



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA  
BARCELONATECH**

**Departament de Tecnologia de l'Arquitectura**



**Doctorado en Gestión y Valoración Urbana y Arquitectónica**  
*Centro de Política del Suelo y Valoraciones*

***MASPALOMAS: UNA MIRADA A LAS POLÍTICAS DE  
ACTUACIÓN TURÍSTICA EN DESTINOS COSTEROS MADUROS***



**Autor: Isacó Pérez Sosa**

**Director: Dr. Josep Roca Cladera**

**Co-director: Dr. Malcolm C. Burns**

**Barcelona, Noviembre de 2015**

## INDICE

### CAP 0\_INTRODUCCIÓN

|  |    |
|--|----|
| 0.1. El desarrollo turístico y la problemática medioambiental..... | 09 |
| 0.2. Planteamiento de la cuestión.....                             | 10 |
| 0.3. El ciclo de vida de los destinos turísticos.....              | 12 |
| 0.4. El desarrollo turístico sostenible.....                       | 15 |
| 0.5. Tesis e hipótesis.....  | 18 |
| 0.6. Objetivos.....  | 19 |
| 0.7. Metodología.....  | 19 |
| 0.8. Limitaciones metodológicas.....                               | 22 |

### CAP 1\_MASPALOMAS: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UN DTCM INTERNACIONAL

|  |    |
|--|----|
| 1.1. Introducción.....   | 23 |
| 1.2. Turismo, Etimología.....  | 24 |
| 1.3. Los desplazamientos humanos.....  | 26 |
| 1.4. Del <i>gran tour</i> al viaje organizado.....   | 28 |
| 1.5. Del turismo litoral al turismo de masas.....  | 32 |
| 1.6. Origen y desarrollo del turismo en España; el <i>boom</i> de la construcción turística.....           | 34 |
| 1.7. Desarrollo turístico canario: contexto sociocultural y las consecuencias económicas del fenómeno..... | 17 |
| 1.7.1. Fase de <i>Prototurismo</i> o turismo temprano (S. XVI – S. XVIII).....                             | 39 |
| 1.7.2. Época antigua del turismo.....  | 40 |
| 1.7.2.1. El nacimiento del turismo (finales S. XVIII – finales S XIX).....                                 | 40 |
| 1.7.2.2. Inicio del turismo en las islas (finales S. XIX – 1ª G.M.).....                                   | 43 |
| 1.7.2.3. Periodo Bélico (1ª G.M.- Guerra Civil Española – 2ª G. M.).....                                   | 46 |
| 1.7.3. Época moderna del turismo.....  | 50 |
| 1.7.3.1. El restablecimiento del turismo (1955 – 1960).....  | 51 |
| 1.7.3.2. Fase de iniciación del turismo de masas (1960 – 1974).....  | 54 |
| 1.7.3.3. Fase de conformación del turismo de masas (1974 – 1990).....                                      | 61 |
| 1.7.3.4. Fase de consolidación del turismo de masas (1991 – 2000).....                                     | 63 |
| 1.7.4. Época contemporánea del turismo.....  | 65 |
| 1.7.4.1. Fase de estancamiento (2000 – 2010).....  | 65 |
| 1.7.4.2. La apuesta por la renovación (a partir de 2010).....  | 66 |

### CAP 2\_CONCEPTUALIZACIÓN Y MORFOLOGÍA DE LA URBANIZACIÓN TURÍSTICA

|  |    |
|--|----|
| 2.1. Introducción.....   | 69 |
| 2.2. La configuración del espacio turístico litoral: <i>sun, sea, and sand (and sex)</i> ..... | 71 |
| 2.3. El origen de la urbanización turística.....   | 73 |
| 2.4. El urbanismo del turismo de masas en España.....  | 75 |
| 2.5. El posmodernismo y las urbanizaciones turísticas como espacios de consumo.....            | 78 |
| 2.6. Conceptualización de la urbanización turística.....                                       | 79 |
| 2.6.1. La urbanización turística: un nuevo fenómeno urbano.....                                | 79 |
| 2.6.2. El concepto de urbanización turística.....  | 82 |
| 2.6.3. Del <i>postfordismo</i> a la ciudad post-moderna.....                                   | 84 |
| 2.6.4. La <i>urbanización turística</i> , un nuevo marco teórico.....                          | 89 |

|   |     |
|---|-----|
| 2.6.5. La <i>urbanización turística</i> en los Estados Unidos.....  | 90  |
| 2.6.6. Teoría de la urbanización turística en España: El consumo del paisaje y las piezas mínimas en la implantación turística. ....              | 93  |
| 2.7. Los asentamientos turísticos.....  | 100 |
| 2.7.1. Espacio y dimensión físico temporal de las urbanizaciones turísticas.....  | 100 |
| 2.7.2. La desfragmentación espacial de la urbanización turística.....   | 101 |
| 2.7.3. Categoría 1: Núcleos ex-novo aislados.....   | 102 |
| 2.7.4. <i>Categoría 2: Núcleos apoyados en asentamientos con población permanente</i> .....   | 105 |
| 2.8. Tipificación de los DTC en función de la estructura espacial de la urbanización turística.....   | 108 |
| 2.8.1. Clasificación de las urbanizaciones turísticas en función el uso del suelo.....  | 108 |
| 2.8.2. Clasificación de las urbanizaciones turísticas en función de las dicotomías polivalencia-especialización, planificación espontaneidad..... | 110 |
| 2.8.3. Clasificación de las urbanizaciones turísticas a partir de los procesos y contextos socioeconómicos y políticos.....                       | 113 |
| 2.8.4. Los espacios turísticos de tipo abierto.....   | 114 |
| 2.8.4.1. Espacios turísticos polivalentes y abiertos.....   | 114 |
| 2.8.4.2. Los espacios turísticos especializados más o menos abiertos.....   | 117 |
| 2.8.5. Los espacios turísticos de tipo enclavado.....   | 118 |
| 2.8.5.1. Los tipos enclavados más o menos abiertos.....   | 118 |
| 2.8.5.2. Los tipos enclavados más o menos cerrados.....   | 118 |

### **CAP 3 EL MODELO VACACIONAL ESPAÑOL Y LAS POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN PÚBLICA**

|   |     |
|---|-----|
| 3.1. Introducción.....  | 121 |
| 3.2 Políticas españolas de actuación pública DTCM.....  | 124 |
| 3.2.1 Las políticas de actuación turística en España.....   | 124 |
| 3.2.2 Los planes de reacción.....   | 127 |
| 3.2.3 La Planificación legislativa turística: el caso de las Islas Canarias.....                                      | 131 |
| 3.3. Los cuatro proyectos piloto de reconversión turística impulsados desde la administración central del Estado..... | 134 |
| 3.4. Los consorcios.....  | 137 |
| 3.5. La opinión de los actores en materia de intervención turística.....  | 138 |
| 3.5.1. Entrevistas estructuradas y abiertas a élites.....   | 138 |
| 3.5.2. Situación actual del modelo turístico español vacacional de sol y playa.....                                   | 139 |
| 3.5.3. Las ventajas del modelo turístico vacacional español.....  | 143 |
| 3.5.4. Las desventajas del modelo turístico vacacional español.....   | 144 |
| 3.5.5. Sostenibilidad del modelo turístico vacacional de sol y playa español.....                                     | 147 |
| 3.5.6. Valoración de las políticas públicas de actuación turística.....   | 149 |
| 3.5.7. Los nuevos paradigmas turísticos.....  | 154 |
| 3.5.8. Valor que pueden aportar a la sociedad los nuevos paradigmas turísticos.....                                   | 159 |
| 3.5.9. La materialización nuevos paradigmas para atender a la problemática de los DTCM.....                           | 161 |
| 3.5.10. Valoración de las herramientas e instrumentos de actuación turística.....                                     | 164 |
| 3.5.11. Las actuaciones urbanas en urbanizaciones turísticas.....   | 168 |
| 3.5.12. El papel de los agentes en la reconversión de los destinos.....   | 170 |
| 3.5.13. Las ciudades turísticas temáticas.....  | 172 |

## CAP 4\_DEBATE SOBRE LAS POLÍTICAS DE ACTUACIÓN TURÍSTICA EN LOS DTCM

|   |     |
|---|-----|
| 4.1. Introducción.....  | 177 |
| 4.2. Propuesta e Instrucciones para el Monográfico Especial ACE Nº25.....   | 178 |
| 4.3. Secciones de discusión propuestas.....   | 180 |
| 4.4. Editorial del monográfico especial ACE25: <i>El paradigma turístico vacacional de sol y playa español: la recualificación de los destinos en un contexto de madurez creciente.</i> | 182 |

## CAP 5\_MASPALOMAS: EL DESARROLLO URBANO DE UN DESTINO TURÍSTICO

|   |     |
|---|-----|
| 5.1. Introducción.....  | 195 |
| 5.2. El concurso de ideas Maspalomas-Costa Canaria (1962).....  | 196 |
| 5.3. El proyecto SETAP.....   | 196 |
| 5.4. Desarrollo urbano de Maspalomas_Costa Canaria. De una economía agrícola a una economía turística.....  | 197 |
| 5.5. Las etapas de crecimiento urbano. Maspalomas-Costa Canaria (1962-2014).....  | 198 |
| 5.5.1. Etapa inicial (1962-1980): del urbanismo de la euforia al urbanismo de contención.....   | 199 |
| 5.5.1.1. La fase de Inicio (1962-1969).....   | 200 |
| 5.5.1.2. La fase expansiva (1969-1972).....   | 202 |
| 5.5.1.3. La fase de la contención (1973-1980).....  | 204 |
| 5.5.2. Segunda etapa (1981-2001): del urbanismo de salida de la crisis al urbanismo de la complejidad.....  | 205 |
| 5.5.2.1 La fase de la salida de la crisis (1981-1985).....  | 206 |
| 5.5.2.3. La fase de la segunda euforia (1985-2001).....   | 207 |
| 5.5.2.3. Etapa actual (2002-actualidad).....  | 208 |
| 5.6. La forma urbana de Maspalomas.....   | 208 |
| 5.7. Políticas turísticas en Maspalomas.....  | 211 |
| 5.7.1. Marco normativo.....   | 211 |
| 5.7.2. Plan Nacional Integral de turismo.....   | 211 |
| 5.7.3. Plan Turismo Español Horizonte 2020.....   | 211 |
| 5.7.4. Consorcio para la rehabilitación turística del sur de Gran Canaria.....  | 212 |
| 5.7.5. Plan de Infraestructuras y Calidad Turística de Canarias.....  | 213 |
| 5.7.6. Plan de Rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (1ª fase).....   | 213 |
| 5.7.7. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.....  | 215 |
| 5.7.8. Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de la isla de Gran Canaria (PTEOTIGC).....   | 218 |
| 5.7.9. Los planes parciales PTP-8 y PTP-9.....  | 223 |
| 5.7.10. Plan de Ordenación Urbana de Maspalomas.....  | 224 |
| 5.7.11. Plan de Modernización Mejora e Incremento de la Competitividad de Maspalomas.....   | 225 |
| 5.7.12. Plan Estratégico del turismo de Canarias.....   | 226 |
| 5.8. La <i>moratoria turística</i> en las Islas Canarias.....   | 227 |
| 5.8.1. La ausencia de una auténtica planificación turística que respalde las decisiones adoptadas.....  | 227 |
| 5.8.2. La política de incentivos turísticos y urbanísticos.....   | 229 |
| 5.9. Estructura y uso del espacio público en los destinos turísticos del sur de Gran Canaria.....   | 231 |
| 5.10. Estacionalidad y uso del espacio público en Maspalomas_Costa Canaria.....   | 239 |
| 5.11. Propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano para facilitar el libre ejercicio de la función empresarial en la regeneración urbana-turística en las islas canarias..... | 250 |



## **CAP 6\_EL FUTURO DE LOS DTCM A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO A PARTIR DE LAS ÚLTIMAS EVIDENCIAS**

|   |     |
|---|-----|
| 6.1.  |     |
| Introducción.....   | 265 |
| 6.2. Revisión del <i>life cycle of tourist destinations</i> (TALC).....         | 266 |
| 6.2.1 Las últimas reflexiones de su autor, Butler (2014).....                   | 266 |
| 6.2.2. Desarrollo del modelo TALC.....  | 267 |
| 6.2.3. Aplicaciones y críticas al TALC.....                                     | 271 |
| 6.3. Morfología de los destinos costeros.....                                   | 274 |
| 6.4. Repensar un destino turístico maduro.....                                  | 277 |
| 6.4.1. La recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral.....   | 277 |
| 6.4.2. La estructuración del Sistema Turístico Territorial.....                 | 278 |
| 6.4.3. Las claves para la reconversión de un DTCM.....                          | 280 |
| 6.5. El concepto de embellecimiento asociado a la reconversión de los DTMC..... | 281 |
| 6.6. La reformulación urbana de los DTCM mediante procesos no planificados..... | 287 |

## **CAP 7\_CONCLUSIONES.....291**

### **BIBLIOGRAFÍA**

### **ANEXOS**

## ÍNDICE DE FIGURAS

Portada: Hotel Ríu Palace Maspalomas (Gran Canaria)

|   |    |
|---|----|
| Figura 01: <i>The concept of a tourism area cycle of evolution</i> (TALC).....  | 13 |
| Figura 02. Hotel Ríu Palace Maspalomas (Gran Canaria).....  | 18 |
| Figura 03. Ante el Gran Tour (Izquierda). Gran Tour durante el siglo XVIII.....   | 25 |
| Figura 04. Colón llega a América, pintura de José Garnelo y Alda.....   | 27 |
| Figura 05. Migraciones III.....   | 28 |
| Figura 06. Representación de las olimpiadas en la antigüedad (Izquierda). La Meca.....  | 29 |
| Figura 07. Balneario de Sierra Elvira (Izquierda). Casa de Baño, Puerto Llano.....  | 29 |
| Figura 08. Recreación de la Cueva de Altamira (Izquierda). Las Vegas.....   | 30 |
| Figura 09. Cartel promocional histórico de Thomas Cook.....   | 31 |
| Figura 10. Margate (1890-1900) (Izquierda). Brighton (1913).....  | 32 |
| Figura 11. Cartel con el primer slogan turístico español (Izquierda).<br>Exposición Ibero-Americana de Sevilla (Arriba)<br>Exposición Internacional de Barcelona de 1929 (Abajo)..... | 35 |
| Figura 12. Puerto de La Luz y Las Palmas.....   | 41 |
| Figura 13. Puerto de La Luz y Las Palmas (1905).....  | 42 |
| Figura 14. Cartel promocional de Royal Holland Lloyd (Izquierda)<br>Cartel promocional de Elder Dempster and C <sup>o</sup> Limited (1913).....                                       | 42 |
| Figura 15. Hotel Santa Catalina (Izquierda). Hotel Santa Brígida.....   | 44 |
| Figura 16. Hotel Taoro (Izquierda). Hotel Metropol.....   | 45 |
| Figura 17. Agatha Christie en Canarias (Izquierda). Portada Agencia Thompson y Cía.....   | 45 |
| Figura 18. Balneario de los Berrazales (Izquierda). Balneario de Azuaje.....  | 48 |
| Figura 19. Pueblo Canario (Izquierda). Parador Nacional Cruz de Tejeda.....   | 49 |
| Figura 20. Hotel Parque (1936).....   | 50 |
| Figura 21. Aeropuerto de Gando (Gran Canaria).....  | 52 |
| Figura 22. Crucero en el Puerto de La Luz (Izquierda). Cartel promocional de Iberia.....  | 52 |
| Figura 23. Queen Elizabeth (1964) (Izquierda). Queen Mary.....  | 53 |
| Figura 24. Playa de Las Canteras.....   | 55 |
| Figura 25. Istmo de Las Palmas (1970 – 1980).....   | 56 |
| Figura 26. Palas Hotel (1965-1970) (Izquierda). Hotel Don Juan (1967).....  | 56 |
| Figura 27. Hotel Concorde (1967) (Izquierda). Hotel Santa Catalina (1960-1970).....   | 57 |
| Figura 28. Playa de Las Canteras.....   | 57 |
| Figura 29. Maspalomas (Década 1940).....  | 58 |
| Figura 30. Restaurante La Rotonda (Izquierda). Urbanización de San Agustín.....   | 58 |
| Figura 31. Urbanización de Playa del Inglés.....  | 58 |
| Figura 32. Nueva Suecia (Izquierda). Rocas Rojas.....   | 59 |
| Figura 33. Hotel Follías (1965) (Izquierda). Hotel Oasis (1968).....  | 60 |
| Figura 34. Puerto Rico.....   | 60 |
| Figura 35. Playa del Inglés.....  | 62 |
| Figura 36. Playa de Las Canteras (Izquierda). Campo Internacional.....  | 63 |
| Figura 37. Playa de Las Canteras.....   | 63 |
| Figura 38. Anfi del Mar (Izquierda). Costa Meloneras.....   | 64 |
| Figura 39. Hotel Costa Meloneras (Izquierda). Hotel Baobab.....   | 66 |
| Figura 40. The Sunshine Coast (Australia).....  | 80 |
| Figura 41. The Gold Coast (Australia).....  | 81 |
| Figura 42. Playa del Inglés (Gran Canaria).....   | 81 |
| Figura 43. Walt Disney Concert Hall (Los Ángeles).....  | 86 |
| Figura 44. Distrito 22@, Barcelona.....   | 87 |
| Figura 45. Suburban strip en los Estados Unidos.....  | 87 |
| Figura 46. Las Vegas (Izquierda). Disneyland, París.....  | 88 |

|  |     |
|--|-----|
| Figura 47. The Mall of América, Estados Unidos.....  | 88  |
| Figura 48. Hotel Bonaventure (Los Ángeles).....  | 88  |
| Figura 49. Florida (Estados Unidos).....   | 90  |
| Figura 50. Pueblo Canario (Las Palmas).....  | 94  |
| Figura 51. Teoría de la ciudad jardín de Ebenezer Howard.....  | 94  |
| Figura 52. La ciudad jardín de Dresden-Hellerau.....   | 95  |
| Figura 53. Plano general de Riverside. Frederick Law Olmsted.....  | 96  |
| Figura 54. Ville Radieuse, Le Corbusier (1933).....  | 97  |
| Figura 55. Ciutat de Repós i Vacances (1931-1938), Barcelona (España), GATPAC.....   | 98  |
| Figura 56. Ciudad residencial de educación y descanso (Tarragona).....   | 99  |
| Figura 57. Esquema gráfico de una zona turística.....  | 101 |
| Figura 58. Esquema gráfico de un núcleo turístico.....   | 102 |
| Figura 59. Fases de desarrollo de un núcleo turístico.....   | 103 |
| Figura 60. Esquema gráfico de un núcleo turístico aislado en fase 4.....   | 103 |
| Figura 61. Taurito (Gran Canaria) (NAI) (Izquierda). Bahía Feliz, (Gran Canaria) (NAD).....  | 104 |
| Figura 62. Puerto Rico (G. Canaria) (CT) (Izquierda). Puerto de Mogán (G. Canaria) (NTD).....  | 104 |
| Figura 63. Marina Pasito Blanco (Colonia club marítimo) (Izquierda). San Agustín (ND).....   | 104 |
| Figura 64. Playa del Inglés (Gran Canaria) (NII) (CT).....   | 105 |
| Figura 65. Esquema gráfico de un núcleo tradicional extensivo integrado en fase 4.....   | 106 |
| Figura 66. Puerto de las Nieves (Gran Canaria) (PN).....   | 106 |
| Figura 67. Morro Jable, Fuerteventura (NTD).....   | 106 |
| Figura 68. Santiago del Teide, Tenerife (NTE).....   | 107 |
| Figura 69. Puerto de la Cruz, Tenerife (NTEI).....   | 107 |
| Figura 70. Benidorm, (Alicante).....   | 109 |
| Figura 71. Ampuria Brava, Gerona.....  | 109 |
| Figura 72. Anfi Tauro, Gran Canaria.....   | 110 |
| Figura 73. Cannes, Francia.....  | 115 |
| Figura 74. Mónaco.....   | 116 |
| Figura 75. Benidorm (Izquierda). Cadaqués.....   | 116 |
| Figura 76. The concept of a tourism area cycle of evolution (TALC).....  | 179 |
| Figura 77. Maspalomas; Cultivo del tomate próximo a la playa (1935).....   | 198 |
| Figura 78. Maspalomas; Vista Aérea (1962).....   | 201 |
| Figura 79. Urbanización Playa del Inglés (1970).....   | 203 |
| Figura 80. Maspalomas; Vista Aérea (1977).....   | 203 |
| Figura 81. Urbanización Playa del Inglés (1975-80).....  | 204 |
| Figura 82. Urbanización Playa del Inglés (2003).....   | 209 |
| Figura 83. Esquema de la estructura urbana de Playa del Inglés.....  | 236 |
| Figura 84. Propuesta de Transformación de la Av. De Tirajana en un Bulevar.....  | 237 |
| Figura 85. Esquema de la urbanización de Puerto Rico.....  | 238 |
| Figura 86. Recorridos observación participante.....  | 245 |
| Figura 87. Escenario 1: plaza Templo Ecuménico.....  | 246 |
| Figura 88. Escenario 2: plaza Centro Comercial Anexo II.....   | 246 |
| Figura 89. Escenario 3: Avenida de Tirajana.....   | 246 |
| Figura 90. Escenario 4: bulevar marítimo Las Meloneras.....  | 246 |
| Figura 91. Demanda en los alojamientos turísticos en España en los años<br>1999 y 2012 por categorías.....   | 251 |
| Figura 92. Ocupación en los alojamientos turísticos en la Comunidad autónoma<br>de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías.....              | 252 |
| Figura 93. Días de estancia media en los alojamientos turísticos en la Comunidad<br>Autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías..... | 252 |
| Figura 94. Oferta <i>alojativa</i> turística en la Comunidad Autónoma de Canarias<br>en los años 1999 y 2012 por categorías.....                     | 253 |

|  |     |
|--|-----|
| Figura 95. Plano de ámbitos turísticos insulares del Plan Territorial<br>Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria..... | 257 |
| Figura 96. Evolución hipotética de un área turística (Butler 1980).....  | 270 |
| Figura 97. Primer modelo conceptual de la morfología de una urbanización turística.....  | 275 |
| Figura 98. Los corredores paisajísticos de Playa de Palma.....   | 279 |
| Figura 99. La promenade des Anglais de Niza con la Jetée-promenade sobre el mar.....   | 283 |

## ÍNDICE DE TABLAS

|  |     |
|--|-----|
| Tabla 01. Urbanización turística.....  | 83  |
| Tabla 02. Post-fordismo.....   | 85  |
| Tabla 03. Ciudad Post-Moderna.....   | 86  |
| Tabla 04. Marco teórico <i>metrópolis turísticas</i> versus <i>leisure cities</i> .....  | 91  |
| Tabla 05. Tipologías de urbanizaciones turísticas según Antoni Albert.....               | 110 |
| Tabla 06. Tipos de desarrollo turístico según factores.....                              | 119 |
| Tabla 07. Política turística española de apoyo a la reconversión de destinos maduro..... | 130 |
| Tabla 08. Fecha de constitución y entes integrantes de los diferentes Consorcios.....    | 137 |
| Tabla 09. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1964-69).....          | 202 |
| Tabla 10. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1970-73).....          | 202 |
| Tabla 11. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1973-85).....          | 205 |
| Tabla 12. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1985-00).....          | 208 |

## CAP 0\_INTRODUCCIÓN

### 0.1. El desarrollo turístico y la problemática medioambiental

El turismo ha sido un motor para el desarrollo económico y social durante las últimas cinco décadas, contribuyendo notablemente al desarrollo de países con entornos litorales atractivos como España. Sin embargo, debido a una frecuente falta de planificación, a la sobreexplotación de los recursos naturales, y al progresivo envejecimiento de las infraestructuras en los destinos turísticos costeros maduros (en adelante DTCM), se hace ahora esencial llevar a cabo políticas de actuación integral en los mismos. Estas políticas de actuación deben de llevarse a cabo desde la responsabilidad medioambiental, social, y económica, permitiendo adaptar los DTCM a los requerimientos ambientales actuales y a las desideratas de los mercados turísticos contemporáneos. Estas actuaciones serán necesarias para que la exitosa industria turística española continúe siendo uno de los motores económicos del país (OMT, 2005).

En el Decreto 4/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba la formulación de las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* se expone; "el desarrollo turístico ha transformado la economía insular y, con su efecto multiplicador sobre diversas actividades y servicios, ha permitido alcanzar niveles de riqueza, bienestar y empleo desconocidos en nuestra historia, pero al mismo tiempo, se ha convertido en el problema central del medio ambiente en Canarias, generando una notable presión sobre los recursos naturales de las islas" (Decreto 4/2001: 482), "el sector turístico continuará siendo el componente capital de la economía canaria, al tratarse de un sector en expansión que continuará siendo uno de los motores básicos de la economía mundial en el futuro próximo, y para el que las islas cuentan con excepcionales condiciones geográficas y naturales, pero que la intensidad y ritmo del crecimiento del sector en los últimos años puede afectarle negativamente, por la pérdida de calidad y el impacto sobre un medio natural tan privilegiado como limitado y frágil" (Decreto 4/2001: 482).

Hasta ahora, la gestión de los DTCM se ha llevado a cabo sin una planificación turística profesional, lo que ha producido resultados indeseables en la mayoría de los casos. Por tal motivo, es esencial desarrollar nuevas e innovadoras metodologías de análisis y gestión, que además de aportar un desarrollo conceptual puedan ser concretadas en técnicas y herramientas operativas. Estas herramientas deben de formar parte de los planes de reforma urbana en los destinos, han de ser capaces de dar respuesta a los requerimientos para el desarrollo y la gestión del turismo en el territorio, y han de ofrecer nuevas vías de trabajo en las relaciones entre turismo, territorio, medio ambiente (KO, 2003), y paisaje. La sostenibilidad ha de ser uno de los aspectos centrales en estos planes de reforma urbana, por lo que su evaluación, y la de los impactos que genere la ejecución de estos planes, serán aspectos fundamentales a considerar, tanto en el medio ambiente como en el entorno económico y social en el cual se desarrollan (OMT, 1995).

Los efectos colaterales que el desarrollo de la actividad turística ocasiona en los destinos constituye el principal problema a afrontar en materia medioambiental. Más aún en destinos con un territorio tan frágil y limitado como el canario, siendo éste uno de los riesgos y amenazas principales para la sostenibilidad natural del archipiélago (Rodríguez, 2014). La situación crítica de los DTCM españoles hace necesario el impulso de procesos de reestructuración integral en los destinos a partir de proyectos nacionales, y de cuyo éxito dependerá un liderazgo político al más alto nivel, la creatividad empresarial y la complicidad de toda la sociedad.

## 0.2. Planteamiento de la cuestión

La industria turística es uno de los principales sectores económicos en España. Este país recibió durante 2012 a más de 57 millones de turistas, los cuales generaron unos ingresos de 53.000 millones de euros. Esto supone un 6,5% del PIB nacional, pero gracias a su efecto multiplicador la aportación total alcanzó el 10,9%, lo que representa la quinta fuente más importante de fondos, tras el sector hotelero y de transporte (22%), administración pública (16,9%), industria (14,8%) y construcción (10,9%). El sector turístico empleó en el año 2012 a más de dos millones de personas, lo que supone el 11'9 % del empleo total (Datos de la Cuenta Satélite del Turismo del INE 2012).

A pesar de los buenos datos económicos, la gestión turística tradicional está ocasionando en los destinos impactos ambientales, sociales y económicos no deseables. Este hecho está provocando una rápida pérdida de atractivo y competitividad en los mismos (OMT, 2005). El resultado es, que la mayoría de los DTCM han perdido ya gran parte de sus atributos naturales, ambientales, y culturales iniciales, los cuales dieron origen al turismo, por lo que la mayoría de estos destinos han entrado ya en la crítica fase de declive (Butler, 1980).

El deterioro de los atributos que sirvieron de reclamo al turismo, hace que se haga necesario acometer las reformas que permitan dotar a los destinos de nuevos atractivos, revalorizando y diversificando la oferta complementaria. Y apostando por la sostenibilidad, la calidad y la excelencia turística (OMT, 1995). La inversión necesaria para acometer estas reformas está justificada, ya que el turismo vacacional de sol y playa continuará siendo la principal motivación de viaje para los turistas europeos, motivación que junto con el descanso y el ocio superaron el 50% de la demanda turística en el año 2011 (Vera et alii, 2011).

No es menos determinante el proceso continuo de construcción, ampliación y reestructuración de los espacios turísticos a escala internacional, lo que hace que los destinos tradicionales vayan entrando en declive a medida que se amplía el radio de acción turística global (Butler, 1980). Este hecho acaeció en primera instancia en los primeros balnearios europeos, a continuación se sucedió en los destinos litorales del norte de Europa y sur del Reino Unido, derivándose posteriormente esta problemática a la vertiente mediterránea. Cuando entraron en declive los destinos situados en las riberas del canal de la Mancha, se pusieron en marcha políticas de reestructuración y regeneración con el objetivo dar respuesta a esta problemática, lo que propició la transición desde el turismo de masas hacia el pos-turismo (Williams et alii, 1992; en Vera et alii, 1997).

Para adaptar la oferta turística de los DTCM españoles será necesario poner en marcha un ambicioso proceso de reestructuración, sin forzar más las pautas de producción masiva, y sin recurrir a las anteriores políticas urbanísticas expansivas, las cuales son responsables de las tensiones territoriales actuales y de los graves problemas medioambientales generados. Esta reestructuración ha de llevarse a cabo insertando pautas de sostenibilidad en estos procesos (Vera et alii, 1997), y adecuando los productos turísticos a las tendencias ambientales actuales. No se trata solo de llevar a cabo una mejora ambiental, sino de la cualificación del turismo desde la gestión y utilización responsable del medio ambiente, combinando objetivos de tipo social, económicos y ecológicos (Vera, 2001). Cabe señalar en este sentido que, la gran mayoría de los DTCM españoles son un mal ejemplo de prácticas adecuadas medioambientalmente, y estos destinos están muy alejados de los principios de la sostenibilidad.

La literatura que trata de explicar este proceso de deterioro turístico y medioambiental, identifica la obsolescencia como un estado de estancamiento o declive que se alcanza al



superar la capacidad de carga de un destino, ocasionando graves problemas económicos, sociales y medioambientales. La obsolescencia se manifiesta en una reducción de la rentabilidad privada y social del turismo, en una elevada rotación de la propiedad en los negocios turísticos, en un alto índice en el cambio de uso de los inmuebles turísticos a usos residenciales, en la modificación de los patrones y segmentos de la demanda hacia una menor calidad, diferenciación y precios más bajos, etc. Según el Fondo de Modernización de las Infraestructuras Turísticas (FOMIT), la Administración Turística Estatal determinó que los DTCM son los que reúnen tres de las siguientes características:

- a) Sobrecarga urbanística y ambiental
- b) Sobreexplotación de recursos
- c) Obsolescencia de sus equipamientos turísticos
- d) Escasa inversión del sector turístico privado
- e) Oferta y demanda turística estabilizada o decreciente

A la obsolescencia de los destinos turísticos en el litoral, habría que sumar la creciente competencia de nuevos destinos, los cambios en la motivación de la demanda, la sobreexplotación de los recursos turísticos, y la alta estacionalidad en el flujo de visitantes (Vera et alii, 1997). Uno de los principales síntomas de declive en los DTCM del litoral español ha sido su constante pérdida de competitividad durante los últimos diez años, incluso durante la década de mayor expansión económica en el país (2000-2010). Esta tendencia se constata en la evolución del gasto total, en términos reales realizada por los turistas en los destinos del litoral, con una reducción constante de 2.500 millones de euros entre los años 2001 y 2008 (Perelli, 2012).

Este último hecho, repercute de forma directa en todos los eslabones de la cadena de valor del sector turístico, donde la pérdida de rentabilidad es notable. Como ejemplo, durante el periodo 2001-2008 ha habido un incremento de 7 millones de turistas, pero a su vez un importante descenso en las pernoctaciones y en el gasto medio diario, lo que sumado a un aumento considerable de la oferta consolida un modelo de altos volúmenes de demanda pero de márgenes unitarios reducidos (Perelli, 2012). Sin embargo, la percepción general es de buena marcha del sector, lo que puede ser una situación coyuntural favorecida por factores geopolíticos externos a los destinos españoles.

Por otro lado, es un hecho evidente que la actividad turística necesita de un soporte territorial y de un sistema urbano-turístico que sustente esta actividad, lo que ha generado grandes transformaciones en el suelo litoral. Estas transformaciones han dado lugar a desarrollos urbanos específicos destinados al consumo y al ocio, por lo que las urbanizaciones turísticas presentan rasgos de singularidad frente a otros tipos de desarrollos urbanos (Antón Clavé, 1997). Las urbanizaciones turísticas iniciaron su desarrollo inspirándose en las tendencias de la arquitectura moderna del momento, ligadas a los procesos de producción *fordista*. De esta forma se generaron entornos urbanos muy alejados de las tendencias ambientales y de las desideratas del turismo actual. Por tal motivo, la actualización de los espacios públicos y de los establecimientos turísticos en las urbanizaciones turísticas es uno de los principales problemas a los que han de enfrentarse los DTCM (Vera & Rodríguez, 2012).

Sin embargo, del análisis de algunos de los procesos documentados en el litoral Mediterráneo, se deduce que, el éxito en los procesos de rejuvenecimiento en los DTCM suele responder a la existencia, como instrumento de intervención política fundamental, de una visión compartida para el destino, que se traduzca en un modelo de acción territorial específico. Es decir, a la existencia de un modelo urbano específico, funcional y resolutivo de déficits (Trinitat & Antón Clavé, 2014). Atendiendo a esta constatación, los instrumentos de política territorial y de gestión urbana son claves para el rejuvenecimiento del destino. Ello incluye, la rehabilitación

del espacio turístico, residencial y productivo; el control de las tipologías edificatorias; el diseño paisajístico; la generación de espacios para la innovación; la restauración de las áreas degradadas; y la puesta en valor de los recursos naturales. Ello puede tener además, como consecuencia, la reformulación del destino en tanto que espacio no solamente urbanizado sino de naturaleza urbana (Trinitat & Antón Clavé, 2014).

De hecho, parece observarse que algunos de los entornos litorales del sur de Europa, localizados en entornos metropolitanos complejos, están pasando a convertirse desde los años 80 del pasado siglo en ciudades en transición, con oportunidades de desarrollo multidisciplinar en las que precisamente el negocio turístico es sólo el punto de partida. El desarrollo urbano y periurbano, y la aparición de nuevos instrumentos para la gestión de la movilidad, ha propiciado nuevas oportunidades en términos de conectividad, productividad, capacidad innovadora, y competitividad territorial en los espacios dónde el turismo se ha desarrollado (Équipe MIT, 2002).

En este contexto, se impulsó desde el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en colaboración con las sucesivas administraciones, varios proyectos piloto para la regeneración urbana de cuatro de los principales DTCM españoles (MITC, 2007a). Estos proyectos son, el Plan para la Rehabilitación Integral del Sur de Gran Canaria, el Plan de Renovación de la Bahía de Palma (Mallorca), El Plan Cualifica (Costa del Sol), y finalmente el Plan de Rehabilitación Turística del Puerto de La Cruz (Tenerife). Estos cuatro proyectos piloto se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas del Plan del Turismo Español 2008-2012, siguiendo la estrategia del Plan de Turismo Horizonte Español 2020. Al Plan 2008-2012 se le ha dado continuidad con el Plan Nacional Integral del Turismo (PNIT) 2012-2015.

### **0.3. El ciclo de vida de los destinos turísticos**

Los modelos evolutivo-conceptuales de los espacios turísticos son estudios empíricos de carácter espacio-temporal, que intentan explicar desde diferentes puntos de vista cómo se desarrollan los destinos turísticos (Vera et alii, 2011). Estos modelos sirven para establecer un marco de comparación y de anticipación con el fin de preparar a los destinos a futuros cambios. El uso de modelos evolutivos facilita la tarea de simplificar de una manera ordenada y racional la compleja realidad del espacio turístico, con el fin de hacerlo más comprensible. La principal finalidad es describir y explicar el espacio turístico, pero también, permitir hacer una lectura comparada entre diferentes espacios o destinos, e incluso predecir cómo podrían evolucionar en el futuro.

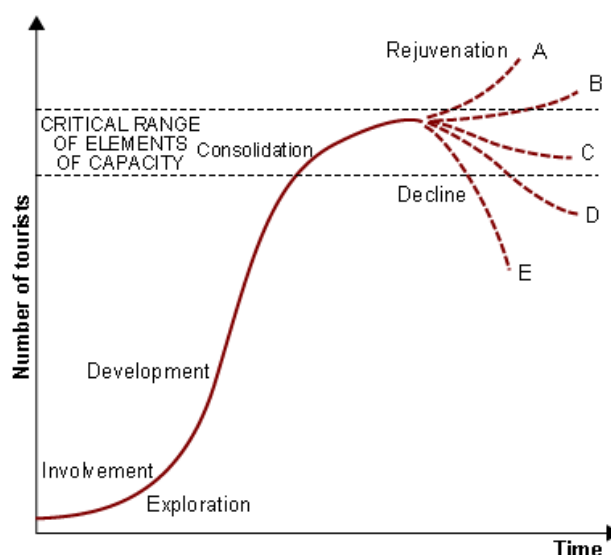
Según estos modelos, los DTC evolucionan en función de los cambios de la demanda, la tipología y el estado de su oferta de alojamiento, la estructura urbana en la que se desarrollan, en función de la cantidad, variedad y calidad de la oferta de servicios complementarios y de ocio, en el grado de desarrollo de sus infraestructuras, en su imagen, y en el modelo económico que establecen. Según Christaller (1963) la evolución de un destino turístico depende de tres factores; los cambios en las preferencias y en las necesidades de los visitantes, la degradación del marco físico y de las infraestructuras, y en el cambio en los recursos naturales y culturales (Vera et alii, 2011).

Entre estos modelos evolutivos destacan tres, el modelo de evolución del espacio turístico de Miossec (1977), el modelo diacrónico de Chadefaud (1987), y finalmente, el modelo basado en el concepto de ciclo de vida de Butler (1980). El modelo de Butler, *The concept of a tourism area life cycle of evolution* (en adelante, TALC) es una adaptación al mundo del turismo del concepto de ciclo de vida de un producto de consumo. Previo a estos modelos, Plog (1973) ya

había señalado que, los destinos turísticos llevan consigo las semillas de su propia destrucción, a medida que se comercializan y pierden las características que originalmente resultaron atractivas para los turistas (Plog, 1973).

Richard Butler (1980) formuló su modelo evolutivo, a partir de un estudio sobre los balnearios y los resorts de primera generación situados en el norte de Europa y el sur del Reino Unido. Este modelo tuvo por objetivo explicar la trayectoria de crecimiento de los destinos (Blanco, 2012; en Vera & Rodríguez, 2012). Su teoría la desarrolló a partir de la teoría del ciclo de vida de un producto formulada por Dean en 1950, donde se describe la evolución de un producto desde su lanzamiento hasta su declive. Algo similar ocurre con los destinos turísticos, los cuales pasan por diferentes fases de desarrollo a lo largo de su vida, desde su nacimiento hasta su declive. El TALC identifica los ciclos de vida de un centro turístico a partir las pautas de comportamiento de la demanda y en función de la capacidad de carga de estos (Pié & Barba, 1996). Según el modelo de Butler (1980), las fases que atraviesa un destino turístico son: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento y madurez derivada al declive o al rejuvenecimiento.

Figura 01: **The concept of a tourism area cycle of evolution (TALC)**



FUENTE: (BUTLER, 1980)

Durante las primeras fases de desarrollo de un DTC son esenciales las medidas de protección de los recursos, pero en las fases posteriores es determinante la ordenación territorial y la planificación urbanística (Pié & Barba, 1996). A partir de la fase de consolidación, además de los instrumentos de planificación urbanística tradicionales, se necesitan actuaciones de planificación estratégica y de carácter integral, debido a que las primeras son demasiado lentas para dar respuestas un producto turístico en constante cambio, el cual se ha de comercializar en un entorno dinámico y altamente competitivo.

La fase crítica es la de estancamiento, que es cuando se producen síntomas de saturación, según Tooman (1997) el estancamiento ocurre cuando la capacidad de carga es alcanzada o excedida, dando lugar a problemas económicos, sociales y ambientales. Esta situación se verá agravada con el desplazamiento de turistas a zonas emergentes menos congestionadas. A partir de aquí se puede lograr extender el ciclo de vida del DTCM mediante su apertura a nuevos mercados, la remodelación del producto, la ampliación de la oferta complementaria, o en una mejora en la gestión de los recursos. Según Agarwal (1994), la reestructuración debería

ser un proceso continuo, ya que tanto el mercado como el producto sufren un proceso de modificación constante (Agarwal, 1994).

La madurez de un destino puede derivar en una doble dirección, el declive o el rejuvenecimiento, dependiendo de que aparezca un nuevo estímulo, o un cambio total en la orientación del destino que permita rejuvenecerlo y atraer nueva demanda (Antón Clavé, 2005a). Según (Blanco 2012; en Vera y Rodríguez, 2012) las características que definen un destino maduro, estadio previo al declive son:

- Oferta turística por encima de la demanda.
- Descenso de la afluencia turística y disminución de la estancia media y del gasto turístico.
- Obsolescencia de los establecimientos turísticos y de las infraestructuras relacionadas.
- Aumento de la presión humana.
- Degradación ambiental o pérdida de calidad ambiental de los recursos que aportan atractivo al destino (ruido, zonas verdes, calidad del aire, destrucción de paisajes).
- Cuando la capacidad de carga de algunas variables se ha sobrepasado y esto afecta a la percepción del turista.
- Desequilibrio entre inversiones necesarias e inversiones reales para mantener la calidad ambiental y de la oferta turística del destino.
- Pérdida de calidad de la experiencia turística.
- Pérdida de rentabilidad económica del destino en su conjunto.
- Aparición de síntomas de degradación del lugar (ambiental, social, económico), en definitiva, pérdida de competitividad.

Según otros autores, hay tres puntos de vistas para definir un destino maduro; desde el punto de vista de la productividad, madurez es sinónimo de obsolescencia, los destinos no acordes con la demanda actual generan un círculo vicioso que implica, pérdida competitividad, reducción de ingresos, y falta de inversión. Otros puntos de vistas menos críticos lo asocian a la paralización del crecimiento, lo que implica deterioro de la oferta y escena urbana, por lo que se requerirían políticas de renovación. Para otros autores, la madurez es un aspecto positivo, reconocimiento internacional, experiencia, sistema empresarial consolidado, y oportunidad de alcanzar un equilibrio (Blanco, 2012; en Vera y Rodríguez, 2012). Para el doctorando que suscribe esta tesis, el concepto de madurez abarca todas estas definiciones, ya que aspectos positivos como la experiencia y la consolidación se suceden de forma coetánea con la obsolescencia y la falta de competitividad si no se llevan a cabo las políticas adecuadas para mantener el atractivo del destino.

A falta de las políticas de actuación adecuadas, el declive es inevitable. El declive es el estado posterior al estancamiento e implica la incapacidad de competir debido a que no se ha actuado adecuadamente para evitar entrar en este estadio no deseable, lo que quiere decir la obsolescencia del destino. Una gran mayoría de los DTCM españoles presentan desde hace tiempo claros síntomas de declive, por lo que se hace urgente una actuación en los mismos. El declive es la fase última y más crítica desde la cual un destino turístico puede evolucionar hacia la obsolescencia irreversible, o reinventarse mediante políticas de reestructuración, renovación y recualificación. A continuación se especifican algunas de las variables que, sumadas a los síntomas de madurez, pueden potenciar un estadio de obsolescencia en un destino tradicional (Antón Clavé, 2012):

- La aparición de las compañías de bajo coste.
- El *boom* urbanizador.
- Nuevos operadores basados en plataformas on-line.

Los síntomas del declive se traducen en; reducción de la tasa de ocupación, reducción de la rentabilidad privada y social de la actividad turística en el entorno local, elevada rotación de la propiedad de los negocios turísticos, cambios en el uso de inmuebles turísticos a residenciales, modificación de los segmentos y patrones de la demanda hacia menor calidad, diferenciación y precio.

Para el estudio de la problemática expuesta, y de manera generalizada, el análisis científico de los destinos turísticos ha abordado como ámbito de estudio preferente su evolución, tanto desde una perspectiva teórica como a partir de estudios de casos de carácter empírico (Sanz-Ibáñez & Anton-Clavé, 2014). Sin duda, además, el modelo del ciclo de vida de los destinos propuesto por Butler (1980, 2006a y 2006b) ha generado, a partir de análisis descriptivos, estudios críticos e investigaciones que lo han validado o matizado<sup>1</sup>, generando una corriente de pensamiento, planificación y gestión que ha permitido afirmar de manera sólida que los destinos son dinámicos. Múltiples estudios empíricos corroboran esta afirmación y muchos de ellos reafirman una idea derivada de tal constatación, como es que un momento fundamental en el dinamismo de los destinos es el del tránsito entre la fase de madurez y las fases de rejuvenecimiento o declive, que la pueden suceder (Trinitat & Clavé, 2014).

De hecho, si bien se suele admitir que la fase de madurez de un destino puede preceder, si no se actúa apropiada y consecuentemente a la pérdida de competitividad del mismo, al estadio de obsolescencia, la realidad de la evolución reciente de la dinámica turística española, muestra que algunos de los principales destinos turísticos litorales han reorientado su trayectoria mediante políticas de reestructuración, renovación y recualificación (Ivars, 2003; Anton-Clavé et al., 2008; Vera Rebollo et al., 2011). Por qué han ocurrido tales procesos y cómo se han producido son cuestiones relevantes para su análisis, para así proceder a una mejora de su planificación y gestión. Las respuestas que se puedan obtener sólo pueden ser dibujadas teniendo en cuenta la complejidad de los procesos en cada situación local y, en la medida en que se quiera profundizar en cada uno de ellos, aislando los factores genuinos que, en cada caso, han facilitado tales procesos (Trinitat & Clavé, 2014).

#### **0.4. El desarrollo turístico sostenible**

Por desarrollo turístico sostenible se entiende aquel que “atiende a las necesidades actuales y de las regiones receptoras y al mismo tiempo protege y fomenta las oportunidades para el futuro” (OMT, 1993a: 22). Según Fernando Vera, desarrollo turístico sostenible es aquel que trata de conciliar el desarrollo económico que proporciona el turismo con la gestión y conservación responsable del territorio y de los recursos. Se pretende de esta forma, poder alcanzar una planificación y gestión acorde con los recursos naturales y culturales como garantía de futuro y competitividad (Vera, 2001).

La OMT (OMT, 1995), enumera varias posibles barreras al turismo sostenible, y las agrupa por categorías; acceso al destino, condiciones, alojamiento, restaurantes, atracciones y barreras administrativa. “Las directrices de desarrollo sostenible del turismo y las prácticas de gestión son aplicables a todas las formas de turismo en todos los tipos de destinos, incluidos el turismo de masas. Los principios de la sostenibilidad se refieren a los aspectos ambientales, económicos y socioculturales del desarrollo del turismo, debiéndose establecer un equilibrio adecuado entre estas tres dimensiones para garantizar su sostenibilidad a largo plazo” (OMT, 2005: 9) Pero aún más lejos, con una gestión adecuada y eficiente en la dirección de la

---

<sup>1</sup> Ver Lagiewski (2006) para una síntesis al respecto.

sostenibilidad, se puede conseguir que los destinos de masas, principalmente los de sol y playa, se conviertan en los destinos más sostenibles, principalmente aquellos que presentan una concentración de impactos suficiente, disponen del potencial urbano adecuado, y de una compacidad capaz de generar economías de escala, más aún en los casos en los que estos destinos se encuentren próximos a las fuentes emisoras de turistas.

Para expresar este concepto de desarrollo turístico sostenible se han utilizado diferentes modelos conceptuales. Uno de ellos es el *Triángulo de Nijkamp*, donde cada una de las esquinas del triángulo representa uno de los pilares de la sostenibilidad, crecimiento económico, sostenibilidad ambiental y equidad social. Otros modelos conceptuales propuestos serían por ejemplo el modelo conceptual del turismo sostenible de Hall (2000), donde se hace hincapié en el equilibrio entre objetivos sociales económicos y ambientales. Muy vinculado al concepto de desarrollo turístico sostenible estaría el concepto de la *capacidad de carga*, el cual se refiere a los límites máximos de explotación turística que un destino turístico, un recurso, o un sistema natural pueden soportar.

La finalidad última de todo proceso de reconversión turística es clara, y el concepto clave en torno al cual giran todas sus determinaciones es el de la capacidad de carga (Navarro, 2000). Por tal motivo, la Directriz nº 25 (LEY 19/2003, de 14 abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias) establece su propia definición para el concepto de capacidad de carga, al entenderlo como "el conjunto de factores que permiten el uso turístico de una zona sin un declive inaceptable de la experiencia obtenida por los visitantes, una excesiva presión sobre los recursos turísticos de la misma, una alteración ecológica territorial y paisajística inaceptables, ni una afección excesiva sobre la sociedad residente, y disponiendo de los equipamientos, servicios e infraestructuras generales precisos para el desarrollo de la actividad y de la población de servicios que demande" (Ley 19/2003: 5725).

Según esta última Ley, en las Islas Canarias la determinación de la capacidad de carga se encomienda específicamente a los planes insulares de ordenación y a los instrumentos de planeamiento general que categorizan sectores de suelo, así como a los planes parciales que lo ordenen, debiendo integrarse éste último en un documento autónomo dentro de los instrumentos de planeamiento superior.

Pero cuando se habla de capacidad de carga es fundamental recordar lo que advierte la propia Organización Mundial del Turismo (en adelante OMT) en el ámbito del turismo. Pues que el concepto de capacidad de carga es complejo, debido a la amplia variedad de factores ambientales y socioeconómicos que interactúan en los destinos turísticos, y al hecho de que muchos de ellos dependen de la percepción de las comunidades anfitrionas y de los turistas. El concepto de capacidad de carga tiene interés para el turismo, en particular porque se refiere a los límites y umbrales que no debemos sobrepasar. No obstante, en la práctica, debemos tener en cuenta los siguientes factores derivados de Manning (1997):

- Hay una gran cantidad de factores que interactúan en todos los destinos (en todas las dimensiones de la sostenibilidad, ambientales, sociales y económicas) que afectan a la capacidad del destino para apoyar cualquier tipo específico de turismo.
- El impacto de la actividad humana en el sistema puede ser gradual y afectar a diferentes factores del sistema de forma distinta, con repercusiones diversas en los usos potenciales del turismo (por ejemplo es probable que la mala calidad del agua afecte a la natación antes que a otras actividades como la navegación o la realización de excursiones).



- Existen diferentes tipos de usuarios, en muchas formas distintas de actividades turísticas, cada una de ellas con diferentes necesidades, nivel de repercusiones y límites.
- Las diferentes sociedades de acogida y los distintos segmentos turísticos poseen percepciones y expectativas diversas. Las multitudes atraen a algunos turistas, otros viajeros busca la soledad o la posibilidad de disfrutar de la naturaleza sin ser molestados (...).

“Los límites de la capacidad de carga no son estáticos y, pueden modificarse en función de los cambios producidos en el sistema y en las medidas de gestión (p. ej., debido a la mejora de la infraestructura del sitio, la organización de grupos o la conservación del medio ambiente natural, puede aumentar el número de turistas que puede coger un sitio sin que se vea dañado el entorno. Análogamente, si con el tiempo las condiciones empeoran, dicha cifra de turistas puede verse restringida). Por ello, la aplicación al turismo de una definición de capacidad de carga simple como es la que se refiere a la identificación de un único valor de umbral será casi siempre inadecuada” (OMT, 2005: 344).

Las anteriores reflexiones de la OMT, expresan ciertas reticencias o matizaciones sobre el uso de tal concepto indicando por ejemplo que por el momento no se puede hablar de métodos infalibles para determinar la capacidad máxima de carga con precisión. Por un lado, los parámetros ecológicos sólo son relevantes en circunstancias como las comentadas de espacios naturales protegidos y patrimonio cultural, pero la capacidad física de recepción no es suficiente como medida límite de capacidad. Por ello los factores económicos y socioculturales parecen más apropiados, pero tienen el inconveniente de que pocas veces se pueden expresar en términos cuantitativos. Además la capacidad máxima de carga no es estática, sino que varía según las condiciones económicas y sociales del turismo.

A pesar de todo, la gestión de la capacidad de carga turística es un factor importante, así como el grado de consenso social que requiere su aplicación. Así, las nuevas orientaciones en gestión de capacidad de carga turística apuntan y entroncan con el desarrollo local y la sostenibilidad. La fijación del techo de visitantes se relaciona con las formas y modelos de turismo sostenible, preservación de la calidad de los recursos, mantenimiento del carácter local y desarrollo de productos argumentados en el patrimonio natural y cultural. De este modo la capacidad de carga ha de formar parte de la gestión del desarrollo y de la planificación de un destino, señalándose casos diversos según el momento de la aplicación” (Marchena, 1999; en Rodríguez, 2014).

Finalmente, según se expone en la publicación *Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas* del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MMAMRM, 2011), el sistema urbano que mejor se adapta a los principios de eficiencia y habitabilidad urbana es la ciudad compacta en *morfología*, compleja en *organización*, eficiente *metabólicamente* y cohesionada *socialmente*. Este modelo es válido tanto para los procesos de transformación urbana como para los nuevos desarrollos, y el enfoque más sostenible es el que se orienta desde la relación ciudad-medio. Siete ámbitos son los que se estructuran dentro de los cuatro principios básicos del urbanismo sostenible: A su vez, estos ámbitos se agrupan en cuatro ejes, *compacidad* (1 ocupación del suelo, 2 espacio público y 3 habitabilidad), *complejidad* (4 complejidad urbana, 5 espacios verdes y biodiversidad), *eficiencia* (6 Metabolismo urbano) y *cohesión social* (7 Cohesión social). Además cada ámbito se subdivide en sub-ámbitos.

## 0.5. Tesis e hipótesis

Por los motivos expuestos, y por la inclusión del destino Maspalomas-Costa Canaria en uno de los cuatro proyectos piloto impulsados por el gobierno de la nación, a partir de la estrategia del Plan de Turismo Horizonte Español 2020, y por el profundo conocimiento de la realidad turística canaria por parte del autor de esta tesis, y más concretamente por su profundo conocimiento del sur de la isla de Gran Canaria, se ha recurrido al DTCM Maspalomas-Costa Canaria, como caso de estudio, el cual articula toda la tesis. De hecho, al autor que suscribe esta tesis ha sido testigo durante los últimos treinta años de la transformación económica, social, y medioambiental que el desarrollo turístico ha generado en la isla de Gran Canaria.

De esta realidad, la cual encaja en gran parte del litoral español, surgen las inquietudes que me han llevado a desarrollar esta tesis. De hecho, los DTCM españoles se encuentran actualmente en un punto crítico tal, que si no se atiende a esta problemática podrían entrar en fase de declive irreversible en un futuro próximo, por ejemplo tras un cambio de la situación geopolítica actual. Por tal motivo, se hace necesario evaluar cómo se están desarrollando las políticas de intervención pública en los DTCM. Esta problemática, a pesar de ser bien conocida en el ámbito académico aún no ha calado lo suficiente en la sociedad, y aún menos en los dirigentes políticos, por lo que se hace esencial impulsar este debate y alcanzar una mayor difusión de esta problemática.

Todo esto ha llevado al autor al desarrollo de una hipótesis mediante la cual se intenta afirmar que:

*El éxito en los procesos de regeneración en los DTCM depende de la existencia de un modelo de acción territorial específico e integral para el destino, y de una visión sectorial estratégica compartida entre todos los agentes implicados, lo que sumado es instrumento de intervención política fundamental.*

Figura 02. **Hotel Ríu Palace Maspalomas (Gran Canaria)**



Fuente: Desconocida.

El concepto expuesto en la hipótesis quiere decir que, es necesaria la existencia de un modelo urbano específico, funcional y resolutivo de déficits. Atendiendo a esta constatación, se destaca, pues, en esta tesis, que los instrumentos de política territorial y de gestión urbana son claves para el rejuvenecimiento del destino. Ello incluye: la rehabilitación del espacio turístico, residencial y productivo; el control de las tipologías edificatorias; el diseño paisajístico; la generación de nuevos espacios para la innovación; la restauración de áreas degradadas; y la

valoración productiva pública y privada de los recursos ambientales (Rodríguez & Clavé, 2014), a lo que habría que sumar una visión estratégica turístico-sectorial compartida.

## 0.6. Objetivos

El objetivo principal de esta tesis es generar un debate y una visión crítica sobre la política pública turística actual de intervención en DTCM. De esta forma, se pretende incidir en estas políticas y así lograr un cambio en la actuación turística en los destinos que actualmente se encuentran en proceso de reconversión.

### *Objetivos secundarios*

- Conocer la trayectoria histórica del DTCM Maspalomas\_Costa Canaria dentro del contexto de desarrollo turístico nacional e internacional, lo que es útil para entender su situación de éxito, consolidación o declive en el momento presente (Trinitat & Clavé, 2014).
- Tipificar urbanísticamente el destino turístico Maspalomas-Costa Canaria a efectos de su renovación urbana.
- Conocer la situación actual de los DTCM españoles y el resultado de las políticas de intervención pública que se llevan a cabo en los principales destinos turísticos del país.
- Impulsar el debate sobre las políticas de actuación en DTCM, así como difundir el nuevo conocimiento generado.
- Conocer la situación actual del proceso de reconversión del destino Maspalomas-Costa Canaria.
- Conocer cuáles son las perspectivas de futuro para los destinos turísticos costeros maduros, y más especialmente conocer las perspectivas del DTCM Maspalomas-Costa Canarias.

## 0.7. Metodología

El autor de esta tesis es consciente de la existencia de la problemática turística expuesta, y es esta inquietud la que le ha llevado al diseño del desarrollo metodológico que se expone a continuación. Este desarrollo metodológico ha permitido tener una visión amplia sobre la situación de los DTCM, y de las políticas públicas de actuación turística que se llevan a cabo en ellos. Para ello se ha desarrollado un análisis a partir de una combinación de diferentes técnicas cualitativas.

La metodología desarrollada en esta tesis, ha consistido en un procedimiento compuesto por diferentes fases teóricas y prácticas, y mediante una combinación de técnicas cualitativas. La aplicación de estas técnicas cualitativas ha permitido elaborar un discurso sobre el estado actual de los procesos de actuación en los destinos. Este diseño metodológico ha aportado diferentes visiones sobre la cuestión, las cuales han permitido alcanzar un conocimiento holístico de la problemática expuesta.

En primer lugar, se llevó a cabo un profundo análisis de la literatura existente sobre la temática, lo que permitió conocer en profundidad la realidad actual del negocio turístico europeo, del ciclo de vida de los destinos turísticos, y del tipo de urbanizaciones que esta actividad ha generado, etc. Tras esta exhaustiva revisión bibliográfica de las últimas publicaciones científicas sobre las políticas de actuación pública en los destinos turísticos, el análisis ha proseguido con el desarrollo de diversas entrevistas a especialistas en políticas de actuación pública en DTCM. Mediante las primeras entrevistas se consiguió aglomerar mucho conocimiento sobre la cuestión en estudio, y se aseguró un amplio abanico de opiniones sobre esta problemática.

Posteriormente, a partir de la información primaria obtenida de las entrevistas, se invitó a diversos autores a participar en una edición especial de una revista científica indexada sobre políticas públicas de actuación turística en DTCM. Mediante estas tres aproximaciones metodológicas se ha obtenido un material nuevo e inédito a partir de fuentes primarias y secundarias. El proceso se ha estructurado en los siguientes pasos:

- Revisión bibliográfica.
- Entrevistas abiertas no estructuradas a élites.
- Organizar y coordinar una sección especial en la revista indexada ACE a partir de debate inicialmente generado.

El aspecto más relevante de este proceso metodológico ha sido precisamente la coordinación de la mencionada publicación, la cual ha permitido crear un debate que no existía y obligar a los expertos a participar en el mismo. Ello ha permitido obtener información primaria a partir del debate generado mediante la coordinación de la publicación especial de la revista *Arquitectura, Ciudad y Entorno (ACE)*. Esta revista científica la publica trimestralmente el Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV) de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC).

El monográfico especial se tituló; *El paradigma turístico vacacional de sol y playa español: la recualificación de los destinos en un contexto de madurez creciente* (Pérez, 2014), correspondiéndose con el Nº 25 del mes de junio de 2014. En esta edición especial participaron 21 expertos en la materia pertenecientes a diferentes disciplinas, y procedentes de todo el ámbito nacional, principalmente de las zonas litorales, donde actualmente se desarrollan estos procesos de regeneración en DTCM. Uno de los puntos clave ha sido contactar con el padre del TALC, Richard Butler, lo que permitió actualizar la opinión que se ha venido formando sobre esta problemática durante los últimos cuarenta años. Finalmente, el debate generado se materializó en 14 publicaciones. La metodología desarrollada en esta tesis se estructura de la siguiente manera.

El primer capítulo presenta un análisis de la trayectoria histórica del DTCM Maspalomas\_Costa Canaria dentro del contexto nacional e internacional. Esto ha sido útil para entender su situación actual de éxito, consolidación o declive en el momento presente (Trinitat & Clavé, 2014). Haywood destaca la importancia en acumulación gradual de cambios y procesos imperceptibles, los cuales generan dinámicas que, por una parte ocasionan inercias en el crecimiento del conjunto urbano, pero que por otro lado incorporan oportunidades plásticas de cambio, las cuales son eficientes en el caso de que un destino tenga que adaptarse a nuevas circunstancias (Haywood, 2006; en Trinitat & Clavé, 2014).

En el segundo capítulo se tipifica urbanísticamente el destino turístico Maspalomas-Costa Canaria a efectos de su renovación urbana. En algunos destinos turísticos maduros costeros se localizan estructuras urbanas de uso temporal que están teniendo y pueden tener todavía con mayor intensidad, más allá de las prevenciones que tradicionalmente se han tenido acerca de ellas, un papel clave en la reformulación del destino. De hecho, la transformación de estas

estructuras urbanas se puede configurar como un instrumento estratégico en la dinámica de reformulación de un destino turístico en fase de madurez (Trinitat & Clavé, 2014). Para ello, es fundamental para conocer los procesos de cambio y reformulación de los destinos maduros mediante el análisis del planeamiento urbanístico local, y a partir de las decisiones que han tomado los agentes públicos y privados a través de los desarrollos urbanísticos que se promueven en el contexto que define la planificación general (Trinitat & Clavé, 2014).

En el capítulo tercero, mediante el desarrollo entrevistas estructuradas y abiertas a élites (Vallés, 1997), se ha ampliado el conocimiento sobre la situación actual de los DTCM, así como de las políticas públicas que se aplican en los procesos actuales de intervención en los destinos. Para ello se ha recurrido al desarrollo de 16 entrevistas a expertos de diferentes disciplinas, procedentes de todo el ámbito nacional, e involucrados de una y otra forma en el actual proceso de reconversión en los destinos.

En el capítulo cuarto se recoge el debate generado a través de la publicación de la edición monográfica especial de la revista especializada ACE, con artículos de autores invitados reconocidos. Para entender la dinámica de los destinos es de utilidad entender los objetivos y el contexto de toma de decisión de los actores que intervienen en su evolución. Ello implica identificar, analizar e interpretar las políticas que reglan el desarrollo del turismo a todas las escalas, desde el ámbito nacional al local (Trinitat & Clavé, 2014).

En el capítulo quinto, se desarrolla un análisis de la situación actual del destino Maspalomas-Costa Canaria mediante una combinación de técnicas cualitativas. Tras el estudio del desarrollo histórico del destino expuesto en el capítulo 1, se hace en este capítulo un análisis del histórico-urbano del destino. Posteriormente se procede al *estudio de sus espacios públicos* a partir de un procedimiento de investigación desarrollado a partir de la Observación participante (Guasch, 1996; Gutiérrez Valdivia, 2008; Vallés, 1997; Pérez, 2009). También se lleva a cabo un estudio de la planta alojativa del destino (Melián, G.; Flores, N. y Pérez, I., 2014). Así mismo, en este capítulo, se lleva a cabo un análisis de las políticas de actuación turística en el destino.

