

Growth machine en destinos turísticos maduros: zona metropolitana Costa del Sol (Málaga)

José María ROMERO-MARTÍNEZ (1)
& Yolanda ROMERO-PADILLA (2) & Enrique NAVARRO JURADO (3)

(1) Dpto. Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería; ETS Arquitectura. Universidad de Granada Grupo de Investigación en Generación de Territorios HUM-958 & (2) Grupo de Investigación Turismo y Territorio SEJ-402. Universidad de Málaga MFPD. Universidad Antonio de Nebrija & (3) Facultad de Turismo. Dpto. de Geografía. Grupo de Investigación Turismo y Territorio SEJ-402. Universidad de Málaga

RESUMEN: La crisis sistémica tiene raíces en la crisis de producción urbana global que ha dejado sus huellas de manera significativa en determinados territorios. En los destinos turísticos maduros, desde hace años, se desarrollan cada vez con mayor frecuencia procesos de «urbanización del capital» definidos como máquinas de crecimiento (*growth machines*). Se estudia este concepto de análisis de desarrollo urbano. Se recoge su funcionamiento como acuerdo para la urbanización, antes de la crisis y en la actualidad que se pretende reactivar la economía promoviendo una nueva fase de crecimiento. Se aplica al caso de estudio de la Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS), en la provincia de Málaga, uno de los destinos turísticos internacionales y territorios más dinámicos del sur de Europa. Primero, se distinguen tres dimensiones en los procesos de materialización de una máquina de crecimiento urbano: (1) la dimensión global de las ideas y los discursos, (2) la dimensión de los programas, planes y leyes, (3) y la escala más local de los proyectos y obras concretos. También se detectan cuatro tipos de agentes clave en estos procesos: los políticos, los inversores y empresarios, los técnicos y profesionales y los medios de comunicación. Segundo, en el ámbito de ZoMeCS se focaliza en cuatro *megaproyectos* muy relacionados entre sí: macroubanización Los Merinos (Ronda), ampliación del Puerto de Marbella, autopista de peaje de Marbella-Ronda y la recalificación de la finca la Resinera en Estepona. Se identifican las relaciones y mecanismos que se establecen entre los megaproyectos y la red intangible de agentes principales, que en muchos casos son comunes. Se muestra la necesidad de establecer con herramientas más transparentes, la red intangible, pero muy real, que produce el territorio contemporáneo, para facilitar un mejor conocimiento y una gobernanza más democrática.¹

Recibido: 09.01.2017; Revisado: 04.06.2017

Correo electrónico: jmr2@ugr.es; yrp@uma.es; enavarro@uma.es

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

¹ La investigación que da lugar a esta publicación se inscribe en el proyecto I+D titulado «Crisis y reestructuración de los espacios turísticos del litoral español» (CSO2015-64468-P) del Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). The present article was made within the framework of the project «Crisis and restructuring of the Spanish tourist coast» (CSO2015-64468-P), funded by the Ministry of Economy and Competitiveness of the Government of Spain and the European Regional Development Fund (ERDF).

DESCRIPTORES: Urbanización del capital. Máquina de crecimiento urbano. Destinos turísticos maduros. Megaproyectos. Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS)

Growth machine in traditional tourist destinations: Costa del Sol metropolitan area (Málaga)

ABSTRACT: The systemic crisis has its roots in the overall urban production crisis that has left a significant imprint on certain territories. In traditional tourist destinations, «urbanisation of capital» processes, defined as growth machines, have been evolving with ever greater frequency for some years. This concept of analysing urban development is being studied. Its operation is considered an agreement on urban development, before the crisis and now a days, which aims to reactivate the economy by promoting a new phase of growth. It applies to the case study of the Costa del Sol Metropolitan Area (ZoMeCS), in the province of Málaga, one of the most dynamic international tourist destinations and territories in southern Europe. First, three dimensions in the processes in the realisation of an urban growth machine are distinguished: (1) the global dimension of ideas and discourses, (2) the dimension of the programmes, plans and laws, (3) and the most local scale of specific projects and actions. In addition, four types of key agents in these processes may be found: politicians, investors and employers, technicians and professionals, and the media. Second, in the ZoMeCS the focus is on four very inter-related mega-projects: The Los Merinos (Ronda) macro urban development, the extension of Marbella Harbour, the Marbella-Ronda toll road and the reclassification of the La Resinera estate in Estepona. Connections and mechanisms established between mega-projects and the intangible network of main agents, which in many cases are common, have been identified. The need to establish the intangible but very real network, produced by the contemporary territory, through the use of more accountable tools aimed at providing better understanding and more democratic governance has been shown.

KEYWORDS: Urbanisation of capital. Urban growth machine. Traditional tourist destinations. Mega-projects. Costa del Sol Metropolitan Area (ZoMeCS)

1. Introducción

La crisis sistémica tiene raíces en la crisis de producción urbana global que ha dejado sus huellas de manera significativa en determinados territorios. En los destinos turísticos maduros, desde hace años, se desarrollan cada vez con mayor frecuencia procesos de «urbanización del capital» (HARVEY, 2013, p.154).

Los procesos de crecimiento y aglomeración urbanos y otros fenómenos globales del mundo contemporáneo (BORJA & CASTELL, 2004; HARVEY, 2004; 2012; 2013), no se basan en la actividad económica tradicional, sino en el acuerdo tácito económico para promover el incremento sostenido de la extensión del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y la am-

pliación de la base demográfica (NAREDO, 2010; LÓPEZ & RODRÍGUEZ, 2010). Éstos procesos de crecimiento urbano son definidos por LOGAN & MOLOTCH (1987) como máquinas de crecimiento urbano (*growth machines*). En las *growth machines* se distinguen tres dimensiones o escalas: (1) la dimensión global de las ideas y los discursos; (2) la dimensión de los programas, planes y leyes; (3) y la escala local de los proyectos y las obras concretos. También se detectan cuatro tipos de agentes clave en estos procesos: los políticos; los inversores y empresarios (constructores y banqueros); los medios de comunicación y los técnicos y profesionales (LOGAN & MOLOTCH, 1987; LÓPEZ & RODRÍGUEZ, 2010, 2012). Aunque minoritarios en relación con los agentes que apoyan el acuerdo tácito, también aparecen los agentes opositores a éste, y que con su postura lo hacen visible.

El análisis del desarrollo del destino turístico internacional que abarca el ámbito territorial Zona Metropolitana Costa del Sol (ZoMeCS) muestra cómo ha seguido las pautas de las máquinas de crecimiento urbano (ROMERO & *al.* 2015). En la presente investigación se profundiza en dicho análisis mediante el estudio de cuatro *megaproyectos* relacionados entre sí y que utilizan como base de su justificación el turismo como factor de desarrollo: la macrounificación de los Merinos de Ronda, la gran ampliación del Puerto de Marbella, la autopista de peaje de Marbella-Ronda y la recalificación para la macrounificación de la gran finca La Resinera en Estepona. El estudio se enmarca en la legislación y el planeamiento que los amparaba (PGOU de Ronda, POT Costa del Sol y PGOU de Marbella, estos últimos recientemente anulados por el Tribunal Supremo). Además se identifican y se diagraman las relaciones y mecanismos que se establecen entre los distintos *megaproyectos* (alguno ya *zombi*, como le sucede al de Los Merinos de Ronda), y la red intangible de agentes principales, que en muchos de los proyectos son comunes.

Los resultados muestran la necesidad de establecer, con herramientas más transparentes, la red intangible pero muy real que produce el territorio resultante de la urbanización del capital (HARVEY, 2013), para facilitar un mejor conocimiento de hecho urbano contemporáneo y una posible gobernanza más democrática.

2. Raíces urbanas de la crisis sistémica

«Hace tres años, había una infinidad de obras en este tramo de la Marina. A ambos lados de la carretera, se sucedían los montones de escombros y las edificaciones en distintas fases constructivas: solares sobre los que empezaba a concentrarse maquinaria; otros en los que la retroexcavadora abría el suelo, sacando de dentro un barro rojizo, o en los que las hormigoneras rellenaban los cimientos. Pilares de los que surgían varas de hierro, tirantes y planchas de mallazo, palets de ladrillos, montones de arena, sacos de morcem. Por todas partes se movían las cuadrillas de albañiles. Algunas fincas en las que las obras habían concluido estaban cubiertas de andamios donde hormigueaban los pintores, mientras en sus alledaños grupos de hombres removían la tierra, ajardinaban, plantaban árboles —viejos olivos, palmeras, pinos, algarrobos— y arbustos de esos que las guías definen como característicos de la flora ornamental mediterránea: baladres, jazmines, galanes de noche, claveles, rosales, y matas de hierbas aromáticas: tomillo, oréga-

no, romero, salvia. La red de carreteras que cruza la zona soportaba un incesante tráfico de camiones que transportaban palmeras, olivos centenarios, que apenas se acomodaban al hueco de las enormes macetas en que los trasladaban, o frondosos algarrobos. El aire se llenaba con el ruido metálico de los vehículos que acarreaban material de obra, contenedores para escombros, autocargantes, góndolas que trasladaban retroexcavadoras, hormigoneras. El conjunto transmitía sensación de activa colmena.»

