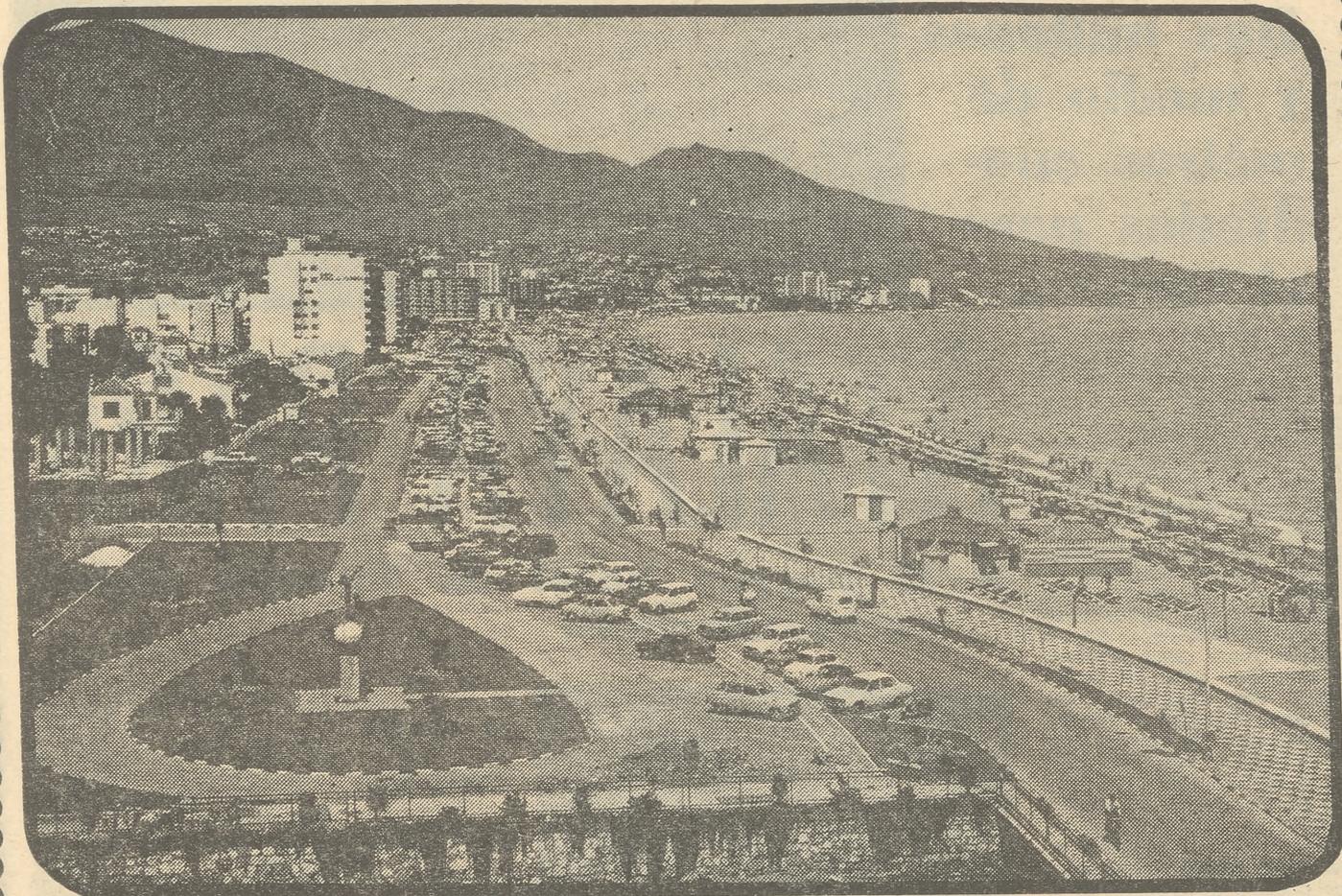


NUESTRO PROPOSITO

EXTRA MÁLAGA PUEBLO



ATENTOS a la actualidad nacional, conscientes de la importancia de Málaga y fundamentalmente de la Costa del Sol, una de las estaciones veraniegas de Europa de mayor entidad, por la Administración se está estudiando el proyecto, dentro de la autopista del Mediterráneo, del tramo de la Costa del Sol. Se pretende con ello potenciar más aún el complejo que ha surgido, por imperio de la voluntad de Málaga, desde Almería hasta Algeciras.

La Costa del Sol tiene una importancia suma en el desarrollo del turismo en nuestro país. Se han invertido miles de millones de pesetas en la Costa del Sol y esta cuantiosa inversión está produciendo una gran rentabilidad, manifestada por las divisas que el turismo extranjero deja en nuestro país a lo largo del año, por la potencia de la industria hotelera malagueña, por el creciente auge del comercio y de los servicios en definitiva y por la creación constante de puestos de trabajo.

PUEBLO, atento a esta realidad, a los intereses de la comunidad y de Málaga en particular, ha trazado este número extra dedicado al proyecto de la autopista de la Costa del Sol, cuyos particulares, según la planificación del Ministerio de Obras Públicas, ofrecemos en estas páginas. Hubiéramos deseado también ofrecer

al análisis de nuestros lectores otro proyecto de autopista, trazado por la Cooperativa de Promotores de la Costa del Sol, que preside el príncipe don Alfonso de Hohenlohe. Hemos estado al habla con dicho señor, quien en principio nos prometió la entrega del proyecto de los promotores; pero a pesar de nuestra insistencia, de que hemos acudido a Marbella en reiteradas ocasiones y hemos intentado, por su indicación, localizar al señor Hohenlohe en el hotel Castellana Hilton, de Madrid, se imprime este número sin que sus páginas registren el indicado proyecto. Nuestro propósito era ofrecer nuestras páginas como escaparate para el análisis de la autopista de la Costa del Sol, respecto de su trazado. No sabemos qué razones aconsejaron al señor De Hohenlohe guardar el proyecto de trazado de los promotores de la Costa del Sol.

En definitiva, podemos ofrecer a nuestros lectores la reacción de Málaga ante el proyecto de construcción de la autopista de la Costa del Sol, gran propósito de la Administración y concretamente del Ministerio de Obras Públicas para posibilitar más aún el desarrollo de esta parcela importante del territorio nacional.

César DEL ARCO



Este número extra ha sido planificado por nuestra Delegación de Andalucía. Coordinación de la publicidad, ANTONIO GARCIA DOMINGUEZ. Sevilla, Trajano, 1. Teléfonos 22 91 22 y 21 16 51. Málaga, paseo Marítimo, 27. Teléfonos 21 00 05, 22 59 57 y 22 59 58

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

Dos millones y medio de metros cuadrados para el turismo

Dos millones y medio de metros cuadrados, cantidad más que suficiente para dar cumplida cuenta de su importancia. Dos edificios suntuosos y espléndidos: Atalaya 1 y Atalaya 2, cerca de Marbella, con una capacidad total que supera las mil camas. Y, además, también en Marbella, otro complejo de la misma compañía de explotación turística, que suma otras mil camas más. Campo de golf de 18 hoyos, club de tenis, cinco piscinas y, de ellas, tres climatizadas y una olímpica. Hotel de cinco estrellas y de los más grandes de Europa. Eso es Atalaya Park. En toda época del año lleno a rebosar, sin problemas de ocupación. Seiscientos empleados y en las empresas auxiliares o hermanas otros cuatrocientos puestos de trabajo. Si a eso sumamos el personal residente entre villas, urbanización y hotel, se llega fácilmente a las cuatro mil almas en este complejo.

Con la frialdad de los datos numéricos, podemos darnos una idea de la importancia de una organización que tiene suficiente peso específico y suficiente fuerza de expresión como para que merezca exponer su punto de vista.

Cientos de metros de pasillo, tiendas, boutiques, breves consultas y, al final, en un suntuoso despacho —mucho madera y mucho derroche de buen gusto, entre letreros de bienvenida escritos en todos los idiomas—, el encuentro cordial con su director general. Llano, amable y conocedor del tema, el amigo Rafael Lima Barboateo, que recibe a todos con sonrisa profesional y mundología a raudales. Por añadidura, miembro de la Junta Rectora de la Cooperativa de Promotores de la Costa del Sol.

—Ya sabes el tema que aquí me trae. La doble pregunta de la posibilidad de

ATALAYA PARK

● El mayor hotel de Europa puede verse afectado



puesta en marcha inmediata de la futura autopista de la Costa del Sol, y su también posible ubicación, según el anteproyecto preparado por el Ministerio de Obras Públicas. ¿Qué opinión te merece, en líneas generales, el proyecto?

—Opino que no es necesaria. Y que si hay que hacer una autopista, habría que buscar la descongestión de la Costa del Sol. Habría que llevarla hacia la montaña, o hacia el interior a pueblos como Coin o Ronda, que son a los que hace falta darles vida. No creo necesario que una autopista de peaje tenga que pasar por el mismo corazón de esta zona.

—¿Sería interesante o necesario, aunque fuera por otro itinerario?

—En otro lugar, sí. Existe el problema de la infraestructura de esa posible pista. Es cara, qué duda cabe, pero haría falta saber si el Ministerio ha calculado lo que supondría el valor de

las expropiaciones en esta zona en que tanto vale el suelo.

EXPROPIACION IGUAL A RETRASO

—En caso de que hubiera que llegar a la expropiación forzosa, la lógica y previsible defensa de los intereses privados produciría seguros retrasos, ¿no?

—Me imagino que habría apelaciones y problemas. Si alguien se le quita no sólo propiedad, sino más bien el medio de vender, recurriría hasta donde pudiera.

—Hablemos claro. A vosotros, ¿os afecta directamente?

—A nuestras sociedades hermanas, sí. Si se llega a hacer un cambio, no le afectaría. A don Miguel, por ejemplo, sí que le afecta. Nos parte completamente lo que es urbanización y hotel.

Se nota perfectamente que es algo que les preocupa. Y que anticipadamente quieren poner remedio. Lo malo

◆ «Sería mejor una autopista por el interior»

es que si se lleva a otra parte, habrá otro afectado que tampoco estará de acuerdo. Una especie de cuento de nunca acabar.

—Puede, también, que la autopista acerque al turista a su punto de destino y con rapidez...

—El turista que viene con su coche no es el que a nosotros nos interesa. Mejor, el que viene en avión, y que un transporte colectivo trae hasta aquí.

—La proyectada autopista ¿cambiaría la faceta económica de algunas zonas?

—Pero de distinto modo. Revalorizaría aún más la parte entre ella y el mar. Pero al propio tiempo aislaría aún más a la parte Norte. Pero tengamos en cuenta que al turista (que nunca viaja en coche propio, sino alquilado) no le interesa la autopista, sino una carretera de paisaje adonde vea cosas.

Otro punto de vista, digno de ser tenido en cuenta. Es la llaga la que sangra. Lo interesante es que se aúnen los intereses de la mayoría con los de un determinado grupo, o un individualista. ¡Ojalá! Al dejar atrás tanta maravilla, tantos millones de metros, y tanto hormigón jardín e instalaciones, se ven los millones allí enterrados. No es cosa de echarlos a volar de un plumazo.

R. NARCISO
Fotos GUZMAN

DECLARACIONES DEL PROCURADOR EN CORTES SEÑOR MERINO GARCIA

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

“QUE LOS INTERESES PRIVADOS QUEDEN SUBORDINADOS AL INTERES GENERAL”

Le ha llegado el turno de contestar a nuestras preguntas a una persona que está íntimamente ligada a los problemas de los malagueños, en general, y de una forma especial a los problemas de los trabajadores. No en vano, don Rafael Merino García es presidente del Consejo de Trabajadores y, al mismo tiempo, procurador en Cortes por el tercio de representación familiar. El señor Merino ha contestado amablemente a nuestras preguntas.

—Por el momento, está gestándose la idea y ya existen una serie interminable de problemas. ¿Por qué, señor Merino?

—Los problemas, como consecuencia del enfrentamiento de los intereses privados, intereses que se dan en el trazado de la autopista. Creo que ya nadie discute la necesidad de esta autopista. Se ha demostrado que, gracias a las comunicaciones, se puede desarrollar cualquier riqueza y el turismo es una gran riqueza nacional.

—¿El capital privado es un gran inconveniente para la realización de la autopista?

—Creo que el capital privado está enfocando mal el tema. Hace algunos años, llegaron algunos particulares que, especulando, hicieron un gran capital, y ahora esperan hacer el resto. Creo que la autopista no les perjudicará.

—Existe un capital extranjero...

—Creo que merece la misma atención que el capital español existente. Lo importante es que queden subordinados los intereses privados al interés general. Es obligatorio, y así consta en nuestras leyes. No obstante, pienso que son pocos los que puedan estar presionando contra la autopista. Perso-

nalmente, a los posibles opositores no les conozco argumentos razonables.

—Autopistas: concesión a particulares. ¿Qué opina de esto?

—Creo que debiera haberlas construido el Estado y que el capital privado no debiera haber metido las narices en este negocio, que es rentable en cualquier país del mundo. Pero el Estado

◆ “La autopista irá por donde sea, pero hay que hacerla”

no tiene un potencial económico suficiente como para haberlas construido y, en este sentido, hay que permitir que el negocio esté en manos privadas un cierto tiempo, para que después revierta al Estado.

—¿Cree usted que habrá menoscabo del turismo en favor de una posible industrialización?

—No he pensado en este punto. Pero creo que la autopista no va a venir a desarrollar la industrialización ni tampoco a frenar la expansión turística. La autopista facilitará los accesos al turismo y la comunicación industrial.

—Una recesión en el mundo turístico, ¿podría tener consecuencias graves?



—Me resisto a creer que vaya a producirse esa recesión. El desarrollo turístico seguirá creciendo.

—¿De qué modo cree que seguirá la expansión turística?

—La explotación turística está a medio realizar. Desordenadamente hasta este momento, y, como ejemplo, ahí está lo que se ha hecho en Torremolinos y en algunas otras zonas de la Costa: auténticas monstruosidades. La explotación va a más y la autopista ayudará a traer un contingente que no es ni el potentado de los yates, ni tampoco el turismo barato.

—Entonces, ¿por qué hay quien protesta?

—Parece que estas protestas no se dan desde Fuengirola a Málaga. Donde hay mayor lujo sí que hay protestas en el sentido de que se consideran afectados por una expropiación de terrenos. Entiendo que los Ayuntamientos deben congratularse de que por sus términos les pase una autopista. Deja a ambos lados unas zonas que pueden y deben ser utilizadas como parques o zonas deportivas. Se habla de que el último proyecto la situaría entre las montañas y la playa y hay quien opina que debe ir tras la montaña. Aducen la revalorización del interior y la potenciación de una posible industria en ese interior. Lo que

no debe ocurrir es que no se haga. Hay que llevarla a efecto. Próximamente, es muy posible que el Consejo de Ministros apruebe que la autopista llegue hasta Murcia e incluso hasta Almería. Ello nos deja en la necesidad de unir Almería con Málaga. La revalorización de todo ese tramo será importante. Si la autopista se quedara cerca de Málaga por la zona oriental, habría que oír lo que dirían los inversores de la zona occidental. Creo que entonces no sólo vendrían a pedir que se hiciera la autopista, sino que hasta nos ofrecerían sus propios solares.

—Los que se oponen, si bien no consigan sus objetivos, pueden frenar o retardar la puesta en marcha del proyecto...

—Yo, en este punto soy bastante expeditivo. Ya he dicho que hay que subordinar los intereses privados a los colectivos y no sospecho que pueda haber conflictos graves. El Estado tiene procedimientos suficientes para resolver cualquier problema que se pudiera presentar.

—Al final...

—Al final y como resumen, puedo decir que la autopista es conveniente por donde sea.

R. N.
Foto G.

HOTEL SEGHERS CLUB

Sol, diversiones,
deportes, alegría,
relax, tranquilidad.

Todo ello a elegir
en...



HOTEL SEGHERS CLUB

Teléfono: 80 12 40

Télex: 77317 - ESTEPONA

Consulte a su agente de viajes

URBANIZACION

el cañuelo

PAZ Y QUIETUD DEL CAMPO Y EL MAR

Se encuentra situada la URBANIZACION EL CAÑUELO a sólo 4 Km. de Rincón de la Victoria, en la zona más bella de la Costa del Sol Oriental y en el lugar de más fácil acceso a la playa con la que se comunica a través de un paso subterráneo.