Finalmente, en el capítulo sexto, se presentan las últimas novedades presentadas en el monográfico especial de la revista ACE sobre el TALC. Estas últimas novedades son de gran relevancia que han sido presentadas por el propino autor de la teoría del ciclo de vida de los destinos, Richard Butler. Así mismo se presentan las últimas opiniones sobre expertos en la cuestión, opiniones que nos dan pautas de cómo se deben desarrollar en el futuro las políticas públicas de intervención turística en DTCM.

Con el conocimiento del turismo en España y en Canarias en particular por parte del autor, y a partir de la información primara extraída de las opiniones expresadas por los expertos entrevistados, y por parte de los autores invitados en la edición del monográfico especial, se ha podido elaborar una postura de lo que pasará a partir de ahora en el sector turístico español. Los destinos españoles y concretamente los canarios están en estos momentos en un punto crítico en el cual si no se toman cartas en el asunto perderán su posición dominante en el turismo vacacional de sol y playa a nivel mundial.

Teniendo en cuenta todas las evidencias históricas, opiniones, mi conocimiento del lugar, y basándome en la visión aportada por los diversos informantes; arquitectos, sociólogos, economistas, administradores públicos, etc., se pone de manifiesto que la infraestructura turística española se está enfrentando a una situación grave de madurez creciente. Así mismo, se ha constatado de la existencia de un proceso de regeneración en los destinos, cuyo objetivo es afianzar el liderazgo de España en este sector turístico vacacional de sol y playa. Por otro lado, se ha constatado la necesidad de fomentar un cambio en estos procesos de

regeneración, para impulsar de esta forma el turismo en todo el territorio nacional. Para ello, este proceso de regeneración debe de ser impulsado desde el más alto nivel gubernamental y desde una visión compartida por parte de todos los agentes implicados.

## **0.8. Limitaciones metodológicas**

La limitación temporal y la gran cantidad de DTCM existentes en el territorio español, así como la complejidad de los procesos de restructuración a la que están sometidos actualmente estos destinos, han obligado a poner los límites espacio-temporales a esta tesis. Por la coyuntura del contexto geopolítico actual los cuatro planes piloto no están recibiendo el impulso necesario por parte de las diferentes administraciones, principalmente la del gobierno central. Por tal motivo, esta investigación puede ser el punto de partida para futuras investigaciones que profundicen en esta problemática, y en su aplicación en futuros planes en diversos destinos.



## CAP 1\_MASPALOMAS: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UN DTCM INTERNACIONAL

### Resumen

En el presente capítulo se hace una revisión del desarrollo histórico de uno de los principales DTCM europeos, Maspalomas-Costa Canaria, dentro del contexto geopolítico internacional, y desde sus inicios hasta actualidad. Trinitat Rovira (2014) en referencia a los DTCM hace la siguiente afirmación “como demuestran numerosos estudios de caso, la *trayectoria histórica* es útil para entender su situación de éxito, consolidación o declive en el momento presente” (Trinitat & Clavé, 2014: 304). Mediante una *revisión bibliográfica* se ha desarrollado un análisis de la trayectoria histórica de este destino, teniendo en cuenta las circunstancias económicas y sociales a nivel nacional e internacional de cada etapa de desarrollo. Esto ha sido útil para entender su situación de éxito, consolidación o declive en el momento presente (Trinitat & Clavé, 2014).

La acumulación gradual de cambios y procesos imperceptibles genera dinámicas que, por una parte ocasiona inercias en el crecimiento del conjunto, pero que por otro lado incorpora oportunidades plásticas de cambio que son eficientes en el caso de que un destino tenga que adaptarse a nuevas circunstancias (Haywood, 2006 en Trinitat & Clavé, 2014). El desarrollo en el tiempo va a ser un factor clave para entender la complejidad del fenómeno, a través del cual se pretende dar claves para la proyección, tanto en el presente como en un futuro inmediato de estrategias de actuación y de transformación del modelo turístico vacacional de sol y playa. El análisis llevado a cabo ha identificado las etapas principales del desarrollo turístico a nivel general, para en un segundo momento, determinar y profundizar en las fases de desarrollo turístico del DTCM en estudio de manera más particular.

### 1.1. Introducción

España es el primer destino mundial en turismo vacacional de sol y playa. Factores favorables como, una buena situación geoestratégica, amplias y diversas costas, un clima propicio, la pujante iniciativa turístico-empresarial, y la complicidad de las instituciones públicas, han dado forma a un producto vacacional muy atractivo. Todo este desarrollo turístico dio lugar a una gran transformación de todo el litoral desde mediados del siglo XX, intensificándose y consolidándose a partir de la década de los 80 y continuando hasta la actualidad. Como contrapartida a este pujante progreso económico, se ha incurrido en devastadoras consecuencias medioambientales en los ecosistemas litorales, y en la conservación del medioambiente y el paisaje. De hecho, *antropización*, masificación y sobreexplotación de los recursos, son las señas de identidad de muchos de estos destinos.

Estos elementos aludidos al modelo vacacional de sol y playa español son compartidos por uno de sus principales y más paradigmáticos destinos, el cual ha contribuido firmemente a consolidar el modelo, Maspalomas-Costa Canaria. Maspalomas fue uno de los destinos más tempranamente valorados por sus valores climáticos y calidad paisajística, además de disponer de desarrollos diferenciales en términos de demanda, *geolocalización* y de condicionantes socioeconómicos, respecto a los destinos mediterráneos. De hecho, se acabó convirtiendo en un destino de referencia en el contexto internacional, aunque con elementos comunes respecto a otros destinos evidentes en su desarrollo.

El crecimiento exponencial del turismo internacional de masas se manifiesta con fuerza a partir de los años 60, consolidando el carácter de irreversibilidad del modelo turístico vacacional de sol y playa español. Las crisis coyunturales que padecieron el sector turístico tuvieron incidencia en cada zona de desarrollo turístico, pero ello no impidió que se llevaran a cabo políticas de actuación turística con el objetivo de regenerar los destinos. De esta forma se ha intentado revalorizar sus factores de éxito, introduciendo elementos decisivos de cambio, especialmente en relación a la ineludible diversificación del producto turístico, adaptándolo a las nuevas desideratas de la demanda. Ha sido relevante además en todo este proceso de desarrollo la paulatina toma de conciencia de la necesidad de preservación del paisaje, y la recuperación de los recursos turísticos.

En este capítulo se aborda la evolución histórica de los destinos más paradigmáticos del país. Entender el desarrollo temporal de Maspalomas va a ser un factor clave para entender la complejidad de este fenómeno económico y social. Mediante su evolución histórica se dan las claves para la proyección, tanto en el presente como en un futuro inmediato, de estrategias de actuación y de transformación de este modelo turístico hegemónico, el vacacional de sol y playa. El análisis llevado a cabo ha identificado las etapas principales de desarrollo turístico de este destino dentro del contexto nacional e internacional.

## 1.2. Turismo; Etimología

El origen del término *turismo* ha sido desde hace tiempo objeto de estudio por parte de historiadores sociales y económicos (Vera et al., 2011). La palabra turismo está compuesta por el lexema *tour* y del morfema *-ismo*, y su significado evoca la idea de vacaciones y tiempo libre. El morfema *-ismo*, define la forma en la que se desarrolla una determinada actividad. El lexema *tour* aporta al término la acción de un giro, lo que implica un movimiento o desplazamiento singular a través de unos determinados lugares o hitos, con retorno al punto de origen. De una forma más simplificada, podríamos definir al término *turismo* como, *un movimiento circular con determinadas paradas en las que un individuo debe de haber obtenido un enriquecimiento cultural y personal, el cual además tiene la intención de retornar al lugar de origen o de residencia habitual.*

Existen diferentes teorías que explican el origen de estos morfemas. Según la teoría latina, el término *turismo* deriva del latín *tornus* y el sufijo *-ismo* tiene como significado *la acción que realiza un grupo de personas*. Por otro lado, según la teoría sajona, el concepto *turismo* surge del sajón antiguo *torn* y deriva de los vocablos *torn-us* (lo que da vueltas) y *torn-are* (dar vueltas). La primera constancia que se tiene del uso de este término es en el siglo XII, y se utilizaba para hacer referencia a los viajes de descanso que emprendían los campesinos. En esta época el que se marchaba para regresar era llamado *torn-er*

Posteriormente, a mediados del siglo XVIII los nobles ingleses comenzaron a utilizar el término *turn* para definir los viajes culturales y educativos que las clases más altas realizaban, principalmente por la vertiente Mediterránea (Figura 03). Del término *turn* deriva el término francés *grand tour*, que posteriormente será adoptado por la cultura inglesa en sustitución de *turn*. Luego, en la época burguesa, se sustituyó *-er* por *-iste* del latín, para definir la persona que desarrolla esta actividad, y *-er* por *-isme* del griego, para referirse a esta actividad. Ya el siglo XX el término evoluciona hacia *tour-ist (e)* por un lado, y *tour-ism*<sup>1</sup>, por el otro.

<sup>1</sup> Existen otras teorías que explican el origen del término turismo, como la teoría aramea o la onomástica.

Figura 03. Ante el Gran Tour (Izquierda). Gran Tour durante el siglo XVIII



FUENTE: Desconocida.

Pero, el término *turismo*, tal y como es usado hoy en día, aparece por primera vez de la mano de Simond (1816) en *Viaje de un francés a Inglaterra*. Posteriormente, en la edición de 1899 del diccionario de Littré, se definió turismo como “un viaje, un periodo de ocio y un deseo de curiosidad” (Lozato, 1990: 10). Según la Real Academia de la Lengua Española (RAE), el término *turismo* proviene del inglés *tourism*. La RAE lo define como “la actividad o hecho de viajar por placer”, además del “conjunto de los medios conducentes a facilitar estos viajes” y el “conjunto de personas que realiza este tipo de viajes”. Para las Naciones Unidas, *turismo* es “*el desplazamiento físico-geográfico en grupo o en forma individual de los seres humanos por un tiempo limitado de más de 24 horas*” (Cruz, 2001: 57).

Por otro lado, Manuel Ángel Santana (Santana, 2003: 10) hace en su tesis doctoral una extensa descripción del significado del término *turismo*, fundamentándose en la definición de Montaner Montejano (1998): “El turismo es una actividad consistente en desplazarse de manera no permanente a lugares distintos al de residencia habitual durante tiempos variables” (Montaner Montejano 1998; en Santana 2002: 10). Para lograr concretar aún más en la definición de este término, Manuel Ángel se basa en otros autores para completar la definición del término con visiones desde diferentes disciplinas. Por ejemplo, recurre a Fuster Lareu (1991) para aportar una visión económica. Fuster define al *turismo* como “un agregado de cinco consumos: transporte, alojamiento, alimentación, adquisición de bienes y servicios, y disfrute de bienes y espectáculos. La conjunción de estos cinco consumos constituye al que los realiza en turista” (Fuster Lareu, 1991; en Santana 2002: 10). Por otro lado, para introducir una componente sociológica, recurre a Savelli (1990), quien concibe al *turismo fordista* como “una reparación por los esfuerzos hechos en la producción, y a la vez como un ámbito de consumo en el que diferenciarse y en el cual construir la propia posición social” (Savelli, 1990 en Santana; 2002: 10).

De forma más abstracta y conceptual, otros autores han contribuido a la definición de este término. Entre ellos Urry (1990), quien define turismo como “una manera de mirar” (Urry, 1990; en Santana 2002: 10). O Perkins y Thorns (2001), quienes van más allá de la simple mirada para definir turismo como “una forma de actuar, de estar, de mirar las cosas de determinada manera o de realizar actividades de determinada forma” (Perkins y Thorns, 2001; en Santana 2002: 10). Finalmente, a partir de todas estas definiciones, Santana (2003) extrae y aporta su propia definición de turismo: “el turismo se define como una manera particular de relacionarse

con el territorio que se caracteriza por la manera en que se mira el territorio. No sólo se *estetiza* la relación, sino que además se mercantiliza”<sup>2</sup> (Santana, 2002: 10).

Como se extrae de esta última definición de turismo, en el desarrollo de esta actividad no sólo hay una relación estética con el territorio, sino que además hay una mercantilización del mismo. Esto provoca un gran impacto espacial en los lugares en los que se desarrolla esta actividad debido al alto consumo de suelo que ello implica. Según Lozato Giotart (1990) el alto impacto en el territorio tiene lugar al pasar de la mera contemplación del espacio a su consumo. La multiplicación de las instalaciones e infraestructuras turísticas hace que el espacio sea ordenado, remodelado, reestructurado y consumido (Lozato, 1990).

Otro concepto que se extrae de las definiciones expresadas sobre *turismo* es *desplazamiento*, característica intrínseca del ser humano en la exploración y ocupación de nuevos territorios. El desplazamiento turístico es el movimiento de un cuerpo en un tiempo y espacio determinado. Dichos espacios suelen estar ya ocupados, más que visitados o adjetivados por el propio turismo. Desplazarse implica *descubrir*, lo que es motivación del desplazamiento turístico, cuyo resultado es la construcción de imaginarios colectivos.

### 1.3. Los desplazamientos humanos

La noción de desplazamiento está implícita en el ser humano desde sus orígenes, aunque no será hasta tiempos recientes cuando éste comience a desplazarse por motivos de ocio. El desplazamiento humano y las estancias fuera del hogar se remontan a momentos incluso previos al inicio de las civilizaciones. El hombre nunca se ha limitado a un territorio determinado, sino que constantemente ha avanzado, explorado y ocupado nuevos territorios.

Ya desde el paleolítico, la población se desplazaba por el territorio realizando movimientos circulares por zonas controladas. En esta época las sociedades eran recolectoras, estos desplazamientos se relacionaban con los cambios estacionales y el agotamiento de los recursos. Posteriormente, durante el neolítico el desarrollo de la agricultura y la ganadería permitió que se comenzaran a formar poblaciones estables, hecho que dio lugar al fin del nomadismo como forma generalizada de subsistencia. El desarrollo de las poblaciones estables hará que a partir de este momento los desplazamientos humanos sean motivados por otras circunstancias, como los cambios climáticos, la escasez de recursos ocasionada por la sobreexplotación de los mismos, las codicias, etc. Estas nuevas motivaciones humanas harán que a partir de esta época, los desplazamientos comiencen a producir enfrentamientos entre visitantes y nativos por el control de territorios, recursos, o rutas comerciales.

A partir del siglo XIV los movimientos coloniales toman gran relevancia, y es cuando se producen los desplazamientos más importantes en la historia de la humanidad. Los desplazamientos coloniales de esta época serán los responsables de la actual configuración geopolítica y económica del planeta. Como ejemplo, el descubrimiento y colonización por parte de occidente del *nuevo mundo*, tras la primera expedición del almirante Cristóbal Colón en su búsqueda de nuevas rutas hacia *Las Indias* cruzando el Atlántico (Figura 04). El objetivo de los desplazamientos coloniales era la conquista de nuevos territorios, la explotación de sus recursos naturales y la creación de nuevas ciudades bajo la tutela del país colonizador. Como precedentes a estas colonizaciones tendríamos que remontarnos a las producidas por los fenicios, o posteriormente griegos y romanos a lo largo de todo el Mediterráneo.

---

<sup>2</sup> Otras definiciones del término turismo pueden encontrarse, en Sancho (1998) o en Savelli (1989). Pérez Fernández (2001:20-28) realiza un análisis detallado de las definiciones del turismo (Lozato, 1990).

Figura 04. **Colón llega a América, pintura de José Garnelo y Alda**



FUENTE: Museo Naval de Madrid

Inicialmente, estas colonizaciones se limitaron a modificar las estructuras políticas y sociales de las tierras ocupadas a través del dominio militar, lo que dio lugar a fusiones entre la cultura colonizadora y la nativa. Posteriormente, las colonizaciones pasaron del dominio de un territorio, a su completa ocupación. Este hecho se produjo primero en la cultura helenística y posteriormente en la romana, aunque con una gran diferencia entre ambas. Durante la ocupación griega de Egipto en la época helenística, los dirigentes griegos adoptaron la cultura egipcia, permitiendo a la población conservar su identidad, religión, costumbres y creencias, lo que supuso un gran enriquecimiento cultural entre ambos pueblos. Sin embargo, durante la posterior ocupación romana de Egipto se impuso la cultura, religión y costumbres romanas, al ser ésta considerada una cultura superior.

Por otro lado, a diferencia de los movimientos coloniales, las migraciones implican el desplazamiento de gran parte de una población desde un lugar de origen hacia otro, debido a conflictos políticos, bélicos, o la escasez de recursos básicos (Figura 05). Actualmente, las migraciones se siguen produciendo cuando un grupo social, realiza un traslado desde su lugar de origen a otro, al considerar que mejorará su calidad de vida. Por tal motivo, inmigrar implica el establecimiento de una nueva vida, en un entorno social, político y económico diferente. A diferencia de hoy en día, en la antigüedad estos viajes no tenían un posible retorno, eran permanentes y sin marcha atrás, como en la antigua Grecia, donde los colonos no podían regresar a su patria.

De igual forma, las motivaciones religiosas han dado y dan lugar a algunos de los mayores desplazamientos llevados a cabo por la humanidad. Los viajes por estas motivaciones comenzaron a producirse tras el nacimiento de las primeras religiones monoteístas. Los primeros movimientos con motivos religiosos tuvieron como objetivo difundir la palabra de dios por parte de los discípulos del profeta al resto de la humanidad. Posteriormente estos desplazamientos religiosos buscaron la conversión, la integración y el dominio de otras culturas mediante la fe. Podemos aquí hablar ya de una integración virtual, donde no siempre se conquistan territorios, sino que se implantan ideologías y conductas morales. Como ejemplo, el viaje del Apóstol Santiago, las cruzadas, o los movimientos de evangelización. Estos desplazamientos han sido posteriormente seguidos por los peregrinos, los cuales emprenden el viaje con el fin de un enriquecimiento interior, adentrándose en un territorio el cual respeta y del



que solo se trae consigo algún testigo. El peregrinaje es un encuentro con otra cultura a la que no se intenta dominar, sino a la que se respeta y se intenta conocer.

Figura 05. **Migraciones III**



FUENTE: Eduardo Basigalup

Más recientemente, y de forma paralela a las colonizaciones, se van desarrollando los movimientos de exploración, cuyo objetivo era el de conocer y estudiar nuevos territorios científicamente. El objetivo inicial de estas exploraciones no fue el de dominar nuevos territorios, sino que sus objetivos era científicos y naturalistas. Estos últimos desplazamientos serán los predecesores inmediatos del viaje o el gran tour. Todos estos viajes, de peregrinación, exploraciones, etc., fueron provocando también modificaciones en las personas que los emprendían y en las personas nativas con las que entraban en contacto<sup>3</sup>.

#### 1.4. Del *grand tour* al viaje organizado

Aunque desde la antigüedad el hombre realizaba ciertos viajes motivados por causas de ocio y diversión, no será hasta el siglo XVIII cuando se comience a hablar de desplazamientos turísticos. Ya en la Grecia clásica, sus ciudadanos se desplazaban a Olympia para participar o asistir a los Juegos deportivos (Figura 05). Durante el imperio romano, las capas sociales más acomodadas se trasladaban a sus villas de veraneo para descansar y huir del bullicio y algarabía ciudadana. También, en la Edad Media las personas se desplazaban por motivos

<sup>3</sup> Se ha utilizado como referencia para los capítulos 2.3 y 2.4 la conferencia impartida por Pedro Azahara en el Taller de Investigación *Delirious Rapa Nui* impartido en Julio de 2010 en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB).



religiosos, dando inicio a las peregrinaciones que siguen vigentes turísticamente hoy en día (Figura, 06). Como ejemplo el Camino de Santiago, el cual ya desde sus inicios vertebraba toda Europa mediante una gran ruta.

Figura 06. Representación de las olimpiadas en la antigüedad (Izquierda). La Meca



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Agencia EFE, Nabil Mounzer.

A pesar de todo, para hablar de turismo tal y como lo concebimos hoy en día, habrá que remontarse hasta la revolución industrial del el siglo XVIII. En esta época, se impulsan los primeros balnearios para las clases más adineradas. A su vez, la nobleza comienza a enviar a los jóvenes de viaje por Europa al terminar sus estudios, para complementar su formación y adquirir nuevas experiencias. Se inicia así la época de esplendor del *gran tour* (Vera et alii, 2011), que sumado a los nuevos balnearios (Figura 07) constituirán los primeros precedentes del turismo litoral actual.

El contexto histórico en el que se desarrolló el *grand tour* era el de *ilustración*, donde para entender el mundo actual se recurrió al estudio de las antiguas civilizaciones. Poco a poco, el viaje iría evolucionando y cambiaría con la llegada del romanticismo en el siglo XIX. Este hecho sería escenificado por artistas románticos como George Sand en la Cartuja de Valldemos (Mallorca), en *Un invierno en Mallorca*, o por Rainer Maria Rilke en Ronda, en *En Ronda, Cartas y Poemas* (Barba, 1991). En plena etapa colonizadora el Grand Tour era considerado una experiencia clave en la educación de los futuros dirigentes del mundo.

Figura 07. Balneario de Sierra Elvira (Izquierda). Casa de Baño, Puerto Llano



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Las motivaciones que llevaron a las clases pudientes británicas en emprender el *gran tour* eran muy similares a las actuales, viajar a lugares exóticos, preferiblemente hacia otros países, para observar y conocer otras culturas en autenticidad. El turista actual también busca ver esa

autenticidad, observar paisajes nuevos, culturas diferentes, aunque sin perder el confort del que dispone en sus países de origen, hospedándose en hoteles o resorts donde dispone de condiciones y servicios similares o mejores a los de su lugares de origen. Por tal motivo, el turistas busca paisajes y culturas lo suficientemente distintas, pero a su vez fácilmente clasificables como para permitirles un aprendizaje fácil y sin esfuerzo. Pues es así, como los lugares más visitados por los turistas se fueron convirtiendo en escenarios artificiales, donde principalmente la población local recrea actividades merecedoras de ser contempladas. Se produce un intercambio de imágenes, un encuentro del turista con una imagen artificial generada específicamente para él, donde el propio turista pasa a formar parte de ese espectáculo a ojos de los lugareños.

He aquí la importancia de la imagen, el turista parte para ver algo que sea digno de ser contemplado, de apariencia extraña, de lo que incluso ya posee un estereotipo propio, el cual ha sido generado a partir un imaginario colectivo previo. De esta forma se comienzan a ofrecer visiones panorámicas o globales de diferentes fenómenos que se recrean en escenarios artificiales, dando lugar a réplicas que sustituyen lo auténtico. Estas réplicas pueden llegar a ser supuestamente auténticas (Figura 08). Por ejemplo en las réplicas de las Cuevas de Altamira se puede acceder a mediante unas escaleras mecánicas a una copia de la cueva original donde las condiciones de luz y temperatura están controladas. Estas condiciones ambientales controladas reducen la autenticidad de la experiencia, simplificándola a la observación de una imagen fácilmente asimilable. Paradójicamente, Altamira es dar autenticidad a la experiencia, la reduce pero la intención no es la de parque temático sino la de preservación del patrimonio. El discurso va más allá del puro fenómeno turístico.

**Figura 08. Recreación de la Cueva de Altamira (Izquierda). Las Vegas**



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Por lo tanto el turismo genera un espacio propio y se desenvuelve en un tiempo determinado, un tiempo y un espacio excepcional con un inicio y un fin. En este espacio tiempo, el turista no desea preocuparse de nada, lo que da origen al guía de viaje, que es quien organiza el viaje. Los turistas se mueven masivamente en fechas determinadas, desarrollando actividades diferentes a las que desarrollan cotidianamente. El desplazamiento que se desarrolla durante la actividad turística representa el ocio de una parte importante de la población, para romper con la rutina y el trabajo cotidiano. El turismo implica un cambio, vivir en otro lugar, realizar otras actividades y vestirse de forma diferente, existe una forma de actuar, comportarse y vestirse del turista. En este cambio de comportamiento, el turista asume un papel invertido, ostentando una condición diferente a la habitual. Debido a esta situación, el turista toma conciencia de este comportamiento, lo que le hace comportarse de forma contraria, tratando de pasar desapercibido, no parecer turista, para no identificarse con este tipo de comportamiento.



El avance en los medios de transporte, que disminuyó sustancialmente los tiempos de viaje, y el desarrollando de instalaciones hoteleras, permitieron mover y alojar a grandes cantidades de visitantes. Es en esta época cuando la revolución industrial proporcionaría a la burguesía recursos económicos y tiempo libre suficiente para viajar. La máquina de vapor y el ferrocarril facilitaron sus desplazamientos. Es entonces cuando aparece por primera vez el organizador del viaje, principalmente en Reino Unido y en Suiza. Thomas Cook (Figura 09), quién programa en 1841 el primer viaje organizado de la historia, considerado como el precedente del *paquete turístico* (Vera et al., 2011: 20). Por tal motivo Thomas Cook es considerado el padre del turismo, y por otro lado Cesar Ritz el padre de la hostelería (Cantero & Mauricio, 2012). En este viaje, Thomas Cook movilizó a 560 viajeros para combatir su adicción al alcohol, con una campaña que incluyó una excursión desde Leicester hasta Loughborough, a 18 kilómetros. A continuación comenzaría a organizar viajes para niños, hasta que en 1851 creó la primera agencia de viajes del mundo (Cantero & Mauricio, 2012)<sup>4</sup>.

Figura 09. Cartel promocional histórico de Thomas Cook



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Es en esta época, en la segunda mitad del siglo XIX cuando se comienzan a definir dos tipos de turismo, uno sería el turismo itinerante, basado en el desarrollo de los medios de transporte, el ferrocarril y posteriormente el automóvil, los cuales sucederían a los viajes en diligencia. El otro tipo de turismo sería el turismo de estancia, ligado al desarrollo de instalaciones hoteleras, el cual a diferencia del anterior se caracterizó por el desarrollo de núcleos de recepción. El origen de este tipo de turismo está en el *termalismo*, el cual evoluciona hacia el *casinismo* a finales del S. XIX. Este tipo de turismo se da en principio en *playas frías*, lo que da lugar a estancias cortas y sólo durante los periodos estivales. Como ejemplo de este último tipo de turismo estarían los baños de la Reina Isabel II en la playa de La Concha de San Sebastián en torno al año 1845. Pero será a finales del S. XIX cuando entren en escena las playas cálidas, primero las situadas en la Costa Azul, y las riveras italianas, y posteriormente en lugares más

<sup>4</sup> Ver Agencia Thomson y CIA de Julio Verne

cálidos y alejados como en las Islas Canarias. Sin embargo, en esta época el uso que se hace del mar es aún muy débil, y se trata todavía de una vida urbana apoyada en el juego (Fernández, 1991).

Es a partir de entonces cuando se comienza a ver el litoral como un espacio turístico de ocio, por sus cualidades ambientales, paisajísticas y para la mejora de la salud. Finalmente, tras la Segunda Guerra Mundial, debido al aumento de la productividad, al incremento de los salarios, a la disminución de los costes de producción en los productos de primera necesidad, a la reducción de la jornada laboral, al aumento del tiempo libre disponible y las vacaciones pagadas, se dará comienzo a la era del turismo de masas. El desarrollo, la congestión y la alta densidad de los núcleos urbanos en las ciudades industriales, motivaron el deseo de evasión en sus ciudadanos. El automóvil y el avión a reacción darán lugar a la generalización social del turismo y a su dispersión espacial por todo el territorio.

### 1.5. Del turismo litoral al turismo de masas

Para llegar al turismo de masas, tal y como lo conocemos hoy, se ha pasado por un largo proceso compuesto de distintas fases. Un análisis del desarrollo de este fenómeno con sus periodos de crisis y bonanza, fijará las etapas de evolución del turismo litoral. Luis Fernández (Fernández, 1991) fija cinco periodos o ciclos para el desarrollo turístico litoral. El primero va desde 1900 hasta 1914, el segundo periodo corresponde a la 1ª Guerra Mundial abarcando desde el 1914 hasta el 1918. El tercer periodo, el de entreguerras, va desde 1919 hasta 1939. El cuarto periodo corresponde a la Segunda Guerra Mundial, y abarca desde 1939 hasta 1945. El quinto periodo corresponde al del *Boom Turístico* comenzando en 1945 y abarcando hasta nuestros días.

Tras la publicación en el S. XVIII de varios tratados médicos sobre los beneficios para la salud, que proporcionaban los baños de mar, se comienza a desarrollar el turismo litoral en las costas del Canal de la Mancha y del Mar del Norte, como en Scarborough, Brighton, o Margate, en el Sur de Gran Bretaña (Figura 10); Ostende en Bélgica; Boulogne-Sur-Mer, en Francia; y posteriormente Scheveningen y Zandvoort en Holanda. Al desarrollo de estos nuevos destinos litorales, habrá que sumar posteriormente otros en las costas bálticas y el litoral del norte de España. El inicio del turismo litoral implicará el inicio del declive de los balnearios de aguas termales a partir de la primera mitad del S. XIX (Barrado D. & Calabuig J., 2001).

Figura 10. Margate (1890-1900) (Izquierda). Brighton (1913)



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Este cambio espacial del turismo de salud, del interior a las costas, irá acompañado de un aumento de las clases sociales que pueden acceder a este tipo de ocio. A la aristocracia se le

añade ahora la incipiente alta burguesía. Junto a estos cambios, se va produciendo una transformación paulatina en las tendencias de la demanda, que se va interesando cada vez más por la oferta de ocio y recreo en detrimento de la motivación terapéutica (Barrado, D. & Calabuig J., 2001). Inicialmente, en pequeños pueblos costeros, los visitantes con alto poder adquisitivo van construyendo grandes mansiones en las que poder pasar periodos de descanso, principalmente en temporadas invernales. En Francia, Niza y Cannes, en Italia, Bordighera, Rapallo, Porto Fino y San Remo. En estos insipientes destinos costeros, a diferencia de hoy en día, se buscaba buen clima en invierno, ya que el baño era recomendado por sus cualidades curativas, pero aún, la moda marcaba la piel blanca (Barrado D. & Calabuig, J., 2001).

A final del siglo XIX, los movimientos sindicales comienzan a adquirir derechos sociales para los trabajadores, más tiempo libre y vacaciones pagadas. A esto, habrá que sumar el desarrollo de las líneas ferroviarias, que permitieron el transporte masivo, reduciendo los costes y los tiempos del viaje. El tren y la implantación de la jornada y media de descanso (sábados por la tarde libre) dará lugar al turismo de fin de semana hacia estos destinos litorales. Bournemouth en el sur de Inglaterra, Le Touquet, en Pasde-Calais (Francia), Lubmin en el Báltico Prusiano o Atlantic City en Estados Unidos (Barrado D. & Calabuig J., 2001).

Con la diversificación y popularización de los centros turísticos del litoral se van desarrollando pautas de segregación socio espacial en estos núcleos costeros. En la vertiente atlántica aparece el *Pier*, en el que había que pagar una entrada para acceder. En el litoral mediterráneo se atrajo a un turismo de lujo mediante el desarrollo de hoteles exclusivos y la instalación de equipamientos de ocio como casinos, hipódromos, etc. Entre 1860-1914 el turismo litoral se concentró en la ribera mediterránea francesa e italiana. En esta época, en España aún había sólo unos pequeños destinos en la Costa Brava y en la Bahía de Palma. Después del parón causado por la Primera Guerra Mundial, las vacaciones pagadas incorporaron a la clase media urbana y, con la irrupción del automóvil, la mejora de los transportes marítimos, y el inicio del transporte aéreo, se amplió el radio de acción de las áreas turísticas costeras. Se desarrollan entonces áreas como la Costa Brava, Mallorca o el Levante español, además de la costa central italiana. En América, los Grandes Lagos y Cuba (Barrado D. & Calabuig J., 2001).

Como se ha expuesto en apartados anteriores, el germen del desarrollo turístico moderno tiene su origen en las sociedades europeas post-industriales, debido a los cambios sociales y económicos que se produjeron a partir de la revolución industrial. Para entender los orígenes del desarrollo turístico de masas, hay que contextualizar este fenómeno en el desarrollo de las fuerzas económicas durante los últimos años del siglo XIX y principios del XX. La producción y la distribución en serie dieron lugar a una gran transformación de las sociedades occidentales. Debido a los cambios que propiciaron la revolución industrial, la sociedad del siglo XIX se transformó en la sociedad de la segunda mitad del siglo XX, la que es conocida como la *civilización del ocio* o *civilización del tiempo libre* (Fernández, 1991). En el año 1936 se publica en Francia la Ley de 20 de junio de 1936, la cual es una de las más trascendentales conquistas del mundo laboral, las vacaciones retribuidas. Esta ley supuso que millones de personas pudieran por primera vez viajar al mar, la montaña o visitar a familiares en sus pueblos de origen. Este logro social se convirtió a partir de la segunda mitad del siglo XX en el principal impulsor del turismo europeo y mundial (Cruz, 2001).

Los progresivos derechos sociales, que iban adquiriendo las clases medias, dieron lugar a una acumulación de gran cantidad de *tiempo libre*, que se incrementó con la fijación de la jornada laboral de ocho horas diarias. El día quedaba dividido en tres tercios, uno para trabajar, otro para dormir y otro de tiempo *semilibre*. Esta conquista social, sumada a otras como la liberación de la mujer, los fines de semana libre, y las vacaciones anuales de entre veinte y cuarenta y cinco días, dio lugar a que la amplia clase media de las sociedades occidentales

dispusieran de una gran cantidad de horas libres para dedicar al ocio y al turismo. De esta forma, el periodo estival se convirtió en la principal época vacacional del año y agosto el mes por excelencia. Las *vacaciones de agosto* tienen su origen en el *ferragosto* (ferias de agosto), que los romanos celebraban en honor a una divinidad agrícola, *Conso*. Este tipo de turismo se inició levemente en los periodos de entreguerras, pero no será hasta una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial cuando el turismo de masas se comience a desarrollar, con la incorporación al turismo a partir de los años cincuenta de una clase media cada vez más numerosa. Hasta ahora, el turismo había sido exclusivo de las clases altas.

Tras la Segunda Guerra mundial y principalmente a partir de los años sesenta, el desarrollo del estado del bienestar en los países occidentales sentó las bases para la configuración del turismo de masas actual. A los trabajadores, y a las clases medias y altas se añadirá ahora la población jubilada, lo que dará lugar al reclamo a gran escala de espacios de ocio y recreativos, con el clima y el mar como recursos turísticos esenciales. Será el inicio de un nuevo fenómeno, el turismo de masas (Barrado D. & Calabuig J., 2001.).

Para gestionar la gran demanda de turismo litoral, aparecen nuevos agentes con capacidad económica internacional que gestionarán la demanda y la oferta turística, será el turoperador como forma de organización empresarial. De hecho, para cubrir la creciente demanda de alojamientos turísticos en las zonas costeras, se irá ocupando y densificando grandes tramos del litoral, dando lugar a una gran diversificación social y espacial de la oferta hotelera. Cuando la ocupación y densificación en extensión no fue suficiente, se comenzó a crecer en altura para incrementar los beneficios, lo que dio lugar a grandes pantallas frente a la costa. También se desarrollaron nuevas modalidades de alojamiento, clubes residenciales, segundas residencias, campings y bloques de apartamentos, lo que dio lugar a un continuo urbano todo en el litoral mediterráneo español. A la oferta residencial, habría que sumar el desarrollo de la oferta complementaria, restaurantes, comercios, zonas deportivas, piscinas, locales de ocio nocturno, parques de atracciones, etc.

Al aumento progresivo de las condiciones de vida de los trabajadores, se sumó los grandes avances en medios de transportes a lo largo del siglo XX. El desarrollo de las infraestructuras fue fundamental en este proceso, facilitándose la accesibilidad a todo el territorio en menor tiempo, gracias al avión a reacción se facilitará el acceso a áreas cada vez más remotas, así como a la generalización del automóvil. Cada vez que un nuevo medio de transporte colectivo disminuía los tiempos de viaje, incrementando la velocidad, se ampliaba el radio de acción hacia nuevos destinos. En 1950, el turoperador británico Horizon Holidays vendió el primer vuelo chárter, abriendo la era del paquete combinado, como una de los factores determinantes para el turismo de masas (Barrado D. & Calabuig J., 2001). A medida que las áreas litorales más cercanas a los focos emisores han ido alcanzando el estado de saturación se ha ido trasladando el turismo de masas hacia destinos cada vez más lejanos (Butler, 1980), alcanzando lugares hasta ahora reservados a las élites (Barrado D. & Calabuig J., 2001).

## **1.6. Origen y desarrollo del turismo en España; el *boom* de la construcción turística**

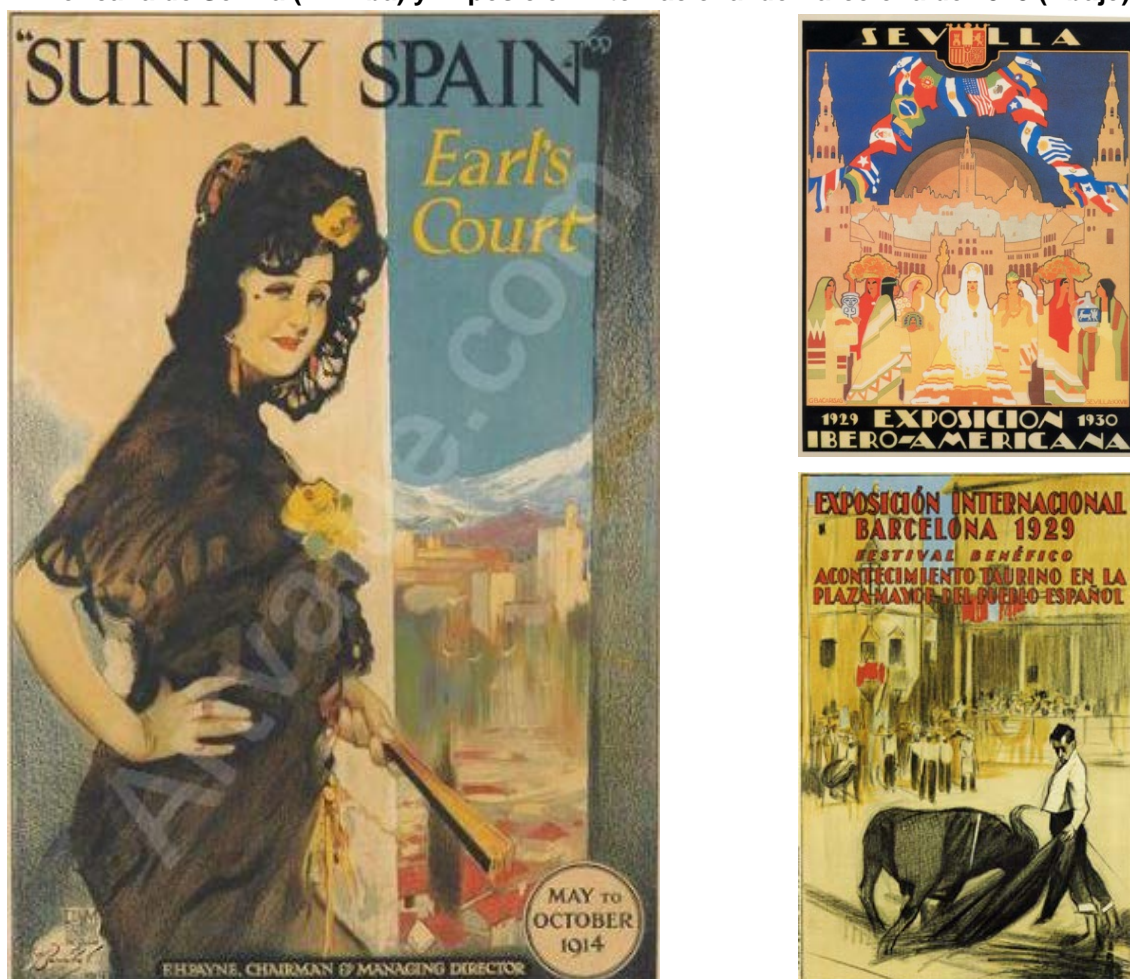
Las primeras acciones estatales con el objetivo de impulsar el turismo en España tienen lugar durante el reinado del Rey Alfonso XIII. Éste ordena la creación, en el año 1903, de la primera organización turística por Real Decreto de 6 de octubre de 1903, *La Comisión Nacional para el Turismo* (Cruz, 2001). Posteriormente, en el año 1905 se crea la Comisión Nacional del Turismo dependiente del Ministerio de Fomento, cuya función era la promoción turística y la coordinación de las acciones entre las diferentes administraciones. Se abre también, la primera



oficina de información turística y se crea la primera agencia de viajes española, Viajes Marsans. En 1908, se crea en Barcelona la *Sociedad de Atracción de Forasteros* y en 1909 se inaugura la primera oficina de información turística en Barcelona. La Comisión Nacional de Turismo pasa en 1911 a denominarse Comisaría Regia de Turismo, especializada en el turismo de élite. En esta época comienza la restauración de monumentos como las Jardines del Alcázar de Sevilla o la Casa del Greco. En el año 1928 se sustituye la Comisaría Regia de Turismo por el Patronato Nacional de Turismo. Al año siguiente tienen lugar la Exposición Universal de Barcelona y la Exposición Iberoamericana de Sevilla (Figura 10). El primer eslogan para la promoción del turismo en España se denominó *Sunny Spain* (Figura 11).

Por *Real Decreto de 25 de Abril de 1928* se ordena la creación del *Patronato Nacional de Turismo*, incorporándose a él, en el año 1930 la *Dirección Nacional de Navegación y Transporte Aéreo*. Por *Real decreto de 2 de noviembre de 1928*, publicado por el Ministerio de Economía, se crea la Cámara Oficial de Hostelería de España. Este decreto será modificado el 10 de noviembre de 1930, obligándose a la colegiación de todas las personas y entidades jurídicas dedicadas a la explotación turística (Cruz, 2001). En 1930 se crea el *Patronato Nacional de Turismo*, en el que se destacaban los beneficios que podría generar esta actividad, así como la potencialidad de España en esta materia. Se argumentaba que el turismo podría nivelar la balanza comercial del país al igual que había ocurrido en Francia o Italia (Hernández, 2007).

Figura 11. Cartel con el primer slogan turístico español (Izquierda). Exposición Ibero-Americana de Sevilla (Arriba) y Exposición Internacional de Barcelona de 1929 (Abajo)



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida (Arriba). Desconocida (Abajo)

Durante la Segunda República Española se verá lastrado el crecimiento turístico debido a la crisis económica resultante del *Crack del año 29* y la inestabilidad política de los años venideros. Durante este periodo, el Gobierno de La República regula, mediante la publicación de una *Orden Ministerial de 23 de enero de 1934*, el desembarco de extranjeros en las Islas Baleares. En ese mismo año, por otra *O.M. de 12 de noviembre*, se crean los *sindicatos del turismo*. El siguiente año, por *Decreto de 7 de junio de 1935*, se destina a la Guardia Civil como Cuerpo encargado del Registro de Entradas y Salidas de viajeros en los establecimientos turísticos (Cruz, 2001). Posteriormente, durante la Guerra Civil Española (1936-1939) se detiene el desarrollo turístico del país. Tras esta contienda bélica, el nuevo régimen militar publica, el 8 de abril de 1939, una Orden Ministerial de Gobernación, creando el *Servicio Nacional del Turismo* encargado de ejecutar las normas de apertura, clasificación y fijación de los precios de la industria hotelera. El uno de mayo de este mismo año, mediante otra Orden del Ministerio de Organización y Acción Judicial, se reglamentó la hostelería, cafés y bares (Cruz, 2001).

Debido a la penosa situación de la economía española tras la *Guerra Civil*, se recurre al turismo como elemento capaz de producir las divisas suficientes para la modernización e industrialización del país. Por tal motivo a partir de la década de los años 50, motivado por el incremento del estado del bienestar en los países occidentales, comienza a desarrollarse de nuevo el turismo. En el año 1951 se crea el *Ministerio de Información y Turismo*, el cual sustituyó a la *Dirección General de Turismo*, dependiente del *Ministerio de Fomento*. Como hecho relevante, el cual fue trascendental para el desarrollo económico del país y por lo tanto para el desarrollo turístico, se firma el *Pacto Económico-Militar Hispano-Americano* el 27 de septiembre de 1953. Mediante este pacto, España recibió ayuda económica a cambio de facilitar la instalación de bases militares americanas en su territorio. El 15 de diciembre de 1955, España es admitida en la Organización de las Naciones Unidas (ONU). En 1959, España ingresa en la actual Organización Europea de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), (Cruz, 2001). En esta época, se promueve desde el gobierno el Plan de Estabilización y Liberalización de la Economía, basado en la economía de mercado, rompiendo con el anterior sistema económico autocrático y militar anterior (Cruz, 2001), hecho que marcaría el comienzo del *boom turístico* en España.

En la década de los años 60, se produce una explosión en el desarrollo turístico español, configurándose el turismo de masas tal y como lo conocemos en la actualidad. En 1962, el *Decreto 2298/1962* crearía la *Subsecretaría de Turismo* dentro del *Ministerio de Información y Turismo*. Poco después se crearía el *Instituto de Estudios Turísticos* y la *Escuela Oficial de Turismo*. Este impulso estuvo motivado por factores externos, como el incremento del poder adquisitivo de la clase media en la Europa occidental, o factores internos, como el bajo coste de la mano de obra, o el desarrollo de las infraestructuras. Estos hechos dieron lugar al fuerte desarrollo de cuatro destinos turísticos costeros (DTC), las Islas Canarias, las Baleares, la Costa del Sol y la Costa Brava. El *boom* de la construcción turística en España tiene lugar en la década de los años 60, y su origen en el litoral mediterráneo, las Islas Canarias y Baleares. Este *boom* constructivo dio lugar a una gran transformación económica y social en estas regiones. Pequeñas poblaciones costeras se transformaron en modernas ciudades dedicadas al placer y al ocio, perdiendo su carácter tradicional, y en muchos casos, reduciendo a la mínima expresión los núcleos urbanos tradicionales respecto de la nueva urbanización turística.

En la mayoría de los casos, debido a la novedad del fenómeno, a la falta de experiencia y a una falta de ordenación y planificación turística, se generó un gran desorden urbanístico que dio lugar a urbanizaciones que mezclaban casas unifamiliares con altos edificios de apartamentos, lo que dio lugar a un desorden urbanístico sin precedentes alimentado por la especulación del suelo (Fernández, 1991). En Canarias, la actividad constructora-inmobiliaria



turística se desarrolló al margen de las necesidades de la población. Destacó la carencia de una planificación, de ordenación y control del suelo, produciendo desequilibrios sociales, laborales y económicos, los cuales se han venido agravando con el paso del tiempo, debido a la fuerte inmigración extranjera (Cruz, 2001). Tampoco favoreció la *Ley de 1956 sobre Régimen del Suelo Urbano*, reformada en 1975 y aplicada al turismo. Esta Ley favoreció la masificación de las costas canarias, en las cuales habría que haber aplicado una legislación más acorde con el limitado territorio Canario (Cruz, 2001).

Uno de los fracasos de la administración fue la Ordenación del Territorio, lo que impidió un desarrollo urbanístico y turístico equilibrado, dando lugar a un gran descontrol urbano y a la masificación actual del litoral. La *Ley de Régimen del Suelo de 1956* tenía como finalidad regular los procesos de transformación del suelo, en función de las necesidades de la población residente, por lo que era inadecuada para regular el desarrollo urbano turístico. Los planes de ordenación urbana se organizaban en cascada de la siguiente forma, desde el *plan general*, el cual se desarrollaba mediante proyectos de urbanización o de ejecución de infraestructuras, y finalmente se ejecutaban los Proyectos de Edificación. Estos planes podían llegar a ser acometidos simultáneamente. Esto dio lugar a que se desarrollaran Planes Generales con el único objetivo de facilitar el desarrollo turístico, permitiendo incluso la transformación del suelo rústico en urbano con la simple redacción del plan general de ordenación. Esta situación se verá beneficiada por una falta de tratamiento del suelo rústico, y una falta de protección del paisaje, la flora, la fauna y el patrimonio, lo que ayudó aún más a una rápida degradación de las costas (Cruz, 2001).

Debido a la entrada de capitales extranjeros en el negocio turístico, los precios de los terrenos costeros, próximos a lugares de interés turístico como playas, pronto aumentaron exponencialmente sus precios. Uno de los efectos de la entrada de capital extranjero en las inversiones turísticas, dio lugar a que gran cantidad de suelo turístico pasase a manos foráneas con la compra de terrenos y viviendas. Esto llegó a suponer una preocupación para el gobierno, especialmente en determinadas zonas como Mallorca.

Estos hechos, sumado a la permisividad de los ayuntamientos, dieron lugar a que las construcciones turísticas que en un primer momento no sobrepasaban las cuatro plantas de altura, pronto se elevaran hasta las veinticinco plantas, e incluso llegando a sobrepasar la treintena en algunos casos. Esto se debió en parte a una falta de preparación técnico-turística, mediante la cual dar respuesta a un urbanismo complejo, y de rápido crecimiento en el que entraran en juego las infraestructuras, los abastecimientos y los servicios. La falta de experiencia, sumada a la especulación del suelo y a la corrupción de las administraciones locales, dio como resultado un desorden urbanístico compuesto por construcciones mastodónticas y murallas de cemento, las cuales no respetaron los planes de ordenación territorial o urbanísticos existentes. Debido a la gran transformación que muchas localidades costeras llegaron a sufrir en tan sólo diez años, podemos considerar a la década de los años 60 como la *década revolucionaria del turismo* (Fernández, 1991).

Toda esta vorágine constructiva, atrajo hacia las costas a gran cantidad de población, para trabajar en la construcción y en los servicios turísticos que se iban estableciendo. Este hecho, dio lugar a que se desarrollaran, en los entornos de las nuevas urbanizaciones turísticas, colonias y zonas residenciales para acoger a esta creciente población. Además, la construcción de todos los establecimientos de alojamiento turístico trajo consigo nuevas infraestructuras dedicadas al ocio, las cuales complementaban la oferta residencial. Estas instalaciones consistieron en como campos de golf, puertos deportivos, instalaciones deportivas, centros comerciales, locales de ocio nocturno, parques temáticos, etc.

La década de los años 70 sería marcada por la crisis del petróleo y la inestabilidad política de los últimos años de la dictadura, lo que desembocaría en un descenso sustancial del número de turistas. La posterior transición hacia una monarquía parlamentaria y la entrada de España en la Unión Europea favorecería de nuevo el desarrollo turístico del país. En 1975 tuvo lugar la primera reunión de la *Asamblea General de la Organización Mundial del Turismo* (OMT), celebrada en Madrid, y eligiendo a esta ciudad como sede de la organización. La secretaría General de la OMT se instala en Madrid el 1 de Enero de 1976.

A finales de los años 80, se produce una crisis del modelo tradicional de turismo de sol y playa, por lo que se comienzan a desarrollar políticas que intentan contrarrestar el desplome turístico. Estas políticas tenían como objetivo potenciar un turismo de calidad y la diversificación de la oferta turística, mediante el desarrollo de parques temáticos, campos de golf, puertos deportivos, etc., reduciendo la rigidez del sector. Por otro lado, mediante la creación de turoperadores nacionales se disminuyó la dependencia del exterior. En estos años se comienza también a tomar conciencia de la necesidad de preservar la calidad medioambiental.

Durante los años 90, se produce un nuevo *boom turístico*. En esta década se redacta el *Libro Blanco del Turismo* (1990), en el cual se expone como debe de ser el nuevo modelo de desarrollo turístico. En el año 1992 tienen lugar la Exposición Universal de Sevilla y los Juegos Olímpicos de Barcelona, eventos los cuales consolidarían la imagen turística española en todo el mundo. España se consolidará de esta forma como uno de los países turísticos líderes a nivel mundial, potenciando su oferta y su imagen. En esta década, con la redacción de las nuevas leyes sobre planes de ordenación del territorio y suelo rústico, y las declaraciones de espacios naturales y su protección, se dará un gran paso en la recuperación del medio ambiente y los espacios naturales (Cruz, 2001).

Con la entrada del nuevo milenio, se tiene ya conciencia de los desequilibrios medioambientales que han producido el desarrollo turístico, y la recuperación medioambiental pasa a ser una prioridad de todas las administraciones. Durante la crisis financiera que se produce a partir del año 2008, el sector turístico casi no se verá afectado y pasará a ser un sector clave para la recuperación de la economía española.

Es evidente el impacto que el turismo ha tenido en el desarrollo urbanístico de las zonas costeras del Mediterráneo, las Islas Canarias y Baleares, debido a que los alojamientos turísticos son la pieza fundamental que permite la recepción de turistas. Todo este conglomerado de urbanizaciones turísticas costeras ha ido creando una gran conurbación litoral especializada en el consumo del ocio, lo cual ha dado lugar a la configuración de una nueva geografía humana (Fernández, 1991). Recientemente, tras la crisis financiera internacional, y el estallido de la burbuja inmobiliaria a partir del año 2007, se pondrá de manifiesto los desequilibrios del sector turístico español, debido a su vinculación y alta dependencia respecto al sector inmobiliario y de la construcción.

### **1.7. Desarrollo turístico canario: contexto sociocultural y las consecuencias económicas del fenómeno**

Las Islas Canarias son un archipiélago situado en la región atlántica de la Macaronesia. Con un territorio de 7.500 Km<sup>2</sup> acoge a una población de aproximadamente 1.800.000 personas y recibe cada año hasta 12.000.000 de turistas. El fuerte desarrollo turístico que han experimentado estas islas durante las últimas décadas se debe a multitud de factores. Entre estos, cabe destacar el atractivo de su litoral, la variedad y singularidad de sus paisajes, la

calidad de la oferta *alojativa*, la seguridad y estabilidad jurídica, política y física de las personas, aparte del estilo de vida abierto y tolerante de sus habitantes.

Al igual que ha ocurrido en el contexto internacional, el desarrollo del turismo en el archipiélago canario puede ser fragmentado en diferentes periodos, variando de fases expansivas a recesivas en función de diversos factores, tanto internos como externos al destino. Diversos autores han tratado de determinar las diferentes fases de desarrollo turístico en este archipiélago en función de diferentes criterios como, por ejemplo, las crisis económicas internacionales o los cambios en el modelo de desarrollo turístico. Cada una de estas fases ha dado lugar a una gran variedad de desarrollos urbanos así como de tipologías edificatorias y estilos de arquitectura concretos.

### 1.7.1. Fase de Prototurismo o turismo temprano (S. XVI – S. XVIII)

Las primeras referencias que constatan la existencia de las Islas Canarias provienen de las mitologías griega y romana. La creencia griega consideraba que las Islas Afortunadas o Islas de los Bienaventurados eran el lugar donde las almas virtuosas gozarían del reposo perfecto después de la muerte, lo que identificaban con los *Campos Elíseos*, concepto similar al *Paraíso* de las religiones monoteístas actuales. Este lugar se situaría en el Océano Atlántico al otro lado del continente africano. Hesíodo, en *Los trabajos y los días*, atribuye la creación de este lugar de paz y abundancia (tres cosechas anuales) a Zeus, quien lo habría dispuesto como recompensa a la esforzada vida y muerte de los héroes o semidioses que formaron la cuarta generación de los hombres. Por otro lado, con el nombre latino de *Fortunatae Insulae*, este archipiélago aparece citado en las fuentes romanas, que lo identifican con islas reales situadas más allá del Estrecho de Gibraltar. Sertorio, en el año 82 ac., encontró en Gades un marinero que decía haber estado en ellas, el cual destacó que su clima era espléndido, su temperatura agradable todo el año, donde llovía poco y los vientos del oeste las refrescaban. Espontáneamente producían manjares que permitían a sus indolentes habitantes nutrirse sin esfuerzo.

A partir del S. XVI se inicia el conocimiento de las islas en el *Viejo Continente* de la mano de exploradores, científicos y naturistas que hacían escala en el archipiélago durante sus travesías de investigación. Estas expediciones fueron motivadas por un espíritu aventurero el cual se vinculaba a la idea del romanticismo (Domínguez, 2008). Entre estos ilustres aventureros desatacaron en su paso por las islas personalidades tales como William Dampier, el Conde de La Pérouse, George Vancouver o Alexander Von Humboldt (González, 2007).

Gracias a estos primeros navegantes, las islas se comienzan a dar a conocer en el *viejo continente*, principalmente por la visita de exploradores que hacían escala en el archipiélago durante sus viajes de exploración a partir del S. XVI. Uno de estos aventureros sería el explorador James Cook, que recaló en las Islas Canarias en el año 1776, dando a conocer la calidad ambiental y el clima benigno del que disfrutaban las islas durante todo el año. Estos factores climáticos favorables eran considerados benéficos para la cura de enfermedades respiratorias o epidérmicas, que junto a los beneficios de los baños de mar conformaban una oferta sanitaria de gran valor. En 1887 el médico británico Douglas escribe en referencia a Las Palmas de Gran Canaria lo siguiente, “tiene el mejor clima del mundo que nosotros hayamos conocido”, (...) Gran Canaria “es la más afortunada de las Islas Afortunadas” (Douglas, 1887: 14 en Hernández, 2007).

Uno de estos aventureros fue el explorador James Cook, quien debido a la posición geoestratégica de las Islas Canarias, recaló por primera vez en ellas en el año 1776. Este

hecho le permitió constatar la calidad ambiental y la benignidad del clima que se disfrutaba en las islas durante todo el año. Posteriormente, en el año 1887 el médico británico Douglas escribe en referencia a Las Palmas de Gran Canaria lo siguiente, “tiene el mejor clima del mundo que nosotros hayamos conocido”, (...) Gran Canaria “es la más afortunada de las Islas Afortunadas” (Douglas, 1887: 14 en Hernández, 2007). Estos factores climáticos comenzarían a ser considerados benígnos para la cura de enfermedades respiratorias o epidérmicas, que junto a los beneficios de los baños de mar conformarán una oferta sanitaria de gran valor. Sin embargo, a pesar de sus cualidades climáticas, hasta finales del S XIX las visitas a las islas seguirían siendo muy esporádicas y el conocimiento de su realidad muy escaso.

Esta primera fase de descubrimiento, previa al inicio del desarrollo turístico es identificado por diversos autores como como la *fase de turismo temprano o prototurismo* (González, 2007). Posteriormente, el establecimiento de diversas rutas marítimas comerciales entre el Reino Unido y las Islas Canarias, a finales del siglo XVIII, harán viable el tránsito de pasajeros entre ambas regiones. El conjunto de estas primeras escalas en las islas se basarán en un turismo de salud escaso y elitista que se asentará en las vertientes de barlovento, en entornos próximos a las capitales insulares. Se inicia de esta forma la *época antigua del turismo*, que se prolongará hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (Cruz, 2001).

### 1.7.2. *Época antigua del turismo*

La *época antigua de turismo* se subdivide a su vez en diferentes periodos marcados principalmente por los acontecimientos bélicos. Tras el establecimiento de rutas comerciales entre el viejo continente y el archipiélago canario, hecho que permitió establecer una importante corriente de visitantes entre algunos países europeos y las Islas Canarias, se inicia el turismo en las islas (Domínguez, 2008). De esta forma, se da comienzo al *periodo de iniciación del turismo en Canarias*, fase de desarrollo turístico que abarcará desde finales del siglo XVIII hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial.

#### 1.7.2.1. *El nacimiento del turismo (finales S. XVIII – finales S XIX)*

Durante este primer periodo de desarrollo turístico, la sociedad canaria era eminentemente agraria, especializada en el monocultivo de la *cochinilla*, parásito de la tunera utilizado como tinte natural. La actividad económica estaba dominada por numerosas empresas e inversiones británicas, las cuales casi monopolizaban el comercio, la agricultura y las comunicaciones marítimas. Los británicos, fueron además los que impulsaron la estación carbonera las operaciones bancarias, la exportación de productos agrícolas y el inicio del turismo en las islas (Cruz, 2001). Reflejo de esta pujanza británica será la publicación por aquellos años de las revistas en lengua inglesa *The Canary Islands Review* y *The Canary Islands Gazette*.

Este desarrollo comercial dará lugar a que las Islas Canarias sean cada vez más conocidas en el extranjero y ello se refleja en la publicación de diversas guías turísticas, como la de Stone (1887), o Brown (1889) (Hernández, 2007). El británico Latimer (1886), escribió en su libro *Porqué escogimos Canarias*, (1888) “muchos desean escapar de nuestro duro invierno e irritante primavera (...) encontrando en Canarias grandes ventajas para aprender más de estas Islas, de las que se podrá disfrutar tanto de un gran conocimiento como de su buen clima (Latimier, 1888: 3 en Hernández, 2007). El británico Brown, en 1889 será uno de los primeros en hacer referencia a Maspalomas en su guía inglesa sobre Canarias y Madeira. Posteriormente, otros intelectuales como la escritora Agatha Christie, el filósofo Unamuno, o el

premio nobel José Sousa Saramago, entre otros, visitarán las islas, y algunos de ellos establecerán ahí su residencia permanente.

Otro de estos autores, Reina (1893) escribiría lo siguiente: “Desde el mes de octubre propicia llegar a Las Palmas considerable número de viajeros de distintas nacionalidades y en su mayoría ingleses, a reparar sus fuerzas en este privilegiado clima, o buscar alivio a sus dolencias; constituyendo una importante colonia de extranjeros que se distribuyen en toda la isla en continuas excursiones hacia el interior, encontrando siempre el sitio a propósito para sus diferentes gustos y aficiones quedándose unos en los pintorescos y floridos pagos de Tafira y Ex-monte Lentiscal, lejos de la sociedad y en contacto con la naturaleza, prefiriendo otros Las Palmas, por la comodidad y confort de sus magníficos hoteles y el trato social distinguido de sus moradores” (Reina, 1893; 53 en Hernández, 2007).

Otro factor determinante en el desarrollo turístico de las islas fue el establecimiento de rutas comerciales con el África occidental que dieron un fuerte impulso a la construcción de instalaciones portuarias, lo que será clave para el desarrollo económico y social de las futuras generaciones. Si el flujo de turistas se vio favorecido por la mejora considerable de las infraestructuras marítimas (Hernández, 2007), la principal de estas infraestructuras será sin duda la construcción del Puerto de Luz y Las Palmas (Figura 12 y 13), según el proyecto del ingeniero Fernando León y Castillo, cuyas obras se iniciarían en 1883 y finalizarían en 1903 (Cruz, 2001). A finales del siglo XIX esta infraestructura ya se habría convertido en el principal fondeadero de las islas y su culminación implicará la mejora sustancial de las conexiones con el continente europeo. Estas infraestructuras permitieron incrementar la actividad comercial que desarrollaban los británicos en el Puerto de la Luz, mejorando sustancialmente el abastecimiento isleño y las exportaciones agrícolas del país.

Figura 12. Puerto de La Luz y Las Palmas



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

A finales del siglo XIX, el establecimiento de estas rutas marítimas entre Europa y África occidental, haciendo escala en Las Palmas (Figura 14) permitió el establecimiento de un

sistema regular de viajeros, lo que supondrá el empuje definitivo del turismo en las islas. Entre estas navieras, destacó la inglesa *Elde & Dempster Lines*, la cual servía rutas entre el Reino Unido y África occidental haciendo escala en Las Palmas, y la cual crearía posteriormente la filial *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* que comenzaría a operar las primeras rutas interinsulares. Otra de estas navieras sería la *Unión Castle Line*, que proveía rutas entre el Reino Unido y Sudáfrica, o la también británica, *Yeoward Line*, la cual introdujo por primera en el transporte marítimo el concepto de ocio, al organizar los primeros cruceros de la época (Cantero & Mauricio, 2012).

Figura 13. Puerto de La Luz y Las Palmas (1905)



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 14. Cartel promocional de Royal Holland Lloyd (Izquierda). Cartel promocional de Elder Dempster and Cº Limited (1913)



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Otras de las infraestructuras que fueron fundamentales para el impulso del desarrollo turístico, económico, y social de las islas, fue la construcción de los primeros aeropuertos isleños. Sería a partir de la solicitud en 1920 por parte del cónsul de Francia en las islas, de unos terrenos para el aterrizaje de un avión francés que permitiera establecer un servicio aéreo comercial entre Francia y sus colonias africanas, lo que dio lugar a que se comenzara a estudiar la posibilidad de promover una infraestructura de este tipo en las islas. Como precedente, diversos hidroaviones había ya amerizado las bahías de la Luz y Gando haciendo escala en los frecuentes *raids* entre los tres continentes (Hernández, 2007). Entre estos, el *Plus Ultra*, del Ejército del Aire Español, el cual realizó en 1926 el primer vuelo entre España y América, uniendo Palos de la Frontera con Buenos Aires haciendo varias escalas, una de ellas Las Palmas. La Sociedad de Fomento del Turismo de Gran Canaria ya había solicitado la apertura de un aeródromo en Gando para dar cobertura a uno de estos *raids* entre la Península y las islas (VV. AA., 1996; en Hernández, 2007). Pero no será finalmente, hasta 1930 cuando se autorice definitivamente la construcción del Aeropuerto Internacional de Gando en la isla de Gran Canaria (Cruz, 2001).

