

LA COSTA DEL SOL ORIENTAL: UN CONFLICTO TERRITORIAL ENTRE EL TURISMO, LA AGRICULTURA Y LA URBANIZACIÓN METROPOLITANA

FERNANDO ALMEIDA GARCÍA
DAMIÁN LÓPEZ CANO

RESUMEN

La Costa del Sol Oriental ha asistido en los últimos decenios a su transformación socioeconómica y territorial, tal y como había sucedido en la Costa del Sol Occidental. Esta zona agrícola se ha convertido en un espacio turístico y en parte del Área Metropolitana de Málaga.

Esta complejidad espacial se intenta descubrir por medio de su trama territorial. Los elementos principales de esta trama están constituidos por los espacios agrícolas, turísticos y vivienda metropolitana, que están en pleno conflicto.

ABSTRACT

The Costa del Sol Oriental is carrying out its social and territorial transformation, in the last decades, the same way as had happened in The Costa del Sol Occidental. This farming area has converted in a touristical zone and, in this moment, belong to The Metropolitan Area of Málaga.

Thaht spatial complexity is try to pull out and design its territorial framework. Framework mean factors are making by farming, touristical and metropolitan zone, and now they are in a hard conflict.

1. INTRODUCCIÓN

El modelo de ocupación territorial de la Costa del Sol Oriental ha ido complicándose conforme se han introducido elementos territoriales. Este espacio que hasta finales de los años 50 estaba dominado completamente por la agricultura y la pesca, vio como se introdujo poco a poco otra actividad, que al principio tenía visos de ser algo temporal: el turismo.

La trama de un espacio con un arraigado pasado agrícola de regadío y secano, parecía que permanecería eternamente, pero a la puntual presencia de los hoteles y apartamentos en la ribera, se le fue uniendo las extensas manchas de las urbanizaciones, que fueron cubriendo el piedemonte. Pronto, los cascos antiguos se vieron rodeados de las brillantes y modernas construcciones turísticas, convirtiéndose los núcleos tradicionales en “escenarios típicos”.

Pero aún quedaba una tercera y más fuerte invasión: los malagueños capitalinos. El fuerte incremento del precio de la vivienda en la ciudad junto con la búsqueda de una mayor calidad de vida, lanzó a muchos malagueños a comprar el chalet unifamiliar o adosado en la Costa del Sol Oriental.

La progresiva mejora de las infraestructuras de transporte (Autovía del Mediterráneo), ha ido empujando esta marea de oeste a este, cada vez más lejos y con una intensidad tal que empequeñece el pretérito impacto territorial del turismo.

Esta breve historia se puede hacer extensiva a muchas zonas del Mediterráneo español y de las grandes ciudades.

Para poder explicar esta transformación territorial y conocer los conflictos territoriales, se va plantear el modo de ocupación de la Costa del Sol Oriental.

2. MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

El modelo de ocupación el territorio o morfología de la trama territorial es parte del modelo territorial de cualquier espacio, si por éste entendemos la forma de ocupar, utilizar y transformar el espacio en unas condiciones históricas determinadas (Serrano, 1994). Así pues, el modelo territorial debe tener en cuenta la base ambiental, el sistema de asentamientos, el sistema productivo, la base histórica, además de la morfología de la trama.

En este caso, para el conocimiento del conflicto territorial nos centraremos en el estudio de la trama territorial. Está dominada por tres elementos que han ido interviniendo sucesivamente en el tiempo, con diferentes intensidades, en muchos casos entrando en conflicto, pero creando espacios con unas características propias. Esto sucede en un área reducida que debido a su condición de litoral incrementa los usos y los aprovechamientos y dificulta su ordenación. En las siguientes líneas se analiza las particularidades de los elementos territoriales principales de la Costa del Sol.