PARCELAS
DESDE 500 m²

VENTA
DE
CHALETOS DE
TODAS LAS
CATEGORÍAS

APARTAMENTOS

PROMOTOR: **DUQ, S. A.**

CONSTRUYE:

GENERAL CONSTRUCTORA, S. A.
GENCO

Grandes facilidades
de pago.

Alameda de Colón, 28 bis - Teléf. 22 33 08
MALAGA

DIECISEIS AÑOS TRABAJANDO
COMO ARQUITECTO EN LA
COSTA DEL SOL

EXTRA
MÁLAGA
PUEBLO

“ES IMPRESCINDIBLE”

José María Santos Rein lleva dieciséis años trabajando como arquitecto en la Costa del Sol. Dieciséis años suponen en esta tierra el haberla visto nacer, crecer, enfrentarse con problemas, con planes de ordenación, etcétera. El señor Santos Rein también tiene una opinión sobre el tema que nos ocupa:

—La autopista es imprescindible para la Costa del Sol, siempre que quede dentro del contexto general de autopistas que tiene planteado el Ministerio de Obras Públicas. Por supuesto que es necesaria y, como dije antes, imprescindible. Ahora el problema está en la elección. Si es más o menos acertada, supondrá un mayor o menor triunfo.

—Es seguro que, con cualquier trazado, se dañará a alguien. Pero ¿qué debe mirarse antes: el interés general, aunque dañe a muchos, o el interés de alguien, aunque sea grande?

—Los intereses generales deben contar más que los particulares. Hay que hacer, por tanto, un estudio exhaustivo de la situación. Creo que aunque el problema es muy grave, la ubicación de la autopista puede dar cauce a una nivelación de zonas, y eso es siempre muy interesante.

—Señor Santos, dos clases de intereses se aprecian en todo esto. Lo que pueda resultar dañado y la posible desvaloración de zonas, que siguiendo la marcha de los acontecimientos deberían valer cada vez más...

—Vuelvo a repetir que para mí la prioridad estriba en el interés general de la provincia. Por la característica especial de la provincia, hay que tener cuidado en no partir la zona costera en dos porciones: una, saturada, y otra, aislada, sin posibilidades de expansión. Creo, en definitiva, que hay que procurar solucionar todos los problemas a su debido tiempo, no sólo el del



■ José María Santos Rein opina sobre el trazado de la autopista

tráfico, que puede ser grave en el futuro. Y, en este caso, creo que la autopista no servirá para los que vivan en la Costa, sino para los que vayan de un lado para otro. Si hay que enlazar los Pirineos con Algeciras, me parece extraordinario y lógico, pero hay que hacerlo sin dañar a una zona como la Costa del Sol. Eso se solucionaría si el trazado llevara a la autopista por el interior de la provincia, que es una zona diferenciada de la costera. Creo que esta zona interior es la que hay que levantar, y creo que la autopista puede ser decisiva en el posible desarrollo de nuestra provincia interior.

—Resumiendo...

—Desconozco el trazado actual de la autopista. Tenemos una prevista en todos los planes generales de ordenación, pero parece ser que ésta ha quedado anulada. Sé que la Cooperativa

“A unos quince o veinte kilómetros de la playa sería el lugar ideal”

de Promotores de la Costa del Sol está realizando un estudio, y desconozco lo que va a ocurrir en el futuro, pero mi postura personal es que debe realizarse la autopista por el interior.

—¿Cuál sería la situación ideal para usted?

—Pienso que sería nefasta si se situase entre las montañas y la costa. Creo que a unos quince kilómetros de la playa sería un lugar ideal. Ronda, Antequera o Archidona, por ejemplo, se revalorizaría muchísimo.

—Al pronunciar la Costa del Sol, siempre se piensa

en la parte costera, que va desde Málaga hacia Occidente. Pero ¿y la parte oriental, la parte que va desde Málaga hasta Almería?

—Verdaderamente, siempre pensamos en la otra zona, por haber sido pionera y rentable, pero los problemas son muy similares para las dos partes.

Cuando nos despedimos del arquitecto señor Santos Rein, nos volvió a repetir la necesidad que existe de la autopista, y nos añadió:

—Hay que tener presente que antes de realizar la autopista, deben quedar muy estudiados los enlaces, en perfectas condiciones, entre la autopista que se va a construir y los actuales medios viales. Creo que queda un punto clave en nuestra entrevista y considero que se llama «rapidez». Se trata de que se tome la decisión que se tome, se adopten las medidas que sean, lo que debe presidir en todo este asunto es la agilización. Que lo que haya que hacer, que se haga, pero que se haga de una forma rápida, sin dilaciones, sin tardanzas y sin trabas. Nos hace mucha falta la autopista.



ORGANIZACION LOZANO, S. L.

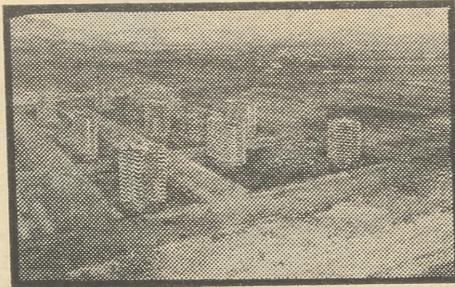
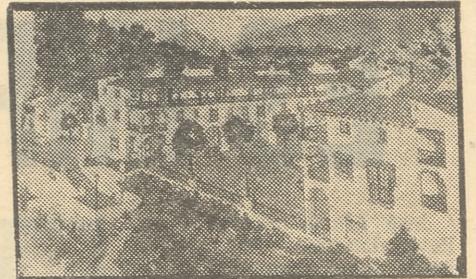
les ofrece

en NERJA COMPLEJO ANDALUÇIA

Un complejo de primera clase, con 250 apartamentos, que ofrece el más moderno confort cerca de la playa y de los centros comerciales, restaurantes y otros servicios

y Pueblo Andaluz LOS OLIVOS

Un nuevo estilo de pueblo andaluz que promete ser uno de los más atractivos centros residenciales en Nerja



en LA PLAYA DE TORROX COMPLEJO EUROMAR

Se ha puesto particular cuidado para garantizar que la calidad de la construcción, el diseño y proyecto de los jardines, de las piscinas, de las pistas de tenis, del mini-golf y demás entretenimientos hagan del Complejo una excelente fórmula para la residencia y las vacaciones.

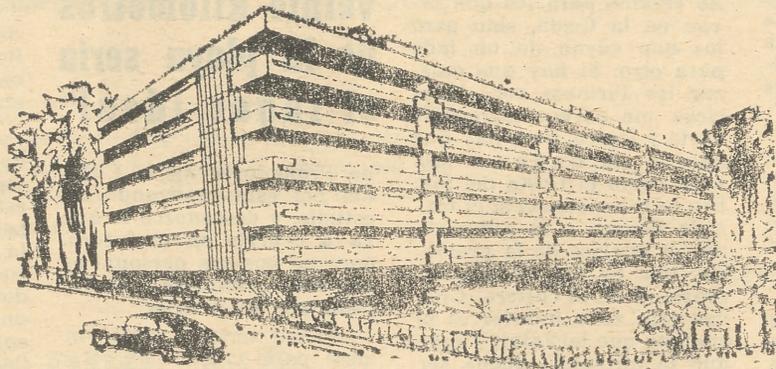
Montera, 24, 4.º - B
Tel. 221 93 60 - Ext. 64
MADRID

Organización LOZANO, S. L.

Puerta del Mar, 11
Tels. 520500-4

NERJA (MALAGA)

EN LA COSTA DEL SOL CONJUNTO RESIDENCIAL "SITIO de la VICTORIA"



- Viviendas de lujo
- Tres dormitorios
- Gran terraza principal
- Gran salón-comedor
- Dos cuartos de baño
- Terraza tendadero

EN LA COSTA ORIENTAL, A 14 KMS. DE MALAGA, EN EL RINCON DE LA VICTORIA

Información y venta: En la misma urbanización, avenida Virgen de la Candelaria, Tel. 450 de Rincón de la Victoria, o en MALAGA, Puerto Parejo, 23, Tel. 25 19 82

ENCUESTA

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

SOBRE

LA AUTOPISTA



MANUEL MICHELENA
De Promociones Inmobiliarias Nacosa

① Pienso que todo lo que sea autopista tiene que ser bueno, hay muchos pueblos a los que les faltan vías de comunicación. Puede que haya particulares afectados, pero creo que se puede llegar a un diálogo eficaz. En la zona que a mí me afecta, el Rincón de la Victoria, también hay problemas para nosotros, pero los acepto en bien del interés general. Creo que en el Ministerio de Obras Públicas tiene que haber unos quinientos señores trabajando en bien de esta causa, y nunca se puede decir que el coche va a perjudicar al carro. Creo que puede haber inconvenientes, pero ése será el precio del progreso.

② Quizá haya menos tranquilidad. Puede que aumenten los ruidos y los malos olores; pero si se estudian suficientemente bien las vías de accesos y los cruces no habrá serios problemas que no puedan ser superados. Los que protesten demostrarán la defensa de su especulación. Hay muchos planes previstos ya aprobados que de momento les favorecen y que van a dejarles al descubierto. Creo que ése será el eje de la cuestión.

PEDRO HINESTAL GARCIA

Propietario del restaurante y sala de fiestas Poker, en Torremolinos

① La principal ventaja será la facilidad que tendrá el turismo en cuanto a

mejores y más cómodos accesos. Esto redundará en una serie de beneficios para los residentes en España.

② El principal inconveniente es siempre la velocidad y, como consecuencia, el posible aumento del número de accidentes.



MANUEL MALAVER
Subdirector del hotel Al-Andalus

① Pienso que tiene que aportar muchas e indudables ventajas para toda esta zona turística. Me parece que no hay motivo de preocupación, porque todo esto deberá producirse a bastante tiempo vista, con lo que se podrán estudiar cui-



dadosamente todos los motivos de preocupación.

② No sé qué clase de inconvenientes puede acarrear, pero posiblemente puedan ser los que traiga consigo el supuesto aislamiento de zonas que queden a un lado u otro de la vía.

Responden los que viven en y de la Costa del Sol y coinciden:

“BENEFICIARA A LA ZONA”

No obstante, creo que se podrán resolver mediante pasos elevados o subterráneos, y con cualquier solución, los terrenos se revalorizarán.



ELOY ROSILLO
Director de relaciones públicas del grupo Soler y del restaurante Los Violines

① Creo que todo lo que sea mejorar nuestra Costa del Sol es una ventaja. Ahora bien, aquí se presenta la pregunta: ¿es para mejorar o para perjudicar? Quizá se perjudique a unos intereses privados, pero puede que se mejore un interés público. En esto, como en otras tantas cosas, si ganan muchos y

PREGUNTAS:

- 1 ¿QUE VENTAJAS VE EN LA AUTOPISTA?
- 2 ¿CUALES SON LOS INCONVENIENTES?

pierden unos pocos, es cosa que hay que hacer.

② Habrá una serie de oligarcas a los que se les estropee el negocio de una posible futura especulación, pero también hay otros muchos que no van con esa intención que acabo de señalar. Soy español, quiero mucho a mi país y ya va siendo hora de que en la Costa del Sol también los españoles tengamos opinión.

OPINA LA ZONA ORIENTAL D. Rafael Sánchez Matas, alcalde de Nerja

—Don Rafael: ¿Considera usted necesaria la autopista de la Costa del Sol?

—Sí, pero, según mi entender, no por el trazado actual.

—¿Es entonces fundamental para el desarrollo de la zona una autopista, o es preferible una buena red viaria?

—No es del todo necesaria una autopista. Puede que bastara una buena red viaria. Una carretera que fuera suficientemente capaz de absorber todo el tráfico actual, más el lógico incremento a muchos años vista. Ancha, con separación por seto central, semaforización en las zonas en que el tráfico así lo exija, con los consiguientes lugares para los cambios de dirección, de tal forma, que garanticen la seguridad de peatones y viajeros.

Quiero añadir, no obstante, que una autopista que no esté demasiado cerca de la playa, o una buena carretera de cornisa, también tendría enorme interés. Pero antes que nada, solucionar el problema de la carretera actual

URBANIZACION



EL PARAISO

= CARRETERA DE CADIZ KM 173

TF 811424 - 811840 =

ESTEPONA (MALAGA)

HOTEL GOLF EL PARAISO

Inaguracion prevista : verano 1974

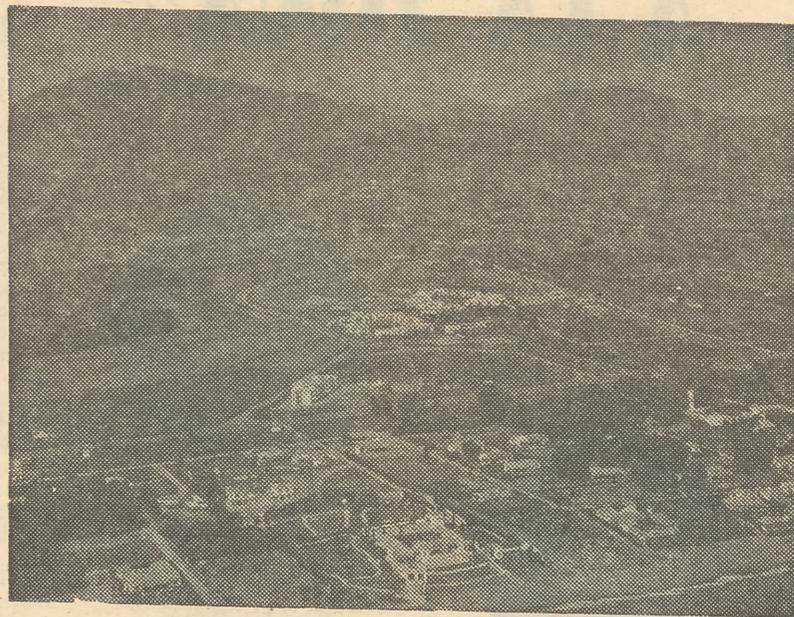
200 Lujosas y modernas habitaciones

GOLF CLUB EL PARAISO

18 hoyos Diseñados por la firma Ran Kirby

Arthur Darvy - Gary-Player

Construido por Ibergolf



APARTAMENTOS "Patio Alcornocal" y "Pueblo Cortes"

cocina esmerada especialidades internacionales.

barbacoa junto piscina.

EQUIDISTANTE DE MARBELLA Y ESTEPONA

DECLARACIONES DE DON RAFAEL MUÑOZ ROJAS,
PRESIDENTE DE LA CAMARA OFICIAL SINDICAL
AGRARIA DE MALAGA

EXTRA
MÁLAGA
PUEBLO

“FAVORECERA AL SECTOR PRIMARIO”

«SIEMPRE Y CUANDO LOS ACCESOS
A ELLA AGILICEN EL TRANSPORTE

DE LOS PRODUCTOS AGRICOLAS Y GANADEROS»

Tanto los agricultores como los ganaderos de la provincia de Málaga son personas interesadas en lo que pueda significar la autopista. Sobre los diferentes aspectos de esta cuestión ha contestado a nuestras preguntas don Rafael Muñoz Rojas, presidente de la Cámara Sindical Agraria de la provincia malagueña.

—Es indudable que la autopista, destinada principalmente al turismo, favorecerá también al sector primario transversales y sus accesos agilicen el transporte de los productos agrícolas y ganaderos y se siga cuidando e incrementando la red viaria de la provincia.

—Con el favorecimiento del sector industrial y turístico ¿no se desfavorecerá el sector agrario?

—No hay por qué temer a la industrialización si el sector agrícola está modernizado y actualizado de forma rentable. Siempre y cuando sea rentable. Más bien, creo que hay que esperar y ayudar a que la industria se enfoque hacia la transformación de nuestros productos agrarios.

—¿Qué influencia tendría el proyecto de la autopista sobre su sector?

—Desde un punto de vista estrictamente agrícola y ga-



nadero no creo que haya repercusiones importantes si, como es de esperar, el equilibrio en el desarrollo de la red viaria se mantiene.

