

EFFECTOS DEL PLAN DE ESTABILIZACIÓN DE 1959 EN LA CIUDAD DE MARBELLA

CALIXTO RODRÍGUEZ ROMERO
Licenciado en Historia

RESUMEN

Las dos décadas siguientes a la Guerra Civil española se caracterizan por el régimen autárquico, el cual llevara a la economía del país, al final de los años 50 del pasado siglo, al borde del colapso. El Plan de Estabilización impulsó unas reformas que llevaron a unas mejoras económicas que, junto a la relajación de fronteras y controles, fueron los factores que hicieron que una incipiente actividad, el turismo, se convirtiera en la primera industria de España. En este artículo analizamos cómo afectaron estos sucesos a la ciudad de Marbella a través del tiempo.

PALABRAS CLAVE

Autarquía, Marbella, Plan de Estabilidad, Turismo.

ABSTRACT

The two decades following the Spanish Civil War are characterized by the autarchic regime, which will lead the economy of the country, at the end of the 50s of the last century, to the verge of collapse. The Stabilization Plan prompted reforms that led to economic improvements and along with the relaxation of borders and controls were the factors that made an incipient activity, tourism, become the first industry in Spain. In this article we analyze how these events affect the city of Marbella through time.

KEY WORDS

Autarchy, Marbella, Stabilization Plan, Marbella.

En la actualidad, el turismo está consolidado como la primera industria de nuestro país. Aunque, como tal, se puede considerar que nace a principios del siglo anterior, por las circunstancias externas e internas, hay un momento de inflexión que podemos datar a principios de la década de los sesenta, que viene a significar el comienzo de su preponderancia como industria en la economía de España. Si queremos especificar más el momento podríamos situarlo en un hecho clave para la economía española: el Plan de Estabilización de 1959. Como dice Tortella, “Los efectos del Plan de Estabilización sobre la economía española fueron muy profundos, más, probablemente, de lo esperado por sus propios diseñadores”¹.

La política económica española de las dos décadas posteriores a la Guerra Civil se caracterizó por su carácter autárquico. En los cuarenta, el régimen de Franco llevó a cabo una política intervencionista y aislacionista que se saldó con rotundos descalabros económicos y políticos.

En los cincuenta, tanto la situación internacional como las circunstancias interiores posibilitaron una atenuación de las posiciones políticas, económicas y diplomáticas, lo que dio lugar a un cierto crecimiento económico, pero, eso sí, con grandes problemas. La economía española, atrasada y descapitalizada, tenía una altísima propensión a importar; además, las tensiones en el mercado de capital y en el de bienes de consumo, combinadas con una estructura fiscal arcaica y una política de inversiones estatales, provocaron alzas de precios que pronto se reflejaron en el mercado laboral con el resultado de una fuerte inflación. El consecuente déficit de la balanza comercial no se veía compensado ni por los ingresos por servicios ni por las importaciones de capital, que estaban fuertemente restringidas, con lo que se agotaron las reservas de oro y divisas. En 1958, era inminente la suspensión de las importaciones por falta de medios de pago. Esta crisis fue la que determinó el cambio radical de política económica que tuvo lugar con el Plan de

¹ TORTELLA, Gabriel (1997): *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Alianza, Madrid, p. 281.



Foto cedida por J. Miguel Lima

Estabilización. Éste no desmanteló las trabas a la importación, pero amplió los contingentes, disminuyó las prohibiciones, devaluó a un cambio realista la peseta y acabó con el sistema de cambios múltiples. Si le añadimos que se redujo el déficit presupuestario, tenemos como resultado el aumento de la competitividad y la reducción de la inflación. Otro asunto de importancia para el crecimiento del turismo fue la relajación de los controles de fronteras y personales.