3. LA AGRICULTURA

En principio la agricultura propició un hábitat disperso, tanto en el regadío como en el secano, aunque este último creó un particular paisaje salpicado

por multitud de cortijos que dominan toda la montaña. Esto se debe a la extrema división del parcelario y a las dificultades orográficas, condiciones que impedían ir y volver en el día desde los pueblos a los lugares de cultivo. De esta forma, se fue extendiendo multitud de pequeñas cortijadas. El regadío favoreció el establecimiento de numerosas alquerías junto a todas las zonas de cultivo.

Así pues, previo a la irrupción del turismo, el hábitat común es disperso y con una alta densidad de población, sobre todo en el valle del río Vélez, Algarrobo y Torrox.

Los apartamentos y urbanizaciones de segunda residencia se fueron extendiendo en los años 60. Estos alojamientos turísticos eligieron las zonas más próximas a la costa y más accesibles a la única vía existente, la N-340. La construcción de apartamentos se hizo sobre la compra de pequeña propiedad de regadío junto a la costa. Las primeras urbanizaciones (El Cantal, Serramar, Locea, etc.) se localizan preferentemente sobre tierras de secano próximas a la N-340; se compran pequeñas y medianas propiedades

El desmantelamiento del sector agrario aunque fue algo más lento que en la Costa del Sol Occidental, comienza a producirse en el municipio de Rincón. Este es un proceso ya conocido y estudiado en la costa occidental malagueña (Jurdao Arrones, 1979). En este proceso interviene tres factores principales: la estructura productiva del sector agrario, el empuje del sector turístico y constructivo y el marco político y administrativo.

Es cierto que en determinadas zonas la escasa productividad agrícola, la crisis de la agricultura familiar, la atracción de los mayores sueldos en el sector servicios y de construcción, las presiones para vender, etc., favorecieron el desmantelamiento de la agricultura. Este proceso se llega a completar únicamente en el municipio de Rincón. En el resto de los municipios, aunque se urbanizaron zonas de la costa, la cultura agrícola no se ha llegado a perder, sino que se ha trasladado a la trasera de los apartamentos y urbanizaciones. Es más, en muchos puntos de la costa, los propietarios agrícolas de los regadíos costeros, una vez vendidas sus tierras, compraron secanos en la montaña, a bajos precios, y los pusieron en regadío. Esta situación se observa en Rincón y en la parte más occidental de Vélez (Benajafate, Chilches y Almayate). Algunos empresarios agrícolas venidos de fuera de la zona también se han instalado en el piedemonte, aportando además de capital nuevos conocimientos agrícolas y comerciales. De esta forma, aunque sea mediante el traslado a otras zonas menos aptas, el sector agrícola se mantiene.

La asimilación del turismo por parte de la agricultura, situación incompatible en muchas zonas turísticas del Mediterráneo, se debió, a las siguientes causas:

1. El proceso más lento de desarrollo del turismo, que permitió acompañar y adaptarse a las nuevas situaciones.
2. La rentabilidad de los regadíos, cuando el fenómeno turístico comenzó y posteriormente, incrementando la competitividad de los productos agrícolas. En esto ha jugado un papel importante la cercanía de zonas agrícolas muy modernizadas como el Campo de Dalías y los canales de comercialización del Levante
3. La larga tradición agrícola, muy enraizada en la cultura local, que ha frenado la venta de las tierras.
4. El parcelario tan atomizado (casi el 90% entre 0,1 y 5 has.). Poca gran propiedad y poco interesada en el turismo (Larios).
5. El desinterés de Larios ha permitido hoy en día disponer de la mayor parte de las zonas libres costeras (delta del río Vélez, Huertas de Maro y Nerja, etc.).

