

LA DINÀMICA ESPACIAL DEL DESARROLLO TURÍSTICO
EL CASO DE BALEARES

SPATIAL DYNAMICS OF TOURIST DEVELOPMENT THE CASE OF THE BALEARICS

Joana M^a Petrus Bey

RESUMEN

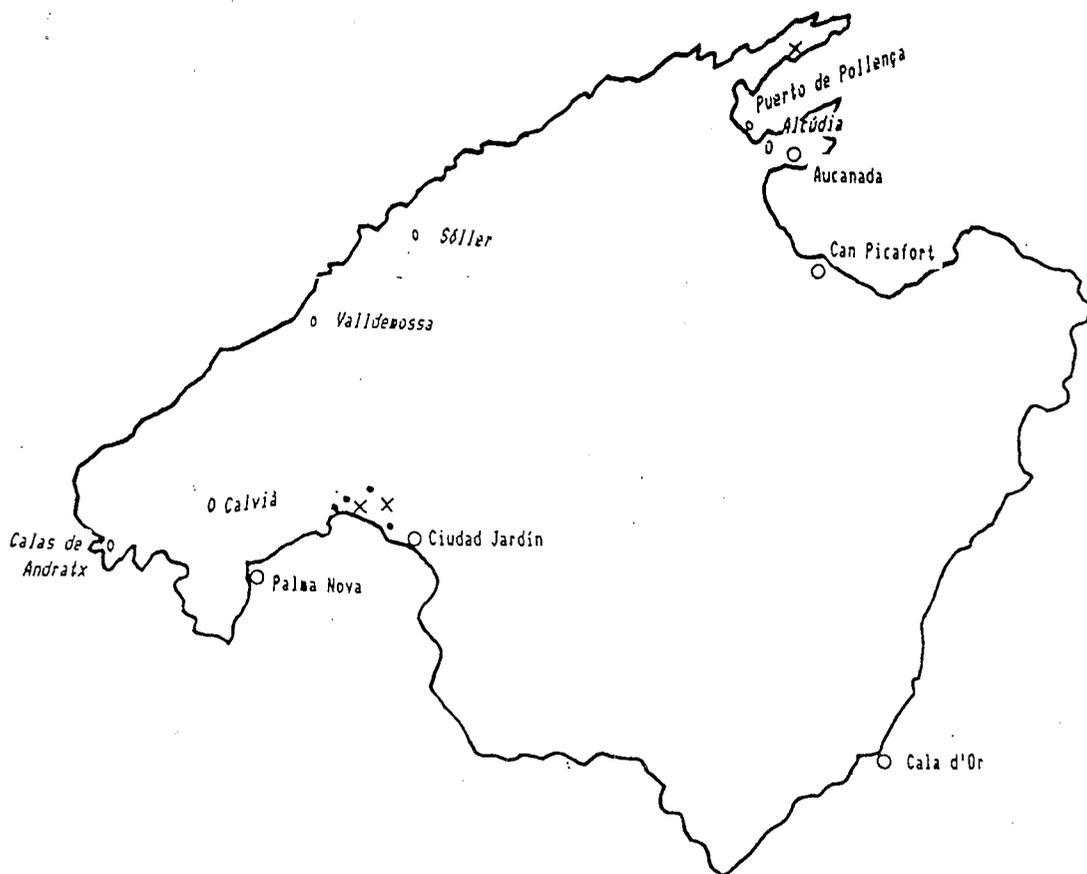
La industria turística expande un increíble sistema jerárquico de los recursos, para lo que se vale de una progresiva densificación de la red de transportes. Los turistas llegan a conocer el espacio regional incluso mejor, a veces, que los propios habitantes de la zona y explotan, ayudados por la colaboración —inconsciente o intencionada— de los poderes fácticos, los recursos del territorio transformándolo totalmente, desde su aspecto puramente paisajístico al de su utilización económica y percepción social. Con el fin de analizar la dinámica espacial del desarrollo turístico en Baleares hemos aplicado a las islas el modelo teórico que MIOSSEC propone en *Eléments pour una théorie de l'espace touristique*, 1976. El contenido clave que aporta el modelo de MIOSSEC al interés del geógrafo reside en que logra explicar teóricamente el desarrollo turístico como un proceso transformador del espacio. Conjugando variables históricas y geográficas MIOSSEC establece cuatro elementos básicos que subdivide en cinco fases de evolución: I. El medio como recurso turístico; II. Los transportes como vías de ocupación y acceso a los recursos del medio; III. El comportamiento de la población turística respecto al te-

ritorio y IV. Las actitudes y decisiones de los poderes políticos y de la población residente respecto a la transformación de su propio territorio en espacio turístico.

ABSTRACT

The tourist industry develops an incredible hierarchical system of resources, making use of an increasingly dense transport network. Tourists get to know the regional space even better, at times, than the inhabitants of the area and with the help —intentional or not— of the powers that be, exploit land resources transforming them completely, from the point of view not only of landscape but of economic use and social perception. In order to analyze the spatial dynamics of tourist development in the Balearics, we have applied the theoretical framework proposed by MIOSSEC in *Eléments pour una théorie de l'espace touristique*, 1976. The key feature of the MIOSSEC model for the geographer is that it offers a theoretical explanation of tourist development as a process of spatial transformation. By combining historical and geographical variables, MIOSSEC establishes four basic elements subdivided into five evolu-

MAPA 1. LOCALIZACIÓN DE LAS PRIMERAS OFERTAS TURÍSTICAS EN MALLORCA.



LEYENDA

- x : Hoteles en 1920; *Hotel Mediterráneo* y *Hotel Victoria*, en Palma y *Hotel Formentor* en Pollença
- : Hoteles en Palma en 1934; *Alfonso*, *Royal*, *Alhaabra*, *Solarium*, *Cas Catalá*, *Cala Mayor*
- o : Hospedajes de tipo turístico en 1934
- O : Primeras Urbanizaciones

Fuente: elaboración personal

tionary phases: I. The environment as a tourist resource; II. Transport as means of occupation and access to the resources of the environment; III. The behaviour of the tourist population towards the territory and IV. Attitudes and decisions of political powers and residents towards the transformation of their territory into a tourist space.

INTRODUCCIÓN

Pocos son los análisis actuales referidos a economía, urbanismo, planificación territorial o actividades industriales entre otros, que no traten siquiera a título indicativo el problema del medio ambiente, la cuestión de la ecología o el concepto no siempre consensuado de «calidad de vida». Cualquiera que sea el enfoque adoptado, lo cierto es que existe en mayor o menor grado una clara conciencia de que la gestión sobre el medio ambiente no puede soslayarse. La contaminación, la degradación del paisaje o la necesidad de un reciclaje de la energía consumida/derrochada, exigen una seria reflexión a cerca del uso de ese «espacio natural/humanizado» que, en definitiva, es el bien de consumo primero, pues sobre él se desarrollan todos los procesos y actividades productivas, incluidas aquellas cuyo fin último es el consumo de bienes considerados hasta ahora como «inagotables».

Una de las actividades económicas que más directamente utiliza como materia prima el medio natural es la desarrollada por el turismo, consumidor por excelencia de este tipo de espacio. Resulta lógico pensar que las «deseconomías» derivadas de una sobreexplotación de este bien de consumo, se manifiesten de forma más aguda y preocupante allí donde la materia prima, pese a ser de alta calidad, añade a sus limitaciones propias (agotabilidad, incremento progresivo del coste de mantenimiento ...), la de verse limitada físicamente por hallarse el espacio en potencia «ocupable» demarcado territorialmente por un marco geográfico más allá del cuál no es posible extenderse. Este es el caso de los medios insulares (1).

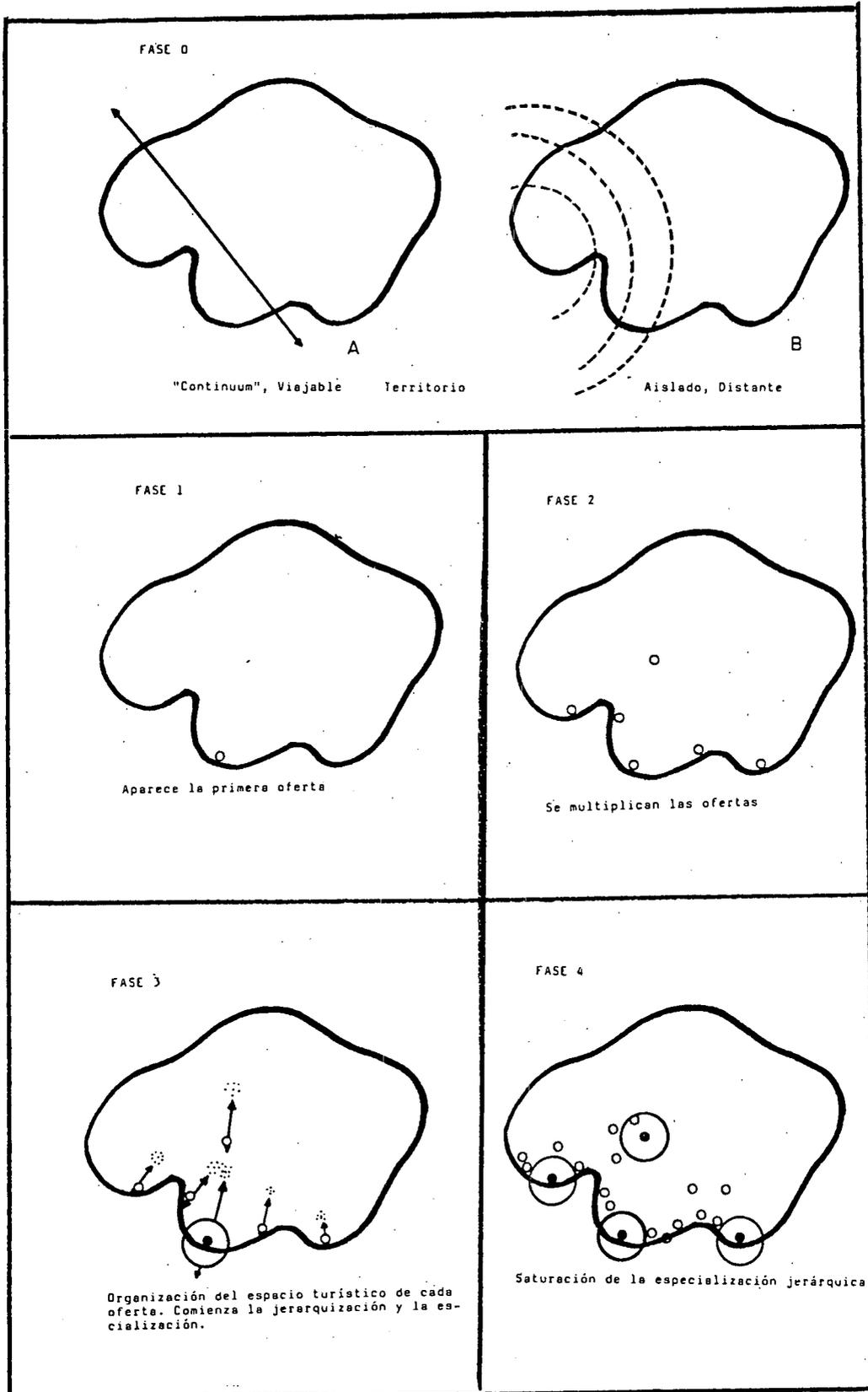
Mucho se ha escrito a cerca de la creciente importancia del turismo como motor de cambio, expansión y desarrollo de las economías de los países, en términos rostowianos, «desarrollados» o «en desarrollo»; y como agente consumidor y transformador del espacio que ha ido progresivamente ocupando. Ciertamente, desde el primer enfoque, la canalización de los flujos de capital hacia distintos sectores de la economía, la distribución de beneficios, el crecimiento de actividades directa o indirectamente relacionadas con la construcción, hostelería y/u otros ser-

vicios, junto a las características de la oferta de empleo, han sido algunos de los indicadores más significativamente afectados. Sus variaciones resultan explicativas de las modificaciones que se han producido en la estructura económica de los países que dentro del mercado turístico internacional actúan como ofertantes. Los efectivos turísticos, con sus ingresos en divisas, han modificado la naturaleza y nivel de desarrollo económico de los países receptores. Desde el segundo enfoque, el espacio se ha visto substancialmente transformado por la ocupación del territorio. Ocupación que en algunos casos, los menos, ha sido planificada y en otros —la mayoría— súbita e incontrolada, aunque siempre, eso sí, desarrollada bajo el signo de la irreversibilidad. El medio, ya sea por sus atractivos naturales (montaña, mar, clima...) o humanos (centros históricos, arte, cultura...), ha sido «lateralmente» invadido con la llegada de una población-demanda que con carácter estacional semipermanente se ha asentado sobre ese espacio, creando en él un nuevo paisaje, no siempre integrado y acorde con el preexistente ni con su entorno. Este proceso de ocupación, cambio y transformación del espacio producido por el turismo ha de ser tratado con gran atención, pues en él radica uno de los principales elementos explicativos de la evaluación, positiva o negativa —pero sobre todo tipificadora—, que se hace del impacto turístico en cualquiera de sus manifestaciones.