—La puesta en marcha puede traer problemas de expropiaciones, etcétera.

—Este no será un problema nuevo. Sería resuelto por los cauces legales. De cualquier forma no considero oportuno prejuzgar.

—¿Intervendrían ustedes a

favor de posibles afectados?

—Como presidente de C. O. S. A., puedo decir que sólo intervendremos en la medida de nuestras atribuciones y, si el caso se presenta, defenderemos la legalidad.

—Con la construcción de la autopista puede que se produzca una nueva fuga de mano de obra que ahora opera en el sector agrícola...

—Sin duda seguirá produciéndose ese traspaso.

Para los próximos años está prevista una disminución de mano de obra disponible en el sector primario. Lo importante no es que en el campo trabaje más o menos gente, lo verdaderamente importante para todos los que, de alguna forma, trabajen y se queden en el campo, es que entre todos consigamos que el medio rural sea atractivo en todos los órdenes: cultural, económico, social...

R. N.

EXTRA

MÁLAGA PUEBLO

SUDOTEX

Una empresa nueva. Una empresa ambiciosa. Una empresa de capital mixto español y danés. Al fin y a la postre, una empresa necesaria y con amplio porvenir. Sudotex va a ser pionera de una especialidad que hasta ahora faltaba en una amplia zona que tiene necesidades de ella. Pero no anticipamos más noticias. Hablemos con su consejero delegado don Fausto Alarcón.

—¿Cómo nació la idea de ubicarse en el sur, y precisamente en Antequera?

—Por sugerencia del Ministerio de Industria. Al parecer, tenía la idea de promocionar y potenciar la industria textil en el sur de España. Como al sur de la línea Burgos-Valencia no existe ninguna industria de acabados, al conocer la idea de montarla al servicio de la otra industria que tenemos en Málaga y que se llama METESA. Nos sugirieron que la colocáramos adonde fuera un buen nudo de comunicaciones. Pensando, más que en el presente, en el futuro, creímos que Antequera era el lugar ideal.

—Hábleme —respetando el orden cronológico—, primero, de METESA.

—Existimos desde hace ya veinte años. Teníamos que mandar a Cataluña para acabar; a fin de independizarse decidió instalar su propia planta de acabado. Para tener control de calidad y expansionarse a mercados exteriores. Será de las mejores de España en virtud de la colaboración técnica de sus socios extranjeros, que están a la cabeza de la técnica europea.

UNA CUESTION VITAL

—No sé si será oportuna la pregunta. Pero ¿SUDOTEX va a poder solucionar el problema que se les presenta a otras industrias como Intelhorce, que no tiene acabados?

—Por supuesto. Y no solamente a Intelhorce, sino, por ejemplo, a Quirós, de Málaga, o a cualquier otra de las pocas industrias textiles que hay en Andalucía.

—¿Tendrán entonces capacidad para prestar servicios a METESA, sino también a otras industrias?

—Naturalmente. Nuestra intención y esa es la parte de aventura en que nos metemos— es que, al socaire de esta empresa de acabados, puedan surgir otras industrias de tisaje no establecidas por miedo y por falta de ese escalón último que es el acabado. Cataluña significa ahora no sólo transporte y distancia, sino tiempo muerto. Hay que tener igualmente en cuenta la inveterada



UNA EMPRESA RECIEN NACIDA



puestas para enviarnos a Antequera, por importación temporal, por ejemplo.

—¿Cree que lesionaría en algo la autopista a los intereses particulares?

—Depende, me parece, del lugar del emplazamiento. Colocándola cerca de la costa lesionaría sustanciales intereses turísticos. Convenientemente ubicada, en vez de lesionar, favorecería sensiblemente.

—¿Por el interior, entonces?

—Considerando todos los intereses en juego, posiblemente fuera más positivo.

LA AVENTURA

Evidentemente la idea que ha hecho nacer a SUDOTEX tiene un tanto de aventura, tal y como nos informa su consejero delegado. La noticia de su creación tiene un tanto de convocatoria para aquellos que puedan aprovechar sus servicios. En su etapa inicial van a tener una capacidad anual de tratamiento de OCHO MILLONES de metros de tejido, con un ancho total de 420 centímetros. Y esto es digno de ser destacado, ya que son pocas las que en territorio nacional llegan a este ancho tan considerable.

La maquinaria será la más moderna y eficiente. Hasta tal punto que alguna no existe aún en el país. Con tecnología avanzadísima, merced a la colaboración técnica del grupo danés SCANLAGE-NORTEX, de vanguardia en Europa.

Hay que felicitarse por todo esto y, a la vez, tener la misma fe que ellos han tenido en que a su sombra se produzca el nacimiento de nuevos focos de progreso industrial especializado. Para eso han nacido.

R. NARCISO
Fotos GUZMAN

◆ La única, en todo el sur, de acabado de tejidos



Don Fausto Alarcón, delegado-consejero costumbre de la colaboración entre el tejedor y el acabador para llevar a buen término un proyecto. Si no hay proximidad entre ambos, significa un hándicap para el tejedor. El instalarnos precisamente en Antequera es por la facilidad de su futura red viaria.

CENTRADOS EN EL TEMA

—Precisamente a eso íbamos. ¿Qué ventajas y qué inconvenientes ve a la idea tal y como está proyectada ahora mismo?

—Desconozco con exactitud los términos en que está el planteamiento. Sé que produce escalofríos. A muchos intereses creados. Pero creo que poner en tela de juicio la utilidad de las autopistas es ir contra el progreso y la historia. Crear una vía rápida de comunicación es importantísimo.

—Rapidez y abaratamiento del transporte.

—Sin duda. Y no solamente esto. Pensando concretamente en SUDOTEX hay que darse cuenta que en Marruecos se está creando una industria textil de cierta importancia, ya tenemos contactos con algunas empresas marroquíes que ya están dis-

EL GENERAL CAVANILLAS, MIEMBRO DE LA JUNTA RECTORA

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

“LA AUTOPISTA
ES CADA
DÍA MÁS
NECESARIA”

«Quiero que quede clara mi postura de amistad y admiración hacia todos los miembros de la Cooperativa de Promotores de la Costa del Sol.» De esta forma comenzó hablándome el teniente general Cavanillas, vicepresidente de Sofico y hombre con plenos poderes en la Costa del Sol. Miembro de la Cooperativa de Promotores, dimitió hace poco tiempo de su Junta rectora. El tema que le obligó a discrepar con los restantes miembros de la Junta es el mismo que hoy tratamos con el señor Cavanillas: la autopista del Mediterráneo.

—¿Qué ocurrió exactamente?

—Hacia el mes de junio los promotores teníamos la impresión de que la autopista iba a construirse cercana a la carretera actual, proyecto que no nos gustaba, porque iba a quedar como paralela a la carretera, iba a atravesar importantes zonas de urbanizaciones y los perjuicios serían grandes. Se encargó a un ingeniero un estudio sobre las posibilidades que había de conseguir un nuevo trazado y se giró una visita a la Jefatura de Obras Públicas de Málaga. Allí nos mostraron que, por indicación del Ministerio, se había hecho una modificación en el trazado, que ya no quedaría

pegado a la costa, sino que iba a ir mucho más alto, casi en la falda de las montañas. Pensé que ese trazado nuevo podía satisfacernos a todos, pero como no fué así y tuve una discrepancia con algunos miembros de la Junta, estimé que debía presentar la dimisión, aun sintiéndolo mucho. La autopista que se ha proyectado es cada día más necesaria. Hace falta una vía de circulación rápida y no creo que suponga —como muchos han estimado— una separación, un foso entre la montaña y la costa. La autopista va a proporcionar una vida, un acercamiento entre montaña y costa que ahora no existe porque las comunicaciones son muy



malas. Con ello la montaña saldrá beneficiada, porque tendrá accesos cómodos hasta la misma playa.

—¿Es definitiva su dimisión?

—No cabe la menor duda, pero quiero dejar bien claro que no existen enemistades; además, la postura de la Junta actualmente ha cambiado mucho, por lo menos no existen criterios cerrados. Hay pequeños inconvenientes, más que nada motivados por la defensa de los intereses de algunos de nuestros miembros que quizá se vean afectados por el trazado.

—¿Cómo son las relaciones de la Junta con los poderes públicos?

—Son unas relaciones consultivas que tratan de hacer llegar al Ministerio de Obras Públicas cuál es el modo de pensar, las opiniones de la Cooperativa.

—¿Puede presionar la Junta rectora?

—Más que presionar, la Junta lo que hace es poner en práctica su fuerza, que le viene dada de intereses muy importantes, y eso que agrupa a muy pocas personas, porque debería de agrupar a mucha más gente. Hay pocos socios en relación a los que debería tener.

«NO CREO
QUE
SUPONGA
UN
FOSO
ENTRE
LA
PLAYA
Y LA
MONTAÑA»

—¿Cuál es su opinión particular? ¿Que se haga la autopista por donde se ha proyectado o que se modifique?

—La autopista debe hacerse. El emplazamiento es adecuado a las necesidades y se debe respetar, procurando causar los menores daños posibles a los propietarios de los terrenos interesados. Tenemos que defender intereses generales, no intereses particulares. Sobre este punto, Obras Públicas manifestó que estaba dispuesta a hacer aquellas modificaciones en el trazado que, sin ser esenciales, pudieran significar alguna mejora para algún propietario. En otras palabras, el Ministerio estaba dispuesto a realizar los estudios necesarios para perjudicar lo menos posible.

—¿Se nos queda algo en el tintero, señor Cavanillas?

—Quiero manifestar mi desacuerdo con aquellas personas que dicen o piensan que el Estado no tiene por qué entregar a manos privadas la concesión de la autopista. Aprovecho la ocasión para decir que las posibilidades económicas del Estado no permiten atender como se quisiera a tanto trazado necesario.

R. NARCISO
Fotos GUZMAN

URBANIZACIONES

Kai-Alde

Kai-Alde 1

184 Apartamentos y Piscina, Tenis, Jardines, Aparcamientos. Bar «La Bohemis», Restaurante. Junto al puerto de Estepona y su Club Náutico, situado en el Km. 160 de la carretera Cádiz-Málaga



Kai-Alde 3

100 Apartamentos de 1 a 3 dormitorios, Piscina, Aparcamientos, Jardines.

Situado en una de las mejores zonas, entre Estepona y Marbella.

Para cualquier INFORMACION, dirigirse a:

KAI-ALDE - Apartado 85 y 182 - ESTEPONA - Costa del Sol
Teléfono: 80 14 37

Kai-Alde 2

200 villas mediterráneas

1 pueblo andaluz

1 pueblo casareño

1 pueblo marinero

Piscina, Tenis, Hípica, Centro Comercial, Playas sensacionales; vista a Gibraltar y Africa



LA RED ESTATAL DE CARRETERAS

EXTRA MALAGA PUEBLO

La evolución de la tecnología vial ha sido considerable en los últimos quince años. Al final de la década de los 50 se iniciaron las primeras obras con arreglo a los nuevos métodos, inspirados, en general, en la técnica americana. El crecimiento del tráfico en frecuencia, velocidad y cargas exigía soluciones adecuadas en el aspecto geométrico y funcional. Hoy podemos exhibir numerosas muestras que acreditan nuestro nivel tecnológico: carreteras y autopistas de amplio trazado, grandes estructuras de hormigón pretensado, túneles dotados de las más modernas instalaciones.

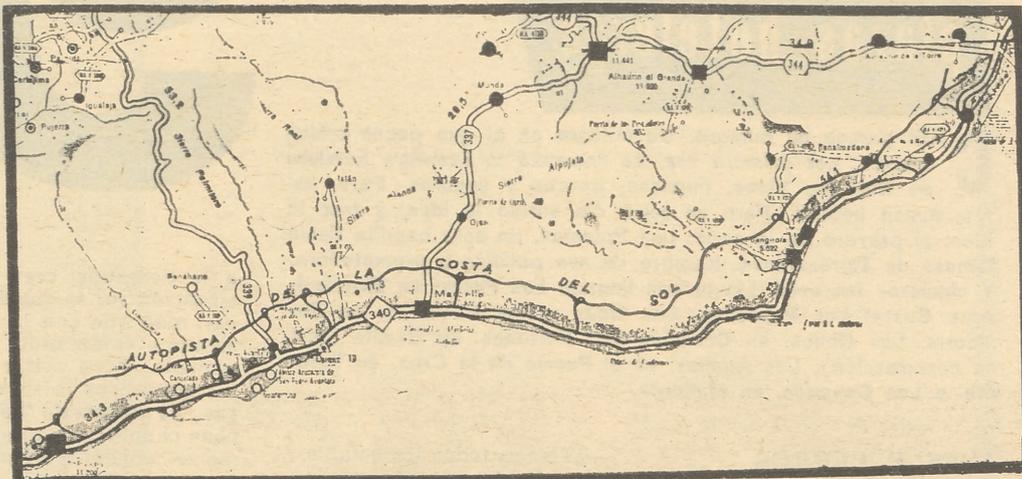
Casi todas las regiones españolas, unas en mayor grado que otras, necesitan cubrir los déficit de su infraestructura viaria, para que se impulse al máximo su desarrollo económico, social y cultural en esta era de gran preponderancia del transporte por carretera.

AUTOPISTAS DE PEAJE

El sistema de peaje es, sin duda, una solución afortunada, y puede decirse que única, para seguir el fuerte incremento de la demanda de nuestro transporte automóvil. El presupuesto general del Estado, solicitado por muchas atenciones ineludibles, y sin rentabilidad económica, es muy insuficiente para atender las necesidades de estas vías rápidas, de gran coste, al ritmo que precisan esos nuevos ejes del tráfico nacional, que constituirán el entramado básico de la infraestructura viaria.

Si bien, por una costumbre de circular gratis, ha podido haber una cierta resistencia en un principio al pago de peaje, este prejuicio inercial se ha ido venciendo al considerar la calidad del servicio que se ofrece. Hay una mentalización progresiva del español hacia la utilización de los tramos de peaje, lo que se manifiesta en que la intensidad de tráfico en éstos crece con un índice superior al doble que el de las carreteras de mayor circulación.

El usuario se va convenciendo cada vez más de las ventajas de las autopistas de peaje, y si en un principio quizá circulaba con más frecuencia por el itinerario alternativo de uso libre, se va inclinando cada vez más al de la vía de peaje, por un categórico autoconvencimiento. Y eso que quizá no sepa que considerando el ahorro que supone la mejor circulación por la autopista: menores pendientes, pavimento de alta calidad, tráfico fluido, etc., se ahorra —la cifra corresponde a datos estadísticos medios— un 75 por 100 de lo que im-



CARACTERISTICAS DE LA AUTOPISTA DE LA COSTA DEL SOL

Tramo Estepona - Torremolinos:

Longitud: 70.280 metros.

Sección: 36,50 metros.

Línea de edificación: 68,25 metros a cada lado del eje.

Pendiente máxima: 4 por 100.

Pendiente mínima: 0,5 por 100.

Radio mínimo: 1.000 metros.

Acuerdo vertical cóncavo mínimo: 20.000.

Acuerdo vertical convexo mínimo: 20.500.

Túneles: Tres, con una longitud total de 1.005 metros.

Pasos (superiores o inferiores, para vehículos): 87 definidos; 74 a definir. (Resulta una distancia media

entre pasos menor de los quinientos metros.)

Número de enlaces: Nueve.

Distancia máxima de costa:

Tramo Estepona - Mijas: 4.050 metros.

Tramo Mijas-Torremolinos: 5.700 metros.

Distancia mínima de la costa:

Tramo Estepona - Mijas: 1.200 metros.

Tramo Mijas-Torremolinos: 710 metros (en Benalmádena, para salvar la urbanización de La Capellania).

Distancia media de la costa:

Tramo Estepona - Mijas: 2.300 metros.

Tramo Mijas-Torremolinos: 2.200 metros.

porta la tasa que abona. La seguridad es otro factor importante para la decisión.