4. EL TURISMO

El primer acercamiento turístico de la Costa comenzó con la inclusión de la zona en los itinerarios de los viajeros ilustrados y románticos durante los siglos XVIII y XIX. Nerja fue el núcleo pionero en el turismo, gracias a su muy benigno clima de verano e invierno y a la belleza de sus paisajes. Ya en los años 20 se registra un turismo ligado a ciertas familias de clase alta. El hecho turístico decisivo para la Costa del Sol Oriental fue el descubrimiento de las Cuevas de Nerja en 1959, lo que significó el verdadero impulso turístico para el municipio. A partir de 1960 se crea el Festival de Música y Danza de las Cuevas, se inaugura el Parador Nacional, se abren numerosos hoteles, etc. En los 60 se comienzan a construir urbanizaciones en los alrededores de Nerja (Capistrano).

Los inicios turísticos en la parte más occidental fueron más modestos. Comienzan con pequeñas pensiones en la Cala y Rincón para la población de la ciudad de Málaga. Este turismo tradicional y familiar se mantendrá hasta los años 60, cuando se inicien los conjuntos residenciales y los apartamentos, para la población local y nacional.

En medio de la Costa, en los años 60 se empiezan a levantar bloques de apartamentos para el turismo alemán, en Torrox-Costa, Torre del Mar y Algarrobo-Costa (Centro Internacional Bau-Hoffmann).

Este esquema planteado seguirá desde los años 70 a los 90. La oferta hotelera se centra fundamentalmente en Nerja; los bloques de apartamentos para nacionales y extranjeros se sitúan en primera línea de costa, entre la N-340 y el litoral, desde Rincón a Torrox. Los conjuntos residenciales, en una segunda

línea rellenan los espacios entre los apartamentos y los cascos tradicionales. La oferta de alojamiento en Vélez-Málaga, Rincón, Algarrobo y Torrox se basa principalmente en los apartamentos y segundas residencias.

La evolución del espacio turístico de la Costa del Sol Oriental queda reflejada, a grandes rasgos, en el cuadro siguiente, siguiendo el ciclo de vida de cualquier producto.

CUADRO 1 BREVE EVOLUCIÓN DEL TURISMO EN LA COSTA DEL SOL ORIENTAL

Descubrimiento	Inicio	Desarrollo	Consolidación	Estancamiento	Post- Estancamiento
Viajeros Románticos	Primeros turistas en Nerja. Turismo popular en Rincón y La Cala	Cuevas de Nerja. Hoteles en Nerja. Apartamentos en Rincón, Torre del Mar, Torrox y Algarrobo.	Construcción de urbanizaciones de Segunda Residencia.	Síntomas de Saturación en Rincón de la Victoria.	
S.XVIII-XIX	Años 20 a 40	1959-1965	1965-2000		

Fuente: Elaboración propia. Utilización del modelo de Butler, en Vera, 1997, p. 243.

En la evolución de la infraestructura turística de la Costa del Sol Oriental se puede distinguir tres tipologías, en orden cronológico:

1. **Hoteles.** Son los alojamientos pioneros, con ellos comienza el turismo. Estos se circunscriben a Nerja. Inicios de los años 60.
2. **Apartamentos y segundas residencias.** Los primeros se sitúan junto a la línea de playa y los segundos algo más al interior. Se empiezan a extender a mediados de los años 60. Continúa en la actualidad el crecimiento de las segundas residencias, no así de los apartamentos.
3. **Oferta turística complementaria.** El agotamiento del anterior modelo en muchos espacios turísticos (como la Costa del Sol Occidental, Costa Brava, Baleares, etc.), impulsó el desarrollo de otras infraestructuras para cualificar la oferta y adaptarse a un turista menos pasivo y más exigente. La oferta complementaria aún es escasa en la Costa del Sol Oriental (un campo de golf, un parque acuático y un puerto deportivo compartido, etc.).

La Costa del Sol Oriental aún se encuentra en la segunda fase, ya que aún prima la construcción de alojamiento, sobre todo, vivienda turística, sobre oferta

turística complementaria. Este esquema evolutivo simple es aplicable al desarrollo de muchos espacios turísticos.