Buena parte de los trabajos realizados hasta el momento sobre el desarrollo turístico no dejan de ser una mera descripción regionalista e ideográfica sobre este fenómeno; sería interesante añadirles otros intentos de identificación y clasificación de los diferentes tipos de desarrollo. De hacerse, se conseguiría comparar distintos casos de estudio y estaríamos en condiciones de formular un modelo general, explicativo del «proceso» de desarrollo turístico —entendido como «proceso/evolución» de la ocupación económica y territorial del espacio y de su organización—.

Las tipologías propuestas generalmente ilustran los diferentes hechos derivados de los procesos del desarrollo turístico de forma aislada. Aún así, los criterios inferidos de sus tipificaciones proporcionan medios de análisis del fenómeno turístico muy útiles en otras situaciones, pero como —en palabras de PRÉAU (1958)— cita D. PEARCE «Una clasificación rigurosa es menos importante que un método analítico para examinar la realidad» (1981, p.13).

Aunque los criterios examinados varían, las tipologías que vienen estableciéndose suelen tener casi siempre en cuenta las características de las áreas desarrolladas, recursos con que cuenta el medio que se «explota», contexto y



Fuente: MIOSSIC (1976) Éléments pour une Théorie de l'Espace Touristique, Les Cahiers du Tourisme, C-36, CHEI, Aix-en-Provence. (Cit. por PEARCE(1981) Tourist Development, Longman). y elaboración personal.

forma en que esa «explotación» tiene lugar y, fundamentalmente, la organización espacial que de ella se deriva.

En el convencimiento de que un análisis que pretenda ser explicativo de un proceso de ocupación territorial ha de contar con un soporte teórico inicial, hemos creído conveniente seleccionar, entre varios de los posibles, el modelo teórico propuesto por MIOSSEC en 1976 en su libro *Éléments pour une théorie de l'espace touristique*. La aplicación de este modelo puede ofrecernos una aproximación bastante exacta al proceso de ocupación turística del territorio balear, pues toma como punto de partida el concepto de «proceso» o «evolución» que MIOSSEC entiende tanto desde la perspectiva temporal (histórica) como espacial (geográfica). Ello posibilita un análisis sistemático de lo que llamamos «desarrollo turístico», fenómeno éste por excelencia dinámico, cuya vitalidad y capacidad de manifestación tiene lugar, y eso es lo importante, sobre un espacio geográfico concreto, espacio que no permanece como escenario inmutable del desarrollo, sino que es transformado progresivamente por él. El desarrollo turístico así entendido —como «proceso» transformador del espacio que va ocupando— añade una variable dinámica que no todos los modelos, estáticos prácticamente por definición, son capaces de recoger.

Para determinar la evolución estructural de las regiones turísticas a través del tiempo y del espacio y dibujar así la dinámica espacial del territorio turístico, MIOSSEC considera cuatro elementos básicos y analiza cada uno de ellos en cinco fases sucesivas de desarrollo. Estos elementos y sus fases son los que siguen:

1.- El medio, considerado como recurso turístico; las distintas posibilidades que ofrece y cómo se organizan entre sí. (Ver Cuadro I)

Fase 0: Consideración teórica del territorio como A) un «continuum» viajable, o como B) un espacio aislado, distante.

Fase 1: Observación y examen del medio como posible oferta.

Fase 2: Multiplicación de ofertas sobre el medio.

Fase 3: Organización del espacio turístico y jerarquización y especialización de las ofertas.

Fase 4: Saturación de la especialización jerárquica.

2.- Los transportes como vías de ocupación y acceso a los recursos del medio. (Ver Cuadro II)

Fase 0: Situación inicial de un territorio A) conectado, comunicado y accesible o B) aislado e incommunicado.

Fase 1: Apertura de la red de transporte y puesta en comunicación de la oferta.

Fase 2: Crecimiento de la red de transportes y enlace entre las distintas ofertas.

Fase 3: Aparición de circuitos secundarios de transporte y de rutas alternativas.

Fase 4: Máxima conectividad entre las ofertas.

3.- El comportamiento de la población turística respecto al territorio. (Ver Cuadro III)

Fase 0: Desinterés por el medio o desinterés frente a él como potencial oferta.

Fase 1: Percepción global del territorio como oferta-recurso turístico.

Fase 2: Avance en la percepción de lugares o itinerarios turísticos.

Fase 3: Segregación espacial.

Fase 4: Desintegración del espacio percibido. Completa humanización del medio. Salida de ciertos tipos de turistas. Formas de sustitución, saturación y crisis.

4.- Las actitudes y decisiones de los poderes políticos y de la población residente respecto a la transformación de su propio territorio en espacio turístico. (Ver Cuadro IV)

Fase 0: Actitudes A) receptivas o B) de rechazo.

Fase 1: Observación y examen de la posible oferta.

Fase 2: Política de infraestructura al servicio de las ofertas.

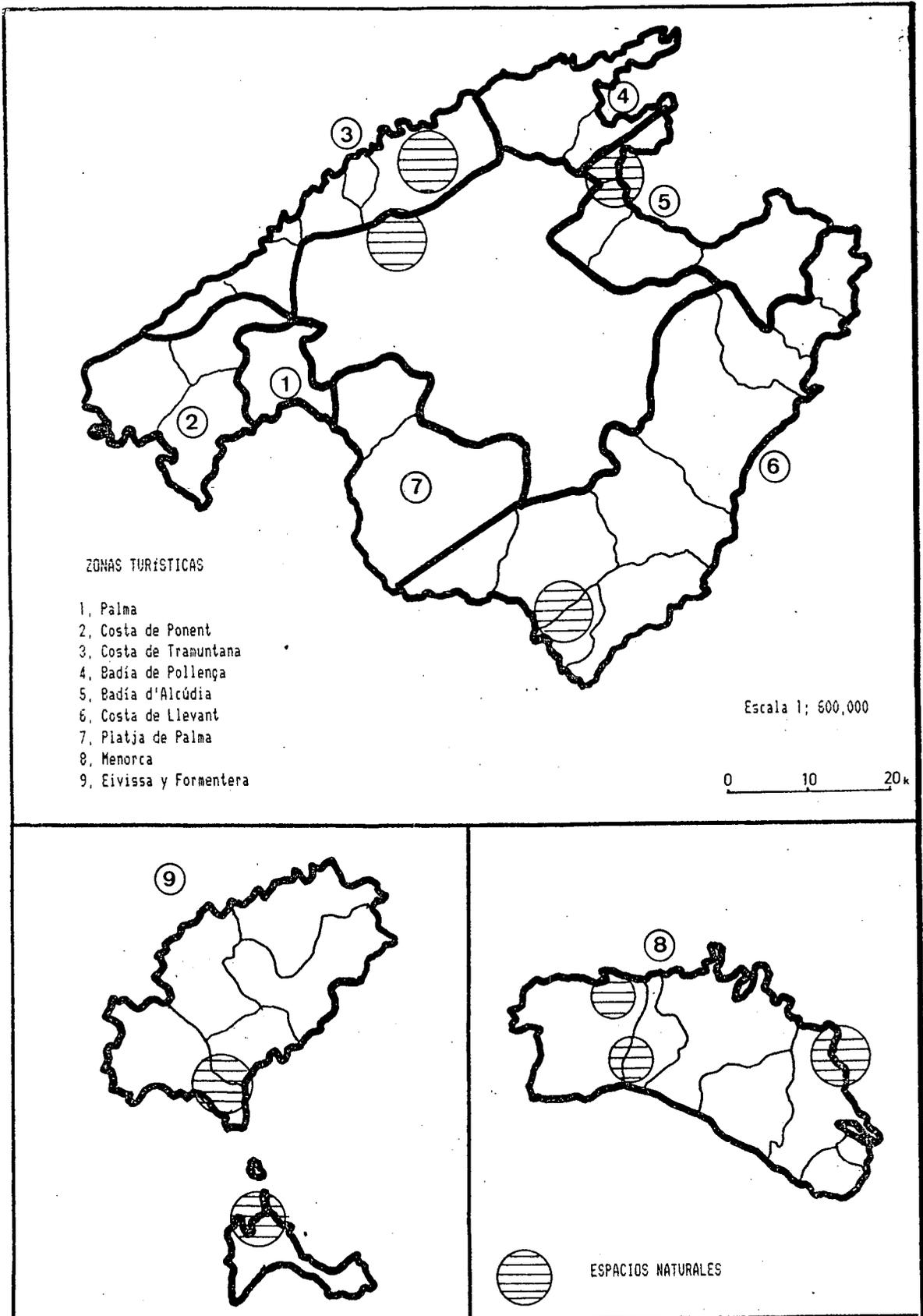
Fase 3: Constatación de los efectos segregadores sobre el territorio de políticas dualistas ambivalentes.

Fase 4: Situación A) de «invasión» total del territorio por el turismo o B) de racionalización del uso del medio: planificación de reservas ecológicas. Turismo «controlado».

Posiblemente el contenido clave que aporta el modelo de MIOSSEC al interés del geógrafo sea el de recalcar la existencia de un significativo elemento espacial en la organización y planificación del turismo.

Veremos a continuación la aplicación que del modelo teórico de MIOSSEC puede hacerse para el caso concreto de Baleares que aquí estudiamos.

MAPA 2. LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES SOBRE LA DIVISIÓN TURÍSTICA



EL MEDIO COMO RECURSO TURÍSTICO

Si observamos el Cuadro I veremos que en su fase inicial (Fase 0) el espacio teóricamente considerado puede ser un territorio bien conocido y comunicado —sobre el que es posible y frecuente efectuar viajes (A), caso de los territorios peninsulares del litoral— o bien tratarse de un territorio aislado (B), «aislados» tanto en el sentido estricto del término —caso de las «islas» Baleares o Canarias— como figurado —espacios «aislados» por su desconocimiento o incomunicación—. Baleares responde en esta Fase 0 al caso B, es decir, a un espacio aislado por doble motivo, uno por razones obvias de su insularidad y otro porque hasta mediados del siglo XIX el nombre de «Baleares», en el supuesto de que fuese conocido, no despertaba entre las gentes continentales más que una idea de tedio, castigo o destierro (BARCELÓ, 1969).