El conocimiento de otros lugares y personas está arraigado en la mentalidad humana. Quien se decidía por ello a viajar era conocido como explorador o viajero. Sólo una pequeña parte de los que sentían este impulso aventurero lograban sus propósitos, las dificultades técnicas y económicas eran inmensas. Pero progresivamente el desarrollo de medios de comunicación y transportes económicos, rápidos y cómodos; la elevación del nivel de vida producida, sobre todo, después de la II Guerra Mundial, ha llevado a convertir el viajar en una actividad de masas que ha sido conocida con el nombre de turismo. El turismo crea riqueza en el país que mantiene esta industria; como dice Tamames, “Los turistas gastan su dinero en la adquisición de bienes y servicios en el país que visitan. Por tanto, el turismo es un caso especial de exportación sin desplazamiento de bienes y servicios, algunos



Foto cedida por J. Miguel Lima

de los cuales son indesplazables por su propia naturaleza (utilización de las carreteras y ferrocarriles, servicios hoteleros, etc.)”². España es actualmente un destino turístico de primer nivel. Ello se debe a factores naturales (clima, paisajes, existencias de costa, etc.) y culturales, cuya existencia es indudable. Además, con el tiempo y gracias al turismo una serie de factores estructurales han ido apareciendo para hacer más atractiva la venida a nuestro país; en un principio, precios razonables; seguidamente, la mejora en las comunicaciones y en los servicios hoteleros consiguió dicho efecto. De forma que ya antes de la Guerra Civil existía una incipiente pero importante industria turística en España, que, tras el paréntesis de la guerra, volvió en 1949 a superar los niveles de visita anteriores, y desde 1951 no ha parado de crecer. Siendo de tal importancia en la Balanza de Pagos que ya a mediados de los sesenta era el capítulo más importante, sobrepasando incluso a la propia exportación.

Ya antes de la Guerra Civil existía una incipiente pero importante industria turística en España, que, tras el paréntesis de la guerra, volvió en 1949 a superar los niveles de visita anteriores, y desde 1951 no ha parado de crecer

Marbella es una ciudad situada en la costa occidental malagueña que cumple con todos los requisitos naturales para ser de interés turístico; también cuenta con algunos aspectos culturales de atención. Y actualmente con factores estructurales de gran calidad, buenos servicios, buenas vías de comunicación, etc. Estos factores se han ido desarrollando gracias al crecimiento turístico, o sea, la entrada de turistas llevaba a una serie de mejoras estructurales que atraían a más turistas, con lo cual se realizaban más mejoras.

Los primeros proyectos relacionados con Marbella se remontan a fines del siglo XIX. En 1890, los ingenieros Amador Villar Pérez de Castropol y Jorge Fournier se interesan por la zona comprendida entre las Cañadas de las Culebras y la de Casa Blanca a fin de instalar una Colonia Estación de Invierno en la que, mediante helioterapia e hidroterapia, los europeos del norte se recuperasen de sus dolencias gracias a la benignidad del clima de la zona. Estimulados por la iniciativa, los munícipes de Marbella reflexionan, por primera vez, acerca de los beneficios que esta iniciativa pudiera reportar para la ciudad.

² TAMAMES, Ramón (1985): *Introducción a la economía española*, Alianza, Madrid, p. 352.

De modo profético el síndico Rafael Vallejo señala que: “No puede calcularse hasta donde llegarían los beneficios si se lograra atraer a este país parte de los viajeros de posición desahogada u opulenta que buscan su salud o su cómodo bienestar en ciudades que respecto a su clima templado son inferiores a Marbella”³. La aristocracia también se interesa por la ciudad. En 1923, el Cardenal Primado de España, Benlloch, y los marqueses de Torrelaguna se acercan a Marbella a fin de conocer las posibilidades que ofrece el municipio para establecer en él una sucursal del suntuoso hotel *Príncipe de Asturias*, que por aquellos momentos se levantaba en Málaga, cumpliendo así los vehementes deseos de S. M. el Rey Alfonso XIII⁴.