Respecto a la evolución propia de la Costa del Sol Oriental en comparación a la homónima occidental, hay que destacar tres cuestiones:

1. El desarrollo del turismo fue algo más lento y menos arrollador de las actividades tradicionales, debido a la pujanza de la agricultura de regadío. El predominio de la pequeña propiedad, tanto en la costa como en el interior, ralentizó el proceso.
2. Las deficientes comunicaciones con la ciudad de Málaga y con el aeropuerto impidieron un rápido desarrollo turístico basado en paquetes de vuelos chárter.
3. La Costa contó, desde el principio, con una escasa y muy localizada infraestructura hotelera.

Algunas características territoriales del turismo en la Costa del Sol Oriental:

1. La Nacional 340 es el eje de conexión y de apoyo de los conjuntos de apartamentos y de buena parte de las urbanizaciones residenciales.
2. Los complejos turísticos construidos no se apoyan en las tramas tradicionales.
3. Las urbanizaciones son de tamaño pequeño/mediano debido a la ausencia de grandes propiedades. Se localizan, principalmente, sobre antiguas zonas de cultivo de secano. Sólo en los últimos decenios se comienza a construir sobre regadíos.
4. La gran propiedad en la Costa (Larios con cerca de 800 has.) no fue un gran promotor turístico a pesar de tener el mayor patrimonio de suelo de la Costa y en primera línea de playa. En los últimos años, Larios parece interesarse por poner en valor su extenso patrimonio, de ahí el enfrentamiento con sus arrendatarios que ocupan las tierras desde más de un siglo. Esta compañía dispone de unos suelos de un gran valor y en lugares estratégicos: los últimos tramos costeros sin urbanizar de la costa malagueña.
5. El modelo territorial turístico resulta inconexo, desorganizado. Se construye de forma autónoma y sin conocer y tener en cuenta las necesidades del municipio. Ni siquiera se cumplen las determinaciones de muchos planes parciales. Es un espacio turístico espontáneo (Callizo Soneiro, 1991, p.103).
6. Se repiten los modelos constructivos. La uniformización es la nota predominante.

7. Gran consumo de suelo. La vivienda turística tiene una gran extensión, de hecho forma un gran tejido extensivo y difuso entre La Cala y Benajárfate de más de 10 Km. de longitud.
8. Así mismo, buena parte de la segunda vivienda residencial, la más próxima a Málaga, se ha convertido en primera vivienda.
9. El turismo compite por el suelo y el agua con la agricultura. El turismo ha expulsado a la agricultura de las zonas costeras más accesibles, dejando pequeños huecos vacíos entre Vélez y Nerja.

5. EL ÁREA METROPOLITANA DE MÁLAGA

Las relaciones entre la Costa del Sol Oriental y la ciudad de Málaga son antiguas. Estas han permanecido y se han intensificado cuando desde la ciudad de Málaga se ha extendido el área metropolitana. Pero lo que más interesa de estas nuevas relaciones es el proceso que algunos autores denominan como suburbanización, que puede definirse como “un conjunto de factores que hacen que la tasa de crecimiento de la corona exterior metropolitana domine claramente sobre el crecimiento de la ciudad o ciudades centrales del área metropolitana” (Estébanez, 1988). Este proceso urbanizador centrífugo provoca que las ciudades centrales se vean rodeadas de un cinturón de viviendas suburbanas, que comienzan siendo mayoritariamente de carácter unifamiliar y que más tarde se mezclan con viviendas de tipo variado. Así, pues, el tercer elemento que ha venido a intervenir en el modelo territorial de la Costa y a crear espacio propio es el área metropolitana de Málaga.