La red nacional de autopistas prevista para una primera fase es del orden de 7.000 kilómetros, que es lo que total presentado al Gobierno y a las Cortes en junio de 1972. Se ha establecido el correspondiente calendario para su progresión escalonada, con un meditado criterio de prioridad, y tratando de abrir al tráfico los distintos tramos en fechas que se aproximen al óptimo, considerando la demanda de servicio y la rentabilidad.

En el precitado avance del Plan se definen con carácter general los trazados correspondientes a los distintos co-

redores considerados. Estos trazados son objeto de ajuste a través de las fases de estudio previo, anteproyecto y proyecto. Las fases progresivas de proyección, complementadas con la audiencia pública de las preceptivas informaciones, permiten depurar al máximo los trazados propuestos, que, en consecuencia, se establecen con criterios estrictos de máximo beneficio a la colectividad. Se trata de respetar siempre la premisa básica de que las obras públicas han de realizarse con el consentimiento y la satisfacción de sus destinatarios, claro que al margen de intereses excesivamente particulares, que no pueden encontrar justificación en el marco general de la función comunitaria que deben cumplir.

AUTOPISTA DEL MEDITERRANEO

Su trazado se desarrolla desde La Junquera hasta Algeciras. Se han adjudicado ya 697 kilómetros, entre la frontera y la ciudad de Alicante, previniéndose la adjudicación durante el III Plan de Desarrollo, o sea a finales de 1975, hasta Puerto Real, para enlazar con la de Sevilla-Cádiz.

El ritmo de construcción y contratación de autopistas es muy grande. En estos momentos hay en servicio 357 kilómetros de autopistas de peaje y 103 de autopistas libres, o sea un total de 460 kilómetros.

El despegue ha sido grande, y en 1974 se abrieron al tráfico 205 kilómetros de autopistas de peaje. En 1976 y 1977 la cifra se elevará a 500 kilómetros, constituyendo un récord europeo.

El transporte por carretera crece en nuestro país a gran ritmo, afirmando su gran preponderancia respecto a los otros medios. Cada vez más familias disponen de automóvil, y cada vez es mayor la utilización de éste, por motivos de diversa índole. En cuanto a las mercancías, la flexibilidad de un transporte de puerta a puerta, sin rotura de carga, constituye la ventaja fundamental por la que se ha impuesto y absorbe, como decimos al principio, más de las tres cuartas partes del volumen total de este transporte. La gran corriente turística incide sobre los itinerarios internacionales, y exige el acondicionamiento de rutas que presenten un interés específico.

Por todas estas concausas, la carretera es un instrumento esencial en la política de ordenación del territorio, que es cada vez más compleja, y requiere inversiones crecientes en la mejora y ampliación de la infraestructura viaria.

RUMASA

dispone ya de seis mil plazas hoteleras

CON

9

HOTELES EN TODA ESPAÑA

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

CASI parece un milagro. Un milagro en el que pocos creían cuando, por primera vez, se comenzó la aventura hotelera de Rumasa. Vinos, finanzas, bancos y seguros. Pero, antes, nunca hoteles. Pero un buen día surgió la idea, y tras la idea, el primero de la serie: Las Palomas, en esta bendita tierra famosa de Torremolinos. Nombre de ave pacífica y prometedora. Y siguieron las aves. Luego han llegado Los Patos, en Benalmádena Costa; Los Pelicanos, Las Ocas y Los Dálmatas, en Benidorm. Los Gallos, en Córdoba; Los Faisanes, en Sevilla (aún en construcción); Las Aguilas, en el Puerto de la Cruz, en Tenerife, y Los Canarios, en Mallorca.

AVES Y PERROS

Casi, inmediatamente, surge la pregunta que es obligado hacerle a don José Luis Moriñigo Avila, director general de Hotasa, Hoteles Agrupados, S. A., una compañía del grupo de empresas Rumasa.

—¿Por qué siempre aves, y en medio de ellas un nombre de una raza canina?

—Es fácil adivinarlo. Las aves son un símbolo que hemos adoptado para nuestra cadena hotelera, siempre y cuando se trate de establecimientos de tres estrellas. El único que hasta el momento tenemos de cuatro estrellas lleva nombre de una raza canina. Pero, tanto para una categoría como para otra, ya tenemos nombres registrados cara al futuro.

—Ya hay abundancia de nombres. ¿Con qué posibilidades?

—Hasta el momento hay un total de seis mil camas. Tenemos un «slogan» adoptado que nos define plenamente: «La mayor cadena española de hoteles en propiedad.» Y también tenemos otro, aplicable a los hoteles de tres estrellas: «Donde usted no paga el lujo.»

—¿Es posible no pagar el lujo?

—Efectivamente. Procuramos tener siempre una instalación y unos servicios superiores a la categoría que ofrecemos. Esos son nuestros poderes. Y, quizá, la base indiscutible de que el éxito nos acompaña hasta el momento.

—De esas seis mil camas disponibles, ¿qué porcentaje corresponde a la Costa del Sol?

—Con exactitud, mil trescientas.

—¿Tienen todos los establecimientos hoteleros de ustedes una característica común?

—Ciertamente. Que en todos los casos, la calificación es inferior a la realidad. Podemos asegurar, con orgullo, que vamos a la cabeza dentro de nuestra categoría. En un momento difícil hay que defenderse en su categoría. El que más ofrezca será el que vencerá.

EL MONOPOLIO DE LA DEMANDA

Es forzoso hablar del tema turístico, con tan relevante personalidad en el ramo.

—Don José Luis: ¿cuál es el momento actual de esta industria?

—Concretamente, que la oferta excede, en mucho, a la demanda. Pero, más aún: que mientras la oferta está atomizada, la demanda está monopolizada. Creo resumir de este modo la situación.

Cuando se toca este tema, el señor Moriñigo parece encontrarse en el centro de sus preferencias. Hombre de fácil conversación, ameno y curtido en estas lides, sus palabras son fáciles y fluidas. En el rincón de su espléndido despacho hay siempre cordialidad que no esconde tras el lujo de la decoración. Es hombre asequible y fácil al diálogo.

—Vayamos por partes. Centrémonos en el tema. Me habla de oferta monopolizada.

—¿Habla de los «tours operators»?

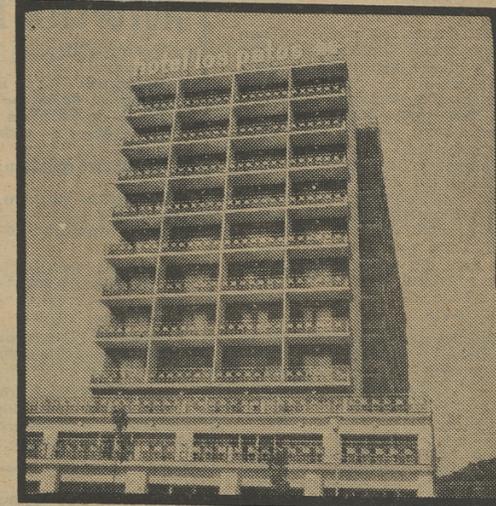
—Hablo de los «tours operators». Presionan a la oferta hasta conseguir precios inferiores a los de la categoría. Si se añade a esto, como decía, que la oferta es superior

a la demanda, creo que esta situación no se puede defender más que con la unión. Y siempre caminando en vanguardia. Para evitar caer en las auténticas crisis económicas. El hecho de haber muchas camas hace que el turismo se concentre en sólo el verano.

—¿Hay competencia desleal?

—Es una consecuencia lógica.

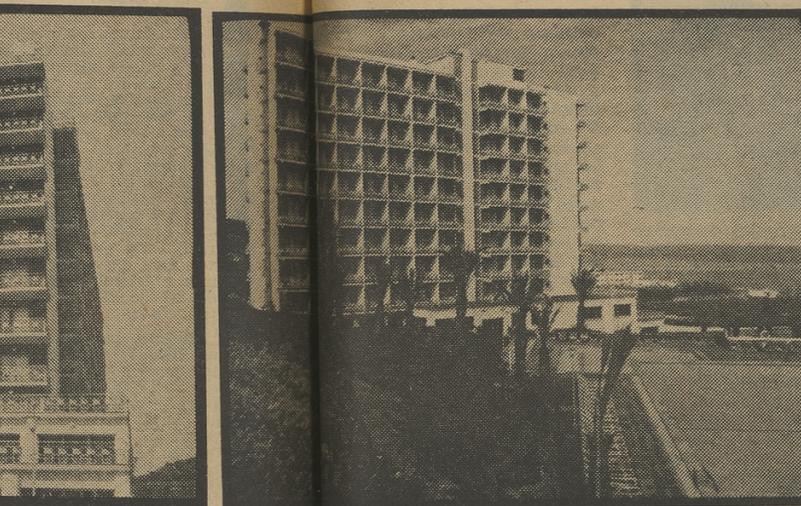
—¿Sigue existiendo la figura del cliente libre? ¿De ese buen señor al que nadie man-



da ni dirige y que simplemente acude porque le ha gustado lo que ve?

—Pocos. Muy pocos. En esto sale perjudicado el cliente español. Por la sencilla razón de que tiene que pagar por unos servicios una cantidad, mientras que el extranjero paga sólo la mitad de ese precio. Y quisiéramos llegar a poder ofrecer lo mismo a todos, por la misma cantidad. Por otra parte, al ofrecer a bajo precio, muchas veces, los servicios no corresponden a la categoría.

—Me imagino, y cambiemos



de tema, que les resultará difícil encontrar el verdadero personal especializado en hostelería, dado que la concentración hotelera en la zona es enorme.

—Verá: por una parte es realmente difícil el encontrar este personal. Los pocos centros de enseñanzas, resultan insuficientes para la demanda de personal.

—Pero, por otra parte, como nos resulta interesante el buen personal, le pagamos lo que nos pida, y esto encarece el servicio. Ya es utópico hablar de que nadie gane lo que está

estado. Nosotros, y mucho, hemos tomado como el mantener el personal, cueste lo que

qué nivel se encuentra del Sol, dentro del turístico nacional? primero, indiscutible, que conste que lo todo. Por personal, por instalaciones. Puede que cuando lugar para Ca-

anto, tendrá, al propio, un tipo de cliente exigente.

—Naturalmente. Muy exigente. Algunos, incluso para que no se note que están en un lugar adonde antes no estuvieron. Y le voy a referir una anécdota. En cierta ocasión hasta llegaron a confesarme unos clientes que este tipo de hoteles no los habían conocido antes más que a través del cine o de la televisión.

No basta concentrarse en el presente. Si se quiere triunfar hay que mirar siempre por encima del hombro del tiempo. Hay que levantar la mirada por encima de las col-

nas del triunfalismo que pueda ser pasajero. Desde la ventana del despacho se ven las construcciones de ahora y los montes vacíos del mañana. Todo un símbolo.

—¿Optimista cara al futuro?

—Totalmente. Pero no debemos dormirnos en los laureles. Hay que luchar mucho y más que nada en el terreno de la promoción. Hay posibilidades, pero hay que cuidar lo que se ofrece y el nivel de la demanda. Ya parece estar definido que hay dos campos distintos. El verano, con cara europea y el invierno con faz americana y canadiense. Y quizá el Japón en un futuro más corto de lo que creemos.

—Ya que estamos en ese futuro prometedor, hablemos de un tema polémico: la autotopista de la Costa del Sol.

—Hablemos. La creo enormemente interesante por facilitar tanto el acceso como el retorno de los viajeros. Creo que lo primordial será evitar que predominen los intereses particulares. Puede que esto sea un inconveniente. Pero para eso están las autoridades competentes: para eludir esto.

—¿Cuál sería la ubicación ideal?

—Habría que no alejarse demasiado de la costa. Hacer un estudio exhaustivo de la orografía de la zona, buscando siempre que fuera de la falda de las montañas hacia abajo. Creo que unos cuatro kilómetros adentro, aproximadamente. Hay que huir de partir la costa en dos, lo que encarecería demasiado la obra por tener que multiplicar los pasos elevados, siempre costosos. Tampoco excederse en su programación, hasta el extremo de demorar en demasía su puesta en servicio.

CARA Y CRUZ DE LA COSTA DEL SOL

Costa del Sol es cara y cruz. Fama y problemas. Intereses e inversiones. Gastos y divisas. Ventajas e inconvenientes.

—¿Cuál es para usted, desde su punto de vista profesional, la mayor ventaja de la Costa del Sol?

—En primer lugar, su extensión. Casi cincuenta kilómetros ininterrumpidos. Por algo a su carretera se le llama la mayor calle de Europa. Tiene un clima excepcional, único en el mundo. La concentración hace que aumente el número de atracciones. Y la

posibilidad de excursiones a lugares internacionalmente conocidos como Nerja, Granada, Sevilla, e incluso a otro continente. Aparte de las posibilidades que da un aeropuerto internacional.

—Busquemos la cruz. ¿El mayor inconveniente?

—Una infraestructura deficiente. No es crítica. Se ha hecho mucho, y se está haciendo también mucho. Pero aún queda también mucho por hacer. Hace falta esa autopista de que me habla. Mejores saneamientos.

—¿El ideal, entonces?

—Esas obras de infraestructura a que me refiero y, por encima de todo, lograr nivelar la oferta con la demanda, siempre a un precio justo. Una gran labor de promoción a nivel nacional, a cargo del Estado. Para un individuo solo resulta prohibitivo. Para un grupo, quizá interesante. Para todo el país, mejor aún. En la televisión americana cuesta igual decir visite esta ciudad, que decir visite esta zona, o decir, mejor aún, visite España. Ahora confiamos plenamente en la política que anuncia el Ministerio de ofrecer calidad y siempre calidad.

Estamos en el presente, pero mirando esperanzados al futuro. Rumasa tiene una tarea ejemplar ya comenzada. Por lo tanto tiene que tener unos proyectos a corto y largo plazo.

—¿Cuáles son?

—Ampliar. Siempre ampliar. Tenemos que llegar muy pronto a las diez mil camas. Más que nada porque la unión hace la fuerza. Si no tenemos unión con otros, nos iremos entre nosotros mismos para llegar a las más altas metas. Hay que destacar, por encima de todo, que el sector hotelero es el que tiene más desarrollado el sentido social. Cumplimos mejor que otros el pleno empleo. Por cada millón de inversión creamos un puesto de trabajo. Creo que, precisamente por ello, merecemos ser escuchados en todas partes.

Patos, ocas, pelicanos, gallos o faisanes. Dálmatas, galgos, pekineses o chiguaguas. Aves o razas caninas son símbolos de hoteles. Símbolos de progreso y paz. Puestos de trabajo para los españoles, que ofrecemos lo mejor al que quiera disfrutarlo.

R. NARCISO
Fotos GUZMAN

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

El hombre actual es menos sedentario que nunca. Ya es difícil encontrarse con quien haya nacido en un lugar y haya muerto en él, sin haber conocido otros horizontes. Viajar es algo que todos hemos hecho más o menos veces en la vida.

Según la actividad de cada individuo, así será el número de kilómetros que haya recorrido a lo largo de su vida. Pero viajar, cambiar de lugar, aunque sea esporádicamente, tiene a su vez dos vertientes diferentes: el hacerlo por puro placer y el tenerlo que hacer por obligación. Unas veces hemos de trasladarnos para realizar una labor, y otras lo llevamos a efecto para cubrir la necesidad de expansionar nuestro espíritu.



ALQUILAR COCHES

Miles y miles de hombres de todos los continentes tienen su propia máquina para viajar, pero no siempre utilizamos la nuestra. Resulta más cómodo hacerlo escogiendo para ello con carácter de emergencia los servicios de quien nos pueda proporcionar el vehículo. De este modo nacieron los negocios de alquiler de automóviles. Para el negocio o para el turismo. Hablemos del tema con un especialista en la materia.

—Señor don Antonio Diestro Quijano, uno de los responsables de un negocio de este tipo en la Costa del Sol, Garaje del Norte: ¿Tiene aceptación el sistema de rent a car?

—Naturalmente. Por negocio o por placer, el hombre necesita de nuestros servicios. Y se lo proporcionamos con una flota amplísima de vehículos de todo tipo, que pensamos ampliar en un futuro inmediato con coches de fabricación extranjera.

—Un negocio familiar. El propietario es el padre, don Antonio Diestro Gómez, y lo llevan adelante sus hijos. ¿El cliente de ustedes suele ser propietario de un vehículo, o no?