A fines de la década de los 20 del pasado, siglo Ramiro Campos Turmo publica dos pequeñas obras en las que se anticipa a proyectos posteriores. En su obra *Costabella (La Riviera española). Notas para la implantación de una ruta de turismo*, presenta el correspondiente anteproyecto de turismo local dentro de la que denomina Ruta Andaluza de Turismo. La influencia de la Costa Azul y de otros centros turísticos de Europa es evidente. Los valores más destacados durante esta etapa inciden en dar a conocer las infraestructuras de Marbella, su clima, su paisaje, etc., de cara a un turismo de invierno. Tal es la imagen que intenta ofrecer el comerciante en joyas Francisco Nieto Molina, el cual, durante la Dictadura, utiliza en su correspondencia comercial membretes alusivos a las cualidades de la ciudad. También Campos Turmo destacará estas cualidades que intenta potenciar a través de su propuesta *El jardín de España en Marbella*, creando un camino ecológico-representativo de la unidad nacional y hermandad universal.

Las primeras realizaciones que cuentan con Marbella como lugar de interés turístico se producen a inicios de la II República y se inscriben dentro de los valores difundidos, desde épocas precedentes, entre la clase media, no sólo por la figura de un rey deportista como Alfonso XIII, sino también por la influencia de instituciones como el Centro Excursionista de Cataluña o de la Institución Libre de Enseñanza, sin olvidar los intereses económicos que comienzan a vislumbrarse. Las primeras visitas organizadas que conocemos se producen en 1931 a propuesta de

la Sociedad Excursionista de Málaga, que inicia las actividades de la temporada 1931-32 con una excursión a Marbella⁵. En 1932, una nueva caravana turística arriba a Marbella; esta vez como resultado de la iniciativa del Patronato Nacional de Turismo y de la Comisión de Fiestas del Ayuntamiento de Málaga⁶. A partir de 1933, el Ayuntamiento de Córdoba contará con Marbella para enviar grupos de niños a disfrutar de vaca-



Foto cedida por J. Miguel Lima

ciones. Con esta iniciativa se pretendían traer a Marbella colonias escolares, siendo acogida favorablemente por los concejales marbellíes, que ven más las posibilidades de promoción turística de la localidad que los beneficios sociales o pedagógicos que pudieran reportar a los alumnos⁷. Durante esta etapa, la estructura turística de la ciudad no responde a las expectativas que comienzan a despertar, aunque se produzca una tímida renovación, tanto en las comunicaciones como en las instalaciones. Respecto a las primeras, en la dictadura de Primo de Rivera se procederá a mejorar las comunicaciones del Estado a fin de permitir la circulación de automóviles mediante la construcción del Circuito Nacional de Firms Especiales. A su vez, en Marbella, hacia 1926, la empresa Portillo conseguirá el monopolio de autobuses en las comunicaciones de la zona. Paulatinamente, las mejoras se ampliarán con servicios complementarios como la instalación de los primeros surtidores de gasolina. Desgraciadamente, pocos años antes, en 1923, quedó paralizada la construcción del ferrocarril Málaga-Campamento, cerca de Gibraltar, con el consiguiente perjuicio para la localidad de cara al incipiente turismo. En cuanto a las instalaciones necesarias para acoger a los visitantes, Mar-

³ Archivo Histórico Municipal de Marbella (AHMMb), Actas Capitulares, 28-06-1890.

⁴ Ibidem, 10-03-1923.

⁵ Ibidem, 02-10-1931.

⁶ Ibidem, 09-03-1932.

⁷ RODRÍGUEZ FEIJOO, Antonio (1987): “II República y enseñanza en Marbella”, Comunicación inédita presentada al II Congreso Provincial sobre la República, la Guerra Civil y el Franquismo, Málaga.



Foto cedida por J. Miguel Lima

bella no ha contado, hasta épocas recientes, con ninguna de calidad. Sin embargo, los esfuerzos en esta vía fueron notables, ya que las principales instalaciones hoteleras estaban destinadas fundamentalmente a acoger a los viajeros que se acercaban a esta población por su carácter de cabeza de partido judicial y centro comercial de la comarca.