### 1.7.2.2. *Inicio del turismo en las islas (finales S. XIX – 1ª Guerra Mundial)*

A finales del siglo XIX se dará definitivamente el impulso al desarrollo turístico en las islas con la apertura de los primeros *Health Resorts* en Las Palmas de Gran Canaria y el Puerto de la Cruz, los cuales darían acogida a los visitantes que llegaban a las islas gracias al aumento de la accesibilidad que los avances en infraestructuras y comunicaciones proporcionaban. Esta será la primera oferta de alojamiento turístico, creada exclusivamente para el ocio de las personas que buscaban el disfrute del clima y del mar (Cáceres, 2001)<sup>5</sup>.

Entre 1883 y 1884 las islas reciben la visita de Olivia Stone, la cual hace una descripción de los paisajes de las islas. Otros viajeros destacados de la época, que visitaron las islas serán Christ, en el primer lustro de 1880, Latimier y Lee en 1886, Edwardes en 1887 y Withford en 1889 entre otros, en la línea de los exploradores de finales del S XVI sus visitas se limitaron por lo general a visitar los municipios limítrofes a las capitales (Hernández, 2007). El británico Brown, en 1889 es uno de los primeros en hacer referencia a Maspalomas en su guía inglesa sobre Canarias y Madeira “existen grandes arenales con muchos tipos de aves y un faro” (Brown, 1889: 102; en Hernández, 2007). En esta misma época el francés Verneau nos aproxima aún más a la realidad de estos paisajes sureños “poco fértiles a los que se llega a hacer producir alguna cosa a base de trabajo y llevando canales, con grandes costos, el agua que nace en el cráter de Tirajana. En Maspalomas el millo crece muy alto y sobrepasa la estatura de un hombre, pero desde hace más de veinte años las mazorcas están atacadas por un parásito que apenas deja madurar los granos” (Verneau, 1881; 173 en Hernández, 2007).

Estas circunstancias dan lugar a que a partir de la década los ochenta del siglo XIX se puedan desarrollar en Canarias un incipiente turismo de salud. Miles de enfermos se desplazan hasta las islas de Gran Canaria y Tenerife para tratar de curar o aliviar enfermedades comunes de la época como, por ejemplo, la tuberculosis (González, 2007). Este hecho hace que se asiente en las islas una colonia estable de extranjeros entre los que destacan los ingleses, los alemanes y los franceses. Uno de los primeros enclaves será en el Valle de la Orotava (Tenerife), debido a sus excelentes cualidades climáticas y paisajísticas. En Gran Canaria, los empresarios ingleses vinculados a la actividad comercial del Puerto darán apertura al primer hotel de Las Palmas, el Hotel Metropól (1894), situado frente al mar en el actual distrito de Ciudad Jardín. Posteriormente, próximo a este último hotel se construirá el Hotel Santa Catalina (Figura 13),

<sup>5</sup> Para ampliar información (Uwe Riedel, 1972 en Cáceres 2001: 23).



de promoción pública y aún en funcionamiento actualmente. En este hotel se hospedarían personajes tan ilustres como Winston Churchill, o Gregory Peck. Para el año 1905 la ciudad de Las Palmas contará ya con seis hoteles, el Hotel Santa Catalina, el Metropole, el Quiney, el Cuatro Estaciones, la Unión y el Hotel Montañesa. A estos seis, habría que sumar otros tres en el puerto de La Luz, el Rayo, el Tranvía, y La Marina (Zumbado, 1905; en Hernández, 2007).

A parte de estos hoteles vinculados a la costa, en este periodo también se desarrollan en Gran Canaria hoteles en zonas interiores con alta calidad paisajística y ambiental, vinculados al golf y otros deportes introducidos en la isla por los británicos, como el tenis, el críquet, el fútbol. Es de destacar que en Gran Canaria se inaugure el 17 de diciembre de 1891 el que será el primer Real Club de Golf de España, vinculado al Hotel Santa Brígida (aún en funcionamiento) (Figura 15), y al hotel Bellavista, ambos situados en Tafira (Cáceres 2001: 24). Para el año 1911 Las Palmas contaría ya con una quincena de hoteles y alrededor de unos 3.500 turistas anuales. El resto de alojamientos en esta isla consistía en diversas fondas o casa de huéspedes de baja calidad, ninguno localizado aún en la parte sur (Hernández, 2007).

Figura 15. Hotel Santa Catalina (Izquierda). Hotel Santa Brígida



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En algunos de estos hoteles se hospedaron personajes tan ilustres como la escritora inglesa Agatha Christie (Figura 17), quien en 1927 se refugiaría en los Hoteles Taoro del Puerto de La Cruz y en el Hotel Metropole (Figura 16) de Las Palmas de Gran Canaria, para superar una fuerte crisis emocional. Durante esta breve estancia en Canarias, Agatha Christie finalizó su obra *El Misterio del Tren Azul*, e inicia otras dos novelas enmarcadas en el espectacular paisaje de las islas, *El enigmático Mr. Quin*, en La Orotava, y *Mrs. Marple y los trece problemas* en Agaete, Gran Canaria. Estas dos novelas acabarán siendo dos de sus mejores contribuciones. Tras quince días, la escritora regresa al Reino Unido, convirtiéndose en una entusiasta embajadora de estas islas. Posteriormente, ya en la década de los sesenta, Agatha Christie regresa a Las Palmas, ciudad que adoraba, dejando en ella una huella duradera e imborrable.

“Orotava era un lugar encantador con la gran montaña que lo dominaba todo y las maravillosas flores que crecían por todas partes, alrededor del hotel. Había, sin embargo, dos cosas que le molestaban, la bruma que descendía de la montaña al mediodía y que convertía lo que había sido una espléndida mañana en un día completamente gris; a veces incluso llovía, y los baños de mar, para los aficionados a nadar, resultaban terribles. Tenías que tumbarte boca arriba en una playa volcánica en pendiente, enterrar los dedos en la arena y esperar a que las holas te cubrieran (...). Resultaba imposible meterse en el mar y empezar a nadar; sólo lo hacía los dos o tres nadadores más fuertes de la isla, e incluso uno de ellos se había ahogado en el día



anterior. Por eso, al cabo de una semana nos trasladamos a Las Palmas de Gran Canaria” (Cantero y Mauricio, 2012: pág. 30).

Figura 16. Hotel Taoro (Izquierda). Hotel Metropol



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Posteriormente, ya en la década de los sesenta, Agatha Christie regresa a Canarias, ciudad que adoraba, dejando en ella una huella duradera e imborrable. Aunque, después de cincuenta años de su primera visita, escribió lo siguiente en su autobiografía:

“Las Palmas me parece aún el lugar de descanso ideal en los meses de invierno. Pero creo que hoy se ha convertido en un gran centro turístico y ha perdido su encanto de entonces. En aquel tiempo era un lugar tranquilo y lleno de paz. Iba muy poca gente, salvo los que se quedaban uno o dos meses y lo prefería a Madeira. Tenía dos playas perfectas; la temperatura también lo era; la media era de unos 25 grados, que para mí es la temperatura ideal del verano. La mayor parte del día soplaba una brisa estupenda y las noches eran lo suficientemente cálidas para sentarse a cenar al aire libre” (Cantero y Mauricio, 2012: 30).

Figura 17. Agatha Christie en Canarias (Izquierda). Portada Agencia Thompson y Cía



FUENTE: Nicolás González Lemus, *Agatha Christie en Canarias* (Izquierda) Desconocida.

Los canarios eran ya conscientes de las delicias del clima isleño para los turistas, lo que se pone de manifiesto en las publicaciones del semanario *Canarias turista*, fundada en Las Palmas en 1910. *Esta revista se ha fundado para fomentar el turismo, como lo indica su nombre, y el turismo es, según un juicio en que todos absolutamente coinciden, la primera de las fuentes de riqueza que tenemos a nuestro alcance* (Hernández, 2007). Al igual se expresaban otros autores, aunque ponía ya de manifiesto que se debía propiciar un desarrollo turístico inteligente “El turismo explotado con inteligencia y perseverancia supone una renta cuantiosa que irá creciendo de año en año y que a poco tiempo nos daría un sólido bienestar, repartido entre todas las clases sociales” (...) “El turismo es dinero, riqueza, es abundancia, es contratación, es progreso económico y social, es cultura, que cambiaría la faz de país en pocos años (González Díaz, 1910; en Hernández 2007: 127).

En estos años se ponen en marcha diversas iniciativas para fomentar el turismo en la capital, Las Palmas. En 1910 se crea la Sociedad de Propaganda y Fomento del Turismo de Gran Canaria, con la idea de difundir la imagen turística de la isla por Europa. En este mismo año, se aprueban los estatutos de la *Junta de Turismo* presidida por el alcalde de la ciudad y el conde de la Vega Grande, con la idea de organizar, fomentar y promocionar el turismo en la ciudad y convertirla en un centro del turismo mundial (Hernández, 2007). Por otro lado, en estos años se inician los cruceros, los cuales hacen escala en el puerto de La Luz, aportando importantes beneficios a la ciudad. Y así se recoge en la última novela de Julio Verne *Agencia Thompson y Cía* (1893) (Cáceres 2001: 24) (Figura 16). En este contexto y en la línea de potenciación de la actividad turística se inaugura en Las Palmas en 1909 el Real Club Náutico de Gran Canaria para ofrecer un lugar de relación social a los viajeros que llegaban a la ciudad (Cruz, 2001). En 1910 se crea la Sociedad de Propaganda y Fomento del Turismo de Gran Canaria, con la idea de difundir la imagen turística de la isla por Europa. En este mismo año, se aprueban los estatutos de la, *Junta de Turismo*, presidida por el alcalde de la ciudad y el conde de la Vega Grande (Hernández, 2007), con la idea de organizar, fomentar y promocionar el turismo en la ciudad, y convertirla en un centro del turismo mundial.

En definitiva, en la fase de iniciación turística la mejora de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, la ampliación de los recintos portuarios, la primera red de carreteras insulares, el desarrollo de los buques de vapor y, posteriormente, los vehículos motorizados, tuvieron un efecto en el incremento de visitantes que llegaban a las islas de Gran Canaria y Tenerife (Domínguez, 2008). Sin embargo, el impacto espacial de esta fase de desarrollo es aún muy escaso, ya que se trató de un turismo de élite para el que solo se construyeron algunos hoteles y balnearios de lujo (Rodríguez, 2007).

### 1.7.2.3. *Periodo Bélico (1ª Guerra Mundial - Guerra Civil Española - 2ª Guerra Mundial)*

Tras un primer periodo expansivo, el inicio de La Primera Guerra Mundial (1914-18) dará lugar a la primera gran crisis turística en las islas. Este hecho supondrá un brusco parón para el que hasta ahora había sido un brillante desarrollo, provocado principalmente por la drástica disminución de los transportes marítimos, lo que produjo un aislamiento que impidió mantener un movimiento regular de viajeros. Esta primera gran crisis turística provocará, a su vez, el estancamiento de las inversiones y dará lugar a la primera gran incertidumbre respecto al desarrollo turístico de las islas.

Una vez finalizada la *Gran Guerra*, se reinicia débilmente el flujo de turistas. Para algunos autores, el periodo comprendido entre el final de la Primera Guerra Mundial y el inicio de la Guerra Civil Española es considerado como la segunda etapa de desarrollo turístico en

Canarias. Domínguez (2008) considera este periodo como la época de la expansión turística, pero la alarga hasta el inicio del turismo de masas tras la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, otros autores como Cruz (2001) sitúan este periodo de desarrollo turístico entre el año 1931 y 1955, hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial, aunque dividiendo este periodo en dos fases, la primera hasta el año 1936 con el inicio de la Guerra Civil Española, y la segunda hasta el año 1955, año de la liberación económica del régimen franquista.

A pesar de que la contienda bélica generaba un contexto no favorable, se siguen poniendo en marcha iniciativas con el objetivo de promover el desarrollo turístico. Durante el transcurso de este conflicto bélico, el 7 de julio de 1915, se funda en el Gabinete Literario de Las Palmas la *Sociedad Fomento y Turismo de Gran Canaria*, precedente del *Sindicato de Iniciativas y Turismo*. Dicha sociedad, activa hasta el 11 de noviembre de 1928 debía ocuparse del fomento del turismo en la Isla de Gran Canaria con el objetivo de impulsar el desarrollo turístico una vez finalizado el conflicto bélico. Entre sus proyectos se cuentan iniciativas que hoy podrían ser consideradas como parte de un Plan de Excelencia Turística, como por ejemplo, el alumbrado y arbolado del viario, la organización de eventos como conciertos o las fiestas del carnaval (Fomento y Turismo de Gran Canaria, 1917; en Hernández, 2007: 5), o la promoción de un paseo marítimo en la Playa de Las Canteras Es en esta época, cuando Don Domingo Doreste Rodríguez, conocido como Fray Lesco, acuña para la isla de Gran Canaria el eslogan *Continente en Miniatura*, tratando de expresar la gran variedad climática y paisajística que poseía la isla (Cruz, 2001).

En el año 1928 se instaura el *Patronato Provincial de Turismo*, con el objetivo de fomentar el desarrollo turístico. Entre sus prioridades, dar un impulso a la restauración de las instalaciones hoteleras y promover la construcción de nuevos establecimientos *alojativos*. Para el año 1934, Las Palmas cuenta con una docena de hoteles y, si bien el resto de la isla seguiría al margen de la corriente turística, comienza a dar soporte con sus paisajes al turismo de la capital (Hernández, 2007). Esta sociedad se encargaría de la promoción exterior de la isla, de fomentar políticas de embellecimiento del paisaje y se preocuparía en dar a conocer la cultura popular canaria.

Todas estas iniciativas tratarían de introducir en el mercado turístico canario el creciente fenómeno del turismo organizado a través de agencias de viaje, el cual comenzaba a tomar forma. A pesar de todo, estos primeros intentos para volver a promover el turismo fueron difíciles y poco fructíferos, y una vez finalizada la contienda bélica no se pudo reestablecer el desarrollo turístico anterior. Este hecho es debido a diversos factores, como, la mala situación económica y política del Reino de España, el retroceso de las comunicaciones marítimas y una infraestructura hotelera que se había deteriorado durante los últimos años quedando obsoleta. Como ejemplo, durante la contienda bélica habrían cerrado los hoteles Santa Catalina y Metropol, el Victoria y el Santa Brígida (Hernández, 2007).

Finalmente, el despegue económico que se produjo en la Europa de los años 20, y el paulatino restablecimiento de las conexiones marítimas con el *viejo continente*, permitió que volviera a fluir hacia las islas el turismo sanitario, aunque ya comenzaba a ponerse de moda el turismo de baño, el cual se va organizando espacialmente en torno a la playa de Las Canteras (Riedel, 1972; en Hernández, 2007). Este seguiría siendo un turismo de élite y de alto poder adquisitivo, pero comienza a gestarse lo que será el modelo turístico vacacional de sol y playa, y más, concretamente, el *turismo de invierno* en Canarias.

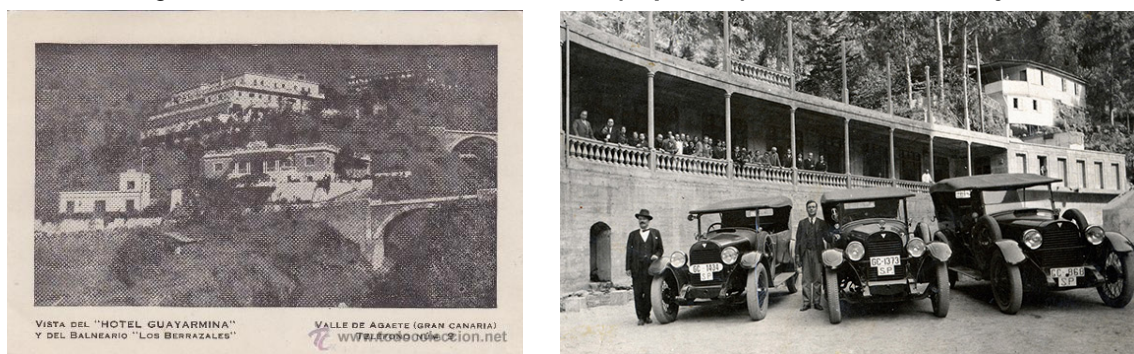
Este turismo invernal se comienza a desarrollar junto al mar en latitudes cálidas, convirtiéndose Canarias en su máximo exponente. Para dar cabida a este incipiente turismo, comienza a urbanizarse el istmo de Guanarteme, en Las Palmas, en lo que era una lengua de arena que unía la isla con la isleta de norte a sur. Este nuevo desarrollo turístico litoral, ya a escala

urbana, convive aún con los hoteles emplazados en las zonas de medianías. Por otro lado, el establecimiento de excursiones alrededor de la isla dará lugar a que se desarrollen por todo el territorio insular algunos establecimientos turísticos relacionados con las aguas termales, como lo sería el balneario de Los Berrazales de Agaete o el de Azuaje en Firgas (Figura 18) (Domínguez, 2008).

Un factor fundamental en esta época sería el inicio de la promoción de los primeros aeropuertos isleños. En 1920, a partir de la solicitud del cónsul de Francia en las islas de unos terrenos para el aterrizaje de un avión francés con la intención de establecer un servicio aéreo comercial entre Francia y sus colonias africanas, dará lugar el inicio de los estudios para promover una infraestructura de este tipo en las islas. Previamente, hidroaviones habían ya amerizado en las bahías de la Luz y de Gando durante el transcurso de los frecuentes raids de la época entre los tres continentes (Hernández, 2007). Pero será finalmente en 1930 cuando se autorice definitivamente la construcción del primer aeropuerto en la isla de Gran Canaria (Cruz, 2001). Se comienza a cambiar el concepto de transporte marítimo, pasando de ser un mero medio de transporte a una nueva forma de viajar, considerada ociosa y placentera. Por aquel entonces destaca la compañía Cunard Line con sus rutas atlánticas y escalas en Las Palmas de Gran Canaria.

Previo al inicio de la Guerra Civil Española se sustituyen en 1934 las sociedades turísticas anteriores por el Sindicato de Turismo, cuyos principales defensores fueron Domingo Doreste (Fray Lesco) y los hermanos Martín-Fernández de La Torre. Entre sus principales actuaciones se encontró la urbanización y ornato de la playa de Las Canteras, la potenciación de la cultura canaria, el arbolado de la ciudad o el proyecto de un albergue en La Cruz de Tejeda (Hernández, 2007). En una conferencia pronunciada en 1936 por Néstor Martín Fernández de la Torre, este dirige por primera vez su mirada hacia el sur de la isla, Maspalomas. "Hemos de tener en cuenta también la formidable playa de Maspalomas. Quizás sea prematuro pensar desde ahora en ella, pero por lo menos evitemos que se haga nada que pueda convertirse en obstáculo para que las generaciones que nos sucedan lleven a cabo los proyectos que en un futuro más inmediato les aconsejen las realidades del momento. No concibamos las cosas en pequeño, sino en grande con la vista en el porvenir" (Guerra de la Torre, 1998; en Hernández, 2007: 14).

Figura 18. Balneario de los Berrazales (Izquierda). Balneario de Azuaje



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Como miembro ilustre, esta institución contó en su junta directiva con el artista Néstor Martín Fernández de la Torre, el cual escribió en 1937 el siguiente manifiesto turístico donde proponía diferentes iniciativas para promover el turismo: *"La revalorización del país; la acentuación de nuestra personalidad; cuidado con las costumbres y aspectos típicos (artesanía, trajes canarios, vinos, etc.); embellecimiento de nuestros pueblos y ciudades; plantación de árboles;*

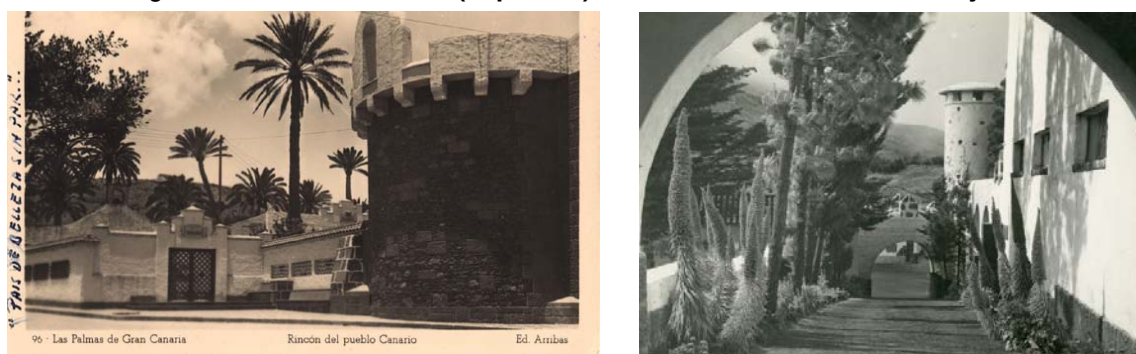


*cuidado en no estropear la Playa de Maspalomas, evitando lo ocurrido en Las Canteras; albergue en la Cruz de Tejeda; Pueblo Canario con exposición permanente de productos isleños; reconstrucción del Hotel Santa Catalina; establecimiento de un Casino o gran Salón de Fiestas; restauración del Castillo de la Luz para ser convertido en Museo; creación de la Casa del Turismo y Mirador de la Caldera de Bandama” (Cruz, 2001: 42).*

El inicio de La Guerra Civil Española (1936-1939) dará lugar a la segunda gran crisis turística en el archipiélago, la cual se prolongará hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Ello supondrá una nueva paralización de la actividad turística aunque, según diversos autores, su impacto no llegaría a ser tan intenso como lo fue la Primera Guerra Mundial (Domínguez, 2008). En estos años de crisis, y tras la muerte de Néstor Martín, el Ayuntamiento de Las Palmas encarga a su hermano, el arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre el diseño y materialización de algunas de las propuestas ideadas por su hermano siguiendo la idea global de búsqueda de una identidad cultural canaria, englobando otros aspectos culturales como los trajes tradicionales, las canciones populares o la gastronomía. Entre sus obras destacan el Pueblo Canario, el Parador Nacional de Tejeda (Figura 19), la restauración del Castillo de la Luz, la Casa del Turismo, el Mirador de Bandama o la reconstrucción del Hotel Santa Catalina. Todos estos proyectos tienen en común la representación de una arquitectura vernácula, tradicionalista, *tipista*, donde se intenta representar un estilo arquitectónico canario a partir de la combinación de diferentes elementos vernáculos. Por contra, con la inauguración del Gran Hotel Parque (Figura 20) a comienzos de los años 40 (Hernández, 2007), se da entrada en las islas de un estilo arquitectónico más internacional.

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), se comienza a restablecer de nuevo la actividad turística impulsada por el crecimiento económico en los países occidentales así como el avance en los derechos sociales de los trabajadores. Estos factores darán lugar a un cambio sustancial respecto al modelo turístico anterior, sentando las bases de lo que será el turismo vacacional de masas (Cáceres, 200: 25). Pero el desarrollo turístico seguirá siendo muy débil debido al bloqueo ejercido en los puertos españoles por la *Declaración de Postdam* (1945). Mediante esta declaración, las potencias ganadoras de la Segunda Guerra Mundial condenaban al régimen de Franco bloqueando los puertos españoles y la frontera pirenaica con Francia. Como hechos relevantes que fueron trascendentales para el desarrollo económico del país y por lo tanto para el desarrollo turístico. Destacar el Pacto Económico-Militar Hispano-Americano firmado el 27 de septiembre de 1953, mediante el cual España recibía ayuda económica a cambio de facilitar la instalación de bases militares americanas en su territorio. El 15 de diciembre de 1955 España es admitida en la Organización de las Naciones Unidas (ONU). En 1959 España ingresa en la actual Organización Europea de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), (Cruz, 2001: 52).

**Figura 19. Pueblo Canario (Izquierda). Parador Nacional Cruz de Tejeda**



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

A partir de los años cincuenta, el turismo vuelve a tomar cierto protagonismo. Estos años serán también especialmente prolíferos en iniciativas turísticas. Como ejemplo, se comienza a publicar la revista del Sindicato de Iniciativas y Turismo denominada *Isla* (Hernández, 2007). Por otro lado, el Director General de Turismo visita la isla de Gran Canaria para estudiar los potenciales turísticos de su paisaje. En 1949 se abre el Parador de la Cruz de Tejeda (Riedel, 1972; en Hernández, 2007) y, en 1956 se finaliza el Pueblo Canario, que albergará la obra del artista Néstor Martín Fernández de la Torre. Las Palmas sólo contaban con una docena de hoteles (VV. AA., 1948; en Hernández, 2007). Fuera de la capital, sólo destacaban los hoteles balneario de Azuaje y Los Berrazales (en Fargas y Agaete respectivamente), el resto de la oferta se complementaba con algunas fondas y casas de huéspedes situadas en la vertiente de barlovento (Hernández, 2007). Finaliza de esta forma la época antigua del turismo dando inicio al que posteriormente será el turismo vacacional de sol y playa, es decir, un nuevo modelo turístico con la irrupción del turismo de masas.

Por otro lado, por primera vez se presta atención al *Sur*. En 1945, el Director General de Turismo Luis Bolín Bidwell habría ya visitado el sur de Gran Canaria para conocer las posibilidades turísticas de la Playa de Maspalomas y, tras la visita de la zona, exalta al alcalde de Las Palmas la potencialidad turística del lugar, exaltando la preocupación por potenciar el turismo en una zona que luego será uno de los desarrollos turísticos más importantes del mundo. Posteriormente, en 1952 la Revista *Isla* exponía que “entre las realizaciones de interés turístico de carácter urgente, ha pasado a ocupar el primer plano la construcción de la Ciudad Turística de Maspalomas. Hemos sido siempre tenaces defensores de esta obra trascendental y asumida hoy por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, tenemos plena confianza en su próxima realidad” (Revista *Isla* 9, 1952; en Hernández, 2007). En 1953, el arquitecto Nicolás Rubió Tudurí redacta el anteproyecto para las primeras instalaciones turísticas de Maspalomas. En los años siguientes se redactaron los primeros planes de urbanización, que permitieron tantear las posibilidades del lugar e interpretar las necesidades del futuro. Finaliza de esta forma la época antigua del turismo en las islas y se dará paso a un nuevo modelo con la irrupción del turismo de masas.

Figura 20. **Hotel Parque (1936)**



FUENTE: [www.maspalomasahora.com](http://www.maspalomasahora.com) / Desconocido.

### 1.7.3. *Época moderna del turismo*

Con la irrupción del turismo de masas, los conflictos bélicos serán cada vez menos influyentes en el desarrollo turístico. Cáceres (2001) divide la época moderna del turismo en tres fases marcadas por periodos de fuerte disminución de la demanda, acaecida ésta a su vez por los efectos colaterales de las crisis energéticas iniciadas de los años 1974 o 1990. Es en estas circunstancias desfavorables cuando se produce una reestructuración del sector para adaptarse a las nuevas exigencias de la demanda. Estas fases van a ser la fase de iniciación del turismo

de masas, entre los años 1960-1974, la fase de conformación del turismo de masas, que se prolongaría hasta principios de los años noventa y, finalmente, *la fase de consolidación del turismo de masas* que va a tener lugar a lo largo la década de 1990 (Cáceres, 2001: 27). Otros autores como Antonio Cruz (2001) han identificado este periodo como la *fase de transición turística*, que abarca desde la mitad de los años cincuenta hasta la década de los ochenta con la promulgación del *Estatuto de Autonomía de Canarias*.

### 1.7.3.1. *El restablecimiento del turismo (1955 – 1960)*

Tras la apertura económica del país, a partir del año 1953, marcada por la visita del presidente de los Estados Unidos a España se comienza a reestablecer el flujo de inversiones y turistas en el país. En 1955 España ingresa en la *Organización de Naciones Unidas*, en 1958 en el *Fondo Monetario Internacional*, y el siguiente año en la *Organización Europea de Cooperación Económica* (Hernández, 2007). En 1959, el *Plan de Estabilización Económica de Ullastres* permitió potenciar la actividad turística y aumentar las inversiones extranjeras en el país (Hernández, 2007). Algunos autores como Antonio Cruz (2001) identifican este periodo como la *fase de transición turística*, que abarcaría desde mitad de los años cincuenta hasta la década de los ochenta con la promulgación del *Estatuto de Autonomía de Canarias*. En esta fase se comienzan a producir los cambios que darán forma al actual modelo turístico masivo de sol y playa. Se da inicio a lo que algunos autores denominan *turismo de masas de primera generación* (Cantero & Mauricio, 2012). Pero cuando se comienza a restablecer de nuevo la actividad turística, se produce un cambio en el modelo turístico anterior hacia el turismo de masas (Cáceres, 2001: 25).

Tras el plan de estabilización y liberalización de la economía, y previendo un fuerte desarrollo turístico la Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Información y Turismo redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias (1962) (Cruz, 2001). En el archipiélago también se comienza a tomar conciencia de la dimensión del fenómeno y se crean instituciones para el estudio, la formación y el soporte al desarrollo turístico. En esta época también se crean instituciones privadas con el objetivo de participar en el desarrollo turístico. Esto dio lugar a que aparecieran las primeras compañías hoteleras y de administración turística de capital canario. Entre ellas, en 1959 se crea el *Centro de Iniciativas y Turismo* (CIT), en sustitución del Sindicato del Turismo. Éste fue el único organismo turístico insular de carácter privado que intentó promover ideas e iniciativas para mejorar las condiciones socioeconómicas de Gran Canaria mediante el desarrollo turístico (Cruz, 2001: 60). En 1964, el *Instituto Canario de Estudios Económicos* promueve la *Sociedad Anónima para la Expansión de Canarias* (SAECA). Su función era la creación de nuevas empresas turísticas, mercantiles e industriales, además de dar apoyo a las ya existentes. En la misma línea, la *Caja Insular de Ahorros de Canarias* funda en 1966 *Promociones Turísticas Canarias* (PROTUCASA).

Por otro lado, es de destacar que sin los grandes avances en aviación que tuvieron lugar en la segunda mitad del siglo XX, no habría sido posible el espectacular desarrollo turístico que se produjo en las islas en estas décadas (Figura 21 y 22). En 1952 comienzan a aterrizar en la bahía de la Luz (Las Palmas) los primeros hidroaviones *Short Solen* de la compañía inglesa *Aquila Airways*. Posteriormente, aparatos bimotores de hélice comienzan a hacer el trayecto entre el norte de Europa y Canarias con varias escalas en un trayecto que duraba tres días. Pero el hito que marcaría el cambio de ciclo sería la llegada en 1957 al Aeropuerto de Gando del primer vuelo chárter procedente de Estocolmo y operado por la compañía sueca *Transair AB* con 54 pasajeros a bordo. En 1960, la compañía KLM reduciría el trayecto a diez horas al incorporar nuevos aviones cuatrimotores.



Figura 21. Aeropuerto de Gando (Gran Canaria)



FUENTE: www.delcampe.net

Pero será finalmente con la llegada del motor a reacción, el cual permitió reducir el trayecto a sólo cuatro o cinco horas y aumentando, a la vez, la capacidad del pasaje, cuando se producirá definitivamente el aumento exponencial en el número de turistas. (Cantero & Mauricio, 2012: 32). Por otro lado, el crucero turístico se va consolidando y vuelve a gozar de gran popularidad. Esta concepción ociosa del transporte marítimo se combinará con los nuevos modos en transporte aéreo y va a convertir al Puerto de la Luz en puerto base de embarque y desembarque de *cruceristas* (Figura 22 y 23). Durante estos años harán escala en la isla grandes trasatlánticos, como los famosos Queen Elizabeth o Queen Mary. Todos estos avances irán dando forma a un incipiente turismo de invierno en unas islas que gozan de un clima templado durante todo el año, lo que se convertirá en su principal valor.

Figura 22. Crucero en el Puerto de La Luz (Izquierda). Cartel promocional de Iberia



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).



Figura 23. **Queen Elizabeth (1964) (Izquierda). Queen Mary**



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En un intento de regular lo que ya se avistaba como un descontrolado desarrollo turístico, se promulgan numerosas leyes, decretos, ordenanzas y normativas turísticas con el objeto de regular la gran variedad de actividades profesionales relacionadas con la actividad turística, la Seguridad de los poderes públicos en la existencia de Ordenamiento Jurídico, la Seguridad de los derechos y garantías que deben recibir los usuarios turísticos, Seguridad en que los alojamientos respondan a la clasificación que ostentan, La seguridad física de las personas y los bienes. Sin embargo, el amplio marco legal no se aplicó correctamente, debido a que las administraciones públicas no lo hicieron cumplir. Cruz (2001) cita la Ley de 1956 sobre *Régimen del Suelo Urbano*, (reformada posteriormente en 1975), la cual sirvió de marco legal para el desarrollo de las urbanizaciones turísticas. A su amparo se masificaron las costas canarias, en las cuales habría que haber aplicado una legislación más acorde al limitado territorio canario. De hecho, uno de los fracasos de la administración en todo este proceso acelerado de ocupación del litoral fue la falta de ordenación territorial, lo que impidió un desarrollo urbanístico y turístico equilibrado (Cruz, 2001: 51).

En el año 1959, el *Plan de Estabilización Económica de Ullastres*, basado en la economía de mercado y rompiendo con el anterior sistema económico autocrático y militar (Cruz, 2001) permitió potenciar aún más la actividad turística y aumentar las inversiones extranjeras (Hernández, 2007). Estos hechos fueron muy relevantes para la economía canaria, la cual logró internacionalizarse y reestablecer la actividad turística con Europa. Ello permitió un crecimiento turístico continuado y un fuerte ingreso de divisas que facilitó la acumulación de capitales, el desarrollo de la industria y la estabilización de la economía (Cruz, 2001).

En esta época se germinan distintas iniciativas para crear instituciones que ayuden a desarrollar el turismo, con distinta suerte cada una de ellas, ello favoreció que aparecieran las primeras compañías hoteleras y de administración turística de capital canario. Entre ellas, en 1959 se crea el Centro de Iniciativas y Turismo (CIT), en sustitución del Sindicato del Turismo. Este fue el único organismo turístico insular de carácter privado que intentó promover ideas e iniciativas que permitieran mediante el desarrollo turístico mejorar las condiciones socioeconómicas de Gran Canaria (Cruz, 2001).

Tras el plan de estabilización y liberalización de la economía, y sin unos claros objetivos ni programas de actuación para la planificación turística, el Gobierno de la nación se comienza a preocupar por el constante y fuerte desarrollo del turismo. Por tal motivo, el Gobierno de España redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias, publicado en 1962 por la Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Información y Turismo (Cruz, 2001). En el archipiélago también se comienza a tomar conciencia de la dimensión del fenómeno, y se crean instituciones para el estudio, la formación y el soporte al desarrollo turístico. En 1964

promovida por el Instituto Canario de Estudios Económicos fue la Sociedad Anónima para la Expansión de Canarias (SAECA). Su función fue la creación de empresas turísticas, mercantiles e industriales y el apoyo en las existentes. En la misma línea, la Caja Insular de Ahorros de Canarias fundó en 1966 Promociones Turísticas Canarias (PROTUCASA). Su objetivo principal fue, “La construcción, ampliación y explotación de hoteles, y cuantas actividades propias, coetáneas y posteriores sean convenientes a aquella finalidad como compraventa de terrenos, su urbanización en su caso, enajenación de parcelas sobrantes, obtención de créditos personales y reales, adquisición de materiales, aparatos, maquinarias, menajes e instalaciones convenientes al mejor desarrollo de su finalidad propia” (Cruz, 2001: 62).

### 1.7.3.2. Fase de iniciación del turismo de masas (1960 – 1974)

En la década de 1960 despegaba definitivamente el *desarrollo turístico masivo*. Para Cáceres (2001) la fase de iniciación de turismo de masas se prolongaría hasta 1974. Domínguez (2008) sitúa esta fase de desarrollo desde los inicios de los años sesenta hasta finales de siglo. En cambio, Cruz (2001) considera que sigue siendo la fase de transición turística. Para Cantero & Mauricio (2012) en esta primera *fase de iniciación al turismo de masas* en Canarias se desarrolla lo que considera el inicio del *turismo de primera generación*<sup>6</sup> (Cantero & Mauricio, 2012), la cual se prolongará hasta el inicio los ochenta. Otros autores, consideran que en esta primera fase de turismo masivo se desarrolla el turismo de segunda generación, con la introducción del turismo vacacional en la ribera mediterránea siguiendo los postulados del *fordismo*.

El turismo que se desarrolló en estos años sentará las bases del que será el actual modelo turístico masivo vacacional de sol y playa, nacido de la recuperación económica y el restablecimiento de los derechos sociales en la Europa de la postguerra. Este despertar económico fue capitalizado por la apuesta del gobierno Español de la época al impulsar las políticas económicas desarrollistas, que propiciaron la transformación y modernización económica del país. Como reflejo de este despertar turístico se publican en Las Palmas los semanarios en inglés *The Canary Islands Sun* y *Canary Islands Touring*, en 1964 y 1966 respectivamente.

En estos años se produce un gran desarrollo turístico en Las Palmas en torno a su principal recurso turístico, las playas de Las Canteras. A principios de los sesenta se abandonan definitivamente los hoteles situados en las zonas de medianías, entre ellos el emblemático hotel Santa Brígida (Gran Canaria), a la vez que se va concentrando la actividad turística en los nuevos desarrollos urbanos en las zonas costeras. Se recurre inicialmente a los emplazamientos donde ya existía una cierta infraestructura hotelera, comercial o de servicios, como ocurrió en la Playa de las Canteras o en el Puerto de la Cruz en Tenerife. Otros factores también ayudaron a este incipiente desarrollo turístico, como es la variada y atractiva oferta comercial de la ciudad que generaban los puertos francos, lo que atrajo a numerosos compradores de toda el África Occidental.

En esta década, a diferencia de la primera fase de desarrollo turístico caracterizada por su sello británico, destacar la fuerte influencia nórdica y alemana, los cuales introdujeron un nuevo tipo de alojamiento, el *extrahotelero*. Otro de las aportaciones del turismo escandinavo fue el vuelo chárter, que dentro de un paquete turístico (*package tour*) ofertaba por primera vez en un

---

<sup>6</sup> En contra de esta opinión, el turismo de primera generación es considerado en términos generales el turismo desarrollado en la época antigua del turismo, y se corresponde con los primeros desarrollos turísticos en las costas del Canal de la Mancha.

mismo producto avión, traslados y alojamiento, abaratando considerablemente los gastos del viaje. Hay dos aspectos importantes en todo este proceso de ocupación del espacio turístico: uno son los movimientos especulativos en torno a las expectativas de desarrollo turístico y, dos, el proceso de intervención del capital inmobiliario en toda esta fase. CIES<sup>7</sup> (1974) estableció tres fases, una primera hasta el año 1965, en que el desarrollo hotelero es casi exclusivamente en Las Palmas y el promotor es una persona física propietaria y explotadora del establecimiento. Una segunda fase, hasta el año 1969, destaca la construcción de apartamentos por sociedades anónimas de capital escandinavo. Una tercera fase hasta 1974 donde destaca la aparición de capital alemán y belga que construye apartamentos de alta densidad en el sur de la isla (Cáceres, 2001). En las dos últimas fases primó el apartamento y los hoteles de dos y tres estrellas, producto demandado por los turistas nórdicos.

Este periodo destaca por el gran desarrollo turístico de la ciudad de Las Palmas, la cual contaba como principal recurso las playas de Las Canteras y Alcaravaneras, su atractiva oferta comercial vinculada a los puertos francos y la buena accesibilidad mediante el puerto de La Luz y el Aeropuerto Internacional de Gran Canaria a tan solo 20 min de la ciudad. Todo este desarrollo turístico provocó una gran transformación espacial en el frente marítimo de la ciudad (Figura 24), pasando de un frente compuesto por edificaciones de una o dos plantas a edificaciones de mayor altura en forma parabólica para evitar hacer sombra sobre la playa. Esta transformación se extendió por un área de influencia mucho mayor a la del mero frente marítimo, produciendo una gran transformación urbana en todo el istmo que une la ciudad con La Isleta<sup>8</sup> (Figura 25, 26, 27, 28) cuya estructura del suelo se fue conformando en micro parcelas, factor que posteriormente supuso uno de los principales obstáculos para la renovación turística de esta zona.

Figura 24. Playa de Las Canteras



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Previo, en 1945 el Director General de Turismo Luis Bolín Bidwell, visita el sur de Gran Canaria para conocer las posibilidades turísticas de la Playa de Maspalomas, y tras la visita de la zona, exalta al alcalde de Las Palmas la potencialidad turística del lugar, la preocupación por fomentar el turismo en la zona en lo que será la primera referencia seria de lo que luego será uno de los complejos turísticos más importantes del mundo. En un periódico de la época recogía la noticia de la siguiente forma “particular atención prestó el Sr. Bolín a Maspalomas, cuya visita hizo acompañado del señor Gobernador Civil, prodigando elogios a las excepcionales condiciones de la magnífica playa, de grandes posibilidades turísticas, y en la que habrá que estudiarse la edificación de un refugio” (Hernández Jimenez, 1994; 53 en

<sup>7</sup> Centro de Investigaciones Económica y Social.

<sup>8</sup> La Isleta es una pequeña península (11 km<sup>2</sup> de superficie) situada al norte de la Isla de Gran Canaria (Islas Canarias), unida al resto de la isla por un istmo de arena



Hernández, 2007). Den tal forma los sectores interesados comienzan a reclamar la construcción de la autopista de Gando.

Figura 25. Istmo de Las Palmas (1970 – 1980)



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Posteriormente en 1952 la Revista Isla exponía “entre las realizaciones de interés turístico de carácter urgente, ha pasado a ocupar el primer plano la construcción de la Ciudad Turística de Maspalomas. Hemos sido siempre tenaces defensores de esta obra trascendental y asumida hoy por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, tenemos plena confianza en su próxima realidad” (Revista Isla 9, 1952; en Hernández, 2007). Posteriormente en 1953 el arquitecto Nicolás Rubió Tunduri redacta el anteproyecto para las primeras instalaciones turísticas de Maspalomas. En los años siguientes se redactaron los primeros los primeros planes de urbanización, que permitieron tantear las posibilidades del lugar e interpretar las necesidades del futuro.

Figura 26. Palas Hotel (1965-1970) (Izquierda). Hotel Don Juan (1967)

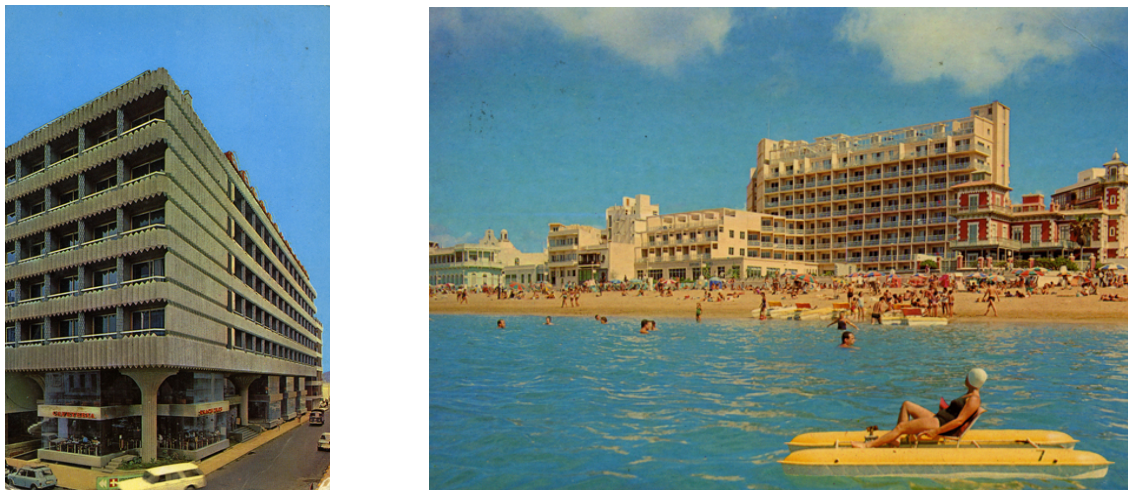


FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Como novedad en esta fase se comienza a tantear la posibilidad de colonizar nuevos territorios turísticos, lo que dará lugar a una profunda y acelerada transformación de todo el territorio. En la isla de Gran Canaria se apuesta decididamente por *el Sur* (Figura 29), lo que marcará un hito en el desarrollo turístico del archipiélago. El pistoletazo de salida lo dará del Conde de La Vega Grande (Alejandro del Castillo) con la adjudicación en 1962 del concurso internacional de ideas Maspalomas-Costa Canaria para el diseño de una gran urbanización turística en el sur de la isla, del cual el atelier francés S.E.T.A.P. obtuvo el primer premio Este hecho potenciará

definitivamente el modelo turístico masivo en su mayor expresión, lo que consolidará definitivamente la industria turística como la primera del archipiélago (Cantero & Mauricio, 2012: 30). Una vez se comienza a comercializar este nuevo e incipiente destino, la vorágine constructiva será de tal magnitud que no permitirá que se desarrolle una planificación adecuada.

Figura 27. **Hotel Concorde (1967) (Izquierda). Hotel Santa Catalina (1960-1970)**



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 28. **Playa de Las Canteras**



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

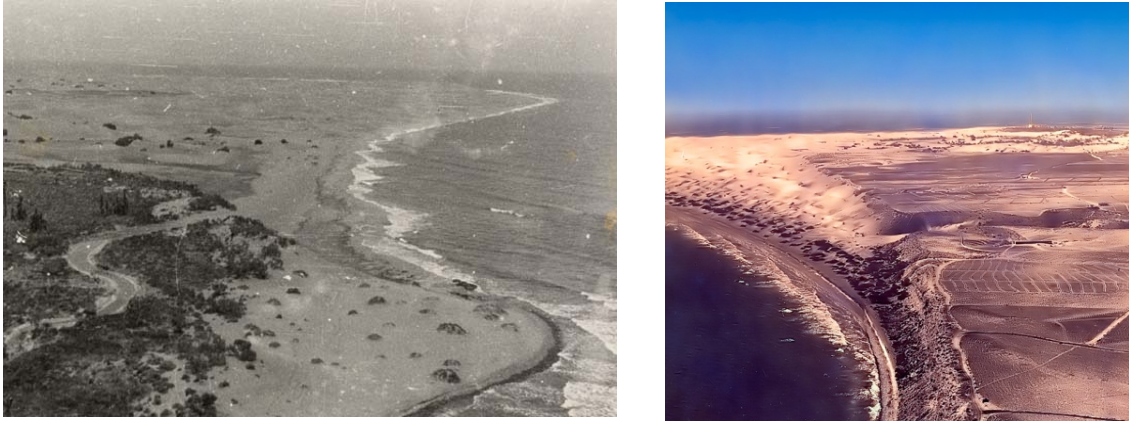
Este proceso urbano se inicia con la urbanización de San Agustín (Figura 30) y, en los años sucesivos se extenderá hacia el norte y el sur, en dirección a El Veril y Playa del Inglés (Figura 31). El promotor de esta iniciativa, expresa como la vorágine constructiva fue de tal magnitud, que no permitió desarrollar una planificación adecuada: *“Maspalomas Costa Canaria era un estudio de precisión, pero luego no tuvimos tiempo de realizar las actuaciones con ese nivel de planificación, porque nos cogió el boom y nos barrió. Yo nunca pensé que el sur fuera a tener esa explosión tan impresionante que tuvo. Antes de que empezara el boom me fui a Florida con unos alemanes y Eduardo Benítez a ver unas obras y tomar notas, porque pensábamos hacer unos chalecitos para vender, pero no tuvimos tiempo. Aquello fue un tsunami imposible de parar”* Alejandro del Castillo (Cantero & Mauricio 2012: 36).

Los empresarios suecos son los primeros que comienzan a edificar *el sur*. En un primer momento construyen Nueva Suecia y Rocas Rojas (Figura 32). Les seguirán los empresarios alemanes amparados en la Ley Strauss (1968-1972) (Hernández, 2007). El éxito económico de



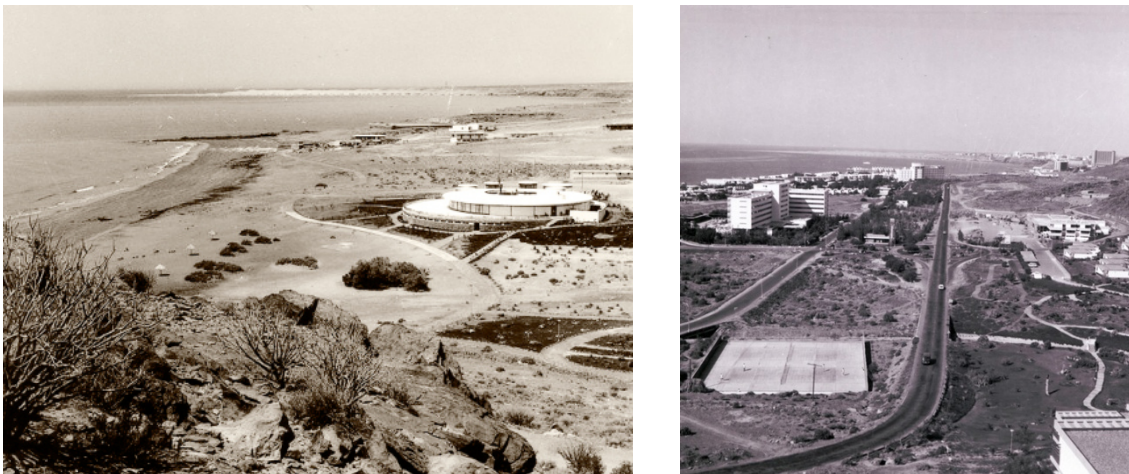
Alemania Occidental tras la Segunda Guerra Mundial, sumado a los incentivos fiscales que daba el Gobierno Alemán para desarrollar inversiones en países en vías de desarrollo atrajo fuertes inversiones a las islas. Entre muchos, destacar Wolfgang Kiessling, que estableció en Canarias uno de los parques temáticos más destacados del país, el Loro Parque (Cantero & Mauricio 2012: 33) y que actualmente debido a su compromiso con las islas sigue desarrollando iniciativas turísticas de relevancia internacional.

Figura 29. Maspalomas (Década 1940)



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

Figura 30. Restaurante La Rotonda (Izquierda). Urbanización de San Agustín



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

Figura 31. Urbanización de Playa del Inglés



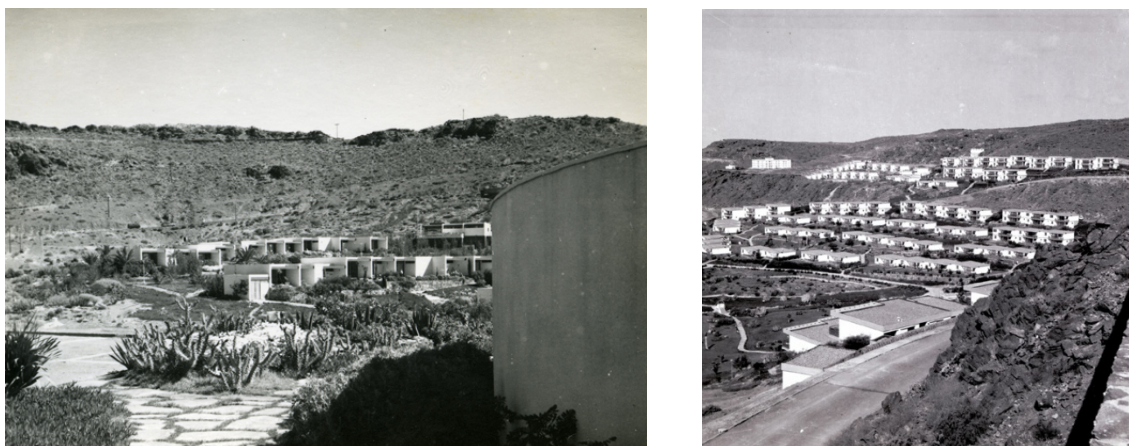
FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

El turismo escandinavo introdujo un nuevo tipo de alojamiento, el *extrahotelero* y las residencias en régimen de alojamiento y desayuno, lo que favoreció la proliferación de gran cantidad de restaurantes, comercios de alimentación y bazares. Otro de los cambios que introduce el turismo escandinavo es el vuelo chárter, que junto a un paquete turístico, *package tour* donde se oferta en un mismo producto avión, traslados y alojamiento abarató considerablemente los gastos del viaje. Este modelo fue adoptado rápidamente a otras regiones emisoras de turismo de invierno.

Tampoco faltarán las inversiones de capital canario, como la sociedad *HORESA* fundada en 1957 por un grupo diverso de empresarios canarios que construirán las infraestructuras de alojamiento más emblemáticas de Maspalomas, el hotel Folías (1965) (Figura 33) y el hotel Costa Canaria, (1966), ambos en San Agustín, (Hernández, 2007). Posteriormente, financiado por Alejandro del Castillo al frente de la empresa *AMURA* en 1968 se construirá uno de los hoteles más lujosos de la época, el hotel Maspalomas Oasis, situado por primera vez fuera del área de San Agustín. Otra de estas empresas *EXTUR* construirá el hotel Waikiki y el hotel Parque Tropical. Por otro lado Proutcasa construirá el Aparthotel Playa del Inglés (Hernández, 2007).

Posteriormente, financiado por Alejandro del Castillo que al frente de la empresa *AMURA* en 1968 se construirá uno de los hoteles más lujosos de la época, el hotel Maspalomas Oasis, que fue un hito al ser el primer hotel construido fuera del área de San Agustín. También construirá otros establecimientos como los hoteles del Casería, Palma Beach, Lucana. A su vez, esta sociedad construirá el campo de golf de Maspalomas y la gran mayoría de los centros comerciales de la zona, el Kasbah, el Metro, el Cita, el Jumbo y el Faro 2 (Hernández, 2007). En el número 1 de la revista *Costa Canaria* (1965) se reflejaba esta realidad “el proyecto de San Agustín es ya una realidad palpable, con la presencia de un conglomerado de *bungalows* un excelente restaurante bajo el nombre de la Rotonda emerge su airosa silueta en el panorama urbano de dicha zona” (...) “el sur de Gran Canaria ofrece un futuro prometedor y, desde San Agustín hasta la Playa del Inglés, fabuloso proyecto integrado en el Plan General de Maspalomas, hasta el faro, será la zona que más atractivo podrá ofrecer al turismo internacional (Maspalomas Costa Canaria, 1961; en Hernández, 2007).

Figura 32. Nueva Suecia (Izquierda). Rocas Rojas



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En esta década se produjo un gran proceso urbanizador vinculado a elementos característicos de las ciudades vacacionales como el paseo marítimo, los grandes centros de equipamientos deportivos y comerciales y de ocio, los espacios verdes que contribuyeron a formalizar la relación playa-ciudad, y la cohesión social y física del nuevo espacio urbanizado (Domínguez,



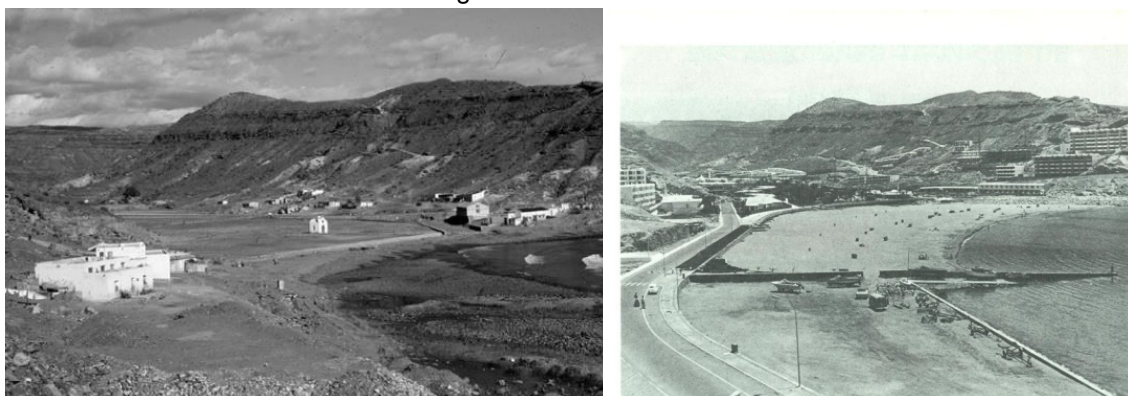
2008). Es de destacar también el desarrollo en 1972 del centro residencial de San Fernando para dar servicios a estas infraestructuras turísticas, San Fernando. Por otro lado, comienza a desarrollarse nuevos e incipientes desarrollo turísticos, como Puerto Rico en el Oeste de la isla (Figura 34).

Figura 33. **Hotel Folías (1965) (Izquierda). Hotel Oasis (1968)**



FUENTE: La Provincia (09/06/2011). La Provincia (30/11/2012).

Figura 34. **Puerto Rico**



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC) / Desconocido.

Con el inicio de la *industria del viaje* y la comercialización masiva y estandarizada del sol comienzan a entrar en el sector turístico empresas con mayor cuota de mercado y mayor respaldo financiero. De hecho, esta época será recordada popularmente como la época del *boom turístico*, debido a que implicó una importante transformación socio-económica y territorial en las islas (Domínguez, 2008), La economía insular, pasó de exportar productos agrícolas a la exportación de servicios de ocio a nivel industrial, hecho que implicó un mejora sustancial de calidad de vida en toda la población.

Esta apuesta decidida por la colonización de nuevos territorios dará inicio al declive turístico en la ciudad de Las Palmas, que perderá su posición dominante como centro internacional de turismo. En 1970 *el Sur* superará por primera vez en camas turísticas a Las Palmas, al incorporarse este año al mercado 31.000 nuevas camas en Maspalomas. A partir de este momento, el desarrollo turístico de las islas será imparable. Durante los años sesenta se mejorarán las infraestructuras, se construirán autopistas, y se amplían las pistas de aterrizaje y las terminales aeroportuarias para acoger a la gran demanda turística. En el año 1987 la demanda sobrepasará por primera vez las capacidades de alojamiento (Cantero & Mauricio, 2012).



En este contexto expansivo se siguieron redactando leyes con el fin de ordenar el potente desarrollo turístico. Destaca la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, para regular las intervenciones urbanas en dichos espacios. Como apoyo a esta Ley, se fundó previamente la Empresa Nacional de Turismo, con el objetivo de potenciar la construcción de los alojamientos turísticos y todos los servicios anejos (Hernández, 2007). En 1963 se declara al Archipiélago Zona de Interés Turístico Nacional, lo que implicó que las islas recibieran fondos estatales para adecuar las infraestructuras de apoyo al turismo (Hernández, 2007). En 1962, en vistas al fuerte desarrollo turístico que vivía el archipiélago, el Gobierno de la Nación redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias, donde en vistas a una falta de previsión futura, advierte a las autoridades canarias de la necesidad de una planificación flexible que ordene el proceso urbanizador y evite la especulación.

Destaca también en esta época, la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, que regulaba las intervenciones urbanas en dichos espacios, y como apoyo a esta Ley, se había formulado previamente la Empresa Nacional de Turismo, con el objeto de potenciar la construcción de los alojamientos y todos los servicios anejos (Hernández, 2007). Además, *la Orden de 1965* por la que se regulaba el *Crédito Hotelero y la Ayuda para Construcciones Turísticas* a través del banco Hipotecario Español (Hernández, 2007). En 1963 se declara al Archipiélago Zona de Interés Turístico Nacional, lo que implicó que las islas recibieran fondos estatales para adecuar las infraestructuras de apoyo al turismo (Hernández, 2007). A estas iniciativas habría que sumar *los Planes de Desarrollo* a partir de 1964, lo que permitió dar un impulso al desarrollo de las infraestructuras del transporte, aeropuertos y carreteras. El Primer Plan de Desarrollo pone de manifiesto las siguientes carencias, precariedad en el alojamiento, al igual que en las conexiones marítimas, la ausencia de promoción, la baja formación del personal de servicios, la ausencia de planes de formación la precariedad en el suministro de agua, etc. (Organización Sindical, 1963; en Hernández, 2007).

En esta época, en vistas al fuerte desarrollo turístico que vive el archipiélago, llevó al Gobierno a hacer la siguiente advertencia a las autoridades canarias, "el despertar turístico del Archipiélago, hace necesario realizar una planificación flexible, que evite los graves peligros de desorden, especulación, actuación incontrolada, ideas equivocadas por una falta de visión de conjunto, explotación inadecuada, y falta de previsión futura, que podrían acarrear una serie de perniciosas consecuencias en aliciente turístico que las Canarias puede ofrecer" (Cruz, 2001: 60). Parece ser que cuarenta años después, y haciendo una revisión de los resultados, estas recomendaciones no sirvieron para nada.

Finalmente, la *crisis del petróleo de 1973*, los problemas que atrajo la Ley Strauss, y las dificultades y trabas políticas dieron lugar a la primera crisis turística del turismo de masas. Esta crisis, que se prolongó hasta 1976, paralizó muchos proyectos, y algunas zonas se convirtieron en auténticos cementerios de grúas. Muchos hoteles edificios de apartamentos y hoteles quedaron a medio construir arruinando a muchos inversores. Sin embargo, los inversores solventes que no dependían de la financiación, pudieron adquirir inmuebles a buen precio, sentando las bases del futuro desarrollo turístico (Cantero & Mauricio, 2012).

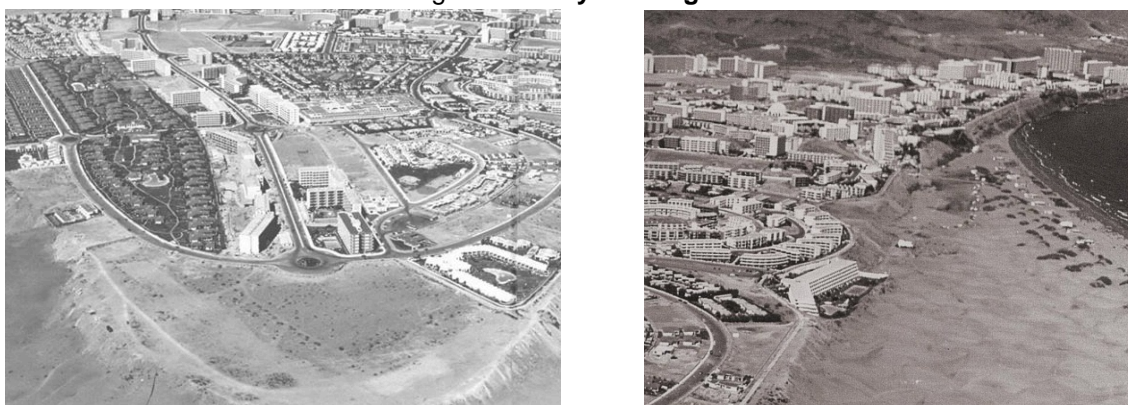
### 1.7.3.3. Fase de conformación del turismo de masas (1974 – 1990)

La fase de conformación del turismo de masa se caracteriza por la progresiva afirmación de un modelo turístico que será definitivo (Cáceres, 2001), pero que debido a la crisis de 1974 buscará la reducción de los costes de inversión y de explotación de los establecimientos turísticos en las zonas vírgenes del sur (Figura 35) donde los costes del suelo y por consiguiente de inversiones son menores. Se apuesta decididamente por el alojamiento

*extrahotelero*. En la década de los 80, una vez superada la crisis, se construyen y entran en explotación gran cantidad de alojamientos turísticos, consolidando el *Sur*. A la vez se van creando los servicios complementarios necesarios.

El *boom turístico* del sur intensificará el irreversible declive turístico de la capital (Las Palmas) (Figura 35), la cual había sido hasta entonces el principal destino turístico del archipiélago. Las causas de este retroceso respondieron a diferentes factores, como las limitaciones físicas de espacio urbano del *Istmo*, una estructura de la propiedad muy atomizada, una estructura parcelaria en base a pequeñas dimensiones y falta de espacio para la instalación de nuevos equipamientos y servicios turísticos. Se trata, como expone Butler (1980), de un caso de estancamiento y declive producido por una saturación y la obsolescencia de un producto turístico que no pudo adaptarse a las nuevas necesidades del turismo de masas.

