

LAS URBANIZACIONES TURÍSTICAS DE ISLA DEL MORAL (AYAMONTE, HUELVA).

The housing developments of Isla del Moral (Ayamonte, Huelva).

Frank Babinger^a

^a Profesor Ayudante del Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física de la Universidad Complutense de Madrid. fbabinger@ghis.ucm.es

Abstract

This paper analyzes the diachronic evolution followed by the housing developments at Isla del Moral, municipality of Ayamonte in Huelva (Spain). Almost continuous growth of population and buildings, coupled with a tourism planning dating back to the sixties of last century, is reflected in the occupation of the beach frontline in an environment that was not urbanized until early this millennium. To show this development, population and housing censuses, but also aerial photographs of the last half century are used, that allow easy viewing of the main changes occurring over time. The new holiday complexes currently rising on Isla del Moral do not take into account the natural dynamics of the environment that contains multiple hazards, putting the urbanizations at risk. The urban planning should count with this natural dynamics, especially with the future sea level rise in particularly vulnerable environments like marshlands. Territorial and sectorial planning (municipal, regional and governmental) applied so far has not been able to avoid numerous dysfunctions linked to the occupation of risk areas. The Integrated Coastal Zone Management, if ever implemented in this space, could be a solution to the future in the case that the competent authorities ensure its implementation and the continuous monitoring to avoid repeating mistakes of the past and present in the occupation of the territory.

Keywords: Housing developments, land use, tourism planning, coast, natural hazards, Integrated Coastal Zone Management (ICZM)

Resumen

El presente artículo analiza la evolución diacrónica seguida por las urbanizaciones turísticas de Isla del Moral del municipio onubense de Ayamonte. El crecimiento casi continuo de la población y de las construcciones, aunado a una planificación turística que data de los años sesenta del siglo pasado, se plasma en la ocupación turística de la primera línea de playa en un ambiente que no se había urbanizado hasta inicios del presente milenio. Para mostrar esta evolución se cuenta con los censos de población y viviendas, pero también con fotografías aéreas del último medio siglo que permiten una fácil visualización de los mayores cambios acaecidos a lo largo del tiempo. Las nuevas urbanizaciones turísticas que se están levantando actualmente en Isla del Moral lo hacen sin tener en cuenta la dinámica natural del medio ambiente que encierra múltiples

peligros, poniendo el desarrollo urbano-turístico en riesgo. La ordenación del territorio debe contar con esta dinámica natural, principalmente con la futura subida del nivel del mar en ambientes marismenos especialmente vulnerables. La planificación territorial y sectorial (municipal, regional y estatal) aplicada hasta ahora no ha podido evitar numerosas disfuncionalidades ligadas a la ocupación de espacios en riesgo. La Gestión Integral de Zonas Costeras, si llega a aplicarse en este ámbito, puede ser una solución a futuro, siempre y cuando las administraciones competentes estén pendientes de su implantación y se asegura un seguimiento continuo para evitar repetir errores del pasado y del presente en la ocupación del territorio.

Palabras clave: Urbanizaciones turísticas, ocupación del territorio, planificación turística, litoral, peligros naturales, Gestión Integral de Zonas Costeras (GIZC).

1. INTRODUCCIÓN

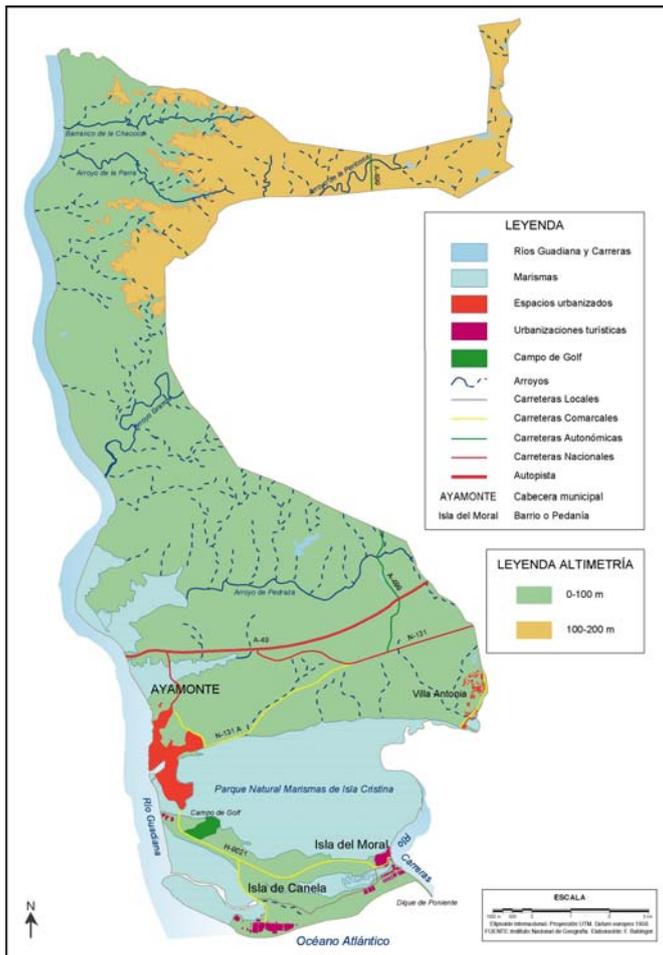
La implantación de la actividad turística a lo largo del litoral ha conllevado una dinámica constructora que ha dejado una profunda huella en forma de instalaciones hoteleras o de segundas residencias. Esta realidad es constatable en la mayoría de las zonas costeras, no solamente en España, que concentra en sus regiones costeras más de las dos terceras partes del turismo nacional e internacional que recibe (Vera et. al., 1997) y donde la actividad turística ha sido y sigue siendo uno de los principales motores económicos del país.

En Andalucía, donde la preponderancia del sector servicios y en especial del turismo es muy importante, coexisten municipios costeros donde la actividad turística está presente desde hace medio siglo con otros, en los cuales se está imponiendo en la actualidad. Esta dualidad también se presenta en la provincia de Huelva, a pesar de las disfuncionalidades que se pueden presentar en la ocupación urbano-turística de espacios en riesgo por la cercanía al mar o a los cauces fluviales y sin tener en cuenta las implicaciones de la augurada subida del nivel del mar.

Este es precisamente el caso de Isla del Moral que se encuentra en el límite suroriental del municipio de Ayamonte, en la provincia de Huelva, colindante con el río Guadiana y la frontera con Portugal. La isla se encuentra separada del resto del municipio por extensas marismas y presenta una topografía prácticamente plana, mientras que su desarrollo urbanístico, de fuerte y única raíz turística, no se inició hasta principios del siglo XXI.