En la orilla, Rafael CHIRBES (2013, p.13)

El mundo contemporáneo es cada vez más urbano. El espacio urbano se extiende y el tiempo en el que se producen las relaciones entre diferentes lugares del mundo se reduce hasta el punto de hacerse casi instantáneo. La era de la información permite la gestión y comunicación entre sí de sistemas urbanos, industriales y rurales distantes, tendiendo a concentrar a la población en aglomeraciones territoriales parcialmente discontinuas, de grandes dimensiones y características socio-espaciales históricamente nuevas. De alguna manera, el destino de la humanidad más o menos inmediato y la manera de relacionarse con el planeta se está gestando en estas nuevas aglomeraciones (BORJA & CASTELLS, 2004; HARVEY, 2004; 2012; 2013).

De forma general, la urbanización contemporánea se fundamenta en una economía local con fuertes e intensas conexiones globales. La consecuencia es que las nuevas políticas urbanas se han transformado cada vez más en una gestión exclusivamente económica. Así se reduce al mínimo el gobierno de los intereses públicos y de la ciudadanía, pues la gestión urbana local está dominada por la idea de competencia entre ciudades y territorios y en la atracción de capital (BORJA & CASTELLS, 2004; HARVEY, 2012; 2013).

La fuerte conexión entre urbanización y economía hace que el desarrollo de la construcción de grandes infraestructuras del transporte y las comunicaciones —resultado y facilitador de los macroprocesos urbanos—, se convierta en los discursos políticos, en los medios de comunicación y al final en el imaginario de la sociedad en general en sinónimo de progreso. El objetivo es producir la base de un espacio con el fin de construir, especular e invertir el excedente de capital en obras y otros capitales hijos. En este contexto, las grandes multinacionales y el capital financiero, para alcanzar beneficios de forma continuada, buscan —y no dejan de encontrar—, nuevos territorios en los que disfrutar de diferencia y del aumento de la flexibilización de las legislaciones (HARVEY, 2012; 2013).

La reproducción del capital en la urbanización, además de ampliar y extender el poder económico y financiero del propio capital, transforma —reduciéndolas—, las capacidades del Estado y de la Administración Local para gobernar sus propios territorios. Así como determina y transforma heterónoma y gravemente las formas de vida, de trabajo y las subjetividades de sus ciudadanos; es decir, de sus concepciones del mundo: sociales, políticas y culturales (HARVEY, 2012).

La urbanización contemporánea del capital implica según NAREDO (2010) tres procesos: 1º, el de la conurbación difusa —*urban sprawl*—, donde las piezas de lo urbano se presentan aisladas y extendidas por todo el territorio, para lo que se precisa importantes infraestructuras de transporte y comunicación; 2º, el de la organización territorial polarizada desigual, donde se yuxtaponen los núcleos de población, con áreas de abastecimiento y vertidos, espacio de capitales y recursos; y 3º, el de una construcción arquitectónica de estilo universal que presenta total indiferencia con el lugar y sus condiciones específicas. Estos procesos coinciden en parte con los conceptos de «ciudad genérica» —descriptivo del nuevo espacio urbano—, y de «espacio basura» —descriptivo de la arquitectura contemporánea—, definidos ambos de forma significativa mediante «no cualidades» por KOOLHAAS (2004, 2008).

Los grandes procesos urbanos actuales, fomentados mediante megaproyectos (KOOLHAAS, 2015; AGUILERA & NAREDO, 2009), inciden de manera negativa y ahondan la crisis sistémica que envuelve el territorio y el planeta. Favorecen el Cambio Climático y la extensión de la crisis de reducción de la biodiversidad; aumentan la crisis de producción de energías fósiles (con el límite del *peak oil*); profundizan la crisis de desigualdad social entre ricos y pobres (SECCHI, 2015); y, quizá la más importante porque engloba a todas, agravan la crisis política de falta de democracia, especialmente significativa en la ciudad y el espacio urbano nuevo (RIECHMANN, 2004; NAREDO, 2010).

En algunas de las principales áreas urbanas —y en concreto en algunos de los principales destinos turísticos maduros —como sucede en el suroeste norteamericano y Florida, y de la costa mediterránea española—, los grandes procesos de extensión urbanos están desarrollados a golpe de macroproyectos (HARVEY, 2013). Por ello, se pueden identificar mejor determinadas formas de desarrollo con el concepto de análisis urbano denominado máquina de crecimiento (LOGAN & MOLOTCH, 1987; LÓPEZ & RODRÍGUEZ, 2010; HARVEY, 2013).

2.1. Máquinas de crecimiento urbano (*growth machines*)

La máquina de crecimiento urbano es una «alianza de clase» o acuerdo tácito entre los agentes económicos y políticos más importantes de un territorio concreto, con consecuencias económicas y también culturales, pues además de modificar la oferta (movimiento de capitales), transforma la demanda de la sociedad (el imaginario y las subjetividades de la ciudadanía). Es, por tanto, un gran acuerdo fraguado por unos intereses económicos y financieros comunes de la mencionada clase para desarrollar territorio, es decir, para urbanizar el capital (HARVEY, 2013). Pero que mantiene al margen al resto de las clases sociales, que en todo caso actúan de manera pasiva (HARVEY, 2012). Aunque éstas —entre otras profundas consecuencias de la alianza—, deben adaptarse o deben convivir obligatoriamente con unos atributos urbanos contemporáneos —organización territorial, urbana y arquitectónica, económica, institucional y política, social; y de movilidad—, que se reproducen a sí mismos de manera recursiva (SENNETT, 2004; 2006; ROMERO & *al.*, 2015; FLETCHER, 2016).

Las máquinas de crecimiento no basan su actividad económica en el modelo clásico de producción industrial, sino que lo hacen mediante la urbanización del capital aprovechando el incremento sostenido de la extensión y producción del suelo urbano y del territorio, la especulación y la construcción inmobiliaria, y la ampliación demográfica de la población (RODRÍGUEZ & LÓPEZ, 2010). Igualmente, además de promover un tipo de economía neoliberal en el que gobierna el capital, dominan y transforman el imaginario de la ciudadanía, o sea, su concepción del mundo. Son procesos que retroalimentan los términos de la oferta (economía) y la demanda (cultura) de forma reiterada (HARVEY, 2012; FLETCHER, 2016).

Se distinguen tres dimensiones o esferas en las *growth machines* que habitualmente están entrecruzadas entre sí, pero que van calando de lo intangible (las ideas) a lo tangible (el territorio), y desde las escalas territoriales más amplias hasta su concreción en urbanización y construcciones ejecutadas.

1) La dimensión global de las ideas y los discursos donde lo privado prevalece cada vez más sobre lo público: en esta dimensión se localizan las ideas, consejos, informes y directrices, emitidos y divulgados por los organismos internacionales FMI, BM, UE, FED, OMC, OMT, etc, muy marcados por la economía financiera, para facilitar la toma de decisiones que favorecen

sus intereses y teniendo en sus fundamentos el crecimiento económico como fin (NAREDO, 2015). Este ámbito está apoyado y fomentado por los grandes empresarios internacionales (fundaciones, banqueros, multinacionales...), que mantienen estrechas relaciones con la política global. Resultado de esta esfera son los Tratados de Libre Comercio (liberalización de las transacciones financieras, del transporte aéreo, etc...) (HARVEY, 2013).