En la progresiva integración de parte de la Costa han intervenido diversos factores:

1. Tradicionalmente la Costa había sido la abastecedora de frutas, hortalizas, etc. de la capital, junto con el valle del Guadalhorce. Esta función se mantiene en parte en la actualidad.
2. A esta función se unió la de ocio y descanso. Estas actividades que en los años 40 y 50, se limitaron a las zonas más cercanas a la ciudad (La Cala, Rincón, etc.), se fueron extendiendo progresivamente en los años 60 y 70 hasta Torre del Mar. Esta localidad establecía la frontera, por cuestiones de accesibilidad y zonificación, entre el turismo local y el extranjero y de clase media/alta nacional. Por supuesto el ocio y descanso derivó en la construcción de apartamentos y segundas residencias.
3. Un factor principal fue la paulatina transformación de estas segundas residencias en primera, debido a la cercanía a la ciudad, al progresivo

encarecimiento de la vivienda y a la mayor valoración de la calidad ambiental de la Costa.

4. En los años 90 se producen dos mejoras en las vías de comunicación que tuvieron gran importancia. En 1990 se inaugura la circunvalación a Rincón de la Victoria. Esta actuación, a parte de suponer un claro alivio para el tráfico en dirección a Málaga y una fuerte descongestión de la travesía urbana, introduce claramente al municipio dentro del Área Metropolitana. Permite claramente convertir las segundas residencias ya aludidas en primeras, ya sea por ocupación directa o por venta a la creciente demanda procedente de la ciudad de Málaga. Esto afecta a las urbanizaciones desde La Cala a Chilches. Por otro lado, Rincón de la Victoria se especializa en vivienda para la población de Málaga (Revisión de las NN.SS. en 1990). La inauguración del segundo tramo de autovía en 1998, supone trasladar este mismo fenómeno al municipio de Vélez-Málaga. En este año, con la apertura del tramo de Vélez a Nerja, se ha completado el trazado de la Autovía del Mediterráneo a su paso por la costa oriental malagueña.

Este proceso urbanizador proseguirá hacia Vélez-Málaga, como se apuntaba anteriormente, siguiendo modelos espaciales que explican esta situación como el de Lundgren y ya aplicados en otras áreas metropolitanas con características parecidas (Pallarés y Riera, 1991).

La expansión del proceso urbanizador desde el Área Metropolitana ha generado tres principales efectos:

1. Se ha creado un extenso tejido urbano difuso entre la trama tradicional de la Cala y Rincón, junto a la costa, y la autovía al norte. Este tejido extenso de más de 10 Km. parte desde el límite municipal de Rincón con Málaga y se extiende hasta Chilches, en el municipio de Vélez.
2. El crecimiento de población en Rincón ha sido espectacular en los últimos 30 años, acercándose a modelos de los núcleos de la Costa del Sol Occidental entre los años 60 y 70. Su población se ha multiplicado por cuatro, pasando de los 5.137 hab. de 1970 a los 20.629 hab. de 1998.
3. Este proceso urbanizador, ha sido y es mucho más agresivo y veloz que el turístico en el resto de la Costa, ha borrado el pasado agrícola, ha frenado el desarrollo turístico y ha modificado totalmente el paisaje de todo el municipio.

6. CONFLICTOS TERRITORIALES

La interacción de los tres elementos territoriales descritos han generados diversos conflictos, entre los que se pueden citar:

- La desarticulación del secano y del regadío debido a las parcelaciones y a la urbanización difusa.
- La irracional planificación (no planificación) del agua
- El monocultivo económico basado en la venta de suelo, para vivienda metropolitana (Rincón) y turística (Torrox).
- La pérdida de espacios agrícolas y ambientales de gran valor paisajístico y productivo.
- La enorme presión especulativa sobre las áreas costeras sin urbanizar.

De los numerosos problemas territoriales que se detectan en la Costa del Sol Oriental nos vamos a centrar en este último.

En primer lugar, hay que destacar la existencia de algunos espacios sin urbanizar en la Costa, de hecho, son los últimos y escasos tramos litorales de la costa malagueña que no han sido urbanizados. Esta situación explica que en torno a los mismos se genere unas muy fuertes presiones, ya que aún no se ha llegado a considerar a éstos como elementos que pueden incrementar la calidad de los espacios turísticos y metropolitanos; son simplemente suelo vacío.