El municipio se ha volcado históricamente en la pesca, con una industria conservera relacionada, ya que la agricultura, debido a la pobreza de los suelos, no podía sustentar la economía municipal. El aprovechamiento, básicamente forestal, con encinares en las dehesas, ha sido dirigido hacia árboles de más rápido crecimiento, como los pinos y los eucaliptos.

En la actualidad se asiste a un nuevo e importante auge de la agricultura moderna con plantaciones de naranjos, mientras que Ayamonte se está volcando activamente en el turismo tradicional de sol y playa en sus costas y en los desarrollos turísticos de Isla Canela e Isla del Moral, contando el primero con un campo de golf y el segundo con un puerto deportivo.



Mapa 1: Término municipal de Ayamonte.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional. Elaboración propia.

La Ley de Centros de Interés Turístico Nacional (CITN), de 1964, ya contemplaba Isla Canela como CITN, aunque no será hasta finales de los años ochenta cuando se empieza a dar un tímido desarrollo turístico en Isla Canela y no será hasta el año 2000, cuando empiece a urbanizarse intensamente Isla del Moral, contrariamente a los preceptos de la Ley de Costas de 1988, como se verá más adelante.

Es cierto que la colonización de la primera línea de playa por las construcciones turísticas se encuentra condicionada por la disponibilidad de suelo (Vera et. al., 1997), entre otros factores, por lo que la intensa ocupación de Isla del moral se inserta en la lógica territorial del turismo.

2. LA EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA

Como se puede apreciar en el gráfico 1, la evolución demográfica del municipio de Ayamonte muestra un crecimiento sostenido aunque interrumpido por algunas fluctuaciones a la baja a mediados y finales del siglo XX, alcanzando de esta manera el máximo de población en el último padrón del año 2006 con un total de 18.636 habitantes.

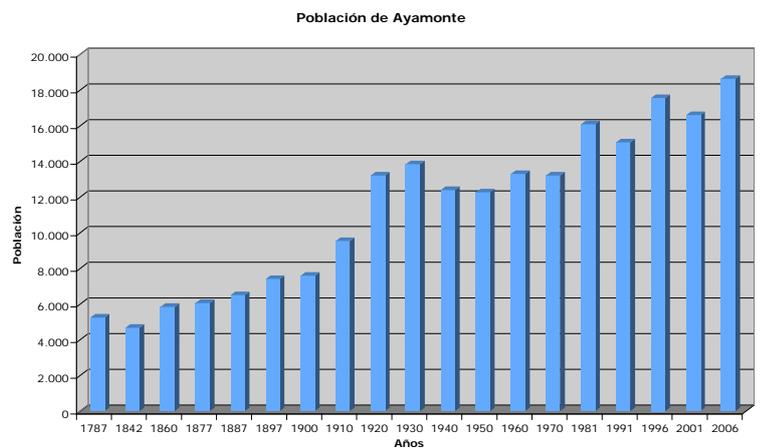


Gráfico 1: Población del municipio de Ayamonte, 1787-2006. Nótese, que los intervalos difieren.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, INE, e Instituto Estadístico de Andalucía, IEA.

Estos datos son relevantes, ya que demuestran la cada vez mayor presión antrópica sobre un medio frágil que no puede escapar a la conquista de nuevos espacios por parte del ser humano. Como en numerosas otras localidades costeras, la preponderancia de edificaciones turísticas, sean hoteles o segundas residencias, implica un fuerte crecimiento de la población durante los fines de semana, los puentes y especialmente durante las vacaciones estivales.

Según indica el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH) de 2006, el consumo de agua en los lugares turísticos se multiplica entre cuatro y ocho veces durante los meses de verano, lo que indica

el importante crecimiento estacional debido al predominio de las segundas residencias a lo largo del litoral.

El Plan General de Ordenación Urbana de Ayamonte, en la adaptación parcial de las Normas Subsidiarias del planeamiento municipal de 2009 prevé un total de 6.318 viviendas en Isla Canela e Isla del Moral, lo que equivaldría a una población de más de 15.000 habitantes en las zonas turísticas de la primera línea de playa, cercana a los más de 18.000 habitantes censados en todo el municipio, cabecera municipal incluida.

3. LA EVOLUCIÓN DE LAS VIVIENDAS

Dado que el actual censo de viviendas data de 2001 no se pueden ofrecer datos más actualizados, aunque éstos serían de sumo interés en un espacio tan dinámico como el municipio ayamontino. De esta forma, las nuevas urbanizaciones turísticas de la costa construidas en la presente década no quedan reflejadas en este último censo disponible. Las siguientes afirmaciones quedan, pues, a la espera de ser confirmados con los resultados del siguiente censo de viviendas, aunque la realidad territorial no deja lugar a dudas acerca de la dinámica constructora que se ha implantado a lo largo del litoral ayamontino, como en muchos otros lugares costeros.

El Instituto Nacional de Estadística ofrece un desglose espacial de las distintas entidades que componen el municipio de Ayamonte, por lo que podemos enfocar el análisis a Isla del Moral, en la cual se ha concentrado gran parte del desarrollo turístico del municipio en los últimos años.

Años	Viviendas	% sobre total
< 1900	15	1,56
1901-1920	5	0,52
1921-1940	13	1,36
1941-1950	26	2,71

1951-1960	37	3,86
1961-1970	75	7,82
1971-1980	85	8,86
1981-1990	68	7,09
1991-2000	635	66,21
Total	959	100

Tabla 1: Distribución por década de construcción de las viviendas de Isla del Moral en el municipio de Ayamonte.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, INE.

Isla del Moral contaba con 959 viviendas al iniciarse el nuevo siglo de las cuales 635 –más de dos tercios del total- habían sido construidas en la última década. No obstante, más espectacular aún es el hecho, que de estas 635 viviendas 607 habían sido construidas en el último año de la serie, lo que equivale al 63,30 % sobre todas las viviendas existentes en Isla del Moral.

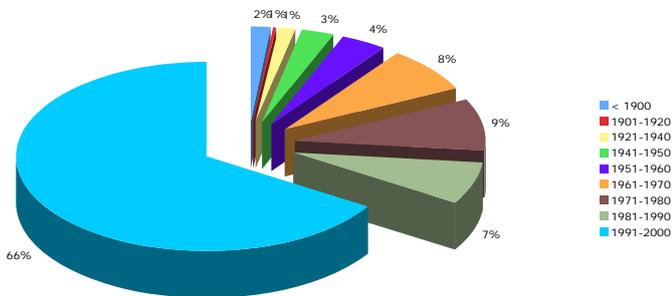
En este caso cabe resaltar, que entonces solamente se estaba al inicio de la nueva urbanización que se está desarrollando en Isla del Moral. Por lo tanto es lícito afirmar que la realidad ha cambiado desde entonces habiéndose edificado la mayoría absoluta de las construcciones de las urbanizaciones turísticas a principios del siglo XXI, aumentando sensiblemente la presión humana sobre un medio ambiente frágil.