Figura 35. Playa del Inglés



FUENTE: [www.maspalomasahora.com](http://www.maspalomasahora.com) / Desconocido.

En esta época, en Maspalomas habrá un cambio sustancial en el proceso de urbanización turística, introduciendo una nueva tipología urbana de muy baja densidad siguiendo el modelo de la *ciudad jardín* de Howard. Aquí se produce un cambio en el modelo del turismo de masas, se consolida el *turismo de segunda generación*, que se prolongará hasta el inicio del actual milenio (Cantero & Mauricio, 2012). En el Campo Internacional (Figura 36 y 37) se optará por un modelo de muy baja densidad entorno a un gran campo de golf, un centro comercial y varios parques de ocio. La edificación optará por la tipologías de bungalós de máximo dos alturas. A su vez, se comienza a ocupar con pequeñas urbanizaciones cualquier espacio del territorio insular susceptible de explotación turística (Cáceres, 2001), principalmente en la costa oeste de la isla, entre Maspalomas y Mogán. Este será sin duda el mayor error en todo este proceso de *turistización* del litoral, lo que dio lugar a la *antropización* de casi todo el litoral sin respetar el paisaje.

Como ejemplo de toda esta vorágine constructiva, si sumamos las camas del municipio de San Bartolomé de Tirajana, (el cual no dispondrá de planeamiento general hasta el año 1996), y las del municipio de Mogán (se utilizó las normas subsidiarias aprobadas en 1987), se pasará de las 126.000 camas de los años 70 hasta las 430.000 camas actuales. El final de este periodo destaca también por la vuelta a los alojamientos de mayor categoría, primero los *aparthoteles* y luego los hoteles de cuatro y cinco estrellas, introduciendo el concepto de media pensión. A principios de los años noventa, previo al inicio de la *Primera Guerra del Golfo* se produce una nueva crisis, lo que provocará una fuerte caída de turistas y una sobre oferta de plazas. Es entonces, entre 1988 y 1989, cuando el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana hace la primera moratoria suspendiendo licencias. En la década de los noventa, el Cabildo de la Isla

toma la misma decisión (Cantero & Mauricio, 2012). Estos serán los precedentes de la que será primera moratoria turística de las islas.

Figura 36. Playa de Las Canteras (Izquierda). Campo Internacional



FUENTE: FEDAC / [www.maspalomasahora.com](http://www.maspalomasahora.com).

Figura 37. Playa de Las Canteras



FUENTE: Desconocida

#### 1.7.3.4. Fase de consolidación del turismo de masas (1991 – 2000)

La fase de consolidación del modelo turístico de masas en Canarias abarca desde el año 1991 hasta el año 2000 (Cáceres, 2001). Domínguez (2008) sitúa este periodo a partir de mediados de los noventa y Cruz (2001) retrocede en el tiempo para marcar el inicio de esta fase hasta la promulgación del Estatuto de Autonomía de Canarias en 1982. El inicio de esta fase de desarrollo turístico estará marcado por la Guerra del Golfo y la crisis económica que generó a principios de los noventa, dando lugar a una nueva paralización de las inversiones. Muchos empresarios canarios no pudieron hacer frente al pago de sus deudas y se vieron obligados a la quiebra. Una vez finalizado el conflicto bélico y tras graves incidentes acaecidos en otros países competidores del mediterráneo, la demanda volvería superar la oferta. En la segunda



mitad de esta década se inicia una nueva etapa expansiva consolidando aún más los destinos turísticos canarios. En 1994 se pone en marcha la *Reserva de Inversiones de Canarias*, con el objetivo de fortalecer el empresario turístico local vinculado al negocio turístico (Cantero & Mauricio, 2012). La *Reserva de Inversiones de Canarias*, se formalizó con el objetivo de estimular el esfuerzo inversor con cargo a recursos propios, es decir, la autofinanciación de las inversiones de las empresas que desarrollasen su actividad en Canarias.

A partir de mediados de esta década, cuando todo el suelo para uso turístico está ya regulado por algún documento de ordenación urbanística, se va ha tomado conciencia de la necesidad de controlar el crecimiento turístico. Y se inicia el debate de promover la renovación de las instalaciones turísticas obsoletas. Las operaciones en esta fase se centran básicamente en completar los espacios vacíos de los centros consolidados, ampliaciones y algún que otro pequeño nuevo asentamiento (Cáceres, 2001). Destaca en esta fase las intervenciones en las zonas residenciales de servicio, como San Fernando, o El Tablero. En paralelo, se diversifica la oferta de alojamiento introduciendo nuevas formas de explotación inéditas en el archipiélago, como por ejemplo el *time-sharing*<sup>9</sup>, cuyo mayor exponente será Anfi del Mar (Figura 38). También se desarrollan nuevas urbanizaciones de alta calidad, adaptando el modelo *resort* implantado en destinos del Caribe, al desarrollo de hoteles de cuatro y cinco estrellas con gran calidad ambiental y estructurados entorno a espacios públicos de gran calidad. De esta forma, se introduce en Gran Canaria el modelo turístico de *tercera generación* (Cantero & Mauricio, 2012), cuyo mayor exponente será la nueva urbanización de Costa Meloneras (Figuras 38 y 39), aunque sin olvidar otros emplazamientos como la nueva playa de Amadores.

Figura 38. Anfi del Mar (Izquierda). Costa Meloneras



FUENTE: [www.anfi.com](http://www.anfi.com) / Desconocido.

El interés por desarrollar una nueva oferta complementaria también se intensifica. Se planifica la construcción de nuevos puertos deportivos, se construyen nuevos campos de golf y se ponen en marcha innovadoras instalaciones de talasoterapia y centros de bienestar (Cantero & Mauricio, 2012). Aparecen los equipamientos de nivel superior como parques temáticos, instalaciones deportivas, de salud, etc. En esta fase la oferta se presenta de forma más concentrada aumentando la dimensión de los productos turísticos, Se va produciendo una gestión unitaria y concentración de capital lo que es un síntoma de cambio. Por otro lado, crece el turismo alternativo, rural, agroturismo, de golf, de congresos, de salud, de ocio marítimo, cultural, temático, etc. (Domínguez, 2008). En esta fase se comienzan a sentar las bases de lo que será un nuevo modelo turístico masivo, el turismo *postfordista*, el cual convivirá con el modelo anterior.

<sup>9</sup> Time-sharing: Régimen de propiedad inmobiliaria compartida. Derecho de uso de una propiedad inmobiliaria durante un periodo determinado del año.

La alta rentabilidad de explotación en este periodo superó con creces a las de la construcción dando lugar a un excedente que favoreció movimientos de capital para invertir en nuevos establecimientos amparados en las ventajas fiscales que otorgaba la Reserva de Inversiones de Canarias. A partir del año 2001 el Gobierno de Canarias inicia un proceso de paralización preventiva de toda la actividad constructiva con el objeto de fijar unas directrices de ordenación del turismo para garantizar un crecimiento futuro sostenible. La alta especialización turística del archipiélago hizo que no se notara la crisis económica resultante de los atentados de Nueva York en 2001. Esto indica que Canarias se había convertido ya en un destino sólido, con una oferta cualificada capaz de resistir situaciones críticas (Domínguez, 2008).

## 1.7.4. Época contemporánea del turismo

### 1.7.4.1. Fase de estancamiento (2000 – 2010)

En el año 2000 el volumen de la demanda continuaba siendo importante, el sector turístico representaba ya el 60% de la economía del archipiélago con 10 millones de turistas extranjeros y 1,5 millones de turistas nacionales (Cáceres, 2001). Estos datos ponían de manifiesto el liderazgo de Canarias en turismo vacacional de sol y playa en temporada de invierno, con altos índices de ocupación durante todo año gracias a un clima suave y constante, permitiendo ofrecer un producto turístico muy competitivo. Ahora bien, a pesar de ofrecer como complemento a la oferta de sol y playa una variada oferta cultural y de ocio sigue siendo un producto estándar que no ha sido capaz de diferenciarse de otros destinos competidores. Dicho producto se ve además perjudicado por nuevos conceptos en los paquetes turísticos como el *todo incluido*.

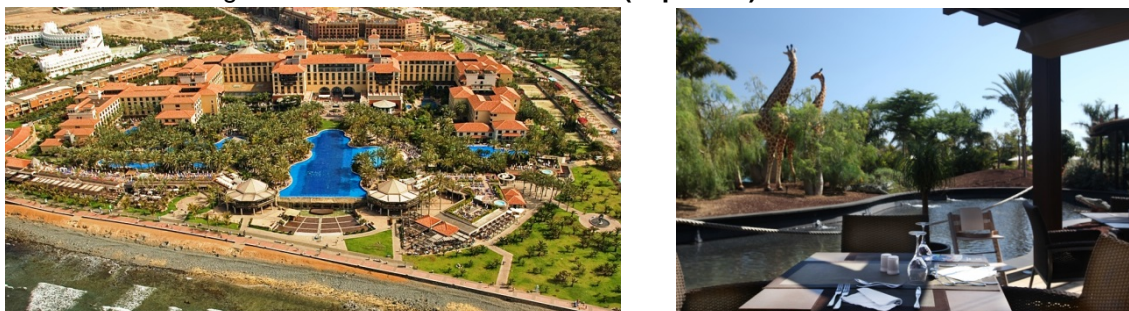
La espada de Damocles que sigue amenazando los destinos canarios es el exceso urbanizador el cual ha ocasionado un grave deterioro ecológico y medioambiental en los ecosistemas naturales. Este hecho, sumado al mal estado de conservación de las instalaciones turísticas, el deterioro de la escena urbana y los cambios sociológicos de la demanda posicionan a muchos destinos en una posición competitiva muy desfavorable que los dirige hacia una inevitable fase de estancamiento y posterior declive. Las alarmas saltan, primero en la sociedad civil y luego en sus representantes públicos, los cuales desarrollan políticas y dictan leyes y decretos para, en primer lugar, contener las políticas expansionistas y, seguidamente, promover la recualificación de los destinos a partir de la regeneración urbana y la renovación de las instalaciones turísticas.

En este contexto, a principios de 2001, el Gobierno de Canarias puso en marcha la primera moratoria turística llevada a cabo en el archipiélago. De forma preventiva se paralizaron todas las construcciones turísticas, incluidas aquellas previstas en los Planes Insulares, a la espera de redactar las directrices de ordenación del turismo para Canarias. La Ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, (Gobierno de Canarias, 2003); y posteriormente La Ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo, (Gobierno de Canarias, 2009).

Por otro lado, se redacta el Decreto 1/2000 del 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (Gobierno de Canarias, 2000). El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria PIO-GC, (Cabildo de Gran Canaria, 2003) y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria, PTEOTI-GC (Cabildo de Gran Canaria, 2010a), con el objetivo de establecer unas previsiones de desarrollo territorial y turístico. Este último plan territorial se fundamenta en

la ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* (Gobierno de Canarias, 2003), y su posterior modificación la ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo (Gobierno de Canarias, 2009). Además, como derivados del PTEOTI-GC, los planes territoriales parciales, PTP-8 (Cabildo de Gran Canaria, 2010a) y PTP-9 (Cabildo de Gran Canaria, 2011).

Figura 39. **Hotel Costa Meloneras (Izquierda). Hotel Baobab**



FUENTE: [www.maspalomasahora.com](http://www.maspalomasahora.com) / Desconocido.

Es de destacar en esta fase la dimensión internacional que ya han adquirido algunas empresas turísticas de capital canario. Éstas introducen en el sur de Gran Canaria el concepto de hoteles tematizados (Figura 39), los cuales requieren de fuertes inversiones pero aseguran alta rentabilidad. Por otro lado, el tejido turístico se ha extendiendo ya por toda la geografía del archipiélago, incorporando los territorios interiores de las islas poniendo en peligro el equilibrio ecológico (Domínguez, 2007).

#### 1.7.4.2. *La apuesta por la renovación (a partir de 2010)*

En este momento, los destinos turísticos canarios son ya una industria potente, de reconocimiento internacional que tras cincuenta años de éxito sigue revertiendo incalculables beneficios a la sociedad. Sin embargo, se enfrenta ahora a uno de los mayores retos de su historia, enfrentarse al declive mediante la reformulación de su paradigma turístico, la renovación de las instalaciones turísticas y la recuperación de los ecosistemas naturales. Actuaciones con las que deberán hacer frente a una férrea competencia y a los cambios motivacionales de la demanda.

Dentro de este contexto, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, impulsó cuatro proyectos piloto para la recualificación de los principales destinos turísticos costeros maduros (DTCM) del país. Estos cuatro proyectos piloto se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas de actuación del Plan del Turismo Español 2008-2012, el cual se engloba en la estrategia del Plan de Turismo Horizonte Español (PTHE) 2020 (MITC, 2007), y se amparaba financieramente con el Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre, por el que se regula la iniciativa de renovación en destinos maduros.

A este plan se le da continuidad en la actualidad con el Plan Nacional Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015. Uno de estos cuatro proyectos pilotos corresponde al destino Maspalomas-Costa Canaria, donde a 3 de noviembre de 2008 se firmó un convenio de colaboración entre el instituto de turismo de España (Turespaña), la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas. Para

acometer tal empresa, se creó al igual que en el resto de proyectos piloto un consorcio para coordinar la rehabilitación de las infraestructuras de este destino, el Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria.

Dentro de las directrices de la *Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local* (MMA, 2009), relacionada con el modelo urbano y los instrumentos urbanísticos, se intentó impulsar un nuevo modelo turístico más competitivo y sostenible a largo plazo, controlando la presión sobre el territorio, los recursos naturales y el paisaje, diversificando los modelos económicos locales y apostando por la transformación cualitativa de la actividad turística. En la reciente *Ley 8/2013, de 26 de junio de 2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*, se expresa que para la recuperación económica y la reconversión del sector inmobiliario y de la construcción es necesario apostar por un modelo urbano menos expansivo y más centrado en la rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

## Conclusiones

Para el análisis histórico del destino Maspalomas-Costa Canaria se ha aplicado el patrón de fases de desarrollo histórico el cual, en términos generales, suscriben la mayoría de autores que han estudiado el turismo como fenómeno. Estas fases o épocas permiten distinguir un primer momento inicial, ligado a un turismo de carácter exclusivo, que es reemplazado por la denominada época moderna del turismo masivo, cuando el modelo vacacional de sol y playa se erige como el paradigma que otorga una mayor identidad al destino objeto de este estudio. La superación, en un tercer momento, de esta época conlleva el surgimiento de unas nuevas dinámicas, las cuales a la vez que consolidan definitivamente el modelo entrañan su obsolescencia y la búsqueda de nuevas alternativas, tanto de regeneración territorial como de repercusión positiva en el sector económico del turismo.

Ahora bien, la coincidencia en estas tres épocas no oculta que Maspalomas-Costa Canaria es un destino con personalidad propia que a lo largo de su desarrollo ha tenido factores diferenciales que deben ponerse de relieve. La potencia del modelo sol y playa, a partir de la década de 1960, no tiene porqué disminuir la importancia de los orígenes del turismo en el destino, orígenes marcados por el fuerte carácter de turismo internacional. Esto afectó de manera evidente a las formas de ocupación del territorio e influenció las distintas estrategias que se pusieron en marcha en los inicios de la creación del destino, y de la promoción turística realizada. Es decir, una manera de pensar el reto del turismo desde un contexto geográfico y socioeconómico muy singular, pero que a su vez empezaba a compartir objetivos comunes respecto a otros destinos internacionales.

La importancia otorgada al conocimiento de la evolución temporal permite introducir otros factores de identidad relativos a su memoria histórica. Las instalaciones hoteleras en Canarias, a las que se añadió la tipología *extrahotelera*, tienen una densidad y un recorrido en la transformación del territorio muy singular. En cierta manera, en los procesos de consumo del territorio —especialmente, en relación a la búsqueda de máximo beneficio del negocio inmobiliario y la especulación que llevó implícita—, el destino no ha hecho más que profundizar en el carácter que lo definió desde finales del siglo XIX. Y esto, a pesar del tono de producto estándar y homogéneo del turismo de masas. Ello nos lleva afirmar la importancia de reconocer la especificidad del destino al margen de la etiqueta de turismo vacacional de sol y playa.

Maspalomas-Costa Canaria se sitúa ahora en la necesidad de reinventar el modelo, en la regeneración urbana, en la protección medioambiental, en la preservación de la calidad paisajística. Una propuesta estratégica puede ser el reconocimiento de la entidad histórica

forjada a lo largo del dilatado ciclo de vida del destino, así como en la reinención de su paisaje, instrumentos capaces de aplicar políticas renovadas a nivel territorial.



## CAP 2\_ CONCEPTUALIZACIÓN Y MORFOLOGÍA DE LA URBANIZACIÓN TURÍSTICA

### Resumen

Del análisis de algunos de los procesos documentados en el litoral Mediterráneo, se deduce que el éxito en los procesos de rejuvenecimiento de los destinos suele responder a la existencia, como instrumento de intervención política fundamental, de una visión compartida para el destino, que se traduce en un modelo de acción territorial específico, es decir, a la existencia de un modelo urbano específico, funcional y resolutivo de déficits (Trinitat & Clavé, 2014). Partiendo de que la urbanización turística se conforma a partir de un modelo urbano y territorial singular diferente de la ciudad tradicional, es fundamental entender en primer lugar su significado conceptual, y sus particularidades respecto de la ciudad tradicional, para de esta forma estar en disposición de diseñar los instrumentos de política territorial y de gestión urbana específicos, que den respuesta a las problemáticas concretas de estos sistemas urbanos. Este hecho es fundamental para la reformulación del destino en tanto que es un espacio no solamente urbanizado sino de naturaleza urbana (Trinitat & Clavé, 2014).

De hecho, y según se expone en la publicación, *Sistema de Indicadores y Condicionantes para Ciudades Grandes y Medianas*, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MMAMRM 2011: 4), el sistema urbano que mejor se adapta a los principios de eficiencia y habitabilidad urbana, es la ciudad compacta en *morfología*, compleja en *organización*, eficiente *metabólicamente* y cohesionada *socialmente*. Este modelo es válido tanto para los procesos de transformación urbana como para los nuevos desarrollos, y el enfoque más sostenible es el que se orienta desde la relación ciudad-medio. Debido a estos factores, y previo al análisis de las políticas turísticas de intervención en DTCM, es fundamental entender cómo se han de configurar espacial y conceptualmente las urbanizaciones turísticas que conforman los destinos. En este capítulo, mediante una *revisión bibliográfica y cartográfica* se ha tipificado uno de los principales destinos turísticos del país, Maspalomas-Costa Canaria a efectos de su renovación urbana.

### 2.1. Introducción

El turismo es uno de los fenómenos urbanísticos y territoriales más importantes de la segunda mitad del siglo XX, y una materia que prácticamente no ha sido considerada en el debate arquitectónico y urbanístico (Pié & Rosa, 2014). La actividad turística litoral requiere del consumo de espacios físicos que cumplan ciertas condiciones físicas, morfológicas, ambientales, climáticas, y sociales para su desarrollo.

Para que un espacio pueda ser considerado turístico, no basta con que se tenga una percepción turística del mismo, sino que se ha de producir un uso y consumo específico de la costa, mediante la adaptación y transformación del ámbito geofísico en un medio más o menos humanizado, donde las actividades de ocio y recreo puedan llevarse a cabo de forma segura, efectiva y con el menor impacto posible en el medio ambiente. Esta transformación espacial debe de producirse en dos sentidos, uno en el diseño de la costa como espacio de ocio y recreo, mediante su urbanización y segundo, mediante la organización espacial del litoral para acoger a las infraestructuras turísticas de alojamiento, ocio y servicio.

Para la comercialización y consumo de un espacio turístico, este ha de ser fragmentado, ordenado y planificado para tal fin, de forma más o menos espontánea. Lozago-Giotart (1990)

explica que de esta forma la costa pasa de ser un *decorado*, a convertirse en un *espacio de consumo*. Para que el consumo y explotación turística del territorio se haga factible, se deben de dar un conjunto diverso y complejo de condiciones, las cuales permitan el desarrollo físico de la actividad. Estas condiciones se pueden clasificar en cinco categorías: *condiciones físicas del suelo, climatología, accesibilidad, propiedad del suelo, marco legal y sociopolítico, y entorno sociocultural*.

De esta forma, la actividad turística transforma los espacios territoriales costeros con la finalidad de producir, vender y consumir servicios, bienes y recursos turísticos. Estos espacios deben de disponer de los ingredientes necesarios tanto para la producción como para el consumo de los servicios turísticos, por lo que deben de ser económicamente operativos para sus productores y simbólicamente extraordinarios para sus usuarios (Vera et al., 1997). Para su comercialización se requiere de promotores, de infraestructuras, y de medios de comunicación y de transporte, los cuales tengan la capacidad de generar una *imagen de marca* la cual defina las cualidades del destino en relación a su oferta. Para una buena imagen, el espacio turístico debe de encontrar un equilibrio entre oferta, calidad de servicios y protección del medio ambiente.

Como ya se ha expuesto anteriormente, desde mediados del siglo pasado ha habido un crecimiento exponencial en la industria turística, hecho que ha dado lugar al desarrollo de extensas áreas metropolitanas cuyo desarrollo ha estado vinculado al negocio turístico. Como ejemplos a nivel internacional se pueden citar, Las Vegas u Orlando en los Estados Unidos, *the Sunshine Coast and the Gold Coast* en Australia, Cancún o Acapulco en México, lo Costa del Sol en España, el *Languedoc-Roussillon* en Francia, Macao en China, o Phuket en Tailandia, entre otros.

Diversos autores como, Mullins (1991), o Gladstone (1998) han desarrollado estudios que ponen de manifiesto las diferencias y particularidades de las urbanizaciones turísticas respecto de la ciudad tradicional. Estas urbanizaciones, según estos autores, difieren simbólicamente y sociológicamente de las metrópolis tradicionales. Patrick Mullins es uno de los primeros teóricos, que a vistas de la importancia que el fenómeno de las urbanizaciones turísticas costeras iba adquiriendo en Australia, trata de hacer una primera clarificación conceptual sobre el fenómeno. Este autor se apoyó en factores geográficos, económicos y sociales para el estudio de los procesos de urbanización desarrollados en el litoral australiano, principalmente en *the Sunshine Coast* (Figura 40) y en *the Gold Coast* (Figura 41). Cuantos más factores geográficos cumpla una urbanización turística, más posibilidades de éxito tendrá. En definitiva, clima, paisaje, cultura, etc.

En España, en los momentos de máximo desarrollo turístico, se carecía de un marco teórico y específico para el desarrollo de la urbanización turística. Este hecho, unido a otros factores políticos, económicos y sociales, se propició la invasión de todo el litoral a mediante edificaciones parásito que se colocaban sobre el territorio, sin aportar más beneficio que las plusvalías de la recalificación del suelo y la venta de los inmuebles. De esta forma, y siendo el principal activo de un destino, su paisaje, el desarrollo de las *urbanizaciones turísticas* en el litoral español se desarrolló de forma alejada a las ideas utópicas, que desde el urbanismo y la arquitectura intentaban dar respuesta al reencuentro entre la ciudad y el campo.

Por los motivos expuestos, cuando se dan las condiciones óptimas, en el territorio de un potencial destino turístico, éste podrá ser *comercializado* y *consumido*, siendo su principal activo *el paisaje*, ya que en su consumo sigue implícito su contemplación. Todos estos factores, los modos de comercialización del territorio, las características físicas del mismo, y los factores políticos, sociales y económicos, han dado lugar a una gran variedad de asentamientos turísticos. Estos hechos constituyen un fenómeno urbano de característica única

y diferenciada al de la ciudad. En el presente apartado se explica el significado de algunos conceptos que definen las *dimensiones espacio-temporales* de los espacios turísticos, y de las tipologías urbanas y arquitectónicas en las que se materializan estas urbanizaciones turísticas.

## 2.2. La configuración del espacio turístico litoral: *sun, sea, and sand*

La actividad turística litoral requiere del consumo de espacios físicos que cumplan ciertas condiciones físicas, morfológicas, ambientales, climáticas, y sociales, para su desarrollo. Esta idea de especificidad del espacio turístico, respecto de otros espacios donde se desarrollan actividades humanas, ha sido expuesta por diversos autores.

Los espacios turísticos costeros presentes en el mediterráneo son principalmente dos, las riberas y los lidos. Las primeras zonas de desarrollo turístico en el Mediterráneo, se establecieron en estrechas franjas de costa baja, identificadas como riberas. Las riberas se clasifican en cuatro tipos: Las *riberas tradicionales*, que se corresponden con estrechos pasillos entre los pre-Alpes y la Costa Azul o Provençal. Las *riberas de tipo ligur*, se corresponden con una costa no tan recortada, como la de Liguria, o la Dálmata en el Adriático, así como las riberas, de la Costa Brava, la Costa del Sol o el Magreb. Por otro lado, los lidos son cordones litorales anchos y estables los cuales permiten soportar infraestructuras turísticas. Se corresponden con costas bajas formadas por largas y extensas playas, y suelen tener un desarrollo más intenso que las riberas. Los lidos son propicios para el desarrollo del turismo masivo. Como ejemplos tenemos la Costa Adriática, la Costa de la Luz, el Languedoc-Rosellón o el Algarve. Finalmente, las islas debido a sus condiciones geográficas, climáticas y ambientales disponen de entornos litorales, tanto riberas como lidos, muy atractivos para el desarrollo de la actividad turística, como lo son las Islas Canarias o las Islas Baleares.

Lozato (1990) expone la imperante necesidad de un espacio físico para el desarrollo de la actividad turística, “el aspecto espacial es uno de los rasgos fundamentales para las necesidades de recreo o de ocio y de su expresión en el mundo contemporáneo” (Lozato, 1990: 9). Para Fernando Vera (1997), un espacio puede ser considerado turístico si existe un interés turístico en él, siendo la percepción del turista la que valida sus recursos, sus gentes y sus componentes para la práctica turística (Clary, 1993; en Vera 1997). Urry (1990), también se fundamenta en la percepción del turista para tratar de definir espacio turístico, “es la mirada del turista el elemento que define la práctica turística y dota de tal condición al espacio turístico” (Urry, 1990; en Vera, 1997: 199).

Pero para que un espacio pueda ser considerado turístico, no basta con que se tenga una percepción turística del mismo, sino que se debe de hacer efectiva la explotación de sus recursos naturales y culturales, lo que implica el consumo del espacio físico. O sea, para el correcto desarrollo de un destino litoral, se debe de producir un aprovechamiento de los recursos territoriales y turísticos de forma global, con un uso y consumo específico de la costa, mediante la adaptación y transformación del ámbito geofísico en un medio más o menos humanizado. De esta forma, las actividades de ocio y recreo podrán llevarse a cabo de forma segura, efectiva y con el menor impacto posible en el medio ambiente (Barrado, D. & Calabuig J., 2001). Esta transformación espacial debe de producirse en dos sentidos, uno en el diseño de la costa como espacio de ocio y recreo, la urbanización, y el otro en una organización espacial del litoral para permitir acoger las infraestructuras turísticas de alojamiento, ocio y servicio.

Para la comercialización y consumo de un espacio turístico, este ha de ser fragmentado, ordenado y planificado para tal fin de forma más o menos espontánea. Lozago-Giotart (1990)

explica que de esta forma la costa pasa de ser un *decorado* a convertirse en un *espacio de consumo*. Como se ha expuesto, para que el consumo y la explotación turística del territorio se hagan factibles, se deben de dar un conjunto diverso y complejo de condiciones que permitan el desarrollo físico de la actividad. Estas condiciones se pueden clasificar en cinco categorías: *condiciones físicas del suelo, climatología, accesibilidad, propiedad del suelo, marco legal y sociopolítico, y entorno sociocultural* (Barrado, D. & Calabuig, J., 2001). Éstos son factores determinantes en la configuración espacial de un destino.

Tratándose de turismo litoral, recursos como el mar, la costa o el clima son esenciales. De esta forma, los *rasgos climáticos* más adecuados serían, la escasez de lluvias, una eleva media anual de días soleados y unas temperaturas cálidas. Respecto a los *factores geonaturales*, las dimensiones y características geomorfológicas de la costa, el régimen y magnitud de las mareas, el oleaje, la nitidez y limpieza de las aguas y las cualidades paisajísticas (Barrado, D. & Calabuig J., 2001). Aparte, otro factor fundamental para la explotación y configuración del espacio turístico es *la accesibilidad*, tanto la accesibilidad local a los recursos turísticos, como la accesibilidad del destino con los mercados emisores, donde se tienen en cuenta variables como el tiempo, el coste y la distancia.

Otro factor a tener en cuenta en la configuración espacial de un DTC es la *estructura de la propiedad del suelo*. Una estructura de propiedad muy fragmentada puede dar lugar a una configuración espontánea, la cual es más vulnerable a los procesos especulativos. Por el contrario, una propiedad extensa, por ejemplo pública, podría dar lugar a una planificación urbanística integral (Barrado, D. & Calabuig J., 2001), como lo fue el caso de la planificación turística del Languedoc Roussillon por parte del Gobierno Francés. La *clasificación del suelo y el marco jurídico-legal* son también factores determinantes en la configuración espacial de un DTC. Este es un factor especialmente delicado en los procesos de reconversión de los DTCM, ya que en función de las características de la propiedad del suelo y de la división horizontal, se condicionan los procesos de reconversión integral de los destinos. Este hecho ocurrió en la Playa de Las Canteras (Las Palmas de Gran Canaria), cuando durante los años ochenta, no se pudo adaptar la infraestructura hotelera a los cambios que el sector requería. La estructura urbana de la propiedad, entre otros factores, no permitió al destino adaptarse a las nuevas desideratas de la demanda.

Los *factores sociales* de un espacio turístico son también determinantes en su configuración espacial. Por ejemplo, el nivel de educación y la formación de la población local, sus creencias religiosas, el coste de la mano de obra, la apertura social, o la existencia de servicios sociales y de primera necesidad. Por otro lado *la estacionalidad*, condiciona también la configuración espacial de un destino turístico. Frecuentemente se dimensionan los equipamientos y la oferta de plazas en función de las puntas de demandas. Este hecho da lugar a un alto consumo de suelo y recursos turísticos, a la ocupación extensiva y la densificación de la construcción, con repercusiones como subutilización de las instalaciones y servicios turísticos durante las temporadas bajas, y la mono-especialización turística de los destinos (Barrado, D. & Calabuig J., 2001).

La configuración de muchos espacios turísticos costeros no se ha desarrollado a partir de los rasgos de identidad, y de las referencias formales de carácter paisajístico y morfológico naturales del lugar. Esto quiere decir que, la identidad del lugar no se ha traducido en una en la configuración del espacio urbano (Quero, D. 1993; en Marchena M. et al, 1993). De hecho los espacios turísticos litorales no suelen ser espacios autosuficientes sino dependientes del exterior, y requieren tanto de demanda externa, como de recursos materiales, económicos, de capital humano, o de modelos de gestión importados (Barrado, D. & Calabuig J., 2001). Por tal motivo el espacio litoral depende del resto del territorio, y de tal forma el desarrollo de éstos repercute más allá de su ámbito geográfico. De hecho, a lo largo de las últimas décadas ha

quedado demostrado que la planificación, organización y control del crecimiento urbano de los espacios turísticos no ha funcionado, y sus mecanismos de planeamiento han fallado (Quero, D., 1993; en Marchena M. et al., 1993), y por tal motivo requieren de herramientas de planificación y gestión específicas y diferentes a las de la ciudad tradicional.

A pesar de que en el diseño del espacio turístico encontramos algunos de los más destacados paradigmas del urbanismo moderno, los espacios turísticos se han generado de forma específica para el consumo y el ocio, por lo que requieren de otros modos de planeamiento y gestión diferentes a los de la ciudad tradicional. Damián Quero (Quero, D., 1993; en Marchena M. et al., 1993) enumera las siguientes exigencias en la organización territorial del turismo:

- Orden territorial del conjunto comprensible e integrado escenográficamente en el espacio natural.
- Diversidad y diversificación del carácter y la función de cada una de las partes o núcleos entre sí.
- Carácter autónomo de cada una de las piezas tanto en su concepción como en su explotación.
- El argumento principal del orden espacial no es un uso social, no es la producción de viviendas sino de actividades. Los visitantes no residen, sino que se alojan. El equipamiento u oferta complementaria se hace dominante y el alojamiento pasa a ser el *equipamiento del equipamiento*, el uso secundario necesario para mantener las actividades de ocio.

Esto quiere decir que el espacio turístico es usado, vivido, figurado y sentido de forma diferente a la ciudad tradicional, por lo que requiere de espacios específicos. En él se proyectan fantasías, los visitantes llevan a cabo comportamientos diferentes a los que desarrollan en sus ciudades de origen. Por tal motivo, una implantación turística responde al concepto de producto, producto destinado a satisfacer un imaginario preconcebido y estereotipado, de salud, de tiempo libre. El producto urbano para el turismo ha de satisfacer una demanda cuya razón son las fantasías de tiempo libre de sus usuarios. Dicho producto requiere de una figuración y una organización del espacio diferenciada y adecuada al motivo escenográfico o al motivo recreativo que le dio origen. Por tal motivo, la exigencia principal de cada pieza urbana turística es de tipo escenográfico, y tiene que ser y parecer desde el principio aquello que escenográficamente pretende representar (Quero, D., 1993; en Marchena M. et al., 1993).

Como se ha expuesto, la actividad turística transforma los espacios territoriales costeros con la finalidad de producir, vender y consumir servicios, bienes y recursos turísticos. Estos espacios deben de disponer de los factores geográficos, políticos y sociales necesarios tanto para la producción como para el consumo de los servicios turísticos. Por tal motivo, deben de ser económicamente operativos para sus productores y simbólicamente extraordinarios para sus usuarios (Vera, 1997). El desarrollo turístico necesita de un crecimiento continuo, programado, y ordenado (Quero, D., 1993; en Marchena M. et al., 1993). Y no mediante saltos de escala, agregando piezas sin continuidad, cuando cada operación urbana debiera haber sido concebida como un salto cualitativo del conjunto por adición de un nuevo producto.

### **2.3. El origen de la urbanización turística**

Los primeros viajeros, aquellos que viajaban de un lugar a otro, se solían alojar en los hostales de los pueblos y ciudades que visitaban, pero no necesita de edificaciones ni espacios creados expresamente para ellos, sino que se adaptaban a la oferta existente, independientemente de la calidad y servicios de los mismos (Clavé, 2012). Pero una vez se ponen de moda los baños de mar a la vez que se van desarrollando nuevos modos de transporte masivo, como el

ferrocarril, se comienzan a desarrollar entornos urbanos litorales a partir de edificaciones e instalaciones específicas para acoger a los visitantes que se desplazaban a estos entornos litorales.

Pero será tras la Segunda Guerra Mundial, y una vez se comienzan a generalizar las vacaciones y las jubilaciones pagadas, lo que producirá un aumento exponencial del tiempo libre disponible entre la clase trabajadora. Este hecho dará lugar a un aumento exponencial del número de viajeros. Por tal motivo, se hará necesario adecuar de forma industrial entornos geográficos, espacios físicos y edificios para el uso específico del turismo. Es así, que se comienzan a diseñar urbanizaciones y edificaciones para acoger el creciente número de viajeros, y empiezan a surgir nuevas urbanizaciones cuya única y exclusiva función sería la mercantilización del ocio y el tiempo libre. Se dará lugar de esta forma, a una transformación masiva del suelo cuyo uso hasta ahora había sido únicamente agrícola o forestal.

Como se ha expuesto ya en el capítulo 1, el *prototurismo* se inicia con el interés de las clases adineradas de tomar baños de aguas termales, debido a sus beneficios para la salud. Esto dio lugar a que a partir de la primera mitad de S. XVIII se desarrollen por primera vez urbanizaciones con hoteles y viviendas de segunda residencia, en entornos próximos a manantiales de aguas termales, para dar alojamiento a los usuarios de estos recursos. En Bath (Reino Unido), se desarrollaron conjuntos armónicos de casas y zonas verdes de estilo neoclásico georgiano. De forma similar ocurrió en Marienbad y Karlovy Vary en Bohemia, o en Vichy en Francia. A parte de hoteles y residencias, en estas estaciones termales también se construyeron teatros, salas de baile, paseos y jardines de estilo pintoresco, así como casinos e instalaciones deportivas. Estos hechos hicieron necesario la elaboración de planes de urbanismo para adecuar estos espacios a las necesidades de la nueva y potencial clientela (Clavé, 2012).

Tras el auge de las estaciones termales se comienzan a poner de moda los baños de mar a partir de la segunda mitad del S. XVIII, cuando algunos médicos comienzan a recomendar los baños de mar para la cura de ciertas enfermedades. Pero no será hasta el S. XIX, con la aparición del ferrocarril, cuando se comience a generalizar esta práctica entre la burguesía y la aristocracia europea, la cual propició la creación en las poblaciones costeras con espacios exclusivos para su uso. De esta forma se fue desarrollando un turismo invernal que posteriormente se extendería también al periodo estival. La generalización de los baños de mar impulsará un nuevo urbanismo específico para la comercialización de estos servicios.

Es así, como se popularizan las visitas a Brighton al sur de Inglaterra, donde se urbaniza el paseo de Grove, el cual será el primer jardín público destinado a la contemplación del mar. Las primeras construcciones consistirían en casetas de playa donde cambiarse la ropa de baño, además de aseos, duchas, café, o restaurantes. Y en torno a estas instalaciones de ocio, comenzarían a surgir hoteles y residencias particulares, en nuevos espacios urbanos que no serían de momento más que pequeños ensanches a continuación de las poblaciones existentes. Como otros ejemplos de estas reformas urbanas a partir de nuevos paseos marítimos, en torno a los que se iban construyendo nuevas edificaciones, estarían Lichtenberg y Doberan en Alemania, Zandvort y Scheveningen en Holanda, Ostende en Bélgica y Boulogne-Sur-Mer, Dieppe y Biarritz en Francia (Clavé, 2012).

Posteriormente, debido a condiciones ambientales más benignas y al avance en los medios de transporte, se comienzan a popularizar los baños de mar en la vertiente Mediterránea. Por lo que a partir de la segunda mitad del siglo XIX y hasta el inicio Primera Guerra Mundial, se populariza la Costa Azul francesa para el turismo de baño elitista. Destacarán Cannes, Entibas y Niza, o Mónaco, Mentón, Liguria, y San Remo. Estos espacios de ocio costeros serán frecuentados por las familias de la realeza británica e imperial rusa, y atraerán a otras clases



sociales privilegiadas, las cuales se alojarán en nuevos hoteles o en suntuosas villas. En Niza se comienza a organizar el espacio turístico en torno al paseo marítimo, y con la llegada en 1864 por primera vez del ferrocarril, se ampliará la urbanización turística desde la primera línea de mar hasta la nueva estación de tren. Estas incipientes urbanizaciones turísticas se desarrollaron en primer lugar ampliando el núcleo urbano tradicional de forma compacta. Posteriormente, siguiendo las nuevas tendencias del urbanismo de la época, se comenzarán a ampliar estos espacios turísticos siguiendo el modelo de ciudad jardín de Ebenezer Howard. Como ejemplos, la marina de Palermo o Rímini en Italia (Clavé, 2012), o Sitges, Tossa de Mar, o Caldas de Estrac, en España.

A continuación, se comienzan a desarrollar urbanizaciones turísticas de nueva planta en lugares *ex-novo*, poco habitados o apartados de los núcleos de población preexistentes. Como por ejemplo, la estación balnearia de Arcançon entre Burdeos y Biarritz, donde los propietarios del ferrocarril, que llegaría a partir de 1840, promovieron la construcción de una ciudad residencial a base de palacios con vistas al mar. Veinte años más tarde se construiría un casino y un parque, en torno al cual se edificaron segundas residencias, tanto para turismo invernal como estival y termal. La llegada del ferrocarril haría que este proceso urbanizador se extendiese a lo largo de las costas atlánticas y mediterráneas. En 1882 surge al costado del Canal de La Mancha Le Touquet-Paris-Plagé, la cual se generó a partir de una trama ortogonal y un paseo paralelo al mar. A esta trama se le sumará otra urbanización de tipo *radio-céntrica* donde se localizó un gran hotel y equipamientos deportivos como campos de golf, un hipódromo, una piscina, etc.

Estas urbanizaciones aisladas solían iniciarse con la residencia de los propietarios del terreno más algunos magnates y la construcción de un hotel (Clavé, 2012). En España, San Aragón, en la playa de San Pol, se inicia con la construcción del chalet del promotor y un hotel en 1924. En el caso de Reus, en 1887 se inaugura un tranvía que une la playa con la ciudad y en 1928 se promueve la primera urbanización junto a la playa. Otro tipo de espacios turísticos, son los que se generaron en lenguas de arena separados de los núcleos urbanos. Como ejemplo, el lido de Venecia, los cuales serán parcelados para la construcción de chalets y hoteles en torno a largas vías paralelas al mar.

Estas urbanizaciones turísticas transformaron determinados espacios naturales y constituyeron los primeros ensanches modernos de algunas poblaciones costeras, aunque al ser espacios elitistas y muy acotados, sólo accesibles a un reducido número de la población más acomodada no implicarían un gran consumo de recursos, grandes transformaciones en el territorio, ni tampoco generarían importantes problemas medioambientales en los ecosistemas litorales.

## **2.4. El urbanismo del turismo de masas en España**

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial aumentarán exponencialmente el número de turistas así como la transformación de los espacios litorales para el uso turístico. Al igual que ocurrió anteriormente con la aparición del ferrocarril, será ahora el automóvil privado el medio de transporte que permitirá el acceso a casi cualquier lugar de la costa. Por otro lado el avión permitirá aumentar el radio de acción, y permitirá el acceso de los viajeros a todo el arco Mediterráneo y la islas atlánticas, cada vez en menor tiempo (Clavé, 2012). Este constante incremento de turistas hará que aumente la demanda de equipamientos y servicios turísticos, por lo que se construirán gran cantidad de nuevos hoteles, campings y segundas residencias. Según Joan Cals (1989), el desarrollo turístico de este periodo no se llevó a cabo desde una

ordenación racional, lo que dio lugar a un caos urbanístico y a una especulación intensiva (Cals, 1989 en Clavé, 2012).

Durante estos años, en los que sólo se contabilizaba el desarrollo turístico en función del número de turistas y de los ingresos en divisas que estos generaban, la administración facilitaría al máximo el crecimiento de la oferta turística, sin modelos y estrategias de planificación previos, y sin tener en cuenta los impactos que este desarrollo incontrolado generaban en la sociedad y el medioambiente. Sol, playas casi vírgenes, fiesta y alcohol barato, eran la imagen que se daba de muchos destinos turísticos mediterráneos (Clavé, 2012).

En España, la *Ley del suelo de 1956*, mediante la que regulaba las urbanizaciones y construcciones, permitió una ocupación del suelo de forma expansiva, y la edificación en cualquier lugar susceptible de explotación turística. La *Ley 19/1975 de Reforma del régimen del Suelo y Ordenación Urbana*, que puso de manifiesto la congestión existente en el centro de las ciudades, el desorden en su periferia, la indisciplina urbanística y la especulación del suelo existentes, permitió la urbanización casi continua de toda la costa del levante español. La rapidez y la falta de control con la que se fueron generando las nuevas urbanizaciones costeras, dieron lugar a una falta de identidad y calidad urbana en la mayoría de ellas, y a la destrucción de los valores paisajísticos de gran parte del litoral, los cuales dieron origen al desarrollo turístico (Oliveras, 1995; en Clavé, 2012).

Las políticas de los ayuntamientos durante las épocas más expansivas fue priorizar al máximo el crecimiento del número de turistas, así como el de habitantes. Las recalificaciones de terrenos, dieron lugar a nuevos usos del suelo con altas densidades, las cuales permitieron a los ayuntamientos recibir grandes plusvalías en tasas por licencias de obras y recaudación por impuesto de bienes inmuebles. Las empresas relacionadas con la promoción y construcción inmobiliaria ganaron así mismo grandes cantidades de dinero. Esta forma de urbanizar dio lugar a diferentes modelos urbanos, desde el urbanismo compacto en altura, con Benidorm como paradigma, a la urbanización extensiva y de baja densidad desarrollada en Torrevieja. El primer caso dispuso de un plan urbanístico, guiado por los empresarios turísticos hacia un modelo en altura. El segundo modelo, sería impulsado por los promotores inmobiliarios, los cuales trocearon el municipio en diferentes urbanizaciones, sin aportar los servicios básicos necesarios, dando lugar a un gran consumo de suelo y recursos (Clavé, 2012). Este último modelo urbano se iniciaría en la década de los años sesenta del siglo pasado y sería motivado por los siguientes factores (Clavé, 2012):

- El deseo de la población del país de poseer una segunda residencia en la costa, de las casi 40.000 que existían en 1960 se pasa a más de 800.000 en 1991.
- La desgravación fiscal por compra de segunda residencia.
- El aumento del parque de vehículos privados.
- La mejora de las infraestructuras viarias.
- El fácil acceso al crédito hipotecario.
- La entrada en vigor de la ley de costas, la cual impedía nuevas urbanizaciones en el litoral, por lo que tuvo un efecto de anticipación en la aprobación de nuevos planes parciales.

Otro modelo sería el mallorquín, donde la fuerte demanda de alojamiento dio lugar a un fuerte crecimiento hotelero y de segunda residencia, ocasionando un fuerte impacto medioambiental en gran parte del frente marítimo de la isla. Una vez más, la especulación prevaleció sobre la economía productiva, poniendo en manos extranjeras grandes paquetes de suelo. Durante la época expansiva (1991-2004) se aumentó considerablemente la oferta *extrahotelera*, lo que dio

lugar a una importante pérdida de valor paisajístico y ambiental, ya no sólo en el litoral sino en todo el territorio insular.

En esta línea, los municipios litorales desarrollaron planes generales urbanísticos expansionistas, en función de previsiones de crecimiento demográfico totalmente fuera de la realidad, para así poder justificar un aumento del suelo urbanizable totalmente desmesurado. De hecho, muchas de estas urbanizaciones se desarrollaron sin los servicios urbanos mínimos, y con la venta de parcelas se financiaba la continuidad de la urbanización. Cuando el negocio ya no era rentable la empresa urbanizadora se disolvía, y quedaba en manos de los propietarios y el ayuntamiento la tarea de establecer los servicios básicos. Este proceso se dio a lo largo de las principales vías litorales y en sus ensanches hacia el interior, deteriorando el paisaje, disminuyendo la calidad de los servicios y por tanto la rentabilidad del negocio turístico. Las consecuencias fueron las siguientes (Clavé, 2012):

- Densidades edificatorias altas dando lugar al efecto barrera impidiendo una adecuada visión del paisaje.
- Diferentes y desiguales tipologías de los edificios mezcladas, dando lugar a sensación de desorden.
- Falta de infraestructuras y equipamientos.
- Especulación del suelo.
- Desconexión entre las diferentes urbanizaciones y los núcleos urbanos.
- Degradación del medio natural y aumento de la contaminación.

Ni siquiera la nueva *Ley del Suelo de 1975* y su Reglamento posterior en sustitución de la anterior *Ley del Suelo de 1956* sirvieron para contener el aumento exponencial de las urbanizaciones en el litoral. Uno de los principales motivos sería la frecuente falta de planeamiento supramunicipal, o los planteamientos expansivos de los planes generales (Clavé, 2012). Esta última *Ley del Suelo* introdujo más exigencias a la hora de urbanizar, como la obligación de los propietarios del suelo a pagar los gastos de urbanización, y de ceder terrenos para el sistema viario, zonas verdes y equipamientos, además de la sesión un 10% del aprovechamiento medio edificatorio del sector. Se introdujeron también procesos de información y participación pública. Posteriormente, el traspaso de estas competencias a las comunidades autónomas dio lugar a una gran variedad de desarrollos de esta ley (Clavé, 2012).

Según Exceltur, este es uno de los peligros actuales para la industria turística Española, los destinos están excesivamente masificados, por lo que debe de surgir un cambio de modelo y enfoque desde el cuidado del entorno y la sostenibilidad ambiental. Posteriormente, ya en la década de los 90, la política urbanizadora expansionista choca con una nueva visión que pone en valor el paisaje, y se comienzan a priorizar aspectos cualitativos frente a los cuantitativos. Diferentes documentos europeos refuerzan esta visión, como el aprobado en Postdam en mayo de 1999, así como la Comunicación de la Comisión al Consejo y Parlamento Europea del 28 de octubre de 1998, *Una estrategia de apoyo al desarrollo de un turismo sostenible*, o la *Agenda para un turismo europeo sostenible y competitivo*, del 19 de octubre de 2007 (Clavé, 2012).

En Canarias, como en algunas otras regiones de España, el planeamiento turístico se integró dentro de la planificación territorial. El planeamiento estratégico y *las Agendas Locales 21* van a ser buenos instrumentos, los cuales sirvieron para orientar la planificación territorial hacia la realidad del territorio, las necesidades de la sociedad, y la conservación del paisaje (Clavé, 2012). En esta línea, en el *Plan Territorial de Cataluña de 1995* se propusieron las siguientes directrices (Clavé, 2012):

- El desarrollo cualitativo del sistema costero.
- Esponjar el crecimiento urbanístico litoral hacia los municipios de la segunda línea.
- La diversificación productiva para bajar la dependencia del turismo.
- Conservación del medio ambiente y desarrollo selectivo.
- Dotación en equipamientos e infraestructuras.
- La conservación del paisaje.

Con los planes directores, derivados de este último plan territorial, se buscaba evitar alcanzar un continuo edificado en toda la costa, conservar los espacios costeros, la continuidad de los ecosistemas marítimos y terrestres, gestionar el espacio litoral como recurso para el desarrollo económico y la actividad turística, y evitar la transformación de más suelo no urbanizable en urbanizable. A los planes generales se les obligan también a presentar un informe de sostenibilidad ambiental, entre otros requerimientos, incrementando los requisitos para urbanizar, y de esta forma evitando la prematura transformación del suelo por agentes no especializados e insolventes (Clavé, 2012). De esta forma se busca que los espacios costeros no sigan perdiendo calidad e interés para el turismo y poder lograr de esta forma un desarrollo urbano/turístico más sostenible.

## 2.5. El Posmodernismo y las urbanizaciones turísticas como espacios de consumo

Históricamente, las ciudades han servido como centros de producción, intercambio y administración. La mayoría de las ciudades de los países capitalistas se formalizan a partir de la concentración de las diversas actividades económicas que en ellas se desarrollan. Los aspectos culturales y de ocio, librerías, museos, parques, locales nocturnos, etc., aunque siendo importantes nunca han sido el motor de desarrollo del crecimiento urbano occidental.

Uno de los aspectos más relevantes del periodo posmodernista es el desarrollo de áreas especializadas en el ocio y el negocio turístico (Gladstone, 1998). Por tal motivo, las urbanizaciones turísticas pueden englobarse en el discurso postmodernista, de regeneración urbana y de urbanización postmoderna (Gladstone, 1998). Estas urbanizaciones son a menudo consideradas como la apoteosis del postmodernismo, como ejemplo Disneyland, Las Vegas, los grandes centros comerciales y de ocio, la reconstrucción de los centros históricos de las ciudades tradicionales, y los grandes eventos que se desarrollan en ellos. Para Gladstone (1998) estos entornos urbanos se caracterizan por la descontextualización y *recontextualización*, difuminando la distinción entre significativo y significado, copia y original, pasado y presente. De esta forma podemos referirnos al espacio turístico como espacios de *hiperrealismo*, lo que quiere decir una realidad sin origen donde lo falso es más importante que lo real.

En términos sociales y económicos, la ciudad postmodernista es descrita como aquella donde la producción industrial ha colapsado, y se ha sustituido la manufactura por una economía basada en la construcción, las *FIRE* industrias (*finance, insurance, and real estate*), el comercio, los servicios personales y el turismo. Este tipo de ciudades se caracteriza por el bajo nivel de los salarios, el reducido número de ejecutivos y profesionales cualificados, el alto desempleo, la desigual distribución de las riquezas, la segregación social y la *gentrification* de los centros de las ciudades (Gladstone, 1998). La urbanización turística comparte alguna de estas características, pero no todas, como podrían ser unos bajos salarios, una baja renta per cápita, o el alto desempleo.

Por otro lado, la urbanización turística no comparte algunas de las características de la ciudad tradicional, como son la compacidad, la integración de funciones, las relaciones en unos límites precisos, y la complejidad de las funciones socioeconómicas. Los límites de las urbanizaciones turísticas han sido tan difusos que la expansión de estos espacios se ha generado sin contenido ni forma, dado lugar a un variado espectro de urbanizaciones, que van desde los modelos compactos a los difusos. De esta forma, las urbanizaciones turísticas se extienden sin definir ciudad, sin crear una estructura cívica, la cual favorezca las interacciones sociales que tienen lugar en la ciudad tradicional. Por tal motivo, esta es una nueva forma de habitar el territorio ligada a las pautas de expansión dispersa del fenómeno urbano (MF, 2012).

Las ciudades turísticas son una forma diferente de ocupar el territorio cuya función es el consumo y la comercialización del ocio. A diferencia de las urbanizaciones occidentales, que comenzaron a desarrollarse a partir del S. XVIII por razones de producción y comercio, las ciudades turísticas se comienzan a desarrollar a partir de la segunda mitad del S. XX como lugares de consumo. Los consumidores de estas ciudades son los turistas, los cuales residen en estos lugares por un corto periodo de tiempo, con el objetivo de consumir algunos de los bienes y servicios que ofrecen. El consumo está relacionado con la diversión, el placer, la relajación, el recreo, etc. No es un consumo de necesidades básicas como la vivienda, la salud, o la educación.

A pesar de la especificidad de la urbanización turística, pocos estudios se han llevado a cabo hasta el momento sobre ella, y eso a pesar del gran desarrollo que han tenido durante las últimas décadas. Los primeros estudios fueron desarrollados por Zelinsky (1973) y Stanback (1985), haciendo referencia a regiones dedicadas exclusivamente al turismo. Zelinsky hace referencia a los *pleasuring places* y *retirement subregions* como Florida, Arizona o California, o a los *forbidden fruitlands* como Las Vegas, Reno o el Lake Tahoe. Stanback los llama *resort-residential centers* o *retirement centers* los cuales define como *metrópolis fuera de los grandes centros nodales*. A pesar de todo ninguno de ellos llega a hacer un desarrollo conceptual del significado de urbanización turística (Gladstone, 1998). Posteriormente, Mullins (1991) fue uno de los primeros que trató de conceptualizar el significado de este tipo de urbanizaciones, recurriendo al término *urbanización turística*, para referirse a cualquier proceso de urbanización centrado en el turismo (Mullins, 1991).

Mullins (1991) hace la más minuciosa reflexión sobre urbanizaciones turísticas hecha hasta el momento. Expone que las urbanizaciones turísticas son una forma espacial de desarrollo urbano costero sin la necesidad de un centro urbano tradicional. Añade que las urbanizaciones turísticas son simbólicamente distintas, que se configuran en torno a marinas, centros comerciales y atracciones que evocan imágenes de consumo o placer. Para este autor, estas ciudades se caracterizan por el rápido crecimiento de la mano de obra y por un sistema flexible de producción (servicios turísticos, construcción, comercio y *FIRE industries*). Socialmente se componen principalmente de personas mayores, nuevos residentes, y muy pocos núcleos familiares.

## 2.6. Conceptualización de la urbanización turística

### 2.6.1. La urbanización turística: un nuevo fenómeno urbano

Como ya se ha expuesto anteriormente, desde mediados del siglo pasado ha habido un crecimiento exponencial de la industria turística, hecho que ha dado lugar al desarrollo de extensas áreas metropolitanas cuyo desarrollo ha estado vinculado al negocio turístico. Como ejemplos a nivel internacional, Las Vegas u Orlando en los Estados Unidos, *the Sunshine*

*Coast and the Gold Coast* en Australia, Cancún o Acapulco en México, lo Costa del Sol en España, el *Languedoc-Roussillon* en Francia, Macao en China, o Phuket en Tailandia, entre otros.

Diversos autores (Mullins, 1994) (Gladstone, 1998) han desarrollado estudios que ponen de manifiesto las diferencias y particularidades de las urbanizaciones turísticas respecto a la ciudad tradicional. Estas urbanizaciones difieren, según estos autores, simbólicamente y sociológicamente de las metrópolis tradicionales. Patrick Mullins es uno de los primeros teóricos, que a vistas de la importancia que el fenómeno de las urbanizaciones turísticas costeras iban adquiriendo en Australia, trata de hacer una primera clarificación conceptual sobre ellas. Para ello se ha apoyado en factores geográficos, económicos y sociales para el estudio de los procesos de urbanización desarrollados en el litoral australiano, principalmente en *the Sunshine Coast* (Figura 39) y en *the Gold Coast* (Figura 40).

Figura 40. **The Sunshine Coast (Australia)**



FUENTE: Desconocida.

Previamente, Zelinsky (Zelinsky, 1973; en Gladstone, 1998) y Stanback (Stanback, 1985; en Gladstone, 1998) ya habían hecho referencia a estas urbanizaciones turísticas utilizando términos tales como *pleasuring places* o *retirement subregions*, pero sin llegar a hacer una reflexión teórica acerca de lo que este fenómeno implicaba. Zelinsky habla de los *pleasuring places* y *retirement subregions* de Florida, Arizona o California, para referirse a los espacios turísticos vinculados al disfrute del mar. Por otro lado, para los desarrollos turísticos vinculados al juego, utiliza el término *forbidden fruitlands*, refiriéndose a Las Vegas, Reno, o Lake Tahoe. Por otro lado, Stanback utiliza el término *resort-residential centers*, los cuales define como metrópolis que delinean los grandes centros nodales, así como muchos lugares que se han desarrollado desde la Segunda Guerra Mundial como centros turísticos y de jubilación (Stanback, 1985; en Gladstone, 1998).



Figura 41. **The Gold Coast (Australia)**

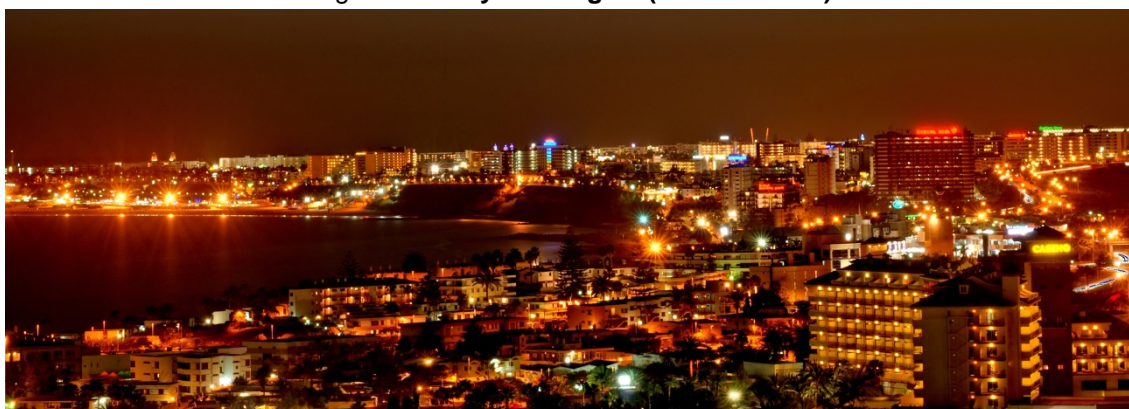


FUENTE: Desconocida.

Debido a la ausencia de un marco teórico que establezca las especificidades de este nuevo fenómeno de ocupación litoral, la *urbanización turística*, Mullins desarrolla un marco teórico y conceptual para explicar este fenómeno. Su trabajo permite fundamentar posteriores análisis empíricos que profundizan en el conocimiento de este nuevo fenómeno urbano. En un artículo publicado en 1991, titulado *Tourism Urbanization*, Mullins considera que la *urbanización turística* es una nueva y extraordinaria forma de urbanizar (Mullins, 1991).

A día de hoy, la industria turística representa uno de los sectores económicos de mayor crecimiento, y aun así no se le otorga la importancia que merece dentro de la economía mundial. Este hecho ya era puesto de manifiesto por Mullins hace tres décadas, al considerar que era un error que ésta industria fuese sólo medida en términos demográficos y no sociológicos. Para Mullins un enfoque más adecuado habría sido centrar los estudios en la industria en sí misma, la cual quedaba más definida por el consumo que por la producción. Y todo a pesar de ser una industria impar, compuesta por un diverso conglomerado de diferentes sectores de actividad (Mullins, 1991). Tres décadas después, La industria turística aún sigue siendo una industria estudiada desde un punto de vista estrictamente cuantitativo (volumen de turistas, nivel de gastos, etc.), sin tener en cuenta lo que este sector implica para el resto de sectores económicos (producción industrial, investigación, sector inmobiliario y de la construcción, etc.). Este hecho ha dificultado entender de forma global el fenómeno y las fuerzas sociales implicadas en él.

Figura 42. **Playa del Inglés (Gran Canaria)**



FUENTE: Desconocida.

Mullins (1991) al considerar que había un enfoque de análisis erróneo, pone de esta forma de manifiesto que no se habían desarrollado los conceptos adecuados para el estudio de este nuevo fenómeno urbano, al no ser consideradas sus peculiaridades. Sin unos conceptos previos clarificadores del fenómeno sería difícil determinar qué datos recolectar y cómo analizarlos para un adecuado análisis. Por tal motivo, Mullins desarrolla un primer marco conceptual para esclarecer el significado de la urbanización turística. Una vez establecido este primer marco teórico lo utiliza para analizar dos de las principales urbanizaciones turísticas de Australia, *the Sunshine Coast and the Gold Coast*. De su estudio extrae las siguientes conclusiones: Las urbanizaciones turísticas se caracterizan por:

- Inestabilidad económica y política
- Altos índices de desempleo
- Mínima inversión estatal
- Fuerte dependencia en el sector privado y en los trabajadores autónomos

Estos factores condicionan el desarrollo urbano en estos espacios turísticos, diferenciándolos de la ciudad tradicional. Además la urbanización turística que emerge con fuerza a partir de la segunda mitad del siglo XX es diferencial, y se genera a partir de la transformación del territorio y la comercialización del mismo, con el objetivo de ofertar el consumo de bienes y servicios que han de producir placer (Mullins, 1991). Este hecho tiene lugar mediante la expansión paulatina de resorts dedicados exclusivamente a la actividad turística. Sus máximos exponentes se localizan en zonas geográficas que disponen de clima cálido o templado a lo largo de todo el año, como el litoral mediterráneo, la costa de Florida, ciertas regiones del Mar Caribe, las islas atlánticas de la Macaronesia (Figura 42), y en las costas del Océano Pacífico.

### 2.6.2. *El concepto de urbanización turística*

De los factores diferenciadores expuestos anteriormente, se puede extraer que la urbanización turística es *social y espacialmente diferente* respecto a la ciudad tradicional, y que *sus sistemas de producción son también diferentes*. De esta forma, toman especial relevancia *los servicios privados, la innovación tecnológica, los nuevos productos y la flexibilidad en la producción* (Mullins, 1992). Otros de sus aspectos diferenciadores son su *rápido crecimiento en términos de inversión, población, y creación de empleo*.

Una característica fundamental de las urbanizaciones turísticas, es que son *espacios eminentemente de consumo y no vinculados a grandes centros de producción, comercio o administración gubernamental* (Mullins, 1991). No han sido creadas a partir de la concentración espacial de actividades económicas, sino por la acumulación de ocio y consumo, y diseñadas especialmente para estancias temporales. Este hecho da lugar a que sean espacios donde no se consuman productos de primera necesidad, como vivienda, salud o educación, sino que el consumo se fundamente en la diversión, el placer, la relajación, el recreo, o el hedonismo<sup>1</sup>. A diferencia, en la ciudad tradicional el desarrollo de la cultura y el ocio, aunque de importancia económica, no son ni de lejos el motor del desarrollo urbano en estas ciudades. Por tal motivo, la urbanización turística es:

- Social y espacialmente diferente
- Sus sistemas de producción son específicos
- De rápido crecimiento

---

<sup>1</sup> Los espacios turísticos con un producto mayoritario en segunda residencia vacacional sumado a cambios motivacionales en la demanda turística y en la transformación de las estructuras sociales de los destinos tiene como consecuencia que cada vez se consuman más productos de primera necesidad como salud o educación.