—Existen varios tipos. El que necesita alquilar un coche porque viaja en avión, en tren o en barco; el que prefiere utilizar nuestro sistema porque no quiere tener problemas con un vehículo propio; o el que tie-

ne la mala suerte de una avería y es cliente momentáneo.

LOS SERVICIOS DE UNA ESTACION

Así se conoce este tipo de servicios, que tiene igualmente su importancia. Las estaciones de servicio prestan una facilidad que todos los automovilistas utilizamos.

—Y un servicio muy importante. Nuestras instalaciones están en calle Maestranza, en la zona de la Malagueta, adonde no existe otro establecimiento similar. Está al servicio de todo el público, aunque, naturalmente, también atiende a nuestros propios coches.

—Me interesa saber si para un negocio de este tipo tiene la opinión de que la inminente construcción de una autopista puede beneficiarles o perjudicarles. Porque puede también ocurrir que, ante una magnífica pista, todos prefieran llevar su propio coche y decaiga este tipo de negocios.

—No debe afectarnos. El viajero puede circular por una autopista, en su propio vehículo. Pero desea visitar cada rincón de cada zona. Y es entonces cuando prefiere dejar su automóvil y utilizar otro, quizá de menor tamaño, más llevadero. Más manejable, dentro de la apretada circulación de los lugares urbanos. Opino que puede beneficiarnos.

NEGOCIO PROSPERO



—Más comodidad quiere decir más velocidad. Y más velocidad, la posibilidad de más accidentes. ¿Afectará esto a su flota propia?

—También aumenta la calidad de la vía de comunicación, y esto supone menos probabilidades de avería. Está compensado.

—¿Qué va a representar para Málaga esta autopista?

—Primero una descongestión. La circulación, de paso, no entrará en la capital. Y aumentará la facilidad del viaje tanto para el viajero que va como para el que queda en la capital. La posible construcción de una autopista la veo como algo verdaderamente positivo, aumentando con ello el número de aquellos que nos visiten ante la comodidad y rapidez en la venida y regreso.

LA UBICACION IDEAL

El problema es siempre el mismo. La opinión sobre cuál sería la ubicación ideal de esta tan traída y llevada autopista.

—Creo que es un problema muy difícil, ya que Málaga está, toda la provincia o buena parte de ella— principalmente toda la faja costera— entre el mar y la montaña. Lo ideal sería un término medio entre la inaccesible montaña, pero sin acercarse demasiado al mar. La cuestión suele ser siempre la misma. Hay que buscarle un sitio, hay que evitar los núcleos urbanos, pero es difícil saber cuál es ese lugar ideal.

La charla la hemos tenido en las propias instalaciones de Garaje del Norte. Junto a la bonita plaza de toros de La Malagueta. Muy cerca de ese otro lugar a donde comenzara don Antonio Diestro, en la colindante calle de Fernando Camino, hace ya treinta años, este negocio, que sigue viviendo, que ha prosperado, y que tiene un porvenir espléndido. Desde la oficina vemos alineados todos los coches de la flota que en ese momento están esperando un propietario eventual. Toda la gama de coches nacionales a su servicio. Una necesidad que el hombre ha sentido desde que existe el automóvil, y un servicio que prestan quienes la experiencia les ha hecho saber todo sobre esta especialidad. Ya lo saben: cuando vayan por Málaga está a su servicio Garaje del Norte. Quedarán satisfechos.

R. NARCISO
Fotos GUZMAN

LA CORPORACION PROVINCIAL POR BOCA DE SU PRESIDENTE

(Don Francisco de la Torre Prados)

“URGENTE NECESIDAD

DE QUE EL PROGRAMA DE MEJORA DE CARRETERAS CUMPLA SUS PLAZOS PREVISTOS”

AUTOPISTA COSTA DEL SOL

—¿Qué incidencia tendrá sobre el momento actual de la provincia?

— Toda mejora en la infraestructura de transportes —la autopista lo es, y en gran manera—, tiene unas consecuencias muy positivas sobre el territorio al que sirve. En ese sentido la autopista de la Costa del Sol, y me estoy refiriendo a un posible trazado que entre en la provincia por el litoral oriental, o sea desde la provincia de Granada, y salga por occidente a la provincia de Cádiz, supondrá una auténtica revolución en el desarrollo del tráfico del automóvil y mercancías por carretera en un territorio geográfico que está dotado de una intensa vida urbanística y en el que las perspectivas de desarrollo son muy favorables, tanto desde el punto de vista del sector turístico como de los sectores agrícola e industrial.

Ahora bien, siendo realista y habida cuenta de que la puesta en explotación de la autopista será precedida de unos plazos ineludibles para salir a concurso y, sobre todo, para su construcción, estimamos que difícilmente estará todo el trazado correspondiente a la provincia de Málaga en explotación antes de unos ocho o diez años, o sea aproxima-

damente para el año 1981 ó 1983. En ese momento podremos analizar esas consecuencias positivas de la autopista, que no se refieren, por tanto, al momento actual de la provincia, como la pregunta intenta plantear.

De estas reflexiones, respecto a los plazos previsibles de puesta en explotación, se deduce la urgente necesidad de que el programa de mejoras de carreteras de toda esta región cumpla sus plazos previstos para que las mejoras indudables que suponen puedan hacer frente a las necesidades de transporte por carretera que durante este plazo, de unos diez años, seguirán creciendo de forma vertiginosa y no encontrarán todavía el cauce ancho, cómodo, de una moderna autopista.

—¿Hasta qué punto se tendrá en cuenta la opinión pública sobre su ubicación?

—El Ministerio de Obras Públicas tiene previsto, desde luego, el desarrollo de una fase de información pública del anteproyecto, en la que recogerá todas las sugerencias que puedan ser positivas para la ubicación de la autopista. Lo que sí puedo públicamente expresar, es que la Diputación Provincial tiene el propósito de colaborar muy estrechamente con el Ministerio de Obras Públicas, para el análisis de todas estas sugerencias, así como de los

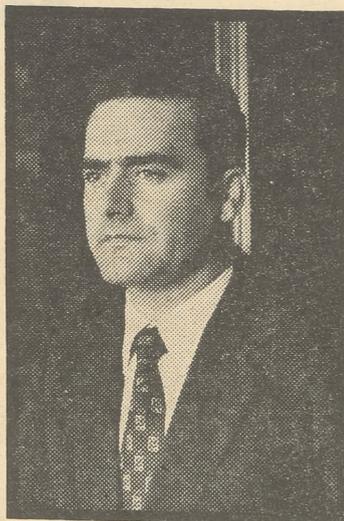
análisis y sugerencias de los Ayuntamientos de la costa, y para matizar e incluir, además, sus propias reflexiones e ideas sobre el tema.

—¿Qué cree necesario puntualizar a todos estos respetos?

—A tres temas fundamentales me gustaría referirme, aprovechando esta última pregunta. En primer lugar, subrayar la necesidad de respetar al máximo el pai-

“La Diputación
Provincial
colaborará
estrechamente
con el Ministerio
de Obras
Públicas”

saje en una zona en que éste tiene un valor indudable, para el desarrollo turístico existente, y no digamos na-



EXTRA MÁLAGA PUEBLO

da para el futuro que este desarrollo tiene por delante. La autopista supone una modificación en el paisaje que, sin embargo, puede ser positivo si, por una parte, las obras de ingeniería se hacen con criterios estéticos y si, por otra, procuramos compensar las modificaciones producidas en el terreno con las obras, creando zonas verdes ajardinadas en todos los lugares donde, por desmonte o terraplén, puedan producirse «heridas» demasiado importantes o visibles a la tierra. Si estas preocupaciones deben ser naturales en toda la red de autopistas, aquí habrá que extremarlas al máximo.

El segundo es que la autopista será una forma de desarrollar no solamente el espacio comprendido entre la misma y el mar, sino también las zonas inmediatas al norte de la autopista, para las que algunos auguran un futuro incierto, por creer que la autopista puede ser una barrera que impida la comunicación Norte-Sur de nuestro territorio. Siempre y cuando en el proyecto, y para ello estaremos vigilantes y atentos todas las Corporaciones de Málaga, se incluyan los suficientes pasos Norte-Sur y los suficientes nudos y enlaces, no creo pueda existir este problema y, por el contrario, la autopista puede significar, asimismo, un acercamiento entre zonas turísticas desarrolladas y otras aún por desarrollar, dando perspectivas nuevas así a éstas últimas. Puede ser así una forma de unir la costa oriental de Málaga con el aeropuerto, evitando el paso por Málaga-ciudad.

El tercero es que para la provincia de Málaga también es muy importante la conexión mediante autopista con el interior de la Península y, en concreto, su conexión con la zona del Guadalquivir (Córdoba-Sevilla), que ya estará conectada o en vías de conexión con Madrid, mediante la autopista del Guadalquivir y del Sur. La autopista, que desde Málaga fuera a esa zona, Málaga-Sevilla, podría continuar hasta Extremadura (Badajoz), creando así un eje de conexión en todo el cuadrante del sudeste peninsular.



FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES

SOCIEDAD ANONIMA

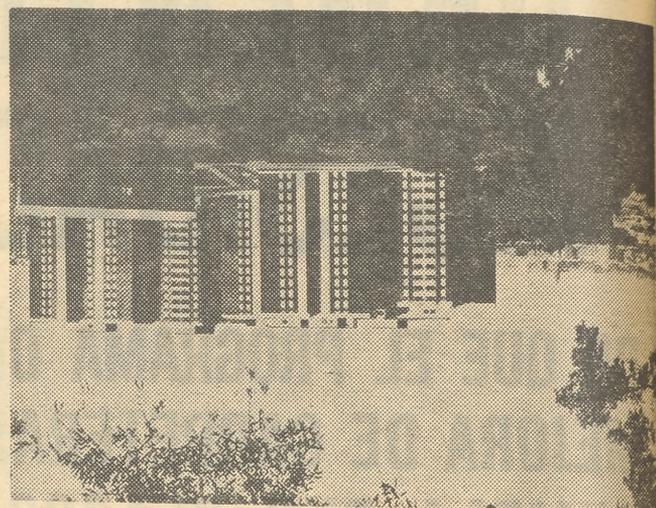
OFICINA CENTRAL:
BARCELONA - Balmes, 36

Delegaciones y oficinas en las principales capitales de España

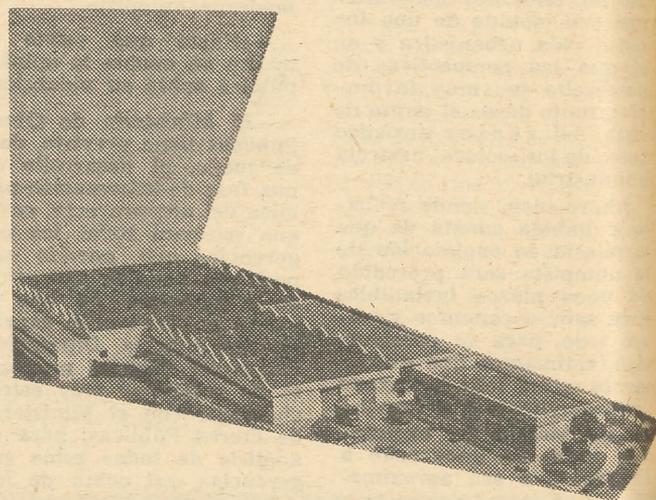
EN MALAGA:
Trinidad Grund, núm. 17
Teléfono 22 58 07



Su actividad abarca todos los sectores de la construcción; viviendas, túneles, aparcamientos subterráneos, ferrocarriles, clínicas, hospitales, centrales telefónicas, naves industriales, urbanizaciones, carreteras, autopistas, etc.



Colabora en el desarrollo de la **COSTA DEL SOL**, en sus actividades de construcción, promociones inmobiliarias y servicios públicos.



CUEVA DE NERJA

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

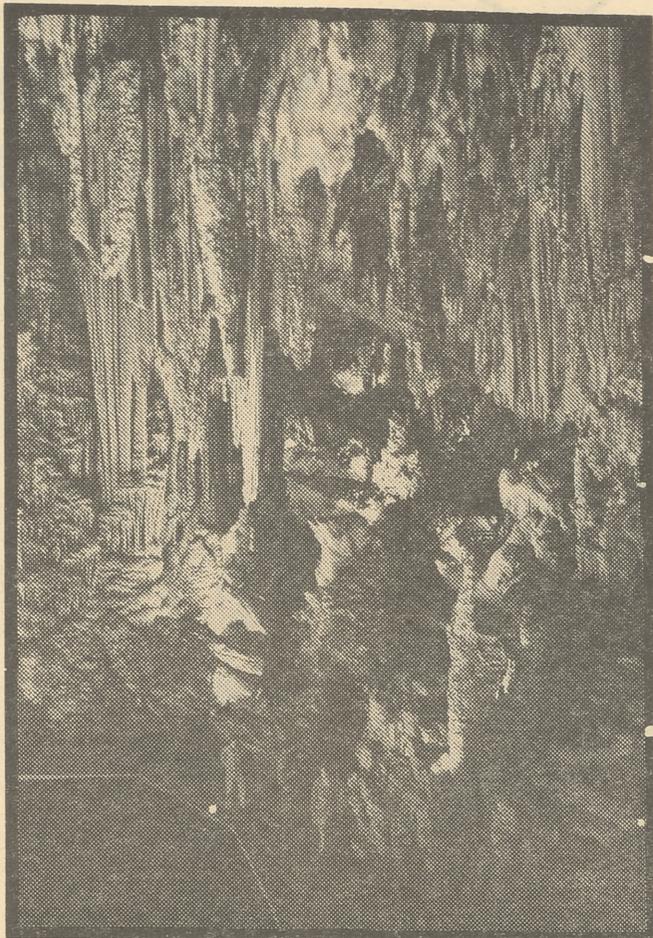
VIENTE mil años. Quién sabe si mil más, o mil menos. Pero allí está, sólo sabe Dios desde cuándo. Enorme catedral espeleológica, maravilla de la historia del mundo. Escondida bajo la superficie como guardando celosamente su fabuloso contenido secretos que nunca se develarán del todo. Sólo la hipótesis del científico, y el estudio concienzudo, podrán acercar algo a una verdad que está vedada para siempre. Imagen de lo que ha llegado a ser, sólo gracias a la paciencia infinita de la Naturaleza oculta, que en silencio y en oscuridad ha ido fraguando toda esta maravilla. Piedra, gota y tiempo han sido sus artifices.

FANTASMAGORICAS FIGURAS

Nerja está allí, muy cerca, y tantos años sin saberlo. Encajes de piedra, medidas que asustan y más misterio del por qué y el cuándo se ha gestado todo. Hay constantes incógnitas que van envueltas entre luces y sombras. Obsesión de líneas verticales, de conos inconclusos, de columnas que nacen y se mezclan. Pequeñez del género humano ante tamaños y formas caprichosas. Incomprensibles figuras de una pétreo

mil años, el hombre de Cro-Magnon. ¿Oculto? ¿Refugiado? ¿Habitándola? Desde luego, viviendo. Allí están su obra, sus restos, sus vasijas, su arte y sus propios huesos. Y allí quedaron para siempre, ocultos, sus secretos y su historia. En esa magnificente basílica enterrada que él no hizo.

Los nombres de sus rincones-salas importan poco, porque de esto se escribe, pero no se describe. Hay que estar dentro, contemplar, admirar y quedar pasmado, sobrecogido. Entre recovecos y pasadizos y subidas y bajadas y miradas a los al-



CATEDRAL ESPELEOLOGICA

confitería, de tarta monstruosa que no se sabe dónde empieza, dónde termina y hasta dónde llega. No tiene más que una palabra para definirla: su arquitectura es un puro capricho. Y al recordar cada uno de sus accesibles rincones, sobrecoge el tamaño, la antigüedad o la forma. Unas veces son pliegues inverosímiles, otras son columnas gigantes, macizas y monstruosas. Otras, delgadas impresionantes de telas de roca. Que se superponen, que se doblan, que se funden, que conmueven.