Expuestos gráficamente, estos datos se muestran aún más significativos, como podemos ver en el gráfico 2. Solo una pequeña parte de las viviendas del Isla del Moral se había construido antes de los años sesenta. En las tres décadas siguientes, que al principio coinciden con el auge de la actividad pesquera en el litoral ayamontino, se construye una cuarta parte de todas las viviendas presentes al iniciarse el nuevo siglo.

Sin embargo, es en esta última década, sobre todo al final de la serie, cuando se construye la mayoría de las viviendas. Con nuevos datos

disponibles a partir de futuros censos esta

Distribución porcentual de las viviendas de Isla del Moral según década de construcción



proporción aumentará aún más.

Gráfico 2: Distribución por década de construcción de las viviendas de Isla del Moral.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, INE.

4. EL DESARROLLO TURÍSTICO

Aunque el desarrollo turístico de Isla del Moral es de fecha reciente –de hecho, es de la presente década, siguiéndose con la construcción de nuevos hoteles y apartamentos turísticos en la actualidad- la idea de ocupar las islas arenosas frente al mar y separadas del núcleo urbano de Ayamonte por extensas marismas, data de los años sesenta del siglo pasado.

Así, los desarrollos turísticos de Isla Canela e Isla del Moral tienen su origen en los denominados Centros de Interés Turístico Nacional, CITN, que fueron ideados en los años sesenta por el gobierno central con el fin de impulsar la ocupación turística de amplios espacios costeros de nuestro país. En consecuencia, el CITN de Isla Canela, en el cual se insertaría también Isla del Moral, fue aprobado a finales de 1964, con una superficie de 1.100 ha y la increíble propuesta de 46.500 plazas (Galiana y Barrado, 2006).

Además, cerca de Isla Canela se encuentra El Portil donde se preveían 520 ha y 40.000 plazas en otro CITN de similares características declarado a principios de 1968, que tampoco llegó a desarrollarse hasta finales de los años noventa. Con esta sucesión de planes turísticos se puede vislumbrar el temprano, aunque inicialmente frustrado afán de colonización turística de la costa occidental onubense que se reaviva a finales del siglo pasado.

En 1993 se aprobó el plan de ordenación urbana del CITN de Isla Canela, antes incluso que las Normas Subsidiarias del municipio ayamontino que datan de 1995, y desde entonces se ha seguido adelante con la urbanización turística a lo largo de la primera línea de playa. Así, cuando se volvió a activar el antiguo CITN de los años sesenta, se empezó a colonizar la barra arenosa limitada por el mar y por las marismas de Isla del Moral, situada frente a una antigua barriada de pescadores.

Del núcleo urbano de Ayamonte a Isla Canela e Isla del Moral solamente lleva una única carretera con un puente que sorteja los brazos de los esteros de las marismas y que se satura en temporada alta. Si tenemos en cuenta, que en los últimos años se están construyendo nuevos edificios turísticos, tanto hoteles como apartamentos, la situación del tráfico veraniego solo puede empeorar.

La playa frente a las actuaciones urbano-turísticas de Isla del Moral debe su extensión actual a la desembocadura del río Carreras, donde se construyeron diques artificiales que permitieron el acceso de la flota pesquera de Isla Cristina a su puerto. Debido a la dinámica litoral de marcada dirección oeste-este, la arena quedó retenida a poniente de la estructura, formándose una extensa playa que se aprovecha en la actualidad para los desarrollos turísticos.

La oferta de alojamiento

En la siguiente tabla se presenta la evolución de la oferta de alojamiento en el municipio de Ayamonte en los últimos quince años, en los cuales se han producido los mayores cambios.

Ayamonte	1990	1995	2000	2005
<i>Hoteles</i>	3	4	6	10
<i>Pensiones</i>	4	4	3	2
<i>Apartamentos</i>	0	0	87	223
<i>Plazas hoteles</i>	181	950	1.681	2.825
<i>Plazas pensiones</i>	82	86	57	43
<i>Plazas apartamentos</i>	0	0	420	1001

Tabla 2: Oferta de alojamiento del municipio de Ayamonte, 1990-2005.

Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía, IEA.

Los cambios en la oferta de alojamiento del municipio de Ayamonte han sido muy notables en los últimos años. Así, en 1990 Ayamonte solamente contaba con tres hoteles con 181 habitaciones, de los cuales el Parador Nacional era el más importante.

Con esta distribución resultaba una media de unas 60 habitaciones por hotel, mientras que con los últimos datos disponibles del año 2005 esta relación es casi cinco veces mayor, llegando a una media de 282,5 habitaciones por establecimiento. Entre 1990 y 2000 el número de hoteles se ha duplicado y el de cuartos disponibles casi se ha multiplicado por diez. Sin embargo, en consonancia con los desarrollos turísticos de la Isla del Moral es entre 2000 y 2005 cuando se han producido los mayores cambios, con un aumento de casi 1.150 nuevas habitaciones.

En paralelo a este crecimiento hotelero, los apartamentos –oficiales– que no existían en 1990 ni en 1995 se han multiplicado en los últimos años, constituyendo en la actualidad 1.001 plazas. Esta evolución es acompañada por la disminución de las pensiones y de las plazas en las mismas, que se han reducido por la mitad, lo que muestra una clara concentración del sector hotelero en el turismo de sol y playa de calidad, ofertado en los centros de Isla Canela e Isla del Moral.

Actualmente se están construyendo nuevos hoteles de máxima categoría, así como apartamentos y urbanizaciones de lujo que pretenden atraer al turista internacional acomodado, huyendo del típico turismo residencial de procedencia nacional y regional tan ampliamente representado en la provincia onubense. El propio POTLOH prevé la construcción de dos plazas hoteleras por cada vivienda, correspondiente a 3,5 habitantes, para imponer unas urbanizaciones basadas en instalaciones hoteleras y no en segundas residencias.