La Guerra Civil y la posterior etapa de recesión paralizaron la evolución generada con anterioridad. Dentro de esta situación de penuria se comienza a pensar en iniciativas que potencien la imagen de Marbella y generen recursos. En el ámbito público se proyecta, en 1940, un tímido ensanche, la traída de agua y el alcantarillado en 1941. Junto a estas mejoras, se intenta promocionar la ciudad a través de contratos publicitarios aprovechando cualquier iniciativa. Tal es el caso de la acogida que se ofrece, en 1948, a la propuesta del secretario del Ayuntamiento de Talavera de la Reina, Sr. Olavarría, que ofrece una creación suya, el *Himno de Marbella*, en el que se resaltan las cualidades de la ciudad: clima, mar, fama, reposo y antecedentes hispano árabes... Los concejales no dudan en calificar la letra del himno como verdadero reflejo “del maravilloso espectáculo de este bello rincón de España”, por lo que encargarán la

En el ámbito público se proyecta, en 1940, un tímido ensanche, la traída de agua y el alcantarillado en 1941. Junto a estas mejoras, se intenta promocionar la ciudad a través de contratos publicitarios aprovechando cualquier iniciativa

música a D. José María Palomo, que lo entregará tiempo después⁸.

Por su parte, la iniciativa privada, de la mano de D. Ricardo Soriano Scholtz, invertirá en 1947 en la primera urbanización privada del municipio, El Rodeo, que se convertirá en importante palanca para el futuro de la zona. A su vez, potenciará las actividades recreativas al instalar un cine teatro y un café en la Avda. Miguel Cano⁹.

El cambio de situación internacional hacia España se produce en 1950, al anular la ONU su decisión de retirada de embajadores tomada cuatro años atrás. A partir de aquí, nuestro país se incorporará paulatinamente a los organismos internacionales, a la vez que se suscriben importantes acuerdos que suponen, en mayor o menor grado, cuantiosas inyecciones económicas y políticas para el régimen. De modo más concreto, en cuanto a lo relacionado con el turismo, destaca la firma del Convenio de Facilidades Aduaneras en 1954, favoreciendo la supresión de visados para los turistas y, de modo especial, la sustancial devaluación de la peseta respecto al dólar, que culminará cuando el Plan de Estabilización de 1959 pase de 42 ptas./\$ a 60 ptas./\$, permitiendo un cambio de ritmo de cara al turismo, al aumentar las inversiones en España y en Marbella, a precios irrisorios para

⁸ AHMMb, Actas Comisión Municipal Permanente, 05-01-1948.

⁹ AHMMb, Ibidem, 03-02-1947.

los extranjeros. En este contexto se producirá la fundación, en 1951, del Ministerio de Información y Turismo, nombrándose ministro a Rafael Arias Salgado. Hasta entonces, la política oficial al respecto, iniciada en 1905 merced a la creación de una Comisión Nacional encargada del fomento del mismo mediante la creación de la Comisión Regia de Turismo, se potenciará en 1928 de la mano de Primo de Rivera, al convertirla en Patronato Nacional cuyas normas y reorganización contarán entre las primeras preocupaciones del gobierno republicano, el cual, con su Ley Municipal de 1935, conferirá a los ayuntamientos, en el ejercicio de su autonomía, el fomento del mismo. Durante el régimen de Franco dependerá, desde 1938, del Ministerio del Interior (al crearse la Dirección General de Prensa, Propaganda y Turismo), convirtiéndose en 1941 en Dirección General de Turismo, al pasar a depender Prensa y Propaganda de la Vicesecretaría de Educación Popular, dentro de la Secretaría General del Movimiento.

A nivel local, la política turística tomará carácter específico por primera vez en 1958, al crearse la Comisión de Educación, Cultura, Deportes y Turismo, cuyo presidente sería Jaime Molina Martínez, auxiliado por los vocales Salvador Guirado Cervera y Enrique Belón Lima. Al año siguiente, este último se convertirá en presidente de la nueva Comisión Municipal de Turismo, contando como vocales con Francisco Lima González y Juan Sánchez Villalta¹⁰.

