst the local population barely exceeds 75,000.

This phenomenon, which stems from the area's enviable climate and orographic situation, has led to what in the text is paradoxically referred to as a rural metropolis or urban countryside, with more than 60 localized colonies (of varying sizes) occupying plains and hillsides in an urban hotchpotch that does not easily fit in with traditional concepts of rural and urban zones.

All this rests upon an administrative structure that takes in eight small municipalities, the largest of which has a population of under 7,000 inhabitants, with a mostly unprofitable farming economy that has generated a total social backing for this new source of wealth.

The conflict between the logical physical and environmental limits of the growth process and the rate of urban planning leads the author to propose a series of rationalizing measures which mainly affect land and water, understood as basic resources; the landscape, as the area's sign of quality; the environment (heritage and ecosystems) and the quality of life as a defence of the identity of the area's inhabitants.

The article uses as a direct reference the work entitled "The Valencian Coastline. Pilot Study I: from Almadrava Point (Denia) to Escaleta Point (Benidorm)" under the auspices of the Board of Public Works, Town Planning and Transport of the Valencian Regional Government and carried out, after the holding of the competition to award the project, by a group of professionals under the guidance of the author in December 1986. This work, the tourist theme of which has been largely neglected by urban planning studies, is to be published very shortly.



*El antes y el después de la polémica actuación
Puerto Sherry. Puerto de Sta. María (Cádiz).
(Fotos: Andalucía Fotográfica).*

La estrategia territorial de la nueva política turística en Andalucía

Manuel Marchena



TARIFA	ALGECIRAS	LOS BARRIOS	LA LINEA	SAN ROQUE	MANILVA	ESTEPONA	CASARES	MARBELLA	FUENGIROLA
HOTELES 213	480	48	220	301	20	1041	-	6668	4578
HOSTALES/PENSIONES 939	1000	-	348	300	80	724	-	671	921
CAMPINGS 5313	800	45000	15000	390	400	960	4000	6586	500
APARTAMENTOS/CHALETES 6705	4175	2450	4431	3430	1990	23980	1027	68900	32538
TOTAL	6925	86042	4431	4431	2090	26705	1027	75992	38538
AS. DE VIAJES	-	-	-	-	3778	25241	3045	6072	30996
									12

MAPA SOBRE TERRITORIO Y TURISMO EN EL TRAMO TARIFA-MOTRIL

- ERIAL
- CULTIVOS DE SECANO
- CULTIVOS DE REGADIO
- FORESTAL
- ESPACIO URBANIZADO
- ZONAS TURISTICAS
- CURVAS DE NIVEL A PARTIR DE LOS 200 M.
- PRINCIPALES CARRETERAS
- PUERTO COMERCIAL
- PUERTO DEPORTIVO
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIBLES
- PLAYAS MAS FRECUENTADAS
- RECOMENDACIONES
 - Pm PASEO MARITIMO
 - Pp PROTECCION FRASIAJE
 - Lu LIMITACION DE USOS
 - Rg REGENERACION Y MANTENIMIENTO DE PLAYAS
 - Dc DEFENSA DE COSTAS
 - (V) PARQUE LITORAL
- IMAGEN PERCEPTIVA NEGATIVA
- CONFLICTOS DE USOS
 - TURISTICO / AGRICOLA
 - TURISTICO / AMBIENTAL



Una de las intenciones más exteriorizadas (y propugnada dentro del Plan Económico de Andalucía 1984-86) por la política del Gobierno regional andaluz, es la de movilizar el potencial endógeno de la Comunidad Autónoma. Concretamente, el desarrollo de aquellos sectores en los que Andalucía cuenta con ventajas competitivas: subsector agrícola modernizado, el industrial de transformación y, específicamente, el turístico. Esto último, sin embargo, se apoya con un dato que, siendo una comprobación espacial, no deja de ser en exceso desarrollista, ya que se considera que sólo el 15 % del territorio regional se halla impactado por la dinámica turística, sin evaluarse costes y necesidad u oportunidad de expansión. De modo que entre las prioridades de

los organismos competentes de la Junta se encuentran, entre otras, la consolidación de los recursos turísticos existentes; la promoción de más demanda turística hacia Andalucía; y dos aspectos que nos interesará resaltar en este artículo, como son la correcta ordenación de la oferta turística y la promoción y extensión del fenómeno de implantación turística a espacios con elevadas potencialidades no suficientemente aprovechadas (Torres Bernier, 1985).

Y es que, además, el sector inmobiliario-turístico sigue siendo negocio en la región, como lo prueba que Málaga, según un informe de la Secretaría General de Turismo (1987), sea la provincia española con mayor número de inversiones extranjeras (25.000 millones de pesetas, un 25 % del total) en inmuebles turísticos. Inversiones que vienen siendo, ante la atonía del capital regional, apoyadas casi incondicionalmente por las autoridades autonómicas; tanto es así, que por los departamentos competentes (D.G. Turismo, 1987) incluso se ha editado un atractivo manual de inversiones turísticas en Andalucía. El foco de las inversiones más cuantiosas e importantes se mantiene en los territorios litorales (Sevilla y la Expo'92 concitan hasta

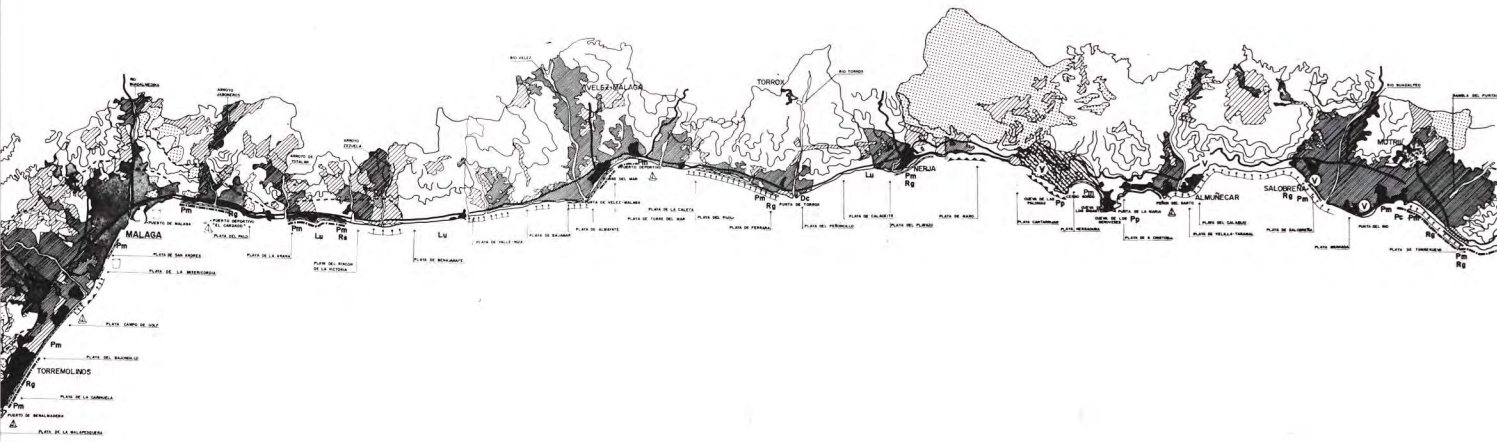
ahora más expectativas que realidades), específicamente los más consolidados, como la Costa del Sol occidental con núcleo en Marbella, donde, hecho significativo, todos los grupos de la corporación municipal se han opuesto a la subida espectacular de la contribución urbana y rústica efectuada por Hacienda, con un incremento que va del 500 % al 2.000 %.

Andalucía se juega en los próximos años la consolidación y configuración del futuro de uno de los sectores clave de su economía (aproximadamente, un 15 % del empleo, según datos de la Consejería del ramo), por lo que no debe entenderse la planificación territorial del mismo como factor meramente adicional. Tanto para el rediseño de zonas con elevada implantación turística, caso de la Costa del Sol, como para la incentiación de nuevas áreas (Huelva, Almería), será necesario abordar un modelo territorial coherente con las características del medio y de la sociedad que lo habita. En suma, del modelo territorial que se asuma dependerá en gran parte el modelo de desarrollo turístico que se desee (Marchena, 1987; Vera, 1987). Esto parece haberse comprendido en los ámbitos de competencia territorial y sectorial-turística de Andalucía, de forma que se intente construir una estrategia integrada, no exenta de conflictos, para su ejecución.

LAS CARACTERISTICAS DE LA ESTRATEGIA SECTORIAL

Las acciones sobre planificación y coordinación del desarrollo turístico regional están encomendadas a un ente creado en 1985 dependiente de la Consejería de Economía y Fomento, el denominado Laboratorio de

MIJAS	BENALMADENA	MÁLAGA	RINCÓN DE LA VICTORIA	VELEZ-MÁLAGA	ALGARROBO	TORROX	NERJA	ALMUÑECAR	SALOBREÑA	MOTRIL
PLAZAS 1140	PLAZAS 5738	PLAZAS 21438	PLAZAS 303	PLAZAS 568	PLAZAS 40	PLAZAS 59	PLAZAS 892	PLAZAS 140	PLAZAS 86	PLAZAS 104
HOTEL/PENSIONES 18	POBL. ESTACIONAL 1438	POBL. ESTACIONAL 3000	POBL. ESTACIONAL 46	HOTEL/PENSIONES 82	HOTEL/PENSIONES 40	POBL. ESTACIONAL 60	POBL. ESTACIONAL 292	POBL. ESTACIONAL 440	POBL. ESTACIONAL 150	POBL. ESTACIONAL 448
CAMPINGS 20018	POBL. RESIDENTE 14048	POBL. RESIDENTE 502232	POBL. RESIDENTE 31637	CAMPINGS 1640	CAMPINGS 10000	POBL. RESIDENTE 25000	POBL. RESIDENTE 39000	POBL. RESIDENTE 300	POBL. RESIDENTE 10000	POBL. RESIDENTE 35000
APARTAMENTOS/CHALETES 2262				APARTAMENTOS/CHALETES 33700	APARTAMENTOS/CHALETES 8094	APARTAMENTOS/CHALETES 15600	APARTAMENTOS/CHALETES 1781	APARTAMENTOS/CHALETES 3062	APARTAMENTOS/CHALETES 8604	APARTAMENTOS/CHALETES 32980
VIAS				TOTAL 30930	TOTAL 8094	TOTAL 15769	TOTAL 18325	TOTAL 32362	TOTAL 14254	TOTAL 34254
				AL. DE VIAS 3						



Planificación Turística. Sus tareas esenciales son las de captar expresiones de servicios turísticos que inflexionen la actual tendencia excesivamente polarizada en el turismo residencial; asesorar administrativa y técnicamente todo tipo de operación de alcance que interese para la dinamización del sector turístico andaluz; analizar el impacto turístico de la Expo'92 y seleccionar los espacios costeros más relevantes para la gestión de nuevas actuaciones turísticas. En efecto, se busca localizar los más óptimos asentamientos para organizar programas de inversión pública coordinados, con el objeto de poner en valor los recursos turísticos en áreas litorales poco desarrolladas. La plasmación urbanística-modelo de esta estrategia sería la ejecución, en los emplazamientos elegidos, de las llamadas "Ciudades de Vacaciones", verdaderos catalizadores de los tramos costeros seleccionados y cuyo ejemplo más cristalizado, aunque aún en fase propia de gestión, es el Recreo de La Ballena, en Rota (Cádiz), que se analiza en otro artículo de este mismo número.

En concreto, se trata de controlar, con criterios precisos de planificación sectorial y física, las expectativas de nuevo desarrollo turístico sobre la base de preservar el "patrimonio de las grandes extensiones territoriales no urbanizadas". En este sentido, se pretende superar la experiencia (negativa desde el punto de vista territorial en Andalucía) (Valenzuela, 1985) de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, cuyo balance es el de dieciséis declaraciones muy parcialmente realizadas en nuestra región, con un total de 10.207 hectáreas.

Tres son los instrumentos sectoriales configurados, a tal efecto por la Administración autonómica. Uno que no analizaremos por dedicarse a la potenciación del turismo interior, tipología de enorme futuro en las próximas décadas en Andalucía (los Planes de Desarrollo Integral del Turismo Rural). Y dos, centrados en el ámbito turístico por excelencia, el litoral, los Planes Turísticos del Litoral y el Programa de Actuaciones para la potenciación y mejora de las Infraestructuras Turísticas en la Costa del Sol, conocido como el Libro Blanco de la Costa del Sol.

Son en estos documentos planificadores donde se denota el cambio de sentido en la orientación de la política turística en Andalucía, como señala el Consejo Asesor de Medio Ambiente (1987). Se detecta un factor racionalizador en la planificación turística, contrario por fortuna al anárquico proceso de los sesenta y setenta. Testimonio de lo cual es el esfuerzo por acomodar a toda costa estos instrumentos sectoriales al marco del planeamiento territorial y a la Ley del Suelo. Lo importante es que, por vez primera, se intenta comprender de forma sistemática la compleja problemática territorial que ha originado el desarrollo inmobiliario-turístico en Andalucía (Marchena, 1983). Destacaremos cuatro rasgos que perfilan la elaboración de esta instrumentación sectorial, aparte, obviamente, del objetivo estratégico básico que no es otro que la creación de riqueza y empleo:

- Análisis de las condiciones físicas preexistentes en los espacios ordenados, de modo que, en la intencionalidad de las propuestas, la conservación (como recurso) e integración de las calidades ambientales del medio y el paisaje es un argumento siempre presente.

- Los criterios sobre el diseño arquitectónico se tratan de resolver adaptados a las topografías y a los sistemas constructivos locales. Con ello se valora un urbanismo de escaso volumen, disperso, con amplias zonas libres y tendente a caracterizar a una demanda de niveles medio-alto.

- Un esfuerzo importante por combinar las propuestas con las redes infraestructurales tradicionales, evitándose así la imposición territorial de cada modelo particular de desarrollo turístico en un área con una organización espacial establecida.

- Con la planificación por tramos litorales y dentro de ellos la concreta inserción de las propuestas puntuales —remodelación de C.I.T.N. (Centros de Interés Turístico Nacional), parques naturales, regeneración de sectores costeros arruinados, creación de importantes operaciones turísticas como puertos deportivos, acondicionamientos de cascos históricos o, especialmente, el impulso a las Ciudades de Vacaciones— se

logra, al menos en el plano, un notable ajuste del impacto turístico en el territorio litoral considerado a una escala intermedia o comarcal.

Los tramos analizados hasta ahora por estos Planes Turísticos del litoral, son los de Ayamonte a Huelva, configurado en función del llamado Turismo Verde y asociado a espacios de gran valor natural, como las Marismas del Odiel. De lo mismo se trata en el del Área Doñana-Huelva, tratando de compatibilizar el Parque Nacional con nuevos desarrollos turísticos apoyados en éste. El Plan Turístico del Área Bahía de Cádiz-Río Guadalquivir, esquema territorial donde se ubica, como decíamos anteriormente, la iniciativa más avanzada, la Ciudad de Vacaciones de La Ballena, en Rota. Y dos planes contiguos que estudian y diseñan turísticamente la fachada costera levantina de Almería. En éstos se propone la articulación del espacio turístico a través de la incentivación de núcleos muy concretos, la protección ambiental y la resolución de los problemas infraestructurales endémicos de Almería, comunicaciones y saneamiento. En fase de redacción se encuentran todavía los del Área Chiclana-San Roque, en Cádiz, y Rincón de la Victoria-Salobreña, en las costas de Málaga y Granada.

La estrategia a incardinar en estos segmentos litorales, con excepcionales recursos turísticos convencionales (sol-playa) y alternativos (medio y sociedad) infrautilizados, parece dirigirse a la captación de promotores privados, tanto nacionales como internacionales, con el fin de impulsar grandes proyectos de creación de nuevos núcleos turísticos. La actuación de la Administración autonómica se ceñiría, aparte la planificación y gestión de las áreas seleccionadas, a la aportación de las infraestructuras y el suelo necesario.

Lo interesante desde el punto de vista urbanístico y de los incentivos sectoriales, es que para ello no se crearán nuevas figuras específicas. Se considerarán exclusivamente aquellas encuadradas dentro de la Ley del Suelo; por tanto, desechándose como instrumento los C.I.T.N., y de la normativa territorial propiamente regional, pese a que algunos autores

SEC. ATLANTICO TRAMO	CONFIGURACION MEDIOAMBIENTAL	INDICADORES TURISTICOS	ESQUEMAS TERRITORIALES
Ayamonte-Ria de Huelva (Huelva)	Litoral extremadamente dinámico, bajo arenoso y con numerosos espacios anfibios, boscosos y lagunares.	Plazas turísticas: 65.000 (8 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 1,8 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 14,5 Kilómetros de playa: 57,15	Centros turísticos relativamente alejados de la carretera principal (C.N. 341) y de los núcleos tradicionales. Demanda predominantemente subregional y amplios espacios naturales, sobre todo en los estuarios de los ríos (Guadiana, Piedras).
Palos de la Frontera-Desembocadura del Guadalquivir (Huelva)	Territorio remarcado por un acantilado calcarenolítico y el cordón de dunas más importante de Europa. Playas casi sin solución de continuidad: P.N. de Doñana.	Plazas turísticas: 40.000 (5 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 2,1 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 17,8 Kilómetros de playa: 36,32	Arco arenoso extenso alejado de las principales vías de comunicación (territorio "de frontera"). Centros turísticos muy puntuales en el territorio: Mazagón y Matillascañas. Demanda comarcal y regional. Colonia alemana en la oferta hotelera.
Sanlúcar de Barrameda-Chiclana de la Frontera (Cádiz)	Territorio articulado sobre la estructura portuaria: bahía de Cádiz. Costas bajas surcadas de acantilados regresivos. Importantes impactos antrópicos.	Plazas turísticas: 140.000 (17 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 0,6 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 18,1 Kilómetros de playa: 55,87	Centros turísticos apoyados en los núcleos tradicionales. Demanda polarizada entre Sevilla, Madrid y la propia población residente. Fuerte implantación del sistema apartamental de alquiler.
Conil-Tarifa (Cádiz)	Sector condicionado por el viento de Levante y el contacto con las unidades más sudoccidentales de las Béticas Externas.	Plazas turísticas: 55.000 (7 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 0,8 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 20,2 Kilómetros de playa: 37,24	Oferta y demanda turística convencional, casi polarizada en Conil. Turismo ecológico y, específicamente, de verano en Tarifa. Costas bien conservadas, carretera alejada de la Z.M.T. y acampadas libres.
SEC. MEDITERRANEO			
Campo de Gibraltar-Algeciras-San Roque (Cádiz)	Costa Flyschoide configurada sobre la bahía de Algeciras dentro del marco del estrecho de Gibraltar.	Plazas turísticas: 19.000 (3 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 0,5 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 16,3 Kilómetros de playa: 36,67	La ubicación del Polo de Desarrollo y los problemas geoestratégicos (Gibraltar) han supuesto una seria incompatibilidad con el desarrollo turístico. Las actuaciones turísticas de relieve (Solargordo) se alejan de los núcleos turísticos tradicionales.
Costa del Sol occidental: Manilva-Málaga (Málaga)	Pasillo litoral perfilado por la Unidad Alóctona del Campo de Gibraltar y, sobre todo, las Béticas Internas. Vegas y Hoyas.	Plazas turísticas: 340.000 (40 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 0,8 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 5,3 Kilómetros de playa: 96,12	Tramo central de turismo andaluz: segmento litoral definido por la monoactividad turística. Las operaciones inmobiliario-turísticas se suceden en toda su variedad de tipologías. Demanda nacional y, fundamentalmente, internacional.
Costa del Sol oriental: Rincón de la Victoria-Nerja (Málaga)	Franja litoral de escasa profundidad estructurada por vegas aluviales y bloques montañosos béticos intercaladamente.	Plazas turísticas: 110.000 (13 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 2,1 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 22,3 Kilómetros de playa: 38,24	Tensión territorial centrada en la competencia social y espacial entre la agricultura intensiva y un turismo de verano nacional y de escasa, excepto excepciones, calidad-morfología en su desarrollo.
Litoral de Granada (Granada)	La caída directa de las Béticas Internas al mar, configuran un paisaje costero abrupto que sólo se abre en pequeños retazos neógenos.	Plazas turísticas: 30.000 (4 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 1,6 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 21,6 Kilómetros de playa: 22,85	Muy similar al de la Costa del Sol oriental, pero con una proximidad más acusante del relieve. Demanda predominantemente masificada en enclaves, de alta estacionalidad y de origen provincial.
Adra-Almería (Almería)	Planicie pleistocena (Campo de Dalias) entre dos piezas montañosas: Gádor y Contraviesa. Playas y espacios húmedos de calidad.	Plazas turísticas: 25.000 (3 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 0,8 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 20,5 Kilómetros de playa: 61,21	La zona de mayor impacto turístico de Almería. La iniciativa se debe a operaciones incentivadas desde la promoción oficial (C.I.T.N.). Organización en núcleos balnearios de los núcleos tradicionales. Demanda nacional y estacionalidad media.
Almería-Cabo de Gata (Almería)	Arco bajo y arenoso surcado por numerosas ramblas y estructurado en buena parte por un importante cordón dunar y salinas.	Plazas turísticas: 10.000 (1 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 0,2 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 21,5 Kilómetros de playa: 119,35	Turismo organizado prácticamente inexistente pese a la radiación en este tramo del aeropuerto de Almería. Zona de alta calidad ambiental, pero con graves problemas infraestructurales.
Carboneras-Provincia de Murcia	Paisaje intercalado de sierra: Gata, Almagrera y Cabrera, con espacios neógenos, rambales y de depósitos aluviales de playa.	Plazas turísticas: 15.000 (2 %) Pobl. Flot./Pobl. Resid.: 1,3 Plazas extra-hotel/plazas hotel: 18,4 Kilómetros de playa: 36,52	Muy deficiente accesibilidad que, unido a la escasez hídrica, han provocado la poca presencia del sector turístico, excepto en Mojácar-Vera. Turismo tradicional y de corte ecológico en ciertos puntos (Gata).

Fuente: Reelaboración a partir de MARCHENA (1986)

CUADRO I

CARACTERIZACION POR TRAMOS TURISTICOS DEL LITORAL ANDALUZ



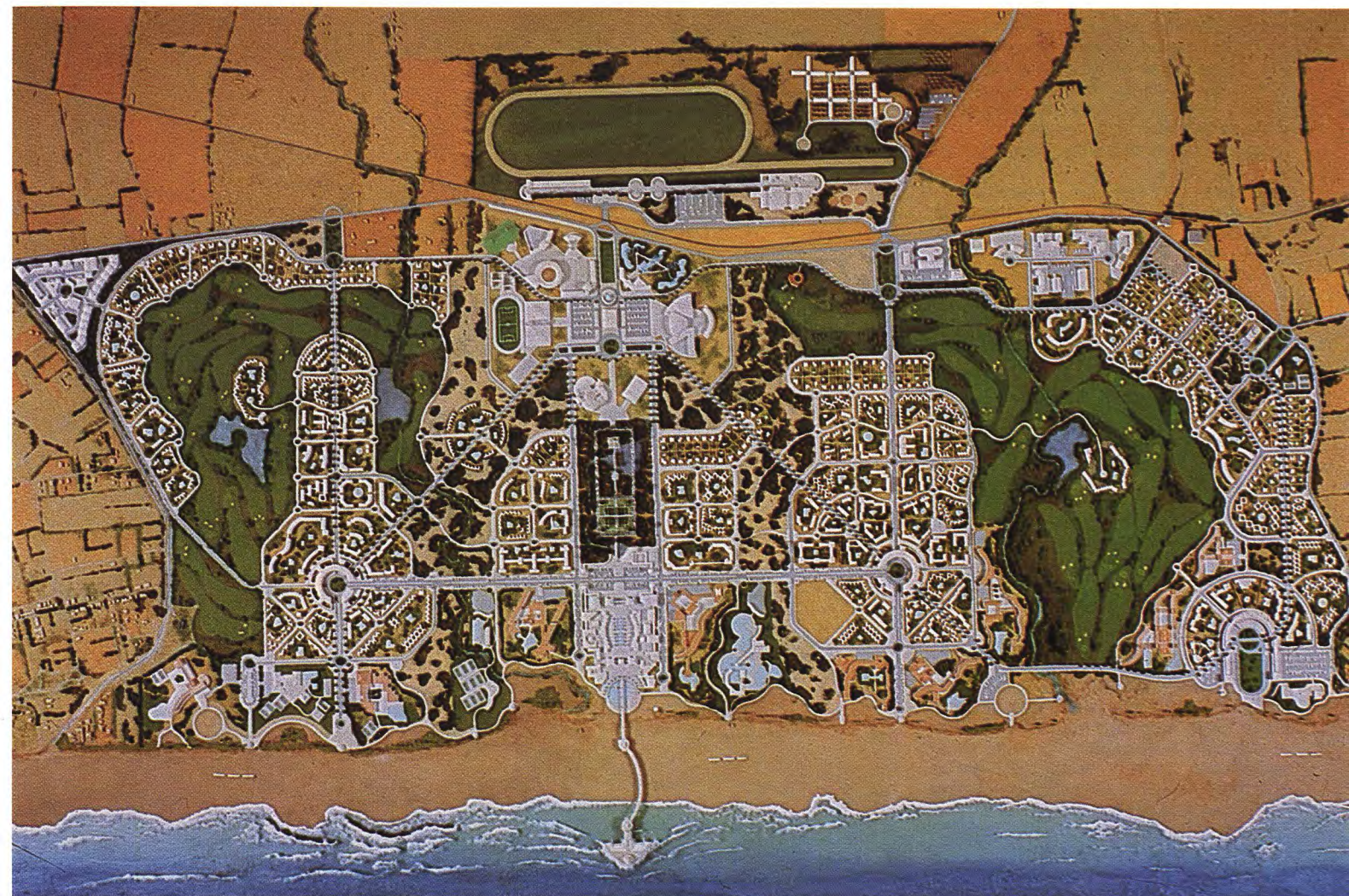
plantéen la necesidad de revisar el planeamiento urbanístico para acomodarlo a las singularidades del desarrollo turístico (Fernández Güel, 1985), o soliciten una interpretación más flexible, en los municipios turísticos, de la misma Ley del Suelo (Hernández Pezzi, 1985). Además, se buscará la ubicación de los mencionados proyectos en los instrumentos de incentivación regional propios de la Comunidad Autónoma: Gran Área de Expansión Industrial de Andalucía o Instituto de Fomento de Andalucía, o aprovechando las asignaciones del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Como se ve, una estrategia integrada para no caer en los vicios de una planificación

en exceso sectorial y con dificultades, pese a las que más tarde veremos, para la coordinación con otros sectores y su afortunada inserción territorial. Sin embargo, tal como mantiene el Centro de Estudios Territoriales Urbanísticos (1987), esta política de promoción y desarrollo turístico exige, desde el punto de vista espacial y urbanístico, al menos tres premisas para su ejecución, según parece definirse en los Planes:

- Obligación de una correcta solución urbanística en las promociones turísticas de gran envergadura que se planean aisladas de los núcleos urbanos tradicionales o preexistentes. Caso de la reformulación del C.I.T.N. de Isla Canela, en

Ayamonte (Huelva), o de la misma Ciudad de Vacaciones de La Ballena.

- Compatibilización de la implantación inmobiliario-turística con las políticas de conservación del litoral y de espacios naturales diseñadas por la Junta (Agencia de Medio Ambiente y Planes Especiales de Protección del Medio Físico, P.E.P.M.F.), considerando que dichos espacios son la base del atractivo turístico a desarrollar. Piénsese en el sector de Cabo de Gata, en Almería, o Mojácar-Carboneras, en la misma costa.
- Necesidad de articular convenientemente los efectos socioeconómicos de estas operaciones con los usos y los recursos productivos inherentes al ámbito litoral. Esta



4

3



1. La urbanización turística concebida como elemento territorial aislado y apoyado en el frente de playa. Manilva (Costa del Sol).
2. La alta densidad turística ha provocado la congestión de la red arterial mediterránea: la C.N. 340 por la Costa del Sol occidental. (Foto: Andalucía Fotográfica).
3. En la dinámica Costa Atlántica, el problema de los deslindes y de la ocupación de la Z.M.T. está de actualidad. La Antilla (Lepe-Huelva). (Foto: Andalucía Fotográfica).
4. El proyecto Ciudad de Vacaciones de La Ballena, Rota (Cádiz).

competencia es manifiesta en ciertos tramos con la agricultura (Costa del Sol oriental) o, previsiblemente, con el desenvolvimiento de la agricultura en el arco atlántico.

Los conflictos pueden originarse o ya están sobre el tapete, caso de Puerto Sherry (Puerto de Santa María, Cádiz) que asocia los tres puntos de tensión anterior en su plasmación territorial, especialmente por la magnitud de las actuaciones previstas. Si se realizasen, originarían una mutación casi completa de los sectores costeros impactados, sin duda, en algunos aspectos (crecimiento económico) de consideración positiva. De ahí, como comprobaremos en otro epígrafe, que los organismos competentes en el

Gobierno Regional de la Administración del Territorio sugieran cautela y acomodación a las determinaciones de la planificación física y espacial. Antes de pasar a este punto expondremos esquemáticamente la estrategia que se sigue en espacios ya monoproduktivamente dedicados al turismo, como es la Costa del Sol occidental.

LA PLANIFICACION EN ESPACIOS TURISTICOS CONSOLIDADOS

Resulta sumamente complejo rediseñar positivamente zonas con extraordinaria actividad inmobiliaria, muy dinámicas en su funcionamiento

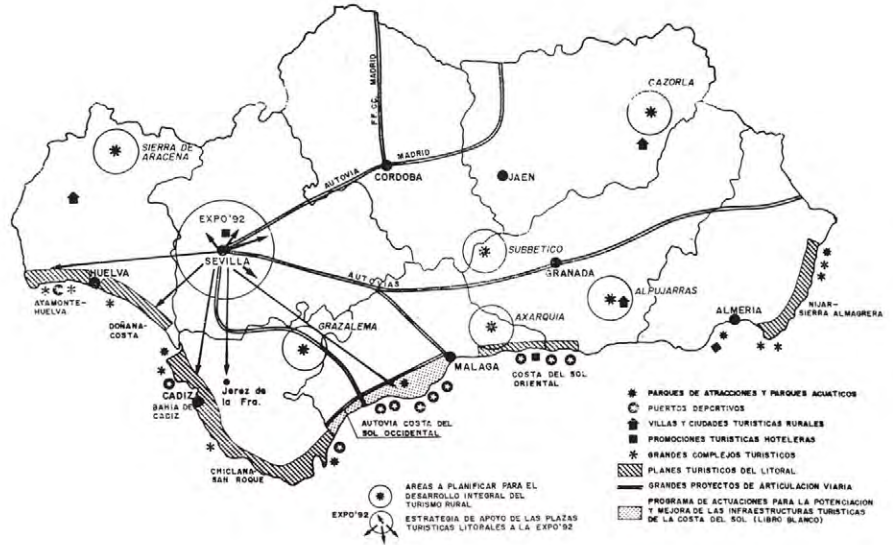
territorial, como son los tramos turísticos litorales que siguen sosteniendo casi intactas, si no fuera por el espectacular crecimiento del suelo urbanizado (unas quince mil hectáreas en las Costa del Sol) (Marchena, 1987), y las expectativas de desarrollo. Es, en principio, un problema de escalas (Cano, 1985), ya que se trata de compatibilizar y consensuar los intereses de la Comunidad Autónoma en uno de sus territorios económicamente más progresivos (nos estamos refiriendo, naturalmente, a la Costa del Sol occidental-Sotogrande-Torremolinos: 500 Km²), con los de nivel de supervivencia comarcal para la actividad turística, en cuanto es necesario solucionar problemas graves

a esta escala y lograr su integración en el ámbito de las competencias intermunicipales fácilmente detectables en los espacios turísticos. Y no se olvide, además, en este contexto, la importancia que suponen las aproximadamente treinta mil camas de la Costa del Sol occidental a la hora de programar con éxito las demandas turísticas de la Expo'92, y, por tanto, la articulación intrarregional ineludible: Sevilla-litoral turístico.

Todo ello se intenta en el titulado "Libro Blanco de la Costa del Sol", documento promovido por la D.G. de Turismo de la Junta y dirigido por el profesor Torres Bernier (1986). Su finalidad se centra en el conocimiento y diagnóstico del intrincado funcionamiento de la actividad inmobiliario-turística en el territorio en cuestión, para, desde ese análisis, articular un plan de propuestas que sepan resolver con viabilidad los importantes conflictos que el área tiene.

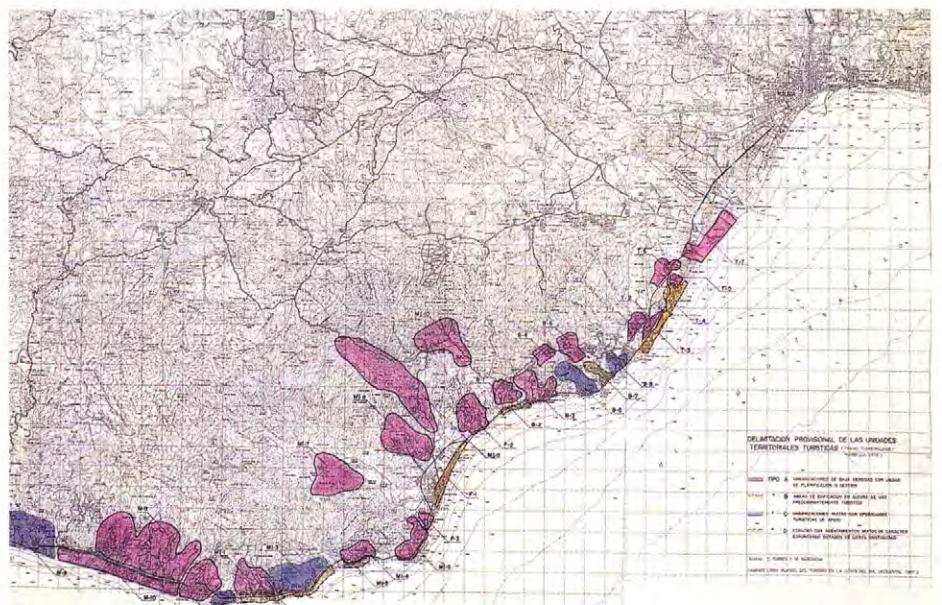
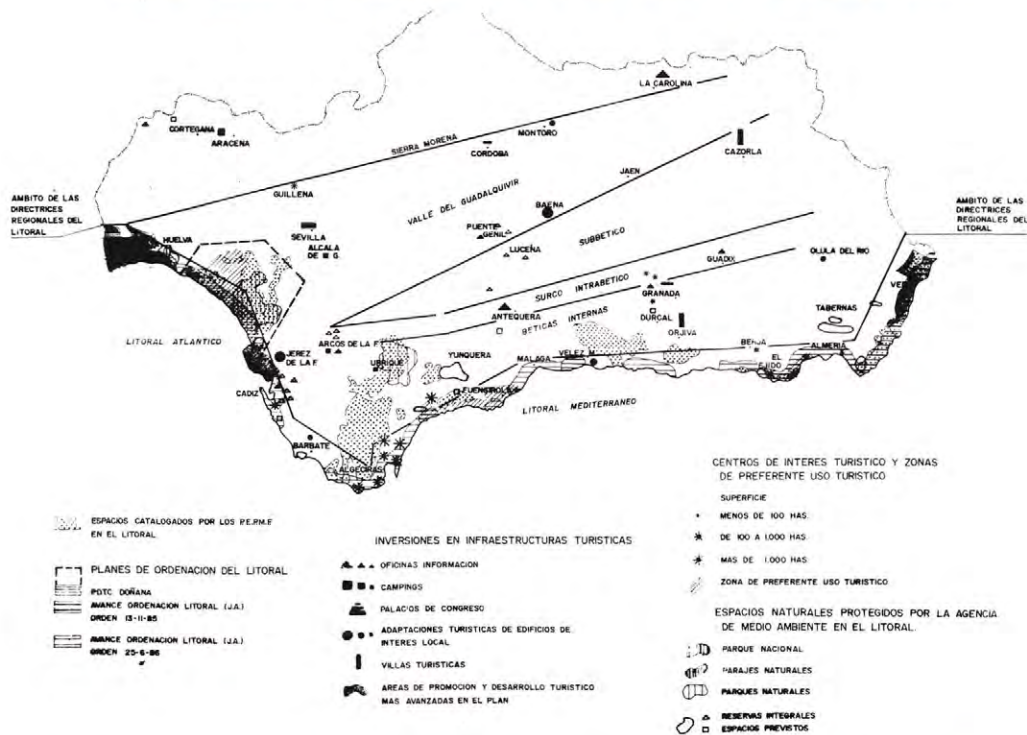
Estos pueden resumirse en cuatro grandes apartados: la configuración territorial y el trazado de la autovía sobre la C.N. 340, o, una alternativa a ésta, que todos los empresarios costasoleños demandan como condición indiscutible para el sostenimiento del sector turístico; las directrices de corto plazo para el suelo urbanizable no programado y la nueva orientación, horizontal y con más altos estándares, de la urbanización turística; el arreglo de la masificación de ciertas áreas, especialmente el segmento Torremolinos-Fuengirola, para dotar de mejor imagen al tramo; y los problemas infraestructurales, el más importante de los cuales se centra en lo relacionado con el ciclo hidrológico (Marchena, 1986). Todo este planteamiento se ha desarrollado desde una filosofía que nos parece fundamental y a la que antes nos referíamos: el futuro del modelo turístico costasoleño depende del modelo territorial asumido y, por tanto, es inevitable una vertebración consecuente entre la planificación sectorial y la estrictamente territorial.

Para conseguir esta finalidad se está trabajando en el "Libro Blanco", aún en fase de elaboración, sobre la base de lo que se denomina Unidades Territoriales Turísticas (U.T.T.), espacios de microdiseño territorial delimitados por su homogeneidad locacional, funcional y urbanística en varias categorías: urbanizaciones de



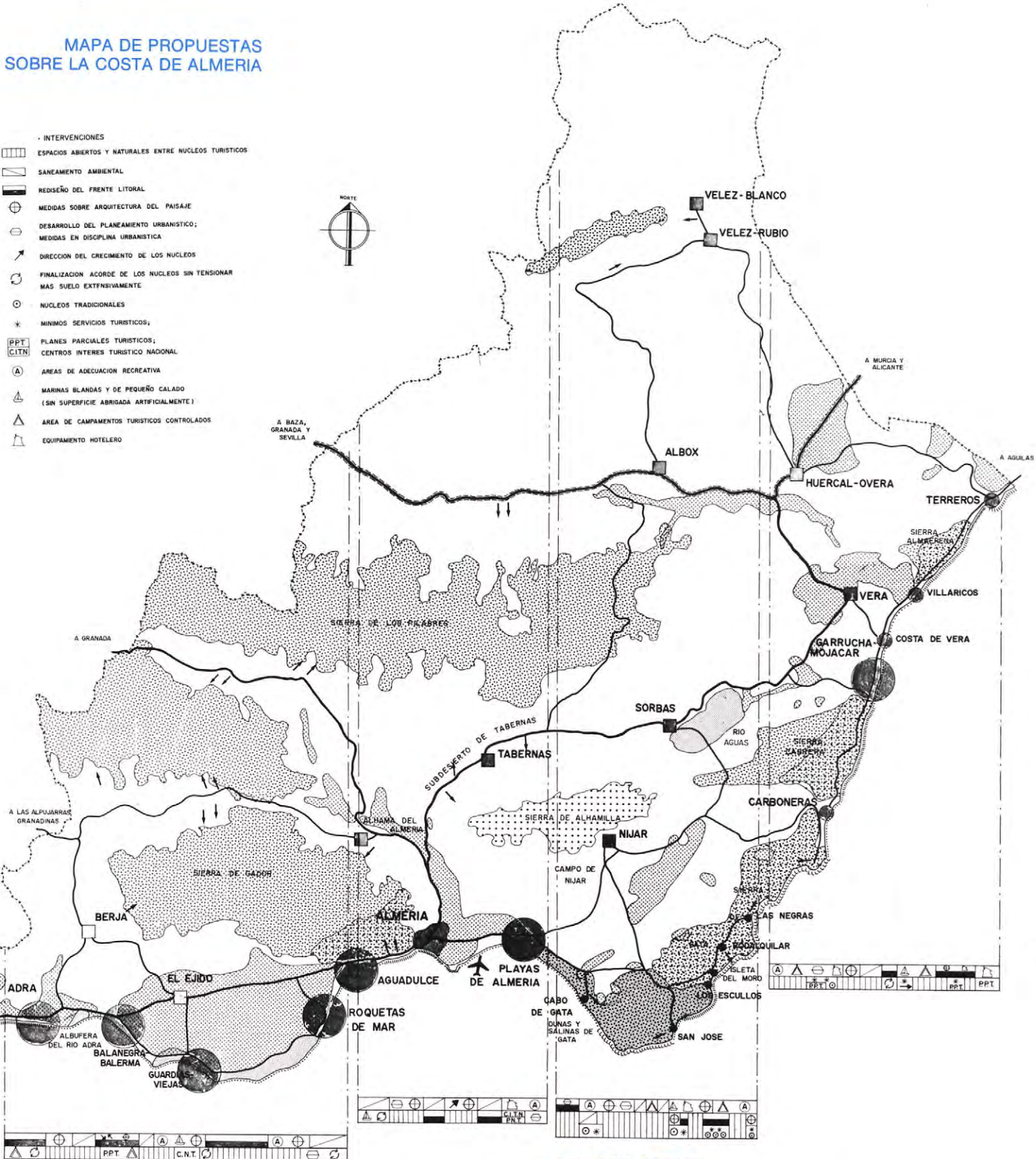
PROYECTOS TURISTICOS DE MAYOR RELEVANCIA

PLANIFICACION TERRITORIAL Y SECTORIAL TURISTICA EN ANDALUCIA



MAPA DE PROPUESTAS SOBRE LA COSTA DE ALMERIA

- INTERVENCIONES**
- ESPACIOS ABIERTOS Y NATURALES ENTRE NUCLEOS TURISTICOS
 - SANEAMIENTO AMBIENTAL
 - REDISEÑO DEL FRENTE LITORAL
 - MEDIDAS SOBRE ARQUITECTURA DEL PAISAJE
 - DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO; MEDIDAS EN DISCIPLINA URBANISTICA
 - DIRECCION DEL CRECIMIENTO DE LOS NUCLEOS
 - FINALIZACION ACORDE DE LOS NUCLEOS SIN TENSIONAR MAS SUELO EXTENSIVAMENTE
 - NUCLEOS TRADICIONALES
 - MINIMOS SERVICIOS TURISTICOS
 - PLANES PARCIALES TURISTICOS; CENTROS INTERES TURISTICO NACIONAL
 - AREAS DE ADECUACION RECREATIVA
 - MARINAS BLANDAS Y DE PEQUEÑO CALADO (SIN SUPERFICIE ABRIGADA ARTIFICIALMENTE)
 - AREA DE CAMPAMENTOS TURISTICOS CONTROLADOS
 - EQUIPAMIENTO HOTELERO



COMPLEJO TURISTICO DURO Y CONVENCIONAL A ESTRUCTURAR EN CENTRO AUTONOMOS:

ESQUEMA TERRITORIAL:

- Estrategia de integración del antepais: Alpujarras almeriense. Potencial turístico de montaña basado en aprovechamientos extensivos que no requieran actuaciones duras. Apoyo urbanístico en los valles de río Nacimiento y Andarax.
- Protección y potenciación de los cultivos forzados, verdadera columna vertebral de la economía almeriense. Sensibilizar a la población flotante de la singularidad de este paisaje artificial (agrolismo).
- Protección integral y rigurosa (aunque con regulación de entrada para contemplación y ocio activo) de los espacios naturales: Albufera del río Adra y sector costero Guardias Viejas-Punta Entinas-Roquetas.
- Formalización de núcleos turísticos especializados; deteniendo las posibles estrategias de conurbación y desarrollo longitudinal costero. Rediseño y finalización coherente de los actuales núcleos turísticos.

ESPACIO TURISTICO VERTEBRADO POR LA CAPITAL PROVINCIAL

ESQUEMA TERRITORIAL:

- Singulares recursos paisajísticos y turísticos en el interior próximo: el desierto de Tabernas, Sierra Alhamilla y Gádor. Excurсионismo a potenciar entre la demanda costera.
- Revisión y disciplina urbanística en planeamiento del piedemonte de Gádor y sobre todo del frente de playa; saneamiento de éste.
- Consolidación de Aguadulce y de un solo núcleo turístico no disperso al este de la capital. Obtener la máxima accesibilidad viaria para el aeropuerto.
- Ordenación de accesos, aparcamientos y servicios de una población bañista fluctuante y muy estacional; en conjunto, zona de residencias secundarias de almerienses y sobreexplotación estival del cordón dunar de Gata.