La Fase de Observación y examen de una posible oferta del medio coincide para las islas con la Fase 1 de la evolución del Transporte (ver Cuadro II), es decir, cuando se ponen en comunicación más o menos regular los espacios insulares con las tierras del continente. Las décadas de 1830 y 1840 son fundamentales, pues, aparte de empezar a conocerse las islas en su conjunto (Fase 1 del Cuadro III), se inaugura la línea marítima de vapor Palma-Barcelona, lo que asegura, para Mallorca al menos, una vía de acceso directo a las Islas Baleares. En 1845 y 1848 se publican las primeras Guías Turísticas y a finales del XIX se especula ya sobre el posible aprovechamiento económico del Turismo, (coincidiría con la Fase I del Cuadro IV).

La Fase 2 (Multiplicación de Ofertas, Cuadro I) se inicia para Baleares al estrenarse el siglo XX. En 1903 abre sus puertas el primer hotel de lujo de Baleares, llamado «Gran Hotel» y dos años después se funda la sociedad llamada *Fomento del Turismo*, que a la larga jugará un papel fundamental en el desarrollo de éste.

La Primera Guerra Mundial impone un compás de espera a estas primeras iniciativas, pero en la década de los '20 y '30 el efecto multiplicador de las ofertas se acelera (ver Mapa 1). Se abre así en la Mallorca de 1920 el *Hotel Mediterráneo* y el *Hotel Victoria* en Palma, y el *Hotel Formentor* en Pollença. En 1934 lo hacen los hoteles: *Alfonso*, *Royal*, *Hotel Cala Mayor*, *Alhambra*, *Solarium* y *Cas Català* en Palma y hospedajes de tipo turístico por el resto de Mallorca (puertos de Pollença, Sóller, Alcúdia y costas de Andratx, Calvià, Valldemossa y Cala Rajada). Igualmente se inauguran las primeras urbanizaciones: *Cala d'Or*, en Santanyí; *Palma Nova*, en Calvià; *Can Picafort*, en Santa Marga-

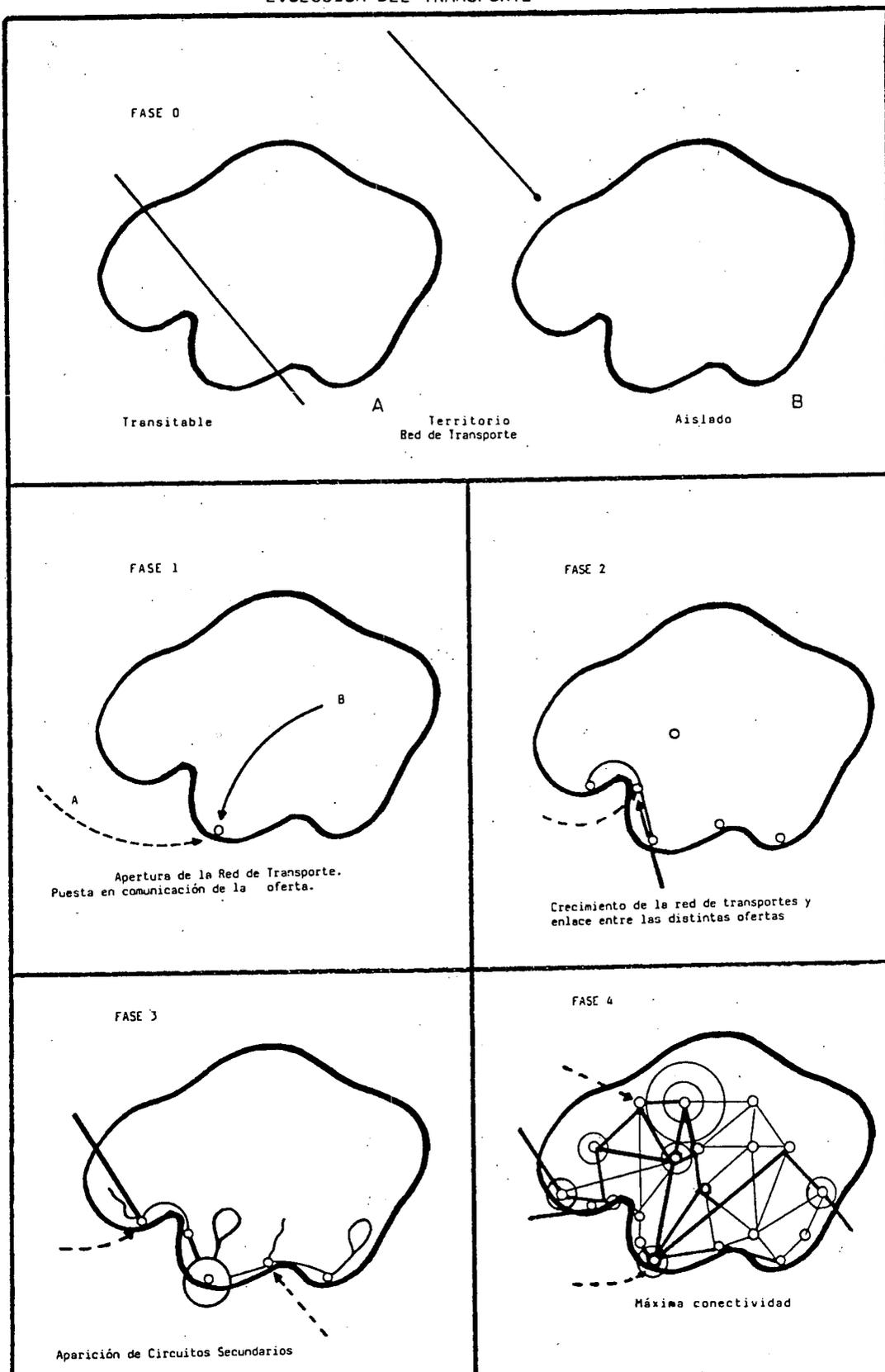
lida; *Aucanada*, en Alcúdia; y *Ciudad Jardín* en el Coll den Rebassa.

La Fase 3 (Organización del Espacio Turístico e inicio de la Jerarquización de Ofertas) se produce en la década de los '30 y se ve bruscamente interrumpida por la guerra civil española. Tal y como señala BARCELÓ (1969) pueden distinguirse tres tipos distintos de turistas que se comportan lógicamente de forma también diferenciada sobre el espacio, favoreciendo la jerarquización de éste (corresponde a la Fase 3 del Cuadro III). Por un lado encontramos el Turismo Residencial, que se instala fundamentalmente en casas particulares alquiladas y de forma ocasional en Hoteles. Su estancia en la isla suele superar los tres meses. Es este tipo de turismo el que hace aparecer asentamientos permanentes, como, por ejemplo, la Colonia Británica instalada en un barrio próximo a la capital de Mallorca, en *El Terreno*, donde se instala toda una infraestructura de servicios comerciales y de recreo al uso de los turistas. La oferta de hospedajes aparece cubierta por un turismo también residencial y de clase media, pero cuya duración de estancia es mucho más corta. Finalmente, encontramos un tercer tipo de turistas, viajeros procedentes de buques-cruceiros que fondean en el puerto de Palma y que visitan la zona de forma puramente transitoria y ocasional, éstos pertenecen a una clase social adinerada.

La Fase 4 (saturación de la especialización jerárquica) no se produce hasta la explosión turística de los años '60 y explican la saturación y total ocupación del suelo insular una serie de hechos como la extensión de la red de transporte, vía aérea principalmente, (Cuadro II); las circunstancias internacionales que viven los países europeos tras la 2ª Guerra Mundial (Cuadro IV); y, por último, las medidas adoptadas por los poderes locales de cara a la ordenación del territorio (Cuadro IV). Por ello quedará explicada esta última fase en el comentario a los Cuadros II, III y IV que a continuación veremos.

LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE

Siguiendo el Cuadro II elaborado a partir del modelo propuesto por MIOSSEC (1976) conviene destacar que, como en el caso anterior, la Fase 0 ofrece la posibilidad alternativa de encontramos ante A) un territorio continuo y, por tanto, transitible y conectado o B) un territorio aislado, incomunicado. De nuevo en nuestra aplicación a Baleares nos hallamos ante la situación B) de aislamiento. Aunque la insularidad suponga por sí misma un hándicap a superar por lo que al transporte se refiere, las Baleares han estado comunicadas entre sí y con el resto de tierras continentales durante toda la



Fuente: MIOSSSEC (1976) Eléments pour une théorie de l'Espace Touristique, Les Cahiers du Tourisme, C-36, CNET, Aix-en-Provence, (Cit. por PEARCE(1981) Tourist Development, Longman). Y elaboración propia.

historia. Sin embargo, el transporte —tanto externo como interno— como vía regular de movimiento de pasajeros (turistas incluidos) no se inicia, como hemos señalado, hasta 1830 con la apertura de la línea marítima de vapores Palma-Barcelona, y ella no es ni con mucho una vía que permita la entrada masiva de turistas en el territorio.

La Fase I (Apertura de la Red de Transporte y puesta en comunicación de la oferta) se inicia así para los transportes externos (línea discontinua A) a mediados del siglo pasado por vía marítima y un siglo después por vía aérea. Los transportes en el interior (línea continua B) tampoco pueden considerarse regulares ni importantes hasta el siglo XIX, con la instalación en Mallorca de la red de ferrocarriles; las líneas de autobuses urbanos y, ya en el siglo XX, la aparición del automóvil, pieza clave de la movilidad de la población (turística o no) en el interior del espacio insular. Él señala el inicio de la autonomía e independencia que potencialmente posee el usuario de un vehículo al permitir éste la elección de rutas alternativas y circuitos secundarios de circunvalación (Fase 3, Cuadro II). Así se acelera el proceso de segregación espacial que complica la explicación del comportamiento turístico sobre el espacio (Fase 3 y 4, Cuadro III).

Es en esta fase de «apertura de la red de transporte» donde más claramente se deja sentir la importancia del hecho insular y su necesidad perentoria de contacto «con el «exterior». Las islas empiezan a registrar una afluencia masiva de turistas a partir de los años 60 —que no pueden llegar si no a través del medio marítimo o del aéreo—. El tráfico turístico portuario ha sido generalmente utilizado por el turismo nacional, pero ha ido a la vez perdiendo importancia en cuanto a la cifra total de pasajeros movilizadas porque no ha podido competir con el transporte aéreo, ni en rapidez (la mayoría de países europeos —emisores de turistas— están tan sólo a un par de horas de vuelo), ni en comodidad (mientras que la mayoría de localidades europeas cuentan con algún aeropuerto próximo a ellas, no todas tienen, obviamente, un puerto de mar tan cercano).

Consecuencia inmediata de la apertura de la red de transporte es la puesta en comunicación de la oferta con el exterior (Fase 1, Cuadro II), que ha de analizarse tomando como indicador el total del movimiento de pasajeros registrado en los aeropuertos insulares. Comparando las cifras globales del tráfico aéreo registrado en cada uno de los aeropuertos y en el conjunto de Baleares durante el período que va desde 1960 —año del «boom» turístico— hasta 1984 se comprueba que: mientras en 1964 el total de viajeros que visitaron el archipiélago fue de

1.831.847, el pasado 1984 la cifra superaba los doce millones, (exactamente 12.816.349 turistas). De esta cifra total de pasajeros conviene aclarar, en primer lugar, que más del 50 % se registra como tráfico no-regular (vuelos charter procedentes del extranjero) y que, a falta de otra fuente más exacta, esta cifra de extranjeros se identifica con número de «turistas»; en segundo lugar, que el aeropuerto que marca la línea general de tendencia de todo el archipiélago es el de Palma de Mallorca, pues él moviliza aproximadamente el 75 % del tránsito aéreo (2).