- Espacios eminentemente de consumo
- No vinculados a grandes centros de producción, comercio o administración gubernamental

Debido a que la urbanización turística se fundamenta en el consumo y no en la producción, Mullins se basa en los términos *urbanización* y *consumo* (Tabla 1) para su conceptualización. Por otro lado dentro del proceso de desarrollo urbano occidental aparecen vinculados al término *urbanización* los conceptos, *consumo colectivo* y *suburbanización*. Estos conceptos son procesos integrales del desarrollo urbano occidental entre el final de la Segunda Guerra Mundial y la década de los años setenta del siglo pasado. De igual forma, vinculados al término *consumo* están los conceptos *ciudad postmoderna* y *gentrificación*, debido a que ponen de manifiesto los cambios en consumo a partir de la década de los años setenta, lo que dio lugar a una nueva forma de urbanizar.

Tabla 01. **Urbanización turística**

|                        |              |                                       |
|------------------------|--------------|---------------------------------------|
| URBANIZACIÓN TURÍSTICA | URBANIZACIÓN | CONSUMO COLECTIVO (Inversión pública) |
|                        |              | SUB-URBANIZACIÓN (Consumo de masas)   |
|                        | CONSUMO      | CIUDAD POSTMODERNA (Cons. del placer) |
|                        |              | GENTRIFICACIÓN                        |

FUENTE: Elaboración propia

*Consumo* es el uso que la gente hace de los bienes y servicios, los cuales permiten la supervivencia personal y la continuidad de la sociedad. La sociedad occidental se caracteriza por la búsqueda constante de nuevos bienes que comercializar, primero tras la revolución industrial, y sobre todo tras la Segunda Guerra Mundial, con el desarrollo de la producción de bienes en serie y el consumo de éstos en masa. Este consumo masivo de bienes es de tal importancia que ha configurado el desarrollo de las sociedades capitalistas occidentales y por consiguiente el desarrollo de sus urbanizaciones (Pahl, 1989; en Mullins, 1991). Pero otro aspecto que ha ido tomando relevancia durante las últimas décadas, es el consumo de *bienes y servicios* más relacionados con el *ocio y el placer*, que con el de la satisfacción de una función determinada, aspecto que paulatinamente ha ido ganando peso en la forma en la que se comercializa estos bienes y servicios (Bauman, 1988; en Mullins, 1991).

La *Urbanización* en Europa entre la Segunda Guerra Mundial y la década de los setenta se fundamentó en un primer momento en el *consumo colectivo* y en la *sub-urbanización*. El *consumo colectivo* de bienes y servicios, vivienda, salud, educación, transporte, etc., constituían parte del proceso de desarrollo urbano debido a que su consumo se concentraba en las ciudades. Ciudades, que en la década de los años setenta, sufrieron un fuerte impulso de la mano de la promoción de vivienda pública, principalmente a base de la urbanización de las periféricas de los centros urbanos, para suplir la carencia de este bien de primera necesidad. Posteriormente, la disminución del gasto público en la promoción pública de vivienda hizo que disminuyera de la influencia del consumo colectivo en el desarrollo urbano europeo. De esta forma, el *consumo colectivo* no fue relevante en el desarrollo de las urbanizaciones turísticas porque su desarrollo no se fundamentó en la inversión pública (que perseguía, garantizar las necesidades básicas y el empleo), sino en el consumo en sí mismo.

En cambio, los procesos de *sub-urbanización* se fundamentaron en desarrollos urbanos de baja densidad entre 1945 y 1971 en Estados Unidos o Australia y tuvieron un gran impacto en el consumo. *Sub-urbanización* es un concepto más adecuado para definir la urbanización turística debido a que está más vinculado al concepto de *consumo de masas* (Walker, 1982 en Mullins 1991); la urbanización turística se distingue por el consumo del lujo y el placer (Mullins, 1991). El consumo de masas se desarrolló gracias a la reorganización de la producción en

masa (el *fordismo*) a partir de 1920, y al aumento de la acumulación de capital gracias al desarrollo científico, lo que implicó un aumento en la capacidad de consumo en la clase trabajadora, por el incremento de los salarios y el tiempo libre disponible tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, el concepto de *sub-urbanización* es limitado e insuficiente para definir *urbanización turística* ya que hace referencia al consumo de bienes por los habitantes de la *sub-urbanización*, y por la acumulación de fuerza de trabajo, lo que no es aplicable a la urbanización turística. Las urbanizaciones turísticas, también tienen su origen en el consumo de masas, debido al incremento de los salarios y el tiempo libre, lo que permitió la extensión de las mismas (Mullins, 1991). Pero el consumo que se desarrolla en las *urbanizaciones turísticas* está más relacionado con *el placer*, el cual es consumido en lugares creados específicamente para ello.

Seguidamente, a partir de la década de los años setenta, el desarrollo urbano se caracterizó por la *gentrificación* y la *ciudad posmoderna*. Éstos, son conceptos más afines a la realidad de urbanización turística, ya que representan procesos similares a los que han definido la producción de la *urbanización turística* (Mullins, 1991). Implican un cambio en la naturaleza del consumo, relacionado con un nuevo régimen de acumulación de capital, lo que implica una nueva sociedad y una nueva forma de urbanizar. *Postfordismo*, *acumulación flexible*, *globalización*, y *capitalismo desorganizado*, son conceptos utilizados para definir a esta nueva sociedad emergente la cual se basó en nuevos sistemas de producción y consumo (Graham, 1988; Harvey, 1987; Lash and Urry, 1987; Lipietz, 1986; Scott, 1988; en Mullins 1991). La *urbanización turística*, al igual que la *gentrificación* y la *ciudad posmoderna*, formó parte de este nuevo modo de consumo, por lo que es fundamental entender el significado de conceptos como *producción postfordista* y *consumo postfordista*.

### 2.6.3. Del post-fordismo a la ciudad post-moderna

Una de las características de la producción *post-fordista* es la *flexibilidad* en los sistemas de producción y distribución de bienes y servicios, donde los procesos de producción pueden ser modificados con facilidad. Aquí destacan las empresas tecnológicas, la producción artesana y el diseño. Estos nuevos modos de producción dieron lugar a un cambio en las estructuras sociales, como un fuerte desarrollo laboral en el sector servicios, tanto en el sector no cualificado como en la nueva clase media de autónomos y empleados cualificados en servicios. Aunque la producción *fordista* seguía siendo dominante, y la *producción flexible* tenía aún poca influencia en la configuración de la nueva urbanización (Mullins, 1991).

Según Mullins, uno de los conceptos relevantes para explicar el desarrollo de las urbanizaciones turísticas sería este *consumo post-fordista* (Tabla 2), entendido como el consumo de bienes y servicios centrados en el placer, el *post-modernismo*. De esta forma comienza a desarrollarse también el consumo personalizado, donde hay una búsqueda por lo nuevo, lo diferente, y de mayores y mejores placeres. El consumo post-modernista se fundamenta en espectáculos, parques temáticos y actividades individuales, deportivas, alojamientos, etc. Los bienes de consumo se diferencian por su valor añadido, por ejemplo, los coches, más que medios de transporte, son identificados como instrumentos de placer. Toda esta nueva forma de consumo, tiene también su repercusión en el cuerpo, donde la nueva clase media dedica grandes esfuerzos en conseguir una forma e imagen determinadas.

Otro aspecto que define el post-modernismo, según Mullins, son las *nuevas formas de control social*. El obsesivo consumo por el placer en el *post-modernismo*, es una forma de control de las masas mediante el constante reclamo de nuevos productos y experiencias, una vez que las necesidades básicas como la alimentación están cubiertas, asegurando la pasividad de la

población. El consumo *post-modernista* se caracteriza por su *simbolismo*, dándosele más importancia a la imagen que expresa un producto que a su utilidad en sí mismo, por lo que la gente se diferencia en función de los productos que consume. De esta forma, *post-modernismo* y *producción flexible* son los conceptos básicos del sistema *post-fordista* de producción y consumo.

El post-modernismo ha tenido una gran influencia en el desarrollo urbano de las últimas décadas, dando lugar a lo que conceptualmente se puede entender por *ciudad post-moderna*. La *ciudad post-moderna* es entendida como la forma urbana pensada para el consumo del placer, y la *urbanización turística* es una de las máximas expresiones de esta nueva forma urbana, porque son ciudades construidas plenamente para el consumo del placer (Mullins, 1991). En términos sociales y económicos, la ciudad postmoderna podría ser descrita como aquella donde la producción industrial ha desaparecido o nunca existió (Glandstone, 1998). Por el contrario, en ella se desarrollan la finanzas, los seguros, el negocio inmobiliario, la venta al por mayor y al por menor, los servicios personales y el turismo.

A pesar de que la *urbanización turística* es una de las mayores expresiones de ciudad postmoderna, el *consumo compuesto* es la expresión del *post-modernismo* en la ciudad tradicional. Esto quiere decir que el *post-modernismo* se manifiesta también en partes existentes de la ciudad tradicional en la forma de *consumos compuestos* (Tabla 3). Éste último concepto se manifiesta en grandes áreas urbanas, situadas por lo general en el centro de las ciudades, transformadas a modo de espectáculo para albergar festivales y eventos (Figura 43). Además, este consumo compuesto se diversifica para ofrecer variedad en el consumo del placer, para albergar todas las clases sociales, grupos, estatus, etc., donde diferentes personas consumen diferentes productos del placer.

Tabla 02. **Post-fordismo**

|               |                               |  |  |
|---------------|-------------------------------|--|--|
|               | NUEVOS SISTEMAS DE PRODUCCIÓN | GLOBALIZACIÓN<br>CAPITALISMO DESORGANIZADO |  |
|               |                               | PRODUCCIÓN FLEXIBLE                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• EMPRESAS TECNOLÓGICAS</li> <li>• PRODUCCIÓN ARTESANA</li> <li>• DISEÑO</li> <li>• SECTOR SERVICIOS</li> </ul>   |
| POST-FORDISMO | NUEVOS MODOS DE CONSUMO       | POST-MODERNISMO                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• CONSUMO CENTRADO EN EL PLACER</li> <li>• CONSUMO COLECTIVO</li> <li>• CONSUMO PERSONALIZADO</li> <li>• BÚSQUEDA DE LO NUEVO Y DIFERENTE</li> <li>• VALOR AÑADIDO DE LOS BIENES DE CONSUMO</li> <li>• CULTO AL CUERPO</li> <li>• SIMBOLISMO</li> <li>• NUEVOS MODOS DE CONTROL SOCIAL</li> </ul> |

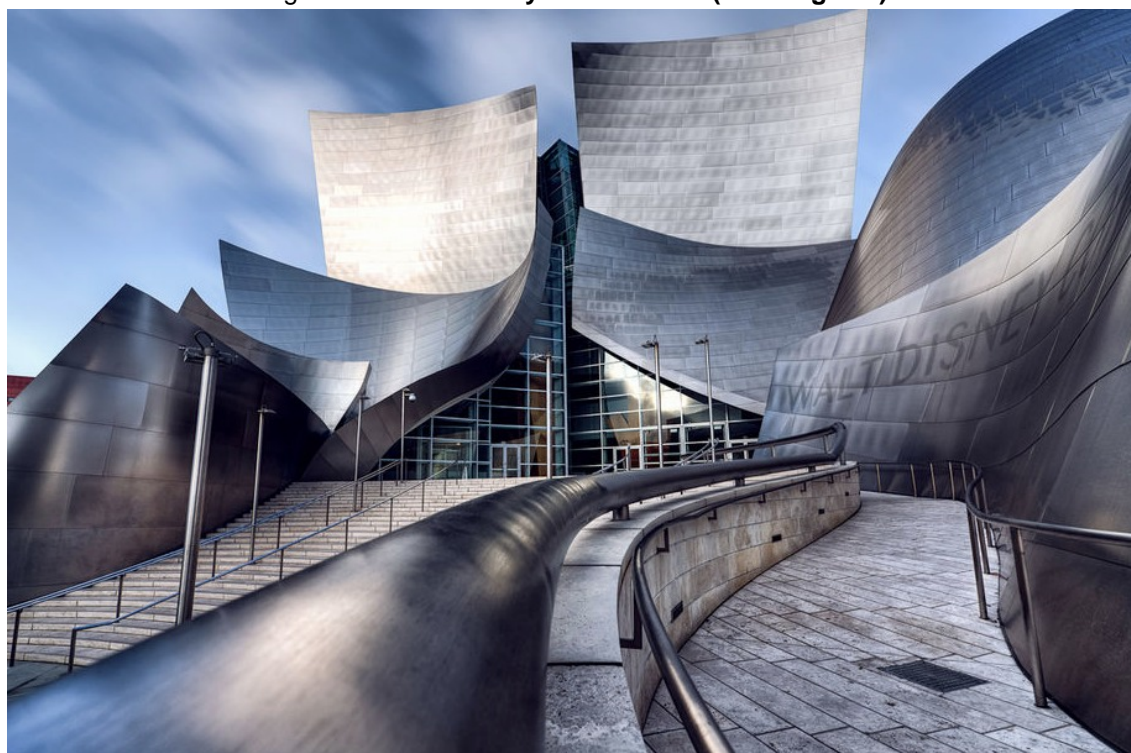
FUENTE: Elaboración propia

Si consumo compuesto es la mayor expresión de la ciudad postmoderna, su primera consecuencia en la ciudad tradicional es la *gentrificación* (Mullins, 1991). En la renovación de los centros de las ciudades, donde se rehabilitan edificios para nuevos usos, se desarrollan nuevas viviendas, galerías de arte, etc., se generan áreas física y socialmente diferentes. A este proceso hay que sumar una mayor capacidad de consumo de la nueva clase media que se localiza en el centro de la ciudad, y va desplazando de estas áreas a las clases más



desfavorecidas<sup>2</sup>. El desarrollo de estas nuevas áreas urbanas implica también que se genere *competición entre ciudades*, por atraer inversiones, liderazgo, gasto público, empresas, etc<sup>3</sup>, (Distrito 22@, Barcelona) (Figura 44). Y en esta competición, *la imagen* de la ciudad es de suma importancia, donde el rol de la administración se centra más en atraer inversiones que en invertir directamente. La administración local y los líderes económicos se unen para estimular las ciudades y evocar *símbolos* que muestren una nueva ciudad vibrante, innovadora, divertida, y con potencial para atraer a inversores, consumidores y nuevos residentes, y de esta forma ser un buen lugar para vivir. Este simbolismo es expresado mediante el medio urbano, donde la arquitectura y el diseño urbano son usados simbólicamente para mostrar una ciudad vibrante.

Figura 43. **Walt Disney Concert Hall (Los Ángeles)**



FUENTE: Desconocida.

Tabla 03. **Ciudad *Post-Moderna***

|                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| <b>CIUDAD <i>POST-MODERNA</i></b> | CONSUMO DEL PLACER                 |
|                                   | CONSUMO COMPUESTO (Ocio y cultura) |
|                                   | DIVERSIFICACIÓN DEL CONSUMO        |
|                                   | GENTRIFICACIÓN                     |
|                                   | COMPETICIÓN ENTRE CIUDADES         |
|                                   | IMAGEN DE LA CIUDAD                |
|                                   | SIMBOLISMO URBANO                  |
|                                   | HIPERREALISMO                      |

FUENTE: Elaboración propia

<sup>2</sup> Ver documental *En construcción* Sobre el proceso de construcción de la Rambla del Rabal en Barcelona.

<sup>3</sup> El proyecto 22@Barcelona transforma doscientas hectáreas de suelo industrial de Poblenou en un distrito innovador que ofrece espacios modernos para la concentración estratégica de actividades intensivas en conocimiento. Esta iniciativa es a su vez un proyecto de renovación urbana y un nuevo modelo de ciudad que quiere dar respuesta a los retos de la sociedad del conocimiento. Es el proyecto de transformación urbanística más importante de la ciudad de Barcelona en los últimos años y uno de los más ambiciosos de Europa de estas características, con un potencial inmobiliario alto y una inversión pública del plan de infraestructuras de 180 millones de euros <http://www.22barcelona.com>.



Figura 44. **Distrito 22@, Barcelona**



FUENTE: Desconocida.

El post-modernismo se expresa también en los espacios de juego como Las Vegas (Figura 46), en los *shopping malls* (Figura 47), en los *suburban strips* (Figura 45), en los *down towns festival market places*, o en los parques temáticos como Disneyland (Figura 46). Lo que caracteriza a todos estos lugares es la *descontextualización/recontextualización* del lugar, donde se desdibuja la distinción entre el significado y significante, copia y original, pasado y presente (Gitlin, 1988; en Glandstone 1998). Para hacer referencia al espacio turístico, Eco utiliza el término *hiperrealidad*, lo que significa *realidad sin origen*, donde la imitación es más importante que la realidad (Figura 45) (Eco, 1986; en Glandstone, 1998).

Figura 45. **Suburban strip en los Estados Unidos**



FUENTE: Desconocida.



Figura 46. Las Vegas (Izquierda). Disneyland, París



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

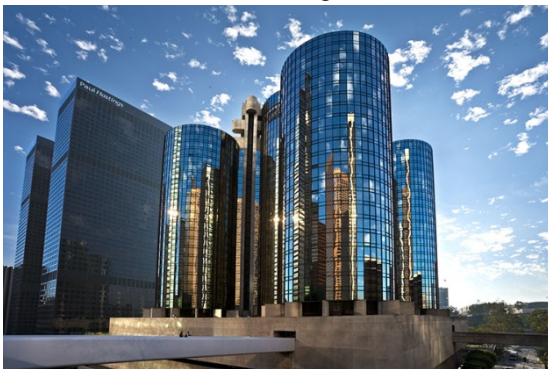
Jameson destaca la arquitectura y el significado cultural del Hotel Bonaventure en Los Ángeles (Figura 48), destacando su arquitectura y estilo hiperreal como máxima expresión de la arquitectura postmoderna: *“glass skin (that) achieves a particular and placeless dissociation of the Bonaventura (sic) from its neighborhood; it is not at the exterior, in as much as when you seek to look at the hotel’s outer walls you cannot see the hotel itself, but only the distorted images of everything that surround it”* (Jamenson, 1984; en Gladston, 1998).

Figura 47. The Mall of América, Estados Unidos



FUENTE: Desconocida.

Figura 48. Hotel Bonaventure (Los Ángeles)



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

En conclusión, la urbanización turística se fundamenta en la venta y consumo del placer, y a pesar de tener sus orígenes en el consumo de masas, generado a partir del incremento de los

salarios en la era *fordista*, ha evolucionado hacia el *post-fordismo*, bajo el nuevo régimen flexible de acumulación de capitales establecido a partir de la década de los 70. De esta forma, el consumo masivo del placer, se convierte en la esencia del consumo *post-fordista*, lo que se identifica como *post-modernismo*, el cual se manifiesta en la ciudad postmoderna, siendo la urbanización turística una de sus mayores expresiones, ya que son ciudades construidas explícitamente para el consumo del placer.

#### 2.6.4. La urbanización turística, un nuevo marco teórico

A partir del desarrollo conceptual previo, y a partir de sus estudios sobre las urbanizaciones turísticas de Australia, Mullins establece las bases para crear un marco teórico que permita desarrollar análisis empíricos sobre las urbanizaciones turísticas. El marco teórico que propone se compone de siete factores interrelacionados, los tres primeros son relevantes por razones descriptivas, y el resto son importantes por razones teóricas, ya que identifican las fuerzas sociales involucradas. Las características diferenciales de las urbanizaciones turísticas en Australia son las siguientes:

- *Espacialmente diferentes*: porque son socialmente diferentes.
- *Simbólicamente distintas*: el simbolismo urbano actúa como reclamo turístico.
- *Rápido crecimiento de la población y de la fuerza de trabajo*: Para atender al rápido aumento del sector servicios.
- *Sistema flexible de producción*: por su condición post-fordista.
- *Débil inversión pública*: dependen de la atracción de la inversión privada. Necesidad de atraer inversiones ante la falta de inversión directa gubernamental.
- *Consumo masivo y personalizado del placer*: Por su condición post-moderna.
- *Población residente socialmente diferente*: porque la urbanización turística es socialmente diferente.

Una vez desarrollado este marco conceptual, Mullis (1991) hace un análisis comparativo entre las principales urbanizaciones turísticas de Australia, la *Gold Coast* y la *Sunshine Coast*, y las principales ciudades australianas con más de cien mil habitantes, en función de las siete variables expuestas (Mullins 1991; 332). Mullins concluye afirmando que tanto la *Gold Coast* como la *Sunshine coast* son diferentes del resto de ciudades australianas. Esto se debe a que estas urbanizaciones turísticas han sido creadas exclusivamente para el consumo del placer, por lo que son *espacialmente diferentes*, lo que implica un medio urbano diferente, más ecológico, el cual evoca potentes imágenes de placer, lo que se convierte en un reclamo turístico.

Estas urbanizaciones son además *socialmente diferentes*, debido a que son diferentes, lo que implica una estructura social diferente. Se caracterizan por un rápido crecimiento de la población y de la mano de obra, de disponer de un mercado laboral más flexible, y de una diferente organización del parque de viviendas. Por otro lado, se diferencian por una limitada inversión estatal y por poseer un elevado número de turistas que se desplazan hasta estas ciudades sólo por diversión.

A pesar de todo, para Mullins, este sigue siendo un marco conceptual limitado, y aún es necesario llevar a cabo una mayor clarificación conceptual acerca de estas urbanizaciones, para lo que se requieren análisis empíricos más desarrollados. Con estos conceptos y más datos empíricos será posible desarrollar una teoría que permita conceptualizar la urbanización turística. En un artículo posterior, Mullins (1994) afirma que existe una asociación entre



urbanización turística, como una nueva forma urbana y la presencia de una significativa *petit bourgeois* (Mullins, 1994).

### 2.6.5. La urbanización turística en los Estados Unidos

La mayoría de las ciudades norteamericanas tienen su origen en la acumulación de capital proveniente de la producción industrial, el comercio y la administración gubernamental. Pero, al igual que ha ocurrido en Australia y en otras zonas geográficas cálidas como el Mediterráneo o el Caribe, el turismo han generado un número determinado de sistemas urbanos propios, dedicados al desarrollo de la actividad turística. De hecho, Las Vegas y Orlando son las áreas metropolitanas de mayor crecimiento de los Estados Unidos.

A partir del trabajo desarrollado por Mullins (1991), David L. Gladstone (1998) evalúa los efectos del turismo en las áreas metropolitanas de los Estados Unidos vinculadas al desarrollo turístico, y sus diferencias respecto del resto de metrópolis estadounidenses, para constatar estas diferencias. Por otro lado, el autor analiza las diferencias y similitudes de las metrópolis turísticas de los Estados Unidos respecto de las urbanizaciones turísticas de otros países. Por otro lado Gladstone (1998) identifica cuales son en los Estados Unidos las principales áreas metropolitanas cuyo desarrollo se basa en la industria turística, seguidamente las agrupa y establece las diferencias entre ellas. También estudia las diferencias sociales, económicas y demográficas entre los grupos que establece. Finalmente compara sus resultados con los marcos teóricos previos y establece líneas de investigación para continuar con el desarrollo conceptual de estas teorías.

Para empezar, Gladstone identifica dos tipos de urbanizaciones turísticas en los Estados Unidos, unas dedicadas exclusivamente al *sun, sand, and sea*, como Florida (Figura 49), cuyos centros turísticos residenciales son Sarasota, Naples, y West Palm Beach, y otras más especializadas en potentes inversiones en *atracciones turísticas de última generación* (Gladstone, 1998). Entre estas últimas, Las Vegas, Atlanta City, Reno u Orlando, las cuales son las regiones metropolitanas de mayor crecimiento en los Estados Unidos. Estas metrópolis están dedicadas al ocio, el juego y el entretenimiento, y no la aglomeración de las economías de escala que generan la producción industrial, el comercio o la administración gubernamental.

Figura 49. Florida (Estados Unidos)



FUENTE: Desconocida.

Para identificar las áreas metropolitanas más dependientes en turismo, Gladstone calcula una serie de coeficientes de localización a partir de estadísticas sobre el porcentaje de empleo en entretenimiento y servicios de ocio. Gladstone Identifica en los Estados Unidos sólo cuatro áreas metropolitanas donde se triplica la media nacional de empleo en sectores vinculados a la

industria turística, con un coeficiente de localización superior a 3. Estas áreas metropolitanas son Atlantic City, Las Vegas, Reno, y Orlando. Las tres primeras están dedicadas al negocio del juego y la cuarta al desarrollo de atracciones turísticas de última generación como Disney World, Disney's Epcot Center, Sea World o Universal Studios. Debido a su alta dependencia en la industria turística, Gladstone las denomina *metrópolis turísticas*. Otras nueve áreas metropolitanas poseen un coeficiente de localización 1.3 y 2.5, como Daytona Beach, Fort Myers, Fort Pierce, Lakeland, Los Ángeles, Naples, Panamá City, Sarasota y West Palm Beach. A excepción de los Ángeles, todas se localizan en Florida y tienen un alto porcentaje de residencias para jubilados. Gladstone se refiere a estas áreas metropolitanas como *leisure cities*.

Una vez establecido estos dos grupos de entornos urbanos turísticos, Gladstone trata de establecer sus diferencias. A través de los datos censales, constata notables diferencias entre las *metrópolis turísticas* y los *leisure cities*. Aparte de la diferencia de escala, las *metrópolis turísticas* disponen de un porcentaje mayor de empleo en el sector servicios, un índice menor de trabajadores autónomos, una menor *rentier class* y una menor presencia de jubilados. Por otro lado, las *metrópolis turísticas* son más proletarias y poseen un mayor porcentaje de trabajadores por cuenta ajena dentro de cada categoría laboral. De hecho las *metrópolis turísticas* son centros de juego, disponen de grandes complejos de ocio y son administradas por grandes empresas corporativas. Estas características se trasladan a la economía urbana y al tamaño de los establecimientos turísticos. Por el contrario, los *leisure cities* se centran más en la residencia para jubilados y disponen de mayor número de empresas de tamaño pequeño o mediano, por lo que tiene una mayor dependencia de la *petit bourgeoisie*.

En la tabla 04 se enumeran las características que diferencian a las *metrópolis turísticas* y los *leisure cities* del resto de ciudades. De esta tabla se extrae que la teoría previa sobre urbanizaciones turísticas (Mullins, 1991) encaja mejor en la dinámica de los *leisure cities* que la de las *metrópolis turísticas* en los Estados Unidos.

Tabla 04. Marco teórico *metrópolis turísticas* versus *leisure cities*

|  | METRÓPOLIS TURÍSTICAS | LEISURE CITIES |
|--|-----------------------|----------------|
| Tipo Ribbon: Desarrollo a lo largo del litoral costero   | NO                    | SI             |
| Simbólicamente distinto  | SI                    | SI             |
| Rápido crecimiento de la población y de la fuerza laboral  | SI                    | SI             |
| Alto porcentaje de empleo en <i>industrias flexibles</i> ; FIRE, comercio, servicios, y construcción | SI                    | SI             |
| Bajo nivel de sindicalización  | NO                    | SI             |
| Alto desempleo   | NO                    | NO             |
| Baja renta per cápita  | NO                    | NO             |
| Población residente compuesta por adultos, nuevos residentes y pocos núcleos familiares              | NO                    | SI             |
| Consumo masivo y personalizado del placer  | SI                    | NO             |
| Extensa pequeña burguesía  | NO                    | SI             |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Gladstone, 1998; 10)

Las *metrópolis turísticas* y los *leisure cities* comparten una serie de características y difieren en otras. Comparten las siguientes:

- La mayoría se sitúan en latitudes templadas y nunca han sido importantes centros de producción industrial.
- Atraen a un gran número de turistas.
- Tienen un porcentaje importante del empleo está relacionado con el sector turístico.



Difieren en:

- Difieren en el tipo de atracciones turísticas.
- La estructura demográfica de la población residente.
- Las características de la demografía urbana.

Estas diferencias se deben a diversos factores:

- *Históricos*: Las Vegas, Atlanta City, Orlando y Reno tienen el turismo como su razón de ser. aunque su origen no sea turístico, han sido fuertemente influenciadas posteriormente por el negocio turístico.

Por el contrario, el crecimiento de los *leisure cities* no está tan directamente ligado al negocio turístico. Aunque el turismo juegue un papel fundamental en la economía de estas ciudades, nunca ha sido tan predominante como en las metrópolis turísticas. De esta forma es difícil argumentar que el crecimiento de estas ciudades se deba principalmente al turismo, el crecimiento de estas ciudades depende mucho más de los jubilados y el mercado de la segunda residencia vacacional.

- *Las atracciones*: El contenido simbólico de las *metrópolis turísticas* difiere considerablemente del de las *leisure cities*. Las *leisure cities* atraen a los potenciales visitantes y al mercado de segunda residencia vacacional con la promesa de un clima mediterráneo junto al mar. Y aunque disponen de atracciones turísticas su reclamo está más relacionado con la calidad del medio natural que con las atracciones en sí mismas.

Por el contrario, la situación cambia cuando nos referimos a las *metrópolis turísticas*. El reclamo de Las Vegas o Atlantic City es la posibilidad de ganar una fortuna y vivir rodeados de lujo. El reclamo de Orlando son las espectaculares atracciones de Disney. Lo que todas estas metrópolis comparten es la concentración de capital en grandes corporaciones turísticas del juego y la diversión. Esta es la razón por la que los trabajadores de las *metrópolis turísticas* están más vinculados a convenios colectivos de trabajo que en las *leisure cities*, donde predomina más el pequeño empresario. Esta es también la razón de mayores salarios en las *metrópolis turísticas*. Esto tiene implicaciones en la estructura demográfica, por lo que las *leisure cities* atraen más a jubilados y menos a familias con hijos que las *metrópolis turísticas*. Esto se debe a que para los primeros, la oferta de empleo no es un condicionante a la hora de elegir el lugar de residencia.

- *Su cultura corporativa*: Se diferencian por la estructura empresarial y la estructura de la propiedad, lo que perfila sus economías. Las metrópolis turísticas tienen empresas de mayor tamaño y menos trabajadores independientes que las *leisure cities*. Esto no afecta sólo al negocio turístico sino a toda la estructura económica de la ciudad. El gran tamaño de las empresas da lugar a formas de propiedad corporativa. Las grandes empresas turísticas como Disney, las Vegas Sands, MGM Resorts International, Holiday Inn, Ramada, Circus, Hilton, Mirage Resorts, etc., requieren de grandes inversiones que son captadas mediante la emisión de acciones, bonos, etc. También requieren de una gran cantidad de mano de obra. Sólo las grandes empresas corporativas tienen la capacidad de organización y administración para gestionar la inversión de millones de dólares requerida para operar grandes parques temáticos o casinos. La presencia de estas grandes empresas influye directamente en los patrones de desarrollo urbano. Estas grandes corporaciones turísticas modifican el territorio mediante el control del suelo y el desarrollo de planes generalmente reservados a la administración pública.

Como ejemplo extremo el Reedy Creek Improvement District (RCID), lo que venía a ser una administración del suelo privada por parte de Disney en las afueras de Orlando. En otros casos usan su influencia para recibir grandes inversiones públicas en infraestructuras, o condiciones fiscales ventajosas y ayudas gubernamentales.

De esta forma Gladstone (1998) constata que las metrópolis turísticas de los Estados Unidos cumplen con algunas de las características respecto de las urbanizaciones turísticas australianas, como la segregación social o una diferente estructura social, pero no coinciden en otras como una baja renta per cápita o altos índices de desempleo.

#### 2.6.6. *Teoría de la urbanización turística en España: el consumo del paisaje y las piezas mínimas en la implantación turística*

Rosa Barba (1991) también manifiesta que existen hoy nuevas formas de crecimiento y abandono urbano que responden o son consecuencia de un proceso distinto al que ha producido la *urbanización tradicional*, aquella que la teoría de la arquitectura y el urbanismo ha intentado entender, para ordenar el espacio desde la casa hasta la ciudad industrial (Barba, 1991). Entre estos nuevos fenómenos de crecimiento, Rosa Barba identifica al *turismo*.

Para esta autora, la primera reflexión para entender lo que este fenómeno implica en cuanto a urbanización, es visualizar que evoca el término *urbanización turística*. Para unos, paisaje maltratado, vivencia de tiempo libre, imagen de un lugar lejano, o el contacto con la naturaleza y la aventura. Sintetizando, lo que un turista requiere de un espacio turístico, a diferencia de su lugar de residencia tradicional, es un mayor contacto con la naturaleza, y experiencias ajenas a la urbana tradicional. La teoría y la práctica de la arquitectura, del urbanismo y del paisajismo son los recursos que utilizaron los primeros urbanistas, los cuales diseñaron las primeras urbanizaciones turísticas. Éstos recurrieron a conceptos que derivaron en propuestas formales, que acercaban la edificación al espacio libre, y que buscaban formas de composición más próximas a los valores plásticos del marco natural (Barba, 1991).

Para alcanzar estos objetivos, algunos arquitectos en España, recurrieron inicialmente a imágenes de la *arquitectura popular* o el *paisaje rural* (Figura 50) como referentes para la implantación de la arquitectura en el paisaje, y para el diseño de las infraestructuras turísticas. También se utilizó concepto de ciudad jardín, el cual propiciaba un mayor contacto con la naturaleza, combinándolo con las teorías del urbanismo y la arquitectura moderna del momento. Como ejemplo la crítica a la ciudad densa, o la ciudad de vacaciones del funcionalismo del CIAM.

Pero según Rosa Barba, la relación entre la edificación y el entorno, que por lo general ha resultado de las propuestas que derivan del racionalismo, no ha dado buenos resultados. Como ejemplo, la urbanización ha agotado y expoliado el paisaje que le dio origen. Y es que debido al potencial económico del turismo, para esta autora, se tendría que dejar de considerar a esta industria como un mal menor y evolucionar hasta una nueva forma de proyectar el suelo y el paisaje. Se trata de saber cómo proyectar los nuevos espacios turísticos y como rehabilitar los espacios consolidados o saturados. Lo que quiere decir, extraer las variables esenciales que definen el proceso de diseño del espacio turístico, para que mediante la formulación del problema se puedan extraer soluciones efectivas (Barba, 1991).

El turismo requiere de un disfrute del paisaje, realizar actividades lúdicas, de ocio y deportivas, el contacto con la naturaleza, el disfrute del aire libre y el clima, además de la experimentación de nuevas formas de vida y culturas (Barba, 1991). Por tal motivo, la urbanización turística

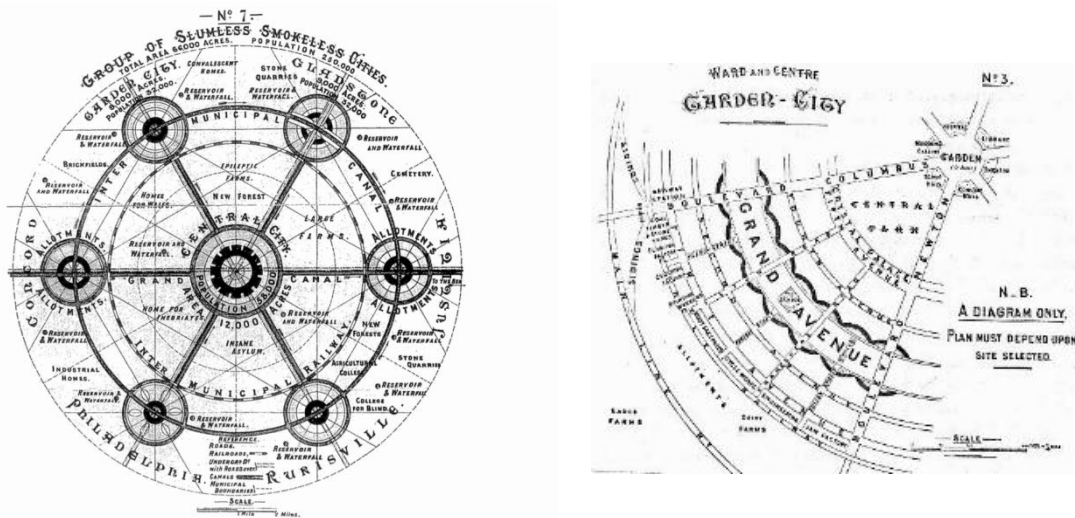
debe de dar respuesta a estos requerimientos. Pero hasta nuestros días, la urbanización turística ha sido entendida solo en el campo de las teorías de la urbanización, de cómo extraer plusvalías de la transformación del suelo, y de comercialización del parque edificado que se erige sobre él. Por el contrario, el turismo no ha sido entendido únicamente desde el campo económico, y aún hoy día no recibe el valor que le corresponde como la potente industria que es.

Figura 50. Pueblo Canario (Las Palmas)



FUENTE: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 51. Teoría de la ciudad jardín de Ebenezer Howard



FUENTE: (Howard, 1902)

Para Rosa Barba (1991), este desarrollo urbano se ha materializado en la ocupación del territorio más valioso del litoral, con millones de camas turísticas convirtiendo el suelo en la cantera de la que se ha extraído el paisaje. El paisaje entendido como recurso que justificó la ocupación de estos territorios litorales. Y no de una forma que modela el suelo, sino que lo ocupa, lo invade y sustrae su esencia. Por tales motivos, es difícil encontrar ejemplos de buen urbanismo turístico, aquél que permitiera desarrollar una buena arquitectura, un buen paisaje, y donde los tejidos urbanos se adaptaran al cambio y no perdieran valor (Barba, 1991). Las urbanizaciones turísticas nunca han sido reconocidas como espacios sujetos a un fenómeno diferente a la urbanización de la ciudad industrial, y no se han encontrado las formas espaciales más adecuadas para dar respuesta a esta industria de servicios, con instrumentos urbanos específicos que permitan su gestión eficiente. Es así, que en la urbanización del suelo turístico no sólo se debe de considerar la forma urbana, sino además la ordenación de la edificación y de las formas de gestión del tejido turístico.

De todo lo previo, se extrae que uno de los factores esenciales en la urbanización turística es la consideración del *paisaje*. Debe de haber un equilibrio entre la urbanización y el espacio libre (Barba, 1991). Esto se entiende desde dos puntos de vista, uno desde *el paisaje urbano* en sí mismo, que debe de ofrecer una experiencia diferenciada, y desde *el contacto de la urbanización con el entorno*, la cual debe de permitir un acceso directo a él. Esta añoranza del espacio libre dio lugar a dos ideas en el pasado. La primera, la de la ciudad jardín de Howard (Figura 51) (Howard, 1898), donde se pretendía unir en un mismo espacio las ventajas del campo y la ciudad. Este concepto fue desarrollado posteriormente por Raimond Unwin en su teoría *Town Planning in Practice*, donde también se reflejaron las teorías de Olmsted (Figura 53). De estas ideas viene la urbanización de parcelas con casas aisladas, una de las formas básicas de ocupación de los espacios turísticos. Esta idea trata de recuperar el huerto y el jardín en la ciudad, fundamentándose en el paisajismo de la pintura inglesa del S. XVIII (Figura 52).

Figura 52. La ciudad jardín de Dresden-Hellerau<sup>4</sup>



FUENTE: Desconocida.

<sup>4</sup> La ciudad jardín Dresden-Hellerau fue inspirada a partir de las ideas del teórico social Ebenezer Howard (1885-1928) *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform* (1899) (Publicada una versión revisada en 1902 bajo el título *Garden Cities of Tomorrow*, (1902).



Como ejemplo de este modelo de desarrollo turístico, destaca la ciudad jardín mediterránea de Son Verí de Marina. Tras el periodo de guerras, en los inicios de apertura de la Nación Española en los años 50, se encarga a Gabriel Alomar Esteve la ampliación del espacio vacacional de *S'Arenal*, en el área de *Son Verí de Marina*. Este arquitecto, a la hora de afrontar el reto de proyectar un espacio turístico concibe un tipo de ordenación fruto de la evolución de los principios de la ciudad jardín anglosajona hacia la ciudad jardín turístico mediterránea (Horrach, 2014). En el proyecto de la ciudad jardín turística mediterránea de Alomar existe una cuidadosa interpretación del lugar para saber en qué puntos de la propiedad ubicarla, así como el tipo de ordenación más adecuada.

Es así como entre la extensa propiedad litoral, las nuevas ciudades jardín se ubican en los entornos con mayor diversidad paisajística. Alomar defiende que cuanto más irregular sea el perímetro exterior mejor, ya que los irregulares entrantes verdes suponen incrementar la superficie de contacto de la naturaleza con el casco urbano (Horrach, 2014). El resultado de la interpretación que hace Alomar de la ciudad jardín de Ebenezer Howard consiste en edificar las ciudades en el campo, sin que éste pierda sus características naturales, y así, los espacios que la ciudad dedica al recreo, sean al mismo tiempo las zonas en que se introduce la naturaleza en la ciudad (Alomar, 1948; en Horrach, 2014).

Figura 53. Plano general de Riverside. Frederick Law Olmsted



FUENTE: <http://www.chicagodetours.com/> (28/02/2015).

En la búsqueda de ese diálogo entre la arquitectura y el paisaje, otros arquitectos recurrieron a las teorías de la arquitectura moderna. La arquitectura racional, que afrontaban la misma perspectiva desde puntos de vista diferentes, más desde la contemplación de un paisaje que ligada a un disfrute rural del campo. Le Corbusier ante el CIAM presenta la *Carta de Atenas*, en



la que plantea nuevas formas de edificación abierta para un nuevo equilibrio que permitiera el disfrute del medio natural, pero con una relación más contemplativa que real, de uso colectivo en vez de individual de los espacios libres (Figura 54) (Barba, 1991). Se trataba de utilizar la fuerza plástica de la naturaleza y disponer sobre ella edificios para contemplarla (Figura 55 y 56).

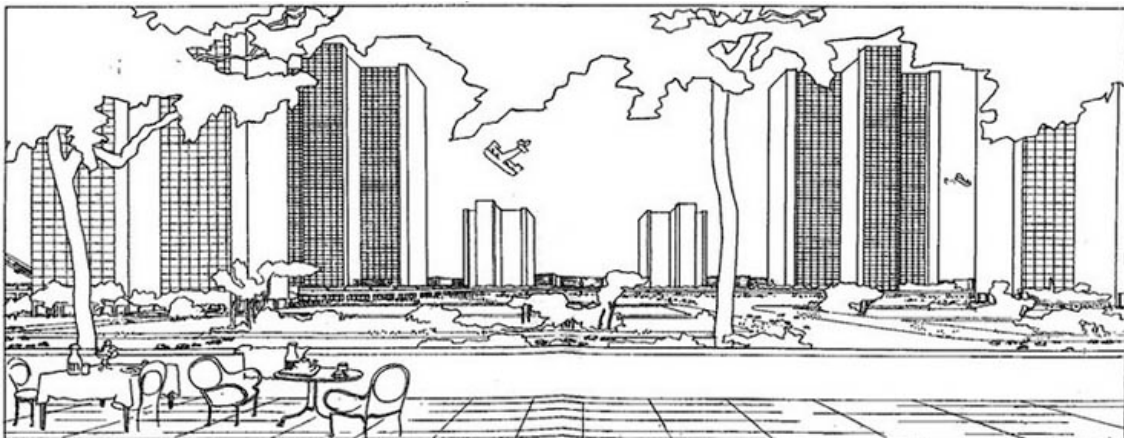
En la utópica búsqueda de esa nueva relación entre el campo y la ciudad, *la ciudad completa* (Barba, 1991), se desarrollaron grandes extensiones de segunda residencia y urbanizaciones turísticas a lo largo de todo el litoral español, para acoger la residencia temporal de turistas los cuales buscaban evadirse de la ciudad, por determinados periodos de tiempo. Por aquel entonces la ciudad seguía siendo un lugar para el trabajo, alejada del medio natural. Durante las últimas décadas, en el desarrollo de la ciudad *post-moderna*, y en el proceso de *gentrificación* acaecido en el centro de las ciudades, se han ido creado grandes áreas de ocio en el centro de las ciudades. Éste es otro hecho que nos lleva a repensar el papel de las urbanizaciones turísticas, la cuales deben ofrecer nuevos productos diferenciados. De hecho, lo que se requiere a la urbanización turística es una sustracción de la vida urbana en otro marco, el cual permita una relación con el entorno diferente. Se requieren nuevas experiencias, aventuras, y desarrollar actividades diferentes a las cotidianas.

Basándose en este marco teórico, Rosa Barba (1991) expone que la posibilidad de desarrollar el turismo en un espacio determinado se apoya en tres factores. Cuantos más de estos factores cumpla una urbanización turística, más posibilidades de éxito tendrá. En definitiva, clima, paisaje, cultura, etc:

- Permitir el contacto con la naturaleza, el disfrute del sol y el aire libre.
- El descanso y el desarrollo de actividades lúdicas.
- El descubrimiento de otros lugares y formas de vida.

Pero, la falta de un marco teórico específico para el desarrollo de la urbanización turística, unido a otros factores políticos, económicos y sociales, en los momentos de máximo desarrollo turístico, han dado lugar a una invasión del litoral a modo de edificaciones parásito, que se colocan sobre el territorio sin aportar más beneficio que las plusvalías de la recalificación del suelo y la venta de los inmuebles. Por estos motivos, el desarrollo de las *urbanizaciones turísticas* en el litoral español se desarrolló de forma alejada de las ideas utópicas que intentaban el encuentro de la ciudad y el campo.

Figura 54. **Ville Radieuse, Le Corbusier (1933)**



FUENTE: (Le Corbusier, 1998)

Las consecuencias son, enormes urbanizaciones de segunda residencia sin los correspondientes servicios e infraestructuras necesarias, que generan una carga inasumible a las administraciones locales. A cambio, sus usuarios sólo aportan un pequeño consumo de bienes durante los breves periodos de ocupación. Cuando el sistema económico de estas regiones se sustenta en el negocio inmobiliario y de la construcción se genera un círculo vicioso que suele acabar en la obsolescencia. Esto sucede cuando se acaba el territorio disponible, o cuando colapsa el mercado inmobiliario, en función de la coyuntura económica. En el primer caso, al agotarse el paisaje se produce una búsqueda de nuevos lugares vírgenes para las inversiones. Este hecho hace que el destino pierda, inversiones, rentabilidad, atractivo, y por consecuencia entre en declive, corriendo peligro de colapso. Como consecuencia, aumenta el desempleo, se produce una degradación del entorno edificado, y simplemente no es posible gestionar un tejido urbano obsoleto.

Figura 55. **Ciutat de Repós i Vacances (1931-1938), Barcelona (España), GATPAC**



FUENTE: <https://tallermetropolisesarq.wordpress.com> (28/02/2015).

En el segundo, la quiebra del sector inmobiliario y de la construcción, fuertemente vinculado al sector turístico, hace que las economías de estos entornos se quebranten. En estas circunstancias, estas urbanizaciones conducen a la quiebra el sistema productivo que sustenta estas economías turísticas.

Llegados a este punto, Rosa Barba (1991) plantea la necesidad de desarrollar una teoría que explique y resuelva la problemática de esta nueva forma de ocupación del territorio, una teoría que permita identificar sus problemas y encontrar soluciones.

La autora plantea las siguientes incógnitas:

- ¿Cómo se debe de preservar los recursos naturales que dieron origen a la urbanización turística?
- ¿Qué otros modelos de implantación turística, los cuales busquen la calidad y la diferenciación frente a la masificación, se pueden desarrollar?

Y dos factores clave a tener en cuenta:

- Actividad productiva dedicada a la transformación del suelo en producto para ser comercializado y consumido, cuya materia prima es el paisaje.
- El valor de este paisaje desde el punto de vista del consumidor, el turista.

De esta forma, para que los profesionales encargados del diseño y la planificación urbana, puedan diseñar productos atractivos y de calidad para la demanda turística en el largo plazo,

se hace necesario que la industria turística sea asumida como tal, mediante la comprensión de su naturaleza productiva, y entendiendo sus externalidades negativas (Barba, 1991).

Este es el reto que cabe para afrontar el desarrollo o la reestructuración del suelo para el uso turístico (Barba, 1991). Primero hay que entender el fenómeno turístico y el turismo de masas (el turismo de élite es sólo el 2% del total). Se debe de ser funcional, pero además se deben crear productos atractivos. Se deben de identificar las nuevas *piezas mínimas* integrantes de un tejido según la secuencia casa-barrio-ciudad, así como las unidades de gestión y construcción del territorio turístico, y las estructuras que permitan ajustarlas a una ordenación espacial adecuada.

Rosa Barba identifica las siguientes piezas mínimas a partir de los productos hoteleros existentes, los volúmenes de gestión de los operadores turísticos, y las nuevas tendencias del consumo. Además hoy día hay que considerar la irrupción de las nuevas tecnologías, todos los operadores digitales, y el amplio abanico de productos disponibles. La pieza mínima sería la *vivienda aislada*, (popularmente conocida en Canarias como dúplex, al disponer de dos alturas). Este producto ha evolucionado hacia las viviendas adosadas y los condominios (conjunto de viviendas en torno a un espacio comunitario central y o un equipamiento colectivo).

Otra pieza son los *hoteles*, que han ido evolucionando hasta los *resorts* con grandes equipamientos como salas de convenciones, y servicios avanzados de talasoterapia, que incluso se convierten en símbolos del lugar. Estos resorts también han evolucionado, hasta implantarse en el territorio mediante diferentes piezas agrupadas y vinculadas en torno a un *gran equipamiento* como es un campo de golf, una marina o un parque temático. Y finalmente el gran complejo autónomo de *la ciudad de vacaciones*, *Marina d'Or*, o las grandes *ciudades del juego* como Eurovegas. Estas últimas son piezas han son autónomas en el territorio, por ejemplo el *resort* se sirve a si mismo con todo tipo de servicios integrados.

Figura 56. Ciudad residencial de educación y descanso (Tarragona)



FUENTE: <http://www.todocoleccion.net/> (28/02/2015).

Sin embargo, estas piezas mínimas no favorecen el diseño de las estructuras territoriales turísticas en los destinos donde se asientan. Partiendo de la evolución de los planteamientos pintorescos de ciudad jardín de los años 60 y 70, la tendencia indica recurrir a la *ecología urbana*, creando paisajes que permitan recuperar la identidad y relación perdida con el marco natural, y el encaje de la urbanización turística dentro de todo el sistema territorial. Esta relación entre urbanización turística y paisaje, según expresa Joaquín Sabaté (2014) ha sido intensa y conflictiva, desde la confrontación inicial hasta la interdependencia final.

En una primera en la que destaca un considerable esfuerzo por contener los planes urbanísticos previos. Una segunda etapa, en la que se comienzan a ejecutar los proyectos redactados para la ordenación física de los núcleos turísticos, a la vez que se llevan a cabo propuestas de ordenación a escala territorial en los arhipiélagos de Baleares y Canarias. Y es en la gran escala donde se produce el cambio substancial en esa relación entre turismo y paisaje a través del planeamiento (Sabaté, 2014). Como novedad, se adquiere la noción que la actividad turística puede resultar fundamental en la construcción de nuevos paisajes de especial calidad a partir de suelos no ya de gran valor paisajístico, sino a partir de suelos antropizados. El territorio se convierte así en un recurso turístico básico a explotar (Sabaté, 2014). La Tercera etapa, se inicia con el nuevo milenio, cuando empiezan a ser objeto de atención los espacios del turismo y los procesos y estrategias de renovación en los mismos. Por otro lado entran en escena los paisajes culturales, y turismo cultural. (Sabat, 2014).

## 2.7. Los asentamientos turísticos

### 2.7.1. Espacio y dimensión físico temporal de las urbanizaciones turísticas

Como ya se ha expresado al inicio de este capítulo, el desarrollo de la actividad turística necesita de un *espacio* y *dimensión temporal* propios. Las características intrínsecas de estos espacios vienen determinadas por *factores geográficos, climáticos y sociales*. Además, a estas características físicas propias al espacio-tiempo, habría que sumarle *inputs externos* como lo son *las preferencias turísticas* o *la accesibilidad* al destino.

Cuando se dan las condiciones óptimas, el territorio de un potencial destino turístico podrá ser *comercializado* y *consumido*, siendo su principal activo *el paisaje*. Todos estos factores, los modos de comercialización del territorio, las características físicas del mismo, los factores sociales y económicos, etc., ha dado lugar a una gran variedad de asentamientos turísticos. Estos asentamientos constituyen un fenómeno urbano de características diferentes a las de la ciudad tradicional, como ha quedado expuesto en apartados anteriores. En el presente apartado se explica el significado de algunos conceptos que definen las *dimensiones espacio-temporales* de los espacios turísticos, y las tipologías urbanas en las que se materializan las urbanizaciones turísticas.

El grupo de trabajo sobre gestión de destinos de la Organización Mundial del Turismo (2005), utiliza el término *destino turístico* para referirse a estos espacios: “un destino turístico local es un espacio físico en el que el visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo, atracciones y recursos turísticos, en un radio que permite ir y volver en el mismo día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión, e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se encuentra a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre ellos para construir destinos mayores” (OMT 2005: 10).



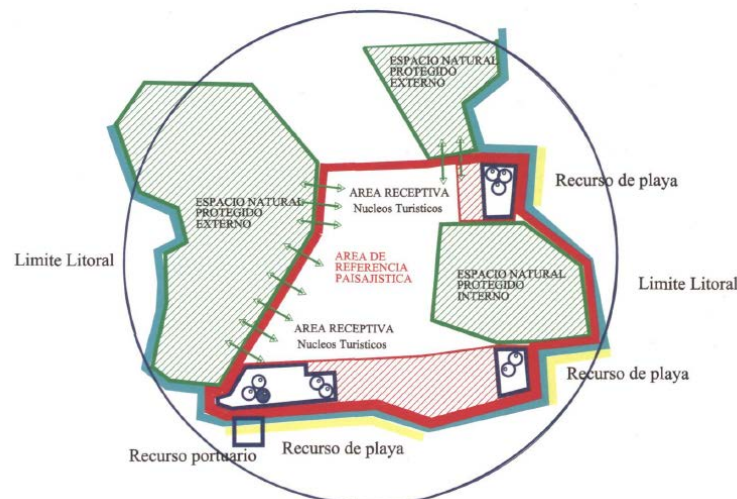
Eduardo Cáceres utiliza al término *zona turística* para definir “un ámbito geográfico con recursos naturales susceptibles de servir de estímulo para la explotación de actividades turísticas” (Cáceres, 2002: 92). Según expresa este autor, *zona turística* es un concepto geográfico, que hace referencia a territorios que dispongan de recursos susceptibles de explotación turística. Esta definición puede no ser del todo precisa, puesto que como ya se ha expuesto con anterioridad en este capítulo, para que un espacio se pueda considerar turístico, no sólo basta en su consideración como tal, sino que es necesaria una transformación y comercialización del mismo. Por ejemplo, ciertos territorios con una elevada protección medioambiental, pueden ser ámbitos geográficos con importantes recursos naturales con potencial turístico, pero debido a su protección ambiental no es posible su explotación como recurso turístico, al menos de forma masiva. Por otro lado, ámbitos sin recursos naturales inicialmente susceptibles de atracción turística son a día de hoy importantes destinos turísticos, como por ejemplo Las Vegas en los Estados Unidos.

### 2.7.2. La desfragmentación espacial de la urbanización turística

Una zona o destino turístico (Figura 57) puede ser descompuesto en las siguientes unidades territoriales: *núcleos* o *centros turísticos*, *unidades de paisaje*, y *accesibilidad territorial*, configurando la *identidad paisajística* de un destino, definida por un área de referencia paisajística. Cáceres (2002) denomina *áreas receptoras*, al lugar del destino que acoge los núcleos o centros turísticos. Estas áreas receptoras pueden ser además subdivididas en áreas funcionales.

Por otro lado, Cáceres (2002) hace una clasificación de las *urbanizaciones turísticas* en función de su tamaño y complejidad urbana. Un *centro turístico* es un conglomerado urbano complejo dedicado principalmente a la actividad turística. El término *conglomerado* es acertadamente utilizado para hacer referencia a muchas urbanizaciones turísticas españolas, formadas a partir de un conjunto continuo de piezas urbanas independientes, autónomas y en ocasiones inconexas.

Figura 57. Esquema gráfico de una zona turística



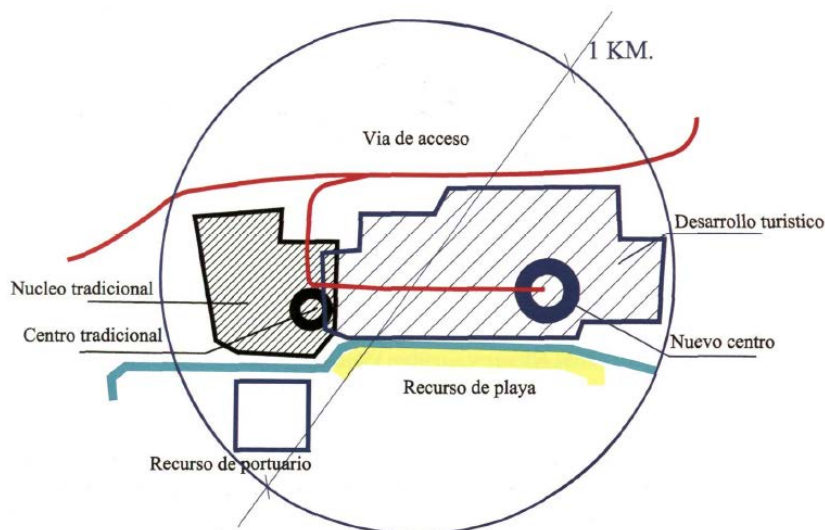
FUENTE: (Cáceres, 2002).

A una escala menor a la de un centro turístico, estaría el *núcleo turístico* (Figura 58), el cuál es la célula básica de implantación territorial, y cuya dimensión se situaría a partir de las 1.500 plazas turísticas, disponiendo de la presencia de unidades de gestión de al menos 300 plazas



(Cáceres, 2002). Un *núcleo turístico* debe disponer además de un *centro de servicios* y de la presencia de una *estructura empresarial e infraestructuras mínimas*. Debe estar compuesto de una *estructura urbana simple*, dedicada única y exclusivamente a la actividad turística. A escala de detalle, los *complejos turísticos*, de alojamiento y servicios, serían las *unidades de explotación*.

Figura 58. Esquema gráfico de un núcleo turístico



FUENTE: (Cáceres, 2002).

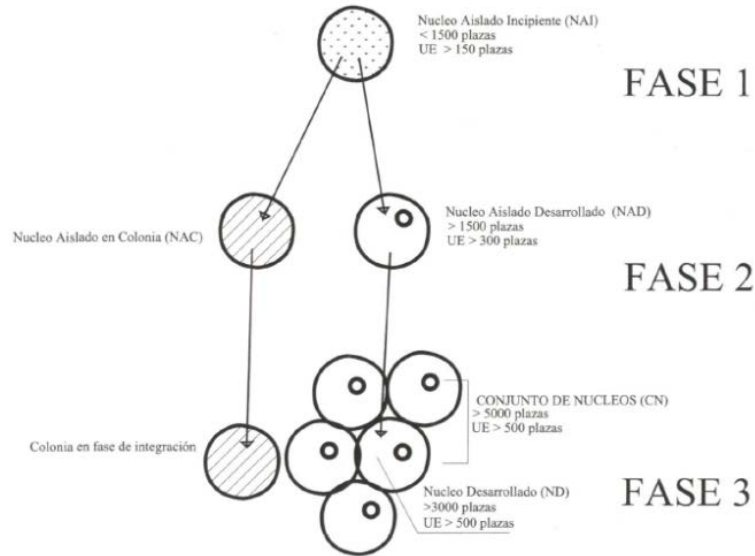
A su vez, aparte de por su tamaño, los núcleos turísticos podrán ser clasificados en función de diversos factores, como lo son su *origen* y su *grado de desarrollo* (Figura 59). En función de su *origen*, pueden ser *aislados* o *vinculados a un núcleo urbano tradicional*. En función de su *origen* y *grado de desarrollo* Eduardo Cáceres (2001) hace la siguiente clasificación de los núcleos turísticos, describiendo el proceso que va, desde que aparece el primer núcleo urbano hasta que se convierte en un centro turístico. Sin embargo, este autor no tiene en cuenta en esta clasificación factores como el *tipo de desarrollo urbano*, o su *ciclo de vida* (Butler, 1980).

### 2.7.3. Categoría 1: Núcleos ex-novo aislados

- FASE 1 (Figura 59): Núcleo aislado incipiente (NAI) < 1.500 plazas, con unidades de explotación > 150 plazas. Centro de servicios integrado. Sin relaciones espaciales directa con la estructura urbana territorial.
- FASE 2 (Figura 59): Núcleo aislado desarrollado (NAD) > 1500 plazas, con unidades de explotación > 300 plazas. Centro de servicios autónomo. Entre 80 y 100 plazas hectáreas.
- FASE 2: Núcleo aislado en colonia (NAC). (NAI) o (NAD) donde predomina la población residente turística.
- FASE 2: Colonia en fase de integración (CFI).
- FASE 2: Colonia club marítimo (CCM).
- FASE 3 (Figura 63): Núcleo desarrollado (ND) > 5000 plazas, con unidades de explotación > 500 plazas.
- FASE 3: Conjunto de núcleos (CN) > 10.000 plazas, con unidades de explotación > 500 plazas. Fase previa a una integración de núcleos en una estructura superior. Centro de servicios importante. Régimen empresarial consolidado. Población permanente. Necesidad de servicios de nivel superior. >120 plazas hectárea.

- FASE 4 (Figura 60): Núcleo intensivo integrado (NII) = Centro turístico (CT) (Figura 64) > 50.000 plazas. Conjunto de núcleos (Integración de núcleos con servicios multipolares). Radio de influencia > 5km. Densidad >120 plazas hectárea. Servicios terciarios y administrativos, y población de servicios considerable. Centros de servicios multipolares y equipamientos cualificados de influencia exterior al núcleo. Estructura empresarial muy especializada. Explotaciones superiores a las 500 plazas.

Figura 59. Fases de desarrollo de un núcleo turístico



FUENTE: (Cáceres, 2002; 105).

Figura 60. Esquema gráfico de un centro turístico



FUENTE: (Cáceres, 2002; 117).

Figura 61. **Taurito (Gran Canaria) (NAI) (Izquierda). Bahía Feliz, (Gran Canaria) (NTD)**



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Figura 62. **Puerto Rico (G. Canaria) (CT) (Izquierda). Puerto de Mogán (G. Canaria) (NAD)**



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.

Figura 63. **Marina Pasito Blanco (CCM) (Izquierda). San Agustín (CT)**



FUENTE: Desconocida (Izquierda). Desconocida.



Figura 64. Playa del Inglés (Gran Canaria) (NII) (CT)

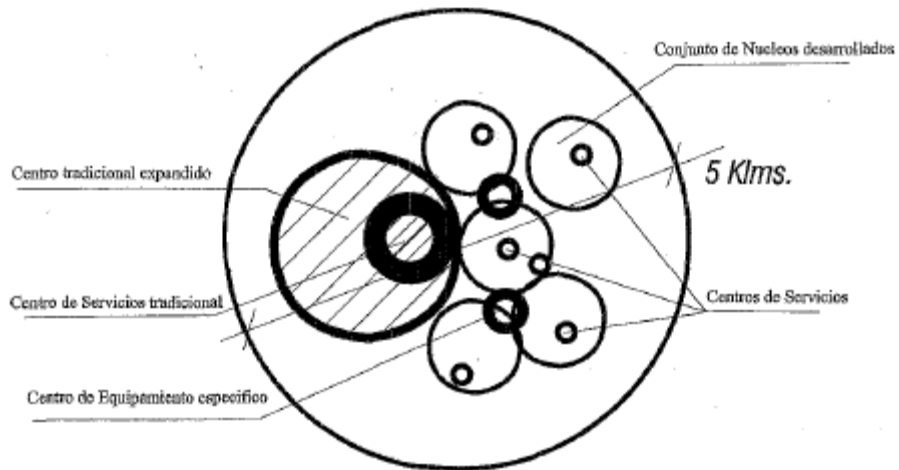


FUENTE: Desconocida.