2) La dimensión de los programas, planes y leyes con el claro ejemplo de los fondos europeos «de desarrollo» —FEDER—, en el que las ideas y los discursos, y los programas de presupuestos se conjugan para desarrollar amplios territorios mediante grandes infraestructuras, y donde lo público se pone al servicio de la empresa privada. En este ámbito también, y a una escala nacional, se puede citar el ejemplo de la Ley del Suelo española todavía vigente, que más que para proponer un urbanismo adecuado a los lugares específicos y sus poblaciones, fomenta el desarrollo de suelo, incluso en los interiores de los espacios urbanos y de las ciudades (hasta no hace mucho ha habido planes en centros históricos de «Reforma y Desarrollo Interior»). Los planes de las grandes infraestructuras son fundamentales en esta dimensión, y entrelazan la escala nacional y la regional, y las estrategias de determinados macroproyectos. En el caso español, las empresas constructoras principales —cuatro de ellas entre las quince más importantes del mundo—, colaboran en la redacción de dichos planes (LÓPEZ & RODRÍGUEZ, 2010). La aparición, también, en el ordenamiento jurídico-urbanístico del agente urbanizador fue un facilitador de los procesos de esta esfera, que muestra cómo el nuevo papel del Estado es promocionar el modelo financiero-inmobiliario privado (NAREDO, 2010; RULLÁN, 2008; 2012; OBSERVATORIO, 2011).

3) Y la escala local donde los proyectos y las obras convierten en tangibles las dimensiones anteriores; es decir, el capital se convierte en urbanización. En esta tercera dimensión es donde se plantean los macroproyectos y se establecen las prioridades y relaciones entre unos proyectos y otros. Estos sirven para poner en valor determinados suelos especulando (con el trazado de nuevas grandes infraestructuras, recalificaciones de aprovechamiento, etc.), además de que llegan a construirse, o en todo caso, a reproducir los procesos de negociación habituales que permiten poner en valor los suelos de manera recurrente (LOGAN & MOLOTCH, 1987; AGUILERA & NAREDO, 2009; LÓPEZ & RODRÍGUEZ, 2010; NAREDO, 2010; HARVEY, 2013; GRUP D'INVESTIGACIÓ, 2013).

El acuerdo tácito que consigue componer una máquina de crecimiento en un territorio está fomentado por un conjunto de al menos cuatro agentes clave que actúan con los fines e intereses parejos: políticos (en los distintos niveles de la Administración); empresarios, promotores y banqueros; técnicos y profesionales (con sus respectivas entidades profesionales), y un amplio abanico de medios de comunicación. Estos agentes a veces intercambian sus posiciones entre sí mezclándose y reforzando más si cabe la solidez del acuerdo (LOGAN & MOLOTCH, 1987; LÓPEZ & RODRÍGUEZ, 2010, 2012). En el extremo opuesto —y siempre mucho más débil—, se encuentran los agentes de resistencia al acuerdo, que componen un conjunto de organizaciones minoritarias y asociaciones (ONGs), personas físicas o investigadores universitarios (aunque éstos con demasiada frecuencia apoyan y son soporte académico de las estrategias y proyectos de los técnicos y profesionales pro-acuerdo), y que se encargan de intentar hacer visible y denunciar el acuerdo tácito, las más de las veces con graves consecuencias para ellos (DÍEZ & *al.*, 2011) (FIG. 1). La sociedad local suele ser recelosa de estas redes aunque habitualmente no tiene criterios para juzgar. En unos casos, se adapta o soporta ese funcionamiento, y en otros se aprovecha (ROMERO & *al.*, 2015; DÍEZ & GÓMEZ, 2009; MANTECÓN, 2007; 2008).

En un sentido similar, los destinos turísticos litorales maduros cada vez más urbanos, han adquirido un protagonismo especial en la acumulación de capital en las épocas de gran liquidez global, porque sus crisis inmobiliarias —como se ha podido comprobar—, se encuentran entre los desencadenantes de las grandes crisis globales (HARVEY, 2012; 2013). Este protagonismo se forjó en Florida y la Costa Suroeste de Estados Unidos antes de la crisis de 1929, y en Florida y la misma Costa Suroeste, junto con el sur y el este de España, en la reciente crisis global de 2007, al convertirse en territorios de un intenso desarrollo especulativo y constructivo (RULLÁN, 2008; HARVEY, 2012; 2013; ROMERO & *al.*, 2015). Este tipo de destinos, como es el caso de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol, son ejemplos de máquinas de crecimiento urbano. Sin embargo, no se ha alimentado sólo de grandes megaproyectos sino que se ha visto espoleada de la dinámica especulativa y de crecimiento —propio del contexto ideológico desarrollista— que cala a otros niveles, integrando también a pequeños urbanizadores (MANTECÓN, 2007 y 2008).

La importancia global de los destinos turísticos localizados en el litoral es mayor por tres moti-



Fig. 1/ Proceso de materialización de una máquina de crecimiento urbano y sus principales agentes

Fuente: elaboración propia a partir de Díez & al., 2011

vos: (1) el proceso de litoralización global sigue creciendo; (2) el desarrollo del turismo de masas basado en el consumo de sol y playa tiene una escala difícil de alcanzar por otros segmentos y/o productos económicos globales; (3) algunos de estos destinos se retroalimentan de los flujos de personas, ideas y capitales de las ciudades globales, por lo que forman parte de su mismo mecanismo de funcionamiento (ROMERO, 2016).

3. Situación en plena crisis de cuatro megaproyectos en la Zona Metropolitana de la Costa del Sol (ZoMeCS)

«En la soleada mañana de hoy, todo parece tranquilo y solitario, ni una grúa rompe la línea del horizonte, ningún ruido metálico quiebra el aire, ningún zumbido, ningún martilleo agreden el oído. El primer día que fueron juntos en el coche tras quedarse Ahmed en el paro, su amigo Rachid se rió de él cuando le dijo que lo acompañaba hasta el restaurante porque iba a buscar trabajo en las obras de la Marina. ¿Trabajo? Como no sea de enterrador de suicidas, se burló Rachid. Ma keinch al jadima. Oualó. No hay trabajo, nada. Ni una sola obra en marcha en la Marina, ni media. En los buenos tiempos, muchos peones cobraban la semanada y no volvían a presentarse en el tajo porque encontraban sitios donde les ofrecían mejores condiciones. Ahora, en los balcones cuelgan carteles disuasorios. Alguien que solicita trabajo se ha convertido en animal molesto. TENEMOS CUBIERTA LA PLANTILLA DE JARDINERÍA Y MANTENIMIENTO. NO SE NECESITA PERSONAL. ABSTENERSE,

dice el cartel expuesto en los apartamentos que se levantan junto al restaurante. Por todas partes las letras rojas o negras de los carteles: SE ALQUILA CON OPCIÓN A COMPRA EN VENTA OPORTUNIDAD DESCUENTO DEL CUARENTA POR CIENTO, y un número de teléfono debajo. La radio habla cada mañana del estallido de la burbuja inmobiliaria, la desbocada deuda y la necesidad de establecer recortes sociales y llevar a cabo una reforma laboral. Es la crisis. Las cifras del paro en España superan el veinte por ciento y el año que viene pueden subir a hasta el veintitrés o veinticuatro.»

En la orilla, Rafael CHIRBES (2013, p.14)

La Zona Metropolitana de la Costa del Sol (ZoMeCS) se extiende en una franja de 20 km de ancho y 150 km de longitud localizada en el sur de España, en la provincia de Málaga, entre África y Europa, junto al paraíso fiscal de Gibraltar y el puerto estratégico de Algeciras, con el aeropuerto internacional más importante del sur de España en Málaga. Situada entre el mar y un conjunto de cadenas montañosas de alto valor medioambiental —también acoge a su traspás próximo—, queda protegida de los vientos fuertes, suavizando más su clima mediterráneo. El paisaje es muy variado, con un fuerte contraste entre la zona costera, las sierras y el interior.

La Zona Metropolitana de la Costa del Sol es la mayor aglomeración urbana del sur de la península y uno de los destinos turísticos más importantes de la región mediterránea. Sin duda es un ejemplo paradigmático de lo que ha sido una máquina de crecimiento urbano en un

destino turístico maduro, y probablemente puede volver a ser relanzado tras la crisis.

ZoMeCS es un territorio complejo y dinámico, que tiene en el turismo el motor para su crecimiento, en una simbiosis también paradigmática, donde las actividades turísticas están ligadas al crecimiento urbano y lo urbano ligado al turismo. ZoMeCS tiene un modelo turístico basado inicialmente en la clásica tipología de «sol y playa», floreciente desde finales de los años 50 del pasado siglo, aunque desde los años 80 su crecimiento ha trascendido, convirtiéndose en un territorio contemporáneo, cosmopolita, innovador, creativo, pero también en una máquina de crecimiento urbano sin límites, sobredesarrollada (RIECHMANN, 2004), donde «todo vale»; un territorio sometido a una gran presión antrópica con transformaciones socio-ecológicas de fuerte impacto, y con altos niveles de corrupción político-empresarial (DÍEZ & GÓMEZ, 2009).