De esta manera, llegamos al año 1959, cuando, como en el resto del país, la ciudad de Marbella empieza a notar los beneficios económicos del Plan de Estabilización e inicia un período de vertiginoso desarrollo. Estas circunstancias son inmediatamente percibidas por los dirigentes políticos de la ciudad, que comienzan, a su vez, a llevar a cabo una espiral de iniciativas para llevar al máximo la capacidad de desarrollo de la ciudad, que en estos momentos, a 31 de diciembre de 1959, tiene 11.409 habitantes y un presupuesto municipal de 3.557.297 ptas.

Así, en el mismo mes de diciembre de 1959, a tenor de la visita del presidente norteamericano Eisenhower y por “el hecho de que nuestra ciudad es cada vez más conocida en aquel país, pues anualmente son más numerosos los norteamericanos que nos visitan y se asientan en nuestro término, a la cabeza de los cuales se encuentra el propio embajador en España”, es por lo que se nombra a Eisenhower

alcalde honorario de la ciudad. Por las mismas fechas, el Ministerio de la Gobernación aprobó el expediente tramitado por el Ayuntamiento de Marbella de un Reglamento para la concesión de honores y distinciones y la creación de la Medalla de la ciudad¹¹. Poco a poco, van entrando métodos más modernos de promoción, tales como documentales publicitarios sobre la ciudad. Así, en 1959, se encarga a Producciones Cinematográficas Merino un documental titulado *Esto es Marbella*, a fin de proyectarlo en países fuente de turismo y cuyo coste de financiación (150.000 ptas.) será compartido por los industriales de la localidad¹². Al año siguiente, se realiza una promoción a través de la recién creada Televisión Española para el programa *España en verano*, en el que se invertirán 30.000 ptas., iniciativa que



Foto cedida por J. Miguel Lima

parte del delegado del Departamento Comercial de “Diana Radio TV”¹³. También es el momento en que empieza la promoción particular de la ciudad, con iniciativas como las de Restituto Chavarría y Juan Carlos Reina, que presentan en 1959 al Ayuntamiento un proyecto de propaganda publicitario de radio a fin de incrementar el movimiento turístico de la zona, en colaboración con Viajes Costabella y Radio Marbella, con los que estaban respectivamente relacionados. Podemos ver el interés que suscitan los medios de comunicación, en los políticos locales, pues en 1961 se avala por parte del Ayuntamiento un crédito concedido por la Caja de Ahorros Provincial de Málaga para la ampliación y reforma de la “Emisora Sindical Costa del Sol”¹⁴.

Pero más importantes son otras medidas administrativas para las mejoras necesarias de la estructura turística. Entre ellas, las comunicaciones. En paralelo con las mejoras de las carre-

¹⁰ AHMMb, Actas Ayuntamiento Pleno, 02-02-1958 y 23-09-1959.

¹¹ Ibidem, 21-12-1959 y 23-12-1959.

¹² AHMMb, Expediente de cultura, 164/59, sig. 27/39.

¹³ AHMMb, Actas Ayuntamiento Pleno, 23-07-1960.

¹⁴ Ibidem, 23-03-1961.

teras, se amplía el servicio regular de viajeros, tanto con Ronda (1952) como con los diferentes núcleos del municipio, cuya propuesta de creación se hará en 1961¹⁵. Muy importante fue la modernización del aeropuerto de Málaga (por Ley de 26-12-1958), a fin de permitir el aterrizaje de aviones a reacción, que se impulsará en 1965, al crearse la línea regular de autobuses con el mismo. Años antes, en 1958, se regulariza el reducido servicio de taxis, comunicando los hoteles existentes con el núcleo principal de la ciudad, y el año anterior se había iniciado el expediente para la creación de la Estación de Autobuses¹⁶. En el año 1962, existe una propuesta de Teodosio Reyzaabal Revilla para establecer un servicio regular de autobuses entre Madrid y la Costa del Sol, que cuenta con el informe favorable de la Corporación¹⁷.