#### 2.7.4. Categoría 2: Núcleos apoyados en asentamientos con población permanente

- FASE 1: Protonúcleo (PN) < 1500 plazas con unidades de explotación < 150 plazas. Oferta turística inferior a la población estable. Núcleo poblacional tradicional próximo a un recurso turístico donde se ha producido una oferta de alojamiento turístico, susceptible de desarrollo y consolidación. Instalaciones turísticas integradas en la propia trama urbana. Estructura empresarial insignificante.
- FASE 2 (Figura 62): Núcleo tradicional desarrollado (NTD) > 1500 plazas con unidades de explotación > 300 plazas. Estructura empresarial mínima. Núcleo tradicional como centro de servicios y equipamientos + centro de servicios propio. Frecuente vinculación a una instalación portuaria. Un desarrollo equilibrado entre población permanente y temporal garantiza un desarrollo integrado no segregado.
- FASE 3: Núcleo tradicional extendido (NTE). > 5000 plazas, con unidades de explotación > 500 plazas. Presencia de un régimen empresarial. Crecimiento simultáneo de la población estable y la turística. Centros de servicios autónomos al centro tradicional y de mayor importancia. Núcleo turístico que pierde como referencia el núcleo tradicional debido a la dispersión espacial y potencia del desarrollo turístico. Aniquilación del núcleo tradicional, los nuevos desarrollos no lo toman en consideración.
- FASE 4: Núcleo tradicional extensivo integrado (NTEI) *Centro Turístico*. > 20.000 plazas, con unidades de explotación > 500 plazas. Población residente > 10.000. Centros de servicios multipolares y equipamientos cualificados, con influencia más allá del propio centro turístico.

Figura 65. Esquema gráfico de un núcleo tradicional extensivo integrado en fase 4



FUENTE: (Cáceres, 2002; 132).

Figura 66. Puerto de las Nieves (Gran Canaria) (PN)



FUENTE: Desconocida.

Figura 67. Morro Jable, Fuerteventura (NTD)



FUENTE: Desconocida.

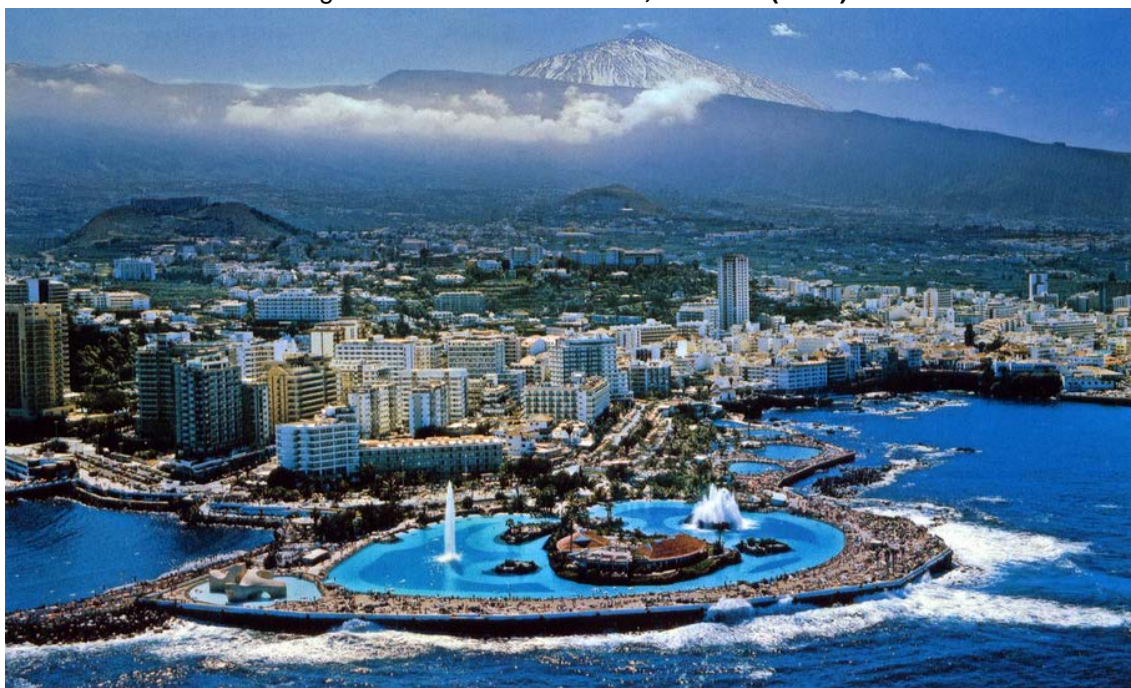


**Figura 68. Santiago del Teide, Tenerife (NTE)**



FUENTE: Desconocida.

**Figura 69. Puerto de la Cruz, Tenerife (NTEI)**



FUENTE: Desconocida.

## 2.8. Tipificación de los DTC en función de la estructura espacial de la urbanización turística

La comercialización de recursos turísticos tras la mercantilización del territorio, y de los recursos naturales de éste, tales como la costa, el mar y el clima, inciden de forma directa en la estructura espacial de las urbanizaciones turísticas. De hecho, las características del medio natural condicionan la morfología de estas urbanizaciones, dando lugar un variado espectro de ellas. En de este contexto, varios analistas han tratado de identificar y definir las estructuras espaciales de las *urbanizaciones turísticas*.

Antoni Albert Artigues hace una clasificación de las urbanizaciones turísticas a partir de diversos autores. Varios autores anglosajones, Barrett, Stansfield, Rickett, Ashworth, Pigram, R. A. Smith, y D. han clasificado las tipologías de *urbanizaciones turísticas* en función del *uso del suelo*. Sin embargo, los autores francófonos, Barvaza, Lozato-Giotart, Dewailly y Pearce (Barrado & Calabuig, J., 2001) han basado en función de las dicotomías *polivalencia-especialización*, *planeamiento-espontaneidad*, y en la *relación de la urbanización con el territorio*, para clasificar a estas urbanizaciones. Otros analistas han enfocado sus estudios a partir de los procesos y contextos socioeconómicos y políticos, entre ellos, Gormsen, Peck, Lepie, y Jurdao Arrones; (Barrado & Calabuig, J., 2001).

### 2.8.1. Clasificación de la urbanización turística en función del uso del suelo

Según el *uso del suelo* como factor configuración, Antoni Albert Artigues (Barrado & Calabuig, J., 2001) trata de establecer cuáles son los parámetros o factores que configuran la morfología de las urbanizaciones turísticas. El principal factor configurador de estas urbanizaciones es *la linealidad a la costa o la playa*. De esta forma, la línea de costa condiciona el asentamiento urbano a desarrollarse en un *arco de 180º*, dando lugar al frente marítimo edificado, el cual es el principal eje estructurador de la *urbanización turística*. De esta forma se configura una ocupación del suelo que tiene su mayor índice de intensidad en el frente marítimo y va disminuyendo a medida que nos alejamos de la costa. Antoni Albert Artigues diferencia tres áreas en función de la intensidad de uso del suelo (Barrado & Calabuig, J., 2001).

Existe una primera área muy especializada y de alta intensidad correspondiente al frente marítimo, donde se sitúan las instalaciones turísticas de alojamiento y de servicios complementarios. Por analogía al *Central Business District* (CBD) del modelo anglosajón, Albert Artigues utiliza el término *Recreational Business District* (RBD) para referirse a esta primera franja litoral (Barrado & Calabuig, J., 2001). Debido a la escasez de suelo en esta franja su precio es elevado, por lo que muchas urbanizaciones se han desarrollado de forma extensiva y en altura, para que el mayor número posible de instalaciones se aprovechen de los beneficios de la proximidad al mar y de sus vistas.

Tras esta primera franja edificada (RBD), se suele localizar una segunda área residencial y comercial, que cumpliría las funciones del (CBD) de la ciudad tradicional. Esta área se suele caracterizar por precios del suelo inferiores, menor intensidad de uso del suelo, y categorías de establecimientos medios. Tras ésta segunda franja, existe la posibilidad de que se desarrolle una tercera franja lineal, con una menor intensidad de uso del suelo en función de parámetros como la distancia a la costa (Barrado & Calabuig, J., 2001).

Por otro lado Dewailly (1989) (Barrado, D. & Calabuig J., 2001) hace una clasificación más formal, en función de su perfil transversal. Este autor enumera varios tipos, *el inglés* (Brighton, Scarborough, Folkestone, Margate), *el holandés* (Domburg) y *el belga* (Ostende, Koksde, Le



Touquet). El primero ordena el frente marítimo en pendiente y sitúa las instalaciones de ocio en primera línea con un muelle como referencia. El segundo consiste en la densificación turística de antiguos pueblos tras un sistema dunar. El tercero, en la ocupación del frente marítimo con un paseo.

Figura 70. **Benidorm, (Alicante)**



FUENTE: Desconocida.

Este paseo marítimo se convierte en el gran espacio público y suele convertirse en el eje articulador de toda la urbanización. Como ejemplos, el Arenal y Calviá en Mallorca, o la playa de Las Canteras en Las Palmas de Gran Canaria. Otra de las variantes de este modelo se constituye con un vial longitudinal para tráfico rodado paralelo a la costa, y situado entre la primera línea de edificaciones y el paseo marítimo. Este último modelo produce una ruptura espacial del conjunto litoral en dos franjas, la playa destinada al ocio y la edificación destinada al alojamiento, al comercio y a los servicios turísticos.

Figura 71. **Ampuria Brava, Gerona**



FUENTE: Desconocida.

Los *cordones litorales* dan lugar a otro tipo de asentamientos. Estos asentamientos se suelen situar en la laguna interior o sobre el mismo cordón, como ejemplos Cancún, La Manga del Mar Menor, o Miami Beach. En estos casos La circulación rodada se suele producir tras las edificaciones. Otro tipo de organización espacial proviene de los complejos marítimos que se articulan en torno a *marinas*, como ejemplos, la Ampuria Brava. Recientes desarrollos turísticos en zonas tropicales restringen la circulación privada, y se prima el uso peatonal y los transportes alternativos, como ejemplo Anfi Tauro en Gran Canaria.

Figura 72. Anfi Tauro, Gran Canaria



FUENTE: Desconocida.

### 2.8.2. Clasificación de las urbanizaciones turísticas en función de las dicotomías: polivalencia- especialización, planificación-espontaneidad

Diversos autores, Antoni Albert, Barvaza (1970), Lozato-Giotart (1990), y Dewailly (1989), han clasificado las urbanizaciones turísticas, en función de su grado de especificidad, sus pautas de desarrollo y la relación social y espacial que mantienen con el resto del territorio.

Antoni Albert (en; Barrado & Calabuig J., 2001) (Tabla 5) se fundamenta en tres factores para clasificar las urbanizaciones turísticas según estos criterios. Por un lado el *nivel de especialización turística* de la urbanización, y por otro lado en el *nivel de planificación* existente durante el desarrollo de la misma. Este enfoque da lugar a dos factores o pautas de desarrollo, la *especialización* y la *espontaneidad*. Además, este autor recurre a un último factor, la *relación de la urbanización con el territorio*. En función de la *especialización turística*, las urbanizaciones turísticas pueden variar desde las más *polivalentes* hasta las más *especializadas*. Por otro lado, en función de sus pautas de desarrollo estas urbanizaciones pueden graduarse desde las más *planificadas* hasta las más *espontáneas*. Finalmente, atendiendo a su exclusividad espacial y social, estas urbanizaciones varían desde las más *abiertas* a las más *cerradas*.

Tabla 05. Tipologías de urbanizaciones turísticas según Antoni Albert

| CRITERIO                | TIPO DE ESPACIO TURÍSTICO |               |
|-------------------------|---------------------------|---------------|
| Especialización         | Polivalente               | Especializado |
| Espontaneidad           | Espontáneo                | Planificado   |
| Relación con el entorno | Abierto                   | Cerrado       |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Barrado & Calabuig, 2001).



Por otro lado, Barbaza (1970), a partir de sus estudios sobre las urbanizaciones turísticas del Mediterráneo y el Mar Negro, propone tres tipos diferenciales de desarrollo según:

- El tamaño y extensión de la *población local existente*, así como la vitalidad y diversidad de sus actividades antes de la introducción del turismo
- Su naturaleza *espontánea* o *planificada*.
- La naturaleza *localizada* o *extensiva* de la urbanización turística.

Barbaza (1970) a partir de estos factores concreta en tres modelos de desarrollo turístico, *el desarrollo espontáneo, el desarrollo planificado y el desarrollo extensivo* (Barbaza, 1970; en Santana 2003)

- *Desarrollos espontáneos* (Costa Brava y riviéra francesa)
- *Desarrollo planificado y localizado* (Mar Negro)
- *Desarrollo extensivo* (Languedoc-Roussillon francés).

En la Riviera Francesa y en la Costa Brava, Barbaza (1970) identifica un tipo de desarrollo que surge espontáneamente como reclamo de espacios litorales de ocio en climas templados. Estas urbanizaciones suelen desarrollarse en dos fases, una primera, en la que las clases sociales altas van estableciendo sus villas de veraneo, y una segunda fase en la que se populariza el espacio turístico ocupándose todo el litoral entre los núcleos existentes (Santana, 2003).

El desarrollo turístico de la Costa Brava no se inicia como ocurrió en la ribera francesa de la mano de la aristocracia, sino por parte de la burguesía de Barcelona tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial. En primer lugar este turismo de veraneo se establece en los pueblos pesqueros y agrícolas, para posteriormente extenderse a todo el litoral. Esta extensión por todo el litoral se produce de forma anárquica degradando el entorno y reorganizando espacial y socialmente el litoral. Las actividades tradicionales se mezclan con las ofertas de ocio y servicio construyéndose como una unidad funcional (Santana, 2003).

A diferencia de los espacios turísticos anteriores, el litoral del Mar Negro (Rumanía y Bulgaria) fue planificado y organizado según un proyecto global de estado por parte de los gobiernos comunistas posteriores a la Segunda Guerra Mundial. El objetivo era la construcción de un espacio turístico para acoger al turismo social nacional y extranjero de los estados afines. Este desarrollo, planificado íntegramente y cuidadosamente calculado, contó además con la propiedad colectiva de la tierra, con lo que los efectos sobre los núcleos de población local y sus actividades fueron mínimos (Santana, 2003).

El caso del Rousillon francés es utilizado por Barbaza para representar la tercera categoría. En éste, a partir de unos pequeños núcleos locales, con carácter privado se inicia en la década de los sesenta una operación de desarrollo extensiva que incluyó no sólo la construcción de nuevos complejos sino también la expansión de los ya existentes, tratando de unificar y presentar la región como un todo (Santana, 1997). Uno de los objetivos era frenar al sur de Francia la huida del turismo francés hacia el litoral mediterráneo español.

Otro de los autores, *Jean Pierre Lozato-Giotart* (1990) argumenta que el espacio es la materia prima del turismo. Este autor hace una diferenciación de las diferentes tipologías y espacios turísticos clasificándolos en función de dos criterios básicos (Lozato, 1990):

- La *organización espacial de las actividades turísticas, intensidad de uso y división del espacio*:
- Las *formas espaciales* de las instalaciones turísticas y su *impacto en el medio geográfico*.



A partir de la combinación de estos dos factores geográficos las urbanizaciones turísticas pueden ser *espacios turísticos polivalentes* o *espacios turísticos especializados*. Además se gradúan en *abierto*, *semi-integrados* o *integrados*. Por otro lado en función de su distribución geográfica pueden ser *mononucleares* o *polinucleares* y entre *monopolares* o *multipolares*. Además, pueden ser *continuos* o *discontinuos*.

A partir de todos estos factores, Jean Pierre Lozato-Giotart (1990) clasifica los espacios turísticos en dos grandes grupos:

- Los *espacios turísticos polivalentes y abiertos*: Centros tradicionales costeros como, La Costa Azul, La Riviera Italiana ambos de turismo de élite. O la Costa Brava de turismo masivo.
- Los *espacios especializados más o menos abiertos*: Centros especializados costeros del turismo masivo.

Pearce, (1986) ofrece un análisis a partir de las tipologías propuestas por tres autores (Barbaza, 1970; Peck, & Lepie, 1992) y una cuarta tipología propia. Todas estas tipologías se centran en las distintas formas que toman el desarrollo turístico, y la división de responsabilidades en el mismo. Las primeras dos tipologías revisadas por el autor están circunscritas en gran medida al desarrollo en entornos locales y regionales concretos, refiriéndose a desarrollos de turismo de costa, mientras que la tercera, está centrada en el análisis del turismo alpino. Pearce (1986) clasifica las tipologías de urbanizaciones turísticas en función de si poseen un *desarrollo integrado* o un *desarrollo catalítico* (Pearce, 1986 en Santana, 2003).

Según Santana (1997) el *desarrollo integrado*, implica sólo a un promotor o compañía con exclusión del resto de los actores; la población local, al margen del desarrollo, queda relegada a fuerza de trabajo ocasional para la construcción y algunos servicios menores. Este tipo de desarrollo, contando con importantes medios técnicos y financieros, suele ser rápido, planificado y muy coordinado, teniendo como resultado complejos turísticos funcionalmente especializados, aislados y dirigidos a turistas de clase alta.

El *desarrollo catalítico*, al contrario que el anterior, a partir de un promotor inicial, las actividades llevadas a cabo van implicando a otras compañías e individuos tanto locales como foráneos, es decir, la actividad hace de catalizador para un desarrollo complementario simultáneo. Resultando unos complejos turísticos injertados en los pueblos o en áreas cercanas a éstos, con lo que la población local se puede beneficiar de las actividades comerciales de los turistas, generalmente de estatus socioeconómico más variado que el anterior.

Estas clasificaciones, desarrolladas esencialmente por geógrafos si bien, permiten su utilización en el análisis de los espacios interferidos y capacita, en el momento de la comparación, para distinguir claramente entre diversos núcleos, no incluye a los actores más usuales del escenario turístico y, por lo tanto, quedan al margen variables como encuentros, modo de organización social y económica, o estructura sociocultural del destino. Por tal motivo, tendrán que ser complementadas con otras que traten de interpretar el rol del turista.

Para ello, algunos investigadores han propuesto tipologías que tratan de asistir su descripción y análisis caracterizando los diferentes tipos de turismo, y atendiendo a las características del turista (nivel de instrucción, estilo de vida, etc.), las características del viaje (duración, país, etc.), el modo de organización (en grupo o individual), el tipo de servicio utilizado (modo de transporte), el motivo del viaje (peregrinación, vacaciones, descanso) (Noronha, 1979). O también considerando la relación interactiva entre anfitrión y huésped. Desde este punto de

vista, y corroborando la importancia que tuvieron las primeras clasificaciones realizadas en los años setenta, las tipologías sobre el turismo pueden ser agrupadas en dos categorías generales (Santana, 1997):

- De tipo internacional, que enfatizan las relaciones entre los visitantes y las áreas de destino. Dentro de estas se incluirán las de Cohen (1972:167-8), Wahab (1975:10) y Smith (1977c:2-3)
- De tipo cognitivo-normativo, que analizan las motivaciones previas al viaje, que serían las de Plog (1972) y Cohen (1979).

El hecho de que las urbanizaciones turísticas tiendan a organizarse en función de la *línea de costa*, por lo general de forma paralela a la misma, tiene como consecuencia que se generen tramas urbanas reticulares tras el primer frente marítimo. Como ejemplo, Benidorm en Alicante (Figura 70). Sin embargo, según Artigues esta configuración tiene muchas variantes (Barrado & Calabuig, J. 2001), y la más común es la ocupación espontánea y obsesiva del frente marítimo en la búsqueda de las tres Ss (sun, sea, and sand). Y de hecho, los autores francófonos denominan a estas urbanizaciones *con los pies en el agua*, en referencia a la invasión del litoral.

### 2.8.3. Clasificación de las urbanizaciones turísticas a partir de los procesos y contextos socioeconómicos y políticos

Gormsen clasifica las tipologías de espacios turísticos desde el punto de vista de factores sociales, económicos y políticos. (Gormsen; en Barrado, D. & Calabuig, J. 2001), hace una clasificación de los centros/urbanizaciones turísticas en función de la procedencia de las inversiones y la procedencia de las inversiones turísticas. Éstas pueden ser exógenas o endógenas, y de mayor o menor exclusividad social de la demanda. Aporta un modelo espacio-temporal evolutivo por el que a medida que se diversifica la oferta alojativa, aumentan las capas sociales medias y bajas, y de esta forma el desarrollo turístico es también más endógeno. Esto ocurre en las áreas costeras maduras, donde los alojamientos están muy diversificados, hoteles, apartamentos, segundas residencias, etc. Una gran parte de la inversión proviene de la población local, y grandes sectores de la población puede acceder a sus servicios. A diferencia, los nuevos desarrollos turísticos situados en zonas en vías de desarrollo el alojamiento se reduce al tipo hotelero/resort, las inversiones son externas y la demanda se reduce a las capas altas de los países desarrollados (Barrado, D. & Calabuig, J. 2001).

Peck y Lepie basan su clasificación en un estudio de pequeñas comunidades costeras de Carolina del Norte (USA). Para ello partieron de tres criterios: (a) el tipo de desarrollo, según su magnitud y velocidad; (b) los impulsores del desarrollo (las bases del poder), incluyendo propiedad de la tierra, fuentes de financiación, ingresos locales y la relación entre tradiciones locales y proyectos de desarrollo; y (c) los impactos sobre las comunidades anfitrionas, expresados en términos de rentabilidad e impactos sociales primarios. Con estos realizaron una triple categorización del desarrollo turístico, ilustrada con sendas comunidades, en crecimiento rápido, crecimiento lento y desarrollo transitorio.

Peck y Lepie (1977-1989) (Peck y Lepie (1977-1989); en Barrado, D. & Calabuig, J. 2001) clasifica los espacios turísticos en función de su ritmo de crecimiento, a partir de los agentes promotores y los efectos del desarrollo turístico. La clasificación de Peck y Lepie complementa el modelo de Gormsen incorporando la rapidez y el volumen de desarrollo turístico en una zona y el impacto sobre la comunidad residente en el destino turístico. Peck y Lepie (1992)

consideran tres modelos de desarrollo turístico, crecimiento rápido, crecimiento lento y desarrollo transitorio (Peck y Lepie, 1992; en Santana, 2003). Crecimiento lento, con agentes locales, estabilidad e introducción pausada de cambios, los centros de desarrollo transitorio, y los centros de rápido crecimiento, con financiación exterior y acelerados e intensos efectos en la comunidad local.

Siguiendo a Peck y Lepie (1989), el *crecimiento rápido* se produce cuando las corporaciones adquieren grandes terrenos, y a continuación operan la subdivisión de los mismos para iniciar la construcción. En este caso tanto los promotores como, en la mayoría de las ocasiones, los compradores, la mano de obra empleada en la construcción y la propiedad de los servicios, son externos a la comunidad local, que se mantiene ajena a los beneficios de desarrollo turístico. De resultados radicalmente diferentes, al menos en principio, es el *crecimiento lento*. En éste, la promoción de los terrenos es controlado por los terratenientes locales y el desarrollo, ajeno a toda planificación, incluye a los integrantes de la comunidad local; además, los recién llegados, ya sea como mano de obra ya como inversores, suelen integrarse en las estructuras de poder tradicionales. Por último, el *desarrollo transitorio* está referido por los autores a un turismo comercial de fin de semana y de eventos concretos, que proporciona unos determinados ingresos por temporada; este tipo de desarrollo no necesita grandes inversiones y, en ocasiones, permite y promueve la movilidad socioeconómica en la comunidad (Santana, 1997).

#### 2.8.4. Los espacios turísticos de tipo abierto:

##### 2.8.4.1. Espacios turísticos polivalentes y abiertos:

En función de combinaciones de pares de estos factores se pueden enumerar tipologías de urbanizaciones turísticas más o menos estándar. Un modelo clásico serían los centros *polivalentes y abiertos* que se corresponden con las urbanizaciones turísticas más tradicionales que se desarrollan a partir de un núcleo tradicional de larga trayectoria, que ha evolucionado de la bipolaridad ciudad-zonas residencial de los aristócratas, hasta una multipolaridad de espacios turísticos y no turísticos de funciones diversas.

El fuerte crecimiento de estos centros turísticos se han producido gracias al turismo de masas, aun así, cuando ya tuvieran una actividad turística previa centrada en turismo de élite europeo previa al inicio del turismo de masas. En estos destinos, por lo general no sólo ofrecen sol y la playa, sino que combinan los productos turísticos basados en recursos naturales con otros tales como puertos deportivos (Cannes), o Casinos (Mónaco). Otro aspecto destacado es la existencia de una vida urbana que por lo general se desarrolla en torno a un paseo marítimo, el cual suele estar vinculado a la ciudad tradicional y donde se oferta una variada oferta cultural, comercial y de servicios. Además debido a su más que dilatado proceso de desarrollo urbano, su diversidad y al buen nivel de infraestructuras y comunicaciones, son centros populares y abiertos.

Los *tipos costeros tradicionales*. Entre los que diferencia el *centro polinuclear y multipolar*. Como ejemplo, Niza en la Costa Azul puede servir como modelo. Además es un centro *polivalente y abierto*. Dentro de los tipos costeros tradicionales, Jean Pierre también destaca *los pequeños y medianos centros polinucleares, binucleares y mononucleares*, más o menos multipolares.

A semejanza de Niza, pero a una escala menor, de hasta 100.000 habitantes, disponemos de espacios turísticos polinucleares en un conjunto polivalente y abierto. Como ejemplo, Mónaco, Cannes, Ajaccio, San Remo, o Málaga. La diferencia entre estos centros se la en las

instalaciones que disponen, puestos deportivos, o paseos marítimos, aldeas de vacaciones, etc. Son núcleos turísticos diversificados según planes lineales. Las estructuras urbanas surgen de la combinación las necesidades del turismo y el entorno natural. En cuanto a los centros turísticos costeros *binucleares* o *mononucleares*. Se trata de pequeños centros que pueden acoger entre 15.000 y 20.000 turistas durante la temporada alta. Como ejemplos, la Costa Brava, Benidorm, o el Algarve. EL centro binuclear consiste en un núcleo residencial que se apoya en un o mayor en el cual se encentran la mayoría de las atracciones y servicios turísticos. En los centros mononucleares, la combinación de las actividades de los turistas y de la población local hace que mantengan un carácter polivalente y abierto, Costa Brava.

Figura 73. Cannes, Francia



FUENTE: Desconocida.

Este mismo modelo puede ser reducido hasta un sistema *binucleares* o incluso *mononucleares*. En algunos casos, el centro turístico tiene un fuerte desarrollo urbano a partir de un pequeño núcleo de población preexistente, y aunque exista bipolaridad, el núcleo primitivo es absorbido y corre el peligro de perder su identidad, como por ejemplo Benidorm, en Alicante. En este caso en el que la actividad turística llega a absorber el núcleo inicial, nos encontramos un centro más bien especializado, y con una bipolaridad asimétrica. Cuando la actividad turística se desarrolla en el núcleo urbano tradicional, transformando su economía a la turística pero sin generar un nuevo desarrollo urbano, nos encontramos con núcleos mononucleares polivalentes más o menos abiertos. Como ejemplos de núcleos mononucleares la Costa Brava, donde los pequeños núcleos urbanos concentran la actividad turística y la tradicional.

Los centros turísticos costeros *polivalentes* y *abiertos*, puede dar una utilización *extensiva* o *intensiva* del espacio, los litorales de los países desarrollados, presentan los siguientes patrones:

- Localización a orillas del mar.
- Disponen de un paseo marítimo, normalmente vinculado al principal núcleo turístico.



- Estructura urbana lineal, *semiconcéntrica* o cuadriculada en función del lugar y del comienzo del desarrollo turístico.
- Un espacio turístico mononuclear o polinuclear.
- Buena conexión con las fuentes emisoras.

Además de los tipos costeros tradicionales, existen *los tipos intermedios más o menos costeros*. Dentro de este grupo tenemos el tipo bipolar tradicional poco costero y el tipo bipolar y costero recientes.

Figura 74. **Mónaco**



FUENTE: Desconocida.

Figura 75. **Benidorm (Izquierda). Cadaqués**



FUENTE: Desconocida.

#### 2.8.4.2. *Los espacios turísticos especializados más o menos abiertos:*

A diferencia de lo que ocurre en los espacios turísticos polivalentes, donde se entremezclan las actividades turísticas y no turísticas, en los espacios turísticos especializados el turismo es la actividad principal y la más importante ocupación del espacio. Dependiendo de diversas variables, estos espacios turísticos pueden ser más o menos abiertos el territorio de acogida. En los centros dedicados única y exclusivamente al turismo, esta es su única actividad que ocupa el espacio, son los *centros especializados*, Deauville, Biarritz, Sandgate, Ostende, Rímini. Su origen son balnearios marítimos aristocráticos. En ocasiones evolucionan a multipolares con la adición de otros recursos como casinos, hipódromos, hoteles de lujo, etc.

El tipo costero *especializado polinuclear y multipolar*. Entre estos estarían los *centros lujosos aristocráticos*, donde todo el espacio ha sido creado por y para el turismo. Como ejemplos Deauville (Francia) y Biarritz (España) impulsados por Napoleón III y Eugenia de Montijo son ejemplos de urbanizaciones especializadas polinucleares y multipolares (en España Sotogrande). La playa, el casino y el hipódromo son los polos de atracción turística. Disponen de un conjunto diversificado de núcleos residenciales, los alojamientos residenciales temporales se sitúan en torno al paseo marítimo y las segundas residencias se van dispersando hacia el interior. Otros ejemplos serían las localidades inglesas de Sandgate, al sur de Londres, Ostende-Playa en Bélgica, Rímini en Italia (aunque Rímini se ha orientado posteriormente hacia una clientela más diversificada y popular), o Yalta en Rusia. Se caracterizan por el mantenimiento de un decorado tradicional. Son polinucleares y multipolares. Y dedicados al descanso de las clases privilegiadas de la sociedad. Característica que los diferencia del turismo de masas de los grandes centros polivalentes. Su nivel de frecuentación es también menor. A partir de los setenta se vinculan las curas marinas, impulsadas por Luison Bobet en Quiberon se inicia la talasoterapia (Lozato-Giotart, 1990).

Aparte de los centros lujosos aristocráticos, están dentro de esta categoría los *centros residentes*. Cuando una urbanización turística especializada se orienta hacia el turismo de masas se va cerrando al entorno. La creciente demanda acaba por sobrecargar los recursos turísticos, por lo que hay que reorganizar el espacio. Como ejemplos, los centros turísticos de la costa adriática, de Venecia a Ancona (Lozato-Giotart, 1990). Otros ejemplos los encontramos en la Costa Brava, La Costa del Sol. Se produce una privatización de las playas, separación de los centros de alojamiento de los espacios recreativos de la playa. Vida nocturna acotada en ciertos polos de ocio. Disminución de la superficie de playa por el desarrollo de infraestructuras. Son polinucleares, multipolares, como Marbella, donde la clientela rica no frecuenta la playa, sino que va a clubs privados, lo que elimina el carácter inicialmente abierto del destino.

El tipo costero *especializado mononuclear y unipolar*. Como alternativa a la saturación de los grandes centros turísticos, los pequeños pueblos costeros han desarrollado una actividad turística alternativa. La playa y el puerto pesquero suelen ser el único polo de atracción, muy vinculado al núcleo residencial tradicional. Como ejemplos Calvi o Porto Vecchio en Corcega. En ocasiones y de forma desafortunada se pasa de una estructura espacial mononuclear y unipolar a una estructura polinuclear y multipolar mediante el desarrollo de nuevos núcleos residenciales y servicios turísticos como casinos o nuevas marinas. Diversos autores denominan a este proceso *balearización* (Lozato-Giotart 1990) como punto de no retorno.

El tipo *termal especializado cada vez más multipolar*. Tiene su expansión en la *belle époque* creándose por primera vez un producto combinado con el juego y el casino. Carlsbad, Montecatini, Divone-Les-Bains, Abano Terme, o Aix-Les-Bains (Lozato-Giotart, 1990) o Vichy, son ejemplos de emplazamientos con aguas termales ricas en minerales. En sus orígenes este

era un turismo de lujo, que servía de pretexto para hacer turismo. Al igual que los primeros centros de baños costeros, a estos centros termales se complementaron con casinos, salas de fiesta, hipódromos y centros deportivos. En sus inicios estos centros son *monocucleares*, unipolares y enclavados, debido a ser un único centro incluyendo los tratamientos y el alojamiento. Posteriormente han evolucionado a centros de recreo polinuclear y multipolar. Otros centros se complementan con actividades en la montaña, Auvernia, Ródano-Alpes, Midi-Pirineos.

### 2.8.5. *Los espacios turísticos de tipo enclavado*

Espacios especializados que se desarrollan de forma autónoma, abiertos o cerrados al medio de acogida (Lozato-Giotart, 1990). Tasa de función turística próxima al 100% lo que indica *hiperespecialización*.

#### 2.8.5.1. *Los tipos enclavados más o menos abiertos:*

Son nuevos emplazamientos costeros donde el turismo es su única vocación. Son más o menos enclavados y más o menos cerrados. Se localizan entorno a los grandes centros turísticos. Primer núcleo turístico nuevo incorporado al núcleo portuario tradicional. El tipo *semienclavado* y *bipolar* (entre centro costero polivalente y abierto y centro costero enclavado penalizado). Ejemplo Cap d'Adge (Languedoc), pequeña ciudad pesquera, en los 60 fue prototipo de un nuevo centro turístico. Se insertaron nuevas instalaciones turísticas y portuarias al núcleo tradicional, el cual debía conservar su identidad como valor añadido. Las instalaciones de alojamientos se han situado en la playa, al norte. Además un nuevo puerto deportivo, un camping completan el conjunto. El nuevo alojamiento turístico se ha completado con rehabilitaciones en el núcleo tradicional. Es un centro costero *semienclavado*, nuevos centros turísticos *semiintegrados* y desarrollo turístico por un único promotor pero, pero abierto hacia el medio tradicional más polivalente (ver Grande Motte y emplazamientos en el Mar Negro). Se desarrolla dentro del proyecto Languedoc-Rosellón (Europa del Este, ordenación de centros ya existentes, Eforie Norte, Eforie Sur, Mamaia en Rumania, Vanna y Bourgas en Bulgaria. Caso similar al Puerto de La Cruz.

Estas operaciones se suelen componer de una lámina de agua, un puerto deportivo, otros equipamientos. En torno al agua, los alojamientos turísticos y entorno no edificable o agrícola. Son similares a los centros de Rumania, Neptuno, Júpiter, Aurora, Venus y Saturno. Y de Bulgaria, Roussalka, Albena Droudja y Arenas de Oro en Bulgaria. Este es el tipo más extendido actualmente dedicado al turismo de masas. Lo encontramos en los nuevos desarrollos a lo largo del planeta, Cancún, en México, el Algarve portugués, en Port-El-Kantaoui, Túnez y en otros países como Tailandia, Malasia, Bali, o Taiwan.

#### 2.8.5.2. *Los tipos enclavados más o menos cerrados*

Presentan similitudes con los centros integrados pero tienen sus particularidades. Son urbanizaciones turísticas costeras especializadas mononucleares, pequeños pueblos costeros transformados por el turismo de masas, monocultivo de sol y playa. Abunda en las costas ibéricas, en las islas Canarias y Baleares, y en Córcega (Barrado, D. & Calabuig, J., 2001). Mencionar las marinas y los clubes residenciales, los cuales destacan por su exclusividad social y espacial. Son más bien centros náuticos, que balnearios, y están reservados para una clientela internacional acomodada (Port-Grimaud en Antives, Costa Esmeralda en Cerdeña

Vale de Lobo en Algarve) (Barrado, D. & Calabuig, J., 2001). Los clubes residenciales (Club *Mediterrané*) núcleos turísticos costeros especializados que se organizan en función de dos polos, la playa y el alojamiento no hotelero que imita la arquitectura tradicional del lugar, su clientela se aísla totalmente del entorno y la población local (Barrado, D. & Calabuig, J., 2001). Más recientemente que los anteriores se han desarrollado urbanizaciones turísticas con un fuerte carácter exclusivista, Ancona, La Costa del Sol, Marbella o Anfi del Mar en Gran Canaria. Ofrecen puertos deportivos exclusivos (Puerto Vanús), ocio nocturno y alojamientos de alto standing.

Tabla 06. Tipos de desarrollo turístico según factores

| Factores                       | Tipos/Tipologías de desarrollo       |             |             |                  |            |             |                         |            |
|--------------------------------|--------------------------------------|-------------|-------------|------------------|------------|-------------|-------------------------|------------|
|                                | Espontáneo                           | Planificado | Extensivo   | Rápido           | Lento      | Transitorio | Integrado               | Catalítico |
| Población local                | Numerosa                             | Escasa      | Escasa      | Ajena desarrollo | Impulsa    |             | Ajena                   | Impulsa    |
| Carácter crecimiento           | Espontáneo                           | Planificado | Planificado | Planificado      | Espontáneo |             | Planificado             | Espontáneo |
| Extensión crecimiento          | Localizado                           | Extensivo   | Extensivo   |                  |            |             |                         |            |
| Ritmo crecimiento              | Medio                                | Rápido      | Lento       | Rápido           | Lento      |             | Rápido                  | Medio      |
| Impulsores desarrollo          | Locales/Múltiple                     | Estado      | Privados    | Foráneos         | Locales    | Locales     | Foráneos                | Locales    |
| Impactos sociedad anfitriona   | Sinergia<br>Situación<br>Actividades |             |             | Sustitución      | Sinergia   |             | Sustitución actividades | Sinergias  |
| Situación complejos turísticos | Integrados                           | Aislados    |             |                  |            |             | Aislado                 | Integrados |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Santana, 1997).

## Conclusiones

Como se ha puesto de manifiesto al inicio de este capítulo, el éxito en los procesos de rejuvenecimiento de los destinos suele responder a la existencia, de un modelo de acción territorial específico. Es decir, a la existencia de un modelo urbano específico, funcional y resolutivo de déficits (Trinitat & Clavé, 2014) que atienda a la especificidad de la naturaleza urbana del destino, tanto desde el punto de vista morfológico como conceptual.

Partiendo de que la urbanización turística se conforma a partir de un modelo urbano y territorial singular, ha sido fundamental entender en primer lugar su significado conceptual, así como su carácter diferencial respecto de la ciudad. De esta forma estamos en disposición de diseñar los instrumentos de política territorial y de gestión urbana específicos que den respuesta a las problemáticas de estos sistemas urbanos-territoriales singulares. Este hecho es fundamental para la reformulación del destino en tanto que espacio no solamente urbanizado sino de naturaleza urbana (Trinitat & Clavé, 2014). Naturaleza urbana que ha de englobarse conceptualmente dentro del discurso postmodernista, debido a que las urbanizaciones turísticas son *espacios eminentemente de consumo y no vinculados a grandes centros de producción, comercio o administración gubernamental* (Mullins, 1991).



## **CAP 3\_EL MODELO VACACIONAL ESPAÑOL Y LAS POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN PÚBLICA**

### **Resumen**

En el presente capítulo se analiza la situación actual del modelo turístico vacacional español de sol y playa, dentro del contexto turístico internacional, haciendo hincapié en uno de sus destinos más paradigmáticos, Maspalomas-Costa Canaria. En primer lugar se hace retrospectiva de los factores que han condicionado más recientemente el modelo, y se analizan sus perspectivas de futuro a partir de la revisión bibliográfica más reciente sobre la política de intervención turística. Se ha contado también con las opiniones expresadas por de un amplio y variado grupo de expertos entre los que se encuentran docentes, investigadores y diversos actores del sector turístico, pertenecientes a diferentes disciplinas y procedentes desde todo el ámbito nacional. Para ello se ha llevado a cabo una investigación de tipo cualitativa, consistente en *entrevistas estructuradas y abiertas a élites* (Vallés, 1997).

La preparación de las entrevistas se ha llevado a cabo tras una revisión exhaustiva de últimas publicaciones científicas y académicas sobre la temática. En las entrevistas se han tratado cuestiones clave sobre la situación actual de los DTCM españoles, los factores que han conducido al producto turístico actual, su situación dentro del contexto turístico internacional y sus perspectivas de futuro. Los temas tratados han sido principalmente los siguientes; la salud actual del modelo turístico español, las políticas de planificación y gestión en DTCM, el concepto de madures en los mismos, la amenaza de los destinos emergentes, los nuevos paradigmas turísticos en turismo vacacional, las vías para su materialización, los instrumentos necesarios para acometer la reconversión de los DTCM, el papel que deben de jugar cada uno de los actores involucrados en el proceso, y el valor que dicho proceso deberá aportar a la sociedad.

Los informantes han contribuido a este debate con sus visiones particulares de esta problemática a partir de su conocimiento, experiencia profesional y compromiso social. De esta forma, mediante el análisis de la valiosa información obtenida a partir de estas fuentes primarias, se ha profundizado en el conocimiento de un fenómeno tan relevante para la economía nacional como es el turístico vacacional de sol y playa. De esta forma se aporta una valiosa información, la cual permitirá una mejor comprensión de los destinos y una gestión más eficiente de los mismos, y poder así alcanzar un modelo turístico más competitivo, innovador y sostenible a largo plazo. Finalmente mencionar que no se citan a los informantes por petición expresa de algunos de ellos.

### **3.1. Introducción**

El inicio y desarrollo en España del turismo vacacional de sol y playa a partir de la segunda mitad del siglo XX, dio lugar a un modelo económico-turístico de éxito y de referencia internacional, que es a día de hoy el gran paradigma internacional en turismo vacacional de sol y playa. Este producto turístico vacacional fue el primer producto de considerada magnitud que exportó el país asociado a la marca España. Durante todos estos años, este modelo turístico ha aportado incalculables beneficios económicos, sociales y culturales a la sociedad. La industria turística ha sido el motor del desarrollo en las zonas costeras y ha dado lugar a una fuerte expansión del sector servicios, lo que ha favorecido nuevas realidades sociales, y oportunidades económicas (Clavé, 2012).

Factores favorables como una buena situación geoestratégica, amplias y diversas costas de más de 8.000 kms., y un clima favorable, han dado forma a un producto vacacional muy atractivo que han convertido al país en líder mundial en este sector. Esta pujanza turística ha dado lugar a una gran transformación en el litoral desde mediados del siglo XX, intensificándose y consolidándose a partir de la década de los 80 hasta la actualidad. Como contrapartida, todo este desarrollo económico ha repercutido en consecuencias nefastas para los ecosistemas litorales, con nefastas consecuencias para el medioambiente y el paisaje. Por tal motivo, *antropización*, masificación y sobreexplotación de los recursos son las señas de identidad de gran parte de estos destinos litorales.

Inicialmente, todo el desarrollo urbano-turístico se fundamentó en la *Ley del Suelo de 1956*, hecho que favoreció un crecimiento desmesurado, al no disponerse de los mecanismos adecuados de control. La falta de experiencia en el desarrollo de urbanizaciones turísticas, y la inexistencia de una planificación urbana y territorial adecuada, propiciaron una errónea implantación de la edificación en el territorio. De esta forma, a partir de los años 60 y 70 se fue dando forma a un producto turístico básico en torno a la comercialización del sol, la playa y ciertas infraestructuras de alojamiento próximas a los recursos turísticos.

Otro aspecto relevante de este modelo turístico, fue el desarrollo económico combinado mediante el binomio *construcción residencial-turismo* (Blanco, 2012; en Vera y Rodríguez, 2012). Oscar Perelli (2011) pone de manifiesto la confusión creada al asociar el negocio inmobiliario y de la construcción al turístico. La quiebra de este sector tras el estallido de la burbuja inmobiliaria en el año 2008, puso en entredicho la economía de muchas zonas costeras. De hecho el mercado de la segunda residencia no debe de ser considerado negocio turístico debido a que genera 11 veces menos negocio que el turismo reglado (Perelli, 2011). Blanco (Blanco, 2012 en Vera y Rodríguez, 2012) recurre al término *litoralización* para referirse a este proceso acelerado de transformación litoral. Otros autores han utilizado el término *balearización* para referirse a este mismo proceso, en referencia a la isla de Mallorca. Sin ir más lejos, a la corrupción campante en gran parte de las instituciones españolas de la época, se sumó la destrucción de gran parte del litoral, y en consecuencia se llegó a una crítica situación de obsolescencia en muchos de los destinos litorales del País. De hecho, a principios de este siglo ya se habría urbanizado al menos el 34% del primer kilómetro de toda la costa española (Vera & Rodríguez, 2012).

La obsolescencia de los espacios públicos y las instalaciones turísticas es uno de los principales problemas a los que deben hacer frente los destinos turísticos maduros (Blanco, 2012; en Vera y Rodríguez, 2012). Esta obsolescencia se manifiesta en una significativa pérdida de visitantes, en una reducción de la tasa de ocupación y en una importante pérdida de rentabilidad, lo que genera un círculo vicioso que deriva en mayor deterioro para el destino. Este hecho está actualmente minando la competitividad de muchos DTCM por un exceso de presión turística y falta de calidad y/o diferenciación del producto turístico (Vera y Rodríguez 2012). Según el Observatorio de la Sostenibilidad (2006), la *urbanización turística* presenta una pérdida constante de calidad espacial y en consecuencia incrementa la mala percepción del destino por parte de los turistas.

Esta constante pérdida de rentabilidad y competitividad sitúa a los destinos en fase de estancamiento (Butler, 1980), o incluso de declive. Factores externos a los destinos también influyen en esta situación de obsolescencia, como lo son los cambios económicos y sociales globales. Por estos motivos, se hace cada vez más urgente acometer planes de reforma integral dentro de una estrategia de posicionamiento internacional. Según Oscar Perelli (2012) Los factores entorno a los cuales se deben diseñar las estrategias de posicionamiento en los DTCM son los siguientes (Perelli, 2012):

- La desestructuración del producto turístico.
- Los cambios en las preferencias, hábitos y valores del viaje por parte del turista.
- La imposibilidad de competir en precio con los destinos emergentes.
- El encarecimiento del transporte aéreo.
- La sostenibilidad ambiental y el cambio climático.
- La escases de financiación, y la falta de inversión pública.

De hecho, son varios los factores que indican que nos encontramos en un cambio de ciclo en el sector, a los cambios sociales de la desiderata habría que sumar los avances tecnológicos, los cambios en el mercado turístico global, el aumento de los destinos emergentes, o la quiebra de un modelo económico-turístico vinculado al negocio inmobiliario. Además, habría que sumar los fuertes ajustes presupuestarios para el control del déficit fiscal, la falta de acceso a la financiación y los retos energéticos. Sin embargo, estos factores de cambio también ofrecen nuevas oportunidades, como los cambios en los modos de operación del producto turístico por la irrupción de las nuevas tecnologías, las cuales aportan una mayor libertad para la planificación individual del viaje, facilitando nuevas vías de comercialización (Blanco, 2012; en Vera y Rodríguez, 2012).

Por tal motivo, desde las instituciones públicas, y en menor medida desde el sector empresarial, se han implantado distintas políticas con el objetivo de invertir la tendencia de deterioro en estos destinos. Ya en los años ochenta se ponen en marcha las primeras políticas públicas de intervención turística, para dar respuesta a diversos factores negativos que comenzaban a afectar la competitividad de los DTCM. Los DTCM intentaron en primer lugar aumentar su competitividad con políticas que fomentaban la calidad y la diversificación de la oferta complementaria. Por ejemplo, con el desarrollo de nuevos establecimientos turísticos a partir de políticas expansivas, lo que implicaba un mayor consumo del ya escaso suelo litoral. Pero debido a la sobreoferta de alojamiento, a la sobreexplotación de los recursos y al impacto negativo en el paisaje ocasionado hasta el momento, se comienza finalmente a hablar de *renovación*. El primer factor que propició estas políticas fueron los cambios en el mercado global y la incorporación al mismo de la cuarta periferia, Caribe, Asia y Oceanía, entre otros factores tales como (Antón Clavé, 2012):

- La creciente competencia de otros destinos.
- El cambio en el perfil de los turistas.
- La conversión de los productos turísticos en bienes simbólicos.
- La desintegración y transformación de los sistemas de intermediación.
- La integración de los destinos en espacios regionales multisectoriales.
- La aparición de redes de agentes con capacidad para innovar.
- La creciente consideración de los impactos asociados al desarrollo de la actividad como elemento de valoración del destino.
- La creciente movilidad de los turistas, tanto entre origen y destino como una vez en destino.
- El papel de las nuevas tecnologías como proveedora de información y de posicionamiento de los destinos.
- La aparición de nuevas realidades sociales en los destinos.

Un factor que afectó sustancialmente a la competitividad turística fue el cambio en las desideratas de la demanda. El cambio de una sociedad fundamentada en el pensamiento *fordista*, hacia una sociedad en la que empezaba a predominar la corriente de pensamiento postmodernista, se caracterizó por la búsqueda de la diferenciación, de la autenticidad en la experiencia, de la valoración del medio natural, y de una actitud activa y de rechazo a la

estandarización. Estos hechos hicieron que un producto turístico desarrollado masivamente en los años sesenta y setenta no respondiera ahora, a estas nuevas tendencias sociales.

Debido a este contexto, económico y social, se hace necesario redefinir el modelo turístico de desarrollo expansivo, limitando el crecimiento continuado, reestructurando las áreas turísticas degradadas, diversificando el producto tradicional, recuperando y protegiendo los ecosistemas litorales, y desarrollando nuevas tipologías urbanísticas más acordes con el contexto paisajístico (Vera et al., 1997). La transformación urbana es un proceso normal en el desarrollo de las ciudades, y la regeneración de la urbanización turística debe llevarse a cabo mediante una actuación intencionada. La ciudad como sistema, plantea la necesidad de renovación de sus estructuras funcionales con el objetivo de crear una ciudad más sostenible (MMAMRM, 2011). Antón Clavé propone diez cuestiones claves en la gestión de los DTCM para la mejora de la competitividad y los resultados de las empresas del sector, (Antón Clavé, 2012):

- La definición de un modelo urbanístico y de gestión del territorio.
- La colaboración y concertación entre la administración y el sector privado.
- La innovación administrativa para la gestión de proyectos.
- El establecimiento de políticas de desclasificación y creación de espacios públicos.
- La puesta en funcionamiento de estrategias de generación y gestión de áreas de interés natural.
- El desarrollo de instrumentos para la recuperación, mantenimiento y gestión de la playa.
- La transformación del modelo de desarrollo hotelero.
- El desarrollo de equipamientos recreativos.
- El diseño y posicionamiento de la imagen del destino.
- La creación de herramientas de gestión del conocimiento para la mejora de la competitividad.

A pesar de esta problemática, el paradigma turístico vacacional español de sol y playa es considerado un modelo pionero, que ha ido haciéndose a sí mismo, experimentando y reinventándose durante los últimos cuarenta años, de forma paralela al desarrollo democrático del país. La situación actual es la de una industria potente y de éxito, pero que a su vez se enfrenta a uno de los mayores retos de su historia, la reformulación de su paradigma turístico haciendo frente a retos como, la implementación de la sostenibilidad, la atracción del conocimiento, y la innovación o el desarrollo de las nuevas tecnologías, etc. Como punto de partida, la experiencia adquirida en la gestión de estos destinos durante los últimos 50 años como valor añadido.

## **3.2. Políticas españolas de actuación pública y privada en DTCM**

### *3.2.1. Las políticas de actuación turística en España*

La necesidad de reformulación, del modelo de desarrollo turístico vacacional de sol y playa español, ha estado presente en la política turística a lo largo de las últimas décadas, lo que ha dado lugar a la implantación de diferentes estrategias y programas de actuación dirigidos a la mejora y renovación de los destinos, a desarrollar por parte del sector público y privado (Rodríguez, 2014). Bajo este planteamiento, el análisis de las últimas y más emblemáticas iniciativas y proyectos emprendidos, resulta de interés para una mejor ilustración de la compleja realidad en la que se desenvuelven los procesos de reestructuración y renovación de los DTCM (Rodríguez, 2014).



La reestructuración y renovación de los DTCM es una necesidad ampliamente reconocida por parte de los actores públicos y privados. Este hecho se fundamenta en la creciente percepción de crisis en estos destinos turísticos, lo que ha puesto de manifiesto la constante pérdida de rentabilidad empresarial, y las notables consecuencias en el plano territorial y medioambiental. Aunque éste sea un tema de actualidad, ha sido un objetivo presente desde los años noventa en la política turística española, que abordó esta necesidad de forma pionera desde programas de actuación específicos integrados en los Planes Marco de Competitividad del Turismo Español FUTURES I y II (Rodríguez, 2014).

Según expone Antón Clavé (2012), ha habido tres tipos de políticas de actuación implementadas en los DTCM españoles durante las últimas décadas. Por un lado estarían las *políticas reactivas*, consistentes en políticas de cualificación, diferenciación y *patrimonialización*. Como ejemplo, la diversificación de la oferta complementaria mediante la construcción de parques temáticos como el de Port Aventura en Tarragona. Por otro lado, estarían las *políticas creativas*, consistentes en la singularización, a partir dar un uso innovador a los recursos turísticos. Como ejemplo, Sitges o el Estartit donde se ha innovado en nuevos productos turísticos para atraer a nuevos mercados. Finalmente, estaría las *políticas transitivas*, las cuales se centran en la creación de nuevas funciones residenciales, como ha sido el caso de Benicasin en Fuengirola.

Otros autores como Ivars (2004) o Velasco (2005) engloban estas políticas en dos fases bien diferenciadas. Ivars (2004) distingue en la última década del siglo pasado las siguientes dos fases de política turística en España (Ivars, 2004; en Antón Clavé, 2012):

- 1ª *Planes de reacción* (1989-93):
  - Primer Plan Marco de Competitividad del Turismo Español.
  - Futures (1992-95).
- 2ª *Planificación legislativa* (1994-2005):
  - Desarrollo de las Leyes de Turismo en las comunidades autónomas. Plantean la relación entre planificación turística y planificación territorial. Hay tres modelos de relación entre planificación turística y territorial.
    - La integración de la planificación turística en la territorial, de esta forma la planificación turística es vinculante para los planes locales. POOT (Baleares), PIOT (Canarias).
    - Integración parcial de la planificación territorial en la turística. En Andalucía, Declaración de Zona de Preferente Actuación Turística, obligando a una ordenación territorial específica.
    - La no integración entre planificación territorial y planificación turística. Valencia y Cantabria, Planificación turística sólo orientativa.

Por otro lado Velasco (2004) distingue otros dos periodos:

- Fase de innovación (1991-96).
- Segunda fase (1996-actualidad):
  - Segundo Plan Marco de Competitividad del Turismo Español.
  - Futures (1996-99).
  - Plan Integral de la Calidad Turística Española (PICTE), 2000-2006.
  - Plan Turismo 2020.

Aparte de los programas impulsados desde el ámbito nacional y el autonómico, también hay estrategias interesantes de actuación impulsadas desde la administración local, como ámbito de planificación concertada entre las diferentes administraciones (Clavé, 2012). Para ello, las administraciones locales se han basado en la política general, la sectorial o a partir de iniciativas propias, y mediante la aplicación de tres generaciones de estrategias multisectoriales, las cuales han permitido *recualificar*, diversificar, y aportar complejidad e innovación (Clavé, 2012):

- *La estrategia de renovación* de los destinos y de la cualificación de los establecimientos (1985 – actualidad):

Para corregir los déficits y desajustes estructurales en los destinos, ocasionados por la falta de control en la fase expansiva de las décadas 60 y 70, a partir de la década de los 80 se generalizó la reordenación urbanística y dotación de infraestructuras. A partir de la década de los 90, para la mejora de la imagen, las condiciones de los destinos y la calidad de los establecimientos, se puso en marcha el Plan de Calidad Hotelera y los procesos de certificación de la calidad del PICTE. En los 90 se llevó a cabo mediante *Planes de Excelencia* y *Planes de Dinamización*. El *Plan Integral de Calidad Turística en Destinos* que incorporó algunos DTCM de la Costa Verde, Baleares, Canarias y Cataluña en una dinámica específica de gestión integral de la calidad.

- *La estrategia de singularización* a través de la incorporación de nuevos productos (1990 – Actualidad):

Mediante la incorporación de nuevos productos. Años 90 con la diversificación de las instalaciones de ocio. Esto ha dado lugar a la especialización territorial, complementando la oferta de sol y playa. Esto se ha llevado a cabo mediante los actuales *planes de competitividad* de los destinos.

- *La estrategia de la sostenibilidad* (2000 – Actualidad):

A partir de la segunda mitad de los 90 en tres direcciones:

- La dignificación y aprovechamiento de los valores culturales y ambientales que dan identidad al destino. Mediante acciones de protección como el *Plan Director del Litoral* 2004 de Cataluña.
- La participación de los destinos en redes de municipios sostenibles y la implementación de instrumentos de control y verificación ambiental, *ISO 14.001* o reglamentos EMAS.
- Mediante modelos de reorganización integral, vinculando el desarrollo turístico al aumento de la calidad de vida de los residentes, a la competitividad global y a la sostenibilidad de las prácticas que se llevan a cabo en el destino. Mediante programas de revalorización integral derivados de los *Proyectos Extraordinarios de Recualificación de Destinos Maduros* (Playa de Palma, Costa del Sol Occidental, Gran Canaria y Puerto de la Cruz). También la Agenda Local 21 (Calviá).

A través de estas actuaciones, los DTCM pasaron del desorden previo, a convertirse a partir de los años 80, en espacios en transición donde la innovación espacial dio lugar a nuevas oportunidades de desarrollo. Es a partir de esta década cuando aparte de los instrumentos de ordenación urbanística convencionales, se comienzan a desarrollar nuevas estrategias de gestión para la concreción de proyectos). Estos espacios litorales pasaron de ser espacios

conquistados a espacios en fase de madures y reestructuración (Clavé, 2012), potenciándose el desarrollo urbano y periurbano, mediante la implantación de nuevos equipamientos vinculados al turismo y al ocio. Aparecen nuevos elementos para la gestión de la movilidad<sup>2</sup> y se extienden múltiples formas turísticas elementales (residencias de vacaciones, campos de golf, espacios protegidos, infraestructuras de transporte, zonas hoteleras, etc.). Este desarrollo de las infraestructuras y las instalaciones turísticas ha aumentado la calidad territorial y ha permitido diversificar el perfil del turista, donde destaca el considerablemente aumento del turista residencial permanente (Clavé, 2012).

Todo este proceso ha ido generando sistemas territoriales cada vez más complejos y ha creado nuevas oportunidades en términos de conectividad, productividad, capacidad innovadora, y competitividad territorial. Por tal motivo, estos procesos de desarrollo y reposicionamiento turísticos han dado lugar en el litoral español a nuevas áreas emergentes, a espacios en renovación, y a nuevos espacios en estancamiento (Clavé, 2012).

### 3.2.2. *Los planes de reacción*

Los *planes de reacción* promueven un *enfoque estratégico* de la planificación, y van dirigidos a aumentar la calidad, la competitividad, y la diversificación en los destinos. Mediante estas políticas se ha logrado, en la última década, mejorar la coordinación entre las diferentes administraciones públicas así como con el sector privado, y se han incorporado los conceptos de sostenibilidad, innovación y desarrollo del conocimiento (Clavé, 2012). Entre estas actuaciones han destacado:

- Los planes de excelencia y dinamización del producto turístico (2006-2008). A partir del año 2009 estos planes serán sustituidos por los planes de competitividad turística.
- Las iniciativas de rehabilitación de equipamientos y entornos urbanos y naturales, contando con el Fondo Financiero del Estado para la Modernización de las Infraestructuras Turísticas (FOMIT).
- El Plan Renove, para la modernización de la oferta turística de alojamiento, restauración y oferta complementaria.
- Los Planes Future, orientado a implantar criterios de eco-eficiencia en las instalaciones turísticas.
- Los Proyectos Extraordinarios de Recualificación de Destinos Maduros englobados dentro del Plan del Turismo Español Horizonte 2020. Estos proyectos se basan en la modernización de la oferta y en la mejora de la cualidad ambiental y paisajística de los destinos.

La recuperación de los destinos maduros de sol y playa se articuló desde 1992 hasta 2006 en una serie de Planes de Excelencia Turística<sup>3</sup> (PET), que intentaron implementar una estrategia integral, basada en un triple enfoque: social, económico y ambiental, con la que se financiaron sobre todo acciones de mejora ambiental, formuladas en las Agendas 21 municipales o en los certificados de calidad medioambiental. En el ámbito tradicional del turismo de sol y playa, los planes se concentraron en las islas Canarias y Baleares, la Costa del Sol, el Mar Menor y desde Benicassim a Roses. La mayoría fueron proyectos de mejora dirigidos

---

<sup>2</sup> Una característica fundamental de los espacios turísticos es que son producidos mediante procesos y dinámicas donde la movilidad es un factor esencial. Movilidad de las personas, el capital, los bienes y la información (Clavé, 2012).

<sup>3</sup> Los Planes de Excelencia Turística fueron desarrollados por el Plan Marco de Competitividad del Turismo Español o Plan Futures en su primera fase (1992-95), segunda (1996-99) y su continuación con El Plan Integral de Calidad de Turismo Español (2000-6).

fundamentalmente a la ejecución de infraestructuras y obras a corto plazo, en los que no hay una visión estratégica integral (Pié y Rosa, 2014).

En 2007 el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, aprobó el Plan del Turismo Español Horizonte 2020, el cual proponía reformular el modelo de desarrollo de los DTCM. En el diagnóstico de este Plan se hace hincapié, tanto en el deterioro medioambiental de un elevado número de destinos asociado a un excesivo y desordenado crecimiento urbanístico, como en la antigüedad de una parte de la planta de alojamiento (Rodríguez, 2014). Mediante este plan se han propiciado nuevos programas de soporte para la mejora y transformación de los destinos y las empresas (Clavé, 2012).

Entre los ejes de acción de este plan destaca el de la sostenibilidad, que se aborda a través de diversas estrategias, consistiendo una de ellas en la articulación de un programa de recualificación de destinos turísticos maduros, cuyo propósito era impulsar su transformación para adaptarlos a los nuevos requerimientos de la desiderata y garantizar de esta forma un mayor beneficio económico, social y medioambiental. A través de dicho programa se pretendía apoyar técnica y financieramente el desarrollo de proyectos extraordinarios de reconversión o modernización integral de un DTCM con proyección internacional, desarrollados y cofinanciados por las administraciones competentes y el sector empresarial con el propósito de implantación de un modelo turístico de futuro (Rodríguez y Such, 2014).

El marco de Plan del Turismo Español Horizonte 2020 se desarrollaron con carácter piloto los siguientes proyectos extraordinarios: Playa de Palma (Mallorca), Costa del Sol Occidental (Andalucía), Maspalomas-Costa Canaria (Gran Canaria) y Puerto de la Cruz (Tenerife). Como punto de partida de estos proyectos se planteaba la necesidad de revisar los desarrollos turísticos con una visión a largo plazo, un enfoque innovador y creativo, la formulación de Planes Directores que definieran las actuaciones a seguir y la creación de sistemas de autogestión y autofinanciación para garantizar la viabilidad de los proyectos (Rodríguez y Such, 2014). Estos programas de actuación se concretaron finalmente en cuatro consorcios, los cuales debían coordinar la financiación proveniente de las diferentes administraciones y ejecutar las actuaciones concretadas en cada uno de los proyectos piloto (Rodríguez y Such, 2014).

Posteriormente, en el marco ya de una difícil situación económica que exigía acelerar el proceso de cambio en los destinos maduros, así como el planteamiento de objetivos más ambiciosos, el Consejo Español de Turismo creó en 2010 un Grupo de Trabajo de Destinos Maduros para la competitividad y el reposicionamiento de España en el segmento vacacional de sol y playa. Esta fue una iniciativa pionera de cooperación entre instituciones y sector privado con el objetivo de trabajar específicamente en el litoral mediterráneo. Fruto del debate generado en el seno de este Grupo de Trabajo, se aprobó en marzo de 2011 un Plan de revalorización de los destinos del litoral mediterráneo, Baleares y Canarias, denominado *Plan Turismo Litoral Siglo XXI* (MITC, 2011), con interesantes propuestas que quedaron sin aplicación al convertirse el plan en un mero ejercicio de diagnóstico conjunto (Rodríguez y Such, 2014).

El objetivo de este plan era dinamizar la adaptación del turismo a los nuevos modelos de actividad en base a un fuerte compromiso colectivo de todas las administraciones y agentes implicados. Su propósito era revitalizar y modernizar los destinos turísticos maduros del litoral mediterráneo, Baleares y Canarias a través de un proceso de renovación del sector hacia un modelo más competitivo, sostenible, *desestacionalizado* e innovador (Clavé, 2012). Este Plan fue finalmente derogado por cuestiones políticas.