Sobre estos recaen la mayor parte de la presión urbanística y especuladora, lo cual no quiere decir que ésta no se dirija hacia otras zonas, en especial, hacia el piedemonte más cercano. La protección de la que disponen deriva del planeamiento urbanístico y complementariamente de planes especiales, a excepción de los Acantilados de Maro, que disfruta de la figura de protección ambiental de Paraje Natural.

La situación de cada municipio es muy variable. Así, Nerja presenta un panorama excepcional en la costa de la provincia de Málaga y prácticamente en todo el Mediterráneo español: el 70% del litoral está libre de urbanización y protegido urbanísticamente. Vélez-Málaga y Torrox tienen un 28% del litoral libre de construcción. Algarrobo y Rincón tienen todo el frente costero construido.

Esta situación contrasta con la Costa del Sol Occidental, en la que sólo quedan pequeños puntos o retazos no urbanizados y protegidos en Manilva y Casares, y la desembocadura del Guadalhorce en Málaga. El grado de consolidación urbana del frente litoral oscila entre el 90% (que llega casi al 100% en Fuengirola) del tramo entre Torremolinos y Fuengirola y el 70% entre Mijas y Estepona (Galacho Jiménez, 1996). Una comparación del proceso urbanístico entre ambas costa es significativo:

CUADRO 2 DISTRIBUCIÓN DEL SUELO SEGÚN PLANEAMIENTO

	Costa Oriental (%) (1999)	Costa Occidental (%) (1995)
Suelo Urbano	4,86	18,48
Suelo Urbanizable	9,75	31,98
Suelo No Urbanizable	85,39	49,53

Fuente: Elaboración propia y Galacho Jiménez.

En líneas generales, los espacios costeros libres y las zonas agrícolas de regadío, a pesar de su evidente valor ambiental y productivo han visto en los últimos quince años (fecha de aprobación de los planes especiales de protección del medio físico para cada una de las provincias), como se ha ido reduciendo su extensión. El planeamiento se ha visto incapaz para frenar el avance urbanizador, a pesar de las buenas intenciones de las figuras de planeamiento.

La escasez de este tipo de suelo lo que ha hecho es incrementar aún más la presión sobre los espacios costeros libres; es como cualquier especie animal en vías de extensión, que su escasez incrementa su valor.

Lo único que ha ralentizado el proceso urbano ha sido, por un lado, la productividad de buena parte de la agricultura de regadío, por otro, la falta de infraestructuras básicas para poder poner en marcha un desarrollo turístico importante (déficit de carreteras, de abastecimiento de agua, de saneamiento, etc) y la dejación de Larios, que ha impedido enajenar importantes espacios en la costa.

Es a partir de ahora cuando se presenta serias dificultades, ya que se ha solucionado en parte, los problemas de transporte con la Autovía del Mediterráneo, con lo que se tiene un contacto directo con el aeropuerto de Málaga y Larios muestra un claro interés por poner en valor (urbanizar) su extenso patrimonio inmobiliario.

CUADRO 3
RESUMEN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO COSTA DEL SOL
ORIENTAL (Has.)

	Superficie			S. No			
	Total (Has.)	S. Urbano	%	S. Urbanizable	%	Urbanizable	%
Algarrobo	948,29	77,1	10,56	33,10	3,55	838,09	85,89
Nerja	8.444,0	387,85	4,59	162,4	1,93	7.889,75	93,48
Rincón V.	2.751,07	159,71	5,80	604,47	21,97	1.986,89	72,22
Torrox	5.002,00	259,76	5,19	581,49	11,63	4.160,73	83,18
Vélez-Málaga	154.830	7.467,0	4,77	15.390,1	9,84	131.972,90	84,40
Costa Sol							
Oriental	171.971,36	8.351,42	4,86	16.771,56	9,75	146.848,36	85,39