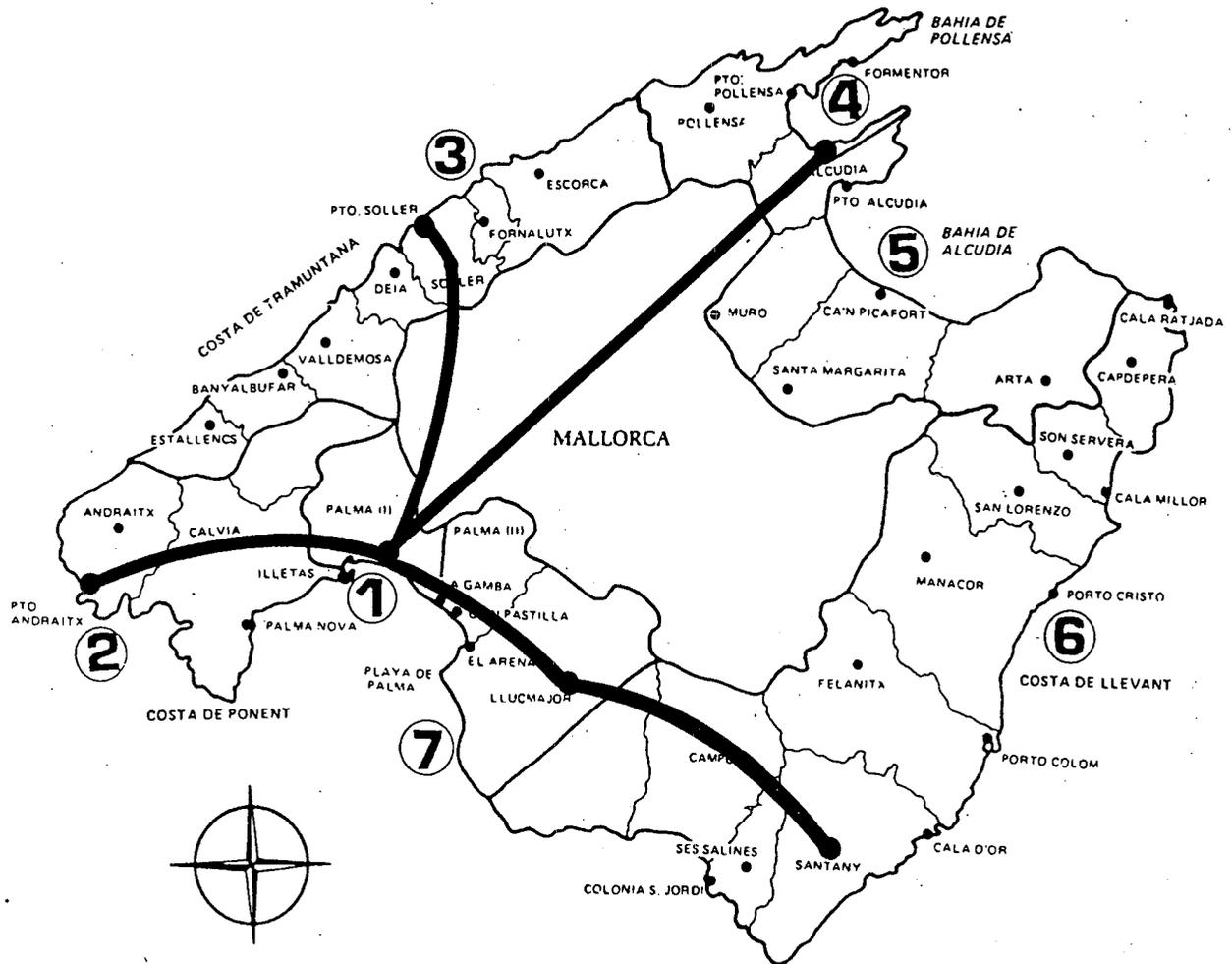
Las Fases 2 y 3 (crecimiento de la red de transporte enlazando las distintas ofertas y aparición de circuitos secundarios) no ofrecen ninguna dificultad en su explicación y aunque ésta debe ser matizada con referencias concretas a cada isla, la diferencia fundamental entre ellas reside en la distinta cronología con que se suceden las modificaciones internas de sus respectivas redes de transporte. Es fundamental señalar que las distintas ofertas turísticas que van apareciendo lo hacen (como corresponde a zonas de amplio litoral «rodeadas» de mar y playas) en áreas próximas a la línea de costa, bordeando y dibujando de nuevo, con los trazos paisajísticos propios de la ocupación turística, el perfil de cada isla sobre su propio territorio. El Mapa 2 nos permite situar los espacios naturales de Baleares dentro de la división en 9 zonas turísticas que ha establecido para su estudio la *Conselleria de Economia i Hisenda* de la Comunidad Autónoma de Baleares.

El crecimiento de la red de transporte viario por carretera se ha desarrollado en Mallorca siguiendo un esquema radial con centro en Palma, su capital, por lo que lógicamente el mayor problema que presenta la isla es el de la interconexión de los radios de la red con las vías principales. Los ejes principales de esta estructura son los radios: 1. Palma-Andratx; 2. Palma-Puerto de Sóller; 3. Palma-Alcúdia y 4. Palma-Santanyí (ver Mapa 3). Las conexiones de Palma con los distintos núcleos turísticos se han realizado bordeando la línea de costa en los casos próximos a la capital, como sucede con las zonas turísticas 1 (Palma); 2 (Costa de Poniente) y 7 (Playa de Palma) —ver Mapa 4—; o bien mediante enlaces radiales como los de Palma-Alcúdia (que une la zona 1 con la zona 4); Palma-Cala Rajada (une la zona 1 con la zona 6) y Palma-Santanyí (une la zona 1 con la zona 6-sur); bordeando la costa, aunque no en conexión directa con Palma, transcurre atravesando la zona 3 la carretera C-710 que cruza la Serra de Tramuntana, uniendo a su paso pequeños núcleos de población que son, no obstante, centros de gran interés turístico.

La densidad de tráfico registrada en las proximidades a Palma ha forzado la aparición

MAPA 3. EJES PRINCIPALES DE LA ESTRUCTURA VIARIA DE MALLORCA.

CONEXIÓN CON LAS ZONAS TURÍSTICAS.



ZONAS TURÍSTICAS

1. PALMA
2. COSTA DE PONENT
3. COSTA DE TRAMUNTANA
4. BAHIA DE POLLENÇA
5. BAHIA DE ALCUDIA
6. COSTA DE LLEVANT
7. PLATJA DE PALMA

EJES

- 1-2 Palma-Andratx
- 1-3 Palma-Puerto Sóller
- 1-4 Palma-Alcúdia
- 1-6 Palma-Santanyí

de una vía de cintura en torno a la ciudad, auto-vías, carreteras con calzadas separadas y un tramo de autopista que circunvala la bahía de Palma (zonas 1, 2 y 7). Esta autopista enlaza con el aeropuerto e Inca, la 3ª población más importante de la isla, después de Palma y Manacor. Los circuitos secundarios aparecen pues en Mallorca generados por la demanda de una vía de comunicación si no más corta en distancia kilométrica sí cuando menos más rápida en tiempo, de ahí la importancia de las rutas alternativas a las carreteras principales excesivamente densificadas.

Mallorca es la única de las islas que, además de contar con un tramo de autopistas, estableció y mantiene con algunas variaciones una red de transporte ferroviario. El ferrocarril fue introducido en 1875 por la *Cia. de Ferrocarriles de Mallorca* en el tramo Palma-Inca, cumpliendo en aquellos tiempos la tradicional función de enlace campo-ciudad. En los años 60 la red se reduce con el cierre de las líneas Consell-Felanitx y Palma-Santanyí y, posteriormente, con el del tramo Manacor-Artà. En 1912 se fundó la *Cia. del Ferrocarril de Sóller*, comunicando así esta ciudad con Palma. El ferrocarril entró en decadencia hacia los años 30, pero hasta mitad de siglo continuó siendo, pese a todo, el medio de transporte que absorbía mayor volumen de tráfico y mercancías hasta que la competencia de la carretera con sus automóviles y camiones señalaron su fin en la «era del seiscientos» (años 60).

La Fase 1 no resulta difícil de explicar en la zona turística 8 (Isla de Menorca, ver Mapa 4). La apertura de la red de transporte y la puesta en comunicación de las nuevas «ofertas» turísticas entre sí y con la red viaria preexistente se ve facilitada aquí por la forma semialargada de la isla y la proximidad de sus poblaciones (45 km. de distancia máxima entre Maó y Ciutadella). El esquema viario es pues muy sencillo. El primer paso fue la construcción de una carretera que sirviera de enlace directo entre ambos extremos insulares, uniendo a su paso los principales municipios. Una vez establecida, el crecimiento de la red de transporte comunicando las distintas «ofertas» turísticas es inmediato (Fase 2, Cuadro II). Del eje principal Maó-Ciutadella se separan ramales hacia los núcleos turísticos costeros, con lo que estamos ya ante la aparición de circuitos secundarios (Fase 3, Cuadro II). Con posterioridad se ha densificado esa red primitiva especialmente en la zona sureste (4) donde un cordón litoral une, desde el puerto de Maó a las playas del municipio de Alaior —pasando por Es Castell y Sant Lluís—, todas las playas y urbanizaciones. La idea de construir una carretera de circunvalación a la isla es un ambicioso proyecto que persiguen los especuladores turísticos desde los años 50 (5).

Finalmente, la fase 1 en la zona turística 9, Eivissa-Formentera (ver Mapa 4), se ha desarrollado también a partir de un esquema de carretera básico formado por los enlaces de la capital (Eivissa) con las poblaciones de Sant Antoni y Santa Eulàlia, complementada con la vía de acceso al aeropuerto. El proceso de crecimiento de la red, enlazando las diversas ofertas y favoreciendo la aparición de rutas secundarias (Fases 2 y 3, Cuadro II), ha sido en esta zona mucho más rápido que en Menorca. Además de las dos grandes rutas señaladas, Eivissa cuenta con un tramado de vías más densificado, cosa acorde con la mayor afluencia turística a la isla y la existencia de urbanizaciones costeras, en especial en torno a la bahía de Sant Antoni Abat y al puerto de la capital.