A pesar de su importancia turística (la provincia de Málaga recibe más de 10 millones de turistas; dispone cerca de 175.000 plazas turísticas reguladas, y el 18% del empleo corresponde a este sector), es necesario entender que el uso turístico en el siglo XXI no se limita exclusivamente al uso hotelero, de restauración o a las agencias de viajes; es bastante más. Hoy, su destino turístico engloba, además de lo expuesto, otras ofertas —vivienda particular por ejemplo—, otras demandas —personas que disfrutan de su tiempo libre más de seis meses seguidos—, la utilización de otros servicios —los hospitalarios—, y está determinado por otras políticas —ordenación del territorio, infraestructuras, medioambiente... (ROMERO-PADILLA, 2016)

Este nuevo territorio no ha dejado de crecer, y las distintas administraciones (europea, central y autonómica) no dejaron de invertir en infraestructuras: el AVE Málaga-Madrid y la nueva estación de ferrocarril de Málaga, la construcción de las autopistas de peaje AP-7, autopista de entrada a Málaga AP-46, la continuación de la autovía A-7, la hiperronda, la ampliación del aeropuerto de Málaga, la ampliación del Puerto de Málaga, etc. Este sobredimensionamiento y «desarrollismo» no ha cambiado en plena crisis económica, porque si bien la inversión en infraestructura se ha congelado, los gobiernos preparan cambios legislativos para seguir sellando suelo; es el caso la nueva *Ley de Campos de Golf de Andalucía (2010 y 2012)*, *Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley de Costas (2013)* y la modificación de la *Ley de Montes (2015)* a escala nacional, que permiten las concesiones y la construcción, ahora «en casos excepciona-

les», sobre campos de golf, terrenos litorales y zonas forestales incendiadas.

El panorama de intensa actividad económica, de fuertes conexiones globales y de laxitud de las administraciones es una base firme para las múltiples irregularidades urbanísticas acaecidas en los últimos dos decenios en la costa —que se extendieron viralmente hacia el interior de la provincia—, y cuyo caso más grave y mediático se dio con la disolución del ayuntamiento de Marbella en 2006 (DÍEZ & GÓMEZ, 2009; YUS & TORRES, 2010). En este contexto ideológico desarrollista la sociedad civil asume la idea de que el crecimiento es indisociable a la riqueza y bienestar, las externalidades socioculturales y ambientales son asumibles porque se resolverán posteriormente. Lo que se une a una desconfianza generalizada en los modelos de desarrollo alternativos. Esto no es exclusivo de ZoMeCS sino que se produce en otros destinos turísticos litorales consolidados como la Costa Blanca o Baleares, siendo las manifestaciones de resistencia social fuerzas más débiles (MANTECÓN, 2007; 2008, YRIGÓY & *al.*, 2011).

3.1. Caso de estudio: cuatro megaproyectos

Con estos precedentes, son significativas las nuevas maneras de urbanización del capital mediante los grandes *megaproyectos*, especialmente cuando se suman entre sí y se encuentran íntimamente relacionados con el «atractivo» del turismo. Por este motivo, se localizan en ZoMeCS cuatro *megaproyectos* que como conjunto son representativos del sistema *growth machine* urbana y de la manera de hacer descrita, donde los propios proyectos y los entramados políticos, empresariales, profesionales, y de los medios de comunicación, a veces están muy entrelazados: la macroubanización de los Merinos Norte de Ronda (800ha de superficie de ocupación); la nueva autopista de peaje de Marbella a Ronda (32,8km de longitud y 146ha de superficie); la recalificación de la gran finca de la antigua Resinera (6.500ha de superficie de los términos municipales de Estepona, Benahavís, Pujerra y Júzar, limítrofe con el de Marbella y atravesada por la autopista), la gran ampliación turística del Puerto de Marbella La Bajadilla (FIG. 2).

El estudio se enmarca en la legislación y el planeamiento que los amparaba (PGOU de Ronda, POT Costa del Sol y PGOU de Marbella, recientemente anulados por el Tribunal Supremo, Plan de Protección del Corredor Litoral Andaluz...). Se pretende identificar y elaborar diagramas de las relaciones y mecanismos que



FIG. 2/ Localización de los cuatro megaproyectos relacionados con la máquina de crecimiento urbano en ZoMeCS

Fuente: elaboración propia

se establecen entre los distintos megaproyectos (algunos ya zombis, como le sucede al de

Los Merinos de Ronda, con sentencia en contra en 2016 del Tribunal Supremo, aunque puede volver a «revivir» en cualquier momento), y la red intangible de agentes principales, que en muchos de los proyectos son comunes e intercambiables.

Una característica importante de los megaproyectos en general, y de los estudiados en particular, es que son proyectos completos en sí mismos. No admiten fases intermedias, de tal manera que sólo tienen sentido en la medida en que se ejecutan al cien por cien. Por ello, en cuanto se quedan inacabados presentan habitualmente el aspecto de proyecto zombi. El estado en que se encuentran los 4 megaproyectos, y agentes comunes que en distintos momentos de los procesos de elaboración coinciden en los proyectos estudiados se muestran en el siguiente cuadro síntesis, donde además se puede observar que los grupos opositores coinciden en todos los megaproyectos (FIG.3).

FIG. 3/ Agentes que intervienen en la máquina de crecimiento urbano

MEGAPROYECTO	ESTADO DE DESARROLLO	AGENTES COINCIDENTES		
		ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	TÉCNICOS Y PROFESIONALES PRIVADOS	GRUPOS OPOSITORES
Macrourbanización Los Merinos Norte, Ronda	Obras de movimiento de tierras de urbanización en estado «Zombi»	X	X	X
Autopista de Peaje Serranía de Ronda y la Costa del Sol Occidental	Propuesta con Informe Vinculante Oficial Junta de Andalucía	X		X
Macrourbanización Campo de Golf Resinera Village	Propuesta divulgada en medios de comunicación	X	X	X
Ampliación de Infraestructura turística del Puerto de Marbella	Anteproyecto muy elaborado y concesión adjudicada Junta de Andalucía	X	X	X

Fuente: elaboración propia.

3.1.1. Macrourbanización turística en Los Merinos Norte, Ronda

La ciudad de Ronda se sitúa en el interior de la provincia de Málaga, a 55 km de Marbella, en el entorno de la Reserva de la Biosfera y Parque Natural de la Sierra de las Nieves. La variedad paisajística y monumental —reconocida por los románticos del S XIX—, junto con su proximidad a la Costa del Sol, ha converti-

do a Ronda en un atractivo turístico notable, y también en un claro objetivo de obtención de plusvalías inmobiliarias.

El macroproyecto de los Merinos Norte, a unos 10 km de Ronda ciudad, en el ámbito de la Reserva de la Biosfera ocupa una superficie de 800 ha (ver FIG. 2, 4 y 5), e «incluye 442 villas en parcelas que oscilan entre los 4.500 y 20.000 m², teniendo una media

de 7.000 m²; 341 viviendas unifamiliares ubicadas en 4 pueblos serranos; instalaciones hoteleras y de restauración de primer nivel; un hotel de lujo; un club de golf; 2 campos de golf de 18 hoyos acordes con la norma americana de la *World Class*; un club hípico que prevé diversas rutas de paseo privadas por los amplios espacios naturales del entorno; y un club de tenis y uno de pádel (DÍEZ & *al.*, 2011).

Se puede afirmar que el proyecto urbanístico de Los Merinos Norte comienza a fraguarse como tal el 2 de julio de 1987, fecha en la que se constituye, en el Principado de Liechtenstein, la sociedad denominada «Golf and Country Club Ronda» (DÍEZ & *al.*, 2011). En la actualidad, el Tribunal Supremo ha desestimado la legalidad urbanística del proyecto (por un

problema de abastecimiento de agua). Antes, se habían comenzado las obras de excavación y desmonte de la urbanización, por ello muestra un aspecto (visual) y estado (urbanístico) doblemente *zombi*, porque entre otras cosas puede volver a reactivarse en cualquier momento.

En este proyecto aparecen involucrados de múltiples maneras —con casos de corrupción en los tribunales—, empresarios foráneos, responsables de la administración local y autonómica, equipos técnicos profesionales diversos, que están también relacionados con los otros tres *megaproyectos* objeto del estudio: autovía de peaje Marbella-Ronda, la macrounificación de la Finca La Resinera y con la gran ampliación del Puerto de Marbella (PUCHE & TERROBA, 2014).