gaban hasta el extremo de limitar la altura en planta baja más una y sugerir la construcción en formas, materiales y estilos en concordancia con la comarca y el paisaje¹⁹. Pese a estos intentos de reforma puntuales, fue en 1956, con la aprobación de la Ley del Suelo, cuando se inició el planeamiento como figura central del urbanismo al unificar en un solo cuerpo normativo todos sus aspectos legales. En 1957, el Ayuntamiento solicitó, por primera vez en su historia, la confección de un Plan General de Urbanismo, pues ya el turismo se había convertido en el principal medio de vida de la población²⁰. El denominado "Plan de ordenación y desarrollo de la Costa del Sol" fue propuesto por una comisión constituida por los decretos de la Presidencia del Gobierno de 7 de marzo y 6 de septiembre de 1958. El 4 de diciembre de 1961 sería aprobado por el Ministro de la Vivienda²¹. En la introducción de su memoria general ya se exponía el desorden entonces imperante de la construcción, ya que no existía ninguna recomendación de orden superior, sino que más bien cada ayuntamiento concedía las licencias que se les presentaban. Según Morales Folguera, "Puede decirse que de esta manera de actuar, a la vez que de la divergencia inoperante entre los campos correspondientes a la administración local y central, arrancarían los vacíos y defectos del urbanismo posterior en la Costa"²². El citado plan estaba realizado siguiendo precisamente los ejecutados para las grandes urbes nacionales y ya en él se especificaba la zona de actuación, que se limitaba al sector comprendido entre Málaga y Estepona. El estudio abordaba los problemas de infraestructura, los nuevos trazados urbanos de los núcleos de Torremolinos, Fuengirola Marbella y Estepona, al igual que planteaba una revisión de los valores históricos y arqueológicos de la comarca²³. También constaba el plan de los planos de zonificación de los cuatro núcleos y de una serie de normas



Foto cedida por J. Miguel Lima

En cuanto al desarrollo específico de la ciudad, el interés que comenzaba a suscitar la Costa del Sol a principios de los años cincuenta tuvo su refrendo legal en la aprobación, en 1955, del Estudio para la Ordenación Turística de la Costa del Sol¹⁸. Desde el punto de vista urbanístico, según Francisco J. Moreno, "la ingenuidad y buenas intenciones de sus planteamientos lle-

En cuanto al desarrollo específico de la ciudad, el interés que comenzaba a suscitar la Costa del Sol a principios de los años cincuenta tuvo su refrendo legal en la aprobación, en 1955, del Estudio para la Ordenación Turística de la Costa del Sol¹⁸. Desde el punto de vista urbanístico, según Francisco J. Moreno, "la ingenuidad y buenas intenciones de sus planteamientos lle-

¹⁵ Ibidem, 25-02-1961.

¹⁶ Ibidem, 24-02-1958.

¹⁷ Ibidem, 23-05-1962.

¹⁸ SECRETARÍA GENERAL PARA LA ORDENACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL: *Estudio para la Ordenación turística de la Costa del Sol*, Madrid, 1955.

¹⁹ MORENO FERNÁNDEZ, Francisco Javier (1998): "La ciudad imaginada: un modelo urbanístico", en *Cilniana* n.º 10, Marbella, pp. 13-21.

²⁰ AHMMb, Actas Ayuntamiento Pleno, 24-07-1957.

²¹ MINISTERIO DE LA VIVIENDA: *Proyecto de ordenación de la Costa del Sol*, Comisión Interministerial para el desarrollo y ordenación de la Costa del Sol, Madrid, 1959, pp. 1 y ss.

²² MORALES FOLGUERA, José Miguel (1981): "El planeamiento del urbanismo del ocio en la Costa del Sol Occidental, posibilidad e imposibilidad", *Boletín de Arte*, n.º. 2, Universidad de Málaga, p. 118.