En todo caso, el modelo seguido sigue siendo el tradicional turismo de sol y playa, ampliado por un campo de golf que se encuentra en la carretera de acceso de Ayamonte a Isla Canela y dos puertos deportivos; uno en la capital, junto al antiguo puerto de pescadores, y otro en Isla del Moral, aprovechando la antigua bahía formada por la desembocadura de los caños marismeños al río Carreras, usada por los pescadores de la barriada.

5. LA OCUPACIÓN ANTRÓPICA DEL LITORAL

Las urbanizaciones turísticas de Isla Canela e Isla del Moral en Ayamonte responden a un planeamiento que hunde sus raíces en una política expansionista de los años sesenta. Aunque este modelo de política territorial y, en general, los planes surgidos durante la dictadura franquista son criticados fuertemente, esta actitud cambia cuando se trata de urbanizar en primera línea de playa.

En el caso de las islas ayamontinas, la Ley de Costas de 1988 prohibiría su ocupación por encontrarse las urbanizaciones a menos de 100 metros del dominio público marítimo-terrestre, tanto por el lado del mar como por el de las marismas. Sin embargo, cuando existe un planeamiento previo a la promulgación de dicha Ley, aún en el caso de no haberse empezado a urbanizar, la zona protegida se reduce a 20 metros, lo que se aprovechó en el caso de las nuevas urbanizaciones de Isla Canela e Isla del Moral que, en su gran mayoría, son posteriores a la Ley de Costas (Olano, 1997).

Ahora bien, debido a la intensa erosión de las playas en algunos lugares de Isla Canela la distancia de las construcciones al mar ya es inferior a los 20 metros marcados por la ley, por lo que éstas se ubican de facto sobre el dominio público marítimo-terrestre expuestas a los peligros naturales de las inundaciones, las tormentas y la subida del nivel del mar.

Así, mientras se critica ferozmente el desarrollismo desenfrenado del régimen franquista de los años sesenta, se aprovechan sus preceptos para sortear las disposiciones de las leyes actuales.



Fotografía 1: Isla del Moral anterior a su urbanización.

Fuente: www.ayamonte.org.

En la fotografía 1 podemos ver el espacio elegido para la ubicación de las urbanizaciones turísticas de Isla del Moral según los planes iniciales de los años sesenta que se están llevando a cabo actualmente, cuarenta años más tarde. El complejo turístico de Isla del Moral se ha construido sobre la vegetación dunar, inmediatamente detrás de la playa y limitada por el dique occidental del río Carreras, cuya desembocadura artificial se puede ver al fondo de la imagen.



Fotografía 2: Las urbanizaciones turísticas de Isla del Moral en la actualidad.

Fuente: www.solmares.com.

En la fotografía 2 podemos ver el aspecto actual de las urbanizaciones turísticas de Isla del

Moral. En pocos años, la transformación del paisaje previo a la construcción ha sido total.

Casi todo el ancho de la isla ha sido aprovechado para la ubicación de las instalaciones turísticas que ocupan el antiguo sistema dunar de la isla, mientras que un moderno puerto deportivo ha sido construido en la confluencia de las marismas con el río cercano a su desembocadura.

En definitiva, limitadas por el mar, las marismas y el río Carreras, las urbanizaciones invaden tanto el dominio público-hidráulico como el marítimo-terrestre según las Leyes de Aguas (1985) y de Costas actualmente en vigor, lo que no impidió su construcción, que es posterior a la promulgación de estas leyes. La ocupación territorial se hizo, por lo tanto, en desconsideración de las características naturales del espacio.

La combinación de la erosión de las playas, junto a los temporales invernales y la subida del nivel del mar, suponen una alta peligrosidad para este nuevo centro turístico, al igual que para la mayoría de las urbanizaciones turísticas del litoral onubense que han aumentado fuertemente la vulnerabilidad de la ocupación antrópica. A ello habría que añadir que un tsunami, como el que impactó en las costas onubenses y gaditanas en 1755, acabaría tanto con la isla como con las construcciones que se encuentran sobre la misma.

Este panorama se completa con el hecho que las urbanizaciones turísticas se han desarrollado sobre un sustrato arenoso cercano al mar y a las marismas, destruyendo la vegetación natural e impidiendo el aporte de sedimento de las dunas a la playa, a la vez que se rellenó parte de las marismas con escombros para ampliar el perímetro urbanizable (Greenpeace, 2006).

En el antecitado informe de la organización ecológica se asegura asimismo, que la Dirección General de Costas declaró ilegales tales obras por invadir el dominio público marítimo-terrestre. En la actualidad, la erosión de las playas es un hecho y en los últimos años ha aparecido una gran cantidad de algas, que dejan una mala imagen de este lugar turístico. Para evitar estos inconvenientes, se está pensando en la ampliación de los diques de la desembocadura del río Guadiana –con dinero público, como la gran mayoría de las obras de protección litorales– con lo que se llegaría a la paradoja, que las autoridades protegerían unas urbanizaciones ilegales según la propia Ley de Costas.

Las urbanizaciones de otros lugares del occidente onubense han sufrido ya las consecuencias de esta colonización espacial. La ubicación de las mismas en primera línea de playa en una costa muy dinámica, como se verá a continuación, ha supuesto que las construcciones han sufrido los embates del mar durante los temporales invernales. Así sucedió durante el invierno de 1995-1996 –anterior a la construcción de la urbanización de Isla del Moral– cuando las playas de Isla Canela, La Antilla, El Rompido, El Portil, Punta Umbria, Mazagón, Matalascañas y, en general, todas las onubenses con construcciones en primera línea de playa fueron afectadas gravemente por las tormentas.

Las soluciones antrópicas a tales hechos han sido, hasta ahora, la construcción de nuevas estructuras de protección y la regeneración de las playas, que no han cambiado nada a la dinámica natural, por lo que la pérdida de arena en la costa y la vulnerabilidad de las construcciones siguen siendo las mismas. Ahora bien, en vez de tener en cuenta estos antecedentes, las construcciones antrópicas se afanan en ocupar cada vez más espacio en riesgo, con las mismas características y

las mismas consecuencias, que no tardarán en aumentar con la augurada subida del nivel del mar.

Las obras en la desembocadura del río Carreras han introducido importantes modificaciones en la dinámica litoral natural. Mientras que los diques construidos en la desembocadura provocan una importante acreción de la costa al oeste de los mismos, creando la playa frente a las nuevas urbanizaciones de Isla del Moral, el resultado es el contrario hacia el este de la estructura, con la consiguiente erosión de las playas.