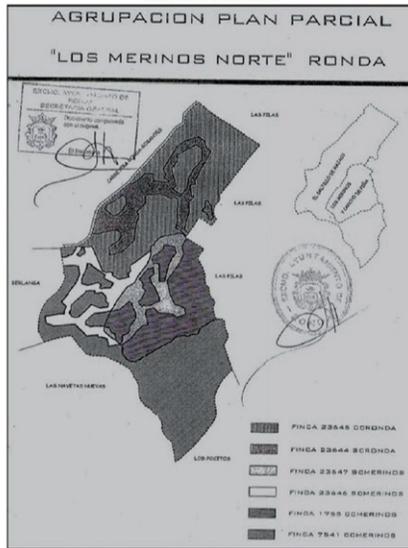
FIG. 4/ Síntesis del caso de estudio 1: Macrounificación Los Merinos Norte, Ronda

Dimensiones - escalas	Acuerdo, red de agentes
Global: Ideas dominantes Crecimiento del suelo urbano y desarrollo inmobiliario	Proyecto turístico «como generador potencial de ingresos para la comarca en la que se desarrolla, en el marco de un desarrollo sostenible» (DÍEZ RIPOLLÉS, 2011: 18). Esta misma idea del turismo como generador de riqueza se ha promovido desde organizaciones como OMT (proyectos ST-EP), UE, España, JA...
Planes: - PGOU Ronda - PAU y Plan Parcial Ordenación Los Merinos Norte - Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves	Consejería de Hacienda-Junta de Andalucía Ayuntamiento de Ronda Partidos PP, PSOE, PA, CIU Empresarios foráneos Magnate malagueño Arquitectos – Estudios de Arquitectura locales y regionales
Proyectos y obras, desglose: Sup. ocupada 800 ha; 442 villas; 341 viviendas unifamiliares; instalaciones hoteleras y de restauración; hotel de lujo; 2 campos de golf; club hípico, club de tenis y club de pádel. Se inició la excavación de la urbanización.	Primer Promotor: 1987. Golf & Country Club Ronda SA. Liechtenstein (hasta 12 transacciones diferentes de los terrenos)

Fuente: elaboración propia.

pal de Ronda, 23.646 del término municipal de Ronda, y 23.647 del término municipal de Ronda. Véase, mapa Núm. 4.

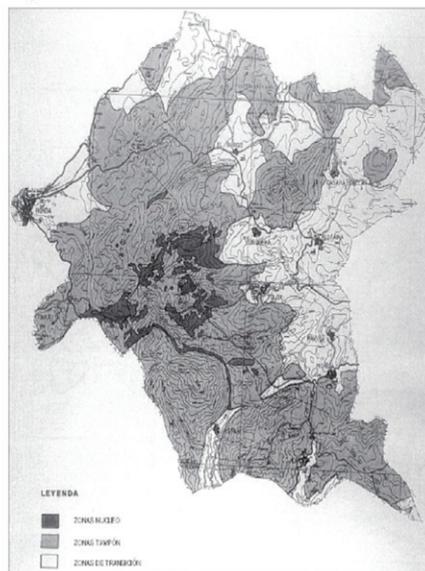
Mapa Núm. 4
Parcelas agregadas del proyecto urbanístico de Los Merinos Norte



Fuente: Plan Parcial, Los Merinos Norte, Ronda.

ANEXO 2

(a) Plano de zonificación de la Reserva de la biosfera de la Sierra de las Nieves y su entorno



Fuente: Comité español del programa Hombre y biosfera (M&B). Diciembre 2005.

FIG. 5/ Documentos planimétricos del Plan Parcial de Los Merinos Norte: macroubanización y situación junto a la Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves

Fuente: Díez & al. 2011.

3.1.2. *Proyecto de autovía de peaje Serranía de Ronda - Costa del Sol Occidental*

El proyecto comprende una autopista de peaje de 32,8 kilómetros de longitud que discurrirá en sentido norte-sur entre la circunvalación sur de la ciudad de Ronda y la autovía del mediterráneo A-7, en el inicio de la carretera hacia Benahavís. El objetivo principal que se plantea con la construcción de esta autovía es reducir el tiempo de recorrido desde Ronda a la Costa del Sol, desde los 50 minutos actuales por la A-397 a 22 minutos con la nueva conexión. La inversión con un sistema de participación público-privada se estima inicialmente en 350 millones de euros. Se argumenta que el empleo asociado a la inversión sería de más de 5.000 puestos de trabajo, de los cuales más de 3.000 serían directos y 2.000 indirectos; y además, que con la nueva infraestructura también se mejorará la seguridad vial y la comodidad en la conducción en un itinerario que en la actualidad frecuentan

unos 5.000 vehículos en el tramo más próximo a Ronda y cerca de 10.000 vehículos en el tramo de acceso a la Costa, según datos de la propia Consejería de Obras Públicas (RADIO ONDA, 2011; DIEZ & *al.*, 2011).

Según reconoció la consejera autonómica de Obras Públicas del gobierno andaluz minimizar los impactos ambientales de las obras elevará los costes, pero justificó el gasto ante

«la necesidad social clara que hay, y es que la Serranía de Ronda se ha visto despoblada poco a poco como consecuencia del desarrollo de la Costa» (RAMÍREZ, 2010; DIEZ & *al.*, 2011).

Gracias a este gran proyecto infraestructural, la Administración pretende facilitar —entre otras cosas relacionadas con los objetivos de la *growth machine*—, la revalorización de la macrourbanización de los Merinos Norte descrito anteriormente. Hecho que se evidencia en las motivaciones y justificaciones que presenta (RAMÍREZ, 2010; RIVERA, 2011).

Fig. 6/ Síntesis del caso de estudio 2: Autopista de Peaje Serranía de Ronda y la Costa del Sol Occidental

Dimensiones - escalas	Acuerdo, red de agentes
<p>Global:</p> <p>Ideas dominantes</p> <p>Desarrollo infraestructural, Crecimiento del suelo urbano y e inmobiliario</p>	<p>Consejera OPyT JA:</p> <p>«la necesidad social clara que hay, y es que la Serranía de Ronda se ha visto despoblada poco a poco como consecuencia del desarrollo de la Costa» (RAMÍREZ, 2010)</p> <p>«Justificaba el trazado argumentando que una autopista facilitaría el desarrollo de los pueblos de la comarca, ya que ampliaría las posibilidades del mercado de trabajo.» (DÍEZ RIPOLLES, 2011: 94).</p>
<p>Regional:</p> <p>Plan para la mejora de la accesibilidad, la seguridad y la conservación de la Red de carreteras de Andalucía (Plan MAS CERCA) encuadrado dentro del Plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013) de la Consejería de O. P.y T, Junta de Andalucía</p>	<p>Consejería de OPyT - Junta de Andalucía</p> <p>Diputación de Málaga</p> <p>Ayuntamiento de Ronda</p> <p>Empresarios locales y foráneos</p>
<p>Proyecto, desglose:</p> <p>Longitud: 32.778 km</p> <p>Sup. ocupada: 146 ha</p> <p>Nº de túneles: 5, (3.100 m)</p> <p>Nº Viaductos: 23 (7.280 m)</p> <p>Mov. Tierras: 7.447.000 m3 (CAPyMA JA., 2012)</p>	<p>Promoción público-privada</p>

Fuente: elaboración propia.