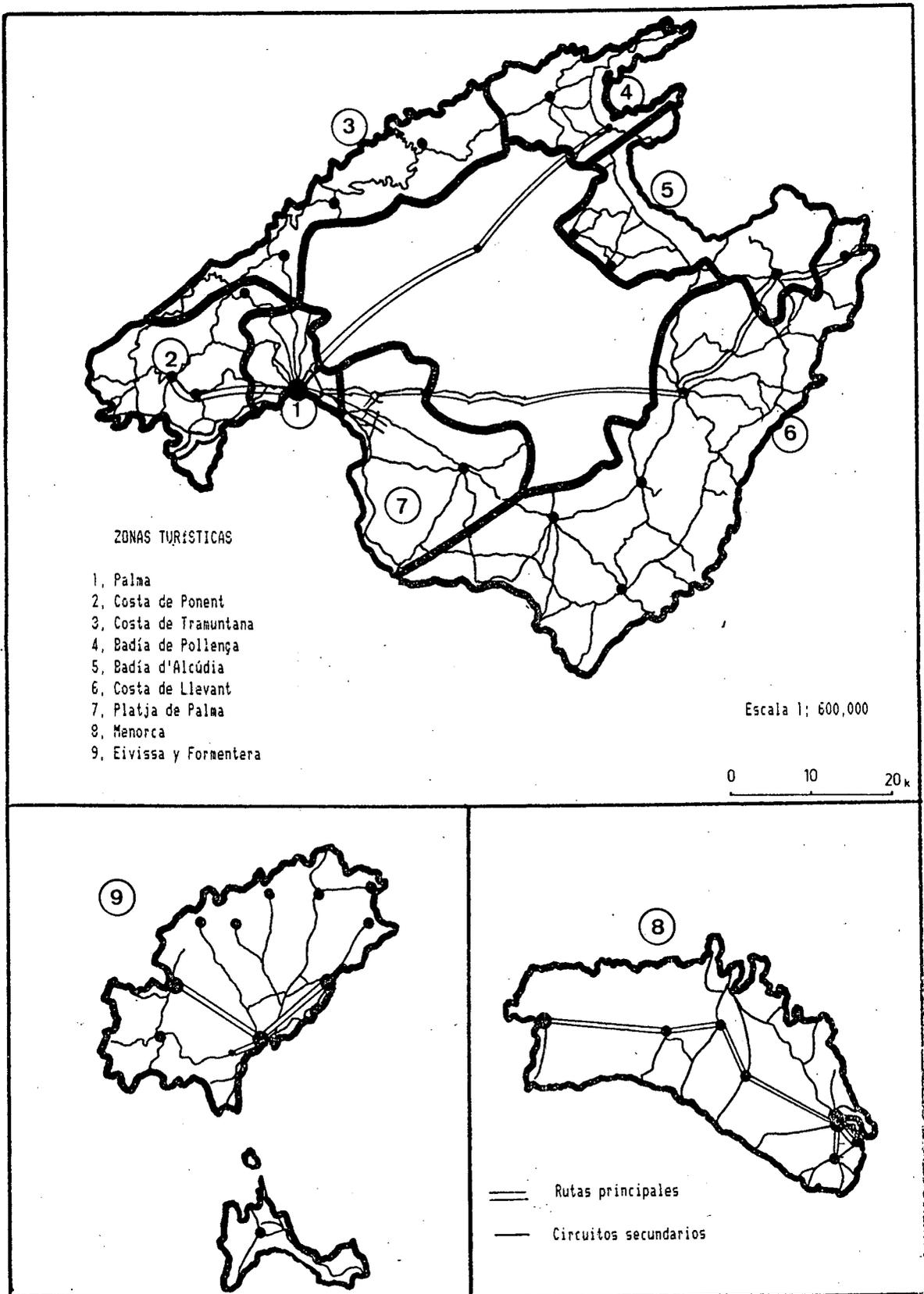
Considerando, por último, la Fase 4 del Cuadro II (máxima conectividad), ha de señalarse que la conectividad máxima entre los nudos de la actual red de transporte interno así como las interconexiones con el exterior no ha sido alcanzada aún. La isla potencialmente más próxima a ella es Mallorca, por la enorme cantidad de viales, carreteras y caminos que unen entre sí los distintos puntos de su geografía (BRUNET, 1982). No obstante, tanto en Mallorca como en las islas restantes, las zonas mejor conectadas y que registran un índice de densidad más elevado son siempre las cercanas a las capitales insulares. Éstas estructuran la red interna y externa de transporte y polarizan el espacio, ya que, al ser estos territorios limitados, ningún otro núcleo metropolitano ofrece como alternativa las funciones y servicios básicos —imprescindibles para que la industria turística desarrolle mínimamente su infraestructura— que ofrece la capital.

EL COMPORTAMIENTO TURÍSTICO

Al pasar a analizar ahora los Cuadros III y IV elaborados a partir del modelo propuesto por MIOSSEC entramos posiblemente de lleno en una de las cuestiones más atractivas del mismo por los resultados que ofrece. Se analiza en primer lugar la evolución del espacio turístico desde la perspectiva del estudio de la «percepción» de ese espacio por su principal demandante/consumidor: el turista. En el último apartado (Cuadro IV) se varía el enfoque, tratando el mismo problema ahora desde el punto de vista de quienes lanzan como «oferta» ese recurso, atendiendo especialmente a cuál sea el impacto producido por el turismo y cuáles las decisiones y acciones de la población receptora en uno u otro sentido.

Como hemos hecho para con los análisis anteriores, comenzamos también aquí en la Fase 0 o inicial (Cuadro III). Partimos esta vez

MAPA 4. COMUNICACIÓN VIARIA ENTRE LAS ZONAS TURÍSTICAS



de un territorio que, independientemente de su posición geográfica, resulta en principio desconocido en el mercado de ofertas turística, o que, si se conoce, no se considera de suficiente interés como para entrar a competir en él. En esta Fase 0 vive Baleares durante toda la época anterior a su «descubrimiento» por parte de los viajeros, en su mayoría forzosos que hubieron de acabar por «visitar» las islas huyendo en el siglo XIX de la guerra contra el francés (BARCELÓ, 1969). De Menorca, en concreto, se tenía un conocimiento más exacto por haber estado la isla bajo el dominio inglés y francés durante el siglo XIX, pero, en todo caso, no fue nunca un conocimiento o «percepción» del territorio como espacio de recreo, ocio o esparcimiento; conceptos que, por otra parte, tardarían aún en desarrollarse.

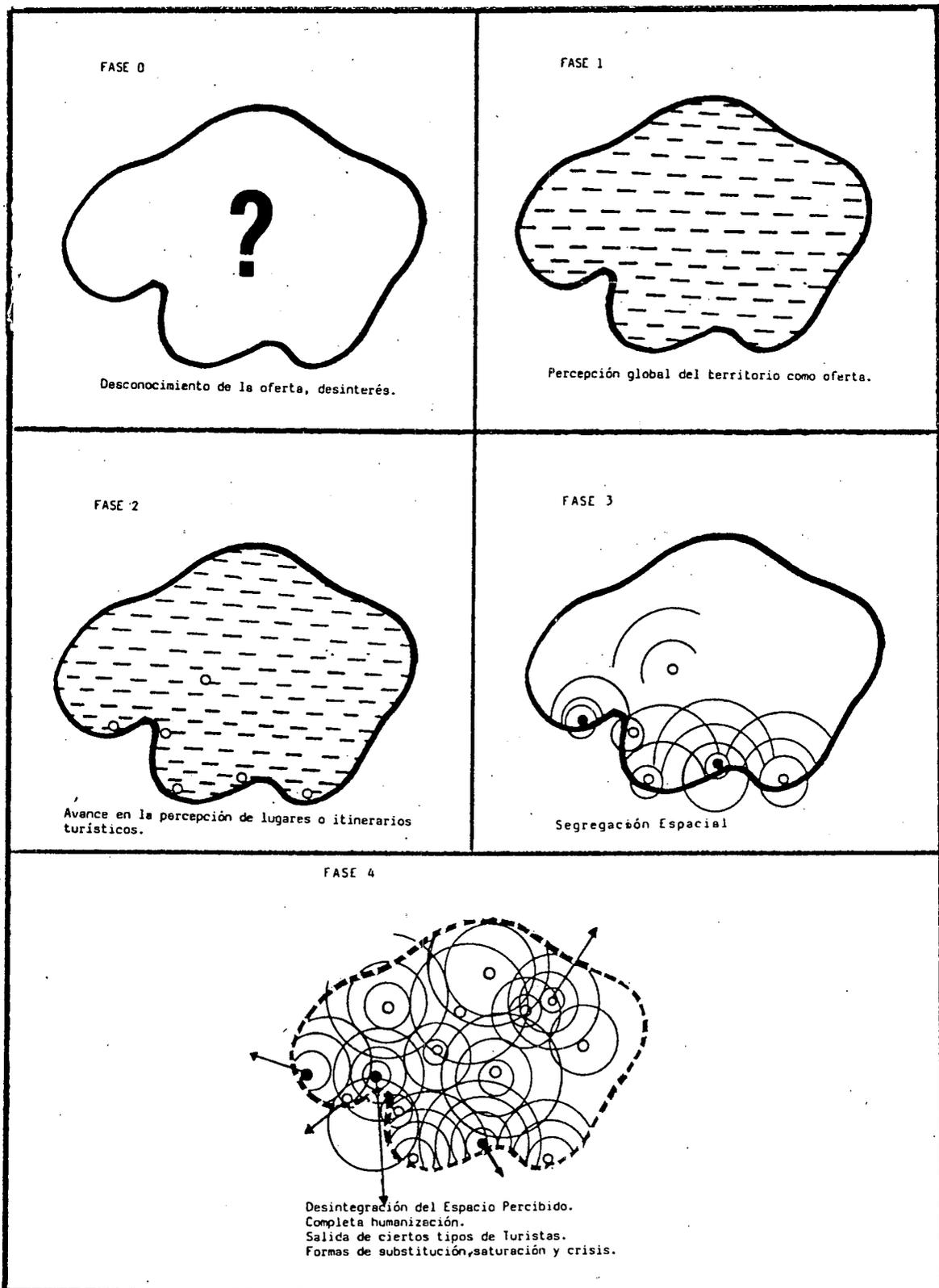
Al tratarse de territorios insulares, geográficamente aislados, su paso por ellos no era obligado como ocurría con los espacios continentales (litorales o no). Por tanto, previa cualquier percepción de los espacios insulares como potenciales fuentes de recursos u ofertas, era necesaria la existencia de unos medios de transporte que con ciertas garantías de seguridad y regularidad permitieran al futuro «cliente/demandante» acudir al mencionado lugar y emitir sobre él un juicio de valor. Esta primera aproximación al espacio insular balear se hace posible, como hemos indicado, a partir de las décadas de 1830-40 (1ª línea marítima de vapor Palma-Barcelona y difusión de las primeras guías turísticas por Europa). A partir de ese momento, las islas empiezan a ser percibidas de forma global como un territorio de posible oferta (Fase 1). El proceso de selección de algunos lugares preferentes dentro de la ciudad de Palma y en otros lugares de Mallorca indica el paso a la Fase 2 (avance en la percepción de lugares o itinerarios turísticos). Sin embargo, la I Guerra Mundial abre para España un obligado compás de espera tras el cual la paz de la postguerra vuelve a ser interrumpida esta vez por la guerra civil española (1936). En la década de los 40, restablecida la paz en nuestro territorio, Europa se lanza de nuevo a la lucha armada, son los años de la II Guerra Mundial y el período de autarquía y represión más dura del régimen dictatorial español. En esta década, como es lógico, el escaso número de turistas que circulan son de procedencia nacional. Al finalizar la contienda el flujo de turistas europeos empieza a dirigirse hacia España, en especial a partir de los años 50 (6).

En el Cuadro V se observa cómo el porcentaje de turistas nacionales supera, hasta 1952, el de extranjeros pero los síntomas de regeneración del turismo europeo se detectan ya a partir de 1950, fecha desde la cual su proporción irá

aumentando geoméricamente (7). Hasta la llegada del «boom» turístico de los años 60, España y Europa viven circunstancias específicas que favorecen conjuntamente el «descubrimiento» de ciertos lugares como núcleos potenciales de oferta turística. Entre otras, estas circunstancias convergentes son: el fin del aislacionismo, merced a la revocación por parte de los países miembros de la ONU de las posturas que habían abogado hasta el momento por el mantenimiento de España alejada de Europa (entrada de España en la ONU en 1952); liberalización a partir de 1959 de los controles de divisas; estabilización de los precios y simplificación de los trámites de visados y aduanas. Todo ello, unido a una psicosis generalizada que apura la necesidad de «escapar» del escenario bélico, además de otras medidas de carácter económico como el disfrute de vacaciones pagadas, etc., facilitará el incremento del ritmo de afluencia del turismo extranjero a España. Las cifras de turistas extranjeros llegados en la década de los 50 resulta anecdótica comparada con las que se registrarán a partir de los años 60. Desde ese año, y aunque con oscilaciones, se inicia lo que conocemos como «turismo de masas» o turismo industrial. Esa década señala también un cambio importante para el archipiélago balear respecto a la dirección que toma el flujo turístico. Mallorca, que en 1960 recibía el 90,3% del turismo total, pasa a un 88,8% en 1965, en favor de un incremento del turismo dirigido a Eivissa, que aumenta un 2% en ese quinquenio (8). Finalmente hemos de señalar que los visitantes extranjeros avanzan en la percepción del medio como recurso turístico merced a la información que obtienen de los folletos propagandísticos que editan en distintos idiomas las propias urbanizaciones, de la eficaz actividad de los *tour operators*, de los anuncios publicados en la prensa europea y de las guías turísticas en general (SOCÍAS, 1985).