Este hecho se puede comprobar en las playas de Islantilla y La Antilla, donde continuas regeneraciones de playa se han hecho necesarias para atenuar los efectos negativos de los espigones. Estos aportes artificiales, sin embargo, no han paliado los orígenes de la pérdida del sedimento, que se debe a las obras de protección de la desembocadura, pero también a la urbanización de las antiguas dunas costeras que funcionaban como fuente de arena para las playas (Rodríguez-Ramírez et. al., 2003).

Fotografía 3: Desembocadura del río Carreras.



Fuente: Guía de Playas del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Además de ello, podemos observar en la fotografía 3 la extrema planicie de Isla del Moral y

como está rodeada por el mar, el río y las marismas, mostrando su vulnerabilidad ante la erosión marina, la subida del nivel del mar, las tormentas y los probables tsunamis (Campos, 1990 y Martínez, 2001).

6. LA EVOLUCIÓN URBANA EN FOTOGRAFÍAS AÉREAS

Las dinámicas demográficas y económicas que se han analizado hasta ahora tienen un reflejo espacial característico que se plasma en la ocupación territorial de los asentamientos antrópicos sobre el medio natural. El estado actual de la ocupación del litoral es fruto de una evolución diacrónica en función de estas mismas dinámicas que se puede seguir a partir del análisis de las fotografías aéreas de décadas pasadas, desde 1956 hasta la actualidad.

Por razones de espacio solamente se presentan las imágenes de estos extremos temporales a pesar de la existencia de fotografías aéreas de casi todas las décadas de este último medio siglo que se han tenido en cuenta para el análisis diacrónico comparativo que se sintetiza en el mapa 2. En todo caso, como se viene indicando, los mayores cambios se han producido, precisamente, a inicios del siglo XXI.

Para facilitar la comparación de ambas fotografías aéreas, se muestran en conjunto para poder diferenciar visualmente los cambios acaecidos, mientras que se explicarán estas modificaciones en el texto. Todo ello deriva en un mapa de síntesis (mapa 2) en cual se muestra la evolución de las construcciones en las urbanizaciones turísticas de Isla del Moral



Fotografía 4: Isla del Moral en una fotografía aérea de 1956.

Fuente: Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, CECAF.



Fotografía 5: Isla del Moral en el siglo XXI.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, IGN.

Como se puede observar en la fotografía 4, hace medio siglo, casi diez años antes de su

designación como Centro de Interés Turístico Nacional, el litoral ayamontino estaba completamente deshabitado mientras que la barriada de pescadores de Punta del Moral solamente estaba compuesta por algunas chozas. Las marismas predominan en esta parte del litoral onubense mientras que la carretera que une Ayamonte con las islas era inexistente y la desembocadura del río Carreras seguía en estado natural, sin obras artificiales que modificaran su morfología.

Ésta dependía de los aportes sedimentarios, de la dinámica litoral y del propio río, formándose bancos en medio de la desembocadura que presenta una característica contraflecha modelada por las olas y la dinámica litoral.

La carretera que conecta la cabecera municipal con Isla Canela e Isla del Moral se construyó a finales de los años sesenta y a partir de los setenta los cambios morfológicos que se han producido en la línea de costa constituyen lo más llamativo. Así, la margen occidental del río Carreras se encauzó por un dique artificial y la contraflecha de Isla Cristina disminuyó en consecuencia, a la vez que las playas sufrieron una prolongada erosión. No obstante, ya se empezaba a producir una cierta acreción hacia el nuevo espigón de la desembocadura.

Una década después, en los años ochenta del siglo pasado, nuevos cambios modificaron el paisaje y la morfología de la isla. La barriada de pescadores aumentó en tamaño y se constituyó de verdaderas viviendas, mientras que se produjeron nuevamente modificaciones en la línea de costa.

De esta manera la playa del extremo suroccidental siguió con una fuerte regresión, mientras que se fue rellenando la playa frente a las marismas y la barriada donde actualmente se

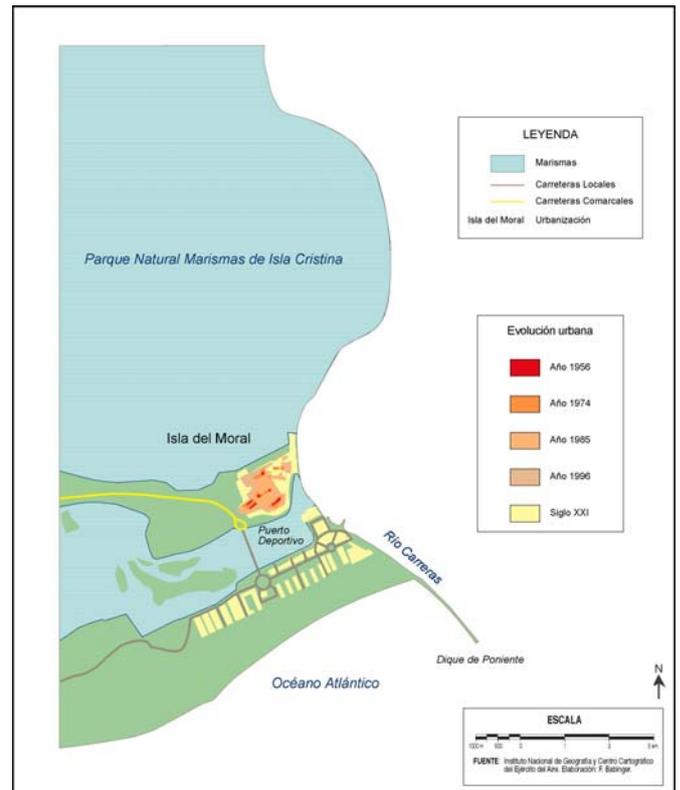
desarrollan los nuevos complejos turísticos de Isla del Moral. Esta acreción se debió a la consolidación de la desembocadura artificial del río Carreras, lo que indica que la playa actual no responde a una situación natural, sino a otra inducida por el ser humano.

En el lado oriental del río se construyó un nuevo dique que supuso una mayor artificialización de la desembocadura del río, provocando la acumulación de material sedimentario frente al casco urbano de Isla Cristina al otro lado de la desembocadura.

Si durante casi 50 años los mayores cambios fueron de índole morfológica, a principios del siglo XXI es la ocupación antrópica la que ha inducido la mayor transformación del espacio, como podemos ver en la fotografía 5.

Las primeras urbanizaciones turísticas surgen cuarenta y cinco años después de la designación como Centro de Interés Turístico Nacional y en muy pocos años la transformación de Isla del Moral ha sido total. Parte de la marisma ha sido ocupada por los complejos hoteleros mientras que toda la duna ha sido colonizada, al igual que ha aparecido un nuevo puerto deportivo en la unión de los caños marismeños con el río Carreras.