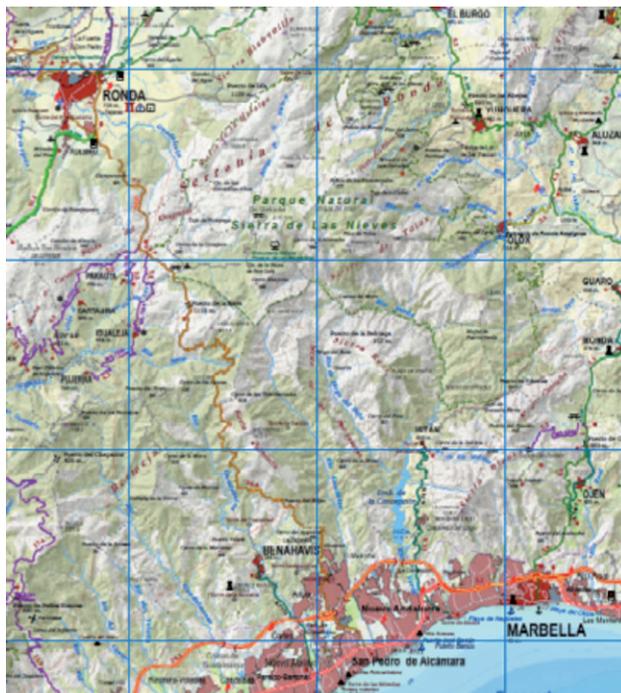
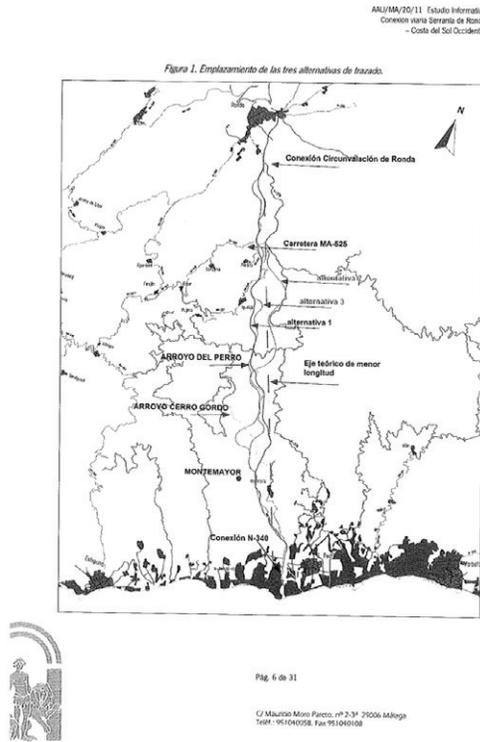


Fig. 7/ Documento del Informe vinculante de la Consejería de la Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía relativo al trazado de la autopista Serranía (Izda.). Fragmento del Mapa Dinámico Málaga 1:150.000 año 2013 (Dcha.)

Fuente: Consejería de la Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía; Diputación de Málaga

3.1.3. *Macroubanización turística en la finca de La Resinera, Estepona*

Próxima al término municipal de Marbella, La Resinera es una finca forestal de unas 6.500 hectáreas de alto valor ecológico. Se extiende por los municipios de Estepona, Benahavís, Pujerra y Júzcar. Estuvo dedicada desde finales del siglo XIX hasta la década de los sesenta a la producción de resina y madera, por la empresa bilbaína «La Unión Resinera Española». En 1991 se la adjudica al líder libio Gadafi, por ejecución de una hipoteca impagada, a través del banco público Lybian Foreign Bank. Desde entonces se viene planteando un macroproyecto urbanístico llamado Resinera Village (PUCHE & TERROBA, 2012).

El proyecto de Campo de Golf Resinera Village consiste en urbanizar unas 500 hectáreas, construir 1.200 chalets con sus correspondientes servicios y equipamientos, 77.500 m² de hoteles y alojamientos turísticos y, además un campo de golf con sus respectivos aparejos (PUCHE & TERROBA, 2012). Otra versión: 1.915 casas, un campo de golf y un palacio de congresos (MÁRMOL, 2012).

Este proyecto tiene agentes —de la administración y técnicos—, directamente relacionados con la macroubanización de Los Merinos Norte de Ronda y con la Ampliación del Puerto de Marbella (PUCHE & TERROBA, 2012). El *megaproyecto* de la autovía de peaje Marbella-Ronda —visto en el apartado anterior—, atraviesa en dirección norte-sur toda la superficie de la finca de manera transversal (ver FIG.2).

3.1.4. *Proyecto de Ampliación Turística del Puerto de Marbella La Bajadilla*

El proyecto consiste en una nueva marina planteada como ampliación del puerto pesquero de La Bajadilla de Marbella (FIG. 2, 10, 11 y 12). Se sitúa a orillas del mar Mediterráneo, en la falda de la Sierra Blanca. En este entorno, la ampliación del puerto deportivo de Marbella es uno de los mayores *megaproyectos* urbanísticos de la provincia, con 860 puestos de amarre y atraque para crucero de 180 m de eslora. Incluye una gran zona técnica con marina seca con capacidad para 360 cascos. Está concebido para acoger un gran desarrollo comercial y hotelero, con aparcamientos subterráneos y en superficie para más de 1.500 vehículos. La ampliación turística del Puerto de Marbella está promovido por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, y fue adjudicado a la UTE Nasir Bin Abdullah and Sons SL y el Ayuntamiento de Marbella (Puerto Deportivo SA), con el equipo técnico Berenguer Ingenieros, Axel Logis y el Estudio Seguí de Arquitectura y Planeamiento, en 2011. Además, se plantea como un puerto turístico multifuncional, con capacidad estructurante en el territorio, un hotel de lujo de 19.880 m² y 180 habitaciones/suites (con restauración, ocio, congresos...) (¡el mejor hotel del Mediterráneo!), una zona comercial muy potente de 21.300 m² y un centro comercial de 23.800 m², un auditorio para 50.000 espectadores, Estación Marítima, Capitanía, Oficina de la Agencia Pública de Puertos y una terminal de cruceros (170 m y 800 pasajeros), 1.220 atraques de embarcaciones deportivas (entre 6 y 125 m) (SEGÚI, 2011).

FIG. 8/ Síntesis del caso de estudio 3: Macroubanización Campo de Golf Resinera Village

Dimensiones - escalas	Acuerdo, red de agentes
Global: Ideas dominantes Crecimiento del suelo urbano y desarrollo inmobiliario	Proyecto turístico como generador potencial de ingresos para la comarca en la que se desarrolla. Esta misma idea del turismo como generador de riqueza se ha promovido desde organizaciones como OMT (proyectos ST-EP), UE, España, JA...
Planes: - POT Costa del Sol Occidental - Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves	Administración local, autonómica y nacional. Empresarios foráneos Arquitectos – Estudio de Arquitectura local Abogados locales
Proyectos y obras, desglose: Sup. ocupada 500 hectáreas; 1.200 chalets con sus correspondientes servicios y equipamientos, 77.500 m ² de hoteles y alojamientos turísticos y, un campo de golf con sus respectivos aparejos (PUCHE TERROBA, 2012) 1.915 casas, un campo de golf y un palacio de congresos (MÁRMOL, 2012)	Primer Promotor: Lybian Foreign Bank

Fuente: elaboración propia.

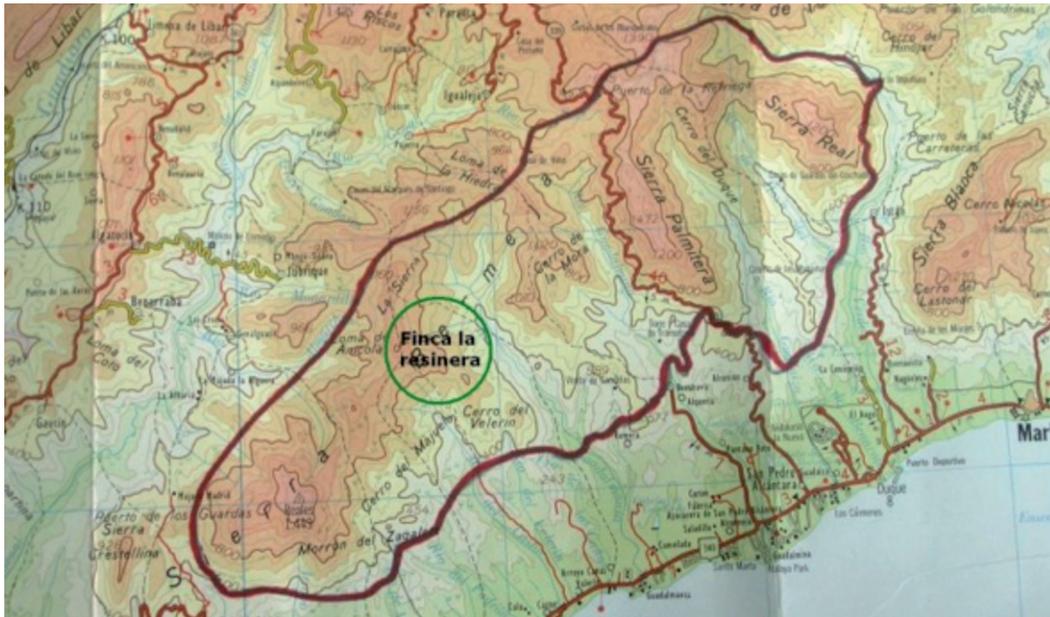


FIG. 9/ Planimetría y localización de la Finca La Resinera, ZoMeCS

Fuente: Diputación de Málaga.