SISTEMA TERRITORIAL DE TURISMO BLANDO

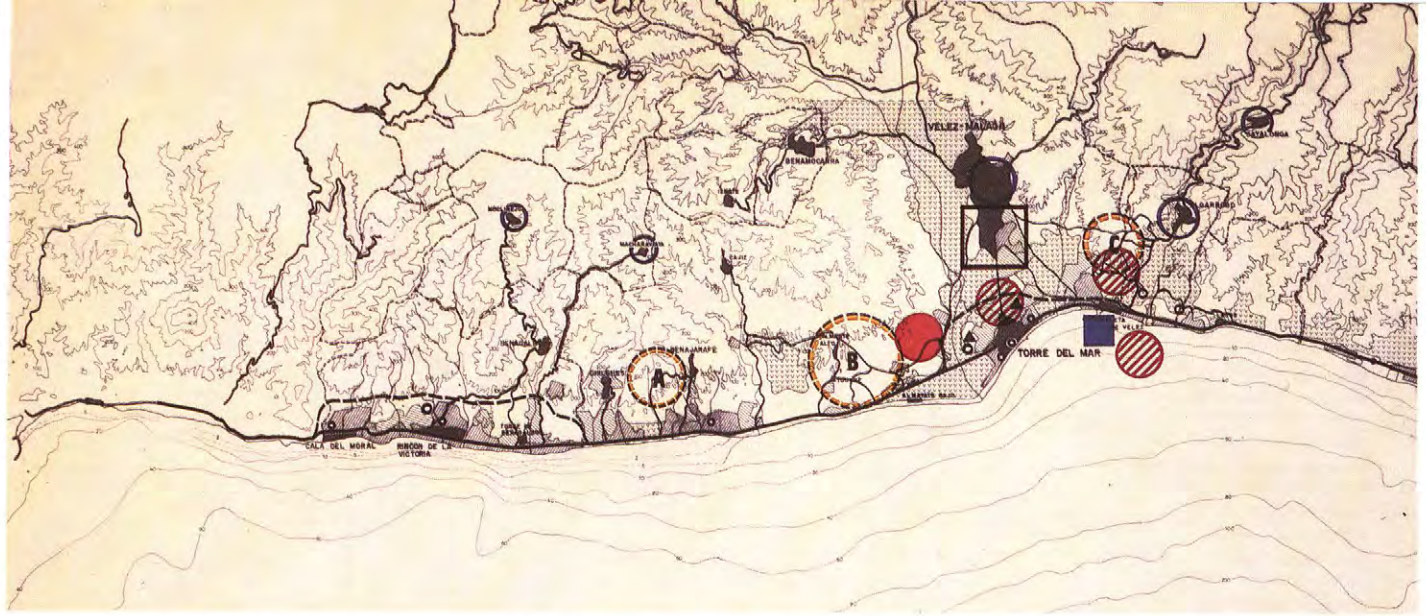
ESQUEMA TERRITORIAL:

- Idear una imagen y estrategia de promoción turística alternativa. El contexto perceptivo que componen los elementos espaciales antepais-interior, de este área, es único y casi inédito.
- Conjugar la preservación urbanística general fuera de los asentamientos tradicionales (y ésta especialmente controlada) con los espacios abiertos para recreo y ocio, que deben contar con una mínima infraestructura de servicios turísticos; sería un grave error preparar en este sector costero un programa de actuaciones turísticas duro y convencional.
- No potenciar los trazados viarios longitudinales a la costa, manteniendo la actual organización de accesos a los núcleos tradicionales de "pulpo" o "peine". Los demás trazados no deben estimular el acceso automovilístico y la especulación inmobiliaria.
- Espacio abierto al ocio activo, protegido naturalísticamente y articulado, necesariamente, por los asentamientos y población costera tradicionales. Por tanto, no debe estructurarse una oferta difusa en el territorio sino que ésta esté gestionada por sociedades turísticas locales.

TRAMO DEFINIDO POR LA VARIEDAD Y DENSIDAD DE FORMULAS TURISTICAS POSIBLES A APLICAR ORDENADAMENTE

ESQUEMA TERRITORIAL:

- Espacio con potencialidades turísticas estructurado por una carretera general alejada del frente costero, por lo que se formaliza un territorio a pie de playa de menor accesibilidad: "esquema espontáneo en dientes de peine", muy adecuado para una planificación turística acertada.
- Intercalación de espacios naturales, enclaves de turismo duro, y zonas acondicionadas turísticamente por una demanda del interior próximo. El gran problema es, como en toda Almería, el agua potable.
- Por la organización territorial comentada, el antepais próximo está plenamente, todavía, vinculado a la costa. En este sentido sería necesario potenciar recursos turísticos tan singulares como el Karst-yesifero del río Aguas (Sorbas).
- Tramo que desde la lógica territorial está necesitando una auténtica coordinación supramunicipal en el posible desarrollo turístico. Asignándose las implantaciones turísticas en los lugares que mayor valor añadido generen y menor impacto para la imagen de la costa ocasionen.



baja densidad con cierta unidad de planificación y/o gestión; edificaciones en altura de uso predominantemente turístico; urbanizaciones mixtas con tipología de construcción diversa y elementos turísticos de apoyo; unidades con edificaciones mixtas de carácter espontáneo dotadas de cierta contigüidad; y suelo de vocación urbanizable-turística evidente. Dotando a cada U.T.T. de una información rigurosa y precisa de nuevo levantamiento, tanto de carácter territorial (morfológicas, infraestructuras, planeamiento...) como sectorial (caracterización social y económica de la demanda, precios inmobiliarios, origen del capital, uso y número de plazas, etc.), se obtiene la posibilidad de, primero, conocer el funcionamiento de este espacio tan complejo a escala de detalle y, segundo, adecuar con los mejores elementos de juicio las necesidades del motor de la comarca, que no es otro que la actividad inmobiliario-turística, y el propio sector a un esquema territorial coherente con la organización establecida, intentando el arreglo de sus conflictos.

Como se podrá comprobar, un ambicioso proyecto de planificación integrada y estratégica para rediseñar,

a través del tratamiento en profundidad del sector que explica el territorio en cuestión, un área que necesita su rehabilitación espacial para sostener el desenvolvimiento del turismo a ritmos si no análogos a décadas anteriores, sí para mantener su potencial de imagen internacional y de atracción de grandes proyectos turísticos, como, por ejemplo, el del Parque Recreativo que se prepara en Benahavis. Desde un proceso inductivo, cuya pieza esencial es la urbanización turística a escala de detalle, se intenta construir una directriz territorial que afecte al contenido, el sector turístico, y al continente, los conflictos espaciales, de un tramo litoral a escala intermedia o comarcal.

LA ESTRUCTURA DE LA PLANIFICACION TERRITORIAL DEL LITORAL

Uno de los asuntos centrales para conseguir la adecuación espacial afortunada del sector territorialmente más problemático en el litoral andaluz, como es el turístico, es abandonar la concepción restrictiva y puntual de "costa" y abordar otra más amplia y comprensiva que aluda a la noción de

"litoral". Esto quiere decir que la dinámica turística sea considerada, contando con su singularidad y voracidad territorial, como un elemento integrante de un espacio definido por su fragilidad, su contexto anfibio, potencialmente dificultoso, atractivo a diversas actividades productivas y que no puede solucionarse exclusivamente con el tratamiento de la Zona Marítimo-Terrestre, o el funcionamiento yuxtapuesto y atomizado de la urbanización turística. Estos factores, entre otros, invalidan cualquier perspectiva sectorial que no contemple la globalidad de las problemáticas existentes, o que resulte insuficiente a la hora de explicar los modelos territoriales elegidos desde la propia Administración autonómica para el litoral de la región. De ahí que se intente en Andalucía la articulación de las nuevas estrategias territoriales del sector turístico con los instrumentos específicamente creados para el desarrollo de la planificación espacial del litoral. Posicionamiento que incluye el antes referido vertido de toda la planificación sectorial a las figuras contempladas en la Ley del Suelo.

Como plantean Sánchez y Acosta (1986), la única posibilidad de dotar,



BASE CARTOGRAFICA MAPA TOPOGRAFICO NACIONAL 1:50.000 LIMITE DE MUNICIPIOS CARRETERAS LINEAS BATIMETRICAS	SITUACION EXISTENTE Y PLANIFICADA RECLAMO URBANO Y DE SERVICIOS ZONAS RESERVADAS O URBANIZADAS PARA USOS ESPECIALES TURISTICOS SUELO URBANIZABLE CAMBIO DE CALIDAD DEL SUELO CAMBIO DE DESTINO ZONAS DE PROTECCION DE CULTIVO Y RECREATIVO ZONAS DE PROTECCION DE VALOR DEL PATRIMONIO	PROTECCION DE LA LINEA DEL LITORAL ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS SUELO URBANIZABLE SUELO URBANIZABLE, LOCAL Y PROVINCIAL ACQUISICION DEL SUELO Y DE EQUIPAMIENTO TURISTICO	LA RESERVA NATURAL ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS ZONAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE PROYECTOS AUTORIZADOS	PROTECCION Y ADAPTACION DEL ENTORNO EN RELACION A LOS RECURSOS PROTECCION Y ADAPTACION DEL ENTORNO EN RELACION A LOS RECURSOS PROTECCION Y ADAPTACION DEL ENTORNO EN RELACION A LOS RECURSOS PROTECCION Y ADAPTACION DEL ENTORNO EN RELACION A LOS RECURSOS PROTECCION Y ADAPTACION DEL ENTORNO EN RELACION A LOS RECURSOS	JUNTA DE ANDALUCIA CONSEJERIA DE FOMENTO Y TURISMO DIRECCION GENERAL DE ORDENACION Y PROMOCION DEL TURISMO PLAN TURISTICO DEL LITORAL COMPRENDIDO ENTRE RINCON DE LA VICTORIA (MALAGA) Y SALOBREÑA (GRANADA) PROPUESTA DE ACTUACION TURISTICA ESCALA 1:50.000 FECHA: ABRIL 1986 I.T.P. CONSULTORES / GABINETE ESTUDIOS AMBIENTALES / FRANCISCO JAVIER GONZALEZ
---	--	--	---	---	--



1-2. *Dos muestras bien distintas en calidad de la ecléctica morfología turística: la ampliación de Puerto Banús (Marbella) y la Plaza de Toros helicoidal de Estepona (Málaga). (Fotos: Andalucía Fotográfica).*

3. *El paseo marítimo ha resultado ser uno de los elementos urbanísticos peor aprovechados del desarrollo turístico. Fuengirola (Málaga). (Foto: Andalucía Fotográfica).*

hoy por hoy, a la ordenación de la banda litoral de un contenido espacial y no sectorial/competencial reside en el marco de la legislación urbanística, pero más flexiblemente interpretada y más imaginativamente leída. Aunque se pueda argumentar la insuficiencia de ésta para acomodarse a la extrema dinamicidad de la implantación turística (Seco, 1985), se ha diseñado una estrategia territorial que al no contarse todavía con la aprobación de una Ley de Política Territorial para nuestra región, se basa en la lectura más generosa de la Ley del Suelo, y en el impulso, incluso, a la aprobación del primer Plan Director Territorial de Coordinación que cumpla esta condición final y que afecta directamente a toda la banda litoral y al antepaís de Doñana.

El armazón conceptual y operativo de esta estructura planificadora, aún no aprobado definitivamente por el Parlamento andaluz, son las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, cuya intención es ser la "Constitución" del litoral de la propia región. Se vertebró su ámbito de aplicación en ocho Unidades Territoriales: sierras litorales, prelitorales y zonas de

transición; acantilados, dunas y arenales costeros; ramblas; lagunas litorales y prelitorales; playas; estuarios; y provincia nerítica y plataforma continental. Se delimita el litoral sobre la base de estas unidades, haciéndolas coincidir cuando ello es posible con los términos municipales ribereños, y siempre, por obvios motivos administrativos con la línea que traza el límite exterior del mar territorial (Suárez de Vivero, 1983).

Pero también las disposiciones de las Directrices ("líneas de actuación", "recomendaciones" y "medidas"), se refieren a las parcelas sectoriales, y aquí ha estribado el problema: la controversia de cómo entender las nuevas operaciones turísticas. Concretamente, una de las razones para que aún no estén sancionadas definitivamente las Directrices, es la de la interpretación que pueda hacerse de las Medidas 5.3.1. y 5.3.2., que pudieran colisionar con las iniciativas de nuevos asentamientos turísticos "ex-novo" y aislados de los núcleos preexistentes. Planteamiento contradictorio con la filosofía de la nueva "industria del ocio" andaluza. El centro de la cuestión es si es aceptable tensionar o no más suelo

de indiscutible calidad ambiental en la costa de la región. La valoración de los costes y, no olvidemos, el cálculo riguroso de los beneficios económicos y, sobre todo, sociales (puestos de trabajo e impacto comarcal), deben ser los términos de la ecuación lógica en el tratamiento del problema.

No obstante, los problemas en el planeamiento litoral van a plantearse con mayor virulencia cuando se conozcan los efectos de la figura operativa por excelencia en la estrategia territorial: los Avances de Ordenación Litoral. Este instrumento que nace de la interpretación abierta de los artículos 28 de la Ley del Suelo y 115 del Reglamento de Planeamiento, es la figura ejecutiva de las Directrices y, sobre todo, ahora, de los Planes de Protección del Medio Físico de las provincias litorales andaluzas, en cuanto que transmiten al propio espacio por el planeamiento (son Avances de figuras recogidas en la Ley del Suelo), el espíritu de estos documentos: a) considerar el litoral como una reserva de espacio natural de alta calidad; b) proteger y potenciar la productividad primaria; c) estimular la diversidad funcional dando prioridad a

las funciones verdaderamente productivas; d) controlar los grandes impactos de origen terrestre; e) impulsar el uso correcto del dominio público, y f) contener la artificialización de playas y zona marítima terrestre (Consejería de Política Territorial, 1986).

Lo importante es que el contenido de los Avances, como más arriba adelantábamos, debe llegar hasta la elaboración de propuestas de ordenación, traducidas normativamente, con posterioridad mediante dos opciones, que, en principio, parecen las más acertadas: los Planes Especiales o las Normas Complementarias de Planeamiento, según el caso. De esta manera, la estrategia autonómica sobre planificación territorial del litoral queda directamente insertada en los instrumentos de planeamiento derivados de la Ley del Suelo.

En resumen, con este planteamiento —dado que entre un plan para todo el litoral andaluz y un plan municipal urbanístico median diferencias tan

fundamentales que un instrumento único se hace ineficaz— se introduce la problemática de escalas. Directrices con carácter subregional (el litoral), Avances de Ordenación Litoral, cuyo ámbito toma una vocación municipal o supramunicipal contingentemente, ya que tales Avances se hacen coincidir con segmentos naturales del litoral y en asociación a éstos, los Planes Especiales de Protección del Medio Físico (de alcance provincial), en cuanto que catalogan los espacios protegibles y califican los no urbanizables, suponen la estructura ordenadora específica para el litoral andaluz.

En ella deben caer las proyecciones sectoriales turísticas, pero, como decíamos anteriormente, los problemas están surgiendo, sobre todo, por un doble motivo ya referido: la polémica sobre operaciones de gran magnitud en terrenos de indiscutible valor medioambiental y desgajadas de los núcleos tradicionales y en relación a

esto, los conflictos con la catalogación y calificaciones propuestas por los P.E.P.M.F. Si no se consiguiese el ajuste entre ambos intereses, los territoriales y los sectoriales (cosa que se está intentando lograr a duras penas en el arduo proceso de aprobación del PDTC de Doñana), poco habríamos avanzado en el plano real, aunque sean nuevas y más aceptables las alternativas y filosofía de intervención territorial de la política turística andaluza. Cabe esperar que ello no ocurra en beneficio de uno de los espacios más frágiles y conflictivos en la actualidad, el litoral, y, no olvidemos, en el de todos los andaluces, porque estamos hablando del territorio con más recursos potenciales de la Comunidad Autónoma y de uno de sus sectores de futuro, el turismo.

Manuel Marchena Gómez
Profesor de Análisis Geográfico
Regional.
Universidad de Sevilla

NOTAS

(1) Torres Bernier, E., "La construcción de una política turística para Andalucía" en *I.C.E.*, marzo 1985, Nº 619, pp. 109-117.

(2) D.G. de Turismo, *Andalucía, Manual de Inversiones Turísticas*, Consejería de Economía y Fomento, Junta de Andalucía, Sevilla, 1987, pp. 199.

(3) Marchena Gómez, M., *Territorio y Turismo en Andalucía. Análisis a diferentes escalas espaciales*, D.G. Turismo, Junta de Andalucía, Sevilla, 1987, 307 pp.

(4) Vera Rebollo, F., *Turismo y Urbanización en el litoral alicantino*, Univ. de Alicante e Instituto de Estudios "Juan Gil-Albert", Alicante, 1987, 447 pp.

(5) Valenzuela Rubio, M., "La consommation d'espace par le tourisme sur le littoral andalou: les centres d'intérêt touristique national", *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 56, Fasc. 2, 1985, pp. 289-310.

(6) Consejo Asesor del Medio Ambiente, *Informe General del Medio Ambiente. Andalucía 1987*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1987, 452 pp.

(7) Marchena Gómez, M., "El Turismo en Andalucía", en *Geografía de Andalucía* (Dir. G. Cano), Ed. Tartessos, Tomo VI, Sevilla, 1988.

(8) Fernández Güel, J. M., "El distrito de urbanización: un mecanismo de planeamiento apto para el desarrollo turístico", en *Estudios Turísticos*, Nº 87, otoño 1986, pp. 39-40.

(9) Hernández Pezzi, C., "Municipios Turísticos y Ordenación Urbana", en *Problemas y Nuevas Políticas en los Municipios Turísticos*, CEUMT, Menorca, 1985, 22 pp.

Marchena Gómez, M., "El turismo", en *Directrices Regionales del Litoral de Andalucía* (Documento Previo), Junta de Andalucía, 1986, Tomo II, pp. 41-46.

(10) Centro de Estudios Territoriales y Urbanos (CETU), *Incidencia Territorial de las Intervenciones Sectoriales*, Consejería de Obras Públicas y Transporte, Sevilla, 1987, II Tomos y Cartografía.

(11) Cano García, G., *Aproximaciones al Análisis Geográfico Regional*, Univ. de Sevilla, 1985, 64 pp.

(12) Torres Bernier, E., *Memoria Explicativa del Proyecto de Libro Blanco en la Costa del Sol*, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Málaga, 1986 (mimeo).

(13) Marchena Gómez, M., "Agua y Turismo en la Andalucía mediterránea", en *Actas I Coloquio sobre Demanda y Economía del Agua en España*, Ins. Geografía de Alicante, 1986, Tomo II, pp. 76-93.

(14) Sánchez, F. J. y Acosta, G., "Consideraciones sobre la ordenación del litoral", en *Jornadas sobre la Conservación de la Naturaleza en España*, Oviedo, 1986, pp. 21-24.

(15) Seco Gómez, E., "Turismo y Ordenación del Territorio", en *IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios*, Gobierno de Canarias y otros, 1985, pp. 413-431.

(16) Suárez de Vivero, J. L., *El espacio marítimo y la Ordenación Territorial y Urbana*, D.G.O.T., Junta de Andalucía, junio 1983 (Documento interno).

(17) Consejería de Política Territorial, *Programa de Planeamiento Litoral*, Junta de Andalucía, Documento 2, Sevilla, 1986 (mimeo).

THE TERRITORIAL STRATEGY OF THE NEW TOURIST POLICY IN ANDALUSIA

The article examines the strategy which has been drawn up in the Andalusian Autonomous Region in order to solve the problems deriving from the structure inclusion on the coastline of, in particular, new tourist developments.

This strategy, entrusted to the Tourist Planning Laboratory, dependent upon the Council for Economy and Promotion, and figuring in certain documents (the Coastal Tourist Plans

and the so-called White Book of the Costa del Sol) has the following basic features: analysis of the pre-existing physical conditions, criteria regarding architectural design, combination with the traditional infrastructure networks, planning on the basis of sections of coastline and, within these, the actual inclusion of the precise proposals.

This approach, which takes in a rationalizing

factor, means a qualitative change in the direction of the tourist policy, despite the conflicts with specifically territorial planning, which is of great importance when it comes to gaining a coherent understanding of sectorial tourist planning (the effects of this being nil so far) within the framework of spatial planning and subject to the regulations contained in the Land Law.

La ordenación turística en Canarias

Eduardo Cáceres

EL MOVIMIENTO TURISTICO

El turismo en Canarias tiene sus antecedentes sociológicos (más que como actividad con repercusiones físicas sobre el territorio) entre finales del XIX y los principios de este siglo, con la aparición de los hoteles de temporada para una clientela básicamente británica, como correspondía a la preponderancia económica y social que, en aquellos momentos, tenían las firmas comerciales y de suministro de carbón de Gran Bretaña localizadas en nuestras islas.

Existen referencias documentales de que en 1910 existía en Las Palmas una revista semanal, "Canarias Turista", que se preocupaba del tema e incluso que por esta fecha se fundó la Junta de Turismo como organismo de fomento de esta actividad. En términos generales podemos decir que el intento de atraer a un cierto tipo de cliente que buscaba la "estación de invierno" se mantuvo con cierta continuidad hasta nuestra guerra civil.

En Las Palmas llegaron a existir hasta una decena de hoteles instalados en la propia ciudad y en el extrarradio, Tafira, una zona urbanizada en tipología de ciudad jardín también para la colonia inglesa (1).

En Tenerife, el turismo se instalaría en el valle de la Orotava, cercano al Puerto de la Cruz, que por sus características paisajísticas, climáticas y de accesibilidad ofrecía mejores condiciones que Santa Cruz.

Pero, obviamente, el turismo que conocemos hoy, es decir, el turismo de masas, no comienza hasta los años sesenta. En este sentido se puede afirmar, según se puede ver en el cuadro 1, que el crecimiento de la masa de población turística que nos visita ha sido permanente desde los 39.959 (22.595 en Las Palmas y 17.364 en Tenerife) en 1957, hasta los tres millones largos que han entrado en el año 1986, con muy pocos altibajos.

De cualquier forma, conviene hacer algunos comentarios al respecto, observando el gráfico 1 que responde al cuadro reseñado. En primer lugar, se puede apreciar que la curva de crecimiento inicia su aceleración en 1962, incrementando su ritmo a partir de 1968.

En el período comprendido entre 1972 y 1976 hay una ligera recesión (recesión que no se produce en Tenerife a la vista de los datos estadísticos, pero que es obvio que se trata de un falseamiento de datos al cambiar la fuente de información) que, sin embargo, no impide que a partir de ahí vuelva a recuperarse el ritmo de crecimiento, relativamente constante, y que en los años siguientes a 1982 parece que se vuelve a acelerar.

Se debe observar igualmente que, en el caso de la provincia de Las Palmas, en sus cifras de turistas, existen del orden de 600.000, correspondientes a las islas de Lanzarote y Fuerteventura, a las que llegan directamente en vuelos chárter a sus aeropuertos, cosa que no ocurre con las otras islas de la provincia de Tenerife, donde prácticamente todos los turistas pasan por el puerto o aeropuerto de la isla mayor.

En cualquier caso, la cifra total empieza a ser importante para un archipiélago, que tiene un número total de plazas de 223.052, según datos de la Consejería de Turismo y Transportes a noviembre, de 1987, y una población total que ronda el millón y medio de habitantes.

Sin embargo, una de las características más significativas de esta masa turística es su estabilidad a lo largo del año. En efecto, si tenemos en cuenta que el turismo de origen peninsular (aproximadamente del orden del 30 % sobre el total) tiene su mayor incidencia en los meses de junio a noviembre y que, por el contrario, los turistas del resto del continente europeo la tienen precisamente entre los meses de noviembre a abril, es fácil llegar a la

conclusión de que las islas Canarias reciben con regularidad un porcentaje entre el 7 y el 10 % del contingente total de turistas cada mes. Esto, obviamente, hace mucho más rentables las infraestructuras y servicios implantados.

LAS REPERCUSIONES ESPACIALES. (LA LOCALIZACION DE LA POBLACION TURISTICA).

Si, efectivamente, la primera implantación turística de principios de siglo tuvo una localización restringida y muy precisa, no va ser menos cierto que el turismo masivo exige sol y suelo en abundancia y como consecuencia de ello la localización se desplaza automáticamente al sur de las islas, donde por las características climáticas del archipiélago con predominio de los vientos húmedos del alisio en Noreste, tiene en su parte opuesta (controlada por una barrera montañosa superior a los 2.500 metros, tanto en Tenerife como en Gran Canaria) una garantía de sol.

Las iniciativas que se producen en 1964 para Maspalomas Costa Canaria, en Gran Canaria, y años más tarde en Los Cristianos y playa de las Américas, en Tenerife, darán un vuelco total a la localización turística.

En el gráfico 2 se puede apreciar el crecimiento en número de plazas, tanto hoteleras como extrahoteleras en el caso de Gran Canaria. A partir de 1974 el Sur iguala las plazas hoteleras establecidas en la ciudad y en 1986 las duplica. En cuanto a las plazas extrahoteleras también son igualadas desde 1970 y, en 1986, están multiplicadas por diez.

El gráfico 3 representa la evolución del número de plazas en la ciudad de Las Palmas. La decadencia se ve claramente: mientras las plazas hoteleras tienden a estabilizarse después de un crecimiento muy rápido en la década de los sesenta, las plazas

CUADRO NUMERO 1
Número de turistas llegados, por provincias y según años.

AÑO	LAS PALMAS	TENERIFE	TOTAL
1958	23.701	17.364	40.731
1960	46.232	26.908	73.140
1962	73.224	41.394	114.618
1964	137.435	90.160	227.635
1966	258.745	169.798	428.543
Fuente: INE 68			
1968	346.856	196.191	543.047
1970	500.550	291.998	792.548
1972	760.586	431.347	1.191.933
1974	981.546	478.000	1.459.546
1976	1.080.566	1.263.418 (2)	2.343.984
1978	1.238.531	1.350.385 (2)	2.588.866
Fuente: MIT 80 y Cabildo de Tenerife			
1980	1.333.034		
1981		1.363.600	
1982	1.531.403	1.459.452	2.990.855
1984	2.008.270	1.616.392	3.624.662
1985	2.082.979	1.652.757	3.735.736
1986	2.377.464	1.874.903	4.252.367

Fuente: Consejería de Turismo y Transportes 1987



Urbanización Puerto Rico (Gran Canaria), en valles profundos (vaguadas de barrancos).

CUADRO NUMERO 2

Actuaciones de carácter turístico, dimensión y capacidad de acogida, según periodos.

Leyenda:

A: Número de actuaciones.

B: Hectáreas disponibles, según suma de superficies.

C: Actuaciones con superficie superior a las 150 hectáreas, porcentaje sobre la superficie total.

D: Capacidad de acogida hipotética según número de plazas.

E: Oferta real de plazas construidas al final del periodo.

	A	B	C	D	E
1. Periodo anterior a 1964					
Gran Canaria	3	73	—	3.700	—
2. Periodo 1965-1969					
Gran Canaria	6	381	1/70	35.000	10.000
3. Periodo 1970-1971					
Gran Canaria	4	684	2/40	65.000	28.000
Fuerteventura	8	840	—	75.000	700
Lanzarote	3	93	—	8.000	850
4. Periodo 1972-1975					
Gran Canaria	8	1.081	3/80	125.000	75.000
Fuerteventura	44	6.098	7/60	600.000	1.500
Lanzarote	12	1.459	1/50	135.000	6.500
5. Periodo 1976-1979					
Gran Canaria	3	1.916	1/90	265.000	90.000
Fuerteventura	2	30	—	600.000	3.500
Lanzarote	2	1.325	1/95	200.000	10.500
6. Periodo 1980-1986					
Gran Canaria	3	232	1/90	290.000	110.000
Fuerteventura	3	—	—	600.000	12.000
Lanzarote	3	250	—	220.000	25.000

TOTAL Superficie disponible

Gran Canaria: 4.367 hectáreas (30,1 %). Relación plazas/superficie 25,1

Fuerteventura: 6.968 hectáreas (48,2 %). Relación plazas/superficie 1,72

Lanzarote: 3.127 hectáreas (21,6 %). Relación plazas/superficie 7,99

extrahoteleras tienen un declive muy pronunciado a partir de 1973, produciendo un serio deterioro urbano en cuanto a la aparición de edificios de apartamentos cerrados o dedicados, tras una transformación muy elemental, a actividades marginales.

El abandono de la ciudad, por otra parte, no tiene una lectura simple. No se trata solamente de las razones de sol y espacio, puesto que como contrapeso en la ciudad existía una infraestructura de servicios con la que difícilmente competía el Sur.

A mi entender, las razones, al menos de lo drástico del cambio, radican, de una parte, en la congestión que se había producido en el entorno de la playa de Las Canteras, donde no ya el crecimiento, sino la propia realización de las funciones más elementales, tales como accesibilidad y aparcamientos, estaban al límite de sus posibilidades y era difícil y costosa una remodelación a fondo de este sector. Pero, de otra, la crisis económica del año 1973 provoca un replanteo de los promotores en cuanto a los costes de explotación. Es obvio que frente a 0,5 empleos necesarios por plaza hotelera, se recurrirá al 0,1 empleos por plaza extrahotelera, especialmente las realizadas en bloques de apartamentos, donde incluso la construcción es notablemente más barata. (3)

En el gráfico 4 se puede ver el impulso de las plazas extrahoteleras en el sur insular de Gran Canaria que algunas encuestas lo establecen, fundamentalmente, a partir de 1969, pero que, probablemente, fue algo más escalonado. Tampoco creemos que el alto crecimiento de 1980 sea tan exponencial, sino que se produce a partir de esos años una legalización de muchas plazas encubiertas. De cualquier forma, queda patente el decrecimiento de la ciudad de Las Palmas y la potencialidad que comienza a tener Lanzarote y, progresivamente, Fuerteventura.

Las estadísticas de 1986 dan las siguientes cifras para las provincias de Las Palmas y Tenerife:

Tenerife

Plazas hoteleras	35.582 (37 %)
Plazas extrahoteleras	60.494 (63 %)
Total	96.076

Las Palmas

Plazas hoteleras	30.215 (23 %)
Plazas extrahoteleras	99.718 (77 %)
Total	129.933

Debe notarse que la mayor proporción de plazas no hoteleras en la provincia de Las Palmas se debe a que el retroceso que se produjo en la capital de esta provincia no tuvo su equivalente en la de Tenerife, ya que el Puerto de la Cruz mantuvo una estructura hotelera importante que aún hoy conserva, existiendo poquísimas plazas de este tipo en Santa Cruz.

Y un fenómeno íntimamente ligado al desplazamiento en la localización del turismo está en la población de

servicios que arrastra. Así, mientras en Gran Canaria se ha producido un desplazamiento importante de la población desde el Norte (la zona agrícola y más poblada tradicionalmente) a la zona sureste, incrementándose, asimismo, la proporción de población que vive en el área metropolitana; en Tenerife este fenómeno ha sido mucho más lento e incluso inapreciable en los años setenta (4).

Todo esto ha producido que en el corredor Este de las islas se hayan localizado las grandes infraestructuras de comunicaciones (puerto, aeropuerto, autopista) e incluso de carácter industrial, unido todo ello, en el extremo, con el turismo. El fenómeno es igual en Tenerife, con la creación del aeropuerto Reina Sofía, aunque lleve algún retraso.

Para dar una idea de dimensión numérica, podemos decir que en una hipótesis hecha por la firma SETAP en 1974, si se llegase al techo de 250.000 plazas en el Sur eso significaría entre 150.000 y 200.000 puestos de trabajo entre directos e inducidos y podría arrastrar a una población total del orden de los 500.000 habitantes, lo que supondría una población simultánea en el Sur de 750.000 habitantes (piénsese que el área metropolitana de Las Palmas está hoy alrededor de los 400.000 habitantes) y el aeropuerto recibiría del orden de 4.500.000 turistas al año. (En este momento el aeropuerto de Palma de Mallorca recibe del orden de 3.500.000 turistas.)

LA TRADUCCION FISICA Y EL PLANEAMIENTO

Evidentemente, todo este fenómeno ha tenido unas repercusiones en el uso del suelo y su ordenación notoriamente significativas, impulsado no sólo por la explotación directa de la actividad turística, sino por la obvia especulación que se produce ante la expectativa de la misma.

En el cuadro 2 tratamos de hacer una síntesis, que luego explicaremos, de la evolución del planeamiento (y específicamente de las actuaciones con carácter turístico) de las islas orientales, que es de donde tenemos datos, y de la repercusión en plazas turísticas potenciales y reales.

Merece la pena una descripción de este proceso, aunque esté referido sólo a las islas orientales, porque nos puede poner en claro muchas de las claves que caracterizan la implantación de la actividad turística en Canarias.

En 1964, tras legalizarse a través de una especie de Plan Director (sin ninguna referencia en nuestro ordenamiento jurídico-urbanístico), el concurso internacional para la ordenación con fines turísticos, en el sur de la isla de Gran Canaria, de Maspalomas Costa Canaria (2.130 hectáreas de terreno de un solo propietario) comienza una operación de tanteo para ver las posibilidades de este tipo de actividad.

Seguidamente, se realizan tres proyectos de urbanización (planes parciales, planes especiales) para una superficie de 73 hectáreas y una capacidad de acogida de unas 3.700 plazas. Son realizadas en muy baja densidad y con tipología de ciudad jardín, acogidos con un hotel y centro de servicios.

Un cierto éxito inicial, permite a los propietarios y promotores ampliar la oferta, realizando y aprobándose seis proyectos más con una superficie de 381 hectáreas y unas hipotéticas 30.000 plazas. La voluntad decidida del promotor de llevar adelante la operación lo demuestra el hecho de que realmente se construye con una cierta regularidad y al final de 1969 existirán unas 11.500 plazas, que en 1972 serán ya 27.000.

Sin embargo, uno de los planes, Playa del Inglés, con una superficie de 280 hectáreas abandona en buena proporción la tipología en baja densidad y admite parcelas para bloques de apartamentos. Existen, por otra parte, graves y grandes diferencias con el Plan Director que se quiere hacer pasar como no vinculante y será una sentencia del Supremo la que bastantes años después ponga las cosas en su sitio.

La sentencia tendrá sólo efectos formales, porque la realidad empezaría a dispararse en el período 1970-71. En efecto, en la propia Gran Canaria aparecen dos promociones importantes en dimensión y en el municipio limítrofe. Estas nuevas "urbanizaciones" tratarán de emular el éxito del promotor de Maspalomas, el conde de la Vega Grande, y, efectivamente, lo conseguirán.

Pero el fenómeno salta de isla: en Lanzarote se promueven tres planes especiales (93 hectáreas y 8.000 plazas) y en Fuerteventura, una isla con escasos recursos de infraestructura y población, comienzan algunos escauceos a la sombra de la Ley de Zonas y Centros Turísticos en dos puntos que serán decisivos, en las dunas de Corralejo, al Norte, y en la península de Jandia, al Sur, con una zona de playas que tienen hasta 20 kilómetros de longitud.

El período siguiente, 1972-75, cuando el fenómeno turístico es una realidad en toda España y cuando esta realidad empieza a estar sedimentada en Gran Canaria y Tenerife, salta la especulación de terrenos en toda su intensidad. En Fuerteventura, donde las posibilidades físicas son aparentemente más favorables, pero donde, al mismo tiempo, las condiciones de desarrollo son más difíciles se promueven (y aprueban, por supuesto) hasta 44 planes de ordenación poniendo en expectativa más de 6.000 hectáreas y 600.000 plazas. Cualquier costa es susceptible de planificarse.

La especulación también alcanza a Gran Canaria y a Lanzarote, pero con dos matizaciones: en la primera empiezan a limitarse las posibilidades de espacio y en la segunda entra una

empresa tal como Riotinto que promueve 765 hectáreas en un lugar cercano a Arrecife donde las condiciones físicas quizá no son las idóneas, pero con alto grado de accesibilidad a los servicios e infraestructuras existentes.

La recesión del 73, que aquí llega con un poco de retraso, hace que el período 1976-1979 sea un período de reconversión. Empieza a producirse una selección natural y las promociones entienden que las economías de escala son importantes, lo que induce a la concentración y a la contigüidad cuando se trata de promocionar en serio. Se han seleccionado ya los puntos de apoyo y Gran Canaria tiene al final del período 90.000 plazas, mientras que Lanzarote, y más tímidamente Fuerteventura, empiezan a arrancar, entre otras cosas, ayudadas con fuertes inversiones, en aeropuertos y carreteras.

En el último período considerado, 1980-1986, las promociones son muy limitadas y en general, en tanto que el terreno para especular se ha terminado, se trata de buscar en la propia edificación (productividad del suelo) la base del beneficio fácil e inmediato. La idea de ciudad jardín hace años que se abandonó. Comienzan a producirse problemas de congestión y algunos otros de deterioro. No sabemos si se producirá un salto cualitativo.

En cualquier caso, conviene ahora hacer algunas reflexiones sobre la situación en que ha quedado el suelo.

Podemos recordar que este terreno de uso turístico supone respecto a la totalidad del suelo útil (entendiendo por éste, aquel que tiene dentro de la superficie insular una pendiente inferior al 15 %) unos valores del siguiente orden:

Gran Canaria, 10,5 % del suelo útil.
Fuerteventura, 6,2 % del suelo útil.
Lanzarote, 7,9 % del suelo útil.

y si, además, localizamos esta superficie respecto al litoral que hipotéticamente tiene condiciones de uso turístico por sus recursos costeros con carácter de playa o similar, obtendríamos las siguientes cifras:

Gran Canaria:

Longitud de costa apta,
47 kilómetros sobre un total de 197,
lo que supone una profundidad media
de 929 metros.

Fuerteventura:

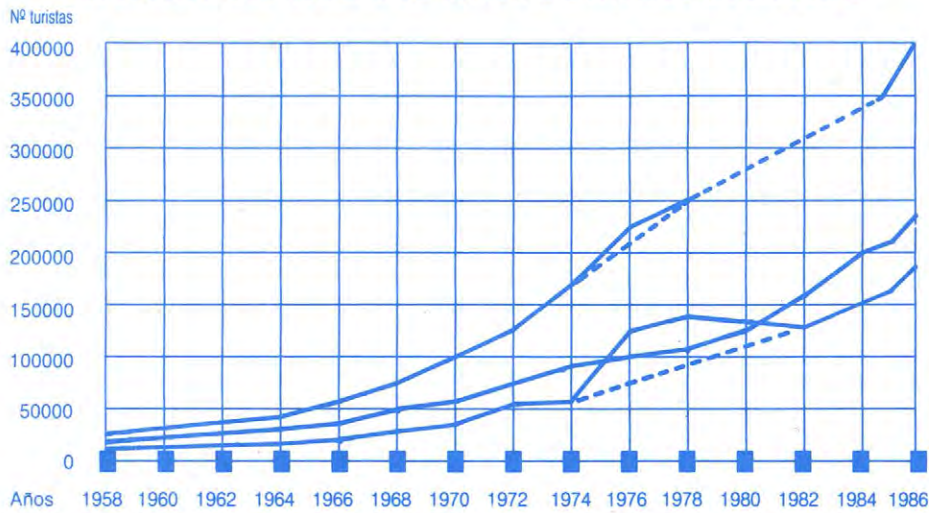
Longitud de costa apta,
75 kilómetros sobre un total de 265,
lo que supone una profundidad media
de 930 metros.

Lanzarote:

Longitud de costa apta,
32 kilómetros sobre un total de 169,
lo que supone una profundidad media
de 977 metros.

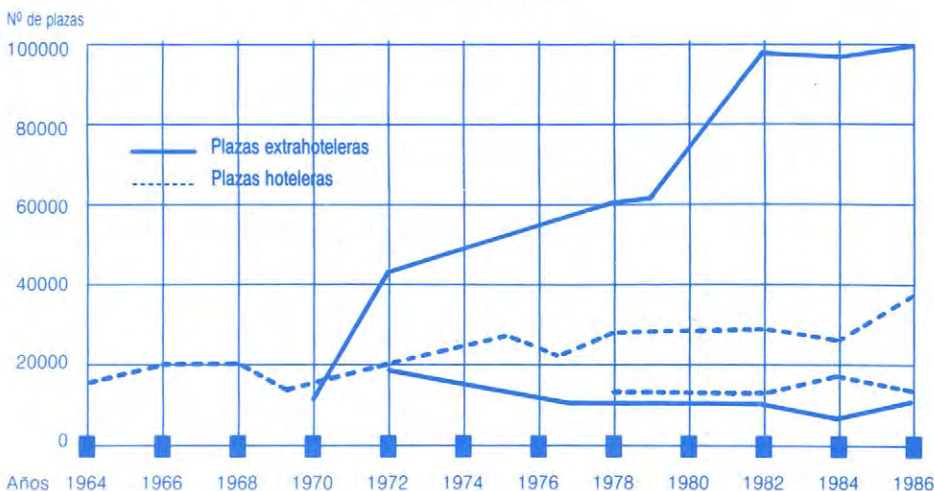
Estas cifras nos pueden dar idea de dos conceptos elementales: el primero,

GRAFICO 1
EVOLUCION DEL NUMERO DE TURISTAS ENTRADOS EN CANARIAS



Playa de las Américas (Tenerife). Edificación característica en terreno llano, organizada por grandes conjuntos.

GRAFICO 2
EVOLUCION DE LAS PLAZAS HOTELERAS Y EXTRAHOTELERAS EN GRAN CANARIA



la paradoja de tener casi el 9 % del territorio útil bloqueado con bajísimas densidades de población (inferiores a 20 habitantes/hectárea) en un lugar como la región Canaria, donde las densidades medias son superiores a los 100 hab./Ha. para ese mismo territorio útil. Segundo, que toda la costa susceptible de uso turístico está ocupada en una profundidad de un kilómetro, aproximadamente, lo que supone que el área de influencia establecido por el reciente proyecto de Ley de Costas esta ya ocupado.

LAS LIMITACIONES DEL SITIO Y LA EXPLOTACION INADECUADA

En los manuales más elementales de urbanística se puede encontrar noticias de las limitaciones que el propio territorio impone a la implantación de cualquier uso y, en este sentido, la topografía (pendientes y continuidad del territorio, etc.), el microclima (la orientación, altitud, etc.) e incluso la presencia de determinados elementos, bien sean de carácter paisajístico o específicos propios (playas, vegetación, características bio-geológicas, etc.) condicionan de forma notable lo que podríamos llamar el "aprovechamiento" de los recursos del territorio para ese uso concreto.

Con carácter general se puede decir que todo este conjunto de condiciones naturales, en el momento de implantar a través de un plan de ordenación (sea éste del nivel que sea) un uso al territorio, pueden ser manipuladas o simplemente ignoradas. Y, efectivamente, tal tipo de problemas pueden encontrarse en todas las promociones que han venido desarrollándose en estos últimos años.

Desde el punto de vista de este aprovechamiento con carácter edificatorio (o, en general, de usos pormenorizados de carácter urbanístico) pueden destacarse tres aspectos que, a mi entender, han tenido una especial incidencia:

- a) La ocupación en términos superficiales del suelo.
- b) La localización de las funciones y relación entre ellas, y
- c) La intensidad de los usos implantados.

La ocupación superficial con usos primarios (tales como edificación, viales y servicios) suele ser por término general del 100 %. El carácter privado de la propiedad y de la iniciativa de promoción hace que la ocupación sea exhaustiva, como corresponde en una concepción muy simple al máximo aprovechamiento.

Conceptos tales como paisaje o espacio libre como tal en su estado geomorfológico natural carecen de sentido porque no pueden ser explotados de forma directa.

Pero lo curioso es que esta concepción que en un uso industrial (la típica urbanización industrial, que es un conjunto, más o menos "ordenado", de

calles y parcelas") puede parecer lógica, aunque no razonable, ocurre de igual forma en las urbanizaciones turísticas, donde hipotéticamente el paisaje debe ser un recurso a considerar. De hecho, éste es alterado sustantivamente y en todo caso aparecen las "zonas verdes" o bien como espacios atomizados de uso individual, o bien en lugares inaccesibles o poco aptos para la edificación.

En segundo lugar, y referido a las funciones, ocurre que éstas están dispuestas de forma jerarquizada de tal manera que hay zonas de primera categoría, otras de segunda y así sucesivamente, según la proximidad al recurso-servicio más significativo: la existencia de playa.

Además, se suelen repetir las funciones de urbanización en urbanización, separadas por la línea que define la propiedad, porque no existe coordinación y, en cualquier caso, se tiende a la autonomía máxima de cada explotación. Se produce, así, una segregación física, y a veces social, con caracteres muy notorios.

En este sentido, suele ser muy llamativo, y tristemente corriente, la separación radical entre población "al servicio de" y población "servida", con tipologías edificatorias distintas y, evidentemente, con localizaciones distintas.