Aunque lo más impactante sea la ocupación humana de la isla con complejos hoteleros y urbanizaciones, la modificación de la morfología litoral ha seguido adelante con una notable reducción del ancho de la playa. Se trata de una dinámica que seguirá adelante, puesto que cada vez llegarán menos sedimentos a la misma. Las obras de encauzamiento del río Guadiana retienen los sedimentos al igual que las presas que se encuentran a lo largo de su cuenca. Por otro lado, las dunas ya no podrán aportar material a las playas después de su ocupación por las construcciones antrópicas.



Mapa 2: Evolución del centro turístico de Isla del Moral desde mediados del siglo pasado hasta la actualidad.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional, IGN y Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, CECAF.

Elaboración propia.

7. LA DINÁMICA LITORAL

La dinámica costera del litoral onubense, en especial del sector del río Guadiana y de su desembocadura, se caracteriza por un intenso transporte de material sedimentario de marcada dirección oeste a este. La morfología costera de este tramo de la costa onubense se encuentra en equilibrio con los diversos factores que intervienen en ella, como los aportes de material sedimentario desde la costa portuguesa y del río Guadiana, el caudal de este mismo río, el oleaje marino y las fuertes mareas atlánticas (Morales, 1995).

Sin embargo, como ocurre en la gran mayoría de los lugares costeros, la intervención humana ha cambiado cada uno de estos factores,

por lo que la dinámica litoral actual ya no se puede considerar natural, sino antropizada.

El aporte de material sólido con procedencia de las costas portuguesas ha sido interrumpido desde los años setenta del siglo pasado por la construcción de espigones en la desembocadura del río Guadiana. Éstos se realizaron para garantizar el acceso de los barcos a los puertos de Vila Real do Santo Antonio, en el lado portugués, y de Ayamonte, en el español. Como consecuencia, la arena queda retenida a poniente de las estructuras donde se produce una importante acreción de la playa, mientras que el material sedimentario no puede seguir alimentando la dinámica litoral, produciéndose un déficit al este de las obras de protección construidas e induciendo una intensa erosión litoral.

No obstante, el efecto de estas estructuras antrópicas no se limita a la acumulación de la arena a un lado de las mismas y la falta de sedimento en el lado opuesto, sino que es mucho más complejo, puesto que influyen asimismo en la incidencia del oleaje y la dirección del mismo. Si antes de la construcción de los diques el oleaje preponderante que llegaba a las costas ayamontinas era el procedente del suroeste, ahora éstas se encuentran protegidas del mismo por las obras de protección. Como consecuencia directa, el oleaje preponderante procede ahora del sureste, con una clara incidencia sobre la morfología litoral de todo el sector (Moreira y Ojeda, 1992).

A ello se añade que la regeneración de las playas a partir de los sedimentos acumulados en las dunas, como ocurre naturalmente, ha sido imposibilitada al ser éstas reemplazadas por construcciones y urbanizaciones turísticas. Por otro lado, la construcción de más de 40 presas que han regulado la casi totalidad de la cuenca

del Guadiana ha provocado la interrupción de los aportes sedimentarios con los mismos efectos que los de la canalización artificial de la desembocadura.

La dinámica litoral de toda la costa occidental de la provincia de Huelva es tan intensa, que los cambios incluso se producen a corto plazo, lo que convierte este sector en extremadamente vulnerable ante los cambios morfológicos de la costa.

Como ejemplo de esta intensidad se puede contar con el modelo de la Flecha del Rompido, al este de Ayamonte e Isla Cristina (Medina, 1991 y Ojeda y Vallejo, 1995). Esta flecha presenta una progresión media de 30 m al año, por lo que los cambios son manifiestos de un año para otro. El equilibrio entre los aportes fluviales y las olas y mareas marinas provocan una progradación continua de la flecha en dirección este.

Sin embargo, la importancia de esta substancial progresión de la flecha no se limita a la formación de la misma, sino que tiene una incidencia directa sobre la playa que se encuentra protegida por la misma. Así, las playas que se encuentran adyacentes al extremo de la flecha también presentan modificaciones conforme avanza la misma. De este modo, debido a los cambios de la dinámica litoral, las playas de tierra firme justo colindantes con el extremo de la flecha presentan una importante acreción. Ahora bien, como la flecha se desplaza hacia oriente, la acreción de las playas también lo hace, lo que provoca una intensa erosión en las playas anteriormente protegidas y temporalmente recreadas.

Esta dinámica es tan intensa, que la construcción de infraestructuras turísticas basadas en la existencia de estas playas efímeras, algo que no se ve a simple vista, puede resultar fatal. Esta

cambiante realidad se puede constatar en El Portil, al este de Ayamonte, donde se había producido una significativa acreción de las playas, lo que ya no es el caso por el desplazamiento de la punta de la flecha. El resultado directo es que las urbanizaciones turísticas se encuentran mucho más cerca de la línea del mar, con el consiguiente peligro ante los temporales invernales que esta situación conlleva (Moreira y Ojeda, 1992).

Se ha querido poner este ejemplo cercano para demostrar la intensidad de la dinámica litoral de toda la costa occidental onubense y señalar que establecer planificaciones urbano-turísticas en base a un razonamiento estático se debe considerar equivocado a luz de las evidencias morfológicas de la playa. Los planes urbanísticos y la planificación turística no se pueden basar en la situación de la línea costera en un momento dado, sin acometer estudios profundizados sobre la dinámica litoral. Donde hoy se construyen instalaciones turísticas en primera línea del mar, la playa puede desaparecer a corto plazo debido a la fuerte dinámica litoral.

La morfología costera del litoral ayamontino también ha conocido importantes cambios en las últimas décadas, como se puede apreciar en las fotografías aéreas de Isla del Moral del apartado anterior. Sin embargo, esta realidad no ha impedido la urbanización reciente y futura de la casi totalidad de la costa en base a los planes originarios de los años sesenta a pesar que según los preceptos de la actual Ley de Costas la colonización de estas islas no sería admitida por su cercanía a la línea de costa y las marismas, reduciendo así los impactos de la dinámica litoral antropizada.



Fotografías 6 y 7: Límite oriental de la urbanización de Isla Canela, adyacente a Isla del Moral.

Fuente: www.ayamonte.org.

En las fotografías 6 y 7 de la costa oriental de la urbanización turística de Isla Canela, a poniente de Isla del Moral, se pueden ver las implicaciones medioambientales y espaciales de las obras de protección antrópicas en nuestras costas. Como se viene insistiendo, la intensa dinámica litoral produce importantes cambios en la morfología costera que no se tienen en cuenta a la hora de urbanizar la primera línea de la costa. Como resultado, la consiguiente construcción de obras de protección se hace inevitable y hasta necesaria.