EL HOMBRE, ESE DESCONOCIDO

Y allí vivió, hace veinte

tísimos techos y las profundas simas. Veinte mil años después que sus congéneres, un día los hombres volvieron a entrar allí y quedaron

ellos, tras lo que contaron y demostraron, vinieron otros que acondicionaron la visita y pusieron la magia de las luces e hicieron po-

“Una casa-museo del arte español rupestre”
(A. Houghton)

perplejos ante tanta maravilla. Y los que entraron solos no quisieron guardarse el secreto, sino que el mundo entero participará de su alegría y su sorpresa. Y tras

sible que se llegue a sus rincones. Y entre ecos extraños suenan las mágicas notas de la música ambiental, ancestral y única. En una caja sonora que nadie

había concebido. Cueva de Nerja, misterio extraño, sortilegio pétreo, misterio constante y sobrecogedor. Caliza que rebosa y chorrea, que se iza o se arría, se esconde o nos asusta. Cataclismo, silencio, cascada, inexplicables monstruos escondidos.

Ni se crea ni se imagina, todo lo que hay que hacer es admirarlo. Cuando en su humildad se nos muestra con el traje de diario o cuando también se viste de gala para mostrarnos la maravilla inexplicable de las grandes ocasiones y alberga el ballet y el concierto en el escenario fantástico, asombroso, electrizante que ningún hombre podría crear. Así es la cueva de Nerja. Pero hay que verla. Intentar imaginársela es tarea imposible.

R. NARCISO
Foto GUZMAN



HORVISA

Hormigones Victoria, S. A.

Miembro de la Agrupación Nacional Española de Fabricantes de Hormigón Preparado (Anethop)

LOS SUMINISTRADORES DE HORMIGÓN DE LA COSTA DEL SOL ORIENTAL



Bomba de hormigón Stetter BPGOSV,
una de las últimas adquisiciones de HORVISA

**EMPRESA JOVEN
Y EN EVOLUCION**

Ponemos a disposición
de nuestros clientes:

- ◆ Ampliada flota
de vehículos
- ◆ Laboratorio móvil
de control de calidad
- ◆ Bombas para hormigón
- ◆ La colaboración de
todo nuestro personal
técnico-directivo

HORVISA

A DISPOSICION DE NUESTROS AMIGOS EN:

Dirección y planta núm. 1

El Morche (Málaga) - Teléfonos 53 03 25 y 53 03 26

Planta núm. 2

Almayate (Málaga)

EXTRA MÁLAGA PUEBLO



ANTEQUERA, enclave estratégico de toda la provincia. Una población con honda raigambre histórica, con un pasado floreciente y con un porvenir esperanzador. Precisamente por este enclavamiento excepcional es por lo que se constituye en nudo importantísimo de comunicaciones, que debe ser incrementado y mejorado. Es, sin lugar a dudas, uno de los lugares en que con más ansiedad se piensa y se cavila sobre qué puede darles o qué puede quitarles el trazado de una autopista. Su primera autoridad, don Francisco Ruiz Rojas, nos explica y nos aclara muchas cosas:

—Cuenta Antequera con un enclave privilegiado en la región andaluza. A una distancia relativamente corta de cuatro capitales como Córdoba, Sevilla, Granada y Málaga. Aparte de ser el centro de una comarca rica y productora. Su población actual, de más de cuarenta y tres mil habitantes, tiende a ser progresiva. Sus recursos actuales, preferentes y fundamentales, son los derivados de la agricultura.

TODA UNA ZONA

—Pero pensemos, señor alcalde, en Antequera como cabeza de toda una zona.

—Antequera es centro geográfico y económico de toda una extensa zona, desde luego. Son veinticinco pueblos con más de ciento cincuenta y seis mil habitantes, contando con una población activa que en el sector agrícola agrupa a unos cuarenta mil. Hay que darse cuenta de que —como en otros lugares— tenemos el fenómeno actual de la emigración, pero por su tendencia a regresar a su lugar de origen pensamos que se cuenta con mano de obra suficiente, sin olvidar por supuesto a la femenina, tan solicitada últimamente para ciertos sectores como el artesano y el textil.

—Miremos con esperanza el futuro. ¿Cuál es su objetivo?

—Pienso que se presenta a corto plazo. La agricultura es la base más sólida para la riqueza de

LOS PUEBLOS DEL INTERIOR SE PREOCUPAN

un país. Por fuerza ha de recuperar su privilegiada situación. La mayoría de las industrias actuales de mayor predicamento se nutren de productos agrícolas o ganaderos. Donde con más fuerza se vislumbra el porvenir de la comarca es en la creación del polígono industrial, pero quizá merezca hablar de ello en capítulo aparte. Sin olvidar menos aún el sector servicios, exigidos por la comercialización, los servicios complementarios y otros que suponen reducción de gastos generales.

POLIGONO INDUSTRIAL

—Bien, hablemos de ese polígono industrial.

—Gracias a Dios es una realidad en marcha. Está siendo dotado de los servicios necesarios, resultando importantes por su envergadura económica y por la creación de puestos de trabajo. Merece la pena destacar el hecho de que prácticamente está cubierta la solicitud de parcelas, destacando la instalación de la compañía hispano-danesa Sudotex, de acabado de fibras textiles, y la solicitud para un matadero

Habla el alcalde de Antequera

industrial, así como otras menores.

—Llegando al tema que nos interesa, ¿han notado ya la influencia de los medios de comunicación al ponerse en marcha los nuevos accesos a Málaga?

—El tráfico turístico y comercial sufre con la mejora de medios de comunicación un gran avance, evidentemente. Se ha notado mucho el flujo y reflujo en la población al estar más acercados con todas las zonas. Se viaja más y con mayor comodidad. Se emplea menos tiempo. No olvidemos que el propio ministro designó el plan de carreteras como «Plan de cercanías de Antequera». Nos convertiremos en una zona industrial y de servicios, pero además en el plano turístico la mejora de comunicaciones supondrá el incremento de las visitas.

LAS CONSECUENCIAS DE LA AUTOPISTA

—En resumen, ¿qué

consecuencias cree que puede reportar la futura autopista?

—Más que nada, el acercamiento —ya lo he dicho antes—, pero un acercamiento que no sólo beneficiará a los que vengán de lejos, sino a los desplazamientos cara a la zona industrial desde localidades cercanas.

—¿Inconvenientes, entonces?

—Ninguno. Romper fronteras y acercar pueblos ha de suponer ventaja y aproximación material y espiritual.

—¿Y cuál cree que sería la ubicación ideal?

—Es un tema muy discutido y polémico. Al parecer el proyecto la coloca muy cerca de la costa, lo que podía aislar al interior. Considero ideal el que se ubique al norte de los montes, y, desde luego, unida a la red nacional de autopistas. Ya tenemos aprobado un plan general de ordenación que recoge y programa estas necesidades.

—En pocas palabras, resúmame las necesidades más urgentes de Antequera.

—Contando con el polígono industrial y mejores comunicaciones, ambas cosas ya en marcha, habrá que completar y aumentar los servicios. Fundamentalmente construcciones escolares, nuevas viviendas, nuevas instalaciones hoteleras, promoción y creación de las mismas por el propio Estado, estación depuradora de aguas residuales —ya en proyecto— y ampliación de servicios e instalaciones para el hospital.

Gracias, señor alcalde.

R. NARCISO
Foto: GUZMAN

LA
AUTOPISTA
DE
LA COSTA
DEL SOL



GRAN BENEFICIO

Para Málaga y toda la provincia

El plan de modernización de nuestras carreteras sigue, con ritmo que a todos complace, llevando a la realidad el ambicioso proyecto de dotar a España de una red que pueda responder a las necesidades del presente y, también, a las de un futuro inmediato que no debe nunca constituir sorpresa; de ahí las previsiones tomadas.

Ahora, en este número, tratamos de recoger el gran significado y los beneficios que la autopista Costa del Sol ha de brindar a toda la provincia malagueña y aquellas zonas limítrofes que por sus propios méritos tienen atractivo para ese turismo seleccionado que es habitual en la Costa del Sol, y que cada día aumenta el censo en puntos tan importantes como Marbella y Torremolinos, entre los principales.

En relación con esta autopista, que afecta a la cadena hotelera Meliá, por tener en esa provincia dos de los más modernos hoteles, el Don Pepe y el Meliá Torremolinos, queremos saber lo que, de cara a ese futuro inmediato —ya presente—, que es la autopista de la Costa del Sol, puede significar para el más importante centro turístico español y tal y como lo son en la actualidad Marbella y Torremolinos. En una muy cordial charla, cuando Madrid tiene su humanidad desplegada con el signo trepidante de los tiempos nuevos y siempre agitado, nos atiende don José Andrés Furió, jefe de relaciones públicas de Hoteles Meliá. La conversación se inicia,

Entrevista con don José Andrés Furió, jefe de relaciones públicas de Hoteles Meliá

naturalmente, con motivo de la mencionada autopista, aunque después, ante el amplio e interesante campo de noticias que supone la organización hotelera Meliá, derivemos en nuestra charla a otros muchos temas relacionados con esta ejemplar empresa española.

—Es indudable que los beneficios que reportará a toda esa parte del litoral español la autopista de la Costa del Sol han de ser innumerables. Hoy, la actual carretera, es amplia y modernizada, pero no con la capacidad de tráfico que esta zona tiene prevista de inmediato, pues todos sabemos que uno de los lugares turísticos de España más promocionado es la Costa del Sol.

El señor Furió, conocedor profundo de todos cuantos lugares adonde están enclavados los hoteles Meliá, nos comparte su opinión sobre la autopista de esta bella parte de la costa española:

—Una de las cosas más fundamentales de la autopista, que supongo ha sido estudiado el proyecto con todo detalle, es la cuestión de accesos a proximidades geográficas, en profundidades para los tres puntos cardinales —el

otro es mar— de la provincia de Málaga, donde, a muy corta distancia de los centros netamente turísticos, existen pueblos y paisajes que para quienes vienen a conocerlos resultarán atractivos y un motivo y aliciente de justificar y considerar bien empleada la elección de la Costa del Sol como lugar de vacaciones y recreo. Estos accesos permitirán rápidas excursiones desde los centros bases de las vacaciones, una de las cosas que más preocupan a quienes viajan en plan de turistas.

—Y a la cadena Meliá, mejor dicho, a los hoteles de ustedes, el Don Pepe y el Meliá Torremolinos, ¿en qué grado les afecta esta autopista?

—En toda aquella consecuencia natural que supone una mejora de esta importancia. El hecho en sí de que nuestros hoteles estén siempre trabajando a la máxima capacidad no quiere decir que no sintamos satisfacción al saber de una realidad tan importante como es la autopista de la Costa del Sol. Cuando una obra o acto supone un bien general, todos quedamos afectados. Y este es nuestro caso concreto en Marbella y Torremolinos.

—¿Algún proyecto para el

Meliá Don Pepe, en Marbella, ante este futuro inmediato de una gran vía de comunicación?

—Aunque coincida en muchas cosas, lo cierto es que nosotros vamos a la ampliación del Hotel Don Pepe por la propia necesidad que nuestros clientes, al elegirnos, plantean ahí que enfrente mismo alcance otro cuerpo del Don Pepe, con una capacidad aproximada a las doscientas habitaciones y, naturalmente, con todos los servicios del Don Pepe... Y es que el problema de clientes,afortunadamente, no existe para nosotros.

—Señor Furió, ¿y en Torremolinos?

—También sufrimos ampliación. El Meliá Torremolinos llevará un anexo, en continuidad estructural con el actual, que supondrá un aumento en plazas hoteleras superior al centenar. Estas obras están ya muy avanzadas y su terminación es prevista para un corto plazo de tiempo.

En el despacho de la central de hoteles que Meliá tiene en Madrid, curioso es todo tipo de revista y folle-

tos por esta gran organización, con buen gusto y con un sentido propio que corresponde a la categoría de que goza dentro y fuera de España. Don José Andrés nos habla de muchos aspectos que no siempre conocemos de los españoles en cuanto a expansión de hoteles.

Por ejemplo, actualmente la cadena cuenta ya con veinte hoteles en España, y en breve, con otros veinte en el extranjero, número considerable en cualquier cadena del mundo.

Y los del extranjero llevan todos el nombre Me-

completamente todos, y después tienen otro nombre añadido, el que retiene, al elegirnos, plantean ahí que enfrente mismo alcance otro cuerpo del Don Pepe, con una capacidad aproximada a las doscientas habitaciones y, naturalmente, con todos los servicios del Don Pepe... Y es que el problema de clientes,afortunadamente, no existe para nosotros.



tablecimientos siempre serán Meliá en primer lugar del nombre comercial completo.

—De los veinte que sumará la cadena en el extranjero, ¿funcionan algunos ya?

—Actualmente dos en México, uno en el Distrito Federal y otro en el estado de Michoacán. Para primero de febrero está prevista la inauguración del Meliá Hotel en Puerto la Cruz, de Venezuela, y así, ya en una fase continuada, en tres o cuatro años, habrán ido terminándose e inaugurando otros ho-

señor Furió y una especie de exclamación:

—¡Ojalá hubiese muchos Don Pepe!

—¿Por qué esta frase, señor Furió?

—Porque es un gran hotel, al que toda la organización tenemos cariño. Desde el año 1965 se le consideró el mejor hotel de la Costa del Sol, el primero en hoteles de playas de Europa y otras muchas calificaciones que, dentro de los hoteles de cinco estrellas, no es tan fácil conseguir.

La cadena Meliá, con sus hoteles en Marbella, amplía la capacidad del «Don Pepe» y el «Meliá Torremolinos», de acuerdo a la importancia que esta zona tiene, y más aún, tendrá, en un futuro inmediato

los medios de la técnica y funcionalidad actual para celebrar en ellos Congresos, convenciones de todo orden, en fin, reuniones de ese mundo de la ciencia o los negocios que aun trabajando saben complementarlo con un sentido práctico del turismo y las vacaciones. Nuestros salones de convenciones están a la altura de los de cualquier país avanzado, con sus traductores simultáneos instalados, con salas donde la acústica queda garantizada para cualquier disertación;

ENCLAVE DEL MEJOR TURISMO ESPAÑOL

teles de estos veinte mencionados.

Estamos llenando de ceniza el amplio y profundo cenicerio de la mesa de trabajo del señor Furió. Lo está llenando solamente el que ha ido de visita, pues el señor Furió no fuma, aunque no le molesta el humo, según nos dice. Apuntamos el detalle no por su importancia, sino por proporcionar y relacionar el detalle al tiempo largo dedicado gentilmente por este jefe de relaciones públicas que sabe todas y cada cosa de lo que a la cadena hotelera Meliá afecta.

—¿Qué podría significar, volviendo a la Costa del Sol, para este Meliá en expansión que ustedes son el hotel Don Pepe de Marbella?

Un gesto de sonrisa en el

—¿Qué hotel Meliá es el más grande en capacidad de plazas?

—El Meliá Castilla, con mil habitaciones. En el año 1970 era el más grande de Europa y, actualmente, uno de los más grandes de nuestro continente.

Y, como es natural, el más grande de España...

—Exactamente, aunque existan dentro de nuestra cadena otros que se aproximan, con seiscientos, setecientos plazas...

—¿Qué cobertura cubre la cadena Meliá, en servicios?

—Bueno, independientemente de los habituales de alojamiento y restaurante, la cadena Meliá cuenta ya con hoteles preparados con todos

en fin, con todo lo que suponga técnica y progreso al servicio de este tipo de actos.

Tenemos que buscar el punto final. Lo hacemos con las palabras de don José Andrés Furió refiriéndose a la autopista de la Costa del Sol. Comenta:

—El beneficio de ella no será solamente para Málaga, sino, incluso, para otras provincias que, aun estando próximas, se beneficiarán de la mayor afluencia de ese turismo al que se le facilita un medio seguro y rápido de viajar, de hacer excursiones a ellas. Y esto es importante.