La Fase 3 (Cuadro III), segregación espacial, se ha desarrollado especialmente en Mallorca. Durante los años del turismo de masas la mayor parte del turismo extranjero se dirige a la zona 1 de Palma (622.418 turistas), le siguen en orden de preferencia decreciente las zonas 2 (Calvià), la zona 6 (municipios de Santanyí y Manacor) y la zona 4 (bahía de Pollença). En Eivissa, el municipio con mayor registro turístico es Sant Antoni Abat (47.210) y el de la propia capital con 35.788. Menorca, en esas fechas y por falta de un aeropuerto con capacidad suficiente, registra una afluencia insignificante —no rebasa los 10.000 turistas hasta 1963, cuando Mallorca supera ampliamente el medio millón—.

La distinta absorción del flujo turístico por islas y por zonas dentro de ellas, produce, evidentemente, una jerarquización del espacio



Fuente: MIOSSEC (1976) Eléments pour une Théorie de l'Espace Touristique, Les Cahiers du Tourisme, C-36, CHET, Aix-en-Provence. (Cit. por PEARCE(1981) Tourist Development, Longman). y elaboración propia.

ocupado. Es posible observar a través de este proceso —manifiesto en la urbanización de las áreas litorales— cómo la demanda turística ha ido variando en su naturaleza: distintas nacionalidades, clase social, profesión, edad y poder adquisitivo; y en su comportamiento: variación en las preferencias respecto al tipo de alojamiento donde pasar sus vacaciones —según sea su disponibilidad monetaria, su nacionalidad, su edad y profesión—; variación en el número de estancias media que producen en la isla, etc.

Sin ser determinante, la nacionalidad del turista puede servirnos de indicador a la hora de señalar cuáles son las áreas preferidas por él. Atendiendo a los resultados publicados por el *Consell General Interinsular en El Gasto Turístico* en 1984 y sabiendo que el turismo que escoge Baleares como lugar de descanso es predominantemente europeo, podemos afirmar con carácter general que los alemanes decantan sus preferencias por la zona 6 (Costa de Llevant: Cala d'Or, Porto Colom, Porto Cristo, Cala Millor, Cala Rajada), zona 5 (Bahía de Pollença: Can Picafort) y, como tercera opción, zona 8 (Menorca). Los turistas ingleses prefieren ampliamente la zona 2 (Costa de Ponent: Andratx y Calvià), a continuación la zona 9 (Eivissa) y, en tercer lugar, la zona 6 (Costa de Llevant); los de nacionalidad francesa coinciden con sus vecinos al escoger como destino las zonas 6 y 2 y añaden la zona 7 (Playa de Palma: Llucmajor), lo que les hace coincidir a su vez con los belgas, que en porcentaje superior al 35% se instalan en la zona más oriental del Arenal. De nuevo la zona 7 y la 1 (Palma: continuación del Arenal) es el lugar escogido por los finlandeses y austríacos. Por último, los españoles se inclinan por la zona 8, la vecina Menorca, a la que siguen igualmente las zonas 1 y 7. Con más de un 32%, los turistas estadounidenses escogen la zona 2 (C. Ponent: Andratx y Calvià). La selección del espacio turístico atendiendo a la edad de los residentes deja traslucir en primer lugar que la población turística mayoritaria es menor de 30 años y escoge preferencialmente la zona 1 y 7, que abarca toda la bahía de Palma, ello explica que esas dos zonas registren la mayor afluencia de lo que *El Gasto Turístico* en 1984 registra como «estudiantes» y también que escojan como alojamiento el hotel. Los turistas entre 30 y 45 años prefieren Menorca como lugar turístico y, dentro de Mallorca, las zonas 5, 4 y 3 —por este orden—, siendo la opción «chalet» y «apartamento» la elegida como forma de alojamiento; ello concuerda con su status socio-profesional, en su mayoría empleados, jefes de empresas y profesiones liberales. Entre los 45 y 60 años (mayoritariamente empleados y funcionarios) se escoge como destino Eivissa y la zona 3 (Costa de Tramuntana:

Deià, Valldemossa, Sóller...); el hospedaje se realiza entonces en chalets y casas de vacaciones —alquiladas o de su propiedad. Finalmente, los de más de 60 años prefieren la zona 4 (Bahía de Pollença) y la zona 1 (Palma) (9).

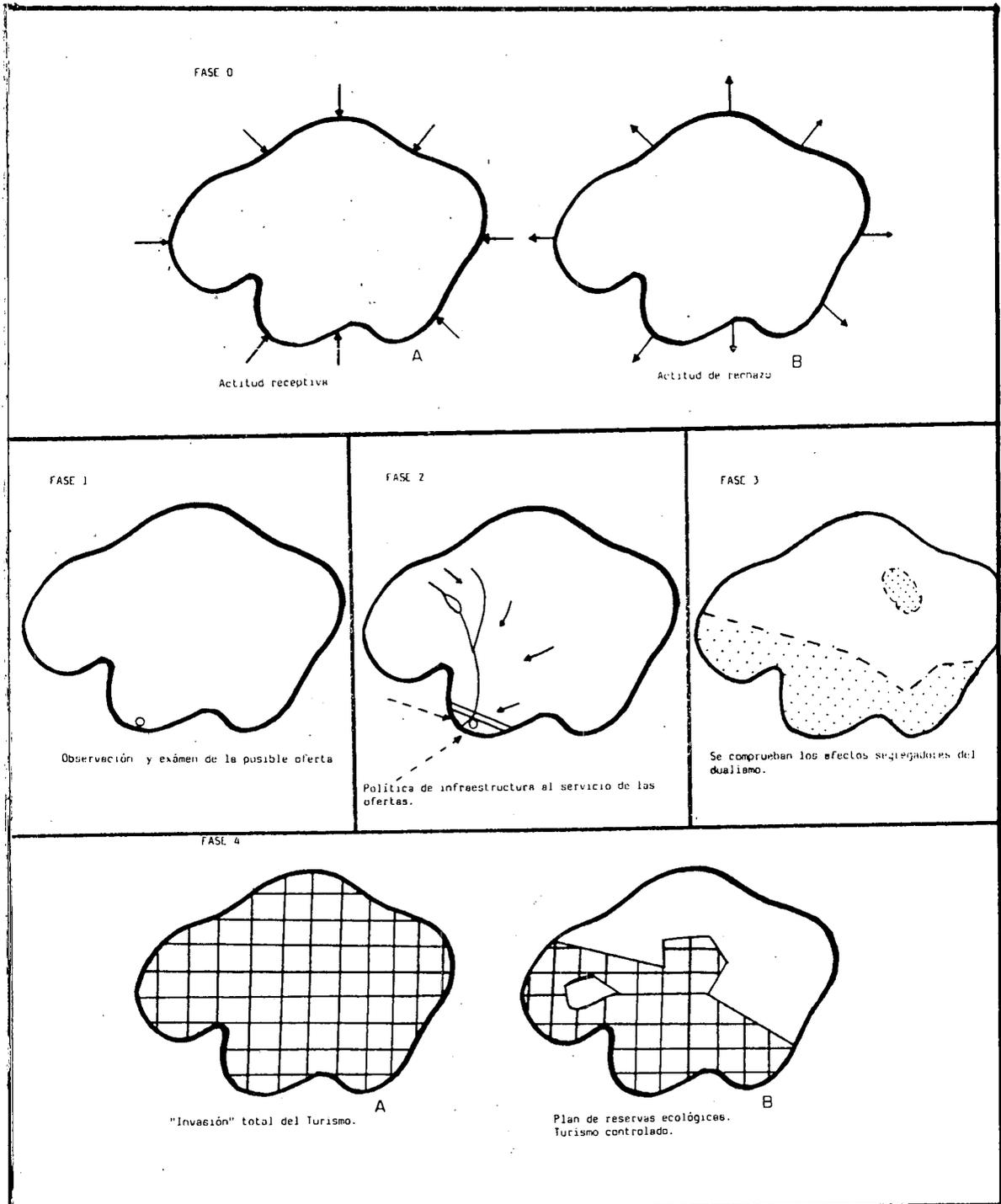
La misma presencia diversificada de turistas de todas las nacionalidades, status socio-económico y profesional, edades; la coexistencia de distintas formas de alojamiento en cada una de las zonas; la continuidad e isomorfismo que van desarrollando... hacen que los núcleos turísticos, percibidos en un principio de forma diferenciada, vayan perdiendo su carácter peculiar y sus límites vayan haciéndose cada vez más difusos. Llegamos así a la Fase 4 (Cuadro III) en que el espacio percibido se desintegra como tal realidad enfrentada al visitante. El turista llega a integrarse en ese espacio, confundiendo-se en él, y hasta haciéndose parte fundamental del mismo al transformarlo con su presencia y actuación. Las formas naturales de los primitivos paisajes turísticos ceden paso a las, ahora ya tipificadas, formas «humanizadas»: vastos complejos hoteleros, conjuntos de urbanizaciones que incluyen como elementos característicos zonas de deporte —tenis, golf, piscinas—; lugares de esparcimiento nocturno —discotecas, pubs, bares—; servicios complementarios que abastecen las necesidades más diversas, desde tiendas de souvenirs, de vestir, supermercados, peluquerías, hasta guarderías infantiles, unidades sanitarias, farmacias, garajes o sucursales bancarias.

Llegados a esta fase, la substitución de unas formas de espacios turísticos por otras se suceden no siempre consecutivamente, por lo general se superponen dando lugar a esa apariencia de «caos» que tan bien refleja el nuevo paisaje creado por el turismo. Es evidente que cuando ese punto se alcanza asistimos ya a la «saturación» del medio y a la crisis del desarrollo turístico incontrolado. La solución queda pendiente del elemento siguiente.