En el presente caso incluso se construyen las obras de protección con anterioridad, para poder seguir urbanizando, en vez de adaptar las nuevas urbanizaciones a las condiciones naturales y cambiantes de la dinámica litoral. En las fotografías también se puede apreciar la importancia de la marea, puesto que no habría playa con marea alta en la fotografía 7 si no fuera por el muro de protección y la playa artificial asociada a lo largo de la cual se proyectan las nuevas urbanizaciones turísticas.

8. LA PROBLEMÁTICA DE LA SUBIDA DEL NIVEL DEL MAR

En un momento, en el cual los medios de comunicación elevan el cambio climático a nivel de dogma y que políticos y empresarios se apuntan al comportamiento ecológicamente correcto, asombra que se sigan las pautas urbanísticas de décadas pasadas con construcciones en primera línea de playa.

La erosión de las playas y las inundaciones de las mismas y de las marismas desembocará en mayores costes para la protección de municipios costeros. Ahora bien, también es cierto que la protección y conservación del medio ambiente y de los recursos litorales es un proyecto a largo plazo, muchas veces incompatible con la persecución de beneficios económicos a corto plazo, representados por las urbanizaciones turísticas en primera línea de playa.

No solamente que la subida del nivel del mar arrasaría con la inmensa mayoría de las urbanizaciones turísticas de nuestro litoral, sino que se siguen construyendo nuevas urbanizaciones en espacios altamente vulnerables ante la subida del nivel del mar. Un claro ejemplo de ello son las urbanizaciones de las islas ayamontinas.

Las urbanizaciones construidas y/o proyectadas sobre estos espacios son altamente vulnerables ante la posible subida del nivel del mar, puesto que se encuentran casi a la misma altura que el actual nivel del mar. A ello habría que añadir que al otro lado de las mismas se expanden extensas marismas que desaparecerían para dejar paso al mar en el caso de las subidas anunciadas, por lo que las instalaciones turísticas se verían amenazadas por ambos lados.



Fotografía 8 Límite occidental de la urbanización de Isla Canela, adyacente a Isla del Moral.

Fuente: Guía de Playas del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Las soluciones basadas en obras de protección no podrán hacer frente al avance del mar y sin playas, o con un mar colgado por encima de las construcciones humanas, las urbanizaciones turísticas carecerían de sentido. En primer término de la fotografía 8 se puede observar una urbanización construida en medio de la marisma. La extrema planicie de las islas, combinada con el material arenoso del sustrato y la presencia de las marismas, las convierte en altamente vulnerables ante el avance del mar. Es sorprendente que se siga urbanizando en espacios en claro riesgo de verse afectados por inundaciones provocadas por embates del mar, temporales, tsunamis o la previsible subida del nivel del mar.

Una mínima subida del nivel del mar en el Golfo de Cádiz acabaría con las urbanizaciones turísticas de Ayamonte, como de muchos otros lugares de la costa onubense. En el caso de Isla Canela e Isla del Moral, cualquier subida del mar, por exigua que sea, se convertiría en una seria amenaza para la actividad turística del litoral ayamontino.

9. CONCLUSIONES

El auge del turismo de sol y playa a partir de mediados del siglo pasado ha tenido una impronta característica sobre las costas en forma de urbanizaciones turísticas en primera línea de playa. El mediterráneo se ha convertido en el principal destino turístico mundial (Vera et. al., 1997) y la ocupación casi continua del litoral es una constante alrededor de su cuenca, donde se suceden las urbanizaciones conurbanas de raíz turística.

En el caso de las costas atlánticas del sur de la península, el turismo es de implantación relativamente tardía, pero se ha efectuado con inusitada fuerza e intensidad. En las últimas décadas las urbanizaciones turísticas han proliferado a lo largo del Algarve portugués, especialmente ligadas al turismo de golf de las clases medias del centro y norte de Europa que llegan con compañías aéreas de bajo coste y vuelos charter al aeropuerto de Faro.

El litoral suroccidental de la provincia de Huelva, alejado de los circuitos turísticos internacionales, sigue el modelo tradicional de la construcción de urbanizaciones turísticas en primera línea de playa y el propio Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva, POTLOH, engloba la costa en una lógica turística que favorece la conexión con los aeropuertos de Faro y Sevilla, permitiendo la proliferación del turismo.

A pesar de una creciente preocupación medioambiental por parte de administraciones y particulares la ocupación del litoral sigue adelante, siguiendo, a veces, planes procedentes de décadas pasadas.

Las nuevas urbanizaciones de Isla del Moral se enmarcan en esta lógica territorial, acompañadas por un crecimiento importante de la población, tanto censada, como, sobre todo,

visitante, y de las viviendas asociadas. Amparadas por un planeamiento turístico de los años sesenta, su crecimiento urbanístico se basa en las construcciones de segundas residencias y de nuevos hoteles de máxima categoría, siguiendo el mismo modelo turístico que ha mostrado sus deficiencias en muchos otros lugares. Éstas se han manifestado esencialmente en la insuficiente o ausente protección de un medio ambiente cambiante y dinámico y en el impacto paisajístico de construcciones en primera línea de playa que constituyen una barrera visual frente al mar.

La vulnerabilidad extrema de las islas arenosas ayamontinas –enmarcadas por dos desembocaduras de sendos ríos, marismas y el mar– ante diversos peligros hídricos condiciona la ocupación antrópica de las mismas. Sin embargo, la reactivación del antiguo plan turístico de los años sesenta ha provocado la ocupación de la primera línea de playa en Isla Canela e Isla del Moral.

La retroactividad de la Ley de Costas se encuentra restringida en aquellos lugares, donde existe un planeamiento urbanístico que prevé la ocupación de la línea de costa dentro del marco de los 100 metros de protección previstos por la ley, donde esta limitación se reduce hasta los 20 metros. Esta condición a la protección del dominio público marítimo-terrestre debería llevarse a cabo únicamente en aquellos lugares, en los cuales ya se ha consumido la edificación de las construcciones en primera línea de playa y no sobre la base de un planeamiento futuro. Sobre todo si se tiene en cuenta, que el Plan de Ordenación Urbana del CITN de Isla Canela (de 1993) es posterior a la Ley de Costas (de 1988), por lo que los preceptos de esta última deberían prevalecer ante la nueva ocupación de espacios en riesgo.