Nota: Porcentajes sobre total de suelo del municipio

Fuente: Elaboración propia a partir del planeamiento municipal

Siguiendo esta línea argumental, hay que poner de relieve la amplia cantidad de suelo urbanizable que ha sacado al mercado los planes urbanísticos de los municipios de la Costa del Sol Oriental (16.771, 56 has), casi el 10% de la superficie de la zona. Estos suelos en su mayor parte se destinan a vivienda unifamiliar, ya sea metropolitana o segunda residencia; en un porcentaje pequeño se destina a la población local. Ha habido una directa relación entre la revisión de los planes y la terminación de la Autovía. Rincón de la Victoria lo hizo a comienzo de los años 90 y el resto lo han hecho a partir de 1995. Por último, es preciso destacar la amplia previsión de viviendas, con cerca de 90.000 en los dos cuatrienios de los planes, destinadas a atraer población foránea.

En resumidas cuentas, lo único que puede conseguir que se mantengan algunas áreas de la costa malagueña, es que estos suelos se saquen del mercado inmobiliario, ya sea siendo comprados por alguna fundación, tal y como lo ha hecho el *Conservatoire du Littoral* de Francia (sería una magnífica oportunidad para una futura Fundación Larios), o por medio de figuras jurídicas ambientales más estrictas que la urbanísticas, de otro modo, estamos irremediablemente avocados a repetir el modelo de la Costa del Sol Occidental.

BIBLIOGRAFÍA

- CALLIZO SONEIRO, J. (1991) *Aproximación a la geografía del turismo*, Síntesis, Madrid.
- ESTÉBANEZ, J. (1988) "Los espacios urbanos". *Geografía Humana*. Ed. Cátedra, Madrid.
- FERIA TORIBIO, J.M. (1992) *El Sistema Urbano Andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*, Instituto de Desarrollo Regional y Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- GARCÍA CARRETERO, M^a, SUCH CLIMENT, M^a et Al (1995) "El turismo residencial en la Costa Blanca: Realidad y propuestas de futuro", En: *¿España, un país turísticamente avanzado?*, I Congreso de la Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo (AECIT), Marbella, 1994, Instituto de Estudios Turísticos y AECIT, Madrid.
- GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (1996) *Proceso urbano y ordenación del territorio en el espacio metropolitano y la Costa del Sol Malagueña*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga.
- GAVIDIA LABARTA, M. (1971) *Campo, urbe y espacio del ocio*, Ed. Siglo XXI, Madrid.
- HALL, P. (1975): *Modelos de análisis territorial*, Oikos-Tau, Vilassar de Mar (Barcelona).
- JUSTICIA SEGOVIA, A. (1988) *La Axarquía malagueña y la costa oriental. Dos espacios agrarios contrapuestos*, Ed. Arguval, Málaga.
- JURDAO ARRONES, F. (1979) *España en venta: compra de suelos por extranjeros y colonización de campesinos en la Costa del Sol*, Ed. Ayuso, Madrid.
- PALLARÉS, M. y RIERA, P. (1991) *La residència secundària de la població de Barcelona i de la seva àrea metropolitana*, Barcelona, I.E.M.B.
- SERRANO RODRÍGUEZ, A. (1994) *La estructura territorial. Sistemas y subsistemas que la componen. La noción de Modelo Territorial*, XX Curso de Postgrado de Ordenación del Territorio, FUNDICOT, Madrid.
- VERA REBOLLO, F. (Coord.) (1997) *Análisis territorial del turismo*, Ariel Geográfica, Madrid.
- VINUESA ANGULO A., et VIDAL DOMÍNGUEZ, M^aJ. (1991) *Los procesos de urbanización*, Ed. Síntesis, Madrid.

NÚCLEOS COSTA DEL SOL ORIENTAL
TRAMA TERRITORIAL