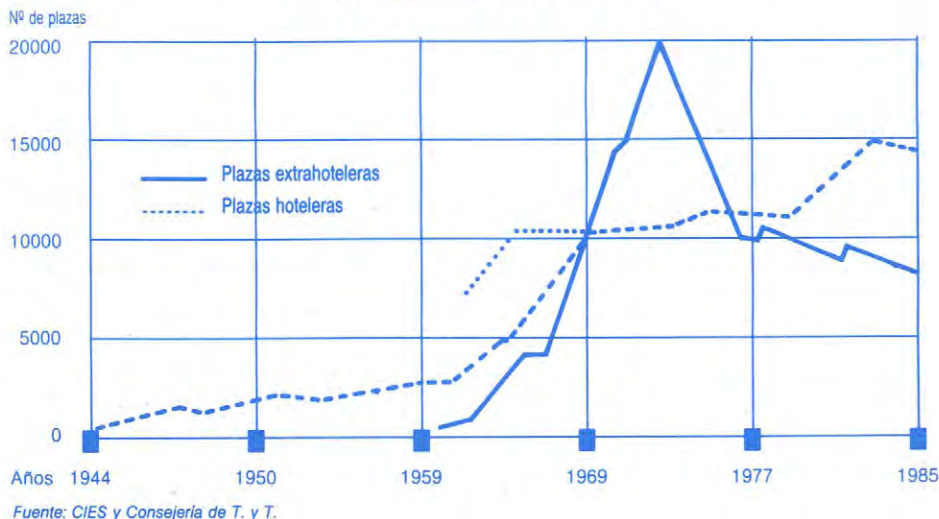
En tercer lugar, y en lo referente a la volumetría edificada o intensidad de los usos implantados, ésta suele ser engañosa, aparentemente contradictoria, porque si bien se suele poner un volumen bajo (en las urbanizaciones turísticas siempre se juega con la imagen de la "ciudad jardín") ocurre que puntualmente y parcela a parcela se producen bastantes transgresiones, debido, normalmente, a una normativa laxa en el control de lo edificado, y se acentúan aprovechamientos excesivos en determinados usos tales como hoteles (que se localizan en los lugares privilegiados y muchas veces formando pantalla frente al mar).

Se engaña, igualmente, al medir las densidades de habitación contando los espacios no usables para rebajar los coeficientes y, en general, dado que las parcelas se venden individualmente, y no es la promotora quien edifica todo, cada pequeño propietario quiere, a su vez, obtener el máximo beneficio edificatorio.

Es decir, que mientras el promotor manipula la parcelación (máxima superficie vendible en parcelas), el constructor individual manipula la edificación (máxima superficie edificada vendible).

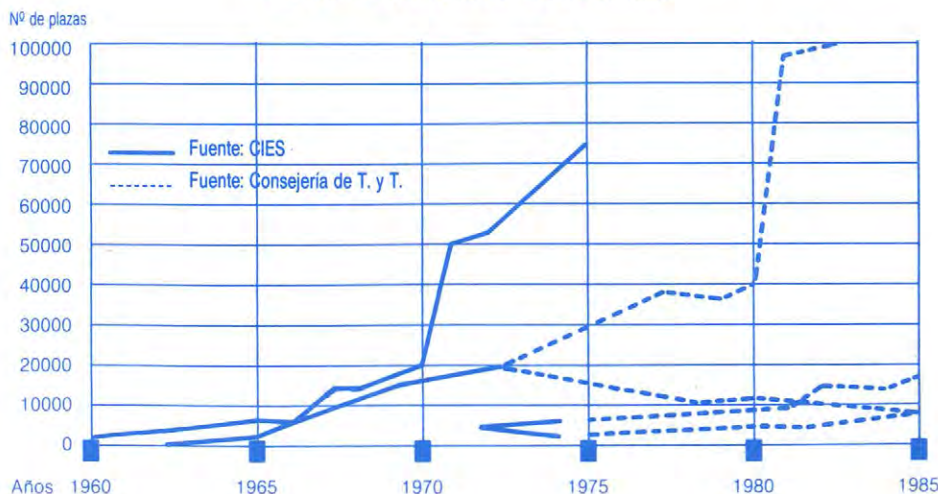
Y, por último, existe la problemática que se deriva de la intensidad de uso que se ejerce sobre los recursos (en muchos casos escasos) base de la implantación, como puede ser una infraestructura portuaria de dimensiones insuficientes para el volumen de usuarios previsto, una infraestructura viaria relativamente elemental para un tráfico complejo o

GRAFICO 3
EVOLUCION DE LAS PLAZAS HOTELERAS Y EXTRAHOTELERAS
EN LA CIUDAD DE LAS PALMAS



Puerto de la Cruz (Tenerife). Ciudad del norte insular que aún conserva una estructura hotelera apreciable.

GRAFICO 4
EVOLUCION DE LAS PLAZAS EXTRAHOTELERAS SEGUN LOCALIZACIONES
EN LA PROVINCIA DE LAS PALMAS



lo que es más corriente, una pequeña playa para una cantidad de usuarios hipotéticos (pero cuya realidad se puede verificar fácilmente, viendo el número de metros cuadrados por bañista que debe soportar) que supera con mucho las previsiones más optimistas. Con el agravante de que el acceso a ese recurso no es sólo para la urbanización colindante, sino para todas las cercanas más los transeúntes.

En definitiva, se produce no sólo un uso exhaustivo de todas las posibilidades de explotación, sino un

sobreuso de los recursos característicos existentes.

Volvemos a repetir, y casi como conclusión, que teóricamente debería producirse ahora una reconversión de lo edificado, sobre todo en islas como en Gran Canaria, donde el número de plazas empieza a ser importante y toda la costa está ocupada realmente o con el suelo clasificado.

Se inicia en estos momentos la redacción de los Planes Insulares, figura de planeamiento puesta en vigor por la Comunidad Autónoma (Ley 1/1987, de 13 de marzo), gestionados por

los Cabildos y puede que en breve tengamos también la Ley de Costas.

¿Significará esto un cambio, al menos de las autoridades urbanísticas, que tan laxas han sido hasta el momento? Tenemos serias dudas. De momento, el Gobierno del CDS-AP, se ha apresurado a manifestar que impugnará la Ley de Costas porque, entre otras cosas, atenta a la propiedad privada.

Eduardo Cáceres Morales.

Arquitecto urbanista y catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSA de Las Palmas.

Urbanización Puerto Rico (Gran Canaria). Edificación característica en terrenos con pendiente.



(1) Algunos de los hoteles, tales como el Metropole, fueron centro de tertulia literaria y donde se relacionaba la sociedad local con la inglesa. Producto de esta situación nació, entre otras, la obra de Alonso Quesada "Smoking room", que contaba precisamente este tipo de relaciones.

(2) Hay serias dudas sobre estas cifras que no son concordantes ni con las anteriores ni con las siguientes. Sobre todo por proceder de fuentes distintas, según se expresa.

(3) Los coeficientes dados de 0,5 y 0,1 empleos turísticos por plaza hotelera y extra-hotelera están obtenidos por la empresa SE-TAP en una encuesta directa realizada en 1974 y haciendo comparaciones con otras zonas turísticas.

(4) A título de ejemplo, en Gran Canaria, en 1950 la distribución de la población era la siguiente: Norte, 20,6 %; Sur, 9,8 %; Interior, 13,5 %; Zona Metropolitana, 56,1 %. En 1970, la distribución había cambiado: Norte, 13,5 %; Sur, 12,75; Interior, 8,0 %; Zona Metropolitana, 65,8 %. En Tenerife, la situación es diferente: 1950. Norte, 34,6 %; S-SO, 7,4 %; S-SE, 9,2 %; Zona Metropolitana, 48,8 %, 1970. Norte, 34,5 %; S-SO, 9,1 %; S-SE, 5,8 %; Zona Metropolitana, 50,5 %.

TOURISTIC PLANNING IN THE CANARY ISLANDS

Tourism in the Canary Islands has sociological antecedents stretching back to the end of the 19th century and the beginning of the present one, when seasonal hotels appeared with a basically British clientele, as was to be expected in a place where the trading companies and coal supply were preponderantly British. But it was in the sixties that mass tourism began to appear, with its demand for sun and ground in abundance. This was found to the south of the islands, where, in 1964, the tourism developments of the Playa de las Américas began on Tenerife and Maspalomas on Gran Canaria.

However, after the boom decade of the sixties, a pronounced decline took place as from 1973. Urban deterioration began, apartment buildings beginning to be closed up or devoted to marginal activities, especially in the town of Las Palmas. Lanzarote and Fuerteventura began to become stronger, as tourism moved towards these islands, dragging with them the service population. On this last island, some ripples began under the shadow of the Tourist Centre Zoning Law.

From 1980 to 1986, there were very limited developments: the speculators had used up all speculable land and it was now the development of that land that offered the way to a quick, easy profit. The idea of the garden city having been abandoned, problems of congestion and deterioration occurred.

If one analyses the situation into which the ground had fallen after these phenomena, we come across the paradox of finding 9 % of the

useful land blocked with very low population densities (less than 20 inhabitants per hectare) whilst the average densities in the Canaria Region are higher than 100 inhabitants per hectare for this same useful land; or that the coast is occupied to a depth of one kilometre, which means that the area of influence established by the draft Coast Law is already occupied.

With respect to the putting the land's resource's to a specific use, none of the developments put up over the last few years have taken into condition the natural conditions in this territory when it came to drawing up zoning plans, and these conditions have either been manipulated or ignored.

Thus, surface occupation for primary uses (building, roadways, services) tends to be 100 %.

Since the ownership and development is in private hands, occupation is usually exhaustive. Concepts such as landscape or open space lack meaning, because they cannot be directly exploited and the idea of occupation can be seen in the tourist housing developments, where this landscape should, hypothetically, be a resource to take into consideration. However, it is altered or simply appears in "green zones" or in spaces for individual use or in inaccessible places or places unsuitable for building.

Moreover, the functions are shared out hierarchically, with first, second, third category zones, etc., depending on their nearness to the beaches, with a physical and social

segregation occurring between one development and the next along the line defining the property. Thus the population "in the service of" are radically separated from the "served" population, and building typologies are different and clearly differently located.

With reference to the intensity of impled uses, this tends to be misleading, since although the developments play with the "garden city" idea, transgressions take place and there is an accent on excessive use, such as in hotels, which are put up in priveleged spots and often form a kind of screen against the sea, usually due to lax regulations on building control, whilst the developer manipulates the building (maximum built-up surface area saleable). Finally, there are the problems arising from the intensity of use of scarce resources: insufficient primary infrastructure for expected number of users, elementary roadway structure for complex traffic or small beach area for a number of users that has already gone way beyond even the most optimistic hypothetical forecasts.

In short, not only are all the exploitation possibilities already being exhaustively used, but there is an over-use of the characteristic existing resources.

The author comes to the conclusion that there should now be a reconversion of built-up areas, especially on islands such as Gran Canaria, where the number of beaches is beginning to be important and all the coast is really occupied or with classified ground.

La residencia secundaria. Mito social y conflicto urbanístico en los espacios turísticos-recreativos

Manuel Valenzuela



Ejemplos muy dispares de "colonias" de veraneo, la una adosada a un núcleo rural del SW de Madrid, la otra organizada en torno al Paseo Marítimo de Sitges (Barcelona) y compuesta por palacetes construidos por la burguesía barcelonesa a principios de siglo. (Fotos de A. Humbert, Casa de Velázquez, y del autor).

LA RESIDENCIA SECUNDARIA, UN MODELO RESIDENCIAL ENTRE LO RECREACIONAL Y LO TURISTICO

La expansión reciente que en todos los países de economía avanzada ha tenido la residencia secundaria (en adelante R.S.), a partir de los años cincuenta, se puede enmarcar en el más amplio contexto del crecimiento del nivel de vida y del tiempo de ocio disponible; también supone un reforzamiento ideológico, habitualmente manipulado, de la vieja tradición antiurbana, que se empeña en presentar la vuelta al campo como arquetipo de vida sana y equilibrada y, en consecuencia, como antídoto frente a las tensiones de la vida cotidiana (M. Bunce, 1982). Ello ha supuesto la incorporación de los grupos sociales mesocráticos e incluso claramente populares al mercado de la R.S., que con anterioridad había estado monopolizado por las clases altas. En todo caso, la posesión de una R.S. se interpreta como signo de ascenso en la escala social y profesional.

Los usos asignados a la R.S. han experimentado, igualmente, un ensanchamiento. Si el veraneo fue la razón de ser de la primera generación de R.S., que en nuestro país se remonta al cambio de siglo, el parque actual de R.S., situado en el último censo alrededor de los casi dos millones oficialmente, aloja una gama mucho más amplia de formas de utilización por parte de sus propietarios, que además han alterado la periodicidad con que las frecuentan. Son mayoría los que pasan en ellas fines de semana y vacaciones cortas ("puentes", Navidad, etc.) y abundan entre los profesionales de alto nivel quienes las habitan durante estancias más largas, incluso parte del tiempo productivo, gracias a las ventajas de la revolución informática y de las comunicaciones. Comienza a observarse una creciente tendencia a convertir la R.S. en vivienda permanente a la hora de la jubilación. Por lo demás, hay innumerables formas de transición entre la vivienda principal y R.S. en las áreas periurbanas de las grandes ciudades, como ya demostramos hace una década para el caso de Madrid (M. Valenzuela, 1976).

Esta última modalidad de R.S., la periurbana, sin duda la más estudiada internacionalmente, es concebida como un fenómeno de irradiación urbana sobre ámbitos espaciales cada vez más extensos y distantes de los núcleos urbanos expansivos, por lo que se la asimila a una versión más del estallido urbano. (J. Mirloup, 1984; M. Valenzuela, 1986). Así, la R.S., junto a otras variantes de uso recreativo del espacio, habría actuado como un eficaz instrumento de periurbanización.

También hacia el litoral se proyectó una variante expansiva de R.S. inicialmente alimentada por una demanda de origen regional, particularmente nutrida y fiel en Cataluña y el País Valenciano, que

habitualmente se polarizaba en torno a un reducido número de núcleos litorales preferidos por las burguesías acomodadas de las ciudades próximas. En la etapa "desarrollista" se produjo un importante incremento de la R.S. en todo el litoral español, fruto de la coyuntura económica expansiva y del furor consumista de las clases medias urbanas deseosas de exhibir su nuevo estatus. Paralelamente, España se convertía en destino preferido del turismo de masas europeo, lo que ha complicado enormemente cualquier intento de interpretación de la R.S. en las áreas litorales destinatarias de estos flujos turísticos multitudinarios, tanto mayor cuanto más matizada y compleja sea la relación entre turismo exterior e interior.

El turismo, en su doble variante, genera una demanda estacional de alojamiento, que mayoritariamente se solía resolver a través de la oferta hotelera. Es ya un lugar común referirse a las condiciones particularmente duras a que los operadores turísticos extranjeros someten a los hoteleros españoles para obtener de ellos unos precios muy favorables, con la permanente coacción de dirigir la clientela reclutada en sus países de origen hacia otras zonas turísticas. Sin embargo, durante los últimos años se ha observado una pérdida de peso del alojamiento hotelero frente a la irresistible ascensión de la oferta extrahotelera, que permite al turista una mayor flexibilidad y adaptabilidad a sus circunstancias. De la situación actual puede dar prueba el que sólo el 18,8 % de los turistas en agosto de 1986 se haya alojado en establecimientos hoteleros (A. Nodal, 1987).

Un problema metodológicamente de muy difícil solución es desglosar, dentro de la oferta extrahotelera, lo que es alojamiento turístico y por tanto temporal y en régimen de alquiler, de lo que es residencia secundaria, que usa el propietario y su familiar en estancias distribuidas a lo largo del año. Entre ambas se da un muestrario de situaciones intermedias, que se enriquecen constantemente con nuevas fórmulas de alojamiento cada vez más elaboradas y, en algunos casos, en el borde de la ilegalidad, como es el caso de la propiedad a tiempo parcial ("time-sharing").

El alojamiento extrahotelero, que el Instituto Español de Turismo cifraba para 1986 en 9,3 millones de plazas, se halla en situación legal y estadística muy confusa, por lo que en el estado actual de su conocimiento es imposible aportar datos y distribuciones precisos. Sus tipologías arquitectónicas son, por lo demás, harto heterogéneas: bloques colectivos, bungalows, villas, casas tipo "pueblo", marinas, etc. Se advierte en el mercado una aceptación cada vez mayor por las edificaciones inspiradas en la arquitectura popular casi siempre muy falseada y convencional (J. M. Morales, 1982). Sin embargo, en el pasado reciente, fue el bloque de

apartamentos, en la línea del peor estilo "internacional", el elemento arquitectónico configurador del paisaje construido de las nuevas ciudades de ocio de los años sesenta (Platja d'Aro, Gandía, La Manga o Fuengirola). Sobre la construcción, venta y alquiler de apartamentos de playa prosperaron algunos de los negocios más representativos del franquismo. Algunas urbanizaciones de bloques levantaron agrias polémicas, envueltas en presunciones de ilegalidad, se dieron también sonados escándalos financieros, que llevaron a sus protagonistas ante los tribunales como en el tristemente célebre "caso Sofico".

Puede decirse que "el apartamento en la playa" formó parte de los mitos del desarrollismo español de los años sesenta, si bien las clases medias bajas tuvieron que recurrir para acceder a él al sistema de pagos aplazados. Los profesionales, en cambio, y el pequeño empresario, por su parte, pudieron permitirse disponer de una vivienda unifamiliar en una urbanización residencial de las muchas que proliferaron en las áreas de mayor calidad paisajística del entorno urbano y del litoral. Por último, la alta burguesía fue la clientela destinataria de las lujosas villas construidas en urbanizaciones exclusivas como S'Agaró, Sotogrande o Nueva Andalucía. Sólo algunos profesionales y empresarios pudieron permitirse la rehabilitación de construcciones de interés arquitectónico rodeadas de una propiedad rústica y envueltas en un paisaje rural bien conservado; el traspasé ampurdanés de la Costa Brava es arquetipo de comarca agraria, donde poseer una "masía" rehabilitada es todo un símbolo de pertenencia a la alta clase profesional o de negocios catalana.

Con el tiempo la edificación colectiva de uso turístico ha incorporado pautas estéticas más cuidadas y ha evolucionado hacia una mejor integración en el paisaje, al mismo tiempo que se incorporaban mejores dotaciones y servicios colectivos. Muy representativos de esta evolución son los conjuntos residenciales tipo "pueblo" y las "marinas" vinculadas a los puertos deportivos en la línea iniciada a mediados de los sesenta por Puerto Banús. Comparte los mismos criterios estéticos la actual oferta de vivienda unifamiliar, cuya variante adosada es hoy en día la más expansiva del mercado inmobiliario turístico.

TENDENCIAS ACTUALES EN LA DISTRIBUCION ESPACIAL DE LA R.S.

Una primera aproximación al tema pone de manifiesto cómo la R.S. en sentido restringido mantiene una expansión marcada en las áreas de influencia de las grandes aglomeraciones urbanas (C. Canto, 1982; F. Fourneau, 1984; F. López Palomeque, 1982) y en las zonas

litorales (M. T. Miranda, 1985; M. Marchena, 1987; F. Vera, 1987), a pesar de que en este caso la combinación de clientelas y prácticas residenciales hace muy compleja su identificación. De aquí que los valores estadísticos censales aporten más confusión que claridad al estudio de la R.S. en las áreas turísticas litorales, habida cuenta de las sutiles fronteras que la separan del alojamiento turístico extra-hotelerero. En principio, se puede aceptar que toda R.S. puede tener un uso turístico en circunstancias dadas, aunque sea menos frecuente lo contrario (ciertos regímenes de apartotel, por ejemplo). A ello viene a unirse la propia imprecisión que en los censos de vivienda decenales se hace de los términos residencia secundaria y vivienda vacante (éste último además de aplicarse a la vivienda no vendida puede también incluir a la vivienda de alquiler, turístico o no). Tampoco es solución recurrir para subsanar esta deficiencia a los registros oficiales de apartamentos de alquiler debido a la ilegalidad de no pocas situaciones.

Muchas voces se levantan desde distintos frentes exigiendo una clarificación de las situaciones diferenciadas que presenta el alojamiento extrahotelero, del que por definición forma parte la R.S. Se apoyan para ello, tanto en razones de eficacia inspectora y recaudatoria, como en los efectos negativos que provocan sobre el sector hotelero a causa de su competencia desleal. La trascendencia cuantitativa del fenómeno y la aparición de modalidades de compra-venta y de alquiler de dudosa legalidad así lo aconsejan por razones de equidad y de interés colectivo (evasión fiscal y de divisas). Una aproximación al peso regional de esa problemática y el desfase entre la realidad y las estadísticas censales se puede rastrear a través del siguiente cuadro.



1



2

Residencia secundaria y alojamiento extrahotelero
(Por Comunidades Autónomas)

Comunidad Autónoma	Residencias Secundarias (Censo de 1981)		Viviendas de potencial uso turístico (1986) (1)	
	Total	Por 100	Total	Por 100
Andalucía	266.463	14,1	631.861	16,0
Aragón	65.666	3,5	100.202	2,5
Asturias	30.153	1,6	76.350	1,7
Baleares	74.256	3,9	147.013	3,7
Canarias	43.425	2,3	217.937	5,5
Cantabria	24.364	1,3	43.181	1,1
Castilla-La Mancha	137.855	7,3	224.550	5,7
Castilla-León	185.072	9,7	297.538	7,6
Cataluña	332.275	17,5	699.951	17,8
Extremadura	55.723	2,9	108.102	2,7
Galicia	53.220	2,8	207.923	5,3
Madrid	131.608	6,9	232.588	5,9
Murcia	58.217	3,1	131.856	3,3
Navarra	13.336	0,7	33.655	0,9
Rioja	15.636	0,8	24.482	0,6
País Vasco	30.807	1,6	163.591	4,2
C. Valenciana	372.603	19,6	597.194	15,2
Totales	1.898.602	100,0	3.937.970	100,0

Fuentes: Instituto Nacional de Estadística. *Censo de Viviendas*. 1981 Secretaría General de Turismo. *Estudio de la Demanda Extrahotelera en España*. 1986.

(1) Datos obtenidos mediante la aplicación de un incremento del 27,1 por 100 al total de R.S. más viviendas desocupadas de 1981 e incluyendo correcciones provinciales en función de las observaciones de campo realizadas en municipios turísticos representativos.

1-2. La evolución experimentada en los asentamientos turísticos-residenciales de la Sierra madrileña (Guadarrama-pueblo) es la réplica de las altas densidades residenciales propias de las zonas turísticas (Eurosol en Torremolinos). (Fotos de A. Humbert, Casa de Velázquez, y del autor).



El relleno y desnaturalización de la imagen tradicional de los pueblos de montaña por la R.S. (Manzanares el Real), se contraponen a la rehabilitación de la arquitectura popular con aceptable respeto para las peculiaridades tipológicas y ambientales del hábitat rural tradicional (Villanueva de la Vera, Cáceres). (Fotos de A. Humbert, Casa de Velázquez, y del autor).



Como se aprecia en la zona de Pals (Gerona), el abandono de la actividad agraria suele ser el punto de partida para la conversión en R.S. de construcciones rurales de indudable calidad arquitectónica como son las masías del Baix Empordá. (Foto del autor).



Tanto si el término R.S. se toma en sentido restringido (1981) como amplio (1986) y abstracción hecha del incremento numérico entre ambas fechas (casi el doble), salta a la vista que en tres regiones se concentra más del 50 % de la oferta (Andalucía, Cataluña y Comunidad Valenciana), las tres con valores entre el 15 y el 20 %. Por tratarse de regiones con un sector turístico expansivo, alimentado por una demanda fiel tanto interior como exterior, no es atrevido suponer que una parte mayoritaria de su parque de R.S. se derivará hacia el mercado de alquiler en una elevada proporción, que el estudio del Instituto Español de Turismo evalúa entre el 60 y el 70 %, usándose para ello con desigual intensidad según localidades y productos la agencia inmobiliaria, los tour-operadores o bien directamente por mediación de los mismos propietarios. Incluso en este último supuesto, es frecuente que se destinen al uso propio fuera de estación o algunas semanas del verano. No es ocioso, pues, volver a recalcar la urgencia de que acabe de aflorar plenamente un mercado inmobiliario tan caótico y confuso como insolidario socialmente, en el que son moneda corriente la evasión fiscal y la picaresca.

Sin el peso que en los casos citados, es de destacar cómo una región turística de tradición típicamente hotelera como es Canarias ha incrementado su parque extrahotelero en mayor proporción que las anteriores, aunque este incremento se concentra con preferencia en esa "nueva frontera" del turismo canario que son las islas menores, destacando entre ellas Lanzarote. No es ajena a esta dinámica el creciente atractivo que las soleadas costas canarias ejercen sobre los jubilados centroeuropeos (ingleses y alemanes, sobre todo).

Mantienen una posición regional intermedia en las dos fechas utilizadas las regiones interiores (Madrid, Castilla y León y Castilla-La Mancha), que, en conjunto, totalizan entre el 20 y el 25 %. Predomina en ellas la modalidad más genuina de R.S.: una vivienda en propiedad, que no se alquila ni se comparte, usada en verano, fines de semana y "pequeñas vacaciones". Sería interesante poder discriminar en este importante segmento del parque residencial secundario la demanda madrileña de la autóctona, esta última compuesta preferentemente por emigrantes a las grandes ciudades, que retornan anualmente a sus lugares de origen. El mismo interrogante nos plantea el abultado incremento experimentado por la R.S. en Galicia entre 1981 y 1986. Distinta interpretación nos merece el caso vasco, donde la clientela más bien parece exclusivamente regional; tenemos indicios para afirmar que no es ajena la tendencia expansiva de la R.S. en esta Comunidad a la revalorización entre las clases medias urbanas de la vida rural tradicional,

materializada, más que en ningún otro elemento de la estructura agraria, en el caserío.

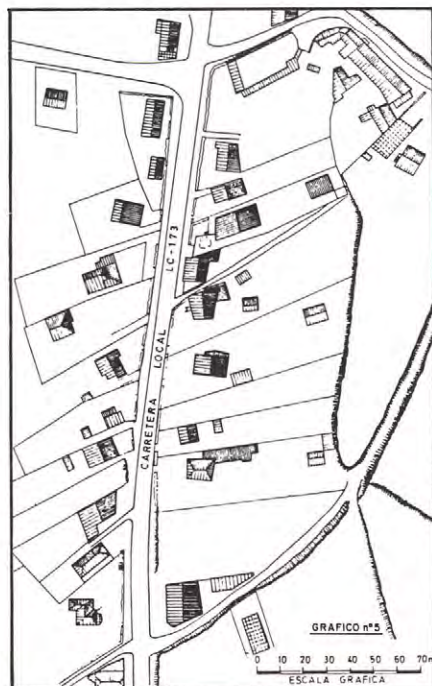
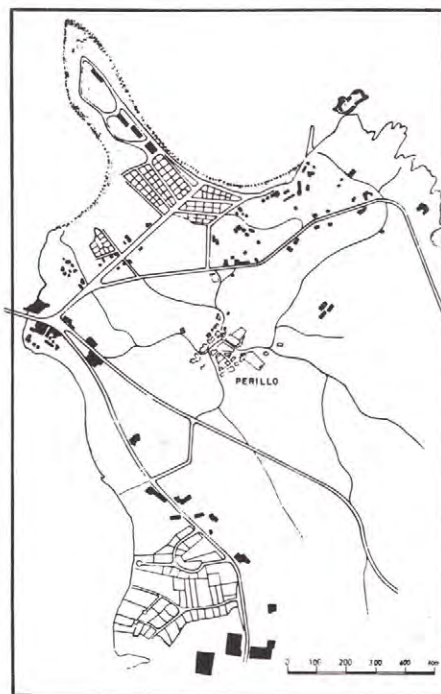
LA RESIDENCIA SECUNDARIA COMO FACTOR DE TRANSFORMACION Y REORDENACION DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

La evaluación y el estado actual de la cuestión esbozado en los anteriores epígrafes ha tenido una traducción espacial múltiple y compleja, de la que vamos a destacar la incidencia producida sobre el sistema de asentamientos de las zonas afectadas. En una primera aproximación, puede afirmarse que la R.S. unas veces se incardina en el hábitat preexistente según situaciones diferenciadas de convivencia o conflictividad y otras da lugar a nuevos asentamientos surgidos "ex novo". Ambas variantes se desarrollan pormenorizadamente en el resto de esta aportación, si bien para ambas puede ser igualmente válida la urgente necesidad de adoptar un tratamiento integrado en el marco espacial correcto de todos los diferentes asentamientos que coexisten sobre el territorio (rurales-urbanos, antiguos-modernos, principales-secundarios, etc.); sólo así se podrán sentar correctamente las bases para la formulación de alternativas válidas y razonables al actual panorama de anarquía y disfuncionalidad que presenta el hábitat turístico-residencial en España.

Los asentamientos rurales tradicionales y la residencia secundaria como oportunidad y como riesgo

Hubo en los primeros decenios del siglo XX entre los propietarios de R.S. el prurito de no renunciar en ellas a ninguna de las comodidades de la vida moderna, al mismo tiempo que disfrutaban de la tranquilidad y el pintoresquismo de los pueblos del mar y la montaña. Así se explica por qué, sin rehuir los núcleos preexistentes, preferían construir casas de nueva planta, normalmente dotadas de un jardín y adornadas de rasgos arquitectónicos definidores del estatus social del propietario.

Así surgieron las primeras "colonias" de veraneantes, resultantes de la parcelación de las pequeñas fincas rústicas de los alrededores de los pueblos o de las estaciones ferroviarias. El resultado fue la aparición de pequeños barrios de casas unifamiliares de notable prestancia arquitectónica, que marcará la imagen inicial de los lugares tradicionales de veraneo de la sierra madrileña como El Escorial, Cercedilla o Miraflores. Esta tradición se mantuvo mientras a la R.S. sólo pudo acceder un sector muy minoritario de la población urbana. Es a partir de los años sesenta cuando se produce el efecto combinado de la ampliación de la demanda de R.S. y la reducción de su capacidad adquisitiva. Hacen así su



La implantación litoral de R.S. ha dado lugar a asentamientos tan dispares como los que aparecen en el municipio de Oleiros (La Coruña). (Según X. L. Martínez Suárez. El proceso de ocupación de la costa en el término municipal de Oleiros (Coruña) (in) Coloquio Hispano-Francés. sobre Espacios Litorales, 1981, pp. 827-840).

aparición en el entorno próximo de los pueblos de verano "conjuntos residenciales" de vivienda colectiva, de menor tamaño y mejor concebidos en cuanto a tratamiento formal y dotacional que sus homólogos de las grandes ciudades; la presencia junto a ellos de las inevitables instalaciones deportivas y zonas ajardinadas les dan el "toque" ecológico. A cambio de estas mejoras, muchas veces puramente cosméticas, salta a la vista la ruptura provocada en la imagen tradicional de los núcleos de montaña o litoral por tales "islas" de alta densidad sobre morfologías caracterizadas por la laxitud. Claro está que no en todos los casos se han alcanzado los niveles de "empastamiento" y desfiguración de los núcleos tradicionales como los observados en localidades turísticas puras al estilo de un Fuengirola, un Playa de San Juan o un Blanes. Es obligado matizar que las tipologías colectivas también las utiliza otra variante de alojamiento, el hotelero, que es dominante en ocuibes tan típicas como Benidorm, Lloret de Mar o Puerto de la Cruz, cuyo aspecto externo apenas se diferencia de las anteriormente citadas.

La evolución descrita, forzada por la masificación de la demanda turístico-residencial con la eficaz ayuda de la especulación y del caos urbanístico, no debe hacer olvidar que los núcleos tradicionales contienen otras posibilidades alternativas al modelo de R.S. que acabamos de esbozar. En efecto, los asentamientos tradicionales, de los que tan rico muestrario aún existe en nuestro país, cuentan con ofertas turístico-residenciales potenciales en gran medida aún inéditas en su propio perímetro, sin recurrir a la imprudente destrucción de su entorno rural o natural. Señalamos a título indicativo la abundancia de espacios intersticiales existentes en su interior y de edificaciones agrarias que los cambios tecnológicos han dejado sin utilidad práctica (cuadras, pajares, palomares, etc.). Bien es verdad que, en el primer caso, existe el riesgo del "macizamiento" y la desnaturalización de ciertos tejidos laxos, que deben seguir siéndolo para mantener el carácter peculiar de estos núcleos, sobre todo en las áreas de montaña. De aquí la necesidad de extremar las precauciones para garantizar el mantenimiento respetuoso de materiales, coloraciones, volúmenes y alineaciones.

Por otra parte, la rehabilitación de construcciones tradicionales con destino a R.S. atraviesa por una gran animación debido a un descenso de las "alegrías" consumistas paralelamente a la implantación de unos controles más rígidos sobre la edificación en las áreas rurales, más acusados si éstas se hallan en el área de influencia de las grandes ciudades; es de destacar en esa misma dirección la pujante aparición de actitudes más cultas a la hora de valorar el marco espacial y

construido de sus R.S. por parte de las clases medias profesionales urbanas, que constituyen una clientela en ascenso. Este grupo social se decanta de forma creciente por construcciones dotadas de ciertos rasgos monumentales, protegidas o catalogadas, cuando es posible, aprovechando de paso para su acondicionamientos como R.S. las ventajas crediticias o fiscales de la normativa reguladora de la rehabilitación. De aquí que oriente su búsqueda hacia ciudades histórico-artísticas de tamaño medio o villas semiurbanas, donde, además de estar garantizada la calidad del marco construido, se cuenta con el atractivo adicional de la existencia previa de una gama aceptable de servicios y con la animación propia de una comunidad autóctona aún suficientemente dinámica. Por suerte para ellos, este país aún tiene una gran reserva de núcleos de estas características.

Merece la pena analizar con algún detenimiento una variante de esta modalidad de R.S. en núcleos tradicionales, que conoce de un tiempo a esta parte una inusitada animación por obra de las clases medias bajas urbanas de extracción rural reciente. Su actuación consiste en adaptar para el uso como R.S. la vivienda familiar de sus pueblos de origen, adonde se desplazan con cierta regularidad y, cuando menos, los períodos de vacaciones de verano, Semana Santa y fiestas locales. El proceso descrito está dando lugar a profundos cambios tipológicos en no pocos núcleos rurales de pequeño y mediano tamaño, pertenecientes a regiones tradicionalmente emigratorias como las dos Castillas y Extremadura. Nos atreveríamos a afirmar que este proceso de sustitución, renovación y relleno del caserío de muchos pueblos españoles constituye una de las transformaciones más profundas que, aunque de forma lenta y callada, está experimentando el sistema tradicional de asentamientos en España. Ello es tanto más preocupante si se tiene en cuenta que, salvo excepciones, no



- | | | | |
|-------|----------------------------|----|----------------------|
| — | Carretera Nacional | 1 | Los Pedrizas |
| - - - | Carretera Local | 2 | Pilo Gros |
| —+— | Ferrocarril | 3 | La Loma del Castillo |
| ■ | Zona de Viviendas Ilegales | 4 | Atalaya de Levante |
| ① | Urbanizaciones Legales | 5 | Olimar |
| | | 6 | Carambola |
| | | 7 | Loma de Miralcampo |
| | | 8 | La Loma |
| | | 9 | El Bosque |
| | | 10 | Sierra Perenchiza |
| | | 11 | Calicante |

Urbanizaciones legales y clandestinas en Chiva. 1982.

existe para ellos una regulación apropiada, que conjugue en la dosis oportuna el respeto al patrimonio con la aceptación de demandas sociales en alza pero no siempre compatibles con el interés colectivo.

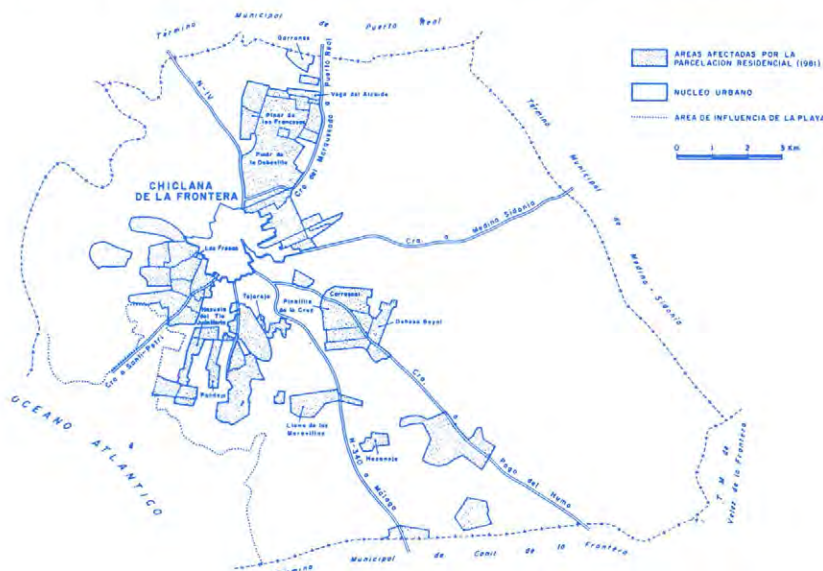
Aún mayores dificultades de tipificación y control presenta la R.S. cuando se halla instalada en el hábitat disperso o en nebulosa, típico de las regiones del norte o en las huertas y llanuras litorales mediterráneas. En este caso confluyen varios tipos de demanda residencial, como suele ser habitual en los espacios rurales periurbanos, donde las actividades agrarias intensivas (normalmente hortofrutícolas) se ven forzadas a competir por el suelo con numerosas demandas de ascendencia urbana, residenciales o no (M. Valenzuela, 1986). Por este fuego cruzado de apetencias territoriales en el periurbano se juega una de las más reñidas batallas por la asignación del suelo; de aquí que no sea exagerado afirmar que los espacios periurbanos plantean el reto más acuciante al urbanismo actual, que deberá demostrar su operatividad dando cumplida respuesta a las múltiples tensiones que en ellos se materializan. Aun así, es digno de señalar un aspecto positivo de las relaciones entre R.S. y hábitat disperso.

En efecto, la alternativa turístico-residencial posibilita la recuperación o supervivencia de tipos

muy valiosos de arquitectura popular (masías, riu-raus, caseríos, etc.), muchas veces colocadas en riesgo inminentes de desaparición o adulteración. Los grupos socio-profesionales más atraídos por esta modalidad de R.S. suelen ser escritores, artistas o grupos afines.

Junto a lo hasta aquí expuesto, el mundo rural atesora aún reservas muy importantes de posibilidades turístico-recreativas, para cuya puesta en valor puede ser un instrumento muy eficaz la adaptación de parte de su patrimonio construido como R.S. Un paso, si bien tímido e insuficiente, se dio en ese sentido mediante el programa "Veraneo en casas de labranza", patrocinado conjuntamente por las administraciones agraria y turística. Algo más han avanzado en la misma dirección las administraciones autonómicas mediante fórmulas muy dispares, que no es intención nuestra comentar en esta ocasión. Cataluña, Andalucía, Asturias, Extremadura, etc., han adoptado programas de lanzamiento del turismo rural con resultados aún difíciles de evaluar. La Administración central sigue ahora otros derroteros (recuperación de pueblos abandonados) y hasta los sindicatos elaboran ofertas muy originales de turismo en medio rural. Con ser valiosas estas experiencias, aún distan de las emprendidas por países como Francia, donde los dos tercios de sus R.S. son fruto de rehabilitación de construcciones rurales, para lo que cuentan con fórmulas tan imaginativas como los "gites ruraux". Hay, pues, mucho camino por andar.

Merece la pena volver a insistir sobre la profunda contraposición entre construir R.S. de nueva planta o rehabilitar el patrimonio existente en los núcleos rurales para este mismo fin. Es de destacar la desigual presión que ambas modalidades ejercen sobre las estructuras rurales. Mientras la R.S. rehabilitada no precisa preparar nuevo suelo edificable y es respetuosa con la edificación tradicional y restantes elementos de la estructura agraria (parcelario, caminos, etc.), los



Las parcelaciones ilegales han dejado una intensa impronta territorial en el traspais de aglomeraciones urbanas litorales. Son ejemplares los casos de Chiclana de la Frontera (Cádiz) y de Chiva (Valencia) (Según B. Roux et al. y Diputación de Cádiz. Véase bibliografía).

desarrollos residenciales de nueva planta los desarticulan de forma habitualmente muy brutal. En efecto, estas operaciones se localizan en los "ruedos" o "cortinas" de los pueblos, donde se halla instalada una agricultura y ganadería dotadas de alto valor antropológico y paisajístico, así como muy sensibles a estos impactos.

La inmediatez de los cambios morfológicos no debe hacer olvidar la profunda alteración de las relaciones sociales producidas en el ámbito local por la presencia de las R.S. En sus orígenes decimonónicos fue frecuente ver en ellas progreso y prosperidad para los núcleos rurales próximos a las grandes ciudades (M. Valenzuela, 1977). En efecto, la construcción y los servicios se vieron animados por la afluencia de residentes estacionales de alta capacidad adquisitiva, lo que supuso un alivio de las deficientes condiciones de vida, habituales entonces en los pueblos; al mismo tiempo, fue un freno frente a la emigración y una garantía contra el paro. Es de destacar que toda la población se benefició en mayor o menor grado de las plusvalías del suelo, si bien las más cuantiosas fueron a parar a manos de especuladores e intermediarios. Ahora bien, cuando el fenómeno residencial-secundario alcanzó unas determinadas dimensiones en el ámbito local, han surgido problemas relativos a la implantación, financiación y mantenimiento de los servicios colectivos, en torno a los cuales se dan intereses contrapuestos entre la población residente y estacional. Las diferencias de criterio, que pueden derivar en conflicto abierto, tienen raíces objetivas, ya que la colaboración económica de los propietarios de R.S. no se corresponde con su nivel de exigencias en comparación con la comunidad local permanente. Muy otra es la situación de los veraneantes de origen local, plenamente integrados en la sociedad autóctona, a la que aportan otros ingresos fiscales y, ocasionalmente, transferencias financieras directas, que pueden ser colocadas en inversiones productivas o en bienes inmobiliarios con la consiguiente dinamización de la economía local. Por lo demás, es cada vez más frecuente que este sector social, compuesto mayoritariamente por emigrantes de los años sesenta, acabe retornado a su lugar de origen en el momento de la jubilación.

La R.S. como agente urbanizador. La difícil integración espacial y urbanística de los nuevos asentamientos turístico-residenciales

Eficacia urbanizadora creciente ha demostrado la R.S., a lo que no es ajena la aparición de nuevas versiones tipológicas y la diversificación de las prácticas sociales que en ella confluyen. Ello justifica la atención que merecen los asentamientos de nueva planta surgidos como oferta residencial secundaria, cuya presencia sobre el

territorio casi siempre complica y dificulta la acción planificadora, si no se han tomado unas cautelas y establecido unos controles, que habitualmente han chocado frontalmente con los intereses económicos surgidos al calor de este próspero mercado inmobiliario.

Dispersión y marginalidad, ventajas privadas frente a inconvenientes colectivos.

Históricamente, la modalidad nobiliaria de R.S. acostumbraba a distanciarse de los núcleos habitados. Las villas, mansiones, quintas y palacios rurales de la nobleza europea crearon una modalidad monumental de R.S. en torno a las ciudades cortesanas, asiento del poder real o principesco. Ello venía en gran medida impuesto por sus grandes exigencias espaciales, habida cuenta de que las grandiosas edificaciones palaciegas solían rodearse de jardines de estructura geométrica y de espacios arbolados (parques y bosques), donde poder practicar el deporte nobiliario por antonomasia, la caza. Culminó esta etapa histórica en el siglo XVIII, cuando se puebla de mansiones monumentales la campaña inglesa o los alrededores de París, Viena y Berlín. Madrid también contó con una aureola de palacios y quintas nobiliarias, que, siguiendo el modelo de los Reales Sitios, poblaron el entorno de la Villa y Corte. Como ejemplos notables de estas mansiones suburbanas merecen destacarse, entre otras, El Capricho, Vista Alegre o La Florida, usadas regularmente por sus aristocráticos dueños como lugar de descanso, recreo y vida social.

Como es sabido, la gran expansión de la R.S. sobrevino en España de la mano del desarrollo económico de los años sesenta, que hizo surgir una clase media urbana bastante nutrida y muy sensible a la formas de comportamiento y prácticas de consumo propios de la alta burguesía y de la aristocracia. Los espacios geográficos más afectados por la gran expansión de la R.S. en estos años fueron el entorno de las grandes ciudades, la montaña y el litoral. Es obligado diferenciar dentro de ellas dos variantes básicas, según se localice aisladamente sobre el territorio o agrupada en asentamientos de ciertas dimensiones bajo la forma de "parcelaciones" y "urbanizaciones".