J. ALONSO GUERRA

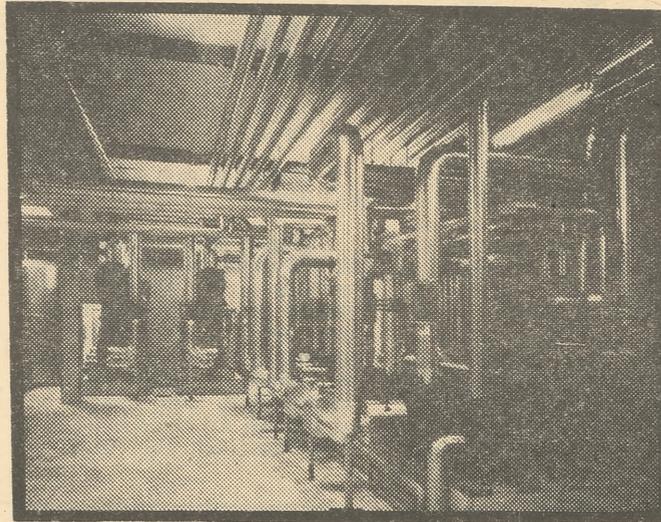
EXTRA

MÁLAGA AUTOPISTA PUEBLO

ECONOMIA ENERGETICA

- ◆ «Es conveniente, si la carretera actual persiste»
- ◆ «Podemos garantizar una economía en el consumo de energía»

“AIRESA ES UNA MANERA DE SER”



Hemos querido también conocer la opinión interesante de la compañía instaladora más importante y compleja de España, y para ello hemos charlado con don Armando Rodríguez Alarcón, director de la misma en Andalucía.

—Señor Rodríguez, ¿qué opina, en general, sobre la autopista?

—Todo lo que conduzca a una seguridad y rapidez es bueno.

—¿Qué piensa de su trazado?

—Sin querer herir susceptibilidades, creo que la autopista debe ser independiente de la actual carretera de la costa. En cantidad de países extranjeros se han construido autopistas conservando las antiguas carreteras costeras.

UNA RESPUESTA CONCISA

—Pero, por favor, quisiera obtener de usted una respuesta concisa.

—No creo estar preparado para contestar con exactitud al respecto, porque mi especialidad está orientada al tema de las instalaciones generales y no a obras públicas.

—Conocemos la reputación de que goza la compañía Airesa en todos los temas que desarrolla, pero ¿qué particularidad tienen ustedes, ya que son diferentes a los demás en su trabajo?

—Efectivamente, yo diría que Airesa es una manera de ser. Nuestros objetivos son a largo plazo. Creemos que nuestra técnica no es acoplar una serie de máquinas, tubos, conductos y conductores para que el día «D» de la puesta en marcha de las instalaciones nos reciba la obra el arquitecto director. Para nosotros, éste es el punto de partida y no la meta. Nosotros vamos mucho más allá. Un edificio se compone de dos partes básicas e iguales entre sí (la obra civil y las instalaciones electromecánicas). La primera parte o estática, una vez bien resuelta en cuanto a armonía arquitectónica, funcionamiento de uso y solidez, es una constante. Sin embargo, la segunda parte o dinámica es una variable planteada por la primera que requiere un estudio compagi-

nado durante el proyecto y una contratación separada durante la ejecución.

—Bueno, pero nos estamos saliendo del tema autopista, aunque creo que éste es también interesante y que vale la pena profundizar. ¿Cómo es que dice que las instalaciones y la obra civil deben estudiarse conjuntamente y contratarse separadas? ¿No es esto una controversia?

—Pues no. Es la única solución, y me explico: nosotros concebimos una instalación para el tiempo que deba durar un edificio con el mínimo consumo posible y el menor gasto de mantenimiento. Y esto sólo interesa al arquitecto y a la propiedad, pero no a la empresa de obra civil, que algunas veces consigue el contrato general del edificio. Y es conocidísimo el trasiego de previstos para instalaciones que se vierte en el capítulo de albañilería, pues, al parecer, esta partida siempre produce pérdidas.

nimiento, el consumo de energía, los repuestos y las reparaciones.

Cuando un cliente compra una instalación de Airesa englobada en un contrato general de un contratista, compra sólo una instalación de aire acondicionado, pero renuncia a adquirir la solución completa de su problema, que podemos ofrecerle estudiando con él el sistema completo desde el proyecto.

En cualquier edificio, proyectamos junto con el arquitecto y el usuario el conjunto de instalaciones de electricidad, fontanería, aire acondicionado, piscina, riego, depuración, etcétera, podemos garantizar una economía en el consumo de energía del orden del 40 por 100 del gasto que se produce cuando cada instalación está proyectada y ejecutada por su lado, sin atenderse a una coordinación y a un criterio de conjunto.

La importancia del consumo energético y del costo del personal de mantenimiento será cada día mayor y no puede despreciarse a la hora de elegir un sistema. Por todo ello podemos decir que si el cliente quiere, Airesa también puede venderle sólo la instalación de aire acondicionado. Pero nuestra actividad es darle una solución completa a su sistema de servicios técnicos no sólo para el día de la inauguración, sino para toda la vida del edificio.

—Este tema y esta política, a la vista de las perspectivas energéticas, se pueden declarar de utilidad pública. No creemos que haya muchas empresas que enfoquen sus objetivos tan acertadamente para una economía mejor. Pero, en fin, volvamos a la autopista. ¿Cómo se define usted?

—Me reitero en que es algo bueno. Empleará mano de obra, simplificará el transporte, dará seguridad y economizará energía. Pero todo ello basándome en que la carretera de la costa continuará y será independiente. Como podrá comprobar, en este tema de la autopista, como en cualquier otro, nuestra política es siempre la misma: ahorro de energía desde todo punto y hora.

R. NARCISO

—Siga explicando estos conceptos.

AHORRO DE ENERGIA

—Le decía que la parte estática, una vez ejecutada, tuvo un costo. Sin embargo, la dinámica empieza a constar a su puesta en marcha, en la conservación, conducción o manejo y consumo energético.

—¿Se encamina usted al acondicionamiento de aire?

—En absoluto. Airesa no vende sólo instalaciones de acondicionamiento de aire, sino que la principal actividad es proyectar, realizar y mantener sistemas completos de servicios técnicos en la edificación, concebidos no con un criterio del menor precio posible de las instalaciones resultantes, sino con el de que el costo total de disponer de esos servicios durante veinte o treinta años haya sido el menor posible. Este costo total incluye no sólo el de las máquinas y materiales, sino su entretie-

● En un futuro próximo tendremos coches eléctricos

ELECTRICIDAD, palabra mágica que mueve al mundo. Fuente de energía imprescindible ya para un mundo actual. La industria, el comercio, los servicios, el hogar, todo, se alimenta con electricidad. Es más, las grandes fuentes de energía que nos permiten vivir y prosperar acaban transformándose en algún momento en electricidad. Mueve, calienta, alumina, comunica, transporta y da sonido. Y esa fuente de energía necesita de hombres, de organizaciones, de técnico., que la dominen, la manejen, la transporten y la instalen. Los imprescindibles que hagan posible ponerla a nuestro servicio. Es su profesión y su entrega en bien de los demás. Se siente curiosidad por saber cómo funcionan, cómo se organizan y dónde trabajan.

Vayamos al ejemplo. Montajes eléctricos Braun.

—Pertenecen a un grupo de empresas, complejo y unido. ¿Cuál?

—El Grupo Bran, que comprende a Montajes Eléctricos, Ascensores, Refrigeración Industrial, Electrodomésticos, y Aire Acondicionado. Tienen el mismo Consejo de Administración, pero están constituidas jurídicamente independientes.

TODO EL TERRITORIO NACIONAL

—¿Cuál es el área de acción de estas empresas?

—Unas regionales, otras provinciales y otras, como ésta, que comprende todo el territorio nacional. Con delegaciones en Madrid, La Coruña, Las Palmas, Sevilla, y la central, en Málaga.

—Me habla de Braun Industrial. ¿Qué hace esta empresa?

—Es la que fabrica los componentes que han de utilizar las otras filiales.

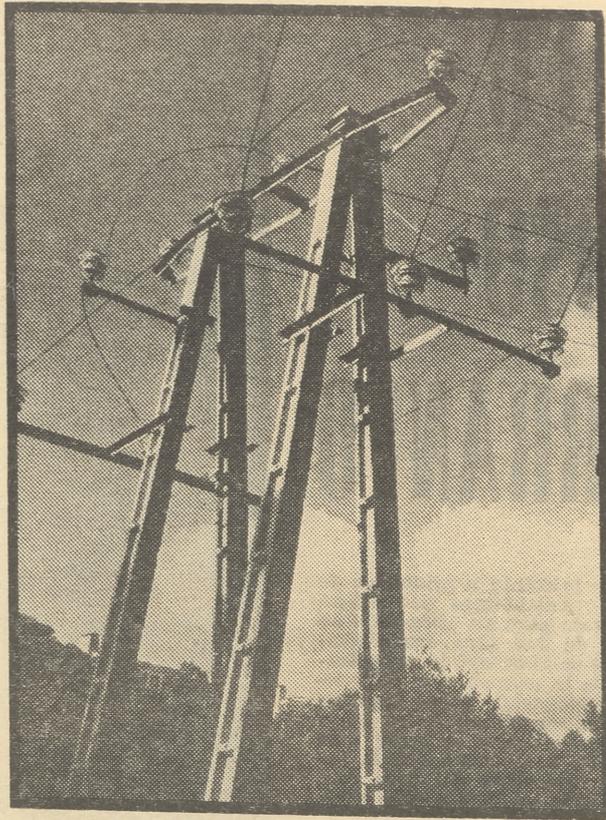
La conversación es al alimón con don Eduardo Braun, uno de los miembros directivos y propietarios del grupo, y con don Ricardo Benjumea, que es el director general de Montajes Eléctricos.

—Don Ricardo: ¿comprende esta empresa toda la gama de montajes?

—Por supuesto que sí, y en toda España. Instalaciones de alta tensión, de baja, industriales, alumbrados públicos, de viviendas, y con una división dedicada a las instalaciones de electroacústica, que queda circunscrita a la provincia de Málaga exclusivamente.

—¿Cuántos años lleva funcionando?

—Braun se fundó en mil novecientos veintiocho. La fundó mi padre, Alejandro Braun. Luego pasó por diversas etapas hasta la creación de todas las empresas del grupo. Todas



LA ELECTRICIDAD, FASCINANTE FUENTE DE ENERGIA

estas actividades que hemos mencionado se refundian en un simple y único órgano de ejecución, y a medida que han ido creciendo se han ido segregando.

TODA UNA LARGA LISTA DE REALIZACIONES

—Tiene que existir forzosamente. Son cuarenta y cinco años de vida, y la experiencia es mucha. Cualquiera de los dos me puede recordar ahora alguno de los montajes que ya tienen realizados?

—Son tantas, que es difícil recordarlas ahora. Pero podríamos citar, por ejemplo, como una interesante realización de alumbrado público la de carretera de Cádiz, a su paso por toda Málaga, el hospital Clínico de Sevilla (de reciente terminación, que es una obra de un gran volumen y muy compleja, a donde los materiales son también

de Braun Industrial; centrales eléctricas, el aeropuerto de Almería, de Málaga y de Lanzarote, el de Fuerteventura; el alumbrado de varias estaciones del Metro en Madrid, polígonos industriales en casi todas las provincias de España e infinidad de otras cosas que ahora es imposible recordar.

—¿Sigue siendo, señor Braun, la electricidad el medio de energía más interesante?

—Por supuesto. Y creemos que lo seguirá siendo. Si persisten algunas circunstancias de la actual política internacional, nos veremos con automóviles eléctricos en muy corto tiempo.

—¿Qué proyectos tienen para el futuro?

—De momento, cubrir todo el resto del territorio nacional con delegaciones regionales. Quién sabe si en un futuro más o menos lejano, llegar también al extranjero. Aunque siempre sabemos que

va a resultar difícil, como resulta en todo momento para una empresa de servicios.

—Vayamos a la pregunta de rigor. Estamos centrados en un tema: opinen sobre la futura autopista de la Costa del Sol.

—Como empresa y como grupo de empresas que estamos al servicio de innumerables clientes que están afectados dentro de la zona a donde estará esta magnífica autopista, muy necesaria y muy discutida, queremos ser completamente imparciales. Nuestra opinión es que resulta necesaria, pero que se sitúe de la forma más idónea, no perjudicando a nadie y, sin embargo, beneficiando a todos.

—Ojalá que se puedan ver cumplido tanto estos deseos y sino igualmente sus legítimas aspiraciones profesionales en su especialidad. Gracias a los dos.

**R. NARCISO
Fotos GUZMAN**

EXTRA MÁLAGA PUEBLO

- 45 años de experiencia en toda España
- Montajes Eléctricos Braun piensa en el exterior



EL PROYECTO MAS AMBICIOSO DEL MEDITERRANEO

—Señor Rosado: tengo entendido que su empresa tiene programada una realización de gran categoría.

—Efectivamente. Aunque la afirmación pueda parecer pretenciosa, creo que nuestro proyecto es el más ambicioso de todo el Mediterráneo, ya que sobre un área de casi cuatro millones de metros cuadrados, con cuatro kilómetros de fachada al mar, se ha concebido un gran centro residencial de lujo, cuyos pilares fundamentales son un campo de golf de inigualable espectacularidad y un magnífico puerto deportivo.

—Dénos más detalles, por favor.

—Aprovechando una topografía que los urbanistas consideran ideal, formada por una sucesión de colinas que ganan altura a medida que se alejan del mar y se abren sobre éste, formando un anfiteatro natural, se han creado unos núcleos urbanísticos que disfrutan de unas vistas panorámicas impresionantes. Piense que desde cualquiera de ellos se contemplan doscientos kilómetros de costa y que se han concebido de forma que el residente, en cualquiera de ellos, disfrute no sólo de paz y paisaje, sino de cuanto entretenga su ocio y le haga la vida agradable.

—¿Se trata de una realización a corto o a largo plazo?

—Dada la envergadura del proyecto, se va a ejecutar en dos fases. La primera ya está iniciada, y dispone de un conjunto de apartamentos de lujo, con situación privilegiada sobre las playas de El Peñoncillo, ejecutados con un criterio arquitectónico totalmente adaptado al paisaje, que se aparta de lo rutinario y habitual en la costa. Dentro de esta fase se inicia inmediatamente un hotel de cinco estrellas y una gran galería comercial, y se están construyendo ya magníficos chalets.

¿HABRA MODIFICACIONES?

—¿Cuándo comenzará la segunda fase?

—Está muy condicionada por el campo de golf, que, sin triunfalismos, va a ser el más espectacular del mundo, ya que los jugadores disfrutarán de la contemplación de un paisaje maravilloso, que les recreará doblemente. Los movimientos de tie-

rra se iniciarán a principios de año, y calculamos que estará dispuesto para su utilización en plazo de dos años. Inmediatamente se abordará la urbanización de la segunda fase del centro residencial, cuyos terrenos se irán repoblando entre tanto con las especies arbóreas más idóneas. Calculamos que la total urbanización del área esté terminada en siete u ocho años.

—¿Qué repercusión económica tendrá este proyecto sobre la zona?

CALACEIT

—Sinceramente, creo que es trascendental no sólo para los dos Municipios en que se asienta, Torrox y Nerja, sino también para los de Frigiliana y Cádiz, de los que ya estamos empleando mucha mano de obra en las edificaciones. Los puestos de trabajo que se han de crear con la construcción en el área de cuatro hoteles de lujo, el puerto deportivo, el campo de golf, los tres centros comerciales proyectados y las grandes zonas ajardinadas precisarán gran cantidad de personal, para el que la empresa va a comenzar la construcción de viviendas adecuadas.

—Señor Rosado, ¿conviene a su empresa la ampliación de la actual carretera?

—En términos generales, sí, porque dará fluidez al tráfico desde Málaga y su aeropuerto. Sin embargo, en determinados tramos de ella, la carretera discurre encajonada entre la playa y unos contrafuertes montañosos, cuyo desmoronamiento costaría muchísimo. Como en ningún caso es admisible que la ampliación se pretenda realizar a

costa de destruir las playas, se hará necesario en esos puntos el estudio de unas variantes que resuelvan satisfactoriamente el problema.

¿Y LA AUTOPISTA?

—Usted sabe que se proyecta pasar por la Costa del Sol oriental la autopista del Mediterráneo. ¿Qué significa ello para este sector de la costa?