ACTITUDES DEL PODER Y DE LA POBLACIÓN RECEPTORA

El modelo propuesto llega con el análisis de este cuarto elemento a su etapa final. Tras examinar el medio sobre el que tiene lugar el proceso de desarrollo del fenómeno turístico, estudiar las vías de acceso y penetración con que cuenta el turismo para acceder a él y considerar la actitud que hacia el mismo toma la población turística, resta sólo tratar cuáles sean las actitudes que los hasta ahora considerados receptores pasivos de la actividad turística toman ante esta forma de transformación del espacio en el que viven. La Fase 0 (Cuadro IV) plantea

CUADRO IV ACTITUDES DEL PODER Y DE LA POBLACION RECEPTORA



Fuente: MIOSSEC (1976) Eléments pour une Théorie de l'Espace Touristique, Les Cahiers du tourisme, C-36, CHEI, Aix-en-Provence. (Cit. por PEARCE(1981) Tourist Development, Longman). y elaboración propia.

nuevamente la disyuntiva, esta vez no excluyente, de una actitud A) receptiva o B) de rechazo. Y precisamos «no excluyente» porque en los inicios de la dinamización del fenómeno turístico la actitud receptiva se podía simultanear con actitudes si no de rechazo sí al menos de indiferencia o desinterés. Como fenómeno transformador y dinamizador del espacio, el turismo —ya lo hemos visto— necesita de unas vías regulares de acceso al medio potencialmente utilizable. Ello nos conduce de nuevo a destacar, para Baleares, el papel fundamental de los medios de transporte externos y, por consiguiente, nos sitúa esta fase inicial en el siglo XIX. El «descubrimiento» de las islas, lejos de ser un hecho intencionado o propagandístico, fue resultado de una serie de circunstancias a las que no es ajena la casualidad, entre ellas, los movimientos de población ocasionados por las persecuciones políticas, las guerras, el afán del viajero romántico por conocer nuevos espacios, la relativa tranquilidad que la conquista de Argelia por Francia impone en el mar, la comunicación marítima directa Palma-Barcelona ... (10). En 1981, Miquel dels Sants Oliver sugiere ya la posibilidad de aprovechar este, por entonces, «novedoso» fenómeno, sin que su sugerencia responda a necesidad económica alguna; no obstante, será observada con rapidez cuando la pérdida de las colonias de América y el fin del comercio de vinos con Francia haga imperiosa la necesidad de buscar soluciones económicas alternativas. Queda, pues, de manifiesto el interés y la actitud receptora (Fase 0, Cuadro IV) que la población de las islas adopta prontamente.

En los primeros años del siglo XX, Mallorca —mercedamente reconocida como pionera en lo que a turismo se refiere— se encuentra ya en la Fase 1 (ver Cuadro IV) e inicia una etapa de observación y examen de la posible oferta. Así, en 1903, abre sus puertas el *Gran Hotel*, prototipo de los grandes hoteles de lujo en las islas. La idea de que es necesario programar y organizar el turismo es recogida en 1905 por el presidente de la Cámara de Comercio, quien propone la fundación de una sociedad, el futuro «Fomento de Turismo». Puede afirmarse que, a partir de este momento, ya se ha reconocido el turismo como una actividad rentable que los residentes desean gestionar y se percibe el medio natural como un bien de consumo a ofertar.

Se da paso entonces a la Fase 2 (Cuadro IV) y se activan los trámites necesarios para poner a disposición de la demanda la infraestructura que ésta exige para aumentar sin prever en ningún momento las consecuencias de una indiscriminada explotación. Este fenómeno no es exclusivo de Baleares, antes bien, las razones que hemos examinado demuestran que amplía su campo de acción al conjunto del esta-

do, el cual, durante bastantes décadas, se decantará por la política de «hechos consumados». De esta forma, la actuación de las instituciones políticas, el marco legal desde el que se debía haber planificado, permanecerá ausente del proceso de ocupación turística del medio. Excepción hecha de la *Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*, de 1956, la primera mitad de este siglo desconoce por completo cualquier tipo de planteamiento de cierta entidad (11). Dejando aparte las actuaciones planificadas que pudieron hacerse puntualmente en los núcleos urbanos, en las zonas «turísticas» y con anterioridad a la *Ley del Suelo* se realizaron infinidad de edificaciones, especialmente numerosas en Baleares; éstas se basaron fundamentalmente en la especulación de los suelos a la vez próximos a los núcleos urbanos costeros y al litoral de éstos. Entre ellos cabe destacar las urbanizaciones de *el Grau*, en Menorca y en Mallorca: la *Colònia de Sant Jordi*, en les Salines; la *Colònia de Sant Pere*, en Artà; *Porto Colom*, en Felanitx; *Porto Cristo*, en Manacor; *Cala Rajada* en Capdepera; *Can Picafort* en Santa Margalida, y los puertos de Valldemossa, Sóller, Pollença y Andratx en los municipios de igual nombre (ver Mapa 1).

En el año 56, tras la aprobación de la *Ley del Suelo*, Mallorca —que cuenta con urbanizaciones anteriores a aquella, como la de la Cala Rajada, en Capdepera y las de Santa Ponça o Palma Nova en Calvià (1955)— (ver Cuadro VI), asiste a una especie de aparición por generación espontánea de urbanizaciones y «el planteamiento socioeconómico paralelo al físico se llevó a cabo separadamente en la acción de desarrollo general» (C.G.I., 1982). La *Ley del Suelo*, de hecho, era incapaz de hacer frente a la dinámica de los fenómenos urbanísticos territoriales, en unos años de fuerte expansión económica que hicieron de sus ejecuciones obras irreversibles y consolidaron sistemas urbanos que condicionaron todo proyecto de reordenación territorial posterior (12). Lo peor de esta legislación fue, sin duda, que el Plan Urbanístico no restringió en manera alguna los planes «sectoriales» (P.S.) que pudieran realizarse dentro de él. De esta forma se multiplicaron los P.S. independientemente del P.G.O.U. —inexistente en la mayoría de municipios— posibilitando la aparición «legal» de urbanizaciones de las que sólo se vigilaba su correcta infraestructura. Desde esta Ley hasta la aprobación del *Plan Provincial* de Baleares en 1973, las islas han variado bastante en materia de urbanismo. Durante este período se crea la figura del *Plan General Sectorial* (P.G.S.), que responde a la necesidad de contar con un instrumento capaz de ordenar las zonas turísticas de interés para las iniciativas particulares. Entre 1956-73 se llevan a

CUADRO VI

URBANIZACIONES TURÍSTICO RESIDENCIALES
 APROBADAS CON ANTERIORIDAD A LA LEY DE SUELO (12-3-1956)

MUNICIPIO	NOMBRE DE LA URBANIZACIÓN	FECHA DE AUTORIZACIÓN
Alcúdia	Urb. "Aucanada"	
Calvià	Urb. Cas Català-Illetes	26-06-1933
	Urb. Portals Nous (1ª fase)	18-01-1933
	Urb. Portals Nous (2ª fase)	19-07-1939
	Urb. "La Rossegada de Bendinat"	03-01-1949
	Urb. Palma Nova	23-10-1955
Capdepera	Urb. Santa Ponsa	04-10-1955
	Caserío de Cala Ratjada	13-03-1909
	Ses Rotjas	10-04-1913
	Es Coll D'Os	25-07-1932
	N' Aguait	07-11-1932
Escorca	Son Moll	02-01-1935
	Sa Pedruscada	18-03-1935
	Es Port de la Calobra	27-03-1954
Formentera	Urb. "La Sabina"	
Llucmajor	Urb. Bella Vista	
Manacor	Cala Moreia "S' Illot"	26-07-1932
Marratxí	Urb. Son Verí	
	Urb. La Cabaneta	
	Urb. Portol	
Pollença	Predio Boquer	1934
	Predio Lleaire	1938
Sant Llorenç	S' Illot	28-10-1948
Santa Margarita	Colònia de Can Picafort	
Santanyi	Urb. Cala Figuera	10-10-1934
	Urb. Cala D'Or	1934

Fuente: *Urbanismo y Medio Ambiente en Baleares*, C.G.I., 1982

cabo la mayor parte de edificaciones hoteleras de Baleares; a partir de ese último año la construcción hotelera se estanca, en parte debido a la menor demanda (la población turística vive un momento internacional de crisis) y en parte a la mala calidad de la oferta (dados los mínimos requisitos exigidos, el coste de las obras de urbanización era bajo, pues no era obligatoria la instalación de la red de abastecimientos ni la de saneamiento, el bajo coste inicial determinó en breve el deterioro de la oferta). Así, el proceso de ocupación del espacio por el turismo resultó relativamente fácil de desarrollar. Todo este proceso se vió fuertemente favorecido en Baleares y en otros puntos del litoral peninsular (caso idéntico al de la Costa del Sol) por, entre otras, las disposiciones ministeriales españolas y las de otros países (13).

Con la intención de regular las carencias de la *Ley del Suelo* aparecieron la *Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional* (1966) y el *Decreto de Infraestructura* (1970). Esta nueva normativa, igualmente escasa desde nuestra perspectiva actual, tuvo su importancia en aquellos primeros años de los 60 por su intento de regular y controlar el desmedido proceso urbanizador, sobre todo en otras regiones españolas. En cambio, para Baleares, su aplicación no sirvió más que «para colar de rondón ciertas ordenaciones que de otra forma hubieran resultado más dificultosas. Aún así, tuvieron poca incidencia en las islas a excepción de Menorca» (C.G.I., 1982).

La constatación de que ese desorden urbanístico estaba perjudicando seriamente primero los intereses de los propios promotores turísticos, luego los del medio ambiente, hicieron que, a partir de abril de 1973, Baleares contara con un *Plan Provincial de Ordenación*. Pese a ser un plan claramente desarrollista, pues preveía un desarrollo masivo de la costa balear; sus elementos negativos quedaron un tanto mitigados al coincidir con la crisis económica y energética mundial, que frenó la demanda, y, así, en términos generales, pudieron apreciarse elementos positivos, como la distinción que por primera vez se establecía entre áreas de desarrollo urbano y áreas de desarrollo turístico; los «techos» de crecimiento y población que fijaba; la obligatoriedad de dotar de servicios y equipamientos a todas las urbanizaciones (agua potable, electricidad, alcantarillado y red viaria); creación de zonas de costa y paisaje protegidos e introducción de una nueva calificación del suelo: suelo excedente, que podía ser transformado en urbano con la sola aprobación de un plan especial. Los Planes Generales aprobados siguiendo el Plan Provincial fueron, en Mallorca los de Palma de Mallorca, Muro, Banyalbufar, Campos, Marratxí, Porreres y Andratx, y en

Menorca, los de Ferreries, Alaior, Ciutadella, el Castell y Maó (por este orden). No obstante, y pese a la entrada en vigor del Plan Provincial en abril del 73, se aprobaron en fecha posterior algunos P.S. que no se acogieron a dicho plan sino a la *Ley del Suelo* anterior. En Mallorca fueron los planes de *Els Domíngos*, Manacor; *Son Ferrandell*, Valldemosa; *na Taconera*, Capdepera; en Menorca *Binixica Vell*, Maó; y en Eivissa *Cala Boix*, *Santa Eulàlia* y *Cala Vedella* en Sant Josep.

Este primer Plan de Ordenación de 1973 puede considerarse un paso previo a la entrada en la Fase 3 del modelo (Cuadro IV) en la que «se comprueban los efectos segregadores del dualismo». A nivel nacional se constata también el carácter obsoleto de la *Ley del Suelo* y así, en mayo de 1975, entra en vigor la *Reforma de la Ley del Suelo*. Desde la propia administración se toma conciencia de la necesidad de unificar competencias y criterios en lo referente a planificación territorial. Fruto de esta postura es la agrupación en una sólo cartera ministerial de lo que fueran «Obras Públicas» y «Urbanismo». La modificación de la *Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* de 1979 creó dos nuevas figuras de importancia en el planteamiento: el *Plan Nacional de Ordenación* y los Planes Directores Territoriales de Coordinación (14). Pese a sus avances, es de lamentar que dicha modificación de la *Ley del Suelo y Ordenación Urbana* no contemple disposición alguna sobre las urbanizaciones turísticas y, a su vez, no derogue tampoco la *Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional*.

Paralelamente a este proceso de reforma en materia de legislación urbanística, fruto de la comprobación de los efectos segregadores del dualismo legal, en España se viven momentos de intensa actividad política debido a la transición democrática y al debate sobre el Estado de las Autonomías; en este sentido una de las primeras transferencias a los entes pre-autónomos por parte de la administración central fue la de la ordenación del territorio. De esta forma, el *Consell General Interinsular* emprende la tarea de desarrollar la legislación necesaria para lograr una planificación integral del territorio.