Por otro lado, el programa FOMIT es un plan para favorecer el acceso a la financiación de proyectos que implicaran la puesta en marcha de un proceso global de reconversión o modernización integral, realizados con la participación activa de las distintas administraciones y del sector privado. En concreto se ha tratado de un sistema de préstamos (hasta un máximo de 25 millones de euros €) a largo plazo y bajo tipo de interés con cargo al Fondo Financiero del Estado para la Modernización de las Infraestructuras Turísticas (en adelante, FOMIT) (Rodríguez y Such, 2014). Los planes Futures y el Plan Integral de Calidad del Turismo Español (PICHTE) han sido referentes para la planificación de los destinos mediante el desarrollo de los siguientes programas (Clavé, 2012):

- *Planes de Excelencia y de Dinamización.*
- *Programas Municipio Verde.*
- *Planes Calidad en Destinos.*

En el Marco del Plan FUTURES I se pusieron en marcha los primeros Planes de Excelencia Turística para dar respuesta a los signos de madurez en ciertos DTCM. Cabe destacar estos planes por su carácter innovador debido a la implantación de una nueva forma de trabajo basada en la cooperación y cofinanciación entre las diferentes administraciones, por primera vez desde un punto de vista global. El objetivo de estos planes es el acondicionamiento y mejora de las playas, la dotación de equipamientos y zonas verdes, señalización y diversificación de la oferta, etc., pero haciendo hincapié en la introducción de los criterios de sostenibilidad (Agenda Local 21, sistemas de gestión medioambiental, etc.).

Estos objetivos se materializaron en primero la mejora de lo previamente existente con la creación de elementos novedosos, especialmente en el ámbito urbano de los destinos turísticos (paseos, nuevos equipamientos, etc.). Por otro lado, contaban con objetivos más vinculados a la innovación como poner en valor nuevos recursos, crear nueva oferta complementaria y nuevos productos, etc. Según Beas (2012) durante el periodo de vigencia del Plan FUTURES I (1992-1995) se aprobaron 13 Planes de Excelencia Turística con un presupuesto total de 44,4 millones de €, la mayor parte de los cuales se localizó en el litoral mediterráneo (Rodríguez y Such, 2014).

El caso más paradigmático de recuperación de destino turístico de este período es Calvià (Mallorca), donde se realiza una experiencia piloto de implantación de un Plan de Excelencia Turística desarrollado en base a la Agenda 21 municipal. Para ello se elabora un análisis integral del territorio y un estudio de su capacidad de carga, para desarrollar un conjunto de operaciones que van más allá del embellecimiento estético del destino dentro de un proceso de toma de decisiones ampliamente participativo. En este proceso, se decide llevar a cabo una serie de acciones que afectan tanto al espacio público como al privado, así como al crecimiento de la mancha urbanizada (Pié & Rosa, 2014).

Ante la buena acogida de estas primeras experiencias, el programa de los Planes de Excelencia se consolida durante la vigencia del Plan FUTURES II con la aprobación de 22 nuevos planes y continuó en el marco ya del Plan Integral de Calidad del Turismo Español (PICHTE), que reforzó su implantación con mayor número de Planes aprobados y mayor asignación presupuestaria. En definitiva, estos instrumentos concebidos para dar respuesta al declive detectado en diferentes destinos turísticos maduros estuvieron vigentes entre 1992 y 2006. Algunos destinos que se integran en los Planes de Reconversión que se analizan a continuación fueron beneficiarios de estos Planes de Excelencia: Torremolinos (1993), Benalmádena (1994), Gran Canaria Sur (1994), Fuengirola (1997) y Playa de Palma (2001) (Rodríguez y Such, 2014).



Tabla 07. **Política turística española de apoyo a la reconversión de destinos maduro**

|                                |   |  |             |
|--------------------------------|---|--|-------------|
| PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA      | PLAN TURISMO ESPAÑOL HORIZONTE 2020 – PROGRAMA DE RECUALIFICACIÓN DE DESTINOS TURÍSTICOS MADUROS  |  | 2007-2011   |
|                                | PLAN DE TURISMO LITORAL DEL SIGLO XXI   |  | Derogado    |
|                                | PLAN NACIONAL INTEGRAL DE TURISMO 2012 – 2016   |  | 2012-Actual |
| NORMATIVA ESPECÍFICA           | REAL DECRETO 1926/2008 DE 21 DE NOVIEMBRE POR EL QUE SE REGULA LA MODERNIZACIÓN DE DESTINOS MADUROS. REGULA LA FINANCIACIÓN CONCEDIDA PARA LA MEJORA DE LOS DESTINOS DESDE EL ÁMBITO EMPRESARIAL Y DE DESTINO |  | 2008-Actual |
| EJECUTIVO: MEDIDAS ESPECÍFICAS | ÁMBITO EMPRESARIAL  | PLAN RENOVE. Línea de financiación en colaboración con el ICO para la reforma o rehabilitación de las empresas turísticas.   | 2009        |
|                                |   | PLAN FUTURE. Línea de financiación para fomentar la eficiencia energética de las instalaciones turísticas.   | 2009-2010   |
|                                | ÁMBITO DESTINOS   | Fondo Financiero del Estado para la Modernización de las Infraestructuras Turísticas (FOMIT) para el acceso a la financiación de destinos maduros que deseen desarrollar proyectos en el marco de un plan global de reconversión o modernización integral. | 2008-2010   |
|                                |   | Ayudas complementarias Planes de Dinamización Turística.   | 2008-2010   |
|                                |   | Proyectos extraordinarios de recualificación de destinos maduros Playa de Palma (Balears), Costa del Sol Occidental (Andalucía), San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria), Puerto de la Cruz (Tenerife).   |             |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Vera, 2011).

Pese a ser instrumentos altamente interesantes, estos Planes tuvieron moderada incidencia en la solución de los problemas asociados a la obsolescencia de los destinos tradicionales de sol y playa y en la diversificación de la oferta. Además, apenas se consiguió el objetivo de involucrar al sector privado y su capacidad para generar innovación se vio mermada por una financiación modesta y excesivamente canalizada hacia aspectos puntuales de mejora de la oferta, en especial, al acondicionamiento y equipamiento de playas y espacios públicos. Por tanto, sus efectos fueron limitados, aunque hay que reconocerles el mérito de aplicar instrumentos de planificación para abordar la reestructuración turística y adoptar la escala local como ámbito preferente de las actuaciones público-privadas, así como la corresponsabilidad competencial y financiera de las administraciones, iniciando así una dinámica de trabajo coordinado, orientado a la mejora de la calidad y la renovación de los destinos (Rodríguez y Such, 2014).

Concienciados ya de la recuperación o reinención de los destinos, la segunda generación de planes de recualificación que surgen a partir de 2006 se caracteriza por una fuerte dimensión innovadora, consecuencia de la incorporación de los avances de las tecnologías de la información y comunicación. Los destinos buscan ser más *smart*, creativos e inteligentes y exploran las posibilidades del territorio interior como apoyo de su oferta. El desarrollo de toda una generación de planes territoriales da soporte a una planificación más integral de los destinos cuyos beneficios afectan por igual al turista y al residente. Los nuevos programas de Recualificación de Destinos Maduros se centran en potenciar y consolidar la gestión, a través de la figura de los Consorcios (Pié & Rosa, 2014).

Finalmente, Por su parte, el actual Plan Nacional e Integral de Turismo (en adelante, PNIT) presenta una cierta desconexión en relación a la trayectoria expuesta que, como se ha visto, se había seguido en los planes precedentes con el propósito de impulsar la renovación con actuaciones concretas y líneas de financiación específicas. En este Plan, no se encuentra mención expresa a los proyectos piloto impulsados en la etapa precedente aunque se mantiene el interés por la reconversión de destinos maduros, esta vez, concediendo especial importancia al impulso y la inversión procedentes del sector privado. Por tanto, se insta a la inversión privada aunque mantiene su voluntad de apoyo a los consorcios creados, así como de mantener las líneas de crédito de los fondos FOMIT para actuaciones de esponjamiento en destinos maduros (Rodríguez y Such, 2014).

### 3.2.3. *La planificación legislativa turística: el caso de las Islas Canarias*

Como ya se ha expuesto, las Leyes de Turismo de las comunidades autónomas plantean desde tres enfoques la relación entre planificación turística y planificación territorial. Ivars (2004) señala que existen diversos modelos de planificación turística en España. Se incluyen a las Islas Canarias en el primero de los modelos citados a continuación (Ivars, 2004):

- La integración de la planificación turística en la territorial, de esta forma la planificación turística es vinculante para los planes locales. POOT (Baleares), PIOT (Canarias).
- Integración parcial de la planificación territorial en la turística. En Andalucía, Declaración de Zona de Preferente Actuación Turística, obligando a una ordenación territorial específica.
- La no integración entre planificación territorial y planificación turística. Valencia y Cantabria, Planificación turística sólo orientativa.

En Canarias la planificación turística se fundamenta en la Ley 7/1995, de 6 de abril, de ordenación del turismo de Canarias, y en la Ley 19/2003 de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de

Canarias. La primera contempla dos categorías de planes estrictamente turísticos, el Plan Regional de Infraestructuras (Plan de Infraestructuras y Calidad Turística de Canarias) y el Plan Sectorial de Materia Turística (Rodríguez, 2014).

Ésta primera Ley es una Ley de carácter meramente programático y declarativo. Tal afirmación se confirma a través del examen del *Plan de Infraestructuras y Calidad Turística de Canarias*, el cual es descrito en la propia página web de la Consejería de turismo como un convenio suscrito entre el Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares para el periodo 2001-2006, para actuaciones de mejoras en infraestructura turística de las islas, financiado el 50% por el Gobierno y el 50% por los Cabildos Insulares (Rodríguez, 2014).

El objeto de este plan es la potenciar las actividades turísticas en las islas y favorecer un adecuado desarrollo urbanístico y de servicios en los diferentes DTCM. Así mismo, procurar el acondicionamiento del territorio para sustentar la diversificación de la oferta. Gracias a este convenio, se han ejecutado diversas actuaciones en las islas. Dichas actuaciones se han caracterizado por su carácter ejemplar y por su potencialidad de impulso sobre la renovación de la oferta de alojamiento (Presidencia del Gobierno de Canarias, web). Pero como pone de manifiesto Miguel Ángel Rodríguez, no hay ningún elemento ni de planificación ni de ordenación, y todas las actuaciones llevadas a cabo corresponden a la ejecución de construcciones y edificaciones.

El segundo plan, *El plan Sectorial en Materia Turística*, se concibe como "un Plan Sectorial de interés general en materia turística, en el que se incardine la actividad de las Administraciones públicas concurrentes, fijando los objetivos, los programas de actuación y los medios necesarios" (Ley 7/1995:3140), por lo que al igual que el plan anterior, su naturaleza es también más bien programática y declarativa, que realmente de ordenación. En todo caso nunca ha visto la luz a pesar de los casi 20 años transcurridos desde tal previsión legislativa (Rodríguez, 2014).

La otra norma fundamental en materia de ordenación turística, en las Islas Canarias, es la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias<sup>5</sup>. Pero como afirma Miguel Ángel, ésta vuelve a ser meramente programático y declarativo. Así destaca, en lo que a planificación turística se refiere, la directriz 30, con la creación del *Pan Estratégico de Turismo de Canarias*, destinado a establecer las orientaciones sobre el desarrollo del modelo general, y sobre la potenciación de la oferta canaria, su mejor posicionamiento ante la demanda y los mercados emisores y las alianzas estratégicas que a tal efecto resulten necesarias (Rodríguez, 2014). Además, se prevé que cada Cabildo Insular desarrolle su propio plan estratégico de ámbito insular, a lo que debe añadirse que cada municipio afectado por dicho plan habrá de dotarse de un instrumento de planificación, en este caso sin calificación o título específico, sin perjuicio de los documentos estratégicos que para la intervención en las áreas de rehabilitación urbana sean necesarios (Rodríguez, 2014).

Nuevamente ha de decirse que tales planes estratégicos de turismo de Canarias no han visto la luz, puesto que no puede considerarse como tal, el *Plan Estratégico de Promoción Turística 2012-2016* cuya finalidad es "mejorar la competitividad de Islas Canarias en el panorama turístico internacional" ( PROMOTUR 2012:5). Al igual que la previsión contenida en el apdo. 2 de la citada directriz, de que las Administraciones públicas coordinen sus actuaciones en materia de ordenación territorial y urbanística de las zonas turísticas, impulsando y dotando económicamente la elaboración de los correspondientes instrumentos de planeamiento tampoco se ha visto desarrollada y aplicada de forma eficaz, puesto que los principales

---

<sup>5</sup> Esta Ley es popularmente conocida como *Moratoria turística*.

municipios turísticos de Canarias, continúan operando con planeamiento obsoleto y ni tan siquiera han adaptado la legislación de ordenación territorial y urbanística (Rodríguez, 2014).

Pero aquél no fue el único instrumento de planificación creado por la Ley 19/2003, sino que en el plano de la ordenación territorial, su disposición adicional primera estableció los planes territoriales especiales de ordenación turística insular (en adelante PTEOTI), cuya finalidad principal era la adaptación de la ordenación turística a los límites y ritmos de crecimiento que fijara trienalmente el Parlamento de Canarias, cuyas determinaciones podrían imponerse a las propias de los planes insulares de ordenación (Rodríguez, 2014).

En esta Ley se establece la capacidad de carga en el proceso de moratoria turística. Sirva como ejemplo la disposición transitoria segunda de la Ley 19/2003: Ritmos de otorgamiento de autorizaciones previas sometidas a límites (Rodríguez, 2014):

1. Durante el primer trienio a partir de la entrada en vigor de la presente Ley y, en cualquier caso, hasta la entrada en vigor de la siguiente Ley a que se refiere el apartado 1 de la Directriz 27 de Ordenación del Turismo, regirán los siguientes límites al otorgamiento de autorizaciones previas para los establecimientos *alojativos* turísticos señalados en la Directriz 27 de Ordenación del Turismo:
  - a. Para las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma, el incremento anual durante dicho período no podrá ser superior a 200, 1.100 y 1.750 plazas de alojamiento, respectivamente.
  - b. Para las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife, no se admitirá crecimiento de la capacidad *alojativa*.
3. Excepcionalmente, durante el primer trienio y por razones de interés general, en las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife, podrán otorgarse autorizaciones previas para proyectos turísticos que comporten una especial cualificación de la oferta canaria, integrados por equipamientos de ocio, deportivo o salud de características y dimensiones tales como para definir por sí solas el proyecto en su conjunto, y cuya capacidad *alojativa* esté ajustada a la capacidad de uso de dichas actividades e instalaciones. En ningún caso la capacidad *alojativa* del conjunto de los proyectos podrá superar las 3.600 plazas por año, y deberán ubicarse en suelo clasificado como urbano o urbanizable con destino turístico” (Ley 19/2003: 5662) (Rodríguez, 2014).

La posterior Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, trajo como novedad los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico, que han sido revitalizados e impulsados por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, que los concibe como instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en la mencionada Ley 2/2013, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita.

Pero además, de conformidad con el art. 7 de aquella Ley, cuando no existan los instrumentos de ordenación territorial previstos por la normativa, o no se encuentren adaptados a las directrices de ordenación general y del turismo de Canarias, refiriéndose evidentemente a los planes insulares de ordenación del territorio, los mencionados planes de modernización podrán prever incluso determinaciones que no se hallen contempladas por dichos instrumentos o, en su caso, alterarlas. Insistiendo en ello, el apartado séptimo del mencionado art. 7 prevé que aun cuando los instrumentos de ordenación territorial se encuentren adaptados a las directrices,

sus determinaciones tendrán el carácter normativo de recomendación para los planes de modernización, de forma que éstos podrán apartarse motivadamente de las mismas, siempre que sea con objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana en los términos previstos en la Ley.

Por lo tanto, instrumentos de ordenación creados ad hoc para determinadas finalidades muy limitadas de renovación urbana y edificatoria, se imponen jerárquicamente a los máximos instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial. De hecho, la disposición adicional cuarta de la citada Ley 2/2013 modifica el TRLOTX para integrar a los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad dentro de la ordenación urbanística municipal. Nuevamente se trata de planes con un contenido documental muy reducido, en el que se describirá el ámbito de aplicación, las características ambientales y territoriales de la urbanización o del núcleo turístico y su entorno, así como el análisis de viabilidad económica de su ejecución, incorporando medidas normativas oportunas, y actuaciones ambiental, técnica y financieramente viables, de reactivación y cualificación de las urbanizaciones y los núcleos turísticos consolidados, debiendo incorporar un sistema de indicadores que permita el seguimiento periódico de su ejecución (Rodríguez, 2014).

### **3.3. Los cuatro proyectos piloto de reconversión turística impulsados desde la administración central del Estado**

Isabel Rodríguez (2014) hace un análisis de las últimas iniciativas en estrategias, programas y actuaciones para la mejora y renovación de los DTCM. Este trabajo ha permitido una mejor ilustración de la compleja realidad en la que se desenvuelven estos procesos. Para ello, esta autora recurre a un análisis y síntesis integradores de los cuatro proyectos piloto de reconversión impulsados desde la administración central del Estado. El análisis de estos cuatro proyectos piloto de recualificación en DTCM así como otras de las iniciativas más recientes y todavía en marcha, han sido desarrolladas con el objetivo de evaluar de forma crítica los resultados de estos programas, así como las principales barreras encontradas en su aplicación práctica (Rodríguez y Such, 2014).

Los Planes considerados se enmarcan en cuatro DTCM, los cuales responden a un producto vacacional de sol y playa de características similares. Estos destinos comparten así mismo un avanzado estado de madurez o incluso declive, con graves síntomas de obsolescencia en su infraestructura turística. Por un lado, el Plan Qualifica de la Costa del Sol Occidental se localiza en la provincia de Málaga e integra ocho municipios: Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares y Manilva. En total, el Plan abarca unos 658 km<sup>2</sup> y 100 km de costa (Navarro, 2012; en Rodríguez y Such, 2014). Cuenta con 70.000 plazas hotelera,s aunque el modelo turístico predominante es el residencial. Se trata del Plan que mayor número de municipios integra y, por tanto, el de mayor ámbito territorial (Rodríguez y Such, 2014). El plan comenzó a desarrollarse en el año 2005, y su aprobación tuvo lugar en el 2009. Su objetivo es contrarrestar la pérdida de competitividad, y hacer una decidida apuesta por la sostenibilidad social , económica y medioambiental.

Por otro lado, el ámbito de actuación del Plan de Reconversión Integral de la Playa de Palma abarca de 10 km de la Bahía de Palma, incluyendo los municipios de Palma y Lluçmajor. Este entorno urbano se caracteriza por una fuerte densificación, y de disponer de un frente marítimo compuesto por edificios construidos en la década de los con la aprobación de cuatro planes parciales al amparo de los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) de Palma (1963) y de Lluçmajor (1965). De los 182 establecimientos turísticos que dispone, el 72% son anteriores a 1970. El mencionado plan general de los dos municipios daban cabida a un



crecimiento desorbitado de las plazas turísticas, superior al 568%, así como del número de viviendas (74%) y de habitantes (46%) e, incluso, las dos Áreas de Reconversión Territorial que les afecta también favorecían nuevos crecimientos (1.799,50 m<sup>2</sup>) (González, 2010; en Rodríguez y Such, 2014). El Plan de Reconversión Integral de la Playa de Palma es un plan sectorial turístico aunque también contempla la intervención en el espacio urbano, incorporando para ello presupuesto de otros planes de la planificación propiamente territorial. Por tanto, es un plan que incorpora en su gestión aspectos mixtos turístico-territoriales (Rodríguez y Such, 2014).

La revalorización de la Playa de Palma se apoya en un sistema de planeamiento complejo ya que está constituido por diversos instrumentos de planificación estratégica (Plan de Acción Integral) y urbanística (Máster Plan y Plan de Reconversión Integral). El Plan de Acción Integral (PAI) se concibe como la articulación, en un solo instrumento *transdisciplinario*, de los contenidos propios de la planificación estratégica, mientras que el Master Plan (en adelante, MP) constituye un instrumento urbanístico pero de carácter indicativo, siendo el Plan de Reconversión Integral (en adelante, PRI) el más importante.

Este último, creado ex profeso por la Ley 8/2010, de 27 de julio, de Medidas para la revalorización integral de la Playa de Palma, se concibe como un plan de ordenación integral o global y queda definido como un instrumento de ordenación urbanística, turística y ambiental, de ámbito supramunicipal y de carácter transversal y, por tanto, con capacidad de afectar a otros planes territoriales, urbanísticos o sectoriales. Su cometido es definir la estructura, clasificación y calificación del suelo, los sistemas naturales, la ordenación de la edificación y las infraestructuras, así como el sistema de gestión que ha de regir el desarrollo urbanístico de Playa de Palma. Este plan está considerado el más complejo, ambicioso y novedoso de los cuatro destinos seleccionados en el marco del Plan de Turismo Español Horizonte 2020, con líneas de trabajo experimental y propuestas bastante originales (González, 2012 en; Rodríguez y Such, 2014). El pasado 13 de junio de 2013, la nueva Junta Rectora del Consorcio Playa de Palma aprobó la última redacción del PRI.

El ámbito de actuación del Plan de Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas se centra en el Sur de Gran Canaria y abarca los núcleos turísticos citados. Su ámbito está sometido a dos Planes Territoriales Parciales (en adelante, PTP), el PTP-8 para la Regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés y el PTP-9 Ordenación del espacio entre las carreteras GC-1 y GC-500 en San Bartolomé de Tirajana. El Sur de Gran Canaria constituye uno de los centros turísticos más importantes de Canarias recibiendo alrededor de 2.300.000 turistas cada año pero, como en otros casos, presenta una importante obsolescencia de la planta de alojamiento hotelero, junto con un déficit en infraestructuras de saneamiento y servicios básicos (falta de recogida selectiva de basura y de transporte público) (Rodríguez y Such, 2014).

Se plantea como un plan sectorial estratégico en cuya redacción se tienen en cuenta las determinaciones contenidas en el PTP-8 y PTP-9 integrando por tanto sus objetivos y disposiciones. Lobería (2012) apunta que, como en el Plan Qualifica, algunas líneas estratégicas se cruzan con las estrategias de los planes de ordenación y son estos propios planes, generalmente con más dotación presupuestaria, los que asumen esas líneas de actuación (Rodríguez y Such, 2014).

El PRI, a modo de plan director, debía perseguir alguno de los siguientes objetivos: la mejora y renovación de los equipamientos y dotaciones que redundaran en una mayor calidad del espacio turístico urbano; la potenciación de los recursos turísticos, la diversificación de la oferta *alojativa* y complementaria de ocio; la implantación de servicios de información turística, la

inversión privada en la renovación edificatoria y comercial e implantación de actividades complementarias (Rodríguez y Such, 2014).

Finalmente, el Plan para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de Puerto de La Cruz en Tenerife comprende a este único municipio, referente incuestionable dentro de la oferta turística de las Islas Canarias. Se trata de un destino maduro que precisa un proceso de reforma y modernización. Como el propio Plan indica, el destino “entró desde 1980 en una fase de estancamiento, comenzando a presentar síntomas de declive y decadencia en la actualidad, acentuada por los efectos de la crisis internacional iniciada en 2007” (GESTUR Tenerife, S.A, 2012: 97). Es el único de los cuatro donde existe un predominio de la oferta hotelera (72%) frente a la *extrahotelera* (28%) (Rodríguez y Such, 2014).

Puerto de la Cruz fue el último destino en incorporarse a este tipo de planes de reconversión. Se enmarca en el Plan Horizonte 2020 y en el Acuerdo por la competitividad y la calidad del turismo en Canarias 2008-2020, suscrito en enero de 2008 por el Gobierno de Canarias, los Cabildos Insulares, la Federación Canaria de Municipios (FECAM), las organizaciones empresariales y las Cámaras de Comercio. Este acuerdo perseguía lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para el archipiélago, especialmente respetuoso con el medio ambiente, los recursos naturales y el patrimonio cultural, socialmente equilibrado y generador de riqueza económica. En este sentido, los objetivos del Plan se centran en actuaciones que redunden en una mayor calidad del espacio urbano (mejora y renovación de equipamientos y dotaciones e incentivo de la inversión privada en la renovación edificatoria), diversificación de la oferta *alojativa* y complementaria de ocio, así como la potenciación de recursos turísticos del municipio (Rodríguez y Such, 2014).

Se trata de un plan integrador de las políticas turística y territorial-urbanística. Como en el caso anterior, paralelamente a su elaboración, se inició la redacción de un Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del destino (PMM) como instrumento que diera ejecutividad al plan y permitiera la concreción de la ordenación urbanística e, incluso, la ejecución de determinadas actuaciones planteadas a partir de las estrategias y propuestas recogidas en aquel. El PMM se crea al amparo de la Ley 6/2009, de Medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo de Canarias, que pretende “asumir el grave problema del aumento de la oferta turística y la obsolescencia hotelera que debe afrontarse con medidas estables de contención de la ocupación del territorio, nueva oferta de calidad y rehabilitación o sustitución de las camas existentes”. Por esta ley también se crean nuevas figuras e instrumentos para actuar de forma inmediata en la rehabilitación urbana de los núcleos turísticos (Rodríguez y Such, 2014).

Por tanto, la naturaleza de estos dos últimos planes de rehabilitación canarios es sectorial en el sentido que debe definir el posicionamiento del destino turístico y aportar medidas para su competitividad y, a la vez, se trata de planes de carácter eminentemente territoriales y urbanísticos orientados a la rehabilitación de infraestructuras a través de la citada figura de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la competitividad (Rodríguez y Such, 2014).

Las experiencias piloto analizadas han demostrado tener efectos positivos en la renovación aunque lejos ha quedado el cumplimiento de los objetivos de mayor envergadura, poniéndose así de manifiesto el gap existente entre lo proyectado desde el ámbito de la política y lo efectivamente conseguido en su ejecución. Este trabajo trata de evaluar desde una visión crítica, objetiva y de conjunto el desempeño de dichos proyectos (Rodríguez y Such, 2014).

### 3.4. Los consorcios

Con la fórmula de los consorcios y sobre la base de la acción coordinada de las administraciones implicadas, se pretendía garantizar una mayor operatividad en la gestión de todos los temas relacionados con la renovación de las zonas turísticas maduras, a partir del análisis y diagnóstico de la situación de partida de los propios destinos (Rodríguez y Such, 2014).

Por lo que respecta a la composición de los consorcios, éstos incorporaban a la Administración estatal, regional, consejos/cabildos insulares (en su caso) y administración local de los municipios implicados (Tabla 1). Únicamente el Plan Qualifica incorpora más actores que el resto de consorcios (sector empresarial y sindicatos). A priori, este hecho podría suponer más dificultades para la generación de consenso aunque, como se verá más adelante, no ha sido el caso (Rodríguez y Such, 2014).

Tabla 08. Fecha de constitución y entes integrantes de los diferentes Consorcios

| Consorcio  | Constitución | Entes integrantes   |
|--|--------------|---|
| Consorcio para la Mejora y el Embellecimiento de la Playa de Palma   | 12/12/2004   | Secretaría General de Turismo del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Comunidad Autónoma de Baleares, Consejo Insular de Mallorca y Ayuntamientos de Palma de Mallorca y Lluçmajor.  |
| Consorcio Qualifica  | 15/09/2008   | Administración estatal (Ministerios de Medio Ambiente, Industria, Turismo y Comercio, y Fomento), regional (Junta de Andalucía), provincial (Diputación de Málaga), local (de los 8 municipios integrantes), sector empresarial (Confederación de Empresarios de Andalucía) y sindicatos (Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores de Andalucía). |
| Consorcio Urbanístico para la Rehabilitación de las Zonas Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas | 3/11/2008    | Instituto de Turismo de España, Comunidad Autónoma de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.  |
| Consorcio urbanístico para la rehabilitación de Puerto de la Cruz  | 20/07/ 2010  | Administración estatal (Turespaña), regional (Comunidad Autónoma de Canarias), insular (Cabildo Insular de Tenerife) y local (Ayuntamiento de Puerto de la Cruz).   |

Fuente: (Rodríguez y Such, 2014).

Estos consorcios incorporan un elemento de innovación como modelo de gestión en el que imperan los principios de cooperación (económica, técnica y administrativa), la interlocución para el planteamiento y consenso de actuaciones, así como la ejecución conjunta. De hecho, el Consorcio Qualifica, se considera a sí mismo pionero en este sentido (Consorcio Qualifica, 2013), ya que era la primera vez que se utilizaba en nuestro país la figura del consorcio con el objetivo de recualificar un destino maduro (Rodríguez y Such, 2014).

No obstante, cada consorcio se crea con unos cometidos específicos y tres de ellos se han convertido en órganos de gestión urbanística excepto el Consorcio Qualifica, el único al que no se le conceden competencias plenas en esa materia aunque “puede ejecutar obras de construcción de equipamientos, dotaciones e instalaciones” (Rodríguez y Such, 2014).

El Consorcio para la Mejora y el Embellecimiento de la Playa de Palma se creó con el fin de aunar la colaboración económica, técnica y administrativa de las entidades firmantes, en la gestión de un Plan de Renovación Turística. Este consorcio, se transformó en urbanístico el 20 de marzo de 2007, creándose también en el año siguiente la figura de la Comisionada del Gobierno de España con la misión de impulsar el Plan de Reconversión de la Playa de Palma desde la propia administración central, cargo que recaería en Margarita Nájera, gerente también del consorcio. Bajo esta nueva naturaleza jurídica, éste se convertía en un órgano de

gestión urbanística que integraba las competencias de las administraciones partícipes con facultades para formular la nueva ordenación del ámbito afectado y para ejecutar o promover las actuaciones urbanísticas y las obras de infraestructura y nuevos equipamientos, así como, si fuera conveniente, su gestión (Rodríguez y Such, 2014).

Por su parte, el Consorcio Urbanístico para la Rehabilitación de las Zonas Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas se creó en los mismos términos que el anterior en cuanto órgano facultado para formular y ejecutar la nueva ordenación del ámbito de actuación. Incluso, se contemplaba la posibilidad de asumir las competencias que se derivaran de la delimitación de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas como áreas de rehabilitación integral al amparo de lo dispuesto en el artículo 144 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias (BOE nº 27 de 31/01/2009). Bajo este planteamiento, el consorcio, dotado de competencias jurídico-administrativas y urbanísticas, asumía la gestión del plan de rehabilitación a elaborar con carácter integral, lo que garantizaba una visión de conjunto común para todos los espacios incluidos en su área de actuación (Rodríguez y Such, 2014).

En el Consorcio Urbanístico del Puerto de la Cruz también se integran y coordinan expresamente políticas turísticas y de carácter territorial y urbanístico, tal y como recogen los convenios y estatutos del Consorcio (BOC nº 152 de 4/08/ 2010). Así pues, a este consorcio dotado de las mismas facultades que el anterior, le corresponden todas las competencias urbanísticas de planeamiento y ejecución de las administraciones firmantes que no tengan carácter intransferible, aspecto que le habilita a tramitar la contratación y ejecución de obras que contemple el PRI. En este sentido está facultado, entre otros, para: a) redactar, tramitar y aprobar, modificar o revisar instrumentos de planeamiento y de gestión para la ejecución de la ordenación urbanística; b) instar a las administraciones local o regional a revisar los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territoriales y urbanísticos, si fuera necesario para los fines del Plan (Rodríguez y Such, 2014).

Uno de los elementos de éxito de estos consorcios se vincula a su mayor capacidad de gestión que, por lo menos en algunos casos, se ha traducido en agilidad de los trámites burocráticos administrativos y mayor operatividad de la gestión en manos de los técnicos de los consorcios (Rodríguez y Such, 2014).

### **3.5. La opinión de los actores en materia de intervención turística**

#### *3.5.1. Entrevistas estructuradas y abiertas a élites*

El siguiente análisis consiste en una aproximación metodológica cualitativa fundamentada en entrevistas estructuradas y abiertas a élites (Vallés, 1997). Del análisis discursivo de las opiniones expresadas por un grupo de 16 expertos en gestión turística, y pertenecientes a diferentes disciplinas vinculadas al desarrollo y la gestión de la actividad turística, arquitectura, economía, administración pública, etc., se ha podido analizar la situación actual del modelo turístico vacaciones de sol y playa español, así como sus perspectivas de futuro dentro del contexto internacional. Los informantes entrevistados pertenecen al ámbito académico, al empresarial, y al de la gestión pública, por lo que han aportado aproximaciones teóricas desde el ámbito académico y aproximaciones prácticas desde el ámbito empresarial y económico. Los informantes se distribuyen todo el ámbito nacional.

La investigación se ha estructurado en varias fases. En primer lugar se ha desarrollado una revisión de las opiniones y puntos de vista expresados en las últimas publicaciones científicas,

especializadas en la recualificación de DTCM. A través de la revisión bibliográfica se ha identificado, en un primer momento, a los posibles informantes, y ello ha permitido además desarrollar un cuestionario para el posterior desarrollo de las entrevistas. Las entrevistas en estructuradas y abiertas a élites han permitido obtener información primaria sobre la temática en cuestión. Una vez identificados los 16 informantes se llevaron a cabo las entrevistas respectivas. El cuestionario se compuso de 11 preguntas abiertas sobre cuestiones claves relacionadas con la gestión y recualificación de los DTCM. El cuestionario utilizado fue el siguiente:

- Situación actual del modelo turístico masivo de sol y playa español.
- Sostenibilidad del modelo a largo plazo.
- Ventajas e inconvenientes con los DTC tradicionales respecto a los destinos emergentes.
- Valoración de las políticas de recualificación turística.
- Cuáles son los nuevos paradigmas en DTC.
- Valoración de las ciudades turísticas temáticas.
- Como se deben de materializar estos nuevos paradigmas y las herramientas necesarias para ello.
- Actuaciones a nivel urbano.
- Papel que deben de jugar cada uno de los agentes.
- Valor que dicho proceso debe de aportar a la sociedad.

Finalmente, durante todo este proceso de análisis, se fue contrastando la información extraída de fuentes primarias (entrevistas estructuradas abiertas a élites), con información actual extraída de fuentes secundarias, como las últimas publicaciones en revistas indexadas sobre esta temática, así como con las últimas noticias extraídas de la prensa.

### *3.5.2. Situación actual del modelo turístico español vacacional de sol y playa*

La industria turística es uno de los principales sectores económicos en España. Este país recibió durante 2011 a casi 57 millones de turistas, los cuales generaron unos ingresos de 53.000 millones de euros. Esto supone un 10% del PIB, y representa la quinta fuente más importante de fondos tras los sectores hotelero y de transporte (22%), administración pública (16,9%), industria (14,8%) y construcción (10,9%). El sector del turismo emplea actualmente a casi dos millones de personas, lo que representa el 12% de la población activa. Pero a pesar de estos buenos datos, la sobreexplotación de los recursos está en los DTCM económicos, sociales y ambientales no deseable. Esto está provocando una rápida pérdida de atractivo y competitividad en los mismos (OMT, 2005). En el presente apartado se exponen las opiniones expresadas a este respecto por los 16 informantes entrevistados.

En del amplio espectro de arquitectos entrevistados se considera de forma mayoritaria que *España es una potencia mundial en turismo vacacional de sol y playa*. A pesar de la fuerte presión en el medioambiente que el prolongado desarrollo de esta actividad ha ocasionado y debido a las patologías que actualmente presentan gran parte de los destinos turísticos del litoral, éstos conforman un modelo turístico de éxito, de gran valor y reconocimiento social, y seguirá ocupando un papel fundamental en el desarrollo económico y social del país. Pero no todas las opiniones han sido tan positivas, algunos técnicos también han considerado que se trata de un *modelo turístico agotado*, el cual continúa funcionando debido a las inercias establecidas, o coyunturalmente debido a factores externos que le son favorables.



Todos los arquitectos entrevistados coinciden en afirmar que este modelo turístico vacacional se fundamenta en *destinos de segunda generación*, lo que implica que muchos de ellos se encuentren actualmente en fase de madures o incluso de declive (Butler, 1980). Este hecho merma la competitividad del producto turístico al ofrecer un producto obsoleto para las desideratas de la demanda actual. Los factores que han llevado a estos destinos a tal situación son en palabras de estos informantes los siguientes:

- La sobreexplotación de los recursos turísticos.
- La destrucción de los paisajes que dieron origen al turismo.
- La sobre edificación de las zonas costeras.
- La mala inserción del parque edificado en el territorio y su impacto en el paisaje.
- Los graves problemas ambientales generados.
- La falta de planeamiento.
- El déficit de recursos turísticos.
- El colapso de las infraestructuras en periodos punta.
- La falta de diversificación de la oferta turística complementaria.
- Los cambios motivacionales de una demanda cada vez más exigente.
- La política de precios a la baja.

Como resultado, los destinos presentan una constante *pérdida de competitividad*, y por consiguiente de una *pérdida de mercado objetivo*, lo que sitúa a gran parte de estos destinos en una importantísima *fase de obsolescencia*. Sin embargo, entre los arquitectos entrevistados algunos opinan que la obsolescencia no responde a un agotamiento del modelo actual de sol y playa, sino a que toda la problemática actual es resultado de una constante mala política en la gestión de los destinos por parte de las autoridades que no han sido incapaces de actuar a tiempo mientras miraban hacia otro lado, viendo como la situación empeoraba.

Por el contrario, otros arquitectos destacan como una característica positiva generalizada en los destinos de segunda generación, el disponer de *estructuras urbanas con potencial de generar urbanidad*. De hecho, las urbanizaciones turística, sin ser ciudad, se desarrollaron mediante una ocupación genérica del suelo, que fue pasando de una implantación en alta densidad a desarrollos de baja densidad, trasladándose a la costa el modelo urbano de la periferia de los grandes centros urbanos, como lo fueron entonces, Móstoles en el área metropolitana de Madrid, o Santa Coloma de Gramenet en el área metropolitana de Barcelona. Y esta es la herencia que tenemos hoy, *tejidos urbano-turísticos* que no fueron concebidos en origen como algo genuino y específico para el desarrollo de la industria turística, sin cualidades y características diferenciadoras respecto de los tejidos urbanos de las grandes ciudades industriales.

Las *urbanizaciones turísticas* que dispongan de una densidad y compacidad adecuadas permitirán optimizar la gestión de los recursos naturales, así como una mayor eficiencia medioambiental debido a la *concentración de impactos*. Esta cualidad, permitiría además una gestión más eficiente social y económicamente, favoreciendo una mejor distribución de las riquezas y ganancias. De hecho, la mayoría de los destinos españoles cuentan con gran potencial urbano para generar entornos atractivos donde vivir, atraer diversos colectivos sociales y generar economías de escala. Esto permitiría avanzar hacia un modelo de más ciudad y con identidad propia como cualidad diferenciadora.

Una opinión genérica entre los arquitectos es que uno de los motivos de la mala situación económica de muchos de estos destinos se debe la *quiebra del sector inmobiliario y de la construcción*. El negocio inmobiliario y de la construcción, sin ser propiamente negocio turístico, representaba hasta el 50% de la economía en los destinos litorales. De hecho, la quiebra del

sector inmobiliario, acaecida tras la crisis financiera el año 2008, hizo tambalear la economía de muchas zonas turísticas, principalmente las especializadas en turismo de segunda residencia. Este hecho puso de relieve, la dependencia de estos destinos respecto al negocio inmobiliario, y de la presencia de un tejido empresarial turístico muy precario, aunque con gran *capacidad y potencial para reconvertirse* y afrontar nuevas perspectivas de negocio.

Por otro lado, un diverso grupo de geógrafos lleva años estudiando el desarrollo de los destinos turísticos del litoral. Uno de estos geógrafos define el actual modelo turístico vacacional de sol y playa español como una *concentración litoral* donde la *atracción principal es el recurso ambiente sol y playa*. De hecho, el origen de este modelo turístico es el reclamo por parte de la población residente en las zonas meridionales y del norte de Europa, de unas condiciones ambientales más óptimas. Esto, lo obtiene por lo general desplazándose hacia el sur, principalmente hacia la vertiente Mediterránea. Tras la generalización de esta práctica a casi la totalidad de la población tras la Segunda Guerra Mundial, se intensificó esta actividad a tal escala que actualmente queda poco espacio libre en la vertiente mediterránea. De esta forma se ha ido conformando este modelo turístico masivo tal y como lo conocemos hoy en día.

La búsqueda de ese confort ambiental en zonas litorales con sol de calidad sigue siendo un reclamo vigente hoy. La propia idea de la *renovación y reconversión* de los destinos refuerza la idea de que este modelo turístico sigue vigente. A pesar de esto, es obvio que hay que adaptarlo en términos de satisfacción del cliente y sobre todo de eficiencia económica. La visión que se tiene a día de hoy sobre el modelo es que hay que optimizarlo, cambiando lo necesario para que siga siendo uno de los motores económicos del país. En definitiva, el atractivo del recurso continúa, es una motivación que sigue estando vigente, aunque las circunstancias hacen que *la satisfacción del cliente ya no sea exclusivamente el confort climático y ambiental*, sino que este recurso ha de ser además *complementado con otras experiencias turísticas*, tales como turismo activo, actividades complementarias, etc.

Desde la principal asociación de empresas turísticas del país, en la cual se integran los principales grupos turísticos, se tiene una visión del modelo similar a la expresada por arquitectos y geógrafos. *Hay una creciente situación de madurez en los destinos turísticos españoles del litoral, lo que repercute en falta de atractivo en los mismos, y una consiguiente pérdida de competitividad, lo que los posiciona en la gama media-baja*. Esta falta de competitividad, se ha venido agravando durante los últimos años por diversos factores tales como la quiebra del sector inmobiliario y de la construcción, el cual está fuertemente vinculado al negocio turístico, lo que había venido enmascarando durante los últimos años la creciente falta de competitividad en sector turístico. Y es por este último motivo que se hace hincapié en diferenciar entre el *turismo reglado* y *turismo residencial*, debido a que el turismo de segunda residencia está generando consecuencias muy negativas para el sector reglado. Primero, el turismo de segunda residencia tiene un bajo impacto en la economía turística, debido a que genera muy poco negocio turístico, siendo su relación con el turismo reglado de uno a diez. Además, este modelo turístico, produce un alto consumo de suelo, con el impacto que ello tiene sobre los recursos y el paisaje, sin incorporar nueva oferta complementaria, por lo que aporta muy poco al conjunto de la sociedad y al sector turístico.

Por otro lado, desde uno de los principales grupos turísticos del país, las opiniones son convergentes respecto a las anteriores pero con matices. Para describir el modelo turístico actual se recurre a expresiones como *obsoleto, sobreexplotado o trillado*, pero también se tiene la convicción de que es un producto que va a seguir siendo demandado, por tal motivo, va a seguir siendo rentable explotar el ocio vinculado al disfrute de la costa. Pero a diferencia de las opiniones anteriores se hace una objeción, *hay que desvincular la palabra masivo como adjetivo de connotación negativa para definir a este modelo turístico*, y destacar sus aspectos

positivos, como lo son el estilo de vida mediterráneo, el ocio democrático, o la libertad de pensamiento, etc.

Desde Turespaña se tiene una opinión bastante optimista, se enfatizan las cualidades turísticas del país, *se disponen de 8.000 Km lineales de litoral, un clima propicio para el desarrollo del turismo, un conjunto de servicios turísticos principales y complementarios muy evolucionados, etc.* Y como justificación, se hace referencia a que hay sectores del litoral que se están regenerando y evolucionan francamente bien. A pesar de ello, se reconoce que sí que hay infraestructuras que requieren de una modernización, y se opina que aquí el sector privado está jugando un gran papel, ya que desde su propia iniciativa el modelo turístico español evoluciona. Invierten en la renovación hotelera, desarrollan servicios complementarios, implementan nuevas tecnologías, y todo gracias a la iniciativa privada. Por estos motivos, desde esta institución se afirma que no se puede hablar de obsolescencia, ya que sigue siendo un sector dinámico que está llevando a cabo una importante tarea de renovación. La funcionaria entrevistada pone sobre la mesa que dentro del *Plan Turismo Español Horizonte 2020 (2007)*, se crearon cuatro consorcios para la gestión de los planes de renovación en los cuatro destinos piloto propuestos en este plan.

Los directores de los consorcios, tienen opiniones igualmente positivas. No se pone en cuestión este modelo turístico, se afirma que es un *modelo turístico de éxito*, que a día de hoy sigue estando vigente debido a la fuerte demanda del producto vacacional de sol y playa. Pero por otro lado se hace también hincapié en *la necesidad de renovar* la planta hotelera, la oferta complementaria asociada, las infraestructuras, mejorar la accesibilidad, las instalaciones de playa, etc. Por otro lado se manifiesta la también necesidad de desarrollar turismos alternativos y explotar nuevos nichos de mercado, los cuales comienzan a ser importantes complementos de la oferta base del producto ambiental sol y playa.

Como aspectos negativos, ponen de manifiesto la mala herencia urbana adquirida por la falta de planeamiento reinante en los años del *boom turístico*, o la predominancia del negocio inmobiliario dentro de las economías litorales hasta hace bien pocos años. *Los Contratistas construían gran cantidad de apartamentos mediante financiación y luego los vendían a la población local, lo que eran los ahorros de muchas familias. Este hecho permitió un importante reparto de las plusvalías que generaba el turismo entre la población local, aunque todo se explotaba comercialmente de forma muy desordenada.* Estos hechos, como ya se ha mencionado, dieron pie a desarrollos urbanos desordenados, carentes de infraestructuras y servicios básicos, lo que ocasionó un impacto muy negativo en el paisaje.

Finalmente, desde la administración estatal de costas se tiene una opinión muy crítica. Se afirma que el turismo se ha convertido en el único salvavidas del Gobierno para intentar aplacar un poco la actual situación de crisis económica, *es la única gallina de los huevos de oro que le queda al país, pero es una industria decadente y necesitada de mucha imaginación.*

En definitiva, es una opinión generalizada entre la gran mayoría de informantes que el modelo turístico vacacional de sol y playa español sigue estando vigente, y seguirá siendo un producto muy demandado en el corto y largo plazo. Sin embargo, si bien se disponen de cualidades muy positivas para continuar desarrollando esta actividad, no es menos cierto que es necesario llevar a cabo actuaciones de mejora en los DTCM a fin de actualizarlos a las desideratas actuales de la demanda, para contrarrestar los perjuicios ocasionados en el medio ambiente debido a la sobreexplotación de los recursos durante los últimos cincuenta años, y debido a los cambios globales.

### 3.5.3. Las Ventajas del modelo turístico vacacional español

En el presente apartado se exponen las opiniones de los informantes respecto a las ventajas del modelo turístico vacacional español de sol y playa. La mayoría de los informantes destacan las *cualidades ambientales y geográficas* de los destinos turísticos españoles. En el clima está una de sus principales valores, y en Canarias éste es su principal valor añadido. La *situación geográfica* del país, al sur de los principales centros emisores del norte y centro de Europa, a una distancia temporal media de dos horas por vía aérea. Esto es sin duda una ventaja creciente, debido a la importancia que el peso temporal y económico del viaje comienza a adquirir en el conjunto de las vacaciones debido al constante incremento del precio del carburante. Por otro lado, destacar la importancia del mercado nacional, que puede representar hasta el 50% del total. Se garantiza actualmente una clientela anual de sesenta millones, lo que es una gran garantía.

Otro valor positivo y valorado por parte de todos los informantes es la *pertenencia del país a la Unión Europea*. Esto implica un potencial mercado de trescientos millones de europeos que pueden disfrutar de buen clima y buen sol en su propia casa. Por el contrario, los destinos europeos no pueden competir en exotismo, pero ofrecen *estándares de confort, calidad y seguridad* no comparables a los destinos en países emergentes. Y de hecho, un valor clave de los destinos españoles es la seguridad en el sentido amplio de la palabra, lo que implica *seguridad física, económica y jurídica*. Seguridad de las personas, garantía en los servicios ofertados, asistencia médica, protección legal, y respeto a la diversidad de costumbres, valores y libertad de pensamiento. Los inversores nacionales y extranjeros se benefician de esta seguridad jurídica, económica, así como de la estabilidad política y las garantías económicas. Una cualidad destacada por todos los informantes es *el estilo de vida mediterráneo*, su cultura y su gastronomía. De hecho el estilo de vida mediterráneo representa algo más que sol y playa, es un estilo de vida en el cual se le otorga un gran valor a la misma. Se respeta la diversidad, pluralidad y la libertad de pensamiento. Además, se le otorga un papel central al ocio y al disfrute colectivo del tiempo libre.

El grupo de arquitectos entrevistados destaca como uno de los grandes valores de los destinos de segunda generación su alto *potencial para generar urbanidad*. Esto quiere decir, que las urbanizaciones turísticas de los destinos costeros disponen de *cualidades urbanas para generar ciudad*. Lo que es lo mismo que potencial para generar economía de escala, nuevos servicios, diversidad cultural, y nuevas oportunidades de negocio. Las concentraciones urbanas en puntos concretos del litoral tienen capacidad de transformarse en centros nodales los cuales pueden llegar a ofrecer gran variedad de servicios compatibles con el turismo a gran escala. De hecho, esta cualidad es un aspecto muy positivo frente a los destinos de tercera generación, que por lo general se caracterizan por la segregación parcelaria, conformándose en grandes paquetes autónomos y cerrados. Este tipo de tejidos no son propicios para generar interacción entre turistas y residentes, y no permiten disfrutar de un contacto directo y auténtico con la cultura local.

También ponen de manifiesto los informantes que las urbanizaciones turísticas de los destinos costeros de segunda generación, aun habiendo ocasionado un fuerte impacto en el paisaje, se sitúan en *los mejores lugares de la costa*, los más bellos, los que disponen de más recursos turísticos y las mejores condiciones climáticas. Otro gran activo es el *desarrollo en infraestructuras, servicios turísticos y oferta complementaria*. Actualmente, ocurre que el principal reclamo de un destino ya no es la oferta hotelera, sino la oferta complementaria donde la oferta de alojamiento pasa a ser el complemento de esa oferta de servicios turísticos.

Un valor importante, que se destaca desde el sector empresarial, es precisamente su tejido empresarial, que tras haber ido madurando durante los últimos 50 años cuenta a día de hoy con los mejores hoteleros del mundo, los cuales son líderes mundiales en la gama media baja. Es un *sector empresarial con un gran dinamismo, experiencia y capacidad de reconvertirse*, de buscar y encontrar nuevas perspectivas de negocio. También se destaca la *formación turística y profesionalidad* de todo el personal de servicios que trabaja en el sector turístico. Todas estas cualidades permiten a estos destinos ofrecer un nivel de servicios muy por encima del de otros destinos competidores. Hay una gran experiencia adquirida y maestría de los hoteleros para manejar altos volúmenes de turistas, los cuales no dudan en apostar por el desarrollo tecnológico para aumentar la eficiencia y calidad de sus servicios.

Otro factor, que más que una ventaja podríamos considerar una oportunidad son las nuevas formas de promoción y comercialización que ofrece *la nube*, lo que va cambiando los modos de comercialización. Internet abre nuevas oportunidades de negocio, por lo que el destino y los hoteleros tienen ahora más capacidad de comercializar ellos mismos sus productos. De esta forma los márgenes de beneficio no se los lleva el turoperador, sino que se reparten más equitativamente en el territorio, de forma más democrática. Por ejemplo, internet permite la comercialización de productos diferenciados por nichos de mercado a costes muy bajos, un producto *Longpage* es un producto muy diferencial que se vende a la vez en diferentes mercados. Internet permite acceder a mercados cada vez más pequeños y específicos, y permite realizar turismo independiente fuera de los paquetes cerrados. Por el contrario el turoperador tradicional está dirigiendo sus campañas a los mercados grandes, con productos muy concretos, como las cinco estrellas o gran lujo.

Finalmente, algo que sin ser una ventaja propia tampoco aumenta la competitividad de los destinos competidores, es la *repetición de los modelos turísticos obsoletos en los destinos emergentes del Mediterráneo*. Los hoteleros prefieren desarrollar modelos enclavados a base de resorts autónomos, lo que les permite un mejor control del gasto de sus huéspedes. De esta forma, los nuevos desarrollos turísticos de tercera y cuarta generación no favorecen estructuras urbanas con potencial de generar urbanidad, se componen a partir de paquetes estancos desvinculados del entorno y sin cualidad de ciudad. Son desarrollos muy estereotipados y muy iguales en todos sitios, siguiendo las modas arquitectónicas. Pero aislar lo más posible al turista. A este hecho hay que sumar la baja calidad de estos complejos, planificados con un retorno de la inversión alto, a 5 años.

En definitiva, los DTCM españoles parten con grandes ventajas competitivas, potencial y experiencia adquirida, para afrontar de forma exitosa los procesos de regeneración de los destinos.

#### 3.5.4. Las Desventajas del modelo turístico vacacional español

Como se ha puesto de manifiesto en el apartado anterior, el modelo turístico vacacional español parte con grandes ventajas competitivas, pero no es menos cierto que también hay que considerar que existen factores que no le son favorables. En este apartado se expresan las opiniones de los informantes a este respecto.

Uno de los arquitectos entrevistados, especializado en el desarrollo planes generales en municipios costeros, pone de manifiesto la *falta de análisis de lo que está sucediendo*. En su opinión, uno de los acontecimientos que más ha perjudicado la economía de los DTCM es *la quiebra del sector inmobiliario y de la construcción* tras el estallido de la crisis financiera en el año 2008. Este último hecho ha dado lugar a que afloren deficiencias estructurales en estos



destinos, *sobreexplotación, agotamiento y destrucción de los recursos* que inicialmente dieron origen a la actividad turística. La *mala inserción de la edificación* en el entorno, su fuerte *impacto en el paisaje*, o la *masificación y saturación de las áreas edificadas*. Como aspecto negativo destacar *la estacionalidad* de los destinos del Mediterráneo, lo que da lugar a una fuerte saturación de las infraestructuras y servicios en los periodos punta en temporada alta.

Otro aspecto negativo según este mismo informante es la existencia de un *tejido empresarial precario y atomizado*, lo que ha tenido como consecuencia la fuga de operadores turísticos a otros destinos. Frente a esta situación, se intenta reestablecer el modelo económico anterior, ya fracasado debido a su alta dependencia del negocio inmobiliario. De hecho persiste la anterior *inercia depredadora del territorio*, en contraposición con las nuevas tendencias en renovación. Esta *filosofía de negocio turístico caduca* y la *precariedad del parque edificado* dificultan la metamorfosis de la urbanización turística en ciudad, más diversificada económicamente y con una mayor multiplicidad de interacciones sociales.

Para otro de los arquitectos informantes, el principal problema es *la falta de voluntad política* para impulsar la renovación del sector, lo que implica *falta de recursos económicos* para afrontar este reto. Si sumamos la atomización del sector privado y la ausencia de los grandes operadores turísticos en el país, se dificulta llevar a cabo grandes proyectos de renovación integral. El pequeño empresario es cortoplacista y no tiene visión a largo plazo, y esta falta de inversión, da lugar a una pérdida de atractivo en el destino, y por consiguiente de mercado objetivo, aumentando los turistas de bajo poder adquisitivo, lo que repercute en la capacidad de gasto turístico en destino.

En opinión de otro de los arquitectos informantes, los principales problemas a los que han de hacer frente las urbanizaciones de los DTCM es adaptar la *infraestructura obsoleta de los establecimientos alojativos*, a los *nuevos deseos y comportamientos de la demanda*. En opinión de este arquitecto, el hecho de que la mayoría de *los hoteles se encuentren ya amortizados hace años*, aunque pueda parecer una paradoja, hace que estos establecimientos puedan competir en precio en vez de competir en calidad dando una imagen de bajo coste. Esto da lugar a un valor negativo a la balanza de pagos, ya que a pesar de maximizar el número de turistas bajan los ingresos sin reducirse el consumo de recursos. Por otro lado, se hace referencia a *la dificultad en la aplicación de las leyes*, hecho que ralentiza la inversión privada.

Para otro arquitecto, uno de los principales problemas a los que tendrán que hacer frente los destinos canarios es el potencial que tiene la parte noroccidental de África para ofrecer un producto de invierno similar. Actualmente Senegal y Cabo Verde están apostando por este modelo. Otro aspecto al que deben hacer frente nuestros destinos es que el modelo de sol y playa se está diversificando en función de la capacidad económica y el nivel crítico de los visitantes. Otro aspecto negativo es la *visión a corto plazo* que existe actualmente en el sector de sol y playa, donde se busca una amortización a cinco años, lo que impide una planificación a largo plazo y un cambio de modelo. Otro de estos arquitectos afirma que el principal problema es la tradicional apuesta y apoyo del país por la industrialización, a diferencia de *la industria turística, que es considerada un mal menor*. Desde las instituciones del estado habría que darle la vuelta a este planteamiento y apostar decididamente por la industria vacacional y del ocio, dándole la prioridad que le corresponde por las posibilidades que tiene.

Otros arquitectos y urbanistas también opinan que uno de los principales problemas es la *falta de diversificación de estos destinos*, aparte de los problemas ambientales generados por la sobreexplotación de los recursos naturales, u otros aspectos como la falta de innovación en promoción, etc., Este hecho, sitúa a estos destinos en una *fase incluso posterior a la de madurez*, lo que repercute en una agravante falta de competitividad. Otro problema indirecto que hay que tener en cuenta y que afectará cada vez más al sector, es la previsible *limitación*

*futura al gasto energético* en cuestiones no estratégicas, lo que puede afectar al transporte turístico y generar problemas de movilidad.

Desde una de los mayores grupos hoteleros del país, se expone que uno de los principales problemas de los destinos españoles es *la asociación del concepto de destino maduro a establecimientos turísticos obsoletos* en entornos afectados por fiestas, ruido y turismo de bajo poder adquisitivo. A pesar de todo, no es sólo una cuestión de apreciación, existen problemas estructurales a considerar en estos destinos. De nuevo, se pone de manifiesto la problemática en torno al parque de apartamentos, los cuales en situación de obsolescencia no son considerados como aptos para ofrecer un servicio de alojamiento básico, ni tampoco para ofrecer servicios complementarios, dando continuidad a un modelo de explotación turística más propio de hace cuarenta años.

Entre los problemas para la reconversión de este sector está el problema de gestión de los apartamentos en *régimen de multipropiedad*. La Ley de Unidad de Explotación nunca se llegó a aplicar en Canarias (*Ley 5/1999, de 15 de marzo*). La sostenibilidad de las unidades de explotación depende de las inversiones que hayan ido haciendo los hoteleros hasta ahora. Esto es lo que ha hecho que se venga abajo Playa del Inglés. Se ha degradado el espacio y la gente no viene, sino los que no están dispuestos a pagar más de veinte euros. Dentro de la franja de turismo masivo, hay uno muy barato y otro que estaría dispuesto a pagar un poco más, pero no por eso. En opinión de este informante, otro grave problema, que está dificultando gravemente los procesos de renovación, es la lentitud para poner en marcha este tipo de proyectos debido a *la burocracia y dificultad para aplicar todo el entramado de leyes* dependientes de diferentes administraciones.

Por otro lado, desde los Consorcios se opina que el principal problema al que tienen que hacer frente los destinos es *la falta de interés por la renovación*, sobre todo en destinos que aún disfrutan de un alto índice de ocupación. Otro grave problema que también destaca este informante, y al que parece no encontrarse solución, es la problemática situación del sector *extrahotelero* debido a sus graves deficiencias de gestión. Estas deficiencias han tenido como resultado un incremento en su uso residencial no regulado, en aquellos complejos de apartamentos que no optaron por acogerse a la *Ley de Unidad de Explotación*. Esta ley la desarrolló el Gobierno Canario para intentar regular este sector tras la crisis del sector turístico acaecida durante los años 90.

En representación de la administración local, uno de sus dirigentes afirma que el principal problema de los DTCM es que siguen envejeciendo sin que los agentes implicados actúen. Los gestores públicos prefieren mirar hacia otro lado y el sector privado prioriza colonizar nuevos territorios. Y esto es algo de lo que se benefician los destinos emergentes, donde todo está por hacer, se dispone de gran cantidad de suelo virgen, y además cuentan con el asesoramiento de los experimentados agentes de los destinos maduros.

El portavoz de una de las principales asociaciones de empresas turísticas del país opina que uno de los problemas es la falta de competitividad de los destinos turísticos españoles, derivado de una falta de atractivo que atrae cada vez más a un turismo con menor capacidad de gasto. Esto repercute en toda la cadena de valor del destino, reducción de ingresos, baja rentabilidad y como consecuencia baja inversión. Esta falta de competitividad se ha visto agravada como consecuencia de la quiebra del sector inmobiliario y de la construcción, muy vinculado el negocio turístico mediante el producto de la segunda residencia. Para este entrevistado, el turismo residencial es una contradicción en sí misma, no mejora el producto turístico, genera muy poco negocio turístico aparte del inmobiliario y contribuye al deterioro de la escenografía turística. El sector de segunda residencia implica más carga y presión para el territorio, un mayor deterioro del paisaje turístico y por consiguiente una disminución en la

calidad de la experiencia turística. El hecho de no existir un explotador, hace que el ratio medio de ocupación sea de un mes al año, mientras que en la oferta reglada es de entre tres y cuatro meses al año.

Desde *Turespaña* se recurre a derivados de las ventajas para manifestar las desventajas. Se destaca la *imagen desgastada de los destinos españoles*, la cual necesita ser reposicionada. Para además seguir atrayendo a los turistas tradicionales, los cuales presentan síntomas de cansancio con respecto al destino. De esta forma habría que hacer frente a la imagen cliché de muchos destinos emergentes, imagen que no se corresponde en muchos casos con la realidad. Habría que cambiar la imagen cliché que tienen nuestros destinos, de hormigón con la de ciudad, diversidad de servicios y calidad del espacio público.

Para la administración de costas del estado una de las principales desventajas es la creciente competencia de los países emergentes del Mediterráneo, una vez se estabilicen los países afectados por la primavera árabe. Y el otro problema es la fuga de inversiones por parte de los empresarios españoles hacia otros destinos como el Caribe.

Queda de esta forma de manifiesto que a pesar de las grandes ventajas competitivas que disponen los DTCM españoles, no son menos importantes los retos y dificultades a los que han de hacer frente para seguir ofreciendo un producto turístico competitivo en el futuro.

### 3.5.5. *Sostenibilidad del modelo turístico vacacional de sol y playa español*

En el presente apartado los informantes hacen sus valoraciones sobre la sostenibilidad del modelo turístico vacacional español. Las opiniones coinciden en asegurar que el modelo, tal y como es hoy en día, no será sostenible a largo plazo, pero si se dispone del potencial y las herramientas necesarias para alcanzar un modelo turístico responsable, pionero e innovador.

Uno de los arquitectos entrevistados hace en primer lugar una reflexión de tipo conceptual: *existe la opinión generalizada de que hay que cambiar el concepto de turismo sostenible por el de turismo responsable*, la sostenibilidad es un concepto cultural, no un concepto ecológico. Por lo tanto hay que analizar si a partir del modelo turístico masivo actual es posible desarrollar un turismo responsable. De hecho, el modelo turístico masivo es de por sí una actividad totalmente insostenible, porque degrada permanentemente el medio turístico. Este informante recurre al término *homeostasis* que es la reacción que se produce en un cuerpo para ganar el equilibrio perdido, como respuesta a la acción de sistema externo. *Todo cambia y muta, a veces de forma insostenible hasta que se produce el fenómeno de readaptación de los cuerpos a las sollicitaciones externas, y a partir de esa readaptación se puede volver a ser sostenible.*

Para otros arquitectos, este modelo turístico, basado en destinos de segunda generación, compuestos a partir de urbanizaciones turísticas de *alta densidad y concentración urbana es el más sostenible* de todos. Y esto se debe a que este tipo de estructuras urbanas permiten concentración de cargas e impactos, un menor consumo energético, un mayor aprovechamiento de los recursos, y gran potencial para generar urbanidad. Además, para alcanzar un modelo más eficiente hay que apostar por la calidad, hay que superar el turismo básico de sol y playa. Pero también es generalizada la opinión de que tal y como se desarrolla hoy este modelo turístico *no es sostenible a largo plazo*. Por tal motivo, hay que actuar con responsabilidad y *trabajar a partir de los elementos estructurales que conforman un destino*. Hay que mejorar el parque edificado, *hay que aumentar la calidad, lograr una mayor eficiencia energética y reducir el consumo de recursos. Hay que innovar, regenerar, actualizarse respecto al mercado, etc.*, porque de lo contrario las instalaciones turísticas van quedando obsoletas y

fuera de mercado. Y además, hay que *trasladar los beneficios del turismo* a la sociedad, haciéndola participe. Hay que modificar y *adaptar el modelo para que siga siendo sostenible*.