La versión aislada de R.S. supone disponer previamente de una parcela de suelo rústico; la simple segregación a partir de fincas catastrales preexistentes suponen ya una primera impronta sobre el medio rural en el que se instala la R.S. Su implantación, en cualquier caso, suele estar condicionada también por la existencia previa de una vía de comunicación, redes de transporte de energía y facilidades para la obtención de agua. Suele hacer acto de presencia de forma coetánea a las "colonias" adosadas a los núcleos rurales, anteriormente descritas. Aunque hubo

R.S. aisladas de carácter temporal, destinadas preferentemente a una utilización estival (caso de las "barracas de mar" en el litoral valenciano), por lo común consistían en construcciones de buen porte, considerables dimensiones y cierta categoría arquitectónica. Todo ello quedaba resaltado gracias a la elección de emplazamientos prominentes bien orientados y dotados de buenas vistas. Con el tiempo, empero, esta variante de R.S. ha derivado hacia caracterizaciones francamente marginales (reducido tamaño, baja calidad de la construcción, ilegalidad, etc.), llegándose incluso a instalar en ellas actividades productivas típicas de la economía sumergida.

Es ésta hoy en día, sin duda, la variante más problemática de R.S., la que mayores riesgos territoriales y urbanísticos comporta y más preocupa a los responsables urbanísticos; su regulación correcta está siendo objeto de numerosos esfuerzos normativos por parte de las instancias competentes a nivel regional y local, de los que ya hay constancia en diversas Comunidades Autónomas (Asturias, Canarias, Cataluña, entre otras). Los problemas se agravan cuando coinciden las normales dificultades para vigilar eficazmente grandes extensiones de espacio rural con estructuras agrarias muy complejas, sometidas a una fuerte hibridación urbano-rural. Tal es el caso de la cornisa cantábrica y Galicia, donde siempre ha sido enormemente imprecisa y fluida la separación entre espacio productivo y residencial en las áreas rurales, particularmente en las periurbanas (F. Fernández, 1986). Por otra parte, en estas regiones hay una tradición muy arraigada de vivienda unifamiliar aislada. No es por ello exagerado afirmar que es en ellas donde el deslinde preciso, entre residencia principal y secundaria, es más difícil y donde la difusión indiscriminada de la vivienda dentro del espacio rural puede provocar una seria reducción del suelo agrícola y desencadenar riesgos inminentes para los distintos componentes de la estructura agraria (cercas, acequias, caminos, etc.).

Al igual que el hábitat rural tradicional, entre la R.S. aislada pura y la formación de asentamientos hay muchas situaciones intermedias que sólo un minucioso estudio de casos permitiría hacer aflorar. En nuestra opinión, la más conflictiva de todas ellas es el hábitat turístico-residencial "en nebulosa", fruto de la confluencia de iniciativas parceladoras y constructoras coincidentes en el espacio; su presencia, además de complicar enormemente cualquier esfuerzo clarificador del fenómeno, dificulta y obliga a alargar su regulación y control, lo que acarrea un reforzamiento del mismo al calor de la provisionalidad o de la tolerancia. De esta situación hay un muestrario inagotable en las regiones litorales.



La modalidad dispersa de R.S. puede aprovechar las construcciones rurales tradicionales, lo que no tendría por qué estar reñido con la pervivencia de la actividad agraria. (Foto de A. Humbert, Casa de Velázquez).

La dispersión de R.S. por todo el territorio rural puede configurar estructuras turístico-residenciales más complejas, tanto en el litoral (Salobreña, Granada) como en el interior de la isla de Mallorca. (Fotos del autor).



Desde el entorno de La Coruña (M. González Encinar, 1984) a la bahía de Cádiz (B. Roux et alt., 1987), desde el municipio de Elche a la Marina de Alicante hay abundante materia para la reflexión y la preocupación. Sobre todo desde el momento que, superado un cierto umbral de densidad y concentración, estas tramas residenciales acusan sus efectos deteriorantes sobre el medio natural y los recursos agrarios, al mismo tiempo que hacen necesaria la implantación de los servicios colectivos básicos con el consiguiente incremento de cargas económicas, mayoritariamente asumidas por la población permanente.

La urbanización turístico-residencial, el más genuino de los asentamientos de ocio especializados

En una primera aproximación, suele designarse con el término urbanización situaciones muy dispares en cuanto a calidad urbanística y constructiva, tamaño y estatus legal, pero que en cualquier caso se asimilan por la unitariedad de la actuación, y por haberse constituido a partir de una transformación reciente del suelo rústico en urbano. Se ha advertido, en todo caso, una evolución lenta hacia fórmulas cada vez más profesionales en cuanto a técnicas de programación y gestión, lo que les ha hecho asimilarse cada vez a las promociones residenciales de vivienda permanente, incluida la incorporación de los grupos financieros que operan habitualmente en el mercado inmobiliario.

La fórmula de la urbanización permitió a lo largo de los años sesenta y setenta poner en circulación suelo suficiente para dar respuesta a una demanda masiva de R.S., generada por la eclosión de las clases medias urbanas, que veían en ella un signo inequívoco de ascenso social. Para entonces se contaba ya con un marco legal, que, si no favorecía explícitamente este tipo de asentamientos, cuando menos daba una cobertura suficiente para su promoción. En efecto, la Ley del Suelo de 1956 posibilitaba la tramitación de urbanizaciones al amparo de la figura del Plan Parcial. Para asegurarles una más cómoda viabilidad en el número y con la extensión exigida por una demanda en ascenso, fue práctica habitual en los municipios del litoral, de la montaña o de los entornos urbanos más apetecidos, clasificar, en cantidad desproporcionada respecto a su crecimiento autóctono, grandes extensiones de suelo de reserva (suelo urbanizable programado), según la terminología impuesta por el texto refundido aprobado en 1976); éste era posteriormente desarrollado en forma de planes parciales, que aseguraban en su posterior desarrollo un amplio margen de libertad de actuación a las iniciativas promotoras.

Incluso fue posible con todas las bendiciones legales promover urbanizaciones para R.S. sin necesidad de disponer de un documento de



La parcelación como modalidad de asentamiento especializado de R.S. tuvo en el pasado una implantación ampliamente difundida en el entorno de las grandes ciudades (Mataspesa de Alpedrete, Madrid), aunque su mayor difusión se ha producido durante los últimos años en el contexto de crisis urbana reciente (Chiclana de la Frontera, Cádiz). (Fotos de A. Humbert, Casa de Velázquez, y del autor).

planeamiento de ámbito municipal. Bastó con que, a nivel provincial, existieran unas normas subsidiarias urbanísticas supletorias del mismo para que su tramitación llegara a buen fin en las Comisiones Provinciales de Urbanismo. Ello fue práctica habitual en casos tan dispares y distantes como Madrid, fuera del territorio regulado por el Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid (1963), y las islas Canarias con particular intensidad en Tenerife (E. Seco, 1985). Igualmente, fue frecuente el usar la figura del Plan Especial como "portillo legal" para sacar adelante urbanizaciones turísticas situadas en emplazamientos de gran calidad natural con el pintoresco argumento de que así se colaboraba a su conservación. Junto a estas situaciones formalmente legales, se dieron incontables casos de urbanizaciones ilegales ("piratas" se las llamó muy gráficamente en algunos lugares), que son las que mejor reflejan el ambiente de salvaje desarrollismo y de consumo irresponsable de suelo para R.S. imperante en los años sesenta y setenta, consumado con toda

impunidad cuando no con la tolerancia de las instituciones encargadas de ejercer la disciplina urbanística; hoy en día muchas de ellas han acabado consolidándose y recibiendo una legalización a menudo excesivamente generosa.

Tanta liberalidad urbanística por exceso o por defecto ha dado como resultado una superficie desproporcionada de suelo "tocado" por urbanizaciones para R.S. Sólo en la provincia de Madrid se hallaban ocupadas por ellas alrededor de 20.000 ha. a mediados de los años sesenta, distribuidas en unas 700 promociones (Coplaco, 1979). En el Área Metropolitana de Barcelona existían en 1975 un total de 470 urbanizaciones para R.S., que abarcaban en conjunto 19.000 ha. de suelo, según datos aportados por M. Herce. Completa la panorámica la provincia de Valencia, donde el suelo ocupado por urbanizaciones de R.S. (legales o no) totalizaba en 1985 unas 13.000 ha. (M. J. Miranda, 1985).

En las zonas turísticas las urbanizaciones con destino a R.S. recibieron otro respaldo legal por obra

de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963), a la que se acogen un buen número de grandes promociones unitarias destinadas a una clientela de alto poder adquisitivo como es el caso, sólo en el litoral mediterráneo, de las urbanizaciones de Sotogrande (Cádiz), Nueva Andalucía (Málaga) o La Manga del Mar Menor (Murcia); homologadas a ellas en las áreas de montaña esquiables serían las estaciones de esquí de la denominada "tercera generación" al estilo de Solynieve (Sierra Nevada), Formigal (Pirineo aragonés) o Baqueira (Pirineo leridano). Como demostración de la magnitud del suelo acogido a la protección de la ley citada, baste decir que las urbanizaciones declaradas Centros de Interés Turístico en el litoral mediterráneo, ascienden a treinta y una englobando en conjunto una superficie de 4.600 ha. (M. Valenzuela, 1985).

Muy extendida también en las regiones turísticas litorales se halla, igualmente, otra variante de urbanización, denominada por F. Jurdao (1979) "urbanización rústica", cuya promoción se realiza al amparo de la

obsoleta Ley de Unidades Mínimas de Cultivo (1954), a través de la cual se pretendió en la etapa de la autarquía fomentar la constitución de explotaciones familiares, evitando el riesgo de la excesiva fragmentación de la propiedad. En la práctica, a su socaire se han construido en la costa de Málaga (municipio de Mijas) o de Alicante (comarca de la Marina) auténticas mansiones de lujo con destino a una demanda solvente de origen extranjero en su mayoría.

Para concluir con este inventario de los horrores turístico-residenciales, también se pretendió buscar alguna forma de cobertura legal para las denominadas "parcelaciones ilegales", amparándose en el carácter proletario de su clientela y buscando coartadas en el contexto de crisis en que han proliferado. A tal fin, se han explotado los resquicios legales de la normativa sobre "huertos familiares", redactada igualmente en pleno período autárquico (1952) con otros fines y retomada por la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario de 1973. El ámbito geográfico preferido por estas parcelaciones, que nacen desprovistas de cualquier elemento merecedor del calificativo de urbanas, ha sido el entorno de las aglomeraciones urbanas y ciudades medias de carácter expansivo, siendo uno de los elementos más complejos y conflictivos de los espacios periurbanos (M. Valenzuela, 1986). Ejemplos muy elocuentes de este fenómeno los encontramos en Valladolid (J. M. Ezquiaga, 1982), Valencia (Diputación Provincial, 1981), Elche (M. Herce, 1984), el entorno de la bahía de Cádiz (B. Roux et al., 1987) o en diversas comarcas agrarias de la provincia de Madrid (Comunidad de Madrid, 1984). Sólo en este último caso se han identificado fuera del Área Metropolitana 150 parcelaciones ilegales, que en conjunto ocupan una superficie de 8.100 ha.; de sus aproximadamente 23.000 parcelas se hallan construidas alrededor de la mitad con tipologías propias de lo que gráficamente se ha dado en denominar "chabolismo encubierto".

La residencia secundaria, un modelo residencial para el conflicto. Algunas situaciones

Hay toda una gama de secuelas espaciales y urbanísticas comunes a todos los asentamientos turístico-residenciales, aunque muchas de ellas se agraven tanto más cuanto menor haya sido el grado de control legal en la gestación del asentamiento y más baja sea la extracción socio-económica de sus ocupantes. Hay una primera carga conflictiva en la propia tipología constructiva dominante en la R.S., la unifamiliar, abstracción hecha de las muchas situaciones diferenciadas existentes en ella en cuanto a densidades, calidad de la construcción, estética, tamaño de la parcela y de la vivienda, etc. La primacía de estas tipologías de baja densidad, teniendo en cuenta los generosos espacios

libres complementarios que las acompañan, tanto privados (jardín, zonas de juego, etc.) como semipúblicos (club social) y públicos (viario amplio), explica el elevado consumo de suelo a que éstas dan lugar, lo que es tanto más grave cuando se instalan sobre suelos de alta fertilidad o sobre estructuras agrarias muy frágiles.

Aparte de sus altas necesidades directas de espacio donde implantarse físicamente, las urbanizaciones y parcelaciones para R.S. dan lugar a unos efectos inducidos muy negativos para el tejido rural, en cuyo funcionamiento armónico interfieren siempre. Puede afirmarse que todos los elementos constitutivos del espacio productivo agrario van a quedar en mayor o menor medida agredidos: pastos y cultivos, cercas y caminos, pozos y acequias... Será muy rara la urbanización que haya llegado a convivir armónicamente con las explotaciones agrarias vecinas.

Similares riesgos entraña el modelo de asentamiento turístico-residencial para el medio natural. La entrada a saco en las formaciones vegetales naturales asegura al promotor de R.S. la oferta al cliente de un marco natural, muy apetecido bajo la inspiración de la "ideología clorofila" (M. Gaviria, 1971). Así, las fincas arboladas del entorno urbano, de la montaña o del litoral han ido cayendo indefectiblemente ante la marea parceladora, hábilmente manipulada por un falso concepto de aproximación a la Naturaleza. No ha corrido mejor suerte la circulación hídrica, tanto superficial como subterránea. La ausencia o insuficiencia de sistemas eficaces de evacuación y depuración de las aguas residuales en las urbanizaciones hacen gravitar peligrosamente sobre el ciclo hídrico natural: los vertidos. La contaminación de los freáticos, más peligrosa aún que la superficial, amplía y difunde los efectos deteriorantes medioambientales negativos de esta modalidad de asentamientos.

Incluso pasando por alto las agresiones cometidas contra el marco territorial que las acoge, las peculiares estructuras pseudourbanas configuradas por la R.S. provocan altos niveles de disfuncionalidad, plagadas como están de secuelas urbanísticas negativas. No es sólo la ausencia de todo proyecto integrador que cohesione las actuaciones individuales, fruto como son de iniciativas dispares carentes de toda pretensión coordinadora; sólo esto provoca ya de por sí aberraciones de gran calibre como, por ejemplo, la ausencia de previsión sobre aspectos tan elementales como el mismo empalme entre las calles de actuaciones vecinas. Más grave aún es la imposibilidad, consustancial con estos mecanismos de creación de espacio construido, de desembocar en formas urbanas asimilables a barrios o a unidades vecinales, entendidas en el sentido integrador, vivencial y solidario de estos términos.

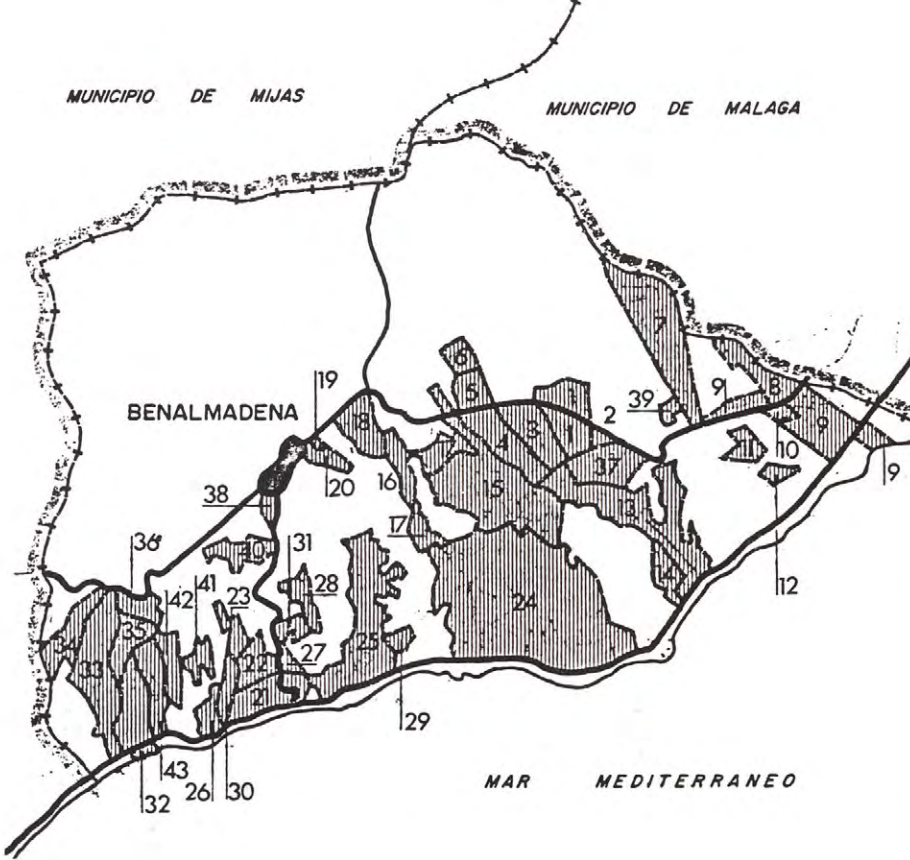
Ni siquiera está suficientemente garantizada, salvo contadas excepciones, una correcta asignación de las dotaciones urbanísticas más genuinamente sociales (centros cívicos, docentes o sanitarios). Tampoco se halla asegurada la presencia y, sobre todo, el correcto funcionamiento de las dotaciones infraestructurales. Se puede argumentar que el nivel de exigencias en servicios colectivos y la presión social en torno a ellos es muy inferior a los observados en las áreas residenciales de vivienda principal. No por repetida, esta argumentación es siempre ajustada a la realidad, ya que son cada vez más numerosas las urbanizaciones nacidas para R.S. que acaban convirtiéndose en vivienda principal y, en todo caso, el tiempo transcurrido en la R.S. va en aumento en las sociedades avanzadas. Por último, antes o después dichas carencias acaban por aflorar y son las colectividades locales las que, en última instancia, tienen que subsanarlas con cargo a sus presupuestos.

A mayor abundamiento, la segregación que preside el nacimiento y funcionamiento de los asentamientos turístico-residenciales, cuyo reflejo urbanístico acabamos de invocar en relación con el tema de las dotaciones, está imposibilitando la aparición de auténticas comunidades vecinales unidas por el uso solidario del espacio urbano. No es pensable la aparición de mentalidad comunitaria si no se cuenta con una oferta real de oportunidades de encuentro y relación. No debe olvidarse que el habitante de una R.S. no es asimilable al turista, la frecuente con mucha asiduidad y es previsible que, como ya es frecuente entre los residentes extranjeros de Málaga o Alicante, se retire a ella a la hora de la jubilación. Así pues, acentuar la vertebración física y funcional del espacio turístico-residencial en sus aspectos urbanísticos debe interpretarse como una apuesta a favor de la integración social de la población turístico-residencial en la comunidad local, con la que mantiene una relación discontinua durante las vacaciones y fines de semana; a pesar de ello, estas relaciones pueden ser más intensas y gratificantes, ya que tienen lugar en un tiempo apto para la vida de relación.

Quizá el aspecto más estudiado del hábitat turístico-residencial haya sido el de sus orígenes urbanísticos siempre un tanto espúreos. Estas urbanizaciones y parcelaciones han surgido, como se sabe, en posiciones un tanto marginales respecto al marco legal o claramente fuera de él cuando no forzándolo. A ello han colaborado una demanda demasiado eufórica y concentrada en el tiempo así como una mecánica promocional poco escrupulosa, junto a una excesiva permisividad por parte de las instituciones locales. Así pues, si la responsabilidad de la situación es conocida, no por ello hay que pensar que las soluciones vayan a ser simples ni fáciles.

MUNICIPIO DE MIJAS

MUNICIPIO DE MALAGA

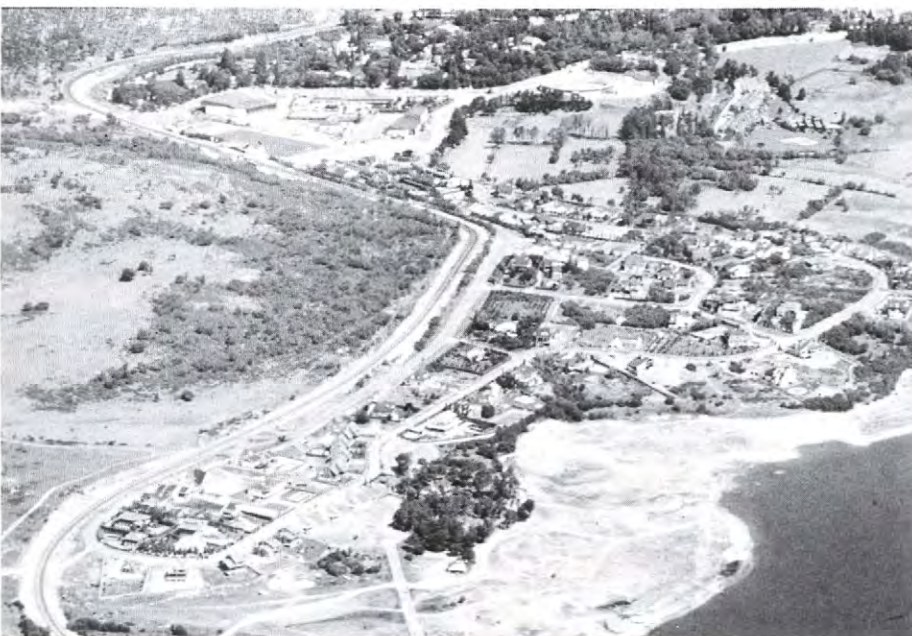


El municipio de Benalmádena aparece cubierto casi totalmente por urbanizaciones turístico-residenciales, ocupadas por actuaciones para R.S. en su modalidad unifamiliar (interior) o colectiva (línea costera) (Según la Secretaría de Estado de Turismo-Metra Seis. Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Costa de Málaga, 1978).

BENAMAINA	1	OLMEDO	23
RANCHO MILTON	2	DOMICILIA	24
MONTE ALTO I	3	TORRE MUELLE	25
MONTE ALTO II	4	MORERA	26
VERA CRUZ I	5	CERRO HORNO	27
VERA CRUZ II	6	SANTANA	28
TOMILLAR	7	HIDALGA	29
LA LEALA	8	PALOMA	30
SOLYMAR	9	PARQUE S. ALFONSO	31
BELLA VISTA	10	MIRADOR CARVAJAL	32
SAN CARLOS	11	TORREMAR	33
BONANZA	12	EL HIGUERON	34
ERASA	13	CAPELLANIA I	35
TORREALMADENA	14	CAPELLANIA II	36
DOÑA MARIA	15	BEJAR	37
SUEDANO	16	CERRO	38
GILBERT	17	HACIENDA MARTIN	39
RANCHO DOMINGO	18	SERREZUELA	40
MORISCAS	19	ALMENDRO	41
VISTA	20	CONEJO	42
PERLA I	21	HORBESA	43
PERLA II	22		



Ejemplos de urbanizaciones de los años sesenta situadas en municipios madrileños no incluidos en el Area Metropolitana (Soto-sierra en Soto del Real y Mata del Rosal en Navacerrada). (Fotos de A. Humbert, Casa de Velázquez).



ALGUNAS REFLEXIONES PARA UNA RECONDUCCION DEL FENOMENO RESIDENCIAL SECUNDARIO

Tras la constatación de la realidad de partida que se ha esbozado someramente en las páginas que preceden, parece llegado el momento de someter a la consideración de los lectores algunas reflexiones, con la intención de cooperar al doble reto espacial y urbanístico que hemos heredado tras décadas de insensata expansión de las R.S. Estas reflexiones se inspiran en una doble exigencia: por una parte, es urgente preservar frente a la ocupación individualista y depredadora los recursos potenciales del territorio, así como defender la

integridad de los asentamientos tradicionales, verdadera herencia colectiva irrenunciable; por otra, compartimos la convicción de que es de justicia extender a todo el conjunto del cuerpo social las ventajas de un tiempo de ocio gratificante y equilibrador con el mínimo de elitismo y sin excesivas servidumbres a la lógica del consumo solvente. Las fórmulas de R.S. al uso no han sido otra cosa que la respuesta individualista frente a las deficiencias ambientales del medio urbano. Si éstas se mejoran con especial atención a la situación carencial de los grupos más desfavorecidos, además de dar un paso importante hacia la consecución plena del "derecho a la ciudad", se

habrá privado de coartada al consumo "salvaje" de suelo con destino a R.S. en las periferias urbanas. Ahora bien, hay que admitir que ciertas variantes recientes de R.S. tienen una íntima relación con los efectos de la crisis económica sobre los grupos sociales más frágiles. Someterlas a una estricta disciplina urbanística no sería ni eficaz ni justo si no se buscan simultáneamente fórmulas alternativas, en las que la preservación territorial y ambiental vayan parejas con soluciones imaginativas para el tratamiento de la crisis urbana y del paro. Aun admitiendo que la R.S. ha actuado como motor del sector de la construcción en bastantes ocasiones y



La calificación masiva de suelo en las urbanizaciones litorales de la Costa del Sol, como es el caso del municipio de Marbella, se desarrolla actualmente mediante tipologías arquitectónicas que van desde la mansión palaciega a los conjuntos residenciales colectivos de inspiración regionalista. (Fotos del autor).



BIBLIOGRAFIA

Bunce, M. 1982. *Rural settlement in an urban world*. Croom Helm, Londres.

Cantó, C. 1982. *La vertiente meridional de la sierra de Gredos como un área de recreo y de residencia secundaria de la población madrileña*. Servicio de publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid.

Comunidad de Madrid, 1984. *Urbanizaciones ilegales. Catálogo*. Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda, Madrid.

COPLACO, 1979. *Estudio sobre urbanizaciones de segunda residencia en la provincia de Madrid*.

Coppock, J. T. (edit.) 1977. *Second homes, curse or blessing?* Pergamon Press, Londres.

Cribier, F. 1973. Les residences secondaires des citadins dans les campagnes françaises. *Etudes rurales*, 49-50: 181-204.

Ezquiaga, J. M. 1982. Parcelaciones ilegales en suelo no urbanizable. *Ciudad y Territorio*, 13 (56): 59-72.

Diputación Provincial de Valencia, 1983. *Urbanismo y medio rural. Valencia: la vivienda ilegal de segunda residencia*. Artes gráficas Soler, Valencia.

Fernández García, F. 1986. *La franja periurbana de Gijón*. Consejería de Ordenación del Territorio, Oviedo.

Fourneau, F. 1982. Realidades y posibilidades del turismo rural en la Sierra Norte de Sevilla. *Estudios Turísticos*, 82: 27-39.

Gaviria, M. 1971. *Campo, Urbe y espacio de ocio*. Siglo XXI, Madrid.

González Encinar, M. 1984. *La franja rural-urbana de La Coruña*. Ediciones de la Universidad Complutense, Madrid.

Herce, M. 1975. Consumo de espacio en las urbanizaciones de segunda residencia. *Ciudad y Territorio*, 6 (4): 45-56.

1984. Las parcelaciones en suelo rústico y las opciones de planeamiento. *Jornadas sobre Urbanismo y suelo rústico*, Murcia (Comunicación inédita).

Jurdao, F. 1979. *España en venta...* Ayuso, Madrid.

López Palomeque, F. 1982. *La producción del espacio de ocio en Catalunya: La Vall d'Arán*. Barcelona (Tesis doctoral inédita).

Marchena, M. 1987. *Territorio y turismo en Andalucía. Análisis a diferentes escalas espaciales*. Dirección General de Turismo, Sevilla.

Mirloup, J. 1984. Tourisme et loisirs en milieux urbain et péri-urbain en France. *Annales de Géographie*, 520: 704-717.

Miranda, M. J. 1985. *La segunda residencia en la provincia de Valencia*. Sección de Geografía, Valencia.

Morales Folquera, M. J. 1982. *La arquitectura del ocio en la Costa del Sol*. Universidad, Málaga.

Nodal, A. 1987. En España existen más de nueve millones de plazas extrahoteleras. *Turismo hoy*, 4: 9-12.

Ortega, J. 1975. *Residencias secundarias y espacios de ocio en España*. Universidad, Valladolid.

Roux, B. et alt. 1987. La articulación del sector agrario en la economía de la bahía de Cádiz. (in) *Evolución de los paisajes y ordenación del territorio en Andalucía Occidental. Bahía de Cádiz*. Diputación de Cádiz, pp. 111-159.

Seco Gómez, E. 1985. Turismo y ordenación del territorio. (in) *IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios. El turismo en Canarias* pp. 413-431.

Valenzuela, M. 1976. La residencia secundaria en la provincia de Madrid. Génesis y estructura espacial. *Ciudad y Territorio*, 6 (2-3): 135-153.

— 1977. *Urbanización y crisis rural en la sierra de Madrid*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.

— 1985. La consommation d'espace par le tourisme sur le littoral andalous: les Centres de Intérêt Turístico Nacional. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 56 (2): 289-312.

— 1986. Los espacios periurbanos (ponencia). (in) *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*. AGE-Universidad de Murcia, pp. 81-125

Vera Rebollo, F. 1987. *Turismo y urbanismo en el litoral alicantino*. Diputación Provincial, Alicante.

lugares, no debe olvidarse su condición de inversión no productiva. Cabría preguntarse hasta qué punto la economía del país puede tolerar la existencia de un monto tan elevado de recursos improductivos.

Paralelamente, convendría preguntarse si la difusión de formas alternativas para el disfrute del tiempo de ocio, inspiradas en planteamientos más colectivos y solidarios, no tendrían a medio plazo efectos mucho más dinamizadores sobre el sector de la construcción y las restantes actividades inducidas por el turismo y las vacaciones. Pensemos en fórmulas aún poco enraizadas en las prácticas residencial-secundarias de los españoles como el "time-sharing", la

hostelería en régimen de apartotel, las residencias colectivas gestionadas por sociedades públicas o privadas, etc. Visto desde la perspectiva del urbanismo, el expansionismo desahogado de la R.S. ofrece innumerables flancos por donde atacarlo. El más claro, a nuestro juicio, es el municipal, dado que la Administración local se ve obligada a atender las demandas en servicios colectivos generados por los propietarios de R.S., obligación que casi nunca se halla contrapesada en términos recaudatorios. Está por hallar una fórmula justa para el reparto de los beneficios y cargas derivados de la presencia en el ámbito local del parque inmobiliario turístico residencial.

Merece la pena que la sociedad y sus instituciones se planteen con seriedad la existencia de un patrimonio construido en el medio rural y semiurbano, cuya reconversión para R.S., además del ahorro de muchos recursos y capitales canalizados hacia R.S., garantizaría el mantenimiento de un valiosísimo patrimonio colectivo mediante la asignación de unos usos auténticamente sociales.

Manuel Valenzuela Rubio
Catedrático de Geografía Humana.
Universidad Autónoma de Madrid



Las secuelas ambientales y territoriales del hábitat turístico-residencial son muy numerosas y afectan negativamente tanto a los elementos físicos del territorio, desde las aguas continentales (río Guadarrama, Madrid) a la dinámica litoral (Pedreña, Santander) o a las formaciones vegetales autóctonas (Jávea, Alicante) como a la fruticultura intensa (Bajo Vinalopó, Alicante). (Fotos del autor).

No menores son los riesgos urbanísticos derivados de no pocos asentamientos turístico-residenciales achacables a su espontaneidad (Costa de Granada) o a la búsqueda de aislamiento por parte de promotores y compradores (Almorox, Toledo) (Fotos del autor).

THE SECOND HOME. SOCIAL MYTH AND URBAN PLANNING CONFLICT IN TOURIST RESORT AREAS

It was in the 1950s that the second home (henceforth S.H.) began to appear in Spain within the broadest context of the increase in the standard of living, linked to the idea of a return to the countryside as the archetype of a healthy life, and including also the popular classes.

The present number of S.H. is around two million and there has been a change in habits, the previously exclusive summer holiday use having been extended to week-ends and short vacations, and even longer stays or permanent residence after retirement.

The phenomenon became an instrument of peri-urban planning as from the 1970s, assimilated into yet another version of the urban explosion and reaching the coastline, at the same time as Spain was becoming the favourite destination for mass tourism from Europe, a fact which has complicated any attempt to interpret the S.H. in those areas receiving the tourist influx since, within the non-hotel offer, it is not possible to distinguish tourist accommodation (temporary and rented) from secondary homes. It is also difficult to define their typology, although the apartment block was what, in the 1960s, made up the urban landscape of the leisure towns. With the passing of time, the construction of collective accommodation has begun to take place with greater regard for aesthetic standards, and has evolved towards

a closer integration into the surrounding landscape at the same time as bringing in better facilities and collective services ("pueblos" and "marinas").

The S.H. are distributed around the areas of influence of the large towns and around seaside tourist areas, the biggest concentration being in Andalusia, Catalonia and the Valencia Region with 50 % of the country's hotel offer.

There is a tremendous lack of functionalism in the tourist-residential areas and, in the opinion of the author, integrated measures must be urgently adopted with regard to the different types of residence (rural-urban, old-modern, main-secondary) that co-exist in the area.

"An inventory of tourist and residential horrors" is how the author describes the "urbanización" formula, a phenomenon that arose in the 1960s under the protection of the 1956 Land Act, and which makes it possible to negotiate the construction of urban estates in the shadow of the Partial Plan, over wide extensions of reserve land (SUR).

In the tourist areas, the legal basis was the National Tourist Areas and Centres Act of 1963 which led to big promotions on the Mediterranean coast.

A legal cover was likewise sought for the so-called "illegal plots", taking advantage of the crisis context in which they had proliferated

and of the low social class of the customers.

Some observations aimed at re-channelling this general phenomenon would be: to preserve, in the face of individualist and depredatory occupation, the potential resources of the area and to defend the traditional settlements; to extend to all sections of society the advantages of spending leisure time in a gratifying and minimally elitist way without paying too much service to solvent consumerism, and without falling on the weakest sections of society since certain recent variations of S.H. are closely connected with the effects of the economic crisis. Bringing strict discipline into urban planning matters would be neither efficient nor fair if alternative formulas were not found for the urban crisis and unemployment.

Furthermore, society and its institutions must seriously take into consideration the existence of a heritage constructed in a rural and semi-urban environment the reconversion of which for S.H. would guarantee that an extremely valuable common heritage were kept up by means of using it for genuinely social purposes.

Las evaluaciones de impacto ambiental: Un consenso entre conservación y desarrollo

Pedro Millán y Manuel Perea

La entrada en vigor el 30 de junio de 1988 del Real Decreto Ley que regula las Evaluaciones de Impacto Ambiental (E.I.A.) supone un importante avance en el ámbito de la protección del medio ambiente, ya que es un proceso basado en incluir la consideración de los impactos ambientales por vía preventiva. Este artículo pretende ser una aportación al conocimiento que de este tema deberán poseer los distintos profesionales reponsables de llevar a cabo proyectos susceptibles de ser sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental.

LA E.I.A. Y LA GESTION DEL MEDIO AMBIENTE

Como respuesta a la creciente preocupación por el deterioro ambiental, son muchos los foros nacionales e internacionales en los que se pone de manifiesto esta alteración del medio ambiente, que hace ya tiempo no respeta fronteras y que se convertirá, de seguir así, en un problema intergeneracional.

Esta preocupación queda también reflejada en la evolución de los programas de acción de la C.E.E., los cuales han ido tendiendo de políticas reparadoras a la política preventiva presente en el cuarto programa hoy vigente, y donde la dimensión ambiental debe integrarse en el resto de las políticas comunitarias. Llegado el caso de la reparación, este cuarto programa pone especial énfasis en que "quien contamina, paga" arropado en una legislación fuerte y decidida. Hoy día se es consciente de que la supervivencia de todas las políticas de la Comunidad (agrícola, industrial, económica, etc.) pasan por tener en cuenta de una forma prioritaria la protección del medio ambiente. El agotamiento de los recursos naturales no renovables, las dificultades para eliminar residuos, urbanos o industriales, el avance de la desertificación, etc., han sido razones de peso para propiciar este cambio de postura.

Existen hoy día, no obstante, varias líneas de acción encaminadas a modificar esta negativa situación:

- Política preventiva: el mecanismo que desarrolla este objetivo son las Evaluaciones de Impacto Ambiental (E.I.A.) que pretenden estimar las consecuencias ambientales de una obra, proyecto o programa antes de su realización.
- Integración de la dimensión ambiental en las políticas de la Comunidad.
- Nuevos refuerzos legales: instrumentos jurídicos para que los delitos en el ámbito ambiental no se presten a ninguna especulación.
- Nuevas tecnologías: el uso de los programas I + D (Investigación más Desarrollo) y el desarrollo tecnológico como vía más directa para conseguir menos impactos y más rendimientos en planes y programas futuros.
- Difusión y solidaridad: campañas de concienciación, difusión, educación y formación frente a estos problemas.

De todas éstas nos interesan, y son el objetivo de este artículo, las E.I.A., ya que debido a su próxima entrada en vigor es de desear que no haya dudas sobre su intención y eficacia.

Creemos, además, que constituyen un pilar básico para los programas integrados de ecodesarrollo como estrategia de gestión de nuestro territorio.

La gestión ambiental supone un modelo cibernético de funcionamiento entre la vocación de los sistemas naturales y las actuaciones que sobre ellas desea realizar el hombre, y que regula la supervivencia de esos sistemas y la utilización que de ellos se hace. La gestión ambiental pasa por distintas fases en su desarrollo: planificación, aportación de proyectos y programas de actuación, adecuación de los mismos, seguimiento y vigilancia. En la fase de

implantación de proyectos o programas es cuando surge el concepto de impacto ambiental como la alteración que se genera en el sistema debido a la realización y mantenimiento de esos proyectos.

Este impacto, aunque ocasionalmente puede ser positivo, es generalmente negativo (tanto que la palabra impacto está prácticamente asociada a daño) con lo cual se pone en peligro el sistema receptor y el propio proyecto en el tiempo, desequilibrando el modelo ideal de gestión. Frente a los esfuerzos reparadores que se contraen en una situación como la que se plantea, surge la idea de Evaluación de Impacto Ambiental para "evitar en el origen la creación de las contaminaciones y perturbaciones más que combatir posteriormente sus efectos" (Directiva 85/337/CEE). En razón a este objetivo podemos definir la E.I.A. como "un proceso dirigido a predecir las consecuencias o efectos de una determinada acción o proyecto sobre el hombre y el medio ambiente, en base a una recogida apropiada de información y a su interpretación, que continúa con un procedimiento evaluativo con el fin de decidir la conveniencia o no de llevar a cabo la acción o propuesta evaluada". De acuerdo con el artículo 3 de la Directiva comunitaria, la E.I.A. tiene como finalidad "los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre el hombre, la fauna y la flora, el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje, y todas sus interrelaciones, además de los bienes materiales y el patrimonio cultural".

Las E.I.A. disponen de distintas partes consustanciales: Estudio de Impacto Ambiental (Es. I.A.), Valoración de Impacto Ambiental (V.I.A.) e Informe Final de Impacto Ambiental (I.F.I.A.)



FASES METODOLOGICAS Y CONTENIDO EN UN PROCESO DE E.I.A.

Aunque las E.I.A. tienen ya más de quince años (nacieron como consecuencia de la aprobación en EE.UU., en enero de 1970, de la Ley Nacional de Política Ambiental) y a pesar de los distintos desarrollos metodológicos realizados desde entonces, principalmente en ese país, se puede afirmar que no hay una metodología con carácter universal que pueda ser aplicada en todos y cada uno de los casos que se presentan, es decir, que para cada E.I.A. se utilizará una metodología que se ajuste a la tipología del proyecto y a las características intrínsecas del propio proyecto y del medio receptor.

En cuanto a los contenidos que debe presentar un Es.I.A., éstos vienen recogidos en el anexo tercero de la Directiva comunitaria. Según ésta los Estudios deben contener las siguientes informaciones:



1. A través de este camino público se accede, desde la CN-340, a la finca elegida para la ubicación del centro asistencial sanitario.
2. Vista general de la finca, donde se observa la geomorfología característica y el tapiz vegetal que la cubre.
3. El arroyo de Cala o de las Cañas atraviesa la finca de noroeste a sureste. En sus bordes es posible identificar un conjunto de especies vegetales que, visualmente, contrasta con el entorno y cuyo representante más característico es la adelfa.



realiza un proceso de identificación de elementos y acciones que cubre las necesidades de este apartado. Consiste en la elaboración de una tabla de doble entrada en la que en las columnas se incorporan las acciones y elementos potenciales productores de impactos y en las filas aquellos elementos del medio que, posiblemente, pueden ser afectados por los anteriores. Mediante un proceso de adaptación al proyecto en concreto se realiza una selección de aquellos factores potencialmente impactantes.

La quinta fase metodológica consiste en la identificación de aquellos elementos del medio que son susceptibles de recibir impacto si el proyecto llegara a realizarse. Para la determinación de estos elementos se utilizan las mismas técnicas que se indicaron en la fase anterior. En el caso de la matriz de Leopold, habría que rellenar las entradas correspondientes a las filas. Otro instrumento aplicable para esta fase es el denominado sistema Batelle de indicadores ambientales, consistente en un listado sistematizado y ordenado según la tipología de los elementos que se consideren.

La sexta fase, en la que se realiza una identificación de impactos y se establecen las relaciones causa-efecto, va a venir determinada por las dos anteriores. Se trata de ir rellenando la tabla de doble entrada en función de establecer los cruces pertinentes, obteniéndose así qué elementos y acciones inciden sobre determinados elementos del medio.

A continuación se trata de predecir la magnitud del impacto sobre cada uno de los factores ambientales. Este proceso constituye la séptima fase del Estudio y, en definitiva, nos permitirá conocer y establecer de manera cuantitativa las variaciones producidas por una determinada acción sobre el aire, el agua, la vegetación, la fauna, los aspectos socio-económicos, el paisaje, etc. Según la naturaleza de cada uno de los factores, la magnitud se podrá expresar de manera cuantitativa (en escalas de proporcionalidad) o cualitativa (escalas de orden, por ejemplo).

Como la magnitud del impacto obtenida en cada caso estará expresada de manera diferente, para poder manejar los datos es necesaria su transformación en unidades comparables, para lo cual se utilizan funciones de transformación relativamente complejas. En definitiva, de lo que se trata es de establecer la relación entre la magnitud de los indicadores y la calidad ambiental.

La octava fase viene definida por la valoración final del impacto neto, lo que se obtiene mediante la agregación por suma ponderada de los valores de todos y cada uno de los impactos parciales.

La última fase del Estudio —y una de las de más peso— es la propuesta de medidas correctoras elaboradas a partir de toda la información anterior. Estas medidas pueden estar referidas a modificaciones en la tecnología, en la propia construcción, e incluso al propio medio receptor.

Esta es en síntesis la metodología y contenidos de un Es.I.A., pero el proceso metodológico de una E.I.A. no acaba aquí. Son necesarios al menos tres pasos más para dar por concluido dicho procedimiento. El primero de ellos consiste en la información pública del Es.I.A., que es obligatorio para todos los casos en los que se decida realizar una E.I.A.

Una vez realizada la exposición pública, se deberán asegurar los canales para que el público afectado pueda exponer su parecer antes que el proyecto sea aprobado.

El paso siguiente es la emisión del informe final. Este se realizará en función de la información contenida en el Es.I.A. y de las conclusiones obtenidas en la fase de participación pública. En base al informe se tomará, por parte de la Administración, la decisión definitiva en sentido de aprobar, modificar o rechazar el proyecto, siendo éste el último paso del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental.

UN EJEMPLO PRACTICO

El proyecto objeto del Estudio del Impacto Ambiental es un complejo asistencial-sanitario integrado, destinado, preferentemente, a pacientes de la tercera edad. El lugar elegido para su ubicación se seleccionó después de visitar varios posibles enclaves, los cuales se desecharon por no poseer las características requeridas, que únicamente resultó tener el lugar elegido. Estas eran, a saber: entorno natural con condiciones paisajísticas óptimas (topografía, masas forestales, etc.) y adecuadas, que se adapten a la necesidad de contacto de los pacientes con la naturaleza como factor básico para su programa de recuperación; climatología suave y agradable; ambiente sosegado y relajado, lejos de los sistemas urbanos, pero con posibilidad de una buena comunicación. A estos condicionantes se añadían otros de carácter más general, especialmente en el ámbito socio-económico.

Esta línea de motivos concluyeron en la elección de la costa occidental de Málaga (concretamente en el término municipal de Estepona) como lugar idóneo de ubicación del centro asistencial sanitario.

Tanto por las características del proyecto como por las de la zona elegida, las repercusiones posibles llevan a delimitar un ámbito global bastante amplio, determinado especialmente por las consideraciones socio-económicas derivadas. Sin embargo, se realiza más fácilmente la delimitación de los ámbitos parciales para cada uno de los

aspectos del medio físico y biótico, siendo éstos —no obstante— distintos entre sí en la mayoría de los casos (suelo, vegetación, fauna, hidrología, etcétera).