Tras comprobar los efectos devastadores e irreversibles que podía llevar consigo el desarrollo de un turismo incontrolado (alternativa A), Fase 4, Cuadro IV) se empiezan a tomar medidas para organizar el espacio turístico dentro de un marco general de planificación de todo el territorio insular (opción B) Fase 4. Con la experiencia de todos estos años en que se ha desarrollado el proceso de ocupación y transformación del territorio ha podido comprobarse que, tanto la oferta como la demanda están sujetas a factores que influyen en la estabilidad

del mercado turístico y que no son en absoluto controlables desde el propio territorio (AGUILÓ, 1985). A nadie se le oculta el claro predominio del sector turístico en Baleares y, en buena lógica, lo que ha de hacerse es controlar su desarrollo a fin de que su explotación siga siendo rentable y no se destruya ni deteriore el medio natural —ya «humanizado»— que hasta el momento lo ha estimulado. Es necesario, por tanto, integrar en un modelo territorial global los distintos modelos territoriales locales que se han ido desarrollando. Las directrices sobre política del suelo, por ejemplo, han de definir las infraestructuras básicas para todo el territorio balear, distribuir geográficamente las actividades y los usos del suelo en función de las particulares características históricas, físicas y económicas de cada municipio, comarca o isla. Así mismo, esta planificación ha de contribuir a la mejora del nivel de vida de los ciudadanos de las islas, lo que se logrará asegurando un desarrollo económico lo más sostenido posible y garantizando un medio ambiente —natural y urbano— no degradado.

Desde cualquier punto de vista, el principal problema de la planificación y de la ordenación

territorial es el del absoluto alejamiento de la realidad desde el que parecen realizarse, sobre todo cuando el rigor y la exactitud en el conocimiento de esa realidad son esenciales a la hora de garantizar el éxito de la previsión. Es necesario, por ello, partir de una concepción dinámica de las actuaciones, en especial de aquellas que hayan de referirse al desarrollo turístico, pues, como hemos visto, es éste uno de los fenómenos más intrínsecamente dinámicos y, al tiempo, dinamizadores —lo que equivale aquí a transformadores— del espacio o territorio sobre el que se desarrolla.

Aplicando un modelo explicativo del fenómeno «turismo» entendido como un proceso, hemos podido comprobar cómo, en líneas generales, éste no es un fenómeno atípico ni exclusivo de entre los muchos que caracterizan su desarrollo por la ocupación/transformación del espacio en el que operan. La dinámica espacial seguida pues por el turismo en Baleares, pese a todas sus particularidades y rasgos específicos, se ha desarrollado conforme a las pautas generales detectadas en el comportamiento de otros espacios también dinamizados por la actividad turística.

CUADRO V

TURISTAS LLEGADOS A MALLORCA SEGÚN PROCEDENCIA (1945-51)

Total Mallorca		Turismo Nacional		Turismo Extranjero	
AÑO	Nº	Nº	%	Nº	%
1945	55.000	54.300	98,00	700	1,27
1946	61.000	60.000	98,36	1.000	1,64
1950	98.000	66.000	67,35	32.000	32,65
1951	127.898	67.028	52,40	60.870	47,50

Fuente: BARCELÓ (1969) y elaboración personal

NOTAS

1. Parece obvio que en dichos espacios insulares la planificación de su territorio, por definición limitado, deba ser previa al desarrollo de cualquier actividad realizada sobre él y ésta consecuyente con lo planificado.

2. En 1980 el aeropuerto de Palma de Mallorca ocupaba el 8º lugar entre los 11 principales aeropuertos de Europa de mayor tráfico internacional y el primer puesto, con 2.934.000 pasajeros, entre los aeropuertos españoles con mayor cantidad de viajeros entrados en tráfico internacional en 1980. (Significativamente por encima del de Madrid, Málaga y Las Palmas de Gran Canaria. El de Eivissa ocupaba el 5º lugar —con 866.000— y el de Menorca el décimo con tan sólo 238.000 pasajeros entrados en tránsito internacional.) Ver Anuario de Estadística de turismo, 1981, S.E.T. y Estadísticas de Tráfico Aéreo de la Subsecretaría de Aviación Civil, 1960-1984.

3. Esta línea sigue realizando su recorrido con beneficios relativamente altos debido a que su ruta se ha convertido en recorrido prácticamente «obligado» de cualquier itinerario turístico.

4. La localización en el área sureste de la isla del aeropuerto y la proximidad de éste a su capital, Maó, ha contribuido notablemente a la densificación de la red en esta zona.

5. Con anterioridad incluso a la entrada en servicio del actual aeropuerto (1969), cuando no existía otra urbanización en la isla que la de *Cala'n Porter*, se intentó aprobar la construcción de un circuito de circunvalación a la isla con lo que la perspectiva de urbanizar el litoral era mucho más halagüeña. Este proyecto ha contado siempre con la activa lucha de quienes no aprueban la transformación de la isla, y especialmente de sus 285 km de costa, en un «continuum» de cemento.

6. La llegada de turistas europeos durante la segunda postguerra coincide además con el fin de la autarquía del régimen español, que activa así su primera fase de aperturismo hacia Europa.

7. Debido a la escasa influencia que tuvo el turismo en las islas de Menorca y Eivissa hasta 1960, los datos estadísticos significativos para Baleares se limitan a los de Mallorca.

8. Menorca y Formentera, pese a aumentar en cifras absolutas la cantidad de turistas entrados, no aumentan porcentualmente de forma significativa en los años 60 en relación con el total del archipiélago.

9.- Todas esas «preferencias» a la hora de seleccionar el espacio turístico concreto que los turistas escogen para sus vacaciones no es ni mucho menos un proceso libre e incondicionado; son estimuladas por la actividad propagandística que los distintos *tour operators* desarrollan en sus respectivos países. Son éstos y no los propios turistas los que preseleccionan y condicionan la decisión del espacio de destino definitivo, mediante ofertas, campañas de promoción, buenas combinaciones traslados-hotel-precio...

10. Isidoro de Antillón deja constancia durante su estancia en la isla de que alrededor de 30.000 personas visitaban Mallorca.

11. No obstante, hay que reseñar que concretamente en Mallorca se habían realizado las siguientes actuaciones: 1º. El denominado *Plan Calvet* (1917), por el que se demolieron las murallas de la ciudad y se expandió el casco urbano 1 km en su entorno; 2º El *Plan Alomar* (1947), plan de reforma urbana interior justificado a partir de necesidades de saneamiento de la ciudad y reformas circulatorias.

12. Siguiendo las disposiciones de la Ley del Suelo del '56 se podía edificar prácticamente todo el territorio nacional a razón de 1 m³ cada 5 m² de superficie, (C.G.I., 1982). Para urbanizar sólo se exigía dejar en reserva un 10% de la superficie edificable como zona verde, sin prever ningún otro tipo de reserva para otros equipamientos.

13. El Ministerio de Economía y Hacienda de la República Federal Alemana concedía desgravaciones fiscales a las inversiones realizadas en el extranjero. Para conocer los «sacrificios» que estaba dispuesta a hacer, la administración española por la clientela —incluso suprimir el trámite de visado— puede consultarse CALS (1974, p. 35).

14. Como avances importantes pueden considerarse la clasificación del suelo en suelo urbano, urbanizable y no-urbanizable; la distinción entre suelo urbanizable programado y no-programado y la fijación de unos mínimos de servicios y equipamientos, así como coeficientes medios de aprovechamiento del suelo urbanizable programado.

BIBLIOGRAFIA

- AGUILÓ PÉREZ, E. (1985): «La terciarización de la economía balear: análisis de alternativas». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- BARCELÓ PONS, B. (1969): «Origen y evolución de la afluencia turística y la oferta hotelera en las Islas Baleares y su distribución en 1965». C.O.C.I.N. n.º. 663-664. Palma de Mallorca.
- BRUNET ESTARELLAS, P. (1982): «La red viaria de Mallorca. Estudio de la densidad de carreteras y su aplicación a la teoría de los grafos». «MAYURQA» n.º. 19 Univ. Palma de Mallorca.
- (1985): «Las implicaciones del ferrocarril en la economía turística». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- CALS, J. (1974): *Turismo y política turística en España: una aproximación* Col. Ciencia y Sociedad. n.º. 7, Ed. Ariel, Barcelona.
- CAMBAU, M.V. (1985): «Planification du Tourisme et des loisirs au niveau international». (Documento informativo preparado a partir de la *Conferencia de Ginebra*).
- CASTELLÓ MAS, M. (1983): «El turismo y el impacto paisajístico». VII *Simposium de la U.G.I.* Palma de Mallorca.
- C.G.I. (1981): *Dades de les Balears*. Conselleria d'Economia i Hisenda, Palma de Mallorca.
- (1982): *El urbanismo y el medio ambiente en las Baleares*. Conselleria d'Economia i Hisenda. Palma de Mallorca.
- (1983): *Los transportes en las Baleares*. Conselleria d'Economia i Hisenda. Palma de Mallorca.
- (1985): *El turisme a les Illes Balears*. Conselleria d'Economia i Hisenda. Palma de Mallorca.
- (1985): *El gasto turístico en 1984*. Conselleria d'Economia i Hisenda. Palma de Mallorca.
- DUBON PRETUS, LI.(1985): «Aspectos genéricos y singulares de la insularidad en la isla de Menorca». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- ESTEVE SECALL, R. (1985): «Algunas características diferenciales del desarrollo turístico en las provincias insulares y peninsulares españolas». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- JURADO ARRONES, Fco. (1979): *España en venta*. Ed. Ayuso, Madrid.
- MATHIESON, A. y WALL, G. (1984): *Tourism. Economic, physical and social impacts*. Longman. Londres, 3ª reimpresión.
- MIOSSEC, J.M. (1976): *Eléments pour une théorie de l'Espace Touristique*. Les Cahiers du Tourism, C-36, CHET, Aix-en-Provence.
- (1977): «Un Modèle de l'Espace Touristique», *L'Espace Géographique*, 6(1) p.41-8.
- MOORE, N.E. (1976): «Los valores españoles entre el turismo industrial» «MAYURQA», vol. 15.
- ORTUÑO MEDINA, Fco. (1983): «El turismo y la recreación de los espacios protegidos». VII *Simposium de la U.G.I.* Palma de Mallorca.
- PEARCE, D. (1981): *Topics in applied Geography. tourist Development*. Logman.
- PETRUS BEY, J.M. (1985): «El transporte aéreo en Menorca: su importancia en el desarrollo del turismo insular». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- PICORNELL BAUÇA, C. (1979): *El turisme com articulador de la dependència a les Illes Balears*. Ed. Centre d'Estudis Socialistes Gabriel Alomar, Palma de Mallorca.
- PRÉAU, P. (1968): «Essai d'une typologie de stations de sports d'hiver dans les Alpes du Nord» *Revue de Géographie Alpine*, 58 (1), pp.127-40.
- SÁNCHEZ TABARES, R. y TUGORES QUES, J. (1985): «Las economías insulares en el marco de la política regional de la CEE». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- SEERS, D. (1981): *La Europa subdesarrollada* Ed. Blume, Madrid.
- SEGUÍ PONS, J.M. (1985): «El transporte discrecional y la incidencia del turismo en Baleares» XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.
- SOCIÁS FUSTER, M. (1985): «La oferta y la demanda de la localización de propiedades en Baleares por parte de extranjeros». XI *Reunión de Estudios Regionales*. Palma de Mallorca.