²³ GÓMEZ Y GARCÍA DE LA BUELGA, Juan (1964): "Plan Comarcal de ordenación urbanística de la Costa del Sol Occidental", Vol. II, *Archivos de la Diputación Provincial de Málaga* (Servicio de Urbanismo y Ordenación del Territorio), Málaga, p. 13.

generales para la construcción en toda la costa. Naturalmente, ni esas normas ni aquellas zonificaciones fueron respetadas, pues los ayuntamientos consentían una progresiva elevación de las alturas. Así, la Corporación Municipal en Pleno solicitaba por unanimidad, debido al informe del arquitecto municipal, Guillermo García Pascual, la revisión del plan para anular la limitación de superficies mínimas y alturas²⁴. Dos semanas después, la Comisión Provincial de Urbanismo desestimaba la petición limitando la superficie entre un 35% y un 60% del solar y la altura a cinco plantas, pero hacía una excepción en los casos de alto interés turístico o, lo que es lo mismo, daba su aprobación eludiendo el problema. No obstante, las mayores improvisaciones la tuvo el proyecto en lo referente a las zonas intermedias entre los núcleos, cuya urbanización y construcción se dejó al libre albedrío de arquitectos y promotores, como ocurrió con la zona de Nueva Andalucía, con José Banús como promotor, entre los dos principales núcleos de Marbella: el centro y la barriada de San Pedro Alcántara. Debido a que los problemas urbanísticos siguen sin solución, el Ayuntamiento de Marbella solicita ayuda técnica y económica al Ministerio de la Vivienda, al amparo de lo dispuesto en el art. 177 de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana²⁵, concediéndose para ello el 90% del proyecto de un total de 1.495.000 ptas., en marzo de 1964, con lo que se empezará a trabajar en el P.G.O.U. de Marbella, que estará finalizado en 1967.

En el año 1962, existe una propuesta de Teodosio Reyzabal Revilla para establecer un servicio regular de autobuses entre Madrid y la Costa del Sol, que cuenta con el informe favorable de la Corporación

Por esta época, seguirán los planes de las grandes obras estructurales para acondicionar la población a la llegada cada vez más masiva de turistas y nuevos habitantes. Así, en marzo de 1962 el Ayuntamiento Pleno²⁶ agradece al Consejo de Ministros la aprobación del Plan de Desarrollo de la Provincia de Málaga, por el cual se construirá el embalse de La Concepción en Río Verde, que proveerá de agua potable a toda la comarca. Y en febrero de 1964 se comunica al Ayuntamiento Pleno²⁷ que el Banco de Crédito Local inicia dos



Foto cedida por J. Miguel Lima

operaciones de crédito, una de 18 millones de ptas., para obras de mejoras de las redes generales de distribución de aguas y de saneamiento, y otra de 16 millones quinientas mil ptas., para el embovedado del Arroyo de la Represa, las cuales son de indudable importancia para el desarrollo de la población y mejora de los servicios municipales, que serán aprobadas en octubre de 1965. En marzo de 1964, se empieza el proyecto de Paseo Marítimo de la ciudad.

Una vez que se van concretando los beneficios, tanto económicos como políticos, que el turismo va dando al país, el Ayuntamiento de Marbella aprueba la siguiente moción:

El auge, trascendencia y nombradía que desde el punto de vista turístico está tomando nuestra ciudad y todo el término municipal, la obligación que tenemos de ofrecer un ambiente moral, culto, alegre a cuantos nos visitan y la necesidad de canalizar todas nuestras aspiraciones de tipo turístico a través de un órgano local que colabore con este Ayuntamiento en la mencionada labor que tiene que realizar, mueven

²⁴ AHMMb, Actas Ayuntamiento Pleno 23-10-1961.

²⁵ Ibidem, 30-07-1963.

²⁶ Ibidem 16-03-1962.

²⁷ Ibidem 24-02-1964.

a esta Alcaldía a proponer á la Corporación de su presidencia adoptar el acuerdo de que se solicite del Ministerio de Información y Turismo la declaración de considerar al municipio de Marbella “zona de interés turístico”. Declarado así si procede podrá [sic] constituirse la Junta Local de Turismo, presidida por el Exmo. Sr. Gobernador y cuyo Vicepresidente es el alcalde, que será el órgano canalizador de esas aspiraciones turísticas a que ha hecho mención. Que han de hacer de Marbella uno de los lugares más visitados del mundo”²⁸.