La zona en cuestión está encuadrada en las cordilleras Béticas, concretamente dentro de la zona bética en sentido estricto y perteneciente al complejo Maláguide, presentando por tanto un relieve joven, con pendientes relativamente altas respecto de la zona alomada costera. Los procesos erosivos son predominantes, los cuales se ven acentuados en los lugares con cubierta vegetal insuficiente. En el W. del área la presencia de masas vegetales mejor conservadas amortigua la erosión, permitiendo un mejor desarrollo del suelo.

El clima de la zona pertenece al tipo mediterráneo litoral con inviernos suaves, caracterizado por presentar el mes más frío una temperatura superior a 10° C.

Un rasgo destacable del área es el estar atravesada por un arroyo, hacia el cual drenan la mayor parte de las aguas superficiales, salvo las correspondientes al E. de la finca. Este arroyo atraviesa la misma por su parte central en dirección NO-SE y presenta un marcado carácter torrencial, consecuencia del relieve y del régimen de lluvias.

La posibilidad de desarrollo de acuíferos en la finca es limitada debido a la escasa permeabilidad de las rocas metamórficas que ocupan la mayor parte de la superficie.

En cuanto a la vegetación, al estar situada la zona en el subsector biogeográfico Bermejense (en Sierra Bermeja) que se caracteriza por la predominancia de substratos ultrabásicos (serpentinias y peridotitas) potencialmente podrían estar colonizadas por un alto porcentaje de endemismos; pero debido a la presencia predominante de esquistos y filitas en la zona de estudio, existe un poblamiento vegetal de carácter biogeográfico más amplio. El estrato arbóreo original se encuentra tan degradado que sólo es posible su reconocimiento gracias a los ejemplares aislados existentes (alcornoques, acebuches, mirtos, quejigos, etc.) Su lugar en el ecosistema está ocupado, en parte, por un pinar de pino negral ampliamente repoblado en las sierras circundantes. En lugares donde el bosque ya no existe, pero no se ha producido erosión edáfica, se encuentran matorrales densos y altos, con predominio de los brezos. En zonas de mayor insolación, el matorral es de tipo lentiscar. Cuando la erosión es fuerte, se origina un matorral-jaral que caracteriza a la mayor parte de la finca, junto a los pastizales, los cuales permanecen secos en verano.

Por último, en el borde del arroyo se distribuye una serie de especies que, en conjunto y visualmente, contrasta con el entorno: lo constituyen un adelfar, con taraje, caña, zarza, etcétera.

La fauna de la zona de estudio se encuentra condicionada por el grado de antropización de ésta y su entorno, estando favorecidas aquellas especies indiferentes a la antropización o que se han adaptado a ella. De entre los invertebrados, y especialmente los lepidópteros, no se ha detectado ningún endemismo. En cuanto a los vertebrados, la presencia de anfibios está vinculada a la existencia del arroyo, habiéndose detectado cinco especies de amuros y tres de urodolos. Entre los reptiles tampoco encontramos ninguna especie amenazada, predominando su presencia en la zona W. de la finca, donde la vegetación y topografía les son más idóneas. La mayor parte de las especies de aves detectadas no se encuentran amenazadas, aunque cuatro de ellas: cernícalo vulgar, cárabo, lechuza común y mochuelo se consideran vulnerables. Los mamíferos están bien representados en la zona, aunque algunas de las especies la utilizan como lugar de paso o como parte de su área de campeo; destacan el erizo moruno y el gato montés.

En conjunto, la zona de estudio no presenta más características destacables desde el punto de vista de los medios físico y biótico, puesto que incluso la masa forestal, debido al abandono de la antigua explotación resinera, presenta un estado deplorable. Únicamente el arroyo aporta un elemento interesante y es uno de los puntos que podría presentar algún problema de cara a la construcción.

El hecho de que la zona de estudio esté enclavada en la Costa del Sol, va a aportar una serie de aspectos —especialmente socioeconómicos— que habría que tener presentes a la hora de valorar el proyecto. Por un lado, la fuerte dinámica poblacional de toda la zona costera ha movido a la creación de la infraestructura necesaria para responder a la demanda aparecida. Sin embargo, esta demanda cada vez es más selectiva y, por tanto, las respuestas se deben intensificar, adaptándose en cada caso a la distinta tipología social que las solicita. Este es el caso de un turismo de alto nivel económico y perteneciente a la tercera edad, que, además de instalaciones hoteleras convencionales, necesitan un cuidado médico continuo o una seguridad de que si surge una alteración de salud van a estar continuamente atendidos, de manera que se obtenga tranquilidad, ocio y vigilancia médica. Si a esta circunstancia añadimos el hecho de que la Costa del Sol no posee una infraestructura hospitalaria que cubra las necesidades de sus habitantes y especialmente en la zona más occidental, la creación del Centro Asistencial Sanitario se presenta como una solución que paliará, en parte, los dos ámbitos al poder ser utilizado también en caso de urgencia.



4

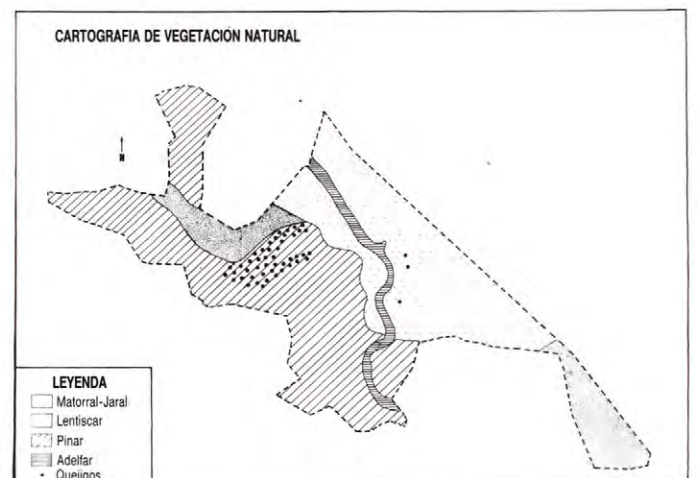
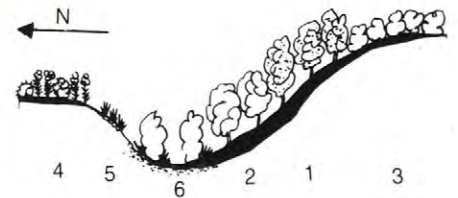


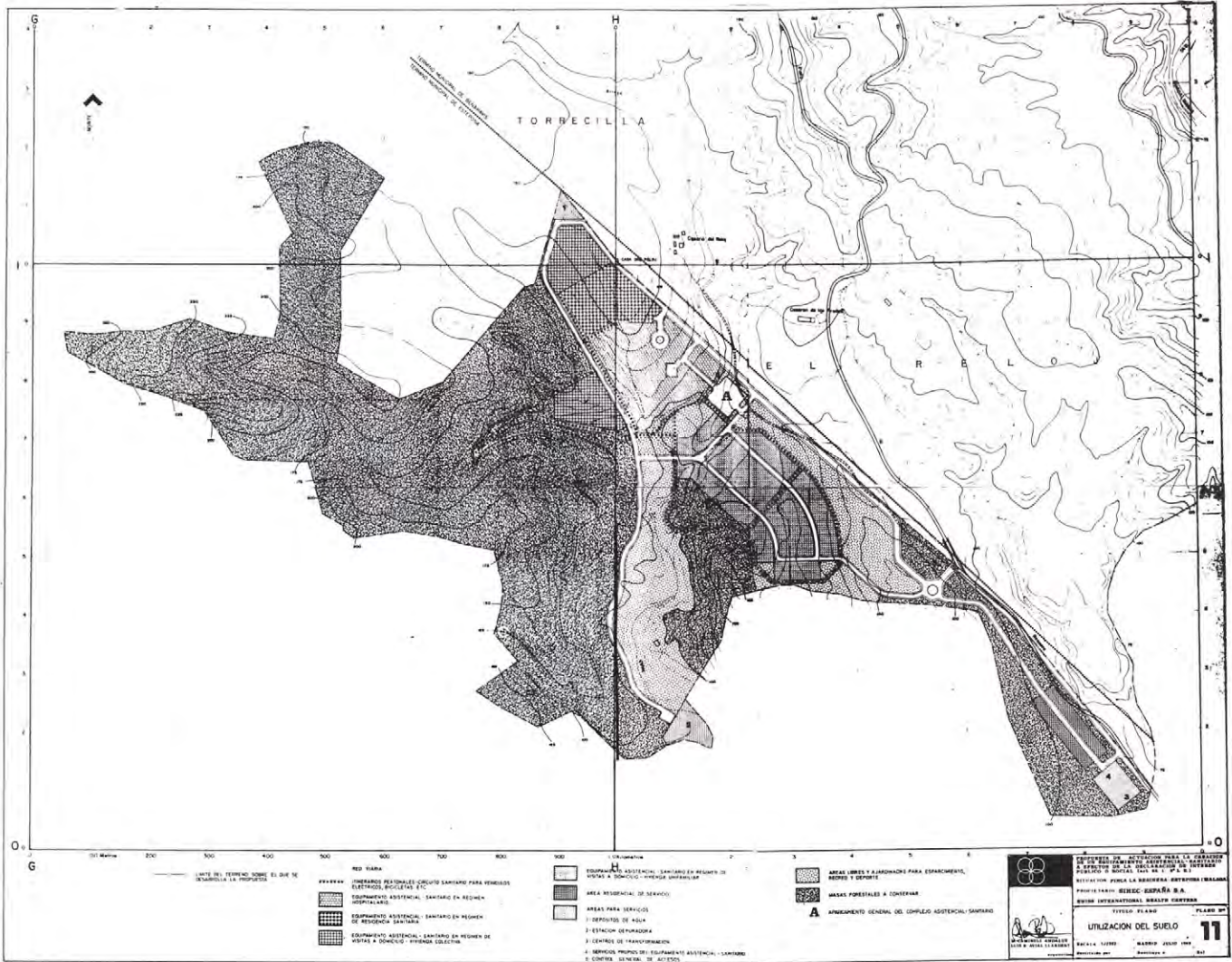
5

4. Bosque de pino negral o pino resinero (*Pinus Pinaster*). Este bosque contrasta con el matorral xérico que se acomoda en laderas con suelos pobres (litosuelos y protosuelos).

5. El abandono del mantenimiento del pinar, tras varios años sin realizarse explotación resinera y maderera, ha permitido el desarrollo de un denso sotobosque, lo que unido a la gran cantidad de ramas caídas existentes hace a este conjunto vegetal altamente vulnerable al fuego. La construcción del centro hospitalario permitirá restablecer el mantenimiento de la masa forestal.

Corte esquemático idealizado del terreno, donde se aprecia la distribución de los elementos más representativos de la vegetación: 1. Alcornocal. 2. Alcornocal con quejigos. 3. Lentiscar con erguenes y palmitos. 4. Jaral-matorral. 5. Carrillar. 6. Adelfar. 7. Juncuales y helechales.





El proyecto consiste en un complejo asistencial-sanitario compuesto por varios elementos:

- Clínica para enfermedades agudas, con 100 camas distribuidas en 80 habitaciones y las dependencias destinadas a terapias y diagnósticos (cirugía, U.C.I., urgencias, laboratorio, etcétera).
- Centro de salud/hotel, con 100 camas en 70 habitaciones, salas de rehabilitación, terapia y estancias para familiares. Incluye la dirección médica con servicios administrativos y restaurante, boutique, librería y otros servicios.
- Módulos o unidades residenciales, dedicados al régimen asistencial de visitas a domicilio, distribuidos en viviendas colectivas y viviendas unifamiliares.
- Áreas ajardinadas, libres y de recreo.

El acceso se realizará adecuando un camino que parte de la CN-340. La red viaria dentro del área se organiza desde una plaza central en la que tienen su origen tres vías: el eje fundamental (14 metros de sección) que sirve de acceso al conjunto central, el conjunto de vías secundarias (10 metros sección, incluidas aceras) y un sistema de itinerarios peatonales para uso de los pacientes.

En cuanto a las acometidas generales, el suministro de agua se realizará desde la Red de la Mancomunidad de Municipios. La red general de distribución irá paralela al trazado de la vía de acceso, con un diámetro de 200 milímetros.

El suministro de energía eléctrica se hará por conexión con una línea de 20 kv que discurre a 3.000 metros al sur de la finca, a través de una caseta de seccionamiento para 4.000 K.V.A. de donde partiría la línea de distribución de 20 kv.

El sistema de calefacción convencional se realizaría con combustible de petróleo y energía solar. La climatización por aire, utilizando energía solar y electricidad. El agua caliente para uso doméstico, con combustible de petróleo y energía solar, y para uso industrial utilizando combustible de petróleo.

Respecto a la depuración de las aguas residuales, se prevé la canalización de las aguas residuales y la depuración central en las instalaciones oportunas situadas lejos del complejo sanitario.

La puesta en funcionamiento del centro supondría la creación de 300 puestos de trabajo directo, entre personal sanitario, de servicios, mantenimiento, seguridad, etc., independientemente de los creados durante el proceso de construcción.

La determinación de los elementos susceptibles de producir y recibir impactos, generan por intersección (causa-efecto) las

distintas problemáticas que pueden aparecer en el proyecto para así marcar las líneas correctoras adecuadas.

- Calidad del aire: Vendrá determinada por el uso de combustibles derivados del petróleo que incidiría puntualmente sobre los usuarios y el resto de la biocenosis cercana. Para minimizar el impacto se recomienda la priorización de uso de energía eléctrica sobre la antes citada, procurando —en su caso— la utilización de combustible de gran calidad. Se cuidará especialmente la ubicación de los puntos de salida de manera que la disposición sea idónea, además de la utilización de filtros para reducción de la polución.

- Impactos sobre el agua: La existencia del arroyo y de las demás vías de drenaje que desembocan en él hace necesaria la toma de medidas específicas. Los cortes de drenaje producidos en la fase de construcción se deberán hacer en verano, restableciéndose posteriormente a su estado natural. En este sentido, también hay que prevenir los problemas derivados del movimiento de tierras y que afectarían en la red de drenaje principal. Asimismo, habría que dimensionar las obras debido a la presencia de avenidas, respetando la capacidad de desagüe del cauce. De las distintas alternativas propuestas, se ha recomendado la compatibilización del diseño cauce-viario peatonal-viario rodado, ya que permite resultados estéticos y ambientales óptimos. Para ello habría que adaptar el nivel de los viarios al máximo nivel de las aguas y evitar al máximo los puntos conflictivos, tales como el coincidir sobre una reducida superficie un cruce entre viarios con una afluencia de arroyos.

El hecho de que una parte de las aguas del arroyo, así como la mayoría de las aguas utilizadas para riego que van a parar de forma natural a éste, se dirigen al sistema de depuración para su posterior reutilización, supone un impacto positivo a nivel económico. Asimismo, el resto de las aguas depuradas y no reutilizadas, al ser vertidas al arroyo va a permitir mantener un flujo continuo en el cauce, que tendría efectos muy positivos para mantener una biocenosis asociada al arroyo de manera permanente.

- Impacto geofísico: El movimiento de tierras de la zona destinada a edificación implicaría el desbroce y retirada de la capa vegetal, desmonte y explanaciones, aunque el diseño escalonado y adaptado a la topografía natural del terreno disminuirá el volumen de tierras movidas. Esto, unido a que esta zona de la finca es la más pobre en vegetación (fundamentalmente pastizal), hace que el impacto producido sea de pequeña magnitud. No obstante, se recomienda el mantenimiento, en aquellos lugares de fuerte pendiente, de la cobertura vegetal para evitar al máximo pérdida de suelo y erosión.

“La Ballena”, una ciudad de vacaciones en Rota

Roberto Calachi, Victoria Haendler, Alvaro Hernández, Luis Hernández, José Gimeno, Ricardo García Zaldivar, Leandro Silva.



En 1984 la Junta de Andalucía crea el Laboratorio de Planificación Turística, con el cometido principal de ordenar ciertas áreas vírgenes del litoral andaluz. Habría, probablemente, que remontarse a 1968 para encontrar un precedente en el intento de controlar la ordenación de la oferta turística desde los entes públicos: el extinto Ministerio de Información y Turismo había creado un gabinete que, bajo el pomposo nombre de Oficina Técnica de Planeamiento de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, realizó planes en la Costa del Sol, Costa Brava y ciertos centros de montaña. Su descoordinación con otras políticas urbanísticas y el intento de controlar un negocio en plena expansión sin el suficiente respaldo político y legal, dieron al traste con la oficina y sus planes tan pronto se produjo el cambio de gobierno de 1969.

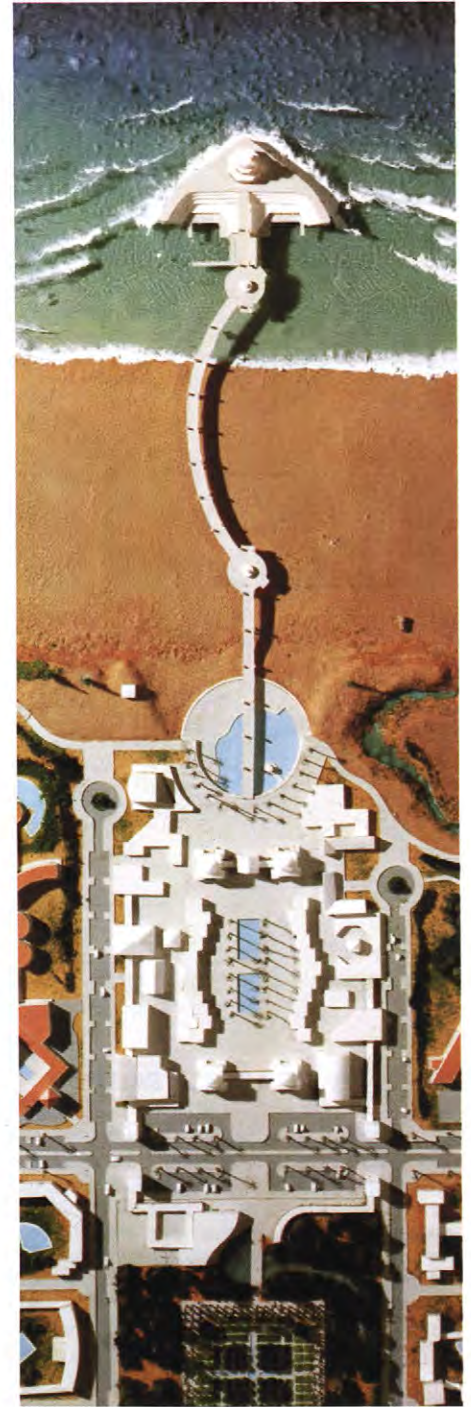
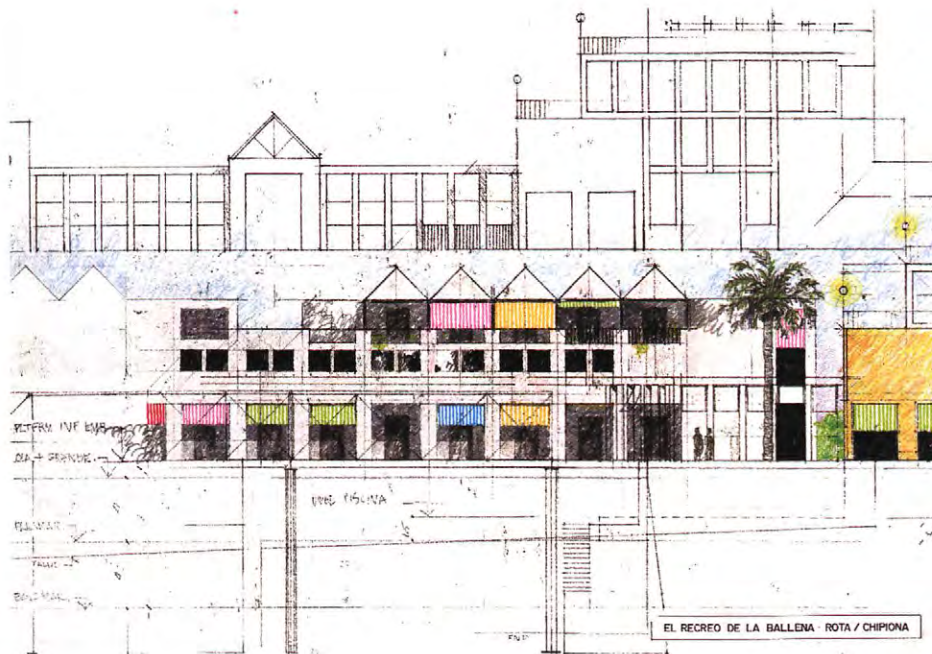
Quince años después surge un nuevo gabinete, esta vez promovido desde una autonomía y ya sin las aspiraciones anteriores de planear regiones enteras al servicio del turismo. Se trata, más bien, de una voluntad de anuar las diversas políticas territoriales sobre un área determinada y coordinar desde los entes públicos el diseño y la gestión de nuevos productos turísticos a ser emplazados sobre espacios litorales vírgenes, en un intento de evitar que el sector privado tome la iniciativa de aquéllas, con los resultados ya conocidos. Fueron seleccionadas tres áreas prioritarias (desde la frontera portuguesa hasta Punta Umbría, en Huelva; desde Pulpí hasta Carboneras, en el Levante almeriense, y desde Sanlúcar hasta el Puerto de Santa María, en Cádiz). Sobre ellas se realizaron Planes Turísticos del Litoral, en coordinación con la autoridad urbanística.

Estos planes, ya terminados, analizan la situación actual; localizan áreas en las que nuevos desarrollos son posibles, de acuerdo con las especificaciones de los distintos planes que afectan al área; definen el sesgo turístico de la zona y, por último, proponen las actuaciones a realizar, llegando a niveles muy detallados para las operaciones puntuales. No son figuras de planeamiento, pero de ellos se deducen las modificaciones a introducir en los planes municipales. El Laboratorio negocia con los propietarios y, eventualmente —tal es el caso que nos ocupa—, redacta el planeamiento parcial, asesora a los Ayuntamientos y realiza gestiones para agilizar la operación y canalizar inversiones.

La ciudad de vacaciones de “La Ballena” es el primer fruto de estos Planes. Actualmente se redacta su planeamiento parcial, una vez modificado el Plan General de Rota. Debe estar en servicio en 1992, para completar las infraestructuras de alojamiento y ocio al servicio de la Exposición Universal de Sevilla, insuficientes para la demanda prevista. Este evento supondrá el trampolín de lanzamiento de un área hoy al margen de los grandes circuitos turísticos, pero que está transformándose rápidamente (circuito de velocidad de Jerez, ampliación de su aeropuerto para recibir vuelos charter, Puerto Sherry, etcétera).

EL CONCEPTO “CIUDAD DE VACACIONES”

Este nuevo asentamiento, que se realiza sobre un terreno completamente virgen y alejado de cualquier núcleo habitado, alentó

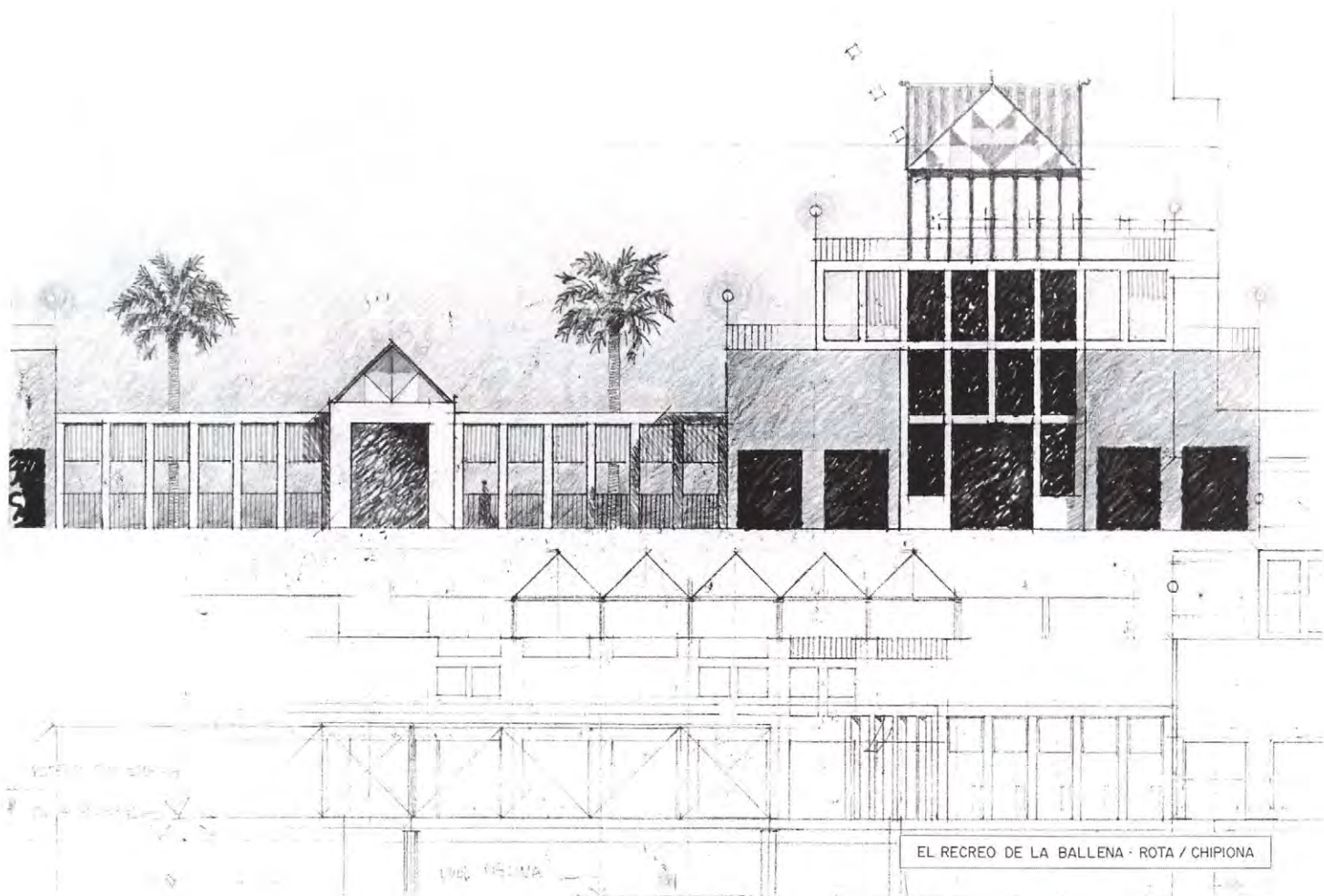


la necesidad de una reflexión sobre la forma de la Ciudad del Ocio, sabiendo que el mero enunciado de la palabra "ciudad" sesga la opción considerada. La yuxtaposición de la palabra "ocio" sugiere la producción de un espacio especializado en torno a los usos ociosos, pero que toma prestado el lenguaje de la ciudad integral para materializar su imagen, tanto por rechazo de los fracasos iconográficos de los dispersos turísticos que esmaltan las costas mediterráneas, como por fascinación por las antiguas estructuras de ocio; así, la gran tradición novecentista de las ciudades de recreo (Bad Gastein, Baden Baden, Mariemad), ciudades-balneario, ciudades-casino, ciudades, en fin, que debían su razón de ser a la explotación de un recurso sólo consumible en origen, tal un agua termal, un bello paisaje, una santa aparición; ciudades que produjeron la gran arquitectura burguesa del siglo pasado, que, luego, habría de ser reexportada a la ciudad de producción como pauta evocadora de los momentos felices.

En segundo lugar, el no menos fascinante recuerdo de las estructuras de ocio de principio de siglo, no concebidas para las clases acomodadas, como las ciudades-balneario, sino para el ocio masivo de las clases obreras: remedo de las ciudades famosas (Venice, en California), falsificación de realidades inabordables (Coney Island), o utilización recreativa de los adelantos del siglo (la ciudad de las atracciones mecánicas), todas ellas persiguen poner al alcance de las masas menos acomodadas aquellas sensaciones que, aunque sucedáneas, colman los deseos de emulación de las pautas de comportamiento de quien puede permitirse un mayor nivel

de gasto. De ellas queda, si no una gran arquitectura, sí al menos una lección de una oferta recreativa que permitía cierto margen de intervención y de actividad al usuario, algo hoy completamente inconcebible en productos a lo Disneyland, en los que el usuario es literalmente aplastado por la agresividad de lo que se le ofrece para su disfrute, sin admitir otra actividad que no sea la de gozar resignadamente y en pasividad.

Frente a estos ejemplos, propios de las clases altas del siglo XIX y obreras del siglo XX, las grandes protagonistas del turismo de masas —las clases medias— siguen sin reconocerse en una imagen de potencia equivalente. Ello en parte se debe al crecimiento turístico como expansión de cascos preexistentes, y al fenómeno de la estacionalidad, que ha impedido la consecución de asentamientos utilizados permanentemente y que, por tanto, justifican un determinado nivel de calidad en los servicios ofrecidos. Pero el sostenido crecimiento turístico y el fraccionamiento de la vacación europea en un período invernal y otro estival, influirá en la caracterización de los asentamientos y permitirá separarlos de los núcleos de vivienda permanente, con los que mantiene grandes diferencias. Un gran asentamiento turístico es como una gran industria, a los efectos de su impacto en la economía y en el medio ambiente de un territorio, y su segregación permitirá crear una imagen propia de las ciudades del ocio, impidiendo la mutación de las ciudades de producción por obra del crecimiento desmesurado de uno de sus usos: el turístico.



LA ORDENACION DE "LA BALLENA"

"La Ballena" se sitúa entre la carretera de Rota a Chipiona y el cantil litoral, a unos cinco metros sobre el nivel del mar, y en un terreno llano y desarbolado. Tiene una superficie de unas 400 has., para una capacidad aproximada de 20.000 camas, y el uso hotelero y parahotelero es prioritario, existiendo una pequeña proporción de suelo para vivienda de segunda residencia.

Consta de ejes de desarrollo perpendiculares a la costa que dejan espacio libre entre ellos, en los que se recrea el bosque climático característico de Cádiz o en los que se sitúan dos grandes terrenos de golf, instalaciones imprescindibles en el equipo de una ciudad de vacaciones y cuyo gran tamaño exige una cuidadosa inserción en la implantación.

El eje central acumula los equipos más importantes y recrea la imagen de un centro urbano, incorporando un parque como pieza estructurante y un centro cívico como única pieza de contacto con el mar. En el otro extremo, se dispone una zona destinada a recibir grandes estructuras de ocio al servicio de todo el área metropolitana (parques de agua, discotecas, coso, zonas deportivas cubiertas, auditorios, etc.). Al otro lado de la carretera se sitúa un hipódromo, facilidad idónea en una región con gran tradición caballista.

La vía-parque, que discurre paralela al mar, lo hace a suficiente distancia y tiene gran capacidad de estacionamiento. Intencionadamente, hay poco establecimiento cerca de la costa. Entre ésta y la vía-parque se sitúan los hoteles de playa y las zonas deportivas. En el borde del cantil se recrea la vegetación dunar y se dispone un paseo marítimo peatonal con pequeños servicios para bañistas.

La edificación no rebasa las tres alturas. Predominan las tipologías abiertas y las adosadas en régimen de condominio sobre parcela grande.

LA BUSQUEDA DE UNA IMAGEN

Como complemento indispensable de la ordenación propuesta, se ha realizado un ejercicio de definición de las invariantes formales del conjunto, de las imágenes posibles y deseables, que ha de orientar las inversiones públicas en ciertos elementos importantes para la caracterización de una ciudad que se construye ex novo: algo así como introducir en una ciudad una memoria precocinada, como se

introduce un sistema operativo en un ordenador. La formalización previa permite, además, una mayor seguridad a la hora de concretar la normativa del Plan Parcial.

Así, para la ordenación general del conjunto, se acude a la tradición de la fundación de tantas ciudades, colonizando el territorio con una cuadrícula y recuperando la disposición abierta al mar característica de la ciudad previa al temor a las invasiones berberiscas. El centro cívico se configura como foro en contacto con el mar, no como plaza cerrada, recordando la recuperación histórica de los grandes espacios clásicos en decadencia, para actividades más civiles (Piazza Navona, Spalato).

Luego se han tomado prestadas ciertas imágenes evocadoras: la arquitectura efímera de las casetas en la fiesta andaluza, que alumbra los espacios comerciales del foro; la tradición liberal del Cádiz decimonónico, representada por ese hito tan ledouxiano de un faro anclado en tierra, único elemento alto que orienta; la espléndida arquitectura militar costera y su trasunto en las fortificaciones españolas en América, a las que hace referencia el embarcadero, que también debe su imagen a la tradición gaditana de construcción naval y a los grandes embarcaderos finiseculares (Brighton).

El manejo de los elementos descritos atiende a lo que en ellos hay de más estable, a su sustrato, nunca a la repetición acrítica de las formas, o, al menos, eso es lo que se pretende. Las formulaciones gráficas pretenden ser reflejo de un ejercicio en el que dicho manejo se traduce en formalizaciones susceptibles de ser percibidas como piezas de arquitectura actual que hubiera recogido la lección del pasado, a través de las cuales se pudiera leer la historia —historia apócrifa— de la ciudad. Tienen, pues, la intención de materializar una idea y de permanecer abiertas a la reflexión que las haya de hacer madurar, en concordancia con las características de arquitectura híbrida, no terminada, propia de las ciudades que crecen, se transforman y buscan su configuración, su caracterización estable, al menos en sus partes más domésticas, que son las más sujetas al cambio. Así, se produce el diálogo entre lo permanente (el monumento, la edificación pública, la pieza singular) y lo cambiante (la casa, la tienda), entre lo sólido y lo ligero, entre lo colectivo y lo privado, propio de la ciudad meridional europea.

Roberto Calachi Chebi, Victoria Haendler Mas, Alvaro Hernández Gómez y Luis Hernández Gómez (arquitectos), José Gimeno García-Lomas (abogado urbanista), Ricardo García Zaldivar (economista), Leandro Silva Delgado (arquitecto paisajista).

Paseos de circunvalación y ordenación periférica en Mahón

Amador Ferrer

La búsqueda de soluciones integradas a los problemas urbanísticos planteados en el complejo ámbito periférico de la ciudad de Mahón es la mayor preocupación del nuevo Plan General de Ordenación, recientemente aprobado. Al reconocimiento de los tradicionales déficits de conectividad e infraestructura viaria, debe añadirse la consideración de una corona periférica sumamente desarticulada, heterogénea y carente de directrices de ordenación. El plan retoma la sentida necesidad de una vía de circunvalación, capaz de ofrecer una alternativa adecuada a los tráficos intersectoriales, y la convierte en un elemento capaz de resolver, también, a la vez, la ordenación urbana de la periferia, dándole una forma comprensible.

La conexión intersectorial entre los diferentes barrios de la ciudad ha sido, y es todavía, el mayor problema urbano de Mahón. Un problema reiteradamente planteado pero nunca resuelto, cuya naturaleza ha sido entendida sólo en contadas ocasiones. Mahón es una ciudad de estructura radiocéntrica. El potente centro urbano, al reunir todas las actividades administrativas y comerciales, el acceso al puerto y los itinerarios de interés turístico, constituye el área con mayor intensidad de uso y concentración de población. El esquema circulatorio (gráfico 2) es, en este sentido, significativo: todas las carreteras que afluyen a la ciudad desde los diferentes sectores de la isla reproducen el esquema radiocéntrico de la misma. Esta organización viaria no ha dejado de incrementar progresivamente las tensiones sobre el área más central, llegando a colapsar su funcionamiento en determinados periodos. El análisis del conjunto de la red viaria soporte (gráfico 3a) revela una muy escasa proporción global de suelo destinado a viario (apenas el 20 % del suelo ocupado) y una dotación de vías urbanizadas claramente insuficiente para algunos de los sectores externos al centro. Sin embargo, las características más llamativas de la red de calles actual derivan de su absoluta ausencia de organización, de la falta de jerarquía funcional, de la escasa claridad en los itinerarios..., de la carencia, en definitiva, de una forma propia.

Los problemas de la red de calles reflejan, en cualquier caso, un desorden de naturaleza urbana más general. El Plan General de Ordenación dedicó una gran atención al examen de las áreas periféricas de la ciudad (el plano titulado "Los márgenes de la ciudad", aquí reproducido —ver gráfico 4—, refleja en síntesis este análisis), valorando los compromisos existentes, las intervenciones en curso y los crecimientos por sectores. La rápida evolución de esta franja marginal de la ciudad había ido generando una multiplicidad de operaciones parciales e incompletas, dando lugar a un permanente estado de conflictividad urbana y social. La falta de vínculos de planeamiento entre los distintos sectores, la heterogeneidad de las ordenaciones (pequeños polígonos de viviendas, casas en hilera, desarrollos suburbanos sobre caminos agrícolas, áreas superdensificadas por operaciones especulativas, grandes "sinias" vacías, etc.), su relativa independencia funcional, son características urbanísticas comunes en esta franja. Pero, precisamente por su debilidad e inseguridad, éste ha sido siempre el ámbito más sensible a las intervenciones propuestas por el planeamiento urbanístico. La apuesta por una intervención fuerte aquí debiera llevar no únicamente a resolver sus propios problemas específicos, sino a recomponer la ciudad entera. La opción que presenta el plan descansa en esta hipótesis de partida.

El examen del proceso de planeamiento anterior demuestra hasta qué punto el problema de la conexión intersectorial ha estado siempre presente en la historia urbana de Mahón. Ya en el Plan Claret, en 1944, se propone un gran arco periférico que une el nuevo ensanche de la población hacia el sector este con la carretera de Sant Lluís, complementando con el enlace entre esta carretera y la de Ciutadella a través de una nueva vía. El plan de 1944 relaciona así, a través de una gran circunvalación, la ciudad existente y la propuesta, con indiscutible acierto. Esta opción, sin embargo, sería hoy insuficiente, debido a la actual dimensión de la ciudad. El Plan General aprobado en 1975, en cambio, propone dos vías de ronda de

gran amplitud y dudoso trazado, con claros problemas de conexión con las carreteras de acceso a la ciudad; dichos trazados se plantean, por otro lado, con cierta independencia del resto de elementos urbanos, dificultando el proyecto de los suelos que compromete (ver gráfico 5). Por último, la propuesta de variante del MOPU plantea una traza inaceptable, con encuentros oblicuos con la carretera de Sant Lluís y con Cos de Gràcia/Verge de Gràcia, y una difícil entrega a la carretera de Ciutadella. Sin embargo, el peor defecto de esta propuesta es su gran autonomía de concepción y proyecto, basada exclusivamente en los requerimientos de circulación rodada y previsión de tráfico (y aun éstos se han demostrado equivocados). Una actuación en este sentido anularía las posibilidades de recomposición de la periferia de la ciudad, hipotecando para siempre el futuro urbano de Mahón (ver gráfico 6b).

El nuevo plan propone una diversidad de actuaciones en el ámbito de la ciudad periférica, simultaneando diferentes escalas de tratamiento. Así, las propuestas de nuevos trazados viarios, reajustes de la red de calles existente, itinerarios peatonales o espacios para aparcamiento, son parte de las opciones de planeamiento sobre los márgenes de la ciudad. Estas integran también reordenaciones de la edificación, proyecto de los espacios libres y definición de las áreas de equipamiento urbano. La ordenación conjunta del sector (gráfico 1)



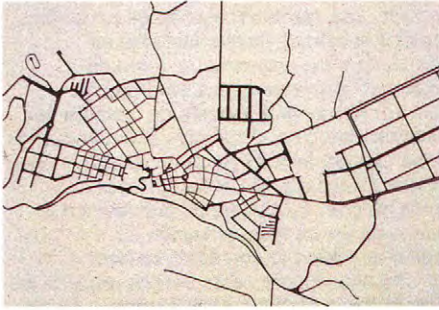
1. Plan General de Mahón, 1987. Esquema general de la ordenación.

2. Mahón: esquema circulatorio derivado de la actual red de calles y accesos a la ciudad.

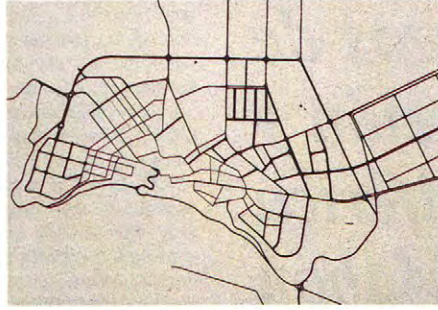


se expresa quizá con mayor nitidez en el esquema de la nueva ordenación viaria (gráfico 3b). La idea de un orden general al cual referirse en la recomposición parcial de las distintas piezas preside la propuesta ya desde sus inicios (gráficos 8 y 9). Elementos clave en esta dirección son las soluciones estudiadas para el gran recinto de la "sinia" Costabella, la extensión urbana sobre la carretera de Sant Lluís, la ordenación proyectada para los terrenos del antiguo Cuartel de Santiago o para los propios desarrollos urbanos apoyados en los Paseos de Circunvalación.

Si examinamos con mayor detalle esta última pieza (gráficos 8 y 10), observaremos que integra el proyecto de trazado del anillo de Paseos y las áreas residenciales, verdes y de equipamiento unidas a ellos. El sistema de Paseos de Circunvalación constituye, en efecto, el elemento básico de la nueva estructura viaria. El plan reconoce así la validez del problema ya planteado en el Plan Claret de 1944 y



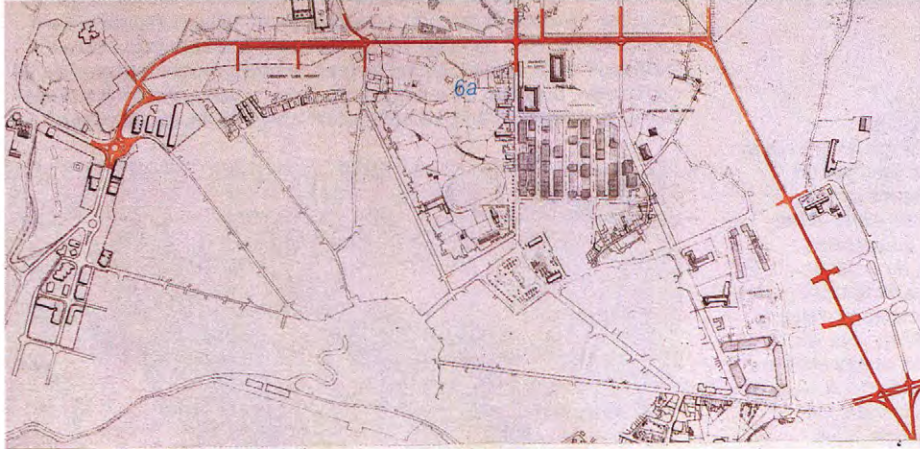
3a. Esquema de la red de calles actual.



3b. Esquema de la red de calles propuestas.

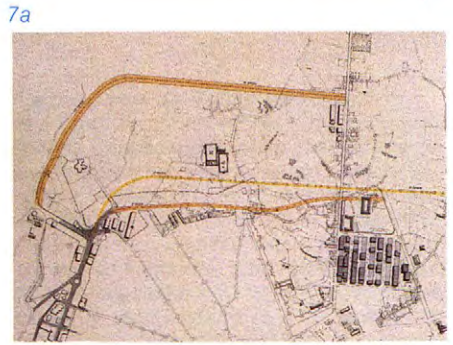
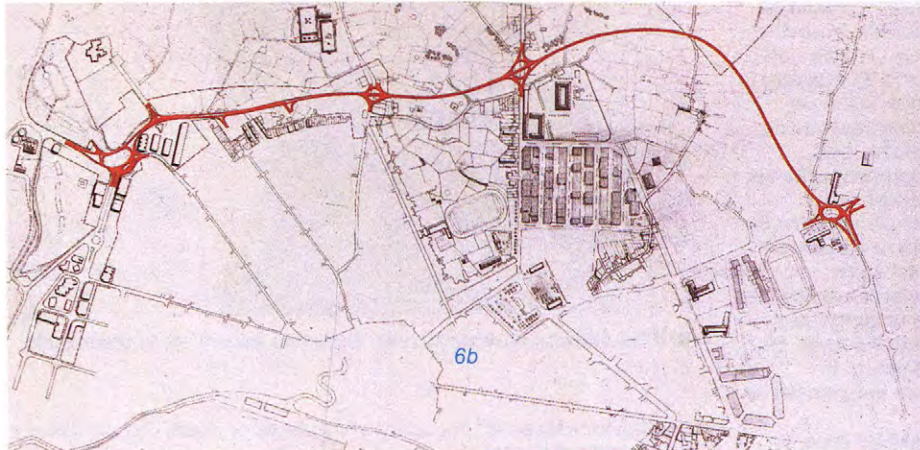


4



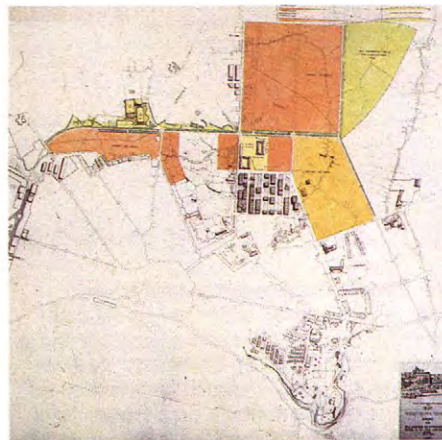
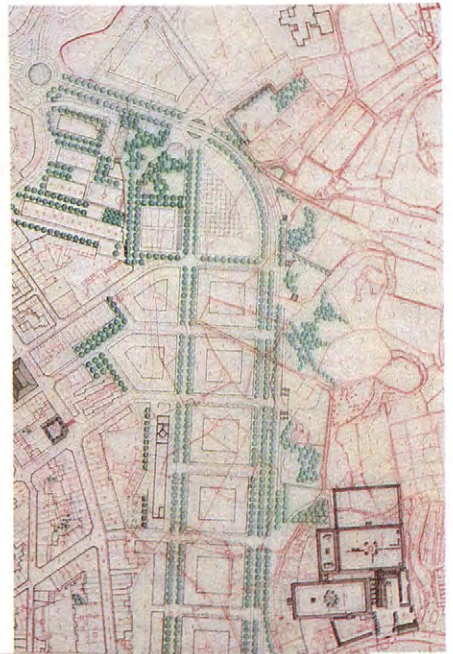
6a. La traza propuesta por el nuevo Plan General 1987.