Si se hubiese aplicado la Ley de Costas en este sentido, las islas ayamontinas hubiesen quedado sin urbanizar, protegiendo de esta manera un bien común, permitiendo la permanencia de un medio ambiente marismeno singular y manteniendo un paisaje especial, en vez de repetir modelos obsoletos de intensa ocupación turística de las primeras líneas de playa.

Los peligros naturales existentes, como las inundaciones provocadas por avenidas fluviales y olas marinas, agravadas en un futuro por la subida del nivel del mar, convierten la actividad constructora y turística en Isla del Moral en inviable a largo plazo. La erosión de las playas, una constante en numerosos lugares costeros, es intensa y cambiante en el litoral ayamontino y el peligro debido al impacto de un hipotético tsunami también debería limitar la constante construcción de nuevas edificaciones turísticas.

El problema no radica en la falta de normativas para la reducción del riesgo y de la ocupación del litoral, sino en la falta de aplicación de estas mismas normativas. Sin entrar en detalle y pretensión de exhaustividad, existen numerosos leyes y decretos que inciden directamente sobre la urbanización en la costa (Ley de Costas, de Aguas, de Suelo, de Ordenación del Territorio, de Ordenación Urbana, de Espacios Naturales Protegidos, Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, etc.) sin que hayan tenido la repercusión necesaria para evitar o reducir la construcción en primera línea de playa.

En la mayoría de estos textos legales se hace un llamamiento a la coordinación y cooperación entre las distintas administraciones (local, autonómica y estatal) que no llega a plasmarse en una actuación conjunta y coordinada que considerara la realidad territorial de los espacios que se van a ocupar. En general sigue prevaleciendo un enfoque sectorial sobre el

territorial, derivando en actuaciones parciales sin tener una visión global y sintética del territorio.

Debido a todo lo expuesto hasta ahora, la Gestión Integral de Zonas Costeras (GIZC) se hace imprescindible para preservar el litoral, combinando las lícitas expectativas de crecimiento económico con la necesaria protección medioambiental, derivando, asimismo, en la protección de la actividad turística al evitar copiar modelos obsoletos de ocupación del territorio.

Además, la necesaria toma en consideración de los peligros naturales existentes y futuros deriva en una eficaz protección de las construcciones antrópicas y de sus moradores deviniendo en la mitigación y reducción del riesgo con la consiguiente protección de bienes y, sobre todo vidas.

La GIZC se eleva, por lo tanto, como potente marco en el cual encuadrar todas las intervenciones en el litoral, tanto a la hora de urbanizar tramos sin ocupar como en la protección del medio ambiente. Substancialmente porque permite una visión global tomando en consideración no solo los primeros metros desde el límite con el mar, sino también un hinterland más amplio, necesariamente involucrado en la actividad urbano-turística de las playas.

La solución al futuro pasa, consecuentemente, por la necesaria implementación de la GIZC y la toma en consideración de la costa como un conjunto formado no solamente por la primera línea de playa que se pretende urbanizar, sino también por un hinterland más amplio y, en muchas ocasiones, más apto para las urbanizaciones turísticas. Aunque conlleve un cambio en la forma de concebir el territorio hace falta entender que no es necesario ocupar la primera línea de playa para asegurar un desarrollo socioeconómico basado en el turismo, aunque sea de sol y playa.

Ahora bien, el éxito de una planificación coordinada basada en la GIZC pasa necesariamente por involucrar a todos los agentes, públicos y privados, y el control exhaustivo del cumplimiento de sus preceptos. Sino se corre el peligro de volver a estar ante una nueva normativa que no se llega a cumplir.

El incierto futuro de las áreas costeras debido a los impactos de la subida del nivel del mar sobre el litoral y las construcciones antrópicas, hace necesario cambiar el modelo turístico implementado en décadas pasadas y copiado en la actualidad en aquellos espacios que habían, voluntaria o involuntariamente escapado al mismo. La Gestión Integral de Zonas Costeras se presenta como magnífica oportunidad para evitar los errores del pasado y del presente, enfocada hacia un futuro de coexistencia entre la legítima demanda de desarrollo socioeconómico y la preservación del medio ambiente, teniendo en cuenta los peligros naturales y protegiendo a construcciones y personas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ayuntamiento de Ayamonte (2009) P.G.O.U. Ayamonte. *Adaptación parcial de las Normas Subsidiarias de planeamiento municipal, Ayuntamiento de Ayamonte.*

Campos Romero, M.L. (1990), *Sismicidad de la costa sudoccidental de España: Análisis y valoración geográfica de los posibles riesgos como consecuencia de los tsunamis en la zona.* Universidad Complutense de Madrid, Madrid.

Consejería de Obras Públicas y Transportes (2006) *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*, Junta de Andalucía, Sevilla.

Galiana Martín, L., Barrado Timón, D. (2006). *Los centros de interés turístico nacional y el despegue del turismo de masas en España.* Investigaciones Geográficas, 39, 73-93.

Greenpeace (2006) *Informe de Greenpeace sobre la situación del litoral español en 2006*, Greenpeace, Madrid.

Martínez Solares, J.M. (2001), *Los efectos en España del terremoto de Lisboa.* (1 de noviembre de 1755). Ministerio de Fomento, Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, Madrid.

Medina Villaverde, J.M. (1991). *La flecha del Rompido en la dinámica litoral de la costa onubense.* Ingeniería Civil, 80, 105-110.

Morales González, J.A. (1995). *Modelo de interacción de las corrientes de marea en la desembocadura del estuario mesomareal del Río Guadiana* (S.O. España-Portugal). Geogaceta, 18, 83-86.

Moreira, J.M., Ojeda, J. (1992), *Andalucía, una visión inédita desde el espacio.* Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla. Ejemplo de la flecha del Rompido, 160-162.

Ojeda Zújar, J., Vallejo Villalta, I. (1995). *La flecha de El Rompido; análisis morfométrico y modelos de evolución durante el periodo 1943-1991.* Revista de la Sociedad Geológica de España, 8 (3), 229-237.

Olano, I. (1997). *Isla Canela, empresa inmobiliaria destroza el litoral.* Ecología y Desarrollo, GAIA, 12, 32-33.

Rodríguez-Ramírez, A., Ruiz, F., Cáceres, L.M., Rodríguez Vidal, J., Pino, R., Muñoz, J.M. (2003). *Analysis of the recent storm record in the*

southwestern Spanish coast: implications for littoral management. The Science of the Total Environment, 303, 189–201.

Vera, J.F. (coord.), López Palomeque, F., Marchena, M.J., Antón, S. (1997), *Análisis territorial del turismo: una nueva geografía del turismo.* Ed. Ariel, Barcelona.