—El problema que aborda es muy complejo. Entiendo que una autopista, como toda obra pública, sea o no ejecutada con fondos estatales, ha de responder a una necesidad y perseguir un fin de creación de riqueza. Pero para que la riqueza destruida no sea superior a la creada es imprescindible que se estudie cuidadosamente su trazado y se tenga muy en cuenta la incidencia de éste en las realidades (o posibilidades) socioeconómicas de las zonas del territorio que va a atravesar.

—¿Cuál cree que sería el trazado ideal a través de la Costa del Sol?

—Para mí no está nada ro que sea ideal construir autopista «a través» de la ta del Sol. A la Costa del Sol como receptora de un turismo que procede en parte del extranjero, le convendrá una autopista que canalice hasta Málaga, Granada, Almería y, por último, a las capitales de la zona, un porcentaje de turistas que gan a ella por carretera, por avión o barco. Desde las capitales ese turismo puede dirigirse a los distintos puntos de la costa, con recorridos más inferiores a cincuenta kilómetros, valiéndose de la O.N.T. ampliada, y aun de otras complementarias o variantes que aquella que se vayan creando en el futuro. Por este trazado diversificado y de cortos recorridos, es evidente que no falta una autopista. En consecuencia, la autopista a través de la Costa del Sol que facilitará en principio será el tráfico rápido de aquellas zonas que se dirijan desde Francia, Cataluña o Levante a Marruecos o a Portugal, y a pasar por la Costa del



Habla don José María Rosado González

CAMPO DE GOLF
ESPECTACULAR
DEL MUNDO
PUERTO DEPORTIVO
4.000.000 DE
METROS URBANIZADOS

sin detenerse. Para esa finalidad, tan ajena o contraria a los intereses económicos de la costa, no creo que esté justificada la violenta incidencia que el trazado de la autopista representaría en su economía, en su paisaje y su hábitat. Tenga en cuenta que desde el punto de vista sociológico está demostrado que una autopista convierte en inhabitable (al menos para una población turística) una franja de un kilómetro a cada lado de su eje. Dado que la zona litoral donde están asentadas o programadas las urbanizaciones e instalaciones hoteleras es muy estrecha, con profundidad inferior a los tres kilómetros en la mayoría de los casos, el trazado por ella de la autopista destruiría sin reme-

dio una industria como la turística que ha sido niveladora de nuestra economía y base de nuestro desarrollo. En mi opinión, debe, pues, llevarse lo más al interior posible. De ser viable, a la espalda de la cadena montañosa que limita al Norte y protege a la costa, y contribuiría además al desarrollo de gran número de pueblos bellos, que hoy se encuentran marginados del fenómeno turístico y, fatalmente, empobrecidos.

LA COSTA DEL SOL ORIENTAL

—¿Favorecería el más rápido desarrollo de la costa oriental el trazado de la autopista?

—Aunque no me gusta ese calificativo de «oriental», porque me suena a «guerra fría», puedo asegurarle que en el más lento desarrollo de la que usted llama costa oriental han intervenido otros factores, además de los de las comunicaciones. De una parte, que el desarrollo de la costa oeste de Málaga lo inició el turismo que provenía de Gibraltar; de otra, que los terrenos de aquel tramo de costa no tenían un valor tan alto y casi prohibitivo para una industria turística incipiente como los de la franja litoral al este de Málaga, las vegas de esta costa llamada oriental Torrox, Nerja, Almuñécar, etc., son auténticos vergeles, donde se obtienen cosechas extratempranas y tienen arraigo los cultivos de especies subtropicales de alta cotización. Ello da a sus tierras un alto valor agrícola, que los ha sustraído a los negocios turísticos especulativos. El labrador no vende si no le pagan muy bien. Y sólo pagan bien quienes pueden hacerlo y tienen proyectos de alta cate-

goría, que requieren un mercado más exigente y restringido. La nivelación entre las dos zonas será, pues, lenta, con autopista o sin ella. No obstante, si todos, promotores y autoridades, sabemos sacar fruto de la experiencia ajena, el desarrollo de este sector de la costa será más metódico, ordenado y provechoso. El porvenir de esta zona es fabuloso.

—¿Hay cooperativas u organismos que defiendan los intereses de este sector de la costa?

—Vuelvo a repetirle que la llamada «zona oriental» también es Costa del Sol. Por ello está dentro del ámbito de actuación de la cooperativa de promotores, que alcanza desde el cabo de Gata, en Almería, a la Punta de Tarifa, en Cádiz. Yo mismo pertenezco a la Junta rectora de la cooperativa, como promotor de este sector de la costa. Además se ha creado recientemente una Agrupación Regional Sindical de Urbanizadores de Andalucía, que tengo el honor de presidir, que defiende los intereses específicos de los urbanizadores de toda la región. Y existe también una mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol oriental. Como verá, organismos no faltan. Lo necesario es que todos ellos, oficiales y particulares, aumenten sus esfuerzos para evitar la destrucción de nuestros paisajes y de nuestras bellezas, que no pertenecen a los urbanizadores ni a los Ayuntamientos, sino que constituyen un patrimonio del pueblo español que todos estamos obligados a defender, y que, honradamente explotado, puede constituir una fuente inagotable de riqueza y de progreso para España.

R. NARCISO

Fotos GUZMAN

EXTRA

MÁLAGA

PUEBLO

ME piden mi opinión sobre la autopista de la Costa del Sol, de la que tanto se está hablando en la actualidad.

Tengo que decirle que es un asunto que considero sumamente delicado y muy importante, y voy a permitirme hacer unas aclaraciones que reflejan mi punto de vista en el mismo.

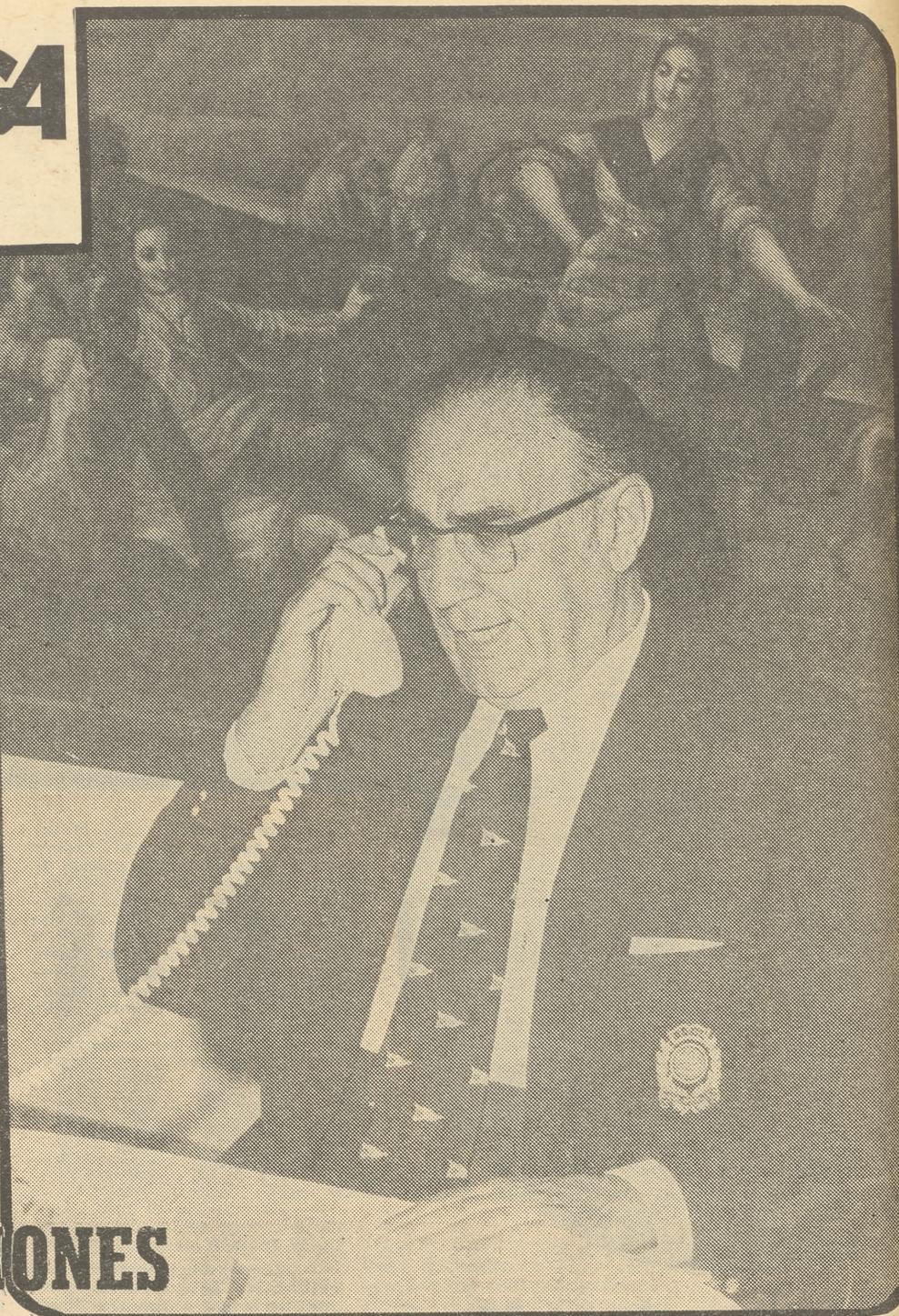
UN PATRIMONIO FABULOSO

Considero muy importante señalar que en la Costa del Sol hay un patrimonio fabuloso, para la generación presente y para las futuras generaciones. Ese patrimonio lo constituyen los terrenos que, desde Málaga a Algeciras, tienen vistas al mar. En algunos parajes, desde el mar a la montaña hay una distancia de dos, tres, cuatro o cinco kilómetros, y en algunos casos más. Partiendo de la base de que la Costa del Sol tiene un clima maravilloso, lo que la hace aprovechable todo el año, el turismo irá en aumento cada año, y los ingresos que este turismo proporcione a España, durante muchísimos años, es decir, generación tras generación, serán extraordinarios.

Para tener una idea comparativa y poder calibrar la

DECLARACIONES DE DON JOSE BANUS MASDEU SOBRE LA AUTOPISTA

Importancia que yo le estoy dando al mencionado patrimonio, no hay más que llegarse a la Costa Azul y ver la zona que va desde Saint Tropez a Montecarlo, esa zona que podríamos llamar «pionera del turismo», que se inició hace ya cien años, y que tuvo su auge en la «belle époque». Si uno se sitúa a la orilla del mar, de espaldas a él, y mira al interior, hacia las montañas, se verá que en estos cien años



las construcciones de toda índole profundizan diez o doce kilómetros, casi todo saturado, pero que siguen actualmente ampliando estas zonas hacia el interior, con nuevas urbanizaciones y grandes edificaciones. Con esta visión podemos comprender lo que puede significar un patrimonio turístico en el presente y futuro de la Costa del Sol, con la ventaja, repito, de su clima excepcional, que la ha-

ce explotable todo el año, caso que no se da en la Costa Azul, donde hay varios meses del año poco aprovechables para el turismo.

HAY QUE MEDITARLO

Expuesto ya mi criterio sobre la importancia de esos terrenos entre el mar y la montaña, creo que todo lo que se haga en la Costa del

Sol relacionado con sus comunicaciones debe meditarse mucho para no perjudicar el patrimonio del que tanto estoy hablando, sino beneficiarlo o mejorarlo, si ello es posible.

Respecto a la construcción de la autopista, creo que no podemos contestar los que no somos técnicos sobre si procede o no su trazado, etc. Opino que para llegar al final de un estudio de esta envergadura tendrán que intervenir muchos técnicos, en sus distintas especialidades, cuyos trabajos exhaustivos darán la contestación definitiva de lo que resulte más necesario y útil para la Costa del Sol.

“ORIENTE” Y
“OCCIDENTE”

EXTRA
MÁLAGA
PUEBLO

El algarrobo bajo el cual tomaba el gazpacho el guarda de las vacas, al amparo de su sombra gorda y refrescante, preside hoy un hotel de diez pisos y cuatrocientas habitaciones. La playa, donde a lo largo de su franja dormían la siesta sin ser molestadas cientos de tranquilas gaviotas, es el punto de cita y reunión con el sol de miles de turistas que, al igual que las gaviotas, dormitan placidamente sin que nadie se oponga. En la colina roja, donde hoy se alza sabe Dios qué cosa para que la gente se divierta triscaban las cabras al empezar el día. Y en el río donde bajaban los perros a refrescarse y a duras penas se chapuzaban en sus aguas mansas han nacido truchas. El milagro alemán es un juego de niños comparado con este milagro «a la española» de la Costa del Sol.

Y dentro del «milagro», como puesto a tono con el tiempo, «Marbella 2000» Dos edificios gemelos. «Oriente» y «Occidente», como símbolo cálido, son sus nombres. Una piscina entre ambos y servicios comunes, enclavados al borde del mar y asomándose a él con curiosidad. Desde el puro nivel de la arena de la playa hasta las ocho plantas de cada edificio. Obra arquitectónica perfecta, encajada en el ambiente, lujosa, atractiva. Zona de relax artificial, incrustada en la Naturaleza. Esto es «Marbella 2000» Una especie de anticipo del futuro. De ese futuro inmediato que ya nos está mirando con ansiedad desde la última esquina del siglo XX.

Pero nadie mejor que el señor Jan —Yves Jan— puede hablar de este complejo residencial, hecho más que para dejar volar unas vacaciones para pasar el resto de la vida. Y a él le preguntamos:

—Señor Jan, ¿la característica de este conjunto va a ser el lujo?

—Efectivamente. La zona de Marbella tiene un turismo de alto nivel, al que hay que proporcionarle lo que desea. Y lo que desea este turismo es, concretamente, lujo, que es lo que le daremos...

—¿Puede concretar ese lujo?

—Sin lugar a dudas. Aparte de los detalles decorativos, donde, naturalmente, no se

2

escatimará nada y todo será de primerísima calidad, el conjunto dispondrá de un generador propio de electricidad, reservas de agua con depuradora propia, dos plantas de aparcamiento, piscina, boutiques, comercios, etcétera.

Ives Jan se entusiasma hablando. De pronto, como para singularizar más a «Marbella 2000», añade:

—En el conjunto sólo habrá ciento cincuenta y dos viviendas. Ciento cincuenta y dos viviendas que contarán con servicios más propios de grandes concentraciones, como la depuradora de agua o el generador de energía.

La promotora es Marbella Palace (Mapesa). Ciento por ciento de capital español, punto importante cuando se nos empieza a acusar de estar vendiendo al exterior

nuestra costa. Promociones Mapesa y construye Jotsa, constructora que tiene fama de perfilar meticulosamente el acabado de sus edificios.

Creemos que, por primera vez, una urbanizadora está construyendo con visión de futuro. El nombre de «Marbella 2000» no es ocasional. Responde a esa preocupación por hacer algo que dentro de veintisiete años esté fresco, como recién inaugurado, y esté al día con las exigencias de fin de siglo.

Hoy ya se puede predecir para el Málaga del año 2000 que la Costa del Sol acabará siendo una larga ciudad. De Málaga a Estepona se sucederán las edificaciones y las luces. Y habrá una numeración para las casas que empezará en uno y acabará en el cincuenta mil. Y ya no habrá tierrecitas de agricultores y el pastoreo se habrá

EDIFICIOS PARA EL FUTURO



retirado del mar. Ahora mismo ya gusta de imaginarse este costa, dentro de veintisiete años, vista desde el mar. Cuando sea una procesión de bombillas, una marcha luminosa, un ascua de fuego por la noche y un collar de esmeraldas por el día, enfilados por una autopista que ya no será autopista, sino la calle central de la ciudad más larga del mundo.

Y en la zona noble de esa calle, como una bella muestra de futurismo, «Marbella 2000» seguirá en vanguardia, al borde del mar, erguidas sus torres como dos muchachas insolentes, de cara al Sol.



MARBELLA

**UNA
REALIDAD
EN
PLENO
CORAZON
DE
LA COSTA
DEL SOL**

2000

**152
APARTAMENTOS
DE LUJO**