6b. La traza prevista en el anteproyecto de red arterial del M.O.P.U.

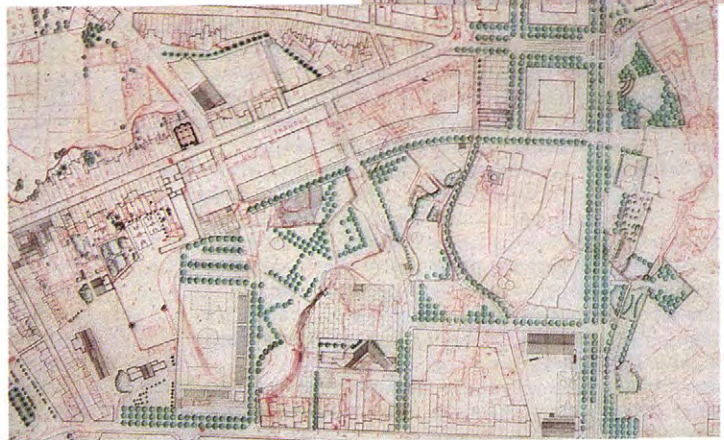


7a

10



9. Dimensionado de los nuevos desarrollos urbanos en relación con la traza de los paseos en el Avance de Plan.



4. Los márgenes de la ciudad han concentrado intervenciones urbanísticas y crecimientos parciales poco relacionados entre sí.

7a. Alternativas estudiadas. Tramo I.

10. Detalle de la ordenación urbana en el área de los paseos de Circunvalación en la versión finalmente aprobada.

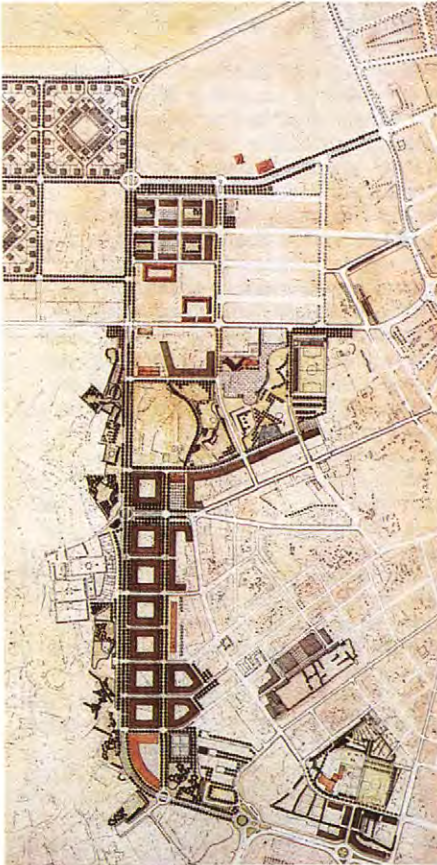
5



7b



8



5. Alternativas de conexión intersectorial en el planeamiento urbanístico anterior: Plan Claret (1944) y Plan General 1975.

7b. Alternativas estudiadas. Tramo II.

8. La traza de los futuros paseos de Circunvalación no es independiente del orden propuesto para los suelos sobre los que debe asentarse el crecimiento próximo de la ciudad.

sucesivamente, aplazado hasta hoy. La alternativa propuesta, sin embargo, supone proyectar conjuntamente el sistema de vías circunvalatorias y los nuevos crecimientos urbanos previstos para Mahón.

La directriz básica de la ordenación ha sido elegida entre otras varias previamente estudiadas (gráficos 6a, 7a y 7b). Viene dada por una recta de algo más de un kilómetro de longitud perpendicular a la que define la carretera de Sant Lluís, de fuerte impacto territorial. La traza permite recoger sin excesivas complicaciones las carreteras provenientes de Es Castell, Sant Lluís, Sant Climent y Ciutadella. Sobre la misma traza se reconducen, asimismo, las directrices de las calles de acceso al núcleo urbano; una de ellas —la Avenida Padre Claret—, es obligada a incidir perpendicularmente sobre los Paseos, facilitando la ordenación interna de los terrenos del Cuartel de Santiago. En el extremo este, un gran arco permite evitar un tramo ya construido de la vía de ronda propuesta en 1975, que se desecha, y enlazar directamente con la calle Fort de l'Eau, retomando con facilidad su propia directriz. En el extremo opuesto, más allá de la "sinia" Costabella, los Paseos pierden este carácter para bordear una área de crecimiento no programado y atravesar el Polígono Industrial de Mahón. Un pequeño ajuste en el enlace con la carretera de Ciutadella permite la prolongación del vial hasta la carretera de Fornells y el puerto, haciendo así posible la circunvalación completa a la ciudad. La conexión con la carretera de Ciutadella se produce de forma obligada en el único punto posible. Desgraciadamente, la presencia de una gran edificación escolar en el lugar donde esta conexión sería óptima, la hace inviable. Debido a ello, tuvo que aceptarse una sección muy justa, aunque suficiente, para el tramo de paso a través del polígono industrial. Por el mismo motivo, la prolongación hacia la carretera de Fornells debe salvarse mediante un vial auxiliar.

La rotundidad de la traza, la regularidad y normalidad de sus encuentros con las carreteras de acceso a Mahón y con la red de calles secundarias no es, sin embargo, independiente del orden que para el suelo se propone. Un orden basado en la regularidad geométrica y formal que deriva de la consideración de la tipología edificatoria tradicional en Mahón, del tamaño de las operaciones inmobiliarias comunes en la ciudad y de una larga discusión sobre óptimos funcionales y de gestión. Las manzanas cerradas de tamaño medio (65 x 65) que traducen este orden, facilitan la transición entre lo existente y lo nuevo. La inserción del nuevo tejido se produce en los vacíos intersticiales, sin excesivos traumas para los suelos ya ocupados, a los que complementa y direcciona. Esta nueva estructura urbana deberá contribuir a la recualificación progresiva de la periferia ya construida.

Los Paseos de Circunvalación tratan sobre todo de aportar una nueva identidad a la ciudad. Han sido concebidos como un espacio urbano con imagen propia. En su tramo central rectilíneo, los Paseos se erigen en vía de borde urbano. La previsión de una amplia faja de espacios públicos ajardinados, especialmente en dicho tramo, pone en relación la ciudad y el territorio no edificado contiguo. El empeño en estudiar el detalle de la entrega no es anecdótico: responde a la voluntad de visualizar esta idea de límite de la ciudad, de final proyectado. Una vía de doble y desigual fachada: una urbana, densa y continua, y la otra vacía, vegetal y variable. En el punto medio del tramo recto, la gran penetración rural de la "sinia" Costabella, ofrece un espacio muy sugestivo, una insólita cuña verde en el centro mismo de la ciudad. Una ordenación en hilera dispuesta sobre la directriz de Cos de Gràcia, acompaña y enmarca el futuro parque.

El uso simultáneo de los Paseos como canal distribuidor de circulaciones internas intersectoriales y como vía perimetral de tráficos de paso, no presenta problema alguno, dada la relativa irrelevancia de estos últimos. El análisis efectuado pone de relieve que el problema circulatorio no se ubica tanto en su intensidad de funcionamiento potencial —de la cual extraer el dimensionado de la vía—, como en la carencia general de diversidad y capacidad de la red. El aumento del número de itinerarios alternativos, la simplificación de los encuentros, entregas y cruces y, sobre todo, la claridad de la estructura general de calles, son las bases sobre las que debe resolverse la buena conexión entre las partes. Por otra parte, el sistema de Paseos, concebido como elemento ordenador de los nuevos crecimientos y como eje direccional alternativo al centro urbano (es decir, como soporte de los grandes equipamientos urbanos, zonas comerciales, edificios administrativos y áreas de recreo de la ciudad), debe asimismo contribuir a aminorar el enorme peso de actividad que actualmente gravita sobre aquella área central.

Amador Ferrer Aixalá
Arquitecto

Equipo redactor del Plan:

Isabel Castiñeira, Amador Ferrer, Joaquim Sabaté,
Enric Serra y Lluís Vives, arquitectos; Carlota
Barceló, abogada; Susanna Castells, M. Lluïsa
Felip, Joan Forgas, Manolo Franco, Joan Enric
Pastor, Francesc Ragués y Ton Salvadó,
colaboradores.

La variante como solución: El caso de Mos

Marian Leboeiro

1. Plano 1. La zona a escala 1:10.000.
2. Plano 2. Núcleo de monte. Delimitación y calificación de suelo. N.S.P.A.M.
3. Plano 3. Clasificación de suelo de la zona.

El municipio de Mos está atravesado por las dos vías de penetración por el Sur a la costa gallega, la CN-120 que canaliza el tráfico del interior de la península y la CN-550 que corre paralela a la costa sirviendo de distribuidor general de Norte a Sur. Ambas carreteras confluyen en el municipio de Porriño para separarse luego en el límite con Mos. Registran un tráfico importante con un IMD (intensidad media diaria) elevado, tanto de vehículos ligeros como de pesados, situación que se agrava los fines de semana por la gran incidencia de tráfico procedente de Portugal, al ser la CN-550 la vía de acceso desde la frontera de Tuy. Los problemas generados por este tráfico han hecho nacer dos proyectos de variante, la de la CN-120, ya en marcha y con el proceso de expropiación iniciado, y otro todavía en esbozo: el de la CN-550.

Este municipio está escasamente caracterizado. Situado en el área metropolitana de Vigo, su existencia pasa desapercibida, incluso para la gente de la zona. No se trata de un municipio pequeño, ni por su superficie (53 Km²) ni por su población —ocupa el número 15 entre los 61 de la provincia de Pontevedra— y sin embargo, carece de elemento de identificación formal alguno que lo singularice y ello podría centrarse en dos aspectos; uno, el más importante, la extrema dispersión de su poblamiento y otro, su relación con el exterior.

El grado de dispersión es muy elevado; no aparecen núcleos de población concentrados y las edificaciones aparecen salpicadas a lo largo de los caminos, buscando, según los casos, la proximidad al lugar de trabajo en el campo —situación que ha cambiado dada la alta tasa de actividad en la industria de su población—, unas buenas condiciones topográficas, mejores comunicaciones y la tendencia que hoy domina: las mejores vistas. Dispersión que en su día se vio favorecida por la permisividad de las Normas Subsidiarias Provinciales y que hoy se intenta frenar a través de unas de ámbito municipal que reconduzcan su desarrollo de modo más racional, de cara a la dotación de infraestructuras y equipamientos del municipio.

La situación queda reflejada en toda su magnitud en el plano 1 a escala 1:10.000. De acuerdo con el nomenclátor, Mos tiene 36 núcleos de los que sólo siete se estiman como núcleos de población, el resto se consideran en diseminado. Este problema se agrava por la inexistencia de capital —el edificio del Ayuntamiento, no es más que un chalet en la carretera nacional con unas magníficas vistas sobre el valle del río Louro—, lo que contribuye a la desestructuración del municipio. El río Louro atraviesa el municipio de norte a sur, regando un suelo agrícola de gran calidad, cultivado, como es característico en Galicia, en régimen de minifundio.

El otro aspecto mencionado, es su relación con el exterior, hay que tener en cuenta su proximidad a Vigo en el Norte y en el Sur a Porriño. No existe solución de continuidad con ninguno de los dos municipios. Soldado a Vigo, aparece Puxeiros, como un núcleo industrial en su periferia, siendo el lugar donde se han desplazado aquellas industrias que necesitaban gran cantidad de suelo para su implantación a un precio bajo, con mejores condiciones fiscales y una mayor permisividad y falta de control en los vertidos y con una fácil salida al exterior, ya que Puxeiros está situado junto a la CN-120 y a 8 kilómetros del aeropuerto.

Al Sur se sitúa el núcleo de Monte, que se manifiesta como continuación del suelo urbano de Porriño. En él se hallan la gasolinera, la macrodiscoteca de la zona, la venta-exposición de vehículos y los talleres.

Sin embargo, pese a ser Monte y Puxeiros dos de los tres ámbitos considerados como urbanos en el municipio, ambos son muy diferentes. En Puxeiros la carretera nacional atraviesa el núcleo marginalmente. La edificación, tanto industrial como residencial, se distribuye en las vías transversales a la CN-120 y ésta actúa como distribuidor. Los cruces, si bien son peligrosos, son controlables mediante una semaforización adecuada.

En Monte, sin embargo, es la propia carretera la que vertebra el núcleo (plano 2). Ya no es un distribuidor, es la calle mayor y aunque

no fue creada para ello sirve a dicho fin siguiendo una pauta de comportamiento habitual en este siglo en Galicia. Cuanta carretera nueva se ha trazado ha servido como eje de un nuevo crecimiento, la población se traslada a sus bordes, atraída por la potencial riqueza generada por el tránsito de personas y mercancías. Las viviendas se abren directamente a la carretera, al igual que los comercios, y los coches se aparcen en sus márgenes, sin que se cumplan unas condiciones mínimas de acerado y alumbrado. Los cruces son continuos y sin señalización y la protección a los peatones es inexistente, salvo la reciente señalización de travesía realizada por el MOPU, que no sirve más que para paliar en parte los problemas, incrementados los sábados y domingos por la suma al tráfico de paso de la gran afluencia de público a la macrodiscoteca, con un problema de aparcamiento sin resolver.

Hoy en día la redacción de un proyecto de variante se presenta como la mejor solución, no sólo para los problemas del tránsito rodado en las travesías, sino para la seguridad de la población por donde una carretera transcurre. A nadie se le escapa lo que es evidente: una carretera nacional no debe atravesar un núcleo urbano, ya que genera numerosos conflictos, ruidos, accidentes, contaminación... La solución: una variante y la recuperación de la travesía para el uso de la población por la que discurre. Sin embargo, la solución no es buena en sí misma; no todos los territorios son idénticos ni la forma de ocupación es la misma y el caso de Mos es un ejemplo de ello. Si bien las dos variantes previstas pueden ser necesarias, éstas en principio nacieron para resolver problemas de tráfico, para más tarde considerar la población afectada, y así nos encontramos que ambas variantes confluyen en la única zona de posible desarrollo del núcleo de Monte, hacia el este, en el vacío dejado por las dos carreteras y en torno al río Louro.

Los proyectos conocidos emplean todos los recursos de la ingeniería para solucionar los problemas de tráfico, viaductos, cruces a distintos niveles, ocupación intensiva de suelo, pero sin un control aparente del terreno sobre el que se asientan, y, así, lo que podría ser una solución, creará dificultades diversas.

En el plano 3 se observa cómo la variante de la CN-120 —no está definida totalmente y aparece en forma esquemática— atraviesa transversalmente el valle, en el límite mismo del suelo urbano. La variante de la CN-550 saldría de ésta en dirección oeste. Dado la sección que ha de adoptar para servir al fin propuesto y las servidumbres legales, es fácil imaginar la cantidad de suelo a ocupar y el colapso que se puede producir en el núcleo a salvar en principio, situación que se produce debido a que la solución se prevé en función de Porriño y no del núcleo exterior a esta villa, que es la que sufrirá las consecuencias. Con ello es previsible la congelación de su carácter lineal, o que se favorezca un crecimiento en dirección opuesta a la que siempre ha tenido, perdiéndose la oportunidad de una estructuración en torno al río como parque lineal y donde ya se sitúan el centro de E.G.B. y ha de situarse un futuro centro de salud.

Además, la variante aparece como una barrera difícil de atravesar dadas las condiciones topográficas de la zona, ya que ha de salvar un gran desnivel. Por otra parte, la gran dispersión del asentamiento ha creado una fina red de caminos que forzosamente ha de quedar rota por una infraestructura de esta envergadura, multiplicando el efecto de incomunicación interna dentro del municipio.

La actuación se muestra como conveniente para el núcleo urbano, para una recuperación de la travesía como eje funcional del núcleo. Sin embargo, el acierto o no de las propuestas vendrá de la sensibilidad con que se resuelven los problemas planteados, ya que afectan a un medio muy frágil y ya sometido en exceso a impactos negativos.

Marian Leboeiro Amaro
Arquitecto

Un concepto diferente de zona verde: La salina de Matagorda en Lanzarote

José-Félix Alvarez
Roberto Calachi
José Luis Alexanco

LAS SALINAS LANZAROTEÑAS

Una de las pocas extracciones de minerales existentes en las islas Canarias es la obtención de sal marina por evaporación de agua de mar, que tuvo cierta importancia en la provincia de Las Palmas, localizándose preferentemente en Lanzarote, donde se han llegado a explorar hasta diecisiete salinas. En Gran Canaria hubo trece y dos en Fuerteventura. Algunas explotaciones siguen en marcha en la actualidad, aunque ya sin ninguna perspectiva económica.

En Lanzarote, donde la agricultura se encontraba en épocas pasadas con verdaderas dificultades climáticas, únicamente superadas por el ingenio y la constancia de sus habitantes, que aprovechaban la humedad de las noches para rociar sus protegidas plantaciones, las salinas tuvieron cierto auge en las zonas costeras donde, además, las tierras son de peor calidad agraria. Sin embargo, la obtención de sal se realiza de manera rudimentaria, sin posteriores manipulaciones de las sales de calcio y potasio; la disolución del magnesio se realizaba mediante el lavado al que se veía sometida la sal por el agua de lluvia. Dada la baja calidad de la sal resultante, su uso quedaba restringido a la salazón y conserva de pescado. Las modernas técnicas de conservación por frío asestaron un duro golpe a esta actividad, que ya en los años cincuenta vio decrecer su primitiva importancia.

El auge turístico de finales de los sesenta cambió el desarrollo económico de Canarias, especialmente en algunas islas. Muchas salinas, por su proximidad al mar, fueron vendidas como terrenos para urbanizar, convirtiéndose posteriormente algunas de ellas en solares, dando incluso nombres a algunos conocidos edificios de estas actuaciones turísticas, como por ejemplo el hotel Las Salinas en Costa Teguise. Otras han sido simplemente abandonadas en espera así mismo de su conversión en terrenos urbanos y las menos siguen en una explotación decadente con claros indicios de deterioro a pesar de constituir aspectos fundamentales del paisaje lanzaroteño por su situación, morfología, colorido y textura (Janubio, Famara, etc.).

Al margen de la adaptación al lugar y la extensión de la explotación, las salinas de Lanzarote tienen un sistema común: la obtención de la sal por evaporación natural, concentrándose el agua hasta la saturación y en estas condiciones, depositándose gran parte de sus impurezas; la misma tipología: grandes cocederos rectangulares ordenados en retícula y contruidos con muros artesanales de gran calidad a base de piedra volcánica del lugar; y elementos singulares parecidos: molino situado en la cota más alta para subir el agua de mar al cocedero y sistemas de comunicación entre los diferentes cocederos.

LA SALINA DE MATAGORDA

Situada en la costa sur, en la zona denominada de "Las Playas", en el término municipal de Tias, la salina de Matagorda, frente a la playa del mismo nombre, reúne las características ya apuntadas y estuvo en explotación hasta épocas recientes.

Está constituida por una serie de cocederos rectangulares de poca profundidad y dimensiones que varían entre 1.200 y 2.000 m² de superficie cada uno, configurando una retícula ligeramente inclinada que se adapta al terreno en pendiente formando sucesivas plataformas desde la cota más baja (unos 3,5 metros sobre el nivel medio del mar) hasta la cota de 14,65 metros. Un antiguo molino aún existente, captaba el agua de mar vertiéndola a los niveles más elevados.

En la actualidad, el aspecto más interesante de las salinas además del hecho de su existencia y lo que ello supone como memoria histórica de una industria artesanal tendente a la desaparición, lo constituye el sistema de plataformas y de muros de contención a



base de piedras volcánicas que dan forma a los cocederos, muros de gran perfección e insólito atractivo.

En 1972 se ordenan los terrenos de toda la finca en la que se encuentra enclavada la explotación salinera mediante un Plan Especial Turístico. Este Plan supone el último eslabón de toda una cadena de planeamientos parciales, que con mayor o menor fortuna, dieron lugar a lo que hoy día se conoce como la zona turística de Puerto del Carmen, desarrollada al amparo de unas Normas Subsidiarias y Complementarias de Planeamiento Insular. Esta normativa fue el sucedáneo de un Plan Insular más restrictivo y riguroso para el desarrollo turístico de esa zona.

El Plan Especial fue debidamente tramitado y aprobado, pero la recesión económica a mediados de la década de los setenta y el frenazo turístico que trajo consigo, evitó su realización, quedando las salinas abandonadas. La salina ocupaba el centro casi geométrico del sector, destinándose gran parte de su superficie a espacios libres de dominio y uso público, sin plantear su salvaguarda. De la documentación gráfica del Plan Especial, se deduce claramente la intención del autor de aprovechar unos espacios centrales para zona verde, coincidentes con los grandes cocederos que desaparecerían. Tal desaparición, si bien no se planteaba de una forma expresa, se deducía como un resultado de hecho.

EL PROYECTO DE URBANIZACION

El nuevo auge turístico reiniciado a comienzos de la presente década, permitió la construcción en los solares de la ancha franja territorial descrita, paralela a la costa, llegando a escasear el suelo preparado con infraestructura y potencialmente edificable.

El Plan Especial de Matagorda ofrecía 43 hectáreas de suelo clasificado, pendiente de urbanizar. Así apareció el encargo del Proyecto de Urbanización con unos condicionantes muy particulares:

- Debía desarrollarse sobre un Plan Especial realizado y aprobado diez años antes.
- No podían introducirse modificaciones sustanciales ante el peligro de tenerse que someter a una nueva tramitación, lo que siempre produce el pánico en la propiedad por las dificultades intrínsecas de la tramitación.
- Debía elaborarse en un tiempo récord, suceso habitual cuando la demanda es fuerte y la oferta escasa.

La considerable salina de Matagorda no aparece reflejada en los planos del Plan Especial y sorprende que desde la carretera de "Las Playas", que conduce desde el aeropuerto de Lanzarote a la zona turística de Puerto del Carmen, tampoco se aprecia, a pesar de estar lindando con ella. Sólo cuando se visita la zona a pie y se accede a las cotas superiores, se descubre la salina en toda su extensión y se aprecia la calidad visual de su conjunto desarrollándose en diversas plataformas.

Confeccionado el plano topográfico del terreno, pudo analizarse en más detalle, dimensionarse, apreciar la retícula de su configuración —que presenta una ligera inclinación romboidal—, medir la longitud del desarrollo perimetral de los cocederos... Una nueva visita permitió, además de sacar fotografías de detalles, estudiar las conexiones entre los muros, descubrir un único paso peatonal en sentido longitudinal que por su estado se hacía difícilmente transitable, tomar medidas de los fondos de los cocederos...

Ante la imposibilidad de efectuar cambios substanciales en la ordenación y diseño mediante el Proyecto de Urbanización, se planteó como única alternativa posible, conservar al menos los cocederos coincidentes con los espacios de uso público del gran parque de la urbanización, mediante un diseño específico para la zona.

Desde el Proyecto de Urbanización se pretendió dar una solución adecuada a la zona verde de uso público ocupada en su origen por una salina, impidiendo así la destrucción de unos muros de piedra seca, rotos en parte, desmembrados en alguna zona, sin uso actual, pero con el valor del tiempo y las calidades de lo duradero, del recuerdo del trabajo del hombre, de la adaptación al territorio y con una estética propia: la estética de la ruina, que constituye la memoria histórica de quienes la construyeron y explotaron.

UN CAMBIO EN EL CONCEPTO DE ZONA VERDE

Decidida la conservación de los cocederos centrales que constituyen la parte más importante de las salinas, había que intentar devolverles su estado original, lo que significaba restaurar una considerable longitud de perímetros de muros de piedra, limpiar los cocederos de la última capa con salitre y volverlos a llenar de agua. Aparecería entonces la primera contradicción: una zona verde de uso público entendida a la manera tradicional debe ser verde, es decir, tener plantaciones, poder disfrutarse por todos los habitantes del entorno, pasear por ella, etc. Además, obtener una verdadera perspectiva de las láminas de agua sólo puede hacerse desde un plano superior, es decir, se hace necesario posibilitar el paso por encima del agua. En una palabra, se trastoca el concepto habitual de zona verde, la textura común del parque público con plantaciones, por una zona húmeda y una textura a base de masas de agua, en donde se debe mantener el uso público al que está destinada dicha zona.

Analizado bajo otro ángulo aparece ante nosotros un ejemplo claro de adaptación de un uso determinado a una forma preexistente. El imperativo de una legislación en defensa del bien social (reserva de espacio público), superpuesto anacrónicamente por imperativos económicos a un uso abandonado que ha dejado su impronta en el territorio. El cambio de función y su adaptación obligada constituyen el motivo, justificación y origen de las primeras ideas que conducirían al diseño final.

LA SOLUCION ADOPTADA

La utilización y el disfrute de una masa de agua formalmente organizada es la base de partida. El conjunto debe permitir el recorrido por un alto porcentaje de los 3.800 turistas que vivirán temporalmente en la urbanización. Para ello se comienza organizando los itinerarios peatonales mediante la adaptación de algunos de los muros de piedra, realizando ensanchamientos a la vez que se restauran. Se seleccionan dos paseos importantes, además de un recorrido perimetral: un paso ya existente en sentido longitudinal y uno nuevo en sentido transversal y perpendicular al anterior. De esta manera, a nivel de "tierra", las salinas pueden ser atravesadas en sus dos direcciones por los visitantes. Por otra parte, el resto de los muros no tienen la anchura suficiente para permitir el paso de las personas, y el exceso de recorridos podría producir con el tiempo, desprendimientos de piedras con el consiguiente deterioro de los muros.



Pero lo fundamental es poder contemplar las salinas desde dentro y mejor desde un nivel superior. Poder pasear por encima del agua. De aquí surge la idea de un segundo nivel constituidos por pasarelas organizadas mediante una estructura similar a la de los cocederos. Tras diversos esquemas, se adopta una retícula superpuesta a la del nivel del suelo con un giro de 20 grados, de forma tal que la pasarela principal atraviese todas las salinas desde las cotas superiores hasta la terminación de la zona de uso público. Esta inclinación cumple dos objetivos:

- Servir de unión entre puntos singulares de la urbanización.
- Permitir la conexión entre el nivel "agua" y el nivel "tierra" en los lugares adecuados.

En efecto, el paso de un nivel a otro se efectúa bien en el comienzo de cada pasarela que se adapta a la cota de salinas correspondiente, bien mediante conectores específicos en puntos del interior de la salina. Por otra parte, el eje principal de la pasarela conducirá a un futuro centro administrativo y se conectará a la planta superior del centro comercial de la urbanización recientemente ejecutado.

A partir de la idea fundamental de las dos tramas cruzadas a diferentes niveles, se diseñan diversos elementos complementarios que reforzarán los usos básicos previstos, y que nacen como respuesta a los diversos problemas que van surgiendo en el conjunto de la zona:

- Hay que suministrar agua a los cocederos. Se impone la reutilización del molino, para lo cual se rehabilita su edificación, utilizándose en primera instancia para oficinas de la urbanización y en el futuro como equipo auxiliar de la zona pública. En la actualidad, el molino debidamente reparado y acondicionado, bombea el agua necesaria para el llenado de la salina.

- El agua no debe estancarse para evitar la proliferación de mosquitos. Se estudian en detalle los niveles de los muros y se plantea el paso continuo del agua de unos cocederos a otros por gravedad. Estos pasos, se realizan mediante tubos de drenaje (chorros de agua) o mediante caídas de agua de uno a otro rebajando los muros en zonas convenientes y colocando una pieza prefabricada que permita resbalar al agua en forma de cascada sin salpicar los muros (láminas de caída de agua).

- La zona "azul" de uso público no puede ser simplemente una zona de paso; los turistas deben poder pasearse, descansar, tener oportunidades para la contemplación. Se crearon para ello pequeñas zonas ajardinadas mediante el aislamiento y desecación de algunas esquinas estratégicamente buscadas, en general en las confluencias de las dos tramas para obtener accesibilidad desde ambos niveles. Estas áreas se dotan de mobiliario urbano, ajardinamiento y su correspondiente iluminación. Son zonas fácilmente identificables que aparecen como pequeños oasis entre las láminas de agua.

- La posibilidad de cambiar de nivel debe ser resuelta con facilidad; no debe obligarse a los peatones a largos recorridos para poder cambiar el nivel. Para ello se han situado las terminaciones de las pasarelas en puntos de acceso peatonal a los cocederos. En algunos casos, el acceso a la pasarela se hace subiéndose unos escalones. Pero más importancia tienen las comunicaciones verticales entre ambos niveles, obtenidas mediante el diseño de unos "conectores" directos a base de una escalera de caracol. Estos conectores se localizan siempre en el cruce de dos pasarelas, por lo que unen al menos tres itinerarios.

- La construcción de una trama superpuesta a base de pasarelas, podría suponer una competencia al entramado histórico existente.

Para resolver este aspecto conceptual, se han diferenciado expresamente los elementos constructivos de las dos tramas. Ante lo terrestre, representación del proceso histórico y paciente de la mano del hombre, se ha contrapuesto lo aéreo, representado por lo moderno en cuanto a diseño y materiales. En contraposición a las formas rectangulares de agua encerradas en perímetros de piedra, se ha empleado la direccionalidad de las pasarelas que, a su vez, responde y sirve a la distribución espacial de usos propuesta por el Plan Especial. Para evitar la competencia a la piedra se ha utilizado el hierro. En contraste con el diseño macizo de los muros, se utiliza un diseño espacial transparente.

- El paso continuo de los turistas a nivel de tierra puede deteriorar los muros de piedra, que al ser de construcción artesanal, se desprenden con facilidad. Para su protección se crean canales de agua al objeto de persuadir a los paseantes de su acercamiento a los muros, resolviendo a su vez el encuentro entre paramentos horizontales y verticales.

- El suelo de las pasarelas, por su gran superficie, suponía un problema de elección de materiales. Para los 520 m² de superficie de pasarelas se adoptó como solución la colocación de traviesas viejas de ferrocarril debidamente repasadas, que presentan una duración y dureza extraordinaria ante la intemperie por el tratamiento al que han sido sometidas y reúnen las características de color y textura adecuadas. La longitud de las traviesas determina el ancho de las pasarelas (160 cm. de paso peatonal). La mayor dificultad consistió en la adquisición (a RENFE), selección (en los almacenes de desmontado de Aranjuez) y traslado (Aranjuez-Lanzarote).

- El fondo de los cocederos, originariamente de tierra, suponía una dificultad para su futura limpieza. La forma más simple de resolver este problema consistió en recubrir los fondos mediante una solera de hormigón, operación que se aprovechó para teñir el cemento con colorante adecuado y resaltar el tono de las láminas de agua.

EL DISEÑO DE PASARELAS

Las pasarelas se han diseñado a base de perfiles en L apoyados en soportes de tubo de 63 Ø, situados a una distancia de tres metros. Los soportes se apoyan mediante una pletina en pequeñas bases cilíndricas de hormigón, con el fin de aislar al hierro del contacto directo con el agua. Las bases constituyen una prolongación de las zapatas de cimentación. Esta estructura se completa con sendas barandillas a base de varillas de 26 Ø y arcos de medio punto cada seis metros como prolongación de los soportes de tubo.












En los conectores, la unión de las pasarelas se realiza ensanchando los encuentros poligonalmente y colocando una escalera de caracol, también en hierro, en el centro del cruce.

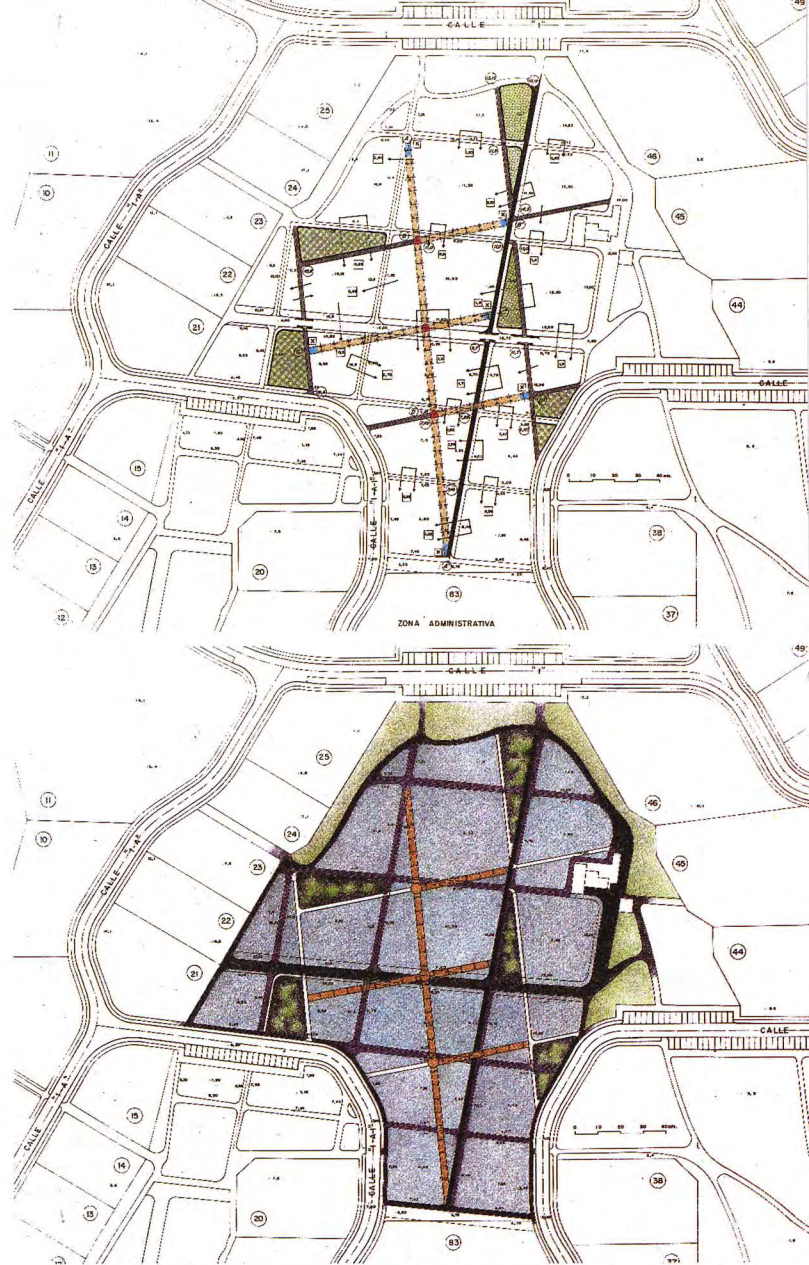
Las pasarelas con dirección paralela a la costa se proyectan totalmente horizontales con el fin de impedir oblicuidades con la línea de horizonte del mar. En las pasarelas transversales se procura conseguir pendientes mínimas en el trazado de las secciones longitudinales y acordes con el descenso de las plataformas de la salina.

Todos los elementos de hierro van pintados en un color azul-verde que contrasta con los ocres de los muros pero que entona con las láminas de agua.

Se prevé un sistema de iluminación indirecta tanto para las parcelas como para los cocederos.



-  ENSANCHAMIENTO DEL MURO DE LA SALINA
-  CAMINOS NUEVOS A NIVEL SALINA
-  COTAS DE LOS CAMINOS NUEVOS A NIVEL SALINA.
-  CONEXIONES CON VIA AEREA (ESCALERA CARACOL).
-  CONEXIONES CON VIA AEREA A = NIVEL SALINA
-  VIA AEREA
-  LAMINA DE AGUA
-  CHORRO DE AGUA
-  ALTURA DE CAIDA DE AGUA
-  CANALES DE AGUA
-  ZONAS AJARDINADAS



SITUACION ACTUAL

La obra se encuentra prácticamente terminada, a falta de algunos remates y de completar la instalación de iluminación. La reconstrucción minuciosa de los muros y la creación de ensanches para paseos y zonas de descanso a base de muros similares a los existentes ha supuesto la fase más costosa.

Por otra parte, la colocación de los travesaños de ferrocarril como piso para las pasarelas, al margen de la aventura de encargarnos, prepararlos, seleccionarlos y transportarlos desde los depósitos de RENFE hasta Lanzarote, ha necesitado de un calzado minucioso de cada uno de los 1.400 durmientes, debido a sus diferencias de grosor, magnitud y estado, para evitar movimientos desagradables.

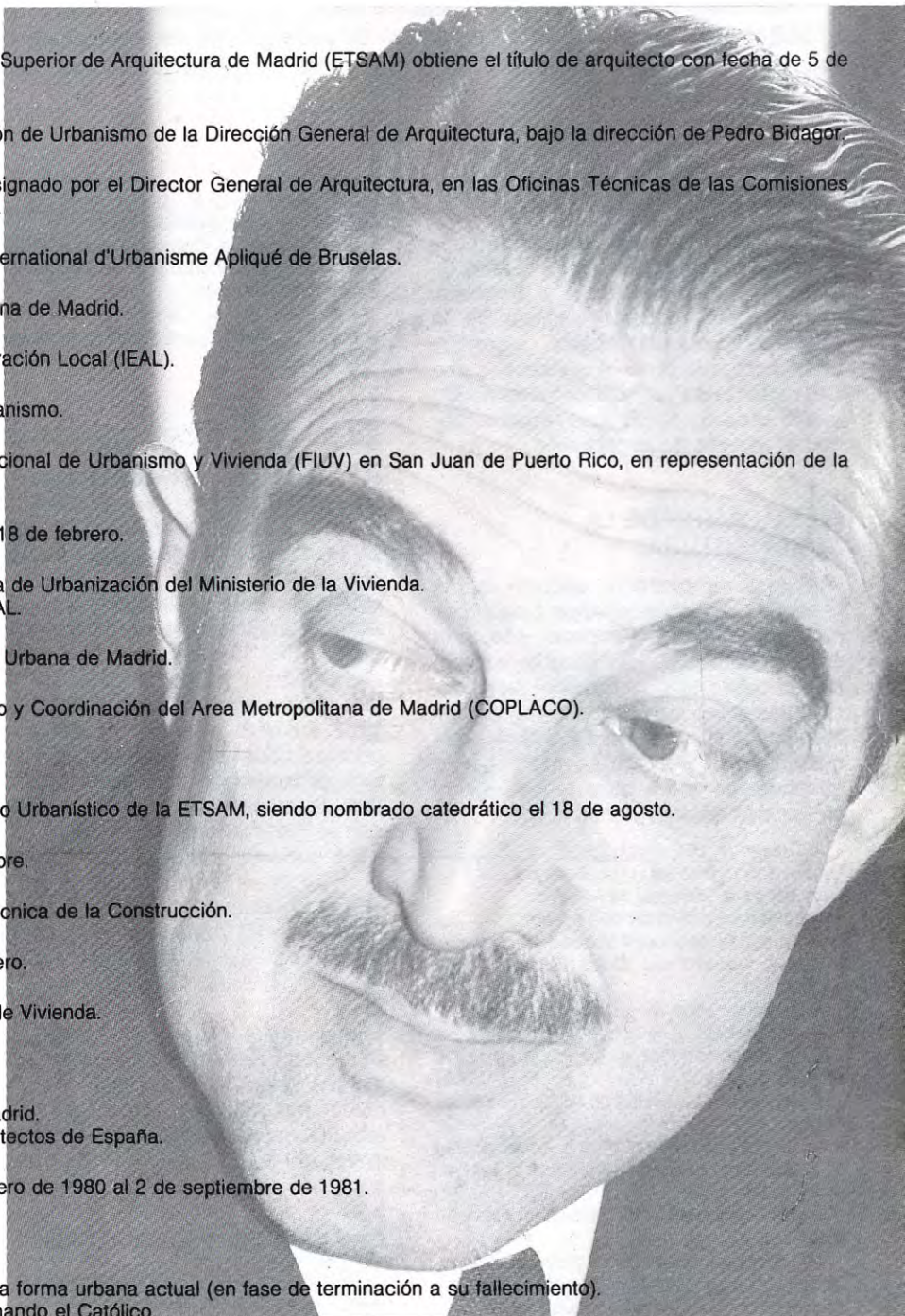
El molino con sus motores renovados surte de agua suficiente a toda la salina y mientras trabaja, el agua se renueva en todos los cocederos. Una interrupción prolongada en el suministro de agua originaría el estancamiento, la aparición de larvas y proliferación de insectos.

Aunque el conjunto no ha sido aún inaugurado y los turistas no han podido disfrutar de este espacio de uso público, ya han empezado a aparecer los primeros visitantes: diversas especies de aves han encontrado su hábitat en medio de los cocederos añadiendo un atractivo más, no previsto pero bienvenido.

*José Félix Alvarez Prieto, arquitecto
Roberto Calachi Chebi, arquitecto
José Luis Alexanco, artista*

EMILIO LARRODERA LOPEZ *

- 1921**
Nace el 6 de marzo en Zaragoza.
- 1947**
Tras realizar sus estudios en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM) obtiene el título de arquitecto con fecha de 5 de agosto.
- 1948**
Se incorpora como arquitecto interino a la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura, bajo la dirección de Pedro Bidagor.
- 1948 a 1962**
Actuación, como especialista de Urbanismo, designado por el Director General de Arquitectura, en las Oficinas Técnicas de las Comisiones Provinciales de Urbanismo de Zaragoza y Lérida.
- 1951**
Título de Diplomado en el Institut Supérieur et International d'Urbanisme Appliqué de Bruselas.
- 1952**
Se incorpora a la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid.
- 1952 a 1962**
Docencia en el Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL).
- 1959**
Ponente en el Primer Congreso Nacional de Urbanismo.
- 1960**
Asistencia al Congreso de la Federación Internacional de Urbanismo y Vivienda (FIUV) en San Juan de Puerto Rico, en representación de la Dirección General de Urbanismo.
- 1960**
Obtiene el título de Doctor Arquitecto con fecha 18 de febrero.
- 1960-61**
Es arquitecto jefe de los Servicios de la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda.
Título de Diplomado Técnico Urbanista por el IEAL.
- 1961-62**
Director Técnico de la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid.
- 1962-1969**
Director Técnico de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO).
- 1963-64**
Profesor Interino de Urbanología en la ETSAM.
- 1965**
Obtiene por oposición la cátedra de Planeamiento Urbanístico de la ETSAM, siendo nombrado catedrático el 18 de agosto.
- 1965**
Secretario de la ETSAM, a partir del 1 de diciembre.
- 1969-1971**
Director General de Arquitectura, Economía y Técnica de la Construcción.
- 1969**
Subdirector de la ETSAM, a partir del 19 de febrero.
- 1971 a 1976**
Director General de Urbanismo en el Ministerio de Vivienda.
- 1976 a 1984**
Consejero del Consejo de Obras Públicas.
- 1976 a 1982**
Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
Vocal del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España.
- 1980**
Director Provisional de la ETSAM, del 29 de febrero de 1980 al 2 de septiembre de 1981.
- 1984**
Director de la ETSAM hasta su fallecimiento.
- 1986**
Estudio sobre la influencia del Planeamiento en la forma urbana actual (en fase de terminación a su fallecimiento).
Miembro del Colegio de Aragón del Instituto Fernando el Católico.



* El texto y la documentación de este artículo han sido elaborados, bajo la coordinación de Luis Rodríguez-Avial, por José Martín-Crespo Díaz, Luis Rodríguez-Avial y Juan Jesús Trapero, arquitectos, y Francisco Perales Madueño, abogado.