FIG. 10/ Síntesis del caso de estudio 4: Ampliación Infraestructura turística del Puerto de Marbella

Dimensiones - escalas	Acuerdo, red de agentes
Global: Ideas dominantes Desarrollo infraestructural, Crecimiento del suelo urbano, turístico y desarrollo inmobiliario	Proyecto turístico generador potencial de ingresos Misma idea que OMT (ST-EP), UE, España, JA... «...definir y potenciar al desarrollo urbanístico de la ciudad de Marbella por su Sector Este, al igual que «Puerto Banús» lo supuso en su día para el sector Oeste en S. Pedro de Alcántara» (SEGUÍ, 2016)
Planes: - PGOU Marbella - POT Costa del Sol Occidental - Plan Protección del Corredor Litoral Andalucía - Plan Estratégico Marbella	Consejería de OPyT - Junta de Andalucía Ayuntamiento de Marbella Empresarios locales y foráneos Ingenieros y arquitectos locales y foráneos
Proyectos y obras, desglose: Puerto turístico multifuncional, con capacidad estructuante en el territorio, 860 puestos de amarre, atraque para crucero de 180 m de eslora, hotel de lujo de 19.880 m ² y 180 habitaciones / suites (ocio, congresos... «¡mejor hotel del Mediterráneo!»), zona comercial «muy potente» de 21.300 m ² y centro comercial de 23.800 m ² , auditorio 50.000 espectadores, Estación Marítima, Capitanía, Oficina de la Agencia Pública de Puertos y terminal de cruceros (170 m y 800 pasajeros), 1.220 atraques, aparcamientos subterráneos y superficie para más de 1.500 vehículos, 1.220 atraques de embarcaciones deportivas (entre 6 y 125 m)	Primer Promotor: Público-privado, Unión Temporal de Empresas (U.T.E.) Nasir Bin Abdullah and Sons, S.L. y el Ayuntamiento de Marbella (Puerto Deportivo, S.A.)

Fuente: elaboración propia.



Fig. 11/ Proyecto de Ampliación Turística del Puerto de Marbella La Bajadilla. Imagen obtenida del vídeo promocional

Fuente: Seguí (2011).

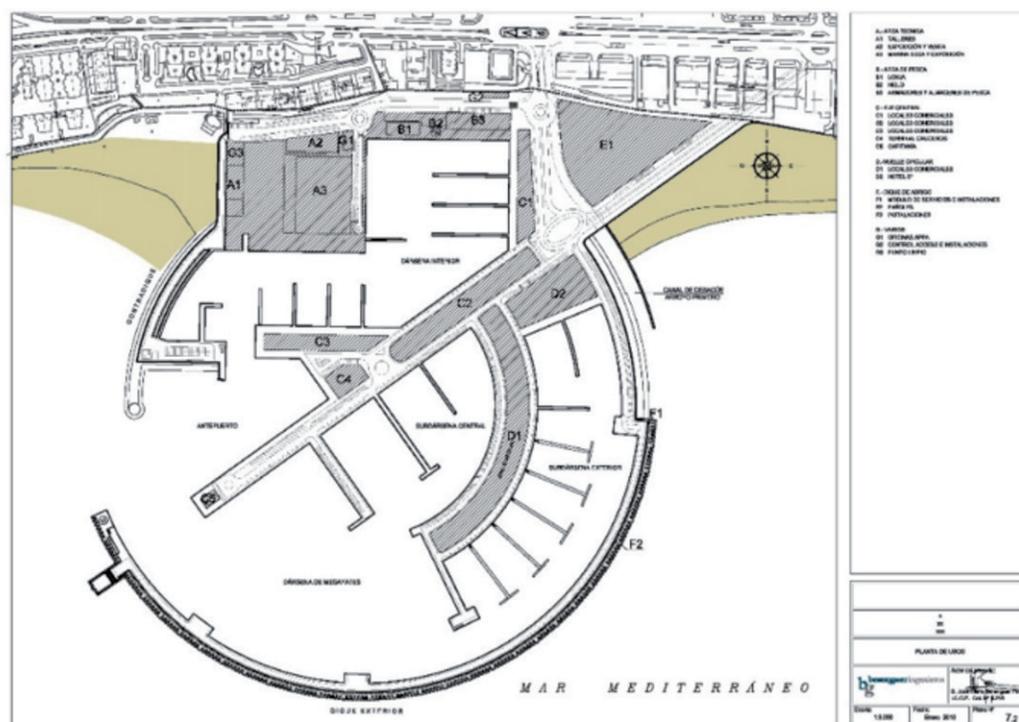


Fig. 12/ Plano de la propuesta ganadora del concurso del Proyecto de Ampliación Turística del Puerto de Marbella La Bajadilla

Fuente: Seguí (2011).

De la misma manera, este proyecto está muy relacionado con los otros tres *megaproyectos*, por los agentes comunes que participan en él, desde los distintos ámbitos de la Administración hasta los equipos profesionales y técnicos.

4. Conclusiones

Se concluye que la urbanización del capital en la crisis tiene en los destinos turísticos maduros del litoral mediterráneo las condiciones óptimas para promover la extensión de suelo urbanizado, la especulación inmobiliaria y la ampliación de la base demográfica. La composición de una *growth machine* se produce por el acuerdo tácito promovido por cuatro agentes claves que actúan con los mismos intereses: políticos; empresarios, promotores y banqueros; técnicos y profesionales, y medios de comunicación. En el extremo opuesto, se forma una resistencia al acuerdo (FIG. 3).

Los grandes *megaproyectos* son concentración de capital y esfuerzos comunes de los agentes interesados para crecer y urbanizar el capital. Los *megaproyectos* son integrales, es decir, en principio se «venden» completos, autónomos y aislados, y además son paquetes que no se pueden subdividir en piezas autosuficientes. Por ello, las «operaciones», como suelen denominarse, si no se llevan a cabo completas la mayoría de las veces quedan como proyectos *zombis* (por ejemplo: la macroubanización de Los Merinos de Ronda).

Muchos de los *megaproyectos* forman parte de una *growth machine* de mayor escala que los engloba a todos. Los agentes promotores que las fomentan habitualmente se mueven intercambiándose de unos *megaproyectos* a otros, compitiendo o colaborando en muchos de ellos a la vez, como sucede en los casos estudiados, lo que «engrasa mejor» el acuerdo tácito y la propia *growth machine*.

La crisis económica del 2007 frenó el ímpetu de la presión urbanizadora del capital. Por ello, y como el conjunto del crecimiento del territorio, la máquina de crecimiento se frena (ROMERO & al. 2015), y queda en estado latente, aunque algunos megaproyectos pueden desaparecer definitivamente. Esto queda reflejado en el análisis de los cuatro casos de estudio, donde ningún proyecto ha quedado paralizado de manera definitiva. Quizás la evidencia mayor tras la crisis inmobiliaria es que la captación y concentración del capital global en los megaproyectos es más evidente —como así en

megaeventos—, posiblemente para concentrar esfuerzos y capital (GRUPO DE ESTUDIOS ANTROPOLÓGICOS DE LA CORRALA 2016), como ocurre en la Costa del Sol.

Se estima necesario seguir profundizando y establecer con herramientas más transparentes la red intangible pero muy real que produce el territorio resultado de la urbanización del capital, sobre todo en los destinos turísticos maduros del litoral. Esto facilitará un mejor conocimiento del hecho urbano contemporáneo y del entrecruzamiento de agentes, y así conducirnos a una posible gobernanza más democrática, donde el conjunto de la ciudadanía tenga la decisión sobre su propio territorio.

Este trabajo se complementa con el realizado por BLÁZQUEZ, & al. (2015), permitiendo comprender el desarrollo de las *growth machines* en dos territorios turísticos maduros con características territoriales diferentes y su evolución tras la crisis. Aquí se aporta, además, el estudio de las relaciones entre megaproyectos a partir de su análisis y visión como conjunto. A partir de estos trabajos se abren nuevas posibilidades de investigación para profundizar en las máquinas de crecimiento urbano, especialmente desde tres enfoques: 1) La generalización del urbanismo como forma de corrupción política (DE SALAS, 2004): por un lado, el llamado urbanismo «a la carta» y de convenio (RULLÁN, 2012), y por otra aquellas otras cuestiones que acompañan la producción urbana (conjunto de infraestructuras, normas fiscales, cívicas, desregulaciones, moratorias...); hecho que se puede denominar en conjunto «urbanismo líquido» (parafraseando a BAUMAN, 2013). 2) Los megaproyectos y los megaeventos como facilitadores de la concentración de los tiempos, las energías y los esfuerzos del capital financiero para promover sus intenciones especulativas en el espacio urbano y el territorio (GRUPO DE ESTUDIOS ANTROPOLÓGICOS DE LA CORRALA, 2016). 3) El mayor protagonismo del capital financiero en la nueva economía urbana que —aunque no anula el capital inmobiliario que ha sido el motor de las transformaciones anteriores—, comienza a aparecer como determinante tras la crisis (HARVEY, 2013).