Foto cedida por J. Miguel Lima

Lo cual no era cuestión baladí, pues cuando se publica la Ley de 28 de diciembre de 1963, de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, podemos observar que en su título VI, “De los Beneficios de Declaración de Interés Turístico Nacional”, existen una serie de disposiciones que beneficiaban tanto al interés público como privado de los habitantes de dichas zonas, como: reducción de hasta un 50% de impuestos que graven los actos de constitución y ampliación de sociedades que tengan por objeto directo y exclusivo dichas actividades y los contratos de adquisición de los terrenos comprendidos en el Plan de Ordenación y declaraciones de obra nueva; concesión de un régimen fiscal de cotización de carácter especial sin limitación de ninguna clase durante el primer quinquenio; y, entre otras, la bonificación hasta un 90% de aranceles aduaneros para la importación de maquinarias o útiles necesarios para construcciones e instalaciones turísticas que han de ser producidos por la industria nacional. Pero en marzo de 1964, el gobernador civil de la provincia comunica al Ayuntamiento que existe una propuesta para iniciar el procedimiento de declarar “Zona de Interés Turístico Nacional” a la Costa del Sol malagueña, a lo cual el consistorio se adhirió²⁹, abandonando sus pretensiones en solitario.

²⁸ Ibidem 23-07-1962.

²⁹ Ibidem 18-03-1964.

³⁰ Ibidem 14-10-1965.

En estos momentos, el municipio ha tomado ya un camino y sabe que su futuro está en la industria turística, por ello, cuando en 1965 se publican en el BOP de Málaga unos proyectos con número 6101 y 6100, instados por Roberto Sánchez Jiménez y Julián García San Miguel y Orueta, para realizar prospecciones mineras en la zona de Marbella, enseguida se reúne la Comisión Municipal Permanente para llevar a Pleno una propuesta que dictamine la firme oposición a dichos proyectos³⁰, basada en el perjuicio que supone habrá de ocasionar a la riqueza más importante en la actualidad de este municipio: la turística.

Dijimos que la ciudad tenía una población de 11.409 personas en 1959; en el año 1966, un poco más de un quinquenio, había pasado a 21.260; casi se duplicó. El presupuesto ordinario de 1959 estaba en 3.557.297 ptas.; en el año 1966, el presupuesto ordinario alcanzó la cifra de 23.722.132 ptas., lo que supone un incremento del 666%. Además, existe un presupuesto extraordinario, sufragado a través de crédito, subvenciones y contribuciones especiales, de 101.882.127 ptas., para realizar las siguientes obras: ampliación y mejora de las redes generales de distribución y saneamiento; embovedado y urbanización del Arroyo de la Represa; construcción del Paseo Marítimo; construcción de dieciséis escuelas y dieciocho viviendas; urbanización terrenos de Leganitos; pavimentación camino de la barriada de San Pedro Alcántara y calle Virgen del Pilar. Otras series de obras estaban en proyecto en aquellos días: habilitación del nuevo arresto municipal; construcción de seis escuelas y seis viviendas en la barriada de San Pedro Alcántara; instalación de alumbrado público en Arroyo de la Represa, Paseo Marítimo y carretera general, construcción de nuevo mercado municipal; ampliación de la casa consistorial; y otras. Siendo todas llevadas a cabo. Esto nos indica el movimiento económico público existente. A la vez, la economía privada también seguía esta espiral de crecimiento. Así, el número de hoteles se duplicó de 1959 a 1965, pasando de doce a veinticuatro. Durante estos años se construyeron dos campos de golf en el término municipal, un camping, cuatro salas de fiesta; y podemos contabilizar un total de 32 urbanizaciones fuera de los núcleos de población.

A la vista de los movimientos económicos en tan poco espacio de tiempo, no podemos más que estar de acuerdo y dar la razón a todos aquellos que opinaban y opinan que el Plan de Estabilización de 1959 y las leyes liberalizadoras que le siguieron fueron el promotor del desarrollo en el país y por tanto en la ciudad de Marbella. ■