El pasado 23 de septiembre de 1987 falleció en Madrid el arquitecto y urbanista Emilio Larrodera López. Hombre de profunda religiosidad y de calidad humana unánimemente reconocida, lo fue todo en el moderno urbanismo español, como refleja su biografía profesional y demostró en puestos tan significativos como los de Director Técnico del Área Metropolitana de Madrid, Director General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda y Catedrático de Urbanística y Planeamiento Urbanístico de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Maestro de más de veinte promociones de arquitectos, fue un trabajador infatigable hasta su muerte. Destacan como características fundamentales de su trayectoria humana y profesional la honradez y la humildad que presidieron sus actos y que le acompañaron en el desempeño de los cargos de responsabilidad que le fueron encomendados.

Estas cualidades y características fueron una constante en su vida y así ha sido reconocido con motivo de su fallecimiento por cuantos le trataron (1). Emilio Larrodera prestó, además, grandes servicios al conjunto de la profesión; en primer lugar, como Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM) desde 1976 a 1982, y, en segundo lugar, durante esos mismos años, como Consejero del Pleno del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos, en representación de dicho Colegio.

La vida de Emilio Larrodera ha sido de intensa actividad profesional, tanto en los campos de la arquitectura y del urbanismo, como al servicio de la sociedad, de la enseñanza y de la profesión. Sus escasos ratos libres los dedicó a sus otras grandes pasiones: su familia y la pintura.

ACTIVIDAD PROFESIONAL

El conjunto de la actividad de Larrodera se puede resumir en cuarenta años de ejercicio como arquitecto y urbanista, treinta y seis años al servicio de la administración urbanística, veintidós años dedicado a la enseñanza como Catedrático de Planeamiento Urbanístico y seis años en puestos de responsabilidad al servicio de la profesión.

EN EL CAMPO DE LA ARQUITECTURA

Aunque la presente sección de la revista se dedica a reseñas biográficas de arquitectos que han destacado en el campo urbanístico, el análisis de la figura de Larrodera, por su especial significación, resultaría incompleto sin al menos mencionar sus principales trabajos arquitectónicos. Por ello se relacionan a continuación, entre otros, aquellos que se consideran más significativos:

- Grupo de 164 viviendas, en Madrid, Carretera de Extremadura, Km. 6, dentro del Plan General de la Vivienda de 1957.
- Edificios para viviendas en Madrid y Zaragoza (calles Sánchez Pacheco, Bustarviejo, Valcares, Rocasolado, Gran Suerio, Agustín de Foxá, etc.).
- Grupo de 150 viviendas subvencionadas, en colaboración, Km. 10 de la Carretera de Aragón, dentro del Plan de Urgencia Social de Madrid.
- Bloques de viviendas de renta limitada en Getafe.
- Diversas construcciones e instalaciones de sucursales bancarias y tiendas en Zaragoza y Madrid.
- Proyecto de Instituto Laboral en Arcena (Huelva).
- Proyecto y construcción, previo concurso, de Institutos Laborales en Almonte (Huelva), Jerez de los Caballeros (Badajoz), Denia (Alicante) y Orihuela (Alicante).
- Proyecto de Centro Psiquiátrico en Toledo. 1969.

En este quehacer arquitectónico, obtuvo, además, los siguientes premios:

- Primer Premio en el Concurso de Proyecto de Edificio para Diputación Provincial de La Coruña. 1954.

- Primer Premio en el Concurso del I.N.V. de Prototipos de Vivienda. 1956.

- Accésit en el Concurso sobre Institutos Laborales convocado por el Ministerio de Educación Nacional.

- Accésit en el Concurso para Estudio sobre el problema de la vivienda modesta en Zaragoza.

EN EL CAMPO DEL URBANISMO

En la actividad profesional desarrollada por Larrodera en el campo del urbanismo pueden diferenciarse tres etapas. La primera comprende desde su incorporación, en 1948, a la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura hasta su nombramiento como Director Técnico de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO) en 1962. Durante la misma se produce la principal aportación de Larrodera en materia de redacción de trabajos urbanísticos de planeamiento, la cual culmina con el Plan General de Zaragoza.

La segunda etapa coincide con los siete años —1962 a 1969— en que estuvo al frente de la Dirección Técnica de COPLACO, durante la cual dirigió la terminación de los trabajos del Plan General del Área Metropolitana de Madrid.

Finalmente, los años al frente de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda —1971 a 1976— constituyen la tercera etapa, en la que se redacta y aprueba la Ley de Reforma de la Ley del Suelo de 1975.

PRIMERA ETAPA. 1948-1962

“En el campo del urbanismo, se incorpora en 1948 —un año después de terminar su carrera— a la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura, bajo la dirección de Pedro Bidagor, y colabora en las primeras inquietudes institucionalizadas respecto de lo que había de ser el planeamiento urbanístico. Su labor en la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid desde

1952 y, especialmente, en su puesto de Director Técnico en la Comisaría y en COPLACO, así como su trabajo en la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, se han caracterizado por la asimilación de las nuevas técnicas urbanísticas y por una capacidad de sintetizar y discernir las soluciones más equilibradas y posibles en función de las complejas situaciones que se daban. Destaca, en este sentido, su labor en la aplicación de la Ley del Suelo de 1956, tanto en la realización de Planes Generales de diversas capitales españolas como en su labor en la administración urbanística” (2).

En esta labor de planeamiento, destacan, entre otros, los siguientes planes y trabajos:

- Planes de ordenación de Albacete y de las ciudades del antiguo Protectorado de Marruecos de Villa Nador y Villa Sanjurjo.

- Preparación, en equipo, del Plan de Estudios de las ciudades histórico-artísticas de Baeza y Ubeda, y redacción del proyecto y dirección de las obras correspondientes a la ordenación urbanística del Alto del Castillo de Sos del Rey Católico.

- Redacción, en equipo, de los Planes Generales de Ordenación de Zaragoza, Lérida, Huesca, Calatayud, Tarazona, Sádaba, Egea y otros municipios de la provincia de Zaragoza.

Asimismo, a lo largo de su actividad en el campo del planeamiento consiguió una serie de premios en concursos de urbanismo, los cuales se relacionan a continuación:

- Primer Premio en el Concurso del Ensanche de León, 1950.

- Segundo Premio de Información Urbanística sobre Ciudades: Calatayud, del Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL).

- Tercer Premio en el Concurso para la Ordenación de la Plaza de la Reina de Valencia.

- Tercer Premio en el Concurso para el Estudio sobre Zonas Industriales en Zaragoza.

PLAN GENERAL DEL AREA METROPOLITANA DE MADRID. 1963

Le correspondió a Emilio Larrodera dirigir los trabajos de terminación del primer Plan General de carácter metropolitano que se redactaba para Madrid. Su labor fue determinante, impulsando la conclusión de los documentos del Plan hasta convertirlos en un conjunto coherente a partir de los principios establecidos, haciendo posible de esta forma la aprobación del mismo.

Se habían iniciado dichos trabajos con la coordinación de los planeamientos de los diversos polígonos desarrollados para el crecimiento de Madrid, en los que habían colaborado un gran número de importantes arquitectos.

El planteamiento de la redacción del Plan hubo de resolver, en uno de sus estadios iniciales, el problema de la definición de su ámbito geográfico y, en consecuencia, el tipo de objetivos de planeamiento que podían abordarse. Resultan esclarecedores al respecto, en palabras de Carlos Trías, Delegado del Gobierno en COPLACO en aquel momento, los dos interrogantes a la respuesta a los mismos que debieron plantearse y resolver las personas que tuvieron la responsabilidad de la redacción del Plan General:

"¿Debíamos limitarnos a una simple visión local del tema y de los problemas que la ciudad planteaba?

¿Podíamos hacer una obra consciente y fructífera de planeamiento sin tener a la vista la rica problemática que la nación en su conjunto suscitaba y la que la región central presentaba de un modo más destacado?

Es obvio que debíamos inclinarnos por esta visión amplia. Pero con limitaciones. Ni podíamos proponernos una tarea de planeamiento nacional o regional, que no era nuestro objeto, ni podíamos dejar de tenerlo en cuenta a la hora de adoptar determinaciones" (6).

El Plan General del Area Metropolitana de 1963 desarrolla la ordenación propuesta a una doble escala, el núcleo central y el conjunto metropolitano.

La ordenación del núcleo central, que comprende, además, un estudio del casco antiguo, extiende los límites de aquél hasta dos importantes arterias propuestas por el Plan, que con el tiempo habrían de convertirse en el tercer cinturón de Madrid o M-30. En este ámbito se define una red viaria fundamental, basada en un sistema de cuadrícula, y sobre la misma se plantea una zonificación que, en palabras de la memoria de aquél, "se ha reducido a un estudio, netamente conservador, de las demarcaciones de zona ya existentes, con la excepción de algunas cuya transformación, por necesidades de los servicios urbanos, se hace imprescindible" (7).

La ordenación de este núcleo central contiene, asimismo, un intento racional de mejora de su sistema de espacios libres, planteado a partir de un estudio pormenorizado de los radios de acción de las zonas verdes existentes.

En la propuesta desarrollada para el conjunto metropolitano destacan tres elementos fundamentales: el planteamiento del sistema de espacios libres, la red general viaria y la ordenación ferroviaria que se establece.

El sistema de espacios libres

A partir de los tres anillos verdes y de las cuñas que los unían radialmente, planteados en el Plan General de 1941-45, se realizaba un análisis de la situación del momento, llegando a la conclusión de que los dos primeros se habían prácticamente perdido, entendiéndose que era necesario establecer un límite claro de las zonas urbanas por medio de un cinturón forestal. Situado geográficamente éste en coincidencia aproximada con el trazado del segundo anillo del Plan anterior, el

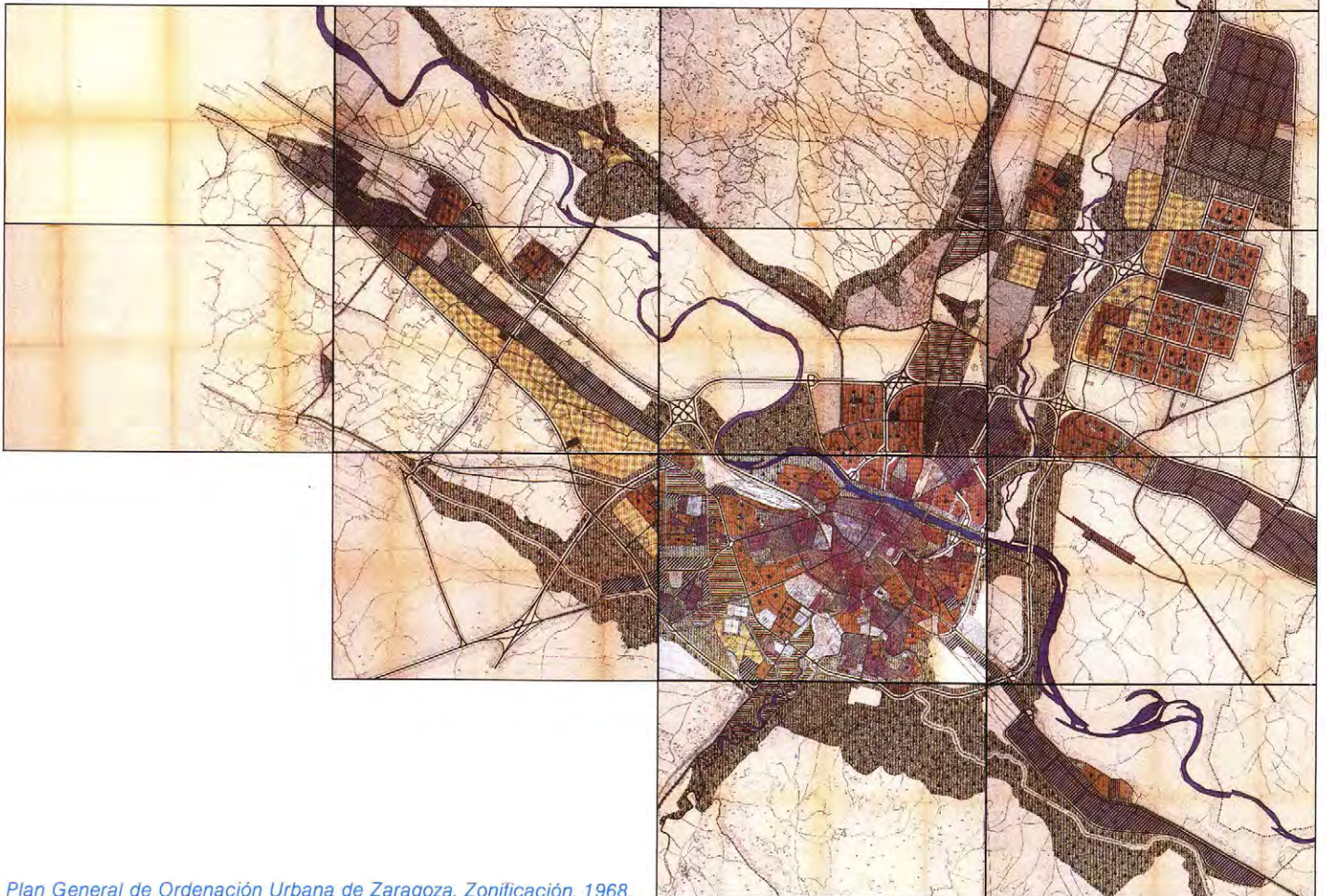
mencionado cinturón forestal constituía el borde definitivo de la ciudad, de forma que toda actuación fuera del mismo debería ser objeto de un riguroso control.

La elección de los terrenos incluidos en su trazado tuvo en cuenta las posibilidades de repoblamiento de los mismos y el planteamiento de la gestión posterior tenía como objetivos el uso público de los mismos y su destino para el esparcimiento de la población.

Este cinturón forestal, que en el argot urbanístico madrileño habría de conocerse como el "anillo verde", se completaba con el sistema interior de parques y jardines, así como con las zonas forestales exteriores. No se configuraban éstas como un anillo, aunque sí con posibilidades de serlo en un futuro. Se situaban en torno a los veinte o treinta kilómetros de distancia desde el centro de la capital, con una clara vocación de reserva de paisaje y espacios libres para hacer más atractivas las cercanías de Madrid.

Red viaria fundamental y ordenación ferroviaria

Las propuestas correspondientes a estos sistemas generales de transporte y comunicaciones, por el interés y actualidad que hoy presentan en la relación de Madrid con su área metropolitana, se exponen a continuación, a partir de los fragmentos significativos de la memoria del Plan:



Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza. Zonificación. 1968.



Plan General del Area Metropolitana de Madrid. 1963.

Red viaria (8)

“La solución que se propugna supone, como idea fundamental, el desdoblamiento del eje viario que constituían la Avenida del Generalísimo, Castellana, Recoletos, Prado y Delicias hacia el este, quedando completado en su aspecto axial por el Arroyo Abroñigal. Supone por ello un doblaje en sentido norte-sur en el que el eje de la Castellana conserve su aspecto representativo primordial y el Abroñigal, con un tratamiento de vía-parque, suponga la vía fundamental de tráfico en sentido norte-sur.

La vía del Manzanares y su prolongación por la carretera del Pardo constituye la vía representativa fundamental a lo largo del valle, abierta hacia las masas forestales del monte del Pardo y la Casa de Campo. El anillo constituido por el Abroñigal-vía del Manzanares queda en su lado norte orientado hacia la sierra y el monte del Pardo, con una posibilidad evidente de uso residencial en la zona de la carretera de Colmenar. Este anillo se cierra por una vía que, apoyándose parcialmente en la carretera de la Playa, termina en la Plaza Norte.

Exteriormente a este primer anillo se asigna otro cuya misión es doble, por una parte limitar el crecimiento de los núcleos satélites y, por otra, y es este su aspecto fundamental, constituir una vía industrial aptas para el abastecimiento de las zonas de almacenes y servicios correspondientes a los poblados próximos. Sobre este anillo se proyecta, asimismo, la absorción del tráfico industrial procedente del exterior, ya que pone en relación el núcleo central con todas las vías de acceso. En la parte oeste, la masa de esta circunvalación exterior tiene un desdoblamiento a partir de la carretera de Toledo para aprovechar la actual vía de poblados hasta su incorporación a la carretera de La Coruña. Las vías anteriormente descritas enlazan con las correspondientes a la red viaria interior hasta llegar a definir la red fundamental del Plan.

En este sentido norte-sur, las dos vías de la Castellana y Abroñigal se complementan con la Avenida del General Mola y su prolongación, a través de Menéndez Pelayo, lográndose un enlace claro entre los accesos de Francia y Andalucía.

En cuanto a vías transversales, las posibilidades son mayores pues, salvo en la parte correspondiente al casco antiguo, hay varias aptas para la comunicación en sentido este-oeste.

Entre ellas se diferencian claramente:

1º La que constituye el acceso norte de La Coruña a la Plaza de Castilla y su prolongación por Mateo Inurria hasta el Abroñigal y Hortaleza.

2º La segunda transversal, que unirá la vía que, arrancando del sur de la Veguilla y por la Huerta del Obispo, llega a enlazar la vía del Manzanares con el acceso norte del aeropuerto de Barajas.

3º La primera transversal, de trazado sensiblemente paralelo al anterior, hasta su enlace con la autopista de Barajas y vía eje del gran San Blas.

4º La autopista de Barajas, María de Molina, Cea Bermúdez y carretera de La Coruña.

5º La prolongación de Juan Bravo, en paso superior sobre la Castellana a través de Eduardo Dato y Luchana hasta los bulevares, que permitiría descongestionar la calle de Alcalá, especialmente en su tramo de las Ventas.

6º Calle de Alcalá y Gran Vía y sus enlaces con Princesa y Vía del Manzanares a través de la Plaza de España. Eje actual de máxima congestión en sentido transversal y que deberá reducirse en su utilización, con la entrada en servicio de alguna de las vías ya citadas.

7º Al sur del casco antiguo, la vía transversal constituida por la Ronda de Toledo y Paseo de María Cristina y sus contactos con la Avenida de los Reyes Católicos y acceso a Valencia.

8º La calle del Ferrocarril, que constituirá, con el Paseo Imperial y hasta su enlace con el acceso de Andalucía, la vía transversal más importante en el sector sur.

El esquema se completa con las vías de circunvalación y Ronda”.

Ordenación ferroviaria (9)

“Según el Plan en realización, las mercancías tendrán una estación de clasificación en Fuencarral, una estación de bifurcación al noroeste de Fuencarral, otra estación de mercancías en Hortaleza, una estación al final de la prolongación de O'Donnell, la estación de clasificación Coslada-Vicálvaro, la estación de Vallecas, la estación de Villaverde Bajo, la estación de Villaverde Empalme y estaciones en el Abroñigal y Santa Catalina.

El servicio de viajeros queda concretamente vinculado a dos estaciones que son la de Atocha y la de Chamartín, la primera de ellas situada quinientos metros más abajo de la situación actual. Se prevé la supresión de la circunvalación oeste-sur de Príncipe Pío-Atocha a través de la línea que pasa por las

estaciones de las Peñuelas, Imperial y Delicias, e incluso, la posible supresión de la estación de Príncipe Pío.

En el túnel de la Castellana se proyectan dos estaciones intermedias entre las de Atocha y Chamartín, una situada en los Nuevos Ministerios y otra en el Paseo de Recoletos, y los proyectos en estudio pretenden que tanto los trenes de largo recorrido como los de cercanías atraviesen el túnel cuya capacidad alcanza un máximo de veinte trenes por hora en régimen de parada estricta de tres minutos y queda reducido hasta siete trenes por hora si se adopta un régimen más moderado”

TERCERA ETAPA: DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO. 1971-1976*

Emilio Larrodera llegó a la Dirección General de Urbanismo en un momento de crisis. La veterana Dirección General de Pedro Bidagor se había conmovido con nuevos planteamientos urbanísticos tras la llegada de Antonio Linares, hombre de formación académica y profesional diferente, ajeno al cuadro de los miembros tradicionales de la institución urbanística.

Era ministro Vicente Mortes Alfonso y estaba en plena vigencia la era técnica. En la primera mitad de su mandato se trató de cambiar la imagen de una Administración pesada e intervencionista, incapaz de crear con eficacia el suelo necesario para las actividades industriales y para la construcción de nuevas viviendas.

Sin romper formalmente con el sistema del planeamiento integral de la Ley del Suelo, las nuevas ideas urbanísticas propendieron a la creación de unidades urbanas autosuficientes de ambiciosas dimensiones. En lugar de intervenir en la ciudad con un enfoque territorial e integral, según los principios de la Ley del Suelo, se centró el esfuerzo en la creación de nuevas áreas urbanas, autónomas, completas desde su nacimiento, preservadas de los vicios de la ciudad histórica.

* Texto elaborado por Francisco Perales y José Martín-Crespo.

Surgían así las Actuaciones Urbanísticas Urgentes (ACTUR) basadas en una legislación igualmente urgente y coyuntural, un poco a la sombra del prestigio de las New-Towns. Se alumbraban proyectos como los de Tres Cantos en Madrid, Riera de Caldas en Barcelona, Puente de Santiago en Zaragoza o Río San Pedro en Cádiz.

Pero las inquietudes profundas que la Ley del Suelo de 1956 había despertado, o de las que la propia Ley era expresión, eran más fuertes que la brusca corriente surgida, en un intento de encontrar fórmulas eficaces, fuera de la red sistematizada y compleja del planeamiento urbanístico. Estas inquietudes encontraron un momento crítico en el ecuador del ministerio de Vicente Mortes y provocaron un giro en su política, que cristalizó en la reforma de la Ley del Suelo.

Esta reforma, en cuyo eje se encontró Emilio Larrodera, no la inició él mismo. Sin embargo, él fue su máximo valedor. Larrodera, formado en la escuela representada por la Ley de 1956, acogió la reforma, la entendió y la pilotó decididamente desde su Dirección General de Urbanismo, a la que accede en 1971, hasta la promulgación de la Ley el 2 de mayo de 1975, a través de cambios importantes y de tensiones que él supo reducir.

Larrodera desempeñó en la reforma de la Ley del Suelo un doble papel, sin el cual aquélla hubiera probablemente naufragado. Por un lado, frenando, con su indiscutible prestigio personal, cualquier intento político de impedir o esterilizar una reforma con serios enemigos dentro del sistema. Por otro lado, trabajando activamente con el equipo que, desde su Dirección General, tenía la misión de terminar de perfilar la reforma hasta su aprobación, con la aportación de ideas y defendiendo siempre la labor y la independencia de sus colaboradores.

Junto a esta insustituible presencia que, acaso inadvertidamente, no ha recibido el merecido reconocimiento en alguna reseña histórica de la época, Emilio Larrodera llenó de buen sentido la función tradicional de la Dirección General en el control y aprobación de los Planes de importantes ciudades españolas, culminando con la del Plan General de Barcelona.

La actual administración urbanística tiene una deuda de gratitud con quien con su generosidad, su apoyo incondicional y su estímulo hizo posible, frente a muchas incomprendiones, el indudable avance que ha representado la reforma de la Ley del Suelo.

EMILIO LARRODERA EN LA ENSEÑANZA DEL URBANISMO**

Para comprender el papel que representó Emilio Larrodera en la enseñanza del Urbanismo es preciso tener en cuenta y resaltar el continuo trabajo profesional por él desarrollado, que le permitió profundizar y estar al día en los temas reales del quehacer urbanístico. Baste recordar que, ya en 1948, se incorporó a la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura, dirigida por Pedro Bidagor, e intervino en la redacción de diversos Planes Generales entre los que destaca el de su ciudad natal, Zaragoza.

Después, en la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, como Director Técnico, coordinó la redacción del planeamiento de los nuevos polígonos residenciales e industriales. Fue, a continuación, decisiva su labor en la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid, organizando y dirigiendo la terminación del Plan General del Área Metropolitana de Madrid de 1963. Finalmente, como Director General de Urbanismo, se encargó de rematar la tarea legislativa iniciada en 1969, dirigiendo la formulación, en 1975, de la Ley de Reforma de la Ley del Suelo.

Esta dedicación al ejercicio práctico del Urbanismo es simultaneada de modo regular con una labor docente que se inicia en 1952, impartiendo la enseñanza urbanística en el Instituto de Estudios de Administración Local y se continúa desde 1963 en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid hasta su reciente fallecimiento. Su carácter metódico y su apertura mental no sólo hacen posible el compaginar la dedicación profesional con la docente, sino que, sin duda, ambas tareas se enriquecen al complementar los conocimientos teóricos con los derivados de la práctica, desarrollando, a la vez, un esfuerzo de aclaración y divulgación de las ideas, la normativa y las técnicas urbanísticas.

En la enseñanza que impartió Emilio Larrodera se denota una intención de explicar, de una manera sencilla y práctica, sus deducciones acerca de la teoría y la realidad urbanas, así como del quehacer diario del Urbanismo. Ese empeño divulgativo se materializa en unas enseñanzas acerca del conocimiento básico de las características y estándares de las diversas áreas urbanas, rematado con un amplio conocimiento de la Ley del Suelo y, en especial, de la forma de

realizar el planeamiento previsto en la legislación urbanística. Asimismo, le preocupa impartir unos conocimientos, que juzga indispensables, acerca de las diversas regiones españolas que permitan al futuro arquitecto comprender los diversos valores urbanos y territoriales. La enseñanza en la Escuela de Arquitectura de Madrid mantiene esta temática básica, pero es adaptada paulatinamente a las cambiantes preocupaciones de la cultura urbanística, haciendo hincapié, en los primeros años setenta, en el proceso sistemático del planeamiento y en la modelística, para pasar después a insistir en el conocimiento de las figuras legales del planeamiento urbanístico.

Una característica realmente importante de la labor docente de Emilio Larrodera es su aspecto de relación humana, tanto en lo que se refiere a los profesores que colaboran con él como a los alumnos. En su cátedra se incorporan sucesivamente a la enseñanza conocidos profesionales del Urbanismo que aportan sus experiencias personales y sus conocimientos desde campos y visiones muy diferentes. Recordamos la colaboración de Antonio Perpiñá, Federico Turell, Carlos Ferrán, Eduardo Mangada, Antonio López Candeira, José Ruiz de Elvira, Manuel de la Dehesa, Francisco Fernández-Longoria, Salvador Font, María Pérez-Sheriff, José Félix Álvarez Prieto, José Martínez Sarandeses, Fernando Contreras, Lino Cubillo, Félix Arias, Ramón López Lucio, Luis Iglesias, Luis Moya González, Fernando Velao, Carlos Sánchez Casas, Carlos de la Guardia, Fernando Roch, Santiago León, Emilio Sánchez Gil y Julio García Lanza.

Conviene insistir en la relevancia que, para la enseñanza del Urbanismo en la Escuela de Madrid, ha tenido la cualidad de Emilio Larrodera de admitir y apoyar las aportaciones de todos estos profesionales, aun cuando ello comportase ideologías distantes de las suyas, sabiendo mantener esa diversidad de opiniones, a pesar de las presiones superiores a las que en un momento fue sometido. En este contexto, otra nota eminente de la personalidad de Emilio Larrodera es, sin duda, su natural capacidad de llegar a los alumnos y de estar con ellos, aconsejándoles y acompañándoles no sólo en su época de estudios sino en su vida profesional e, incluso, a menudo, en la privada. De esta forma, se puede decir que ha sido un hermano mayor para un gran número de generaciones de arquitectos, que han tenido el privilegio de obtener su parecer y su apoyo respecto de múltiples cuestiones.



Fragmento de óleo original de Emilio Larrodera.

Esa excepcional disposición de Emilio Larrodera para comprender y admitir opiniones ajenas y su estilo directo y rápido de comunicación, son los que llevaron al claustro de la Escuela de Arquitectura a confiarle su Dirección, tarea harto difícil en estos años de cambio de la enseñanza universitaria y en un centro tan sobresaturado. También en esta misión incorporó a los profesores capaces de contribuir en la labor de poner un mínimo de orden en el desarrollo de la vida escolar y docente.

En síntesis, destaca en Emilio Larrodera su gran base de conocimiento profesional del quehacer urbanístico, su preocupación por el papel del arquitecto en el campo urbanístico, el sentido práctico de las enseñanzas urbanísticas que imparte, la claridad y sentido de la realidad en las explicaciones, alejándose de posturas meramente teóricas o no experimentadas, la comprensión de ideas y actitudes ajenas, la incorporación a la enseñanza de colaboradores profesionalmente competentes y aportadores de las nuevas ideologías y técnicas, su capacidad de eliminación de conflictos, su decisiva contribución al entendimiento y manejo de la legislación urbanística y, en fin, su facilidad de comunicación con los alumnos y el permanente asesoramiento en cuestiones profesionales y personales a múltiples generaciones de arquitectos.

Enmarcada en esta actividad de dedicación a la enseñanza ha de incluirse, asimismo, la larga serie de conferencias dictadas por Larrodera, muchas de ellas publicadas, entre las que cabe citar las siguientes:

- Valladolid, 1958, en su universidad.
- Lugo, en verano de 1959.
- San Juan de Puerto Rico, en 1960, en la Federación Internacional de Urbanismo y Vivienda.
- Zaragoza, en febrero de 1966, sobre acción regional.
- Madrid, en 1966, en el IEAL, sobre urbanismo en ciudades de rápido crecimiento.
- Valencia, en 1974, sobre urbanismo y zonas verdes.
- Toledo, en 1978, en el Colegio de Arquitectos.
- Zaragoza, en 1980, en el Colegio de Aparejadores, sobre iniciación al urbanismo.
- Madrid, en 1985, en las Jornadas de Urbanismo de la Asociación Española de Técnicos Urbanistas.

También debe citarse en ese apartado la dirección de ochenta tesis doctorales en los años comprendidos entre 1968 y 1987.

AL SERVICIO DE LA PROFESION***

Esta primera aproximación que se intenta a la biografía de Emilio Larrodera no podría concluirse sin mencionar los servicios que prestó a la profesión. Se inician éstos con su labor como vocal y secretario de la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, durante el Decanato de Gutiérrez Soto, en los años 1954-1956.

Más adelante, como dice J. J. Trapero, "la preocupación por la transformación del papel del arquitecto, que ya venía percibiendo por su labor docente, se acrecentó en su trabajo como Director General de Arquitectura, Economía y Técnica de la Construcción entre 1969 y 1971" (10).

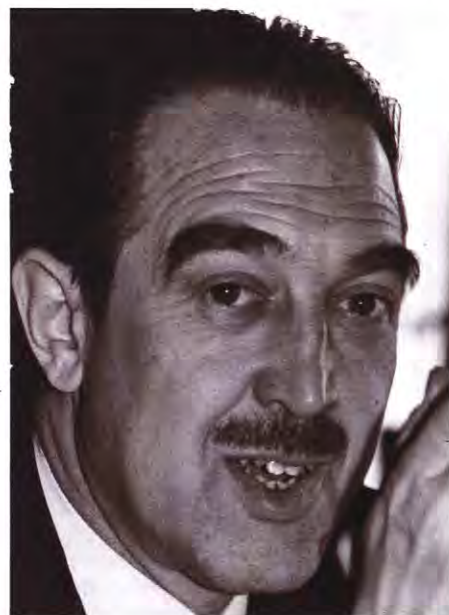
En las elecciones celebradas en mayo de 1976, Larrodera fue elegido Decano del Colegio de Madrid, "en el momento quizás más difícil de su historia y en uno de los de mayor incertidumbre en la moderna Historia de España —comienzo de la transición política" (11).

Con paciencia, apertura personal y moderación hizo frente a los problemas del Colegio, logrando reconducir la vida colegial hacia cauces de estricta profesionalidad y de servicio a la sociedad. Fue proverbial en estos años la templanza y comprensión con que abordaba cualquier asunto que tuviera como protagonista a un compañero.

"Como representante del COAM fue durante seis años Consejero del Pleno del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos, colaborando con su entrega y entusiasmo característicos a las labores y tareas de este organismo profesional del que era Miembro del Honor" (12).

Ejerció su dedicación a la profesión, durante bastantes años, de forma simultánea con la labor ya expuesta en los campos del urbanismo y de la enseñanza, gracias a su capacidad personal, caracterizada por el orden en el trabajo, una extraordinaria memoria y una singular facilidad para la comprensión de hechos, circunstancias e ideas, así como de síntesis en la elaboración y exposición de las mismas.

La sinceridad en la expresión de sus opiniones y sus cualidades humanas, que le permitían siempre reducir y eliminar conflictos, así como aunar esfuerzos y pareceres, tal como demostró en la Administración del urbanismo, en la Escuela de Arquitectura y en el Colegio de Arquitectos de Madrid, protagonizaron siempre su actividad y quehacer profesional.



NOTAS

(1) Ver como ejemplo la carta publicada por su compañero Juan Gómez y González de la Buelga en la Circular del COAM 2.88 de 13 de enero de 1988.

(2) "El recuerdo de Emilio Larrodera". Artículo de Juan Jesús Trapero Ballesterero publicado en "Arquitectos" (Boletín informativo de la profesión de arquitectos, editado por el Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos y demás organizaciones profesionales), n.º 87/5, pág. 36.

(3) Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, pág. 6.

(4) Idem. 3 pág. 6.

(5) Idem. 3 pág. 8.

(6) "Plan General 1963". Artículo de Carlos Trias incluido en la publicación "Los Planes de Ordenación Urbana en Madrid", editada en 1981 por el Centro de Información y Documentación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO), pág. 46.

(7) Memoria del Plan General del Área Metropolitana de Madrid, pág. 156.

(8) Idem. 7 págs. 205, 207, 210 y 211.

(9) Idem. 7 págs. 213 y 214.

(10) Idem. 2 pág. 37.

(11) "In Memoriam" en "Arquitectos" n.º 87/4, pág. 43.

(12) Idem. 11 pág. 43.

FUENTES de información gráfica

Archivo fotográfico del Centro de Información y Documentación. Consejería de Política Territorial. Comunidad de Madrid.

Archivo de la familia de Emilio Larrodera: documentación facilitada por su hijo, el arquitecto Emilio Larrodera Ríos.

** Texto elaborado por Juan Jesús Trapero Ballesterero.

*** Texto elaborado por Luis Rodríguez-Avial.

Los Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional desde la perspectiva actual

PEDRO SANZ BOIXAREU

LUIS MORELL

LUIS MARIA ENRIQUEZ DE SALAMANCA

FRANCISCO PERALES

La legislación sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional —Ley de 28 de diciembre de 1963 y Reglamento de 23 de diciembre de 1964— es una muestra de lo que hoy se ha dado en llamar “*voluntarismo político*”, expresión actualizada del eterno arbitrarismo. La idea, en principio plausible, de la creación de un régimen especial para el fomento y desarrollo de áreas turísticas encarnó en una normativa desorbitada que ponía en manos del entonces Ministerio de Información y Turismo facultades exorbitantes que nunca llegaron a cristalizar en la consecución de los objetivos últimos que motivaron su aparición. Lo menos que puede decirse de la, en apariencia, poderosa normativa es que era excesiva. A su amparo debía surgir un universo turístico, regido por aquel departamento, a cuyo imperio quedaban sujetas las demás Administraciones, singularmente, los Ministerios de Obras Públicas y de la Vivienda, y los Ayuntamientos. Los resultados se tradujeron en la construcción de un cierto número de urbanizaciones calificadas como Centros de Interés Turístico Nacional, algunas de verdadero prestigio y otras de menor fortuna. Los pretenciosos objetivos no se alcanzaron, pero, también es cierto que aquella ley permitió realizar algunas actuaciones que la realidad imponía y que la incapacidad y rigidez de la legislación urbanística impedían.

En general, los Centros de Interés Turístico Nacional (CITN) plantearon conflictos con la ordenación urbanística municipal y con las competencias también municipales, puntos a los que nos hemos de referir en particular. El objetivo ambicioso de crear Zonas de Interés Turístico Nacional no llegó a conseguirse en ningún caso.

Los CITN se concebían como áreas ordenadas con capacidad mínima de quinientas plazas de alojamientos turísticos y extensión no inferior a diez hectáreas. Las Zonas de Interés Turístico Nacional (ZITN) habían de incluir al menos dos centros y disponer de una capacidad no inferior a 5.000 plazas turísticas. Su localización era, preferentemente, exterior a los cascos urbanos, aunque cabían excepciones, y, en el caso de las ZITN se preveía la agrupación forzosa de los municipios afectados para el desarrollo de fines turísticos de acuerdo con los correspondientes Planes de Promoción y de Ordenación. Las

ZITN debían suponer la preparación de un amplio territorio mediante la ejecución de importantes obras de infraestructura y de servicios, que, en principio, habían de realizarse por los Ministerios de Obras Públicas y de Vivienda. También se albergaba el propósito de que la Gerencia de Urbanización, organismo autónomo del Ministerio de la Vivienda, adquiriera suelo para la implantación de actividades turísticas. Los CITN podían ser de promoción pública o privada, en tanto que las ZITN respondían a un planteamiento público.

Las grandes decisiones mediante las que se pretende resolver de una vez, todos los problemas de un país, además de adolecer de una gran dosis de ingenuidad, son peligrosas. El objeto de la Ley de Centros y Zonas era nada menos que la ordenación turística del territorio nacional por medio de la planificación de los Centros y Zonas. A partir de esta solemne declaración la ley regula la creación de aquellos con total desconexión con el planeamiento urbanístico y sin más referencia a la legislación urbanística que algunas alusiones ocasionales de carácter adjetivo. La pretensión de construir una supernorma, por encima del ordenamiento común, la simboliza su disposición final segunda que otorga valor de normas supletorias “en todo lo que no se encuentre regulado en esta Ley y en cuanto sean de aplicación”, fórmula ambigua que favorece la interpretación interesada, a las leyes del Suelo de Régimen Local y de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional.

No es este artículo lugar para realizar una exágesis detallada de la legislación turística a la que nos referimos. El comentario sólo pretende destacar las características hegemónicas de la política a la que sirvió de apoyo, lo que explica la autonomía de los Centros y Zonas respecto de la ordenación urbanística municipal. Basándose en esta independencia, los CITN pudieron crearse en cualquier parte del territorio sin otra limitación que “tener en cuenta” la posible existencia de otros, urbanísticos, monumentales o de obras públicas ya aprobados, y la de servidumbres públicas. Las normas previas coercitivas serían las directrices que fijara el Ministerio de Información y Turismo.

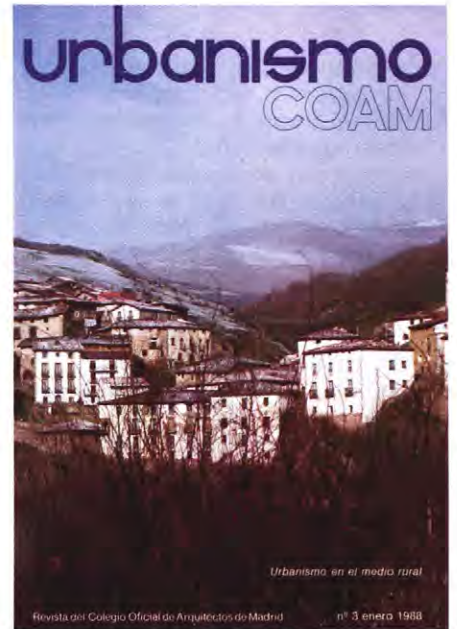
Naturalmente, los CITN se situaron, en general, en puntos de la costa o dieron lugar a la creación de estaciones inver-

nales y se establecieron en suelos clasificados como rústicos según la legislación urbanística, tanto si en el municipio hubiera Plan General como si no lo hubiera. Entre el Plan General y el Plan del CITN el divorcio ha sido la regla. En el primer caso, el CITN constituía una excepción al principio de la ordenación integral del territorio municipal, representada por el Plan General, y al principio de la jerarquía del planeamiento que obliga al respeto de las determinaciones de aquél. En el segundo, la legalidad de la actuación autónoma se beneficiaba de la interpretación jurisprudencial, a nuestro juicio errónea, que admitía los Planes Parciales en ausencia de Plan General.

Los Centros y también las Zonas, se configuran a través de un plan de naturaleza económica, el Plan de Promoción, y de un plan urbanístico, el Plan de Ordenación, plasmación física del primero. El Plan de Ordenación de los CITN ha sido asimilado, por razones de analogía, por la doctrina jurisprudencial a los Planes Parciales. Los Planes de las Zonas, con un contenido indefinido en la Ley, han quedado inéditos. Su asimilación a los Planes urbanísticos es más difícil. Hoy podrían guardar alguna relación con los Planes Directores Territoriales de Coordinación. La relación inseparable entre el Plan de Promoción y el Plan de Ordenación es una de las dificultades legales con que tropieza la revisión independientemente del segundo que actualmente viene instrumentándose, de hecho, a través de la redacción o revisión de los Planes Generales y Normas Subsidiarias del planeamiento.

A la autonomía discordante del planeamiento de los Centros y Zonas, se une el intento de absorción de competencias por el entonces Ministerio de Información y Turismo, que llegaba al límite de trasladar a este Departamento y a las autoridades y organismos turísticos dependientes del mismo, entre otras, las facultades de cesión del uso del dominio público así como el otorgamiento de licencias municipales cuando tuviesen por objeto fines turísticos; otra consecuencia de la hegemonía pretendida de este ordenamiento sectorial sobre el resto del ordenamiento jurídico. La reacción de la doctrina jurisprudencial fue importante en defensa de las competencias municipales.

El problema se suscitó, también, con la tramitación de los Planes de Ordenación,



en la que aquel Departamento intentó prescindir de la competencia municipal, que siempre sostuvo con tenacidad, pero con inferior poder, el Ministerio de la Vivienda en sus informes preceptivos aunque no vinculantes.

En esta situación de manifiesta incomodidad, e incluso de incompatibilidad, entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento turístico, la disposición final tercera de la Ley del Suelo de 2 de mayo de 1975, manteniendo la vigencia de la Ley 197/1963, especialmente en lo que concierne a las competencias, ordenó la acomodación de las normas de contenido urbanístico de la Ley de Centros y Zonas de interés turístico Nacional a las de la Ley del Suelo. Con independencia de otras reformas necesarias en aquella ley, el reajuste del planeamiento es esencial, si realmente se quiere que la ordenación urbanística municipal tenga carácter integral y si también es cierto que se desea disponer de una ordenación del territorio básica. Por su parte, la disposición transitoria quinta nº 4 del texto refundido de la Ley del Suelo imponía la sumisión de los Planes de las Zonas y Centros a las determinaciones del planeamiento previsto en la misma, y la tabla de vigencias recordaba la vigencia de la Ley 197/1963.

La acomodación de la Ley de Centros y Zonas a la del Suelo pasó por algún intento fallido realizado en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Luego, la Administración del Estado no pareció sentir la necesidad de cerrar esta herida, ocupada en batallas de más largo alcance. Pero tampoco lo han realizado las Administraciones autonómicas a las que se han transferido las competencias urbanísticas y turísticas.

En lugar de efectuar esta operación pendiente, o de reformar o incluso derogar, la Ley de Centros y Zonas, se ha caído en la peor de las soluciones. Los Ayuntamientos al redactar el nuevo planeamiento, o al revisar y adaptar a la actual legislación sus Planes Generales, están revisando directamente los Planes de los CITN, sin apoyo en una norma con suficiente rango que salve las diferencias entre la Ley del Suelo y la de los Centros y Zonas. Por un lado, los criterios que se utilizan carecen de unidad, al menos en cada Comunidad Autónoma, y de garantía jurídica y, por otro, la revisión del planeamiento físico se está efectuando con olvido total de las competencias de

las Administraciones turísticas y con afectación grave de los Planes de Promoción, vaciándolos de contenido en muchos casos, sin intervención alguna de la Administración competente, por razón de la materia, que no parece enterarse de nada.

Esta situación sólo produce confusión e inseguridad jurídica. El hecho de que la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico haya sido manzana de la discordia en el área de urbanismo no legitima un final como el que se está produciendo. No se puede prescindir del problema en su doble dimensión, actual y futura. ¿Cuál es la situación jurídica de los CITN existentes? ¿Pueden desaparecer de hecho por virtud de decisiones urbanísticas en las que no interviene la Administración turística? Hoy, la legislación de los Centros y Zonas se está desconociendo como si se tratara de una vetusta norma sin vigencia alguna. Esto no es cierto. Hay situaciones jurídicas creadas a su amparo que merecen reconocimiento, aunque sólo fuera para modificarlas. Las Administraciones autonómicas, entre cuyas competencias se encuentra la acción administrativa turística y la urbanística, deben enfrentarse con este problema y decidir la suerte final de los Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional y su integración reglada en el planeamiento urbanístico y territorial, evitando que cada nuevo Plan General, o Normas Subsidiarias, al enfrentarse con un CITN se convierta en un conflicto de intereses, con criterios y tomas de posición que poco tienen que ver con el derecho, y con quebranto de la seguridad jurídica y del principio de legalidad.