5. Bibliografía citada

- AGUILERA, F. & NAREDO, J.M. (eds.) (2009): *Economía, poder y megaproyectos*. Ed. Fundación César Manrique.
- BAUMAN, Z. (2013): *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. Tusquets Editores SA, 4ª Edición. Barcelona.

- BLÁZQUEZ, M. & al. (2015): «Crisis y planificación territorial turística neoliberal en las Islas Baleares.» *Investigaciones Turísticas*. Nº 9, mayo-junio, p. 24-49.
- BORJA, J. & CASTELLS, M. (2004): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus. Madrid
- CHIRBES, R. (2013): *En la orilla*. Anagrama. Barcelona
- CONSEJERÍA AGRICULTURA, PESCA Y MEDIO AMBIENTE, JUNTA DE ANDALUCÍA. (2012): «Informe vinculante de 8 de enero de 2013 de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente. Relativo al trámite de autorización ambiental unificada del estudio informativo» «Nueva conexión viaria entre la Serranía de Ronda y la Costa del Sol Occidental», con clave 1-MA-0567-0-0-0-EI, promovido por la Consejería de Fomento y Vivienda (AAU/MA/20/11).
- DE SALAS, J. (2004): «Tesis Granada sobre corrupción institucional. La corrupción como forma de gobierno.» En AA.VV. *020404 Deriva en ZoMeCS*, Fundación Rizoma, Málaga.
- DELGADO, M. (2016): «Los megaproyectos como forma de apropiación de riqueza y poder en Andalucía.» En DELGADO, M., DEL MORAL, L (Coords). *Los megaproyectos en Andalucía. Relaciones de poder y apropiación de riqueza*. Aconcagua Libros. Sevilla.
- DIEZ RIPOLLÉS, J. L. & GÓMEZ-CÉSPEDES, A. (2009): «La corrupción urbanística: estrategias de análisis.» En AFDUAM Nº12: *Urbanismo y corrupción*. Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid y Boletín Oficial del Estado.
- & al. (2011): *Los Merinos Norte. Fenomenología de un macroproyecto urbanístico*, Tirant lo Blanch. Valencia.
- FLETCHER, R. (2016): «Tours Caníbales puesto al día: la ecología política del turismo.» In: BLÁZQUEZ & al. (Eds.). *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo. XV Coloquio de Geografía del Turismo, el Ocio y la Recreación de la AGE*. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears, 23: SHNB-UIB-AGE.
- GRUP D'INVESTIGACIÓ DE SOSTENIBILITAT I TERRITORI (A. ARTIGUES, A. BUAZÀ, M. BLÁZQUEZ, J. GONZÁLEZ, O. RULLÁN, S. VIVES, I. YRIGÓY) (2013): En OBSERVATORIO METROPOLITANO DE MADRID (eds.). *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: Impactos regionales y urbanos de la crisis*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- GRUPO DE ESTUDIOS ANTROPOLÓGICOS LA CORRALA (Coord.) (2016): *Cartografía de la ciudad capitalista. Transformación urbana y conflicto social en el Estado español*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- HARVEY, D. (2004): «Mundos urbanos posibles.» En MARTÍN RAMOS, Á. (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, p. 133-144.
- (2013): *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal. Madrid
- (2012): *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Akal. Madrid.
- KOOLHAAS, R. (2004): «La ciudad genérica.» En MARTÍN RAMOS, Á. (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, p. 73-82.
- (2008): *El espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili, SL. Colección GGmínima.
- (2015): «Grandeza, o el problema de la talla.» En KOOLHAAS, R. *Acerca de la ciudad*. Gustavo Gili. Barcelona.
- MANTECÓN, A. (2007): *La experiencia del turismo. Una investigación cualitativa sobre la legitimación del desarrollo turístico-residencial en las sociedades receptoras*. Tesis Doctoral. Dir.: Prof. Dr. Tomás Mazón Martínez. Departamento de Sociología I y Teoría de la Educación. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Alicante.
- (2008): «Procesos de urbanización turística. Aproximación cualitativa al contexto ideológico.» *Papers: revista de sociología*, (89), 127-144.
- MÁRMOL F. (2012): «La UE desbloquea los terrenos del Banco Libio de Benahavis.» *El Mundo*.
- NAREDO, J. M. (2010): «El modelo inmobiliario español y sus consecuencias.» En *Coloquio sobre urbanismo, democracia y mercado: una experiencia española (1970-2010)*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris, 15 y 16 de marzo de 2010.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>
- (2015): «Economía, poder y política: crisis y cambio de paradigma.» Ed. Díaz & Pons Editores. Madrid.
- LOGAN, J. & MOLOTCH, H. (1987): «Urban Fortunes: The political Economy of Place.» Los Angeles: University of California Press. Berkeley.
- LÓPEZ, I. & RODRÍGUEZ, E. (2010): *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- OBSERVATORIO METROPOLITANO DE MADRID (2011): *La crisis que viene. Algunas notas para afrontar esta crisis*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- (2013). «Competitividad territorial y circuito secundario de acumulación.» En OBSERVATORIO METROPOLITANO DE MADRID (eds.). *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: Impactos regionales y urbanos de la crisis*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- PUCHE, F & TERROBA, J. (2012): «La Resinera y sus fantasmas.» *El Observador*. Málaga.
- «Especulación y destrucción del territorio. El caso Ronda Golf en los Merinos: una lucha en progreso (2º Parte).» *El Observador*, 8. Málaga.
- RAMÍREZ & al. (2010): *Alegaciones al estudio informativo titulado «Nueva conexión viaria entre la Serranía de Ronda y la Costa del Sol Occidental»*. Ronda.
- RIECHMANN, J. (2001): *Todo tiene un límite: ecología y transformación social*. Debate SA. Madrid.
- RIVERA, A. (2011): «La Junta 'rescata' la autopista de peaje Marbella-Ronda para rentabilizar Los Merinos.» *El Confidencial*. 06.02.2011.
- ROMERO, J.M & al. (2015): «Atributos urbanos contemporáneos del litoral mediterráneo en la crisis global: caso de la Zona Metropolitana de la Costa del Sol.» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2015, vol. XIX, nº 515. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-515.pdf>>. ISSN: 1138-9788.

- ROMERO, Y. (2016): *Metamorfosis de una invención. Turismo y clase creativa. El caso de la Costa del Sol en el Mediterráneo español*. Tesis doctoral dirigida por el Dr. Enrique Navarro. Universidad de Málaga.
- RULLÁN, O. (2008). «Reconversión y crecimiento de las zonas turísticas. Del fordismo al post-fordismo.» En TROITIÑO VINUESA, M.A & al. (coord.), *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones? Actas del X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación de la AGE*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, p. 587-624.
- (2012): «Urbanismo expansivo en el estado español: de la utopía a la realidad.» En GOZÁLVEZ, V. & MARCO J. A. (eds.): *Geografía, retos ambientales y territoriales. XXII Congresos de geógrafos españoles, 2011*. Alicante: Universidad de Alicante.
- SECCHI, B. (2015): *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Prólogo de Eduardo Mangada. Introducción de Jesús Gago. Los Libros De La Catarata, Madrid.
- SEGÚI, J. (2011): «El Puerto de Marbella La Bajadilla.» *Acerca del Estudio Seguí*. <http://proyecto-puerto-marbella.estudiosegui.com/>
- (2016): «El nuevo puerto de La Bajadilla: un reto para la ciudad.» *Acerca del Estudio Seguí*. <http://www.josesegui.com/jose-segui/el-nuevo-puerto-dela-bajadilla-en-marbella-un-reto-para-la-ciudad/>
- SENNETT, R. (2004): «El capitalismo y la ciudad.» En MARTÍN RAMOS, Á. (ed.): *Lo urbano*. Barcelona: Edicions UPC, Universidad Politècnica de Catalunya, p. 133-144.
- (2006): *La cultura del nuevo capitalismo*. Anagrama. Barcelona.
- YRIGOIY, I. & al. (2011): «Reactivando la «Growth Machine» de sol y playa: el proceso de reestructuración de la Playa de Palma (Mallorca).» *Seminario internacional: Renovación y reestructuración de destinos turísticos consolidados del litoral*. Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas, Universidad de Alicante.