Pedro Sanz Boixareu

Luis Morell

Luis María Enriquez de Salamanca

Francisco Perales

La participación ciudadana en el urbanismo

Leyendo el último número de vuestra revista, he podido observar que faltaba algo, era como si una pieza clave hubiera desaparecido. Se estaban confeccionando artículos serios sobre una base experimentada y documentada, pero faltaba el factor humano: No se ahondaba sobre lo que quería la persona que habitaba el medio rural, seguíamos escribiendo, documentándonos y dando nuestra opinión, desde lo urbano, sobre qué era "lo rural", cómo se debía construir, cómo se debía ordenar, cuál era su estética, sus materiales, su diseño... de aquello en donde nosotros no vivíamos, y a lo que sólo nos aproximábamos, en lo físico, a través de nuestras edificaciones de chalets, urbanizaciones elitistas al margen de lo rural.

Por todo ello, demos a "lo rural" la oportunidad de manifestarse, encendamos una vela por su estética —la suya propia, no la que creemos nosotros que es la suya—, por su modo de vivir, por su idea sobre el equipamiento, sus colegios, sus servicios, la ubicación de sus viviendas, antes de llenar sus dominios con nuestros edificios, viviendas caricaturizadas de las nuestras.

Dejémosles participar *antes* de hacer nuestros Planes, nuestras Normas sobre algo que "lo rural" conoce mejor que nosotros, los urbanos, ya que aquello fue el predecesor de esto.

Dejemos que se extienda el romanticismo de la vivienda aislada, de la organización desordenada de los cultivos, de los colores, de las puestas de sol que los

edificios no dejan ver al animal urbano, y no traspasemos, sin mediar escalas, nuestras avenidas a sus callejas, nuestros materiales a su barro...

Vamos a sentarnos a hablar, lo urbano de la mano de lo rural, o lo rural hermanado con lo urbano, para buscar la urbanización rural del entorno, para no perder paisaje, para rediseñar colores y olores, para que, incluso en la ciudad, incluso en lo urbano, podamos seguir siendo espectadores y actores en un mundo donde todavía se sienta la Naturaleza.

Después... hagamos realidad lo hablado: Escribamos normas, tracemos planes, limitemos su/nuestro suelo, apliquemos lo que sabemos midiéndolo con lo que queremos respetar, para que no llegue un momento en que entre tanto plano, norma, estudio de detalle, no encontremos un lugar donde respirar.

Alicia Gutiérrez García
Arquitecto

Actuaciones del Instituto Nacional de Colonización 1939-1970

El lector cuando empieza a leer el artículo titulado "Actuaciones del Instituto Nacional de Colonización 1939-1970" se encuentra con un dato sorprendente: fueron construidos en España un número del orden de trescientos pueblos y núcleos rurales durante los años 1943-1970, cuando se desarrollaron las actividades del Instituto Nacional de Colonización (uno de los predecesores del IRYDA-Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario). Por ser una experiencia insuficientemente conocida, como el propio autor reconoce al comienzo del artículo, la lectura del texto crea la expectativa de comprender, en la medida en que un texto de carácter informativo lo permite, como se dió ese proceso en España. Expectativa parcialmente correspondida, una vez que el artículo nos da algunos datos sobre el tema, pero parece no esclarecer la esencia de tal política colonizadora, es decir, cuáles son los objetivos y metas como columna

vertebral de una larga e intensa actuación del Estado en este sector durante el régimen franquista. Porque no se puede llevar a cabo la construcción del orden de trescientos pueblos y núcleos rurales —un número bastante considerable— si tal iniciativa no estuviera vinculada a una política bien definida, sin la cual tal hecho no habría podido realizarse. Esto no está aclarado en ningún momento de dicho artículo, dejando la impresión de que tal experiencia ha sido resultado, simplemente, de la creación de organismos, institutos y comisiones.

El autor empieza con una breve descripción sobre los antecedentes de la reforma agraria y la política hidráulica en los años 1931-1936, la creación del Instituto de Colonización en 1939 y, posteriormente, la inclusión del Servicio de Arquitectura dentro de éste. Estas informaciones, sin embargo, son insuficientes para aclarar las directrices que orientaron, tanto la experiencia colonizadora como la actuación a nivel del territorio nacional.

En seguida el autor procede a la descripción de experiencias extranjeras en nuevas colonizaciones —sin la correspondiente explicación de cómo éstas influyeron sobre la metodología adoptada en España— y la descripción de soluciones utilizadas, a nivel de trazados de los nuevos núcleos y detalles sobre composición y programas de las diversas funciones dentro de los mismos. Son, sin duda, aspectos interesantes, pero que pierden su significado en el contexto, ya que cuestiones clave como las mencionadas anteriormente no han tenido la debida importancia en el tratamiento de dicho texto.

Es de extrañar también el hecho de que no se haya hecho ninguna mención acerca de la larga y compleja investigación sobre todo el proceso de colonización agraria en España, una vez que está a punto de publicarse el primer volumen de dicho estudio. Este fue llevado a cabo por medio de un convenio entre diversos organismos, que se desarrolló durante tres años —1984/1986—, y en el cual tomaron parte el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el Instituto de Estudios de Administración Local.

El resultado de tal investigación fue la producción de un abundante material documental (tal como microfotografías, planos y otros) y una serie de análisis sectoriales (de carácter histórico, institucional, arquitectónico-urbanístico...).

A partir de esto, se están llevando a cabo los cuatro restantes volúmenes que, junto con el anteriormente citado ("Colonización Agraria en España: 1855-1973. Políticas y Técnicas en la ordenación del espacio rural"), completan el trabajo: vol. II, Análisis Institucional. Análisis Económico; vol. III, Zonas regables y

poblados de colonización; vol. IV, Análisis de la situación actual, y vol. V, Los poblados y las zonas en la actualidad.

Andrea de Oliveira Tourinho
Arquitecto.
Maria Dolores de A. L. Garrido
Arquitecto

Comentarios al número tres de la revista "Urbanismo"

La colección de artículos que componen el número 3 de la revista URBANISMO COAM, constituye un buen repertorio para la aproximación al tema del planeamiento en el medio rural, con una diversidad de enfoques y de temas que da respuesta a varios de los aspectos que bajo el título genérico del número cabría tratar.

Hay, sin embargo, varias temáticas que aparecen desdibujadas en el conjunto de los artículos y alguna de ellas no llega a ser tratada específicamente en ninguno de ellos; vamos a referirnos, pues, a algunas de las lagunas que a nuestro juicio han quedado en la confección del número.

En primer lugar, hemos echado en falta una reflexión sobre la especificidad del suelo rural como suelo ligado directamente a la producción, o según la denominación clásica, como medio de producción, cuya renta se fija por el valor de la producción obtenida a partir del mismo. Frente a esta renta del suelo rural, la renta del suelo urbano obedece a un mercado específico, en cierto modo monopolista y sometido a procesos de especulación que la convierten en mucho más flexible y arbitraria (1) y la convierten más en "tributo" (Lipietz, 1982) que en renta.

Pese a lo esquemático de esta diferenciación, que habría que relativizar dada la expansión de los fenómenos de "urbanización" al medio rural, como muy bien señala J. M. Arranz en su artículo, pensamos que es una clave para la interpretación de gran variedad de problemáticas ligadas al planeamiento en el medio rural.

Desde la óptica que apuntamos se explica, por ejemplo, la dificultad de intervenir desde el planeamiento en la ordenación de un medio físico directa-

mente ligado al mundo de la producción, que por antonomasia es el sector de la vida social menos propenso a admitir la coacción de la tarea planificadora, tanto en la Administración central como de las locales.

Los modos de propiedad del suelo, generalmente muy fragmentada en los núcleos rurales, condicionan las intervenciones y se muestran contradictorios con el modelo de crecimiento implícito en la Ley del Suelo.

El valor potencial del suelo en los municipios rurales lleva a conflictos entre los propios municipios y entidades superiores de la Administración, pues mientras éstas, velando por intereses más amplios y genéricos se preocupan prioritariamente de temas como los medioambientales, de calidad del entorno, etc., aquéllos prefieren el desarrollo productivo (ya sea agropecuario, industrial o de servicios) con pocos miramientos ante este otro tipo de preocupaciones. Y en este sentido, los municipios rurales sienten muy clara su especificidad frente a la ciudad, pues para ellos el suelo es quizás el principal recurso con el que cuentan para el desarrollo económico, frente a la ciudad, lugar de capitalización de los recursos del territorio, incluidas las zonas rurales dependientes.

En este contexto, el conservacionismo, el ambientalismo folk y sus derivaciones, no pueden sino ser vistos desde el medio rural como exigencias venidas de fuera de su ámbito económico y cultural, y en el mejor de los casos, como modo de atracción de una demanda de ocio reclamada por la sociedad urbana.

En varios de los artículos de la revista, entre otros el de Luis Moya, se pide la vuelta a la coherencia tipomorfológica y constructiva de los antiguos núcleos, la recuperación de técnicas y materiales autóctonos, etc. Aun sin negar el valor intrínseco de este tipo de propuestas, creo que se deben relativizar al contrastarlas con la realidad de que en el medio rural la consideración de factores culturales, estéticos, etc., ha estado siempre ligada a condicionantes inmediatos de tipo económico o constructivo, entendiéndose en todo caso la belleza como ligada a la utilidad, concepto este bastante "moderno" por cierto. Otra cosa es que esta sabiduría original se haya visto corrompida por la introducción de técnicas, materiales y modos culturales ajenos y mal asimilados.

Considerando todo esto, pensamos que el continuo rural-urbano del que se habla en alguno de los artículos, nos muestra así como un mito o, al menos, como una verdad a medias, debida a la visión sesgada del profesional cosmopolita, del individuo de la clase media urbana con medios para entender el territorio como una urdimbre sobre la que tejer sus sueños y extender sus intereses, del mismo modo que el conti-

nuo urbano lo es mucho más para la burguesía, que posee una visión de conjunto de la ciudad, que para los habitantes de los núcleos segregados periféricos (Ledrut, 1978).

Querriamos, por último, hacer constar nuestro desencanto ante la casi total ausencia del nivel propositivo en el conjunto de los artículos, pues si bien el análisis está muy bien desarrollado en alguno de ellos, demostrando el nivel alcanzado por la disciplina, no se avanzan nuevas perspectivas o ideas con las que abordar la problemática del planeamiento en el mundo rural, tan necesitada, al menos de imaginación y creatividad como la propia ciudad sobre la que se vuelca un gran cúmulo de propuestas.

J. Manuel Toledano Cerrata
Arquitecto

*Miembro del Seminario
de Planeamiento y Ordenación
del Territorio*

(1) Estos conceptos han sido extraídos, fundamentalmente, de la compilación de Maite Martínez Pardo: "Estudios sobre la renta del suelo". C.A.M., 1985.

Urbanismo rural. Una vieja forma para tratar los nuevos problemas entre la ciudad y el campo

Para dar a conocer su temática, el arquitecto Carlos Martínez Caro nos presenta una especie de introducción en la cual utiliza el término de "Urbanismo Rural". Para la definición de este término nos hace una distinción entre lo rural y lo agrario, comprendiendo en rural: "Todo aquello que es espacio, uso, asentamiento de población... pero que no es ciudad".

En esta primera parte del artículo no encontraremos una definición concreta del urbanismo rural y los elementos que nos ofrece como apoyo a esta posición han sido muy cuidadosamente elegidos, presentándose de una manera descriptiva y de forma aislada, dejando que sea el lector quien establezca las relaciones entre ellos y extraiga sus propias conclu-

siones; conclusiones que, sin embargo, serán parciales y estarán muy condicionadas por la naturaleza de los ejemplos ofrecidos.

Niega la contraposición clásica de campo-ciudad, pero en lugar de definir cae en la presentación de una nueva contraposición, esta vez entre lo rural y lo agrario, buscando así un término intermedio entre la ciudad y el campo. El autor nos deja ver que entre la ciudad y el campo hay un espacio intermedio organizable con unos criterios tan antiguos como los mismos romanos, el cual él llama "Urbanismo Rural".

Es interesante y como elemento a profundizar más que la simple mención casi accidental, la vinculación que el autor establece entre el ejemplo de la ilustración y los nuevos procesos de colonización que se llevaban a cabo en algunos lugares de la América Hispana. Estos, siempre serían más vinculantes y nos mostrarían mejor el espíritu racionalizador español de la época que hacer una relación con ejemplos tan desproporcionados en escala y sin relación directa con España como el de los Estados Unidos de América. En este ejemplo, además, elimina cualquier comparación práctica posible con lo que desea mostrar.

Como se puede ver por el tipo de ejemplos presentados, el término de "Urbanismo Rural" pareciera generarse a partir de unos criterios o situaciones específicas en las cuales el campo se basaba en unos patrones de ordenamiento similares a los aplicados en las ciudades.

Aparte del énfasis puesto en lo arqueológico, y en la limitación de los ejemplos, es importante notar la falta de orientación hacia el presente; por lo que debe tomarse como la presentación adelantada de una idea en proceso de elaboración.

Javier Mariné von Büren
Arquitecto



ÁREAS METROPOLITANAS EN LA CRISIS

Editorial: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1987.

Autor: Instituto del Territorio y Urbanismo.

Colección: Monografías.

Formato: 29,5 x 21 cm. 216 págs.



ÁREAS RURALES CON CAPACIDAD DE DESARROLLO ENDOGENO

Editorial: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1987.

Autor: Instituto del Territorio y Urbanismo.

Colección: Monografías.

Formato: 29,5 x 21 cm. 176 págs.



ANÁLISIS DEL LITORAL ESPAÑOL. DISEÑO DE POLÍTICAS TERRITORIALES

Editorial: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1987.

Autor: Instituto del Territorio y Urbanismo.

Colección: Monografías.

Formato: 29,5 x 21 cm. 242 págs.

El Instituto del Territorio y Urbanismo acaba de publicar las monografías "Áreas metropolitanas en la crisis", "Áreas rurales con capacidad de desarrollo endógeno" y "Análisis del litoral. Diseño de políticas territoriales" en las que evalúan algunos de los problemas territoriales de los años ochenta.

La reestructuración productiva ha generalizado los problemas económicos y sectoriales en todas las regiones españolas y ha alterado el equilibrio y el funcionamiento del territorio. La desindustrialización, el aumento del paro, el cambio de la tendencia en los movimientos migratorios, las actuaciones de las políticas macroeconómicas y sectoriales han transformado las Áreas Metropolitanas, las Áreas Litorales y las Áreas Rurales en espacios económicos con problemas específicos y soluciones diferenciadas.

Las Áreas Metropolitanas han perdido parte de la iniciativa en el ajuste industrial, si bien la han ganado en la potenciación de los Nuevos Servicios. La desindustrialización, el aumento del precio del suelo y de los salarios y la caída de los beneficios han desanimado la localización de las actividades industriales en las Áreas Metropolitanas; pero, además, la descentralización de actividades productivas comienza a valorar más las localizaciones en áreas no metropolitanas. Por otro lado, la progresiva expansión de las nuevas empresas de servicios convierte a algunas Áreas Metropolitanas (Madrid y Barcelona, claramente) en el soporte espacial de los sectores más dinámicos en la década que se inicia. Ello está acelerando la reestructuración espacial, de manera que las Áreas Metropolitanas han adquirido funciones específicas en el proceso de transformación.

El litoral se ha convertido en las últimas décadas en un área-problema debido al efecto de los ajustes productivos y de la presión de la población sobre las zonas costeras. La competitividad internacional, la caída y/o modificación de la demanda y los cambios en los precios han tenido un impacto negativo sobre actividades productivas como la construcción naval, la pesca y los transportes marítimos, ampliando el paro en áreas litorales y sumiendo en la incertidumbre a núcleos importantes de población. Por otro lado, la urbanización incontrolada de las zonas turísticas y la concentración excesiva de población comprometen el equilibrio ecológico, los recursos naturales y culturales de muchas áreas de nuestro litoral y arriesgan incluso su potencial turístico. Como resultado, los problemas territoriales del litoral son cada vez más graves y frecuentemente se añaden a los procesos de desindustrialización y de deterioro urbano.

Finalmente, en las últimas décadas se han ampliado los procesos de desarrollo local endógeno, principalmente en las áreas rurales, lo que ha contribuido a mantener el empleo y, en ocasiones, a detener el proceso de desertización característico de las décadas anteriores. Estos procesos se han caracterizado por el aprovechamiento productivo de los recursos locales y su integración en el medio rural. Frente a las ventajas que estos procesos significan al contribuir al aumento del empleo, la mejora del nivel de vida y la estabilización del ciclo productivo, se observan importantes problemas en los servicios reales y financieros. Existe, pues, una potencialidad económica, no siempre bien aprovechada, en las áreas rurales y urbanas, cuya dinamización sólo es posible a través de políticas de desarrollo local.

Los tres estudios forman parte de una reflexión más amplia sobre Economía y Territorio, que el Instituto ha realizado en los últimos tres años a través del Programa de Política Regional. Después de plantearse las cuestiones de la reestructuración productiva, el Programa ha analizado la problemática territorial que ha producido y está produciendo las transformaciones en los sectores productivos (Agricultura, Industria y Servicios), ha actualizado el conocimiento del comportamiento de variables estratégicas en la definición de los asentamientos (como son la población, el mercado de trabajo, los transportes, las comunicaciones, la vivienda y los equipamientos) y, por último, ha evaluado la problemática de las Áreas Metropolitanas, Litorales y Rurales.

Los tres informes son una aportación valiosa a la formulación de la política territorial. La monografía sobre las Áreas Metropolitanas españolas constituye un esfuerzo de análisis de los cambios y tendencias del sistema metropolitano español, sobre todo de Barcelona, Bilbao, Madrid, Sevilla y Valencia. El análisis comparativo muestra las diferencias de cada una de ellas en cuanto a su estructura, dinámica y articulación de los espacios internos y de los componentes sectoriales, localización de los servicios y relieve e intensidad de los nuevos procesos. Por ello, se sugiere una política específica y apropiada para cada Área Metropolitana.

La monografía sobre las Áreas Litorales analiza, rigurosamente, los elementos que gravitan sobre el litoral, dándole un carácter integrado en tanto en cuanto destaca la interdependencia de sus elementos y señala los puntos de confluencia y conflicto. Después de describir sus principales características, con un análisis específico de los aspectos demográficos, físicos y biológicos, de las actividades económicas, de las infraestructuras y de los espacios naturales, se realiza una valoración y diagnóstico de la situación y las acciones sobre el litoral. El punto culminante del estudio es la propuesta de un modelo de ordenación territorial que permita programar los usos y las actividades en el litoral, según criterios de eficiencia económica y de preservación de los recursos naturales.

Por último, la monografía sobre las Áreas Rurales con capacidad de desarrollo endógeno ha permitido identificar las áreas no metropolitanas, cuyo sistema productivo se ha originado a través de procesos de desarrollo endógeno, analizar los factores que han contribuido al surgimiento y desarrollo de este modelo de crecimiento territorial y valorar el potencial existente en las distintas áreas mediante un diagnóstico de su situación. El estudio finaliza con una propuesta del tipo de actuaciones que sería conveniente emprender para potenciar los sistemas productivos de las áreas con capacidad de desarrollo endógeno.

En resumen, las monografías publicadas por el Instituto del Territorio y Urbanismo cumplen el objetivo de mejorar el conocimiento de los procesos y fenómenos que se desarrollan en el territorio y contribuyen a dar una visión analítica de los problemas y oportunidades que presenta la Política Territorial.

ANTONIO VAZQUEZ BARQUERO
Departamento de Economía
Aplicada de la UAM



SINTESIS DE LA REVISION DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL (1983-1987)

Editorial: Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda. Comunidad de Madrid. 1987.

Autor: Dirección General de Urbanismo.

Formato: Cuatro carpetas. 29,5 x 21 cm. Cada una con 11 despleables (uno por municipio descrito) 21,5 x 84 cm.



PERIFERIA O MARGINALITAT. TRES ANYS D'URBANISME MUNICIPAL A SANTA COLOMA DE GRAMENET (1984-1987)

Editorial: Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet. 1987.

Autor: Servicio de Urbanisme y Habitatge.

Formato: 29,5 x 23,5 cm.



INVENTARIO DE PLANEAMIENTO URBANISTICO GENERAL EN ANDALUCIA AL 31-12-1987. núm. 1. marzo 1988

Editorial: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 1988.

Autor: Dirección General de Urbanismo.

Formato: 29,5 x 21 cm.

Sobre la inescrutabilidad del plan. Algunos comentarios acerca de la difusión y divulgación en materia urbanística relacionados con tres publicaciones recibidas

La lectura de estos documentos me sugirió diversas consideraciones, unas de tipo general y otras específicas. Dada la estrecha relación entre ambas, y aún a riesgo de aumentar la farragosidad del escrito, considero necesaria su exposición conjunta para una mejor comprensión de los aspectos estrictamente críticos. Casi siempre al hablar de divulgación presuponemos un tratamiento poco riguroso de los temas. Parece como si las intrincadas cuestiones pertenecientes a ramas muy especializadas de los saberes perdieran su encanto al traducirlas al lenguaje que todos hablamos. La formación de un vocabulario específico aparece como necesaria ante la multivocidad de las palabras corrientes, ya que los lenguajes de finalidad general pretenden una universalidad y comprensividad que implican polivalencia de significados. Precisamente esta polivalencia está reñida con la precisión que requieren las artes o las ciencias muy especializadas.

Surgen así dos mundos aparentemente irreconciliables. Uno general, comprensivo, alusivo, con significados basados en el contexto y organizados de tal forma que tengan acceso al mismo la mayor cantidad posible de personas. Otro especializado, exclusivo, con significados cercanos a los de un lenguaje artificial y, por supuesto, selectivo.

Una determinada rama del conocimiento, como el Urbanismo o el Derecho, necesita de tecnicismos para conseguir una mayor precisión en la transmisión del mensaje. En realidad, los tecnicismos no son más que palabras depuradas de significados, de tal manera que su abanico quede reducido al mínimo. Y, así, los distintos saberes se desarrollan en círculos más o menos cerrados según su mayor o menor especialización. Círculos a los que el lenguaje común, por definición, no puede acceder, ya que, si así ocurriera, las palabras tan trabajosamente depuradas de significados, volverían a contaminarse con lo que es consustancial al lenguaje corriente: su multivocidad.

Por otra parte, en una sociedad democrática todos los ciudadanos deben tener, como mínimo, la posibilidad de vislumbrar lo que está sucediendo en estos círculos cerrados. Y dada la imposibilidad de que todo el cuerpo social escale y consiga llegar a las cumbres de los saberes especializados, es imprescindible recorrer el camino inverso. Aparece así la necesidad de la divulgación (y una posible explicación de su sentido peyorativo). Con la palabra difusión no ocurre exactamente esto, ya que no lleva implícita la contaminación del vocabulario asociado al tema, al entenderse, generalmente, como posible ampliación de áreas de conocimiento, o bien como intercomunicación entre ellas.

En algunos casos, esta relación entre vocabulario especializado y general puede presentar dificultades. El Derecho justifica la precisión de un vocabulario, en muchos casos esotérico, con la necesidad de que el sujeto conozca, previamente a la realización de un acto concreto, si éste es delictivo o no. Y para ello resulta imprescindible la exacta determinación de la acción punible que, a su vez, da lugar a términos jurídicos en la mayor parte de los casos sumamente

especializados. Pero estos términos altamente especializados no son accesibles a los sujetos a los que supuestamente van dirigidos. Es más, si lo fueran acabarían contaminados e inutilizados por su uso cotidiano. El Derecho ha resuelto (a medias) el problema, con la figura del abogado que actúa como intérprete.

En el caso del Urbanismo la contradicción puede ser todavía mayor (y digo que puede ser, ya que existen muchas posturas diferentes ante los temas urbanísticos). Si se supone que el quehacer urbanístico tiene que ver con la actuación previsiva en la ciudad, y que en esta actuación esté directamente implicada la sociedad afectada, tropezamos, inevitablemente, con el problema. ¿Cómo conciliar la existencia de un vocabulario urbanístico específico con la participación de una sociedad que únicamente cuenta con un lenguaje de propósito general? Desde el punto de vista teórico, las respuestas a esta pregunta han sido de lo más variado. Pero desde el punto de vista práctico, la realidad es bastante pobre: la pretendida participación social en el plan no existe, o existe en una proporción totalmente insuficiente. Surge así el plan como algo ajeno, separado de la sociedad a la que va dirigido y no accesible a la misma ni en la fase de elaboración, ni en la de tramitación y aprobación, ni en la de ejecución. Porque lo cierto es que el plan va dirigido, evidentemente, a especialistas: arquitectos, ingenieros, abogados.

¿Qué hacer para conseguir una mayor participación social en Urbanismo? Posiblemente, sólo exista una respuesta: por una parte, aumentar el nivel de educación de la sociedad, tanto el general como el urbanístico en particular; y por otra, eliminar todo el vocabulario seudoespecializado al que son tan aficionados ciertos "urbanistas" y que, generalmente, sólo sirve para enmascarar la vocación política, estética o social del plan. Por principio, estimo del mayor interés cualquier intento de mejorar la comprensión de los temas urbanísticos por la vía de la educación del ciudadano. En este sentido, me alegra particularmente la aparición de documentos como el titulado "Síntesis de la revisión del Planeamiento Municipal, 1983-87" publicado por la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda de la Comunidad de Madrid. Se trata de una colección de despleables reunidos en unas carpetas de excelente diseño. Cada desplegable se refiere al Planeamiento General de un municipio de la Comunidad (Plan General o Normas Subsidiarias). Considerados globalmente los informes de cada plan resultan bastante didácticos y acertados. Sin embargo, y en base a los planteamientos expuestos en párrafos anteriores, aparecen ciertas deficiencias.

Así como el texto resulta de un nivel comprensible, incluso en el caso de algunos informes, destacando los posibles aspectos polémicos de la toma de decisiones, no puede decirse lo mismo de la cuestión gráfica. El que las Normas Subsidiarias de Pinilla del Valle ocupen (gráficamente) la misma extensión que el Plan General de Leganés, resulta un tanto anómalo e indicativo de que algo no está bien pensado. Para que el ciudadano se identifique con su plan, es imprescindible que pueda "situarse en él". Y para ello tiene que reconocer los lugares físicos y establecer su correspondencia en el dibujo. Esto es relativamente posible en el informe de las Normas de

Pinilla, pero muy difícil en el del Plan de Leganés. No es válida la disculpa de su mayor entidad. En determinados casos, prácticamente todos los estamentos sociales pueden llegar a identificarse con la representación gráfica de un tema urbanístico (y aunque ésta no haya sido la finalidad directamente perseguida). Un ejemplo: desde hace varios meses, se viene realizando en la población de Getafe un gran mural en la medianería de un edificio que representa una vista aérea de la ciudad en perspectiva, ejecutada con gran realismo. A lo largo de todo este tiempo, miles de getafenses han seguido, paso a paso, su realización, acompañándola de discusiones y comentarios a "pie de obra". Y para muchos ha sido un descubrimiento, por ejemplo, la constatación de las barreras impuestas por el ferrocarril, el porqué de la falta de accesibilidad del nuevo parque del Sector 3 para los residentes en el casco, o la comprometida situación respecto a la difusión de contaminantes de algunos de los polígonos industriales del municipio.

Es evidente que una de las mayores carencias educativas de la población, desde el punto de vista urbanístico, es la del vocabulario gráfico. Y esto debería haberse considerado. La representación simbólica es, en muchos casos, difícil de leer mezclada con un cúmulo de cosas en el plano. Así, la distinción entre el suelo urbano y los urbanizables se pierde totalmente en el documento de referencia. Y no digamos nada de técnicas de representación específicas, como las curvas de nivel, simplemente inaccesibles para una parte importante de las personas a las que, en teoría, va destinado. Elementos de reconocimiento fundamentales como son los ríos o los arroyos, o calles y carreteras, apenas se distinguen en la maraña de información del plano. Pienso que estos problemas se derivan de la indefinición del destinatario por falta de objetivos concretos a la hora de plantear el documento, o bien del intento de abarcar un espectro demasiado amplio.

Este tipo de publicaciones, que tienen su razón de ser desde el punto de vista del ciudadano no especialista, no sirven para el profesional, ya que la información que le suministran resulta casi irrelevante si se la compara con la de otro tipo de informes no tan divulgativos, sino de difusión, tal como por ejemplo, el editado por el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet titulado "**Periferia o marginalitat, tres anys d'urbanisme municipal a Santa Coloma de Gramenet (1984-1987)**".

Si de lo que se trata es de dar a conocer a diferentes profesionales del urbanismo (o relacionados con él), lo que se está haciendo en un sitio concreto referente a esta materia, los planteamientos deberían ser bastante distintos. Por esta razón, ambas publicaciones, la de la Comunidad de Madrid y ésta, no son comparables. Ante el documento catalán, lo primero que sorprende es la aparente asepsia de los planteamientos urbanísticos. Por lo que conozco, en el caso concreto de Santa Coloma sus características sociales, económicas e incluso políticas son tan específicas y diferenciales que, entiendo, deberían reflejarse con mucha mayor intensidad en la serie de proyectos y planes recogidos. Posiblemente, desde una perspectiva interna las cosas aparezcan mucho más claras, pero supongo que el Ayuntamiento no pretendía solamente hacer propaganda entre sus

propios votantes, ya que, con una edición extraordinariamente cuidada y unas reproducciones excelentes, el vocabulario textual y gráfico me parece, en buena parte, bastante alejado de la comprensión media del ciudadano corriente. Por tanto, pienso, y en este sentido la he comentado, que va dirigida a todos aquellos relacionados, de una forma u otra, con la especificidad de los temas urbanos.

Desde este punto de vista, y hecha abstracción de la crítica planteada arriba, me parece una publicación interesante y descriptiva de los aspectos más directamente estéticos del plan. Personalmente, me gustaría que estos aspectos se completaran con otros que hicieran más comprensible lo que de verdad ha estado pasando urbanísticamente en Santa Coloma durante estos años. Sigo pensando, aún a riesgo de nadar contra corriente, que las razones profundas de la fealdad o belleza de nuestras ciudades, no se encuentran solamente en el hecho de haberlas diseñado feas o bellas. Dicho de otra manera: los resultados estéticos no pueden deberse, y sobre todo en determinados casos como el comentado, casi exclusivamente a razones de diseño, tal y como parece deducirse de un importante número de opiniones (explicitadas o no), mantenidas en estos últimos años por ciertos colectivos profesionales.

La tercera publicación es el Boletín núm. 1 de "**Inventario del Planeamiento Urbanístico General de Andalucía al 31-12-1987**", publicado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Se recogen en el mismo, municipio a municipio y para las ocho provincias andaluzas, una serie de datos sintéticos sobre el estado del planeamiento, acompañados de cinco características cuantitativas definitorias del municipio. Los inventarios de planeamiento, informatizados y actualizados (el que comento, con una periodicidad semestral) son un instrumento básico y que, necesariamente, hay que acometer a nivel institucional. Su interés no radica simplemente en el hecho de su utilidad directa, sino en cuanto a que se trata de un documento base.

Probablemente, el acercamiento a este Boletín se haga, tanto por parte de los profesionales como de personas ajenas al urbanismo, exclusivamente como curiosidad. No pasará lo mismo con determinados investigadores que se encuentran ante un trabajo de partida ya hecho que, probablemente, por su coste y dificultades no podrían haber realizado. Por otra parte, su utilidad directa resulta obvia desde el punto de vista de las decisiones globales sobre política de planificación: detección de áreas carenciales, evolución de la tipología del planeamiento o análisis comparativos interzonales.

El camino para realizar un planeamiento mejor debería partir, no sólo del análisis de la adecuación de los planes existentes, sino también de la constatación de su inexistencia. La presentación de los datos sin juicios de valor, asépticos, tal y como se recogen en el Boletín de la Junta de Andalucía, y a diferencia de lo comentado para los otros documentos, me parece correcta y necesaria, vista la intención, finalidad y destinatarios de la información ofrecida.

JOSE FARIÑA TOJO
Dr. Arquitecto.
Profesor titular de Urbanística
y Ordenación del Territorio

Libros recibidos

Editorial: Ajuntament de Barcelona.
Area d'Urbanisme i Obres Públiques. Area de Relaciones Ciudadanas, 1987.
Formato: 29,5 x 29,5 cm. 71 págs.

Esta publicación, editada por el Ayuntamiento de Barcelona, presenta la nueva Barcelona volcada hacia la realización de los Juegos Olímpicos de 1992, la Barcelona del siglo XXI.

Ciudad que concentra su actividad en el Ensanche y que, sin embargo, aún posee muchos espacios que no han sido aprovechados y que, por su situación, pueden convertirse en centros de nuevas actividades, que hoy existen como indicador de la capacidad de las ciudades.

Se estudian aquí esas áreas de nueva centralización (ANC) como instrumentos de promoción económica y de reequilibrio urbano, que conlleva como rasgos más importantes: la tendencia al despoblamiento

del centro de la ciudad, el crecimiento del sector terciario, la consolidación de un nuevo modelo de acceso a la ciudad, a través de nuevos cinturones que ayudan a descongestionar este centro, los avances, en la creación de equipamientos culturales ligados a los Juegos Olímpicos, así como el análisis prospectivo de actividades terciarias, como son hostelería, comercio y oficinas, que crearán centralidad y animación en la Barcelona del año 2000.

Estas actuaciones son descritas a lo largo de la publicación, dividida en diez partes, y exponiéndose en cada una de ellas, con amplia profusión gráfica de gran calidad, la información correspondiente que comprende los elementos siguientes: ficha de superficie, usos, gestión y programación, fotoplano de 1978; actuaciones en curso, ordenación general, con usos, aprovechamientos, y foto del ámbito de la actuación y de la maqueta del proyecto.

Todo ello con un diseño cuidado y claro, y acompañando al texto en catalán de traducción al español y al inglés.

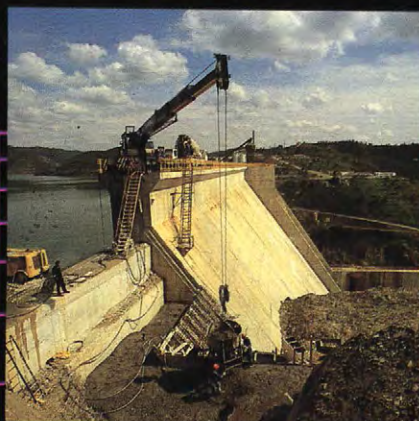


AREES DE NOVA
CENTRALITAT. NEW DOWN
TOWNS IN BARCELONA

CEMENTO

La industria cementera española, con una avanzada tecnología a nivel de los principales productores mundiales, se encuentra actualmente en el segundo lugar de Europa y el séptimo en el mundo.

Desde su fundación en 1901, el Grupo ASLAND, con una capacidad de producción de 5.500.000 Tm., ocupa el primer lugar de esta industria en España, transmitiendo su tecnología y experiencia a industriales de todo el mundo en operaciones de asistencia técnica.



ASLAND

Sociedad Anónima

Orense, 81 - 28020 Madrid - España - Tel.: 455 11 74 - Telex: 22705 - Fax: 2790525

SPORT COURTS DOS, S. A.

realiza todo tipo de construcciones deportivas

- PISTAS DE TENIS

- BARRET
- POROSOL
- TIERRA BATIDA
- TIERRA BATIDA AMERICANA

- HIERBA ARTIFICIAL

- SINTETICOS PARA POLIDEPORTIVOS CUBIERTOS
- PISTAS DE PADDLE TENIS
- POLIDEPORTIVOS
- PISCINAS. Hormigón gunitado
- ILUMINACIONES DEPORTIVAS



si dispone de 200 m² construya un paddle tenis en 20 días



SPORT COURTS DOS, S. A.

Apartado de Correos
P.O. Box 33018
28023 MADRID

TEL. 207 02 50

Láminas de betún elastómero POLYDAN:

¡Sobresaliente!

En IMPERMEABILIZACIÓN no se conforme usted con el aprobado.

Quando los fallos de estanqueidad puedan arruinar su obra, no cabe aceptar medianías.

A la hora del proyecto, en la contratación y en la puesta en obra, sea exigente.

No se quede donde los demás.

Póngase en manos de un producto que sea definitivo.

Exija láminas de betún elastómero POLYDAN.

Por su elasticidad, su durabilidad y resistencia al envejecimiento y a los cambios de temperatura, han merecido un SOBRESALIENTE.

Láminas impermeabilizantes fuertemente armadas con fieltro de poliéster de alta resistencia.

Con láminas POLYDAN, su impermeabilización, ¡Sobresaliente!

Factoría y Servicios Generales
Ctra. de Irún Km. 18,700 -
28700 San Sebastián de los Reyes (MADRID)
Tel. 652 56 00 - Telex 22869-45920

danosa

IMPERMEABILIZANTES

Placas RELON, para no dejar nada al descubierto.



Gracias a su gran poder aislante, duración, luminosidad y ligereza, la placa RELON es idónea para cubrir gasolineras, garajes, estacionamientos, así como todo tipo de marquesinas y cubiertas residenciales.

Fabricada a partir de la resina de poliéster y reforzada con nylon y fibra de vidrio, la placa RELON es líder indiscutible de las cubiertas del mercado por su gran capacidad difusora de luz, su alto poder aislante de las temperaturas externas y humedad así como su ligereza y gran resistencia mecánica.

Escoja entre la amplísima gama de formas, perfiles, espesor, tonalidad y dimensiones el tipo de placa que más se ajusta a sus necesidades.



RELÓN®

Fabricado por:



Distribuido por: **SEIESA, S.A.**

28046 MADRID
Edificio Ederra (Centro Azca)

Pº de la Castellana, 77
Tel. (91) 397 20 00

08028 BARCELONA
Galileo, 303 - 305 - Tel. (93) 322 21 52



SERIE

HOTELLERIE



*Las
cromadas
especiales*



Solicite información a:

Inda España, S. A.
Azufre, s/n. Tel. (91) 656 64 30
Torrejón de Ardoz. 28850 Madrid

Bel Aqua, S. A.
Avda. Cervantes, s/n. Polígono Azbarren
Tels. (94) 449 52 00-449 51 54
48970 Basauri. Vizcaya

Cymsa
París, 127. Tel. (93) 322 32 11
08036 Barcelona



Butaca de la serie Álades ■ Diseñada por
Antoni Arola y Manel Molina ■ Realizada
por Kron ■ Elegida por conocedores

kron

TEJAS CERAMICAS

OFICINAS CENTRALES :

ALICANTE
Plaza de España, 5
Tf. (96) 520 12 00
Teléx: 66227 BJAL E

FABRICAS:

MADRID. Torrejón de Ardoz
Avenida de la Constitución, 1
Tf. (91) 675 13 34-675 01 67
Teléx: 45384 FRBM E

VALENCIA (TYLMESA). Llíria
Ctra. de Llíria a Pedralba, Km. 3,2
Tf. (96) 278 07 62

ALICANTE
Ctra. de Ocaña, Km. 2
Tf. (96) 528 50 33-528 52 76



**FRANCISCO
RAMON
BORJA S.A.**

NOMBRE / NAME: _____
PROFESION / PROFESSION: _____
DOMICILIO / ADDRESS: _____
LOCALIDAD-PROVINCIA / CITY-STATE: _____
CODIGO POSTAL / POSTAL CODE: _____ PAIS / COUNTRY: _____
FECHA / DATE: _____
FIRMA / SIGNATURE: _____

TITULO O TEMA BASICO OBJETO DEL TRABAJO, PLAN URBANISTICO, PROYECTO URBANO O ARTICULO _____

Nº DE PAGINAS MECANOGRAFIADAS _____

Nº DE ILUSTRACIONES EN BLANCO Y NEGRO _____

Formato original _____ Soporte _____

Nº DE ILUSTRACIONES EN COLOR _____

Formato original _____ Soporte _____

NOMBRE _____

PROFESION _____ LOCALIDAD _____

DOMICILIO _____ TELEFONO _____

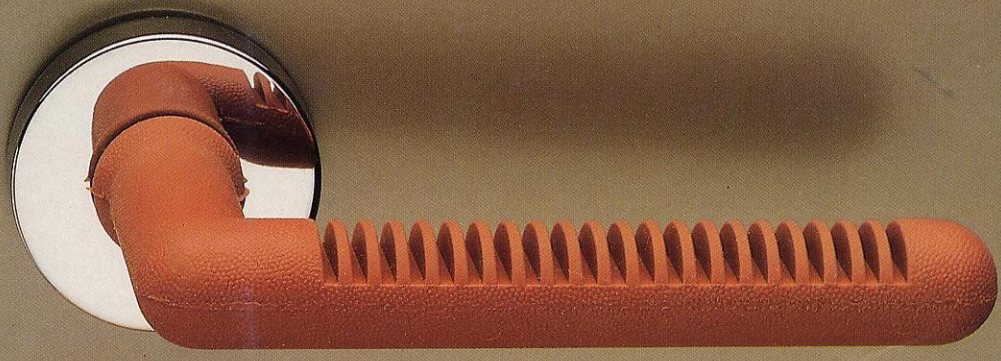
SI ES ARQUITECTO, COLEGIO AL QUE PERTENECE _____

Nº COLEGIADO _____

urbanismo
COAM

Fusital

Serie Due Z
Design Marco Zanuso



COLABORACIONES

Al efecto de cumplir el objetivo de que la Revista Urbanismo-COAM constituya un vehículo de difusión de la actividad urbanística del arquitecto, así como un instrumento de participación de la sociedad en general en las cuestiones urbanísticas tratadas, se establece el siguiente cauce para la publicación de artículos, planes y proyectos.

Las personas interesadas en la publicación de trabajos sobre cuestiones urbanísticas (artículos, planes o proyectos) en la Revista Urbanismo-COAM, remitirán previamente a la Redacción, debidamente cumplimentadas, las fichas habilitadas al efecto (una por trabajo).

Dependiendo del contenido temático elegido para cada número, la Redacción de la Revista hará, a partir de las fichas disponibles, una primera selección de trabajos de posible publicación y solicitará directamente de sus autores el envío de los mismos.

Examinados directamente los trabajos inicialmente solicitados, el equipo director realizará una selección final de acuerdo exclusivamente con criterios de calidad e interés del trabajo, en relación con el contenido específico del número.

Los temas actuales elegidos para los próximos números correspondientes al año 1988 son:
— "Planes de escala intermedia".
— "Presente y futuro de las ciudades medias".

Los lectores que deseen aportar su opinión sobre el contenido de cada número publicado o alguno de sus artículos, podrán hacerlo dentro de la sección "Punto de vista", remitiendo directamente a la Redacción sus comentarios.

SUSCRIPCIONES

Deseo suscribirme a la revista **urbanismo** por el período de 1988.

CUOTA DE SUSCRIPCION (núms. 4-5-6): 4.500 Ptas. IVA incluido.

EJEMPLARES ATRASADOS (núms. 1-2-3): 1.500 Ptas./ejemplar, IVA incluido.

Forma de pago:
 Cheque nominativo adjunto a COAM-REVISTA URBANISMO
 GIRO POSTAL A NUESTRAS OFICINAS

SUBSCRIPTION ORDER

Please subscribe me on receipt of this order for a period of:

ONE YEAR (3 issues-subscription) price 6.000 Ptas.
I'm including my cheque/postal order payable to COAM-REVISTA URBANISMO

• EL PICAPORTE •

- 28036 MADRID • Paseo de la Habana, 33 • (91) 457 38 27
- 28220 MAJADAHONDA (Madrid) • Real Alta, 7 • (91) 638 89 98
- 06001 MERIDA • Avda. Extremadura, 1 • (924) 31 97 07
- 07011 PALMA DE MALLORCA • (LARES) Pascual Ribot, 18 • (971) 45 46 16
- 20003 SAN SEBASTIAN • Boulevard, 12 • (943) 42 15 70
- 41001 SEVILLA • Virgen del Valle, 71 • (954) 27 13 62 • 46004 VALENCIA • Cirilo Amorós, 5 • (96) 351 76 01
- 50004 ZARAGOZA • Independencia, 4-Ofic. 4 • (976) 21 40 75 • 03003 ALICANTE • Pintor Aparicio, 38 • (96) 512 40 80
- 48011 BILBAO • Alameda de Urquijo, 53 • (94) 431 40 89 • 33004 OVIEDO • Asturias, 18 • (985) 23 77 23
- 22003 HUESCA • Rector Sichard, 1 • (974) 22 76 30
- 06505 BADAJOZ • (DEREYCON) Avda. Santa Marina, 11 • (924) 24 07 51



08029 BARCELONA • Rosselló, 21 • (93) 322 92 57
17002 GERONA • Emili Grahit, 18-20 • (972) 21 52 44



Luis Doreste Silva, 66
Teléfs. 24 32 64/20 - 24 39 59
LAS PALMAS
Autovía La Garita - Telde
Teléf. 69 68 12
TELDE
Carretera La Cuesta - Taco, 57
Teléf. 64 75 00
LA LAGUNA - TENERIFE
Carretera General del Sur
Teléfs. 76 63 11 - 76 19 51
PLAYA DEL INGLES

Le maniglie

Valli&Colombo