En opinión de uno de los principales grupos turísticos del país, no es sostenible que en un territorio limitado donde residen 2 millones de personas (en referencia a las Islas Canarias) se reciban 12 millones de turistas anuales. Esto produce un fuerte impacto en el consumo de los recursos naturales y en la producción de residuos. *Hay que reducir número de turistas y aumentar su gasto en destino*. Por este motivo, no son sostenibles los establecimientos de 1 y 2 estrellas, mismo impacto y bajos ingresos impide el mantenimiento adecuado de las instalaciones, influyendo así mismo en el nivel de la oferta complementaria. Modelo sostenible es aquel capaz de *alcanzar una buena relación entre número de visitantes y población residente*, en función de los recursos naturales existentes.

El director de uno de los consorcios tampoco apuesta por el término *sostenibilidad*, ya que considera que es como un cajón de Pandora en el que cabe de todo. En su opinión este modelo turístico si es sostenible, pero al haber recursos renovables y otros no renovables los cuales se agotan, *hay que optimizar el modelo*, ya que si no hubiera actividad turística, tampoco habría sostenibilidad económica ni social. Esto quiere decir que es necesario utilizar los recursos para alcanzar la sostenibilidad en el amplio sentido de la palabra. Por lo tanto hay que utilizar los mínimos recursos posibles obteniendo la mayor eficiencia alcanzable. La sostenibilidad consiste en *utilizar racionalmente los recursos*, aplicando la tecnología, con esfuerzo, investigación, y fomentando las fuentes de energías renovables.

La exgerente municipal de uno de estos destinos opina que *los hoteleros no están renovando* y eso hace que trabajen con *rentabilidades muy ajustadas*, lo que no es sostenible a largo plazo. Hay hoteleros que esperan un cambio de uso a vivienda, lo que hará que estas zonas desaparezcan turísticamente y se empobrezcan. Más aún si en esa hipotética reconversión no se apostara por la calidad. Los destinos van envejeciendo, y por lo tanto cada vez son más baratos, atraen un turismo de bajo poder adquisitivo y generan problemas de convivencia.

Desde el sector de la geografía también se opina que *la palabra sostenibilidad está en desuso* porque se ha utilizado muy ampliamente y tiene múltiples significados. Pero para hablar de sostenibilidad *la necesidad de rehabilitación es evidente*. El diagnóstico es claro, otra cuestión serían las posibilidades de actuar, tanto a nivel privado como público, y de hecho hay cierto escepticismo ya que ahora está todo parado. A pesar de todo, los destinos turísticos del litoral no desaparecerán nunca, lo que está pasando es que hay una *extensión del escenario turístico a todo el territorio*, una *turistificación del territorio*. De hecho se piensa que no sólo perdurará el turismo litoral sino que habrá una *extensión hacia el interior* abarcando todo el territorio. Esto quiere decir que determinadas funciones residenciales o de servicios estarán concentradas en el litoral, pero la experiencia turística se desarrollará en un territorio más amplio, por lo que habrá una complementación del litoral con nuevos recursos culturales, naturales, etc. Esto quiere decir que lo que está pasando es que el modelo se hace más complejo tanto funcionalmente como espacialmente y esa es su viabilidad futura.

El turismo es un fenómeno social que se extiende a toda la población y capas sociales, y eso es irreversible. En el modelo de organización social del futuro, el tiempo de no trabajo y en el tiempo de no trabajo el tiempo de ocio y turismo se incrementará. De tal forma, *el modelo se hace más complejo* porque ya no se identifica diferenciadamente del resto del territorio sino que se hace red, se hace complejo, y esa es la evolución que tendrán que seguir los destinos en su proceso de renovación. La propia eficiencia del territorio como respuesta a la demanda hará que se corrijan los déficits, para garantizar la supervivencia tanto del modelo económico como territorial.

Queda de manifiesto tras estas manifestaciones que a pesar de la presente insostenibilidad del modelo turístico vacacional de sol y playa español, los destinos disponen del potencial, los actores públicos y privados de las herramientas necesarias para alcanzar un modelo turístico responsable social y medioambientalmente en el futuro.

### 3.5.6. Valoración de las políticas públicas de actuación turística

En el presente apartado se recogen las valoraciones expresadas por los informantes en respecto de las políticas de actuación turística desarrolladas hasta el momento en España. Es una opinión generalizada dentro del grupo de arquitectos que *las políticas de recualificación siempre se han desarrollado como respuestas a una problemática ya generada* y no como acción frente a necesidades futuras. Por un lado están las intervenciones públicas en mejora de los servicios e infraestructuras y las iniciativas para incentivar las inversiones privadas en renovación de instalaciones turísticas a través de *programas de crédito* o incentivos fiscales como los *Planes Renove* o *Planes Futures*.

Uno de los arquitectos entrevistados hace retrospectiva de las que fueron las primeras actuaciones llevadas a cabo en el litoral para dar respuesta a problemáticas ya generadas o para potenciar el desarrollo turístico. Desde hace varias décadas, el Estado ha impulsado diferentes actuaciones a lo largo del litoral para hacer frente a los *graves problemas medioambientales* que el desarrollo turístico estaba ocasionando en los sistemas litorales. En los años setenta el Estado financió diversos planes para la *mejorar del acceso a las costas*, con el objetivo de aumentar la accesibilidad a todo el litoral y potenciar el desarrollo turístico. Posteriormente, en la década de los ochenta y noventa, se priorizan *los planes de saneamiento de la costa* para reducir la contaminación que producía el vertido de aguas residuales en el litoral. Dentro de estas actuaciones destacó la financiación de depuradoras y nuevos emisarios submarinos. A estas actuaciones siguieron las *obras de regeneración de las costas*, mediante la construcción de paseos marítimos y mejora de los servicios de playa.

Recientemente, como respuesta a la situación de madures que atraviesan los destinos españoles, se impulsó a iniciativa estatal la estrategia de *renovación integral de los destinos* españoles a través de un ambicioso plan, el *Plan Turismo Español Horizonte 2020*. Dentro de este plan se formalizaron cuatro proyectos pilotos para la regeneración de los principales DTCM del país. Se crearon cuatro consorcios para coordinar las actuaciones en cada uno de estos destinos. Estos consorcios debían gestionar las inversiones provenientes de las diversas administraciones, así como coordinar la redacción de planes y proyectos desde una ventanilla única. Fue un buen plan, el cual no funcionó porque le faltó impulso político, quedando reducido, este ambicioso programa de reconversión integral, en un mero embellecimiento de calles.

Uno de estos proyectos pilotos fue el Plan de Acción Integral para la revalorización de la Playa de Palma, donde se redactó una *planificación conjunta*, se *aprobó una ley innovadora* en el parlamento, y además *un plan estratégico*. Posteriormente por circunstancias políticas, este plan fue derogado y sustituido por un nuevo plan que no resuelve los problemas estructurales de la Playa de Palma, quedando en un mero plan de embellecimiento. Uno de los problemas de este destino es su planta hotelera obsoleta, la cual requiere una intervención potente. Esta opinión, es compartida por la mayoría de los arquitectos entrevistados, los cuales consideran en líneas generales que el resto de proyectos tampoco han funcionado. Como ejemplo, lo que está ocurriendo en Maspalomas (Gran Canaria), donde no ha habido apoyo político e institucional por parte del Gobierno Canario. O en la Costa del Sol, donde una escala inadecuada y un proyecto económico erróneo lo han hecho naufragar. En este contexto, el



Gobierno de la Nación redacta un nuevo Plan Nacional Integral de Turismo PNIT (...) el cual, en opinión de este informante ha quedado en un plan de mínimos, pobre en contenidos y en retos. A su vez, los consorcios, se han limitado a gestionar proyectos de embellecimiento de calles y pequeñas actuaciones urbanas. O lo mismo sucede con el *Plan Estratégico para la Costa Española*, programa inicialmente acertado que nunca llegó a implantarse, ya que fue derogado antes de su aplicación, también por cuestiones políticas.

A escala local, un punto de inflexión tiene lugar a partir del inicio del periodo democrático de este país, que es cuando se comienza a tomar conciencia de la problemática generada por la falta de regulación y de que hay que planificar y regular el crecimiento turístico. De esta forma, se comienzan a *revisar los planes urbanísticos de los municipios turísticos*, para ordenar todo el desorden que se había generado como resultado a la aplicación de la *Ley del Suelo de 1956*. En esta línea, según opina otro de los arquitectos entrevistados, una iniciativa positiva y muy valorada desde todos los ámbitos, son los planes de desclasificación del suelo llevados a cabo en el municipio mallorquín de Calviá, bajo la gobernanza de la alcaldesa Margarita Nájera. Fue una iniciativa muy ambiciosa, y la primera de este tipo desarrollada en el País. En este caso se trabajó siguiendo las directrices marcadas por la Agenda Local 21 (AL21), y es considerado como el primer intento moderno de recualificación de un destino turístico en el país. Calviá fue pionero, aunque partiendo de políticas ortodoxas y conceptos antiguos. Calviá era un destino sobrecargado y el aspecto más relevante que se consiguió con la AL21 fue evitar crecer más, desclasificar suelo y apostar decididamente por la recalificación. Por otro lado recurriendo a herramientas de gestión pública europeas, destaca como otro intento modélico para intentar recalificar un destino turístico ejemplar. Por otro lado, la Estrategia Lanzarote en la Biosfera, fue una iniciativa muy fructífera porque existía un relato. El artista universal César Manrique había creado durante años un relato, a partir de la extravagante naturaleza y paisaje de la isla, el cual se incorporaba a la Estrategia Lanzarote en la Biosfera. Dentro de esta línea, también podríamos hacer mención al Plan de Menorca.

Se valora positivamente otro de los pilares en la gestión de los destinos turísticos, la *legislación turística redactada por los gobiernos autonómicos*, aunque su planteamiento no habría sido bueno en Baleares y Canarias. Estas leyes incorporan incentivos que premian la renovación con el aumento de plazas, lo que en su opinión son políticas obsoletas de hace 20 años, cuando lo que hay que hacer es reducir plazas. De hecho, hay ejemplos de hoteles que han reducido habitaciones, a la vez que han mejorado y modernizado sus instalaciones, o han implantado estrategias de sostenibilidad, lo que les ha permitido duplicar precios. Entre ellos, el Hotel Apolo, (Gran Canaria) donde el hotel se renueva en torno a la idea de inventar el destino. Otros ejemplos de renovación hotelera que está dando buenos resultados son las actuaciones en Magaluz por parte de la cadena Meliá. La estrategia de renovación gira en torno al *reposicionamiento del producto y la renovación integral*, mediante la agrupación de piezas en un todo, y la *introducción de oferta complementaria innovadora*.

Para otro de los arquitectos informantes, las políticas desarrolladas hasta ahora no es que sean inadecuadas, sino que *es pronto aún para valorarlas* ya que no tienen más de diez o doce años. A pesar de esto, opina que el problema es que no ha habido consenso entre los diferentes partidos políticos, así como entre los diferentes planes o programas para seguir un mismo objetivo, aunque se utilicen diferentes vías. De hecho, este arquitecto opina que es un error que en 2014 desaparezcan los consorcios, los cuales se convertirán en oficinas de atracción de capital. La función de los consorcios era la de poner en una misma mesa a diferentes administraciones gestionadas a su vez por diferentes partidos políticos. Otro error es que actualmente se le está dando prioridad a la renovación del espacio privado, principalmente el hotelero, sin considerar la renovación del espacio público como parte esencial de una renovación integral. Este arquitecto considera que hay tres escalas de intervención:

- Gran renovación, cambio radical del funcionamiento del destino. Cambio del producto.
- Manteniendo el mismo producto pero introduciendo un nuevo elemento creativo.
- Renovación o reconversión centrada en la planta *alojativa*, recuperando y poniendo en valor lo que ya había.

Entre los arquitectos los hay que tienen una opinión bastante más negativa respecto a estas políticas. Manifiesta que la *obsolescencia de las políticas turísticas en las comunidades autónomas* está haciendo que el modelo masivo de sol y playa se venga abajo, *Playa del Inglés se viene abajo por la inactividad de las administraciones*. Según se expresa, el modelo actual se viene abajo, no porque caduque el modelo de sol y playa, sino porque las autoridades han sido incapaces de actuar. Las diferentes administraciones miran para otro lado, viendo como aquello se destruye sin intervenir, porque es muy molesto aplicar y hacer cumplir la ley. En su opinión, *las políticas de recualificación han fracasado todas*, y lo mismo ocurrirá en Playa del Inglés, donde el proceso de reconversión aún no ha fracasado porque acaba de ser aprobado y aún no ha tenido tiempo de fracasar.

Para este mismo arquitecto, las políticas de recualificación se fundamentan en tres pilares; el primero es tener *una estrategia clara*, perfectamente formulada y legalmente apoyada. La segunda es que exista una *voluntad política* de hacer que eso se lleve adelante, contando con la colaboración de gente muy experta y cualificada. El tercer pilar es *disponer del capital necesario* para acometer la recualificación. Normalmente los planes son el pilar más fuerte, porque se desenvuelven en la esfera técnico-jurídica. En el aspecto político sucede lo contrario, los políticos no son muy amigos de aplicar las leyes porque es una cosa muy molesta, porque a veces implica una actitud activamente represiva, poner multas, derribar edificios, etc. Si esto lo sumamos a la actual clase política todoterreno que lo mismo vale para una cosa que para otra, es muy difícil que para la recualificación se pongan a expertos, normalmente se ponen a señores del partido; pero raramente a gente sumamente experta. Por lo tanto si haces un plan muy bueno pero pones a una persona ineficiente, la cosa se rompe por el punto más débil. Luego está el dinero, si la administración se pasa años mirando para otro lado y permite que se hagan barbaridades, al final hay que poner dinero para arreglar eso. Por ejemplo, en Marbella, si se han comido todas las zonas verdes para hacer apartamentos, ahora para *recualificar* habrá que hacer zonas verdes y eso costará dinero. En definitiva, *las políticas de recualificación son un fracaso* por las políticas ineptas e irresponsables, según opina este entrevistado.

Otro de los arquitectos informantes centra su discurso en torno a las *Directrices de Ordenación del turismo de Canarias* que apuestan por un turismo responsable. La primera moratoria estuvo bien en un principio, para reflexionar y replantearse todo el proceso, pero el problema es que cada vez que cambian todos los documentos de planeamiento tienen que adaptarse de nuevo a las directrices. Las políticas de renovación son necesarias, pero hasta ahora *no han sido estructurales, sólo actuaciones puntuales*. *Hay que ir más allá de la renovación de lo privado, la recualificación debe de ir acompañado de la renovación de los espacios públicos, de la mano de la sostenibilidad y recuperando los recursos naturales*. *No quedarse en un simple maquillaje de los establecimientos turísticos*. Como ahora no hay dinero, hay que ver cómo se pueden renovar los espacios públicos a partir de la renovación privada. Los consorcios se crean para poner de acuerdo a tres administraciones, y se quedan bloqueados.

Otro de estos arquitectos también piensa que las políticas de recualificación van por el camino equivocado. Se centran *exclusivamente en la renovación de los establecimientos hoteleros*, y *no apuestan por la recualificación del lugar*. Sólo se desarrollan recualificaciones puntuales establecimiento por establecimiento *alojativo*. La administración no ha diseñado un *master-plan* para la rehabilitación de todo el destino, sino que va negociando uno por uno con cada

establecimiento. Para este arquitecto, la nueva Ley para la Renovación Turística de Canarias (LEY 2/2013), va dirigida a los hoteles, no va dirigida al conjunto, además de *asociar la renovación al aumento de plazas*.

En opinión del arquitecto titular de uno de los grupos turísticos más importantes del país, el principal problema es *que la administración siempre va por detrás de las necesidades de los empresarios*, frenando ideas innovadoras y complicando las estrategias de inversión de las empresas. De esta forma hace una crítica a la problemática generada por la burocracia de la administración. *Las empresas no pueden invertir mañana lo que han planteado hoy, y la normativa actual pide cosas que en los hoteles de 30 años es difícil de implantar*. En referencia a la multipropiedad, lo que según este arquitecto es uno de los principales problemas para acometer la renovación, la Ley de Unidad de Explotación nunca se llegó a aplicar en Canarias. Sin gestión profesional no puedes ofrecer servicio profesional.

*El hotel Cordial es un ejemplo de multipropiedad con gestión profesional y única, donde los asociados no participan en la gestión. Por otro lado, la Ley de Moratoria<sup>6</sup> (LEY 6/2001), lleva más de doce años y todavía no han definido el modelo que quieren, esto no genera confianza. Al parecer, y según opina, la nueva Ley de Renovación Turística (LEY 2/2013) también tiene dificultades. Por otro lado hace referencia a los planes territorial, los cuales no sirven, ya que son muy extensos, El Planeamiento del 78, es un documento pequeño que servía, aunque no consideraba diferencia entre suelos turísticos del resto, era fácil de aplicar. Las leyes buenas son las pequeñas, y para ello los que redactan las leyes deben de estar preparados.*

La valoración de uno de los geógrafos informantes es que el balance global de estas políticas es positivo. *El sólo hecho de que estemos hablando de políticas de recualificación ya es positivo, porque hay una conciencia de que parte del litoral español ha entrado en una situación de obsolescencia y que por tanto hay que actuar*. En su opinión, los actores son los empresarios y la administración pública, entonces que se haya formalizado esta precepción es muy importante. Que los actores hayan intervenido y que la academia esté formalizado un discurso sobre la recualificación es un paso fundamental del proceso.

Desde los consorcios se tiene también una opinión muy positiva de las políticas públicas de intervención den los DTCM. Desde Canarias, donde se han puesto en marcha dos de estos consorcios, se hace una valoración de las leyes de turismo redactadas hasta ahora en el archipiélago. En opinión de uno de estos informantes, *la Ley 6/2009*, cuya orientación inicial al parecer era buena, no funcionó debido a la coyuntura económica actual que no ha sido favorable para su aplicación. Al parecer, *no se le está dando a este sector económico el tratamiento e impulso necesarios al más alto nivel*, con potentes políticas públicas, al igual que se está haciendo con otras industrias esenciales para la economía de país, como podría ser la industria del automóvil. En el caso concreto de canarias, se critica que *no se esté utilizando la Reserva de Inversiones de Canarias RIC* para potenciar la renovación, así como también la *falta de tutela por parte de la administración* en ciertos establecimientos turísticos que lo requieren. En esta última línea, si uno de los problemas actuales más graves es el sector *extrahotelero*, el cual tiene unas especificidades muy concretas, será necesario darle alternativas y un tratamiento especial, cosa que no se ha hecho porque *ha faltado voluntad*.

En opinión de este último informante, hay que entrar en el detalle de las diagnosis realizadas y de los instrumentos diseñados e implementados. Hay que hacer balance, porque *en este país nos quedamos en el diseño pero poco hacemos sobre la implementación y el seguimiento*. Nos centramos más en la realización de la propuesta que en la formalización y en el balance. Por lo

---

<sup>6</sup> En referencia a la primera Ley Turística de Canarias: LEY 6/2001, de 23 julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo en Canarias. Boletín Oficial de Canarias, Islas Canarias, 26/07/2001.

que no hay evaluación de política pública y política de recualificación. Al parecer este no es un país acostumbrado a la valoración de la política pública y entre otras a la política turística y de recualificación turística, materializada en los planes de recualificación. Opina que apenas hay nada hecho y esto es un gran déficit. A pesar de esto último, su balance general es positivo, ya que *se ha formalizado un discurso* y eso ya es mucho. Hace unos años la búsqueda de la eficacia del modelo no pasaba por la reestructuración, sino por más y más. Hemos pasado de actuaciones de estética, de maquillaje y de embellecimiento a la reestructuración integral.

Desde otro de estos consorcios se destacar la implicación público-privado a partir de los *planes de excelencia y dinamización* del *Plan Futures* del 92, 95, etc. Considera que es una experiencia positiva aunque haya fracasos y éxitos. Los planes de excelencia son planes de rehabilitación físico y económico, digamos estratégicos. En la mayoría de los casos han sido un éxito. En estos momentos, en el diseño de las políticas de recualificación, sobre todo en el corto plazo, se debe de contemplar como prioridad la rehabilitación y no la expansión. Que no se pierda la idea de la rehabilitación, por lo que la Ley Canaria es muy buena. Para este informante, el Plan Palma no es un buen ejemplo, es tan ambicioso, y está tan bien redactado y con tanto detalle que es irrealizable. En Puerto de la Cruz, hemos sido ambiciosos pero con un grado de realismo para que sea ejecutable. En la Ley Canaria de renovación está el uso eficiente del suelo urbano. Ha faltado la valentía que hubo en un momento en Baleares cuando se creó una Ley específica para la reconversión de la Playa de Palma.

Desde una administración local muy vinculada a estos procesos se opina que no se puede hablar en España de reconversión turística porque no se han dado las condiciones, como la *falta de convencimiento político*, un liderazgo al más alto nivel, y el *compromiso empresarial*. El problema principal ha sido la *falta de liderazgo*, pero no es un problema económico, se puede hacer.

Desde *Tourespaña* se opina que ya se han implementado diferentes políticas con el objetivo de actualizar la oferta turística española con muy buenos resultados en algunas ocasiones, aunque en otros casos estas políticas van a un ritmo más lento. De todas formas, parece ser que aún *es muy pronto para valorar estas políticas* debido a que los consorcios se han puesto en marcha en el año 2009. “Estos planes aún tienen sólo tres años de recorrido por lo que aún no están en plena ejecución”. Aunque lo cierto es que la persona entrevistada, no pudo afirmar si estos planes seguirían contando con financiación estatal para garantizar su continuidad, o acabarían convirtiéndose en oficinas para la atracción de inversiones privadas. En opinión de este funcionario, una vía para acometer la remodelación es *mediante micro remodelaciones que permitieran un cambio de imagen y el reposicionamiento de un conjunto urbano*.

Desde esa oficina, se hace un repaso las herramientas que actualmente existe a nivel estatal en favor de la reconversión, “*El Plan Turismo Español 2016* recoge un conjunto de actuaciones que ya existían independientemente, como por ejemplo, *los planes de dinamización, los planes de excelencia, los planes de recualificación y los consorcios* como modelos de participación público privado para la modernización de los destinos turísticos. Actualmente el estado interviene un una serie de acciones, participa en los consorcios, financiando aquellas actuaciones que competencialmente corresponden al estado, puertos, carreteras, redes de saneamiento, etc. Además, el Estado participa también haciendo el seguimiento de las actuaciones e inversiones. A pesar de la importancia que se le atribuye este informante a los consorcios no puedo prever el futuro de los mismos a partir de 2014”.

“Los planes de dinamización de destinos son financiados a tres bandas, Estado, CCAA, y municipios”. Estos planes exigen inversiones de más de 100.000 millones de euros por lo que hay que esperar a la finalización del macro plan para ver los resultados. Con el plan 2016 el estado va a seguir participando con el dinero público del que aún disponen los consorcios, pero

ha habido un cambio de ciclo económico y no se pueden aportar la financiación que inicialmente estaba prevista. La novedad del plan 2016 respecto al planteamiento inicial del 2020 es va más orientado a plataformas de colaboración público privado, que no sean mecanismos simples de inyectar financiación por las administraciones públicas sea generar el marco jurídico económico más favorable para que se desarrollen las inversiones (esto aún no se ha plasmado en ningún instrumento jurídico de apoyo a la recualificación de destinos maduros).

Por otro lado, el estado también participa con un tercer mecanismo de acción, “existe un tercer mecanismo aparte de *los planes de modernización y los consorcios*, que son los *préstamos FOMIT*, préstamos del Estado a las corporaciones locales para la modernización de infraestructuras en los destinos turísticos”.

En definitiva, a lo largo de las últimas décadas se han venido aplicando diferentes políticas en materia de actuación turística en los DTCM del litoral español, tanto desde el gobierno central como desde las administraciones autonómicas y locales. Tal vez el resultado de momento no sea muy positivo, pero el sólo hecho que se esté hablando sobre el tema y se esté generando un discurso académico sobre este tema es un valor muy positivo, que pone de manifiesto que hay una inquietud social al respecto.

### 3.5.7. *Los nuevos paradigmas turísticos*

En el presente apartado los informantes expresan sus opiniones sobre cuáles serán los nuevos paradigmas turísticos en el futuro, así como el encaje del modelo turístico vacacional de sol y playa en el contexto turístico global.

Desde todos los sectores entrevistados se coincide generalmente al opinar que no es necesario buscar un nuevo paradigma en turismo vacacional de sol y playa. Al parecer *el paradigma es el mismo*, ya lo tenemos, sólo hay que trabajar sobre él. Y así opina el primero de los arquitectos entrevistados, para quien los nuevos paradigmas en destinos turísticos costeros no dejan de ser *meramente proposiciones declarativas, no hay un nuevo paradigma, el paradigma es el mismo, lo que pasa es que siempre se vuelve declarativo*. Lo que este experto quiere poner de manifiesto es la inacción de todas las instituciones ante los retos que hay que afrontar para actualizar el modelo. Al parecer, la primera reacción ante un periodo de crisis es pensar que se terminó el modelo anterior, y que la solución es ir hacia un nuevo modelo turístico de mayor calidad, y que para ello hay que *recualificar*. Pero en vez de hablar en imperativo se suele hablar en subjuntivo, o sea *lo que debería ser, lo que tendríamos que hacer*, pero que nunca se hace. Calviá fue el primer intento que ha habido en este país de cambiar un paradigma, y el intento duró lo que duró el equipo que lo puso en marcha. Por tal motivo, el paradigma no se ha modificado es el mismo.

Por el contrario, desde algunos sectores se aboga por la búsqueda de un turismo de calidad en la formulación de los nuevos paradigmas, pero uno de los arquitectos informantes afirma que *lo de buscar un turismo de calidad es absurdo*, porque en su opinión este tipo de turismo es muy reducido y este mercado ya está siendo explotado por otros destinos. Y de hecho, los millones de turistas que visitan el litoral español cada año siguen siendo los mismos, no se puede apostar por un turismo de calidad cuando nuestro mercado es la clase media europea. No se trata de cambiar de paradigma, sino de entender el problema, y una vez identificado, no se puede cambiar el paradigma sin haber cambiado previamente la materia prima.



Para este mismo informante no hay un tipo de ciudad turística, sino formas de ocupar el territorio. *Hay dos grandes modelos, que para mí son transversales, y no tienen nada que ver con si es turismo de calidad o no lo es; uno es en el que se prima por encima de todo la inversión hotelera masiva y se concentra en un punto, lo cual la hace extremadamente vulnerable a los avatares políticos y económicos, en contraposición el desarrollo también puede ser disperso. O se hace concentrado en un gran mamotreto, o como un fino tejido difuso y disperso que va permeando por todo el país.* Ejemplo de este segundo modelo, lo podemos encontrar en destinos de montaña como en Los Alpes, donde se potenció este modelo turístico habilitando crédito para que las familias pudieran acometer inversiones en pequeñas pensiones, las cuales resultan ser exquisitas. En España casi no existe este modelo de implantación, lo podemos encontrar en el norte del país, donde hay pequeños hotelitos con encanto. Un modelo similar se puede encontrar en la costa croata. Aquí se ha desarrollado de forma espontánea en algunos puntos de la costa norte.

Por otro lado, para este informante *no hay paradigmas buenos o malos.* No se pueden enfrentar paradigmas genéricos, los unos contra los otros. Lo malo, es lo indiscriminado, la ocupación incontrolada, al todo vale, etc. Lo que habría que intentar es hacer las cosas bien, con cariño, con cuidado y sabiendo lo importante que es. Pero no trivializando con buenos y malos paradigmas, alta densidad frente a baja densidad, de desarrollo vertical o en desarrollo horizontal, etc. Ninguno de estos elementos son en sí mismo malos salvo cuando se aplican genéricamente. Para otro de los arquitectos informantes, *una de las claves de los nuevos paradigmas está en el desarrollo urbano,* como ya expresara Ricard Pié en *Debat Costa Brava Congrés: Un Futur Sostenible*, en su ponencia *Ahora toca hacer ciudad* (Pié, 2005). Este será uno de los aspectos claves para el futuro desarrollo sostenible de los destinos costeros de segunda generación.

Para justificar este concepto este último informante se remite a la ciudad industrial tradicional, *cuanto mayor es mayor economía de escala genera.* Y ello sucede de forma natural, por la evolución del propio mercado que va generando nuevos servicios, nuevas necesidades, oportunidades, etc. En contraposición, la mayoría de las urbanizaciones turísticas del litoral español se componen de un conglomerado de tramas urbanas desarticuladas, las cuales no poseen la masa crítica necesaria para generar ni mercado ni economía de escala. De hecho, actualmente la industria turística es un puzzle en el que cada actividad se encuentra encerrada en sí misma. En efecto, y según argumenta este último experto, *la suma de muchos establecimientos hoteleros de gran tamaño no genera economía de escala.* Por el contrario una distribución más atomizada, en base a pequeños hoteles, hace que en el entorno se vayan generando los servicios complementarios que el pequeño hotel no puede ofertar por sí sólo. Esto es algo que ocurre en los centros urbanos de las ciudades turísticas tradicionales, donde los huéspedes de los hoteles de ciudad complementan sus servicios hoteleros con la variada oferta cultural y de servicios que ofrece la ciudad. Lo que ya no se puede es basar las administraciones locales de los destinos turísticos en una economía urbanizadora, con costes especulativos enormes.

Desde la Escuela de Arquitectura de Barcelona se opina en la misma línea, *es fundamental el tratamiento que se le da al espacio público.* Como cualidad, deberá ser un entorno urbano de gran calidad ambiental capaz de generar el deseo de su vivencia, y deberán ser entornos urbanos atractivos para vivir. Las nuevas tecnologías permiten que se puedan desarrollar ciertos trabajos desde lejos de los grandes centros urbanos. Un buen ejemplo sería la política de espacios públicos de Barcelona, la cual a pesar de haber sido diseñada para el residente, ha sido muy positiva para el turista. *El no segregar turistas de residentes,* los cuales comparten los espacios públicos, genera una relación entre la población residente y el turista. Estas circunstancias aportan calidad de vida y estancia, así como una experiencia urbana muy enriquecedora a los visitantes de la *Ciudad Condal.* Estas podría generar urbanidad y aumentar

la complejidad en una urbanización turística, permitiéndole evolucionar hacia un espacio menos monocorde y *monofuncional*, capaz de atraer tecnología y conocimiento.

Según manifiesta otro de los arquitectos informantes, si nos atenemos a que actualmente el negocio turístico no está en la pernoctación sino en el gasto en destino, los hoteles tratan de encerrarse en sí mismos para tratar de *secuestrar* al cliente. Este hecho empobrece claramente al conjunto urbano, dando lugar a ciudades desérticas aun cuando registran un índice de ocupación muy alto. Y este es uno de los principales obstáculos para transformar la urbanización turística en ciudad, debido a que la mezcla genera las condiciones óptimas para aumentar la actividad, crear oportunidades, y generar economía de escala.

Otro factor crucial para la configuración del futuro paradigma es *la accesibilidad*. *Para crear ciudad es fundamental la previa mejora del sistema de comunicaciones*, y para ello el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias es fundamental. En cuanto a los transportes urbanos e interurbanos hay que promover un sistema de movilidad integral basado en sistemas de transporte alternativo. Por otro lado, respecto al acceso al destino, la escasez de las energías fósiles y el calentamiento global indican que hay que analizar el impacto de los desplazamientos turísticos, *Hay que minimizar los desplazamientos origen/destino priorizando la proximidad*. Como ejemplo, es más eficiente la búsqueda de climas cálidos de forma vertical que de forma horizontal, factor que beneficia a los destinos españoles al situarse al sur de los centros emisores del continente. Los medios de transporte deben de ser diferentes a los de la ciudad tradicional, con carácter de lugar turístico, otros modos de desplazarse, más lento, que creen experiencia. *Todo debe de ser una experiencia turística*, incluso los traslados, la movilidad.

Los últimos informantes consideran también la necesidad de *incorporar a estos procesos las nuevas formas de turismo*, como lo es la tendencia *low cost*, o el *commuting tourism*<sup>7</sup>. El *commuting tourism* permitiría desarrollar un sistema territorial más articulado y mucho más rico, gracias a las oportunidades que ofrecen las TIC (Tecnologías de las Ciencias de la Información), donde internet permite personalizar el producto turístico buscado. Por otro lado, habría que *considerar los cambios en el mercado de segunda residencia*, la cual adquiere un radio de acción mucho más amplio, de hasta 5.000 km., ya no sólo del territorio inmediato. Por lo que ya no se trata de ofertar este producto al mercado nacional, sino que hay que jugar a lo que ha jugado Miami y California dentro de los EEUU. España debe de convertirse en la segunda residencia del espacio turístico europeo, ya que puede ofrecer sol en casa y de calidad.

Desde Las Palmas, otro arquitecto informante centra su discurso en *la necesidad de alcanzar un modelo turístico más sostenible*, coherente con los recursos naturales, el cual respete los valores del lugar, que cuide la implantación de la edificación en el territorio, etc. *Hay que recuperar los recursos naturales propios del sitio y revalorizarlos*. Los recursos naturales no pasan de moda, son valores duraderos, por lo que hay que ponerlos en valor junto a la identidad del lugar. Respetar las estructuras del territorio y la relación entre los espacios naturales”.

Además, para el desarrollo de nuevas instalaciones hay que considerar tanto el tipo de oferta de alojamiento como de equipamientos, hay que planificarlos a largo plazo, *hacer instalaciones a la moda del momento es insostenible porque pronto quedan obsoletas*, se requieren otras nuevas y en este proceso se va consumiendo cada vez más territorio. Nuevos desarrollos,

---

<sup>7</sup> Commuting se refiere a un viaje regular entre un lugar de residencia y un lugar de trabajo o estudio. Algunas veces se refiere a cualquier viaje regular o repetido frecuentemente entre dos localizaciones, incluso cuando la motivación no es el trabajo.

nuevas tipologías innovadoras relacionadas con la bioclimática, que sean laboratorios de experimentación de cara a otros nuevos desarrollos. Limitados a la capacidad de carga del soporte, tratamiento de residuos. Integración energías renovables. El modelo de tapiz de vivienda unifamiliar por todos sitios y como sea, será mucho más insostenible que los rascacielos. Ocupación completa del territorio, tiene que estar dosificado con espacios públicos. Generar oferta diversificada y no sólo relacionada con el *fast food*, cuture y barato.

Otro de los arquitectos entrevistados, el cual desarrolló un papel destacado en los criterios del Plan Horizonte Turismo Español 2020 (2007) desgrana un discurso también centrado en la sostenibilidad. *Estamos ante un cambio histórico* factores como las telecomunicaciones, el desbordamiento de los límites de la biosfera, etc. Según él, es un tema de concepción: recursos básicos, impactos ecológicos, cambio climático, subida del nivel del mar, todo esto afecta a los transportes. *El reto es generar más actividad económica, y más empleo con menos consumo energético*. O sea Adaptarse a vivir sin desbordar los límites de la biosfera, generales y locales. Las dificultades de límites afectan directamente al turismo. Actualmente se estima un consumo 70% traslado a destino + 30% estancia. Hay que primar la proximidad y reformular las relaciones territoriales. Las palmeras de Dubái son los excesos de un mal modelo.

Por otro lado, para la configuración de un *nuevo paradigma*, casi todos los técnicos coinciden en que *hay que reducir la estacionalidad*, romperla, y una forma es diversificando la oferta complementaria. Los destinos ya no pueden ofrecer únicamente sol y playa, sino que *hay que asociar el destino a un paisaje cultural, arqueológico, o gastronómico*, poniendo en valor los recursos naturales, culturales y agrícolas del lugar, para de esta forma *potenciar su identidad*. Un destino turístico maduro debe de *buscar su especificidad respecto a otros destinos*. Se requiere una estructura potente que identifique el destino, que dé cabida a zonas tematizadas sin que supongan un inconveniente para el destino. En referencia a esa búsqueda de identidad, para el director de uno de los consorcios es necesario *localizar el sol y la playa, hay que dotarlo de marca*, y de esta forma dotar de identidad al destino, lo que es bueno para la fidelización ya que el turista de sol y playa vacacional suele repetir. Porqué el sol de un destino no puede tener denominación de origen. Y en esa búsqueda de una identidad, es fundamental la oferta complementaria de ocio, gastronómica, o cultural, etc., lo que permitiría generar urbanidad. Un viajero sólo viene una vez, pero el turista de sol y playa repite, el turismo vacacional.

Otro aspecto convergente en la mayoría de los discursos es *la búsqueda de la excelencia y la calidad*. El nuevo modelo de sol y playa deberá de estar segmentado en diferentes niveles y cada nivel tendrá su propia exigencia y experiencia diferenciada. Pero para alcanzar un turismo de calidad es necesario formar adecuadamente a la población del lugar, para que sean ellos mismos los primeros en reivindicar el valor añadido de lo que hacen. Este es un aspecto crucial en la generación de economías diferenciadas y nuevas formas de utilizar el territorio.

Para el director de uno de estos consorcios, si no sabemos lo que va pasar de aquí a 20 años tampoco podremos saber cuáles serán los futuros paradigmas, hace apenas diez años que se ha empezado a hablar de renovación, de optimización de los recursos, etc. Este proceso forma parte del desarrollo de los nuevos paradigmas, aún lo estamos iniciando, por lo tal motivo no hay nuevos paradigmas, el paradigma es el que tenemos ahora, sólo que hay que optimizarlo y continuar trabajando sobre él en el futuro. Hay que desarrollar esta vía que parece razonable y sensata. Según este experto, habría que desarrollar un modelo apoyado en el sol y playa tradicional pero implementando nueva oferta complementaria, que sumado a la renovación de las instalaciones turísticas existentes permitiría consolidar los destinos. *El paradigma ya lo tenemos, sólo nos falta desarrollarlo durante los próximos 20 años*. Hay que convertir el sol y la playa en algo más, pero el sol y la playa seguirá siendo la base del modelo. Por ejemplo, los festivales de invierno no serán atractivos sin un buen clima, sol y playa de calidad, hay que

complementar con ofertas que no son alternativas conceptualmente, sino que son complementarias de ese sol y playa.

Desde otro de los consorcios se aboga por *un nuevo modelo de negocio hotelero*, donde no sólo se facture la cama, sino también otros servicios. En la búsqueda de un turismo más urbano, se puede introducir en los pequeños establecimientos hoteleros nuevos modelos de negocio, deben de posicionarse en la especialización. Como ejemplo, Ashotel y Turismo de Tenerife, analizan los establecimientos que lo requieren y hacen propuestas innovadoras para especializar el hotel en una actividad concreta dentro de los nuevos productos de turismo activo que se están implementando, senderismo, tracking, deportes de mar, etc. Una vez aceptada la propuesta por parte del empresario, se redacta el anteproyecto, con un estudio de viabilidad económica y con un estudio previo de marketing, y además se puede gestionar la financiación con los empresarios, para ejecutar el proyecto.

Desde uno de los grupos turísticos líderes del país se centra el discurso en los siguientes parámetros. No hay que buscar un nuevo modelo turístico, sino extraer las cosas positivas del actual. En primer lugar hay que eliminar la palabra masivo, debido a su connotación negativa, y *rediseñar el modelo para atraer la parte más alta de la pirámide social*, o sea los mejores clientes, los de mayor poder adquisitivo. Según afirman estos empresarios a mayor categoría de hotel, el importe que queda en destino es mayor, por lo que *hay que apostar por el hotel de cuatro estrellas*, no es necesario centrarse sólo en el turismo de súper lujo, el modelo cuatro estrellas es el que llega a un espectro más amplio de población. Los hoteles deben de sorprender al cliente, generar experiencia, por ejemplo hoteles que se insertan y confunden en los campos de golf, hoteles que ofrecen una gastronomía de calidad, con un servicio de alimentación innovador, sin horarios, poniendo en valor todos los restaurantes de una zona hotelera, compartiendo servicios, etc.

Sin embargo, según expone este informante, *una adecuada oferta hotelera es ineficaz sin una atractiva variedad en oferta complementaria* palacios de congresos, organización de eventos, puertos deportivos, etc. Hay que dar todos los servicios que se puedan dar. *Los nuevos paradigmas son los centrados en los equipamientos*, ya no vale sólo sol y playa, la experiencia vacacional tiene que ser algo diferente. De igual forma *es necesario disponer de espacios públicos de calidad, grandes avenidas, plazas públicas, zonas verdes, etc.* Además es necesario disponer de *transportes públicos de calidad* que conecten todas las zonas turísticas. Finalmente, para que todo funcione es necesario una cierta densidad, un modelo turístico, con un consumo de suelo infrautilizado, genera espacios vacíos y sensación de inseguridad. Una buena forma de dotar de atractivo a las calles es mediante bulevares a los que las parcelas privadas que se abran, propiciando un espacio privado colectivo capaz de generar urbanidad, *Hay que Convertir a España en el parque de ocio y diversión de Europa*. Finalmente desde este grupo turístico se reclama más derecho en el uso de la costa para los hoteleros mediante concesiones administrativas, reivindicación que se ha tenido en cuenta en la redacción de la nueva Ley de Costas.

Desde la principal asociación de empresas turísticas del país se hace hincapié en que a partir de la experiencia adquirida *hay que hacer una apuesta estratégica, mejorar la eficiencia energética y reducir la huella ecológica*. En la línea de diversificación de la oferta hay que desarrollar productos no asociados al clima para extender la temporada más tiempo a lo largo del año y disminuir la presión en temporada alta. Para ello hay que posicionarse en segmentos de demanda que no se muevan exclusivamente por la motivación climática. En cuanto al sector inmobiliario, habría que *impulsar el negocio de la construcción mediante la regeneración y la reconversión*. Es necesario *generar espacios urbanos de calidad*, espacios relacionales y ofrecer servicios de calidad para los residentes, generar lugares de residencia

para profesionales los cuales puedan desarrollar su trabajo con la ayuda de las nuevas tecnologías. Esto a su vez va generando más oportunidades profesionales.

La exigente de uno de los principales municipios turísticos del país define a los nuevos paradigmas como *aquellos que defienden el interés general*. Se apuesta por una *visión global* que nos obliga a tener en consideración los temas ambientales como factores inherentes en la función de producción. También por *la responsabilidad social de los empresarios* con la cultura del país y sus costumbres. Si se quiere llegar a ser un destino de referencia mundial hay que incorporar el cambio climático, el respeto medioambiental, la formación de los trabajadores y todo lo que tiene que ver con la calidad como elementos fundamentales. Una visión inteligente sería integrar no sólo los sistemas de rentabilidad económica y funcional, sino incorporar los temas ambientales como elemento fundamental.

Desde Tourespaña se manifiesta que no hay que atraer más turismo, sino reposicionar estos destinos creando una oferta que responda a las demandas de las clientelas actuales y al perfil del cliente actual, por nacionalidad, perfil, edad, producto turístico, etc. *Los DTCM deben de desarrollar procesos de calidad, procesos de sostenibilidad y procesos de nuevas tecnologías*, que nos van a permitir estar en la vanguardia turística. Destinos con un entorno tecnológicamente avanzado e inteligentes únicos. Ir hacia modelos de smart cities, smart islands como El Hierro, que es la primera isla free wifi del mundo. Las nuevas tecnologías son una oportunidad para crear un marco de experiencia turística innovador. Además de sostenible y de calidad, de anfitriones, de cultura del detalle en todos los sectores de actividad. En definitiva, el modelo debe de evolucionar atendiendo a las desideratas de las clientelas actuales. Desarrollar como en Magaluz (Baleares) modelos de colaboración público-privada, lo que es un nuevo paradigma de desarrollo turístico-costero.

Desde el sector de la geografía se hace una reflexión más teórica de las posibles evoluciones de la industria del sol como producto de un paradigma social y económico, el industrial, que se está poniendo ahora en crisis. En otras palabras: ¿va a seguir necesitando la gente pasar dos semanas al año en la playa bajo el sol? Al parecer los nuevos paradigmas pasan necesariamente por diversificar los atractivos, poner mucha cultura, mucho turismo activo y turismo participativo, ya no es el descanso por el descanso, el no hacer nada. Lloret de Mar y Salou, están hoy día muy articulados con Barcelona, la playa no es suficiente. En esta línea de la diversificación *es importante incorporar el interior como escenario de la experiencia turística*, creando atractivos en red y en escenarios amplios en todo el territorio. Cada vez cuesta más a los analistas distinguir lo que es litoral de lo que no lo es. Hay que ofrecer una oferta complementaria con productos exclusivos, que hagan que el turista no quiera perder la oportunidad de disfrutarlo y así realice más gastos.

En definitiva, casi todos los informantes coinciden que el modelo turístico vacacional de sol y playa español no está en crisis, es un modelo turístico que sigue vigente, y lo seguirá siendo durante las próximas décadas porque el producto de sol y playa se seguirá demandando. Sin embargo, el modelo está en continua evolución y debe de adaptarse a los cambios globales y las nuevas desideratas de la demanda. Ello implica incorporar procesos de sostenibilidad, diversificar la oferta complementaria, e incorporar el territorio interior al producto de sol y playa.

### 3.5.8. Valor que pueden aportar a la sociedad los nuevos paradigmas turísticos

El desarrollo turístico ha aportado hasta el momento innumerables beneficios económicos a la sociedad, lo que ha implicado un significativo aumento de las rentas per cápita en todo el ámbito litoral, así como un incremento sustancial del nivel de vida y de bienestar social. En este



apartado, los informantes exponen sus opiniones sobre el valor que deben de aportar a la sociedad la industria turística presente y futura. Sobre qué se espera que aporte a la sociedad los *nuevos paradigmas* turísticos a diferencia del modelo vacacional actual. Es una opinión generalizada que a diferencia del modelo vacacional actual es necesario un desarrollo territorial más responsable, participativo y social, que impulse el conocimiento y por consiguiente que aporte mayores oportunidades económicas, y que favorezca las interrelaciones culturales y el enriquecimiento personal.

Desde la Escuela de Arquitectura de Barcelona se argumenta que para que un desarrollo turístico aporte valor a la sociedad, este ha de producirse de forma *endógena*<sup>8</sup>. Para ello, los habitantes de un lugar han de ser protagonista de ese desarrollo. Desarrollo en el que son esenciales las multinacionales del turismo, las cuales pueden ser catalizadoras de esos procesos de renovación y desarrollo. Uno de estos arquitectos considera que los destinos no aportan, sino que son las personas las que aportan su innovación y su creatividad, siendo las que permiten desarrollar entornos multidisciplinares y espacios interrelacionales.

Sin embargo, también se hace reflexión sobre el valor añadido que ya ha aportado y que aporta actualmente la industria turística a la sociedad española. Por tal motivo habría que entrar a valorar si hay innovación y se genera economía de escala dentro del negocio turístico, y el hecho es que sí, debido a que hay mucha innovación tecnológica que es generada para cubrir las necesidades del negocio turístico, como la investigación en construcción, el desarrollo de la sostenibilidad, la innovación tecnológicas, etc. Esto en la realidad no se contabiliza como PIB turístico, pero se desarrolla para suplir necesidades de la industria turística. El turismo genera mucha economía indirecta, es un sector transversal que toca transportes, industria, y genera mucha innovación en otros sectores. Y de hecho en un país como España, donde el turismo juega un papel tan importante en la economía, no es comprensible que no exista I+D+I Turístico.

Volviendo a la importancia del capital humano para el desarrollo de los destinos, se puntualiza, *las ciudades más innovadoras del mundo son además las más tolerantes* (Richard Florida, 2005), y el turismo permite construir sociedades más tolerantes y a su vez más competitivas. De hecho, si nos trasladamos a la ciudad industrial, las ciudades más competitivas son las más avanzadas en tecnología, tolerancia, talento, territorio, turismo y tiempo, lo que se corresponde con las 6T propuestas por el arquitecto Luis Falcón. Y de hecho, gracias a las nuevas tecnologías, las ciudades turísticas las cuales se sitúan en lugares de gran calidad ambiental pueden ser atractivas para personas que atraigan la innovación, el talento y creen entornos que favorezcan la tolerancia. Por ejemplo, el turismo puede aportar mucho en la gestión del tiempo y la movilidad en las ciudades. Las ciudades turísticas son expertas en la organización del tiempo en lógica y conceptualmente, las ciudades más innovadoras del mundo son las turísticas, debido a que el turismo aporta conocimiento en la organización del ocio y los servicios, lo que es bueno para las ciudades que deseen competir en el futuro.

La exgerente de uno de los municipios turísticos más importantes del país valora mucho el aprendizaje adquirido en los DTCM a lo largo de las últimas décadas, lo que debe de ser su seña de identidad. El sano ejercicio de hacer retrospectiva nos permitiría ver que se ha hecho mal, que se ha hecho bien, para saber cómo hay que renovar los destinos y transmitir ese conocimiento. Se debe de desarrollar una investigación aplicada, que genere conocimiento que se pueda aplicar. Desde el urbanismo hay que innovar en las reglas del juego que nos damos, un desarrollo urbano turístico no es lo mismo que uno industrial, la innovación territorial, cómo el territorio nos tiene que dar respuestas a los problemas que tenemos actualmente. El valor de

---

<sup>8</sup> Desarrollo endógeno es un modelo de desarrollo que busca potenciar las capacidades internas de una región o comunidad local; de modo que puedan ser utilizadas para fortalecer la sociedad y su economía de adentro hacia afuera, para que sea sustentable y sostenible en el tiempo.

la investigación tiene que dar respuesta a estos temas, con la ayuda de las nuevas tecnologías (TIC).

Desde *Turespaña* se considera que los destinos turísticos deben de seguir aportando el mismo valor que hasta ahora pero renovado, *si logramos fidelizar a las clientelas tradicionales y atraer a nuevas como las rusas, las chinas, las japonesas o las americanas el beneficio será el mismo que en términos actuales, creación de riqueza, empleo, nueva cultura y en consecuencia fortalecimiento de un sector generador de riqueza para el país*. Sin embargo, desde los años 60 a los 80 el desarrollo turístico permitió la creación de una serie de subsectores como los chiringuitos de playa, las discotecas, etc. Actualmente, las desideratas de las clientelas han evolucionado tanto que los productos turísticos que se consumen es mucho más variados y diversificados. Se ha pasado al producto sub-derivado, como la creación de música, el rodaje de películas, etc. Por ejemplo, en Ibiza se ha creado un taller internacional de grabado que atrae a clientelas internacionales. Por lo tanto se está generando actividad complementaria mucho más sofisticada y *capilarizada*.

Las nuevas demandas de consumo, más basadas en la experiencia que en el disfrute, están creando una capilaridad económica que enriquece las economías locales. Se están adhiriendo empresarios a una serie de *monotemas*, como la ruta del vino, la del aceite, la del jamón, el turismo mariner, etc. Esto posibilita el consumo de experiencias más allá que el mero disfrute de la playa. Se trata de sorprender y enseñar cosas que se puedan vivir, transformando ciertos recursos en productos turísticos.

Desde el sector de la geografía se opina que estamos ante la revolución turística, el siglo XXI es el siglo de la información, las telecomunicaciones, del conocimiento, y probablemente sea también el siglo del ocio y el turismo, aunque siempre vinculado al sistema económico y al tiempo. Vamos hacia una mayor disponibilidad del tiempo de no trabajo, y en consecuencia eso es ocio y turismo. Desde este punto de vista, es posible que estemos hablando ya de la 2ª o 3ª revolución turística, donde el turismo pasa a ser estructurador de la economía. Sustituye a la industria convencional como factor estructurador de la economía y por tanto se proyecta sobre el territorio, o sea en tiempo y espacio. Lo turístico y la preocupación por lo turístico irán a más. Antes el progreso de los territorios estaba relacionado con el input industrial. El turismo consiste hoy día y en el futuro en un referente de actividad productiva y de consumo, que sustituye o se pone en paralelo a lo que había sido el motor del progreso hasta ahora que había sido la industria en términos convencionales.

En definitiva, según han expuesto la mayoría de los informantes, el modelo turístico vacacional español ha aportado ya mucho valor a la sociedad del país, pero aún tiene mucho que aportar, y puede llegar a convertirse en el futuro en el referente de la actividad productiva y de consumo.

### ***3.5.9. La materialización nuevos paradigmas para atender a la problemática de los DTCM***

Desde la Escuela de Arquitectura del Vallés se hacen varias consideraciones sobre cómo se han de abordar las actuaciones de renovación en los DTCM. En primer lugar hay que tener en cuenta *la escala de la intervención*, el *troceamiento* de las intervenciones a la escala municipal es una pésima forma de resolver los problemas y conflictos. Habría que plantear relaciones a mayor escala, y trabajar con unidades territoriales, de paisaje, o administrativas de rango supramunicipal. En palabras del experto entrevistado, esto es debido a que los problemas

actuales son más territoriales que urbanos, por ejemplo las comunicaciones, de hecho se considera que la política de espacios públicos no ha sido mala hasta el momento.

Por otro lado, en la línea de reducir la estacionalidad de los destinos y de extender la temporada pasa por diversificar la oferta complementaria. Para ello se considera como estrategia territorial apagar partes del mapa en función de la temporada y la demanda. De esta forma la estructura de soporte en temporada baja, aunque mínima, sería continua y coherente, priorizando recorridos preferentes, y creando una especie de sistema de enlace en red, lo que evitaría la formación de islotes. También hay que trabajar cada territorio en función de las condiciones de cada lugar. Como ejemplo, las zonas cercanas a grandes áreas metropolitanas podrían ir transformado su modelo extensivo de segunda residencia a uno de primera residencia vinculado a la metrópolis. Por otro lado se podría mejorar la eficiencia de las zonas turísticas de temporada corta compartiendo servicios con las grandes áreas metropolitanas.

Desde la Escuela de Arquitectura de Barcelona se hace hincapié en que en la materialización de los nuevos paradigmas hay que conservar, potenciar y poner en valor los paisajes recuperando su esencia original. Redescubrir los orígenes de los DTC tradicionales y reinventar y recuperar los recursos del territorio que los soporta, recuperando sus ecosistemas naturales. Por el contrario, en los territorios *antropizados*, o los que ya no tienen valor por sí mismo se pueden introducir nuevos atractivos o productos turísticos para diversificar su oferta. Siempre basándose en lógicas de localización adecuadas e implantándose en el territorio con el menor impacto ambiental posible, integrándose y formando parte del lugar. Como ejemplo, mediante un eje peatonal que una el nuevo espacio a la urbanización existente, creando una dinámica que te lleve de forma natural al nuevo recuro. Los nuevos recursos no deben de ser autónomos, sino que deben de servir para dinamizar lo existente y potenciar la identidad del lugar. Otros aspectos a considerar sería la concentración de la presión turística en puntos concretos, generando puntos de presión de actividad turística. Por otro lado y debido a la sobreoferta actual, habría que poner primero en valor las plazas turísticas existentes antes de generar nuevas.

Un arquitecto madrileño considera que un plan de este tipo debe de estar pactado con todos los actores, políticos, agentes económicos y sociales. Un aspecto importante es que estos planes estén bien fundamentados desde el punto de vista de cómo se van a gestionar, se requieren unos gestores eficientes, expertos en la problemática, y además se requieren fondos económicos. En Playa del Inglés la recualificación quedó clara que tenía dos partes, una la pública y otra la privada: La pública la tendrá que hacer la administración, la privada sólo la haces con subvenciones públicas, debido a que se ha permitido hacer disparates medio legales durante años, entonces la pública tiene que subvencionar muchas casa y no tiene dinero.

Otro arquitecto de la Isla de Gran Canaria, centra su discurso en la necesidad de priorizar la renovación a la construcción de nuevas camas mediante un modelo que respete el medioambiente, donde el protagonista sea el soporte natural y la materia prima el paisaje. No hay que rehabilitar sólo el alojamiento, sino toda la vida del lugar, por lo que hay que ir a más concentración. En el caso de que se construyeran nuevas plazas turísticas, estas debería participar en la recuperación de algún recurso, como por ejemplo un espacio natural, o que la operación estuviera vinculada al desarrollo de un equipamiento realmente novedoso. Antes de autorizar un nuevo desarrollo turístico, éste debe de estar vinculado a la restauración paisajística de todo un ámbito que esté degradado. Previo, sería necesario hacer un estudio de la capacidad de carga, establecer plazas *alojativas* que se pueden construir, establecer objetivos para la zona, y finalmente ver cómo se puede hacer viable económicamente de cara a los inversores. Si tanto la nueva oferta *alojativa* como la complementaria se deben de adaptar al soporte territorial, también lo deberá hacer el plan de movilidad. Éste se puede fundamentar en sistemas alternativos que no sólo den servicios a los nuevos desarrollos, sino que también

conecten con las urbanizaciones previas, como telesillas, o acuagagua. Por otro palo, este arquitecto se contrapone a otros que consideraban necesario la interrelación entre turistas y residentes. Considera que hay que separar los recorridos de la gente que vive ahí, necesita ir al trabajo, rapidez, etc. de los recorridos turísticos que deben de ser más una experiencia. No se trata de crear desarrollos urbanos tradicionales, sino desarrollos innovadores que se adapten muy bien al soporte.

Otro arquitecto con gran experiencia en el desarrollo de infraestructuras turísticas centra su discurso en la necesidad de hacer diagnosis y demolición de las malas construcciones. Hay que empezar a demoler muchas construcciones, hay que identificar aquellos lugares más marcados por esa degradación de las primeras implantaciones. Por otro lado para acometer un proyecto de tal alcance hay que declarar al turismo sector estratégico nacional. A partir de ahí, pensar, investigar y echar todo el talento para desarrollar algo y especializarnos. De esta forma, vamos a apostar por ser el mejor espacio de ocio europeo Apostardemoliendo, impidiendo, favoreciendo, diferenciando, haciendo cosas singulares que sean hitos en el mundo.

Otro técnico, el cual aporta una visión mucho más pragmática y comprometida con la biosfera, apuesta por la filosofía (entendida por visión o paradigma) en estos procesos. Segundo la filosofía necesita un plan, un plan necesita un sistema de ejecución, y además se necesita acuerdo y voluntad política. Eso quiere decir que se necesita una estrategia, y para materializarla planes. La filosofía debe incluir procesos que reduzcan la huella o el déficit ecológico y cada huella de impacto debe de responder a una *biocapacidad* de asimilación de ese impacto. Como ejemplo se debe de reducir la oferta.

Con una visión desde el mundo empresarial, otro técnico expone que hay que reinvertir en el destino constantemente. En cuanto a si se deben de consumir nuevos territorios, si se puede siempre y cuando se tenga una ordenación adecuada. Pero si se quiere crecer, hay que renovar lo antiguo dentro del mismo proceso. Pero sea como sea con un modelo que sea muy respetuoso con el territorio, con un crecimiento muy controlado, y siempre vinculado a un proceso de regeneración de lo anterior. Por otra parte, los nuevos emplazamientos deben de aportar alto nivel de calidad y de equipamientos asociados. Para las zonas consolidadas, se debe de realizar un diagnóstico, de calidad arquitectónica, de tipo de complejo, de ubicación, etc., para ver que vale, que no vale y que se puede transformar, teniendo en cuenta una intervención diferenciada por zonas. Hay que apretar todas las tuercas de la rueda a la vez, renovación privada, pero también espacio público y todas las zonas. Para ir hacia un modelo más sostenible, rebajando la presión en el territorio y como no, mejorando la rentabilidad ingresos-visitante. Por ejemplo, a partir de un conjunto de pequeños hoteles hacer un sistema hotelero abierto a partir de varios edificios.

Compartiendo opinión, el director de uno de los consorcios creados para la renovación turística, se muestra favorable a ocupar nuevos territorios para implementar nueva oferta complementaria, como parques temáticos, o como medio de generación de incentivos que favorezcan la renovación de áreas degradadas. Otro punto de vista prefiere que se aumente la calidad de los hoteles reduciendo el número de camas. Porque esto genera un mayor gasto en destino. Al aumentar la categoría también aumentas el número de empleos. Subir la media de estancias-pernoctaciones.

Para un representante de los empresarios turísticos, se debe de aumentar la prioridad política en su favor, debe de haber una política de estado. Se debe de aumentar el reconocimiento social del turismo. En definitiva, para afrontar la renovación se deben de dar tres condiciones: prioridad y liderazgo político, zona acotada y factible, y finalmente compromiso empresarial. De hecho, es importante la presencia en la zona de un grupo empresarial potente que tenga visión,

como por ejemplo en Magaluz, donde el grupo Meliá encabeza la renovación de todos sus hoteles. La reconversión de los DTCM del litoral es un reto de tal dificultad que es necesario un compromiso a nivel nacional. Es necesario que se den un conjunto de factores sin los que la reconversión sería inviable. Según expone Oscar Perelli en (Perelli, 2012). Estos factores son los siguientes:

- La elección del DTC. Una escala territorial manejable y acotada, una alta presencia empresarial, un diagnóstico compartido y sensibilidad generalizada hacia la reconversión, liderazgo político.
- Una estrategia de posicionamiento turístico.
- Transformar las lógicas de actuación apostando por instrumentos normativos.
- La atracción de agentes externos que aporten valor.

La exigente municipal de uno de los principales municipios turísticos del país también le da relevancia al enfoque, se necesita un trabajo más visionario, con un proyecto estratégico de futuro. Hay que estudiar cada proyecto en profundidad, trabajar con los expertos, incorporar a los empresarios, los sindicatos y los ciudadanos. Consensuar los proyectos políticamente, que den respuesta a las amenazas y ponerlos en marcha.

Desde Tourespaña se matiza que en tiempo de dificultades financieras hay que afrontar la renovación con trabajo. Debido a la escases de financiación pública, hay que reemplazar las inversiones importantes, por la creación de marcos jurídicos adecuados que favorezcan las inversiones privadas. Por otro lado, hay que avanzar en la formación de los técnicos que van a gestionar los destinos, y en el personal del sector servicios. Sin olvidar un desarrollo tecnológico avanzado.

### 3.5.10. *Valoración de las herramientas e instrumentos de actuación turística*

Es una opinión generalizada dentro del grupo de arquitectos entrevistados que los instrumentos urbanísticos actuales son lentos, caros y muy rígidos, a diferencia de la industria turística, que es una actividad cortoplacista y regida por la moda. Para la planificación y gestión de las urbanizaciones turísticas se necesitan mecanismos de actuación acordes a los plazos de amortización de las inversiones turísticas, cinco años. Por tal motivo, hay que buscar mecanismos que permitan saltarse el rígido planeamiento urbanístico actual, por ejemplo mediante la legislación, para hacer actuaciones de reforma y mejora o sustitución de instalaciones turísticas como ha hecho GESPLAN en Gran Canaria.

Actualmente existe un problema de competencia y de concepción. Los planes generales han servido para legitimar y extenderse de forma poco sostenible. Aun siendo necesario el planeamiento urbanístico, desde el punto de vista turístico, mejorar la oferta turística pasa por cambiar la rigidez de los planes para las formas de hacer de la urbanización y edificación turísticas. El Plan general es una herramienta adecuada para incorporar una estrategia turística en un ámbito municipal determinado, pero no debe de tardar más de dos años en hacerse. La lentitud es un disparate, produce ineficacia en el planeamiento. Lo ideal sería el planeamiento *multiescala*, pero debido a la imposibilidad de hacer esto en España, hay que ir pieza por pieza. Aplicar indiscriminadamente en todos sitios los mecanismos de control impide que cosas excepcionales puedan llegar a hacerse. Debería hacerse una planificación estratégica acorde con la importancia del sector turístico para el país. Hay que plantear una estrategia global donde no todo el mundo tiene que ser igual, en el litoral habría que establecer absolutas



diferencias, y el turismo y el desarrollo turístico tienen que estar basado en que hay unas áreas en donde no se puede hacer nada y otras en las que se pueda intensificar.

Se necesitan instrumentos específicos, hay que tener desde la perspectiva urbana una nueva legislación y un nuevo tipo de planes para las zonas turísticas. Habría que hacer una regulación y encontrar unos valores específicos. No aplicar los mismos modelos urbanos, ni los mismos estándares ni los mismos procedimientos, ni el mismo tipo de crecimiento. Tendría que ser algo mucho más *ad hoc* para cada caso, para cada lugar. No deberían haber reglas de densidad o altura, se debería poder diversificar y acertar en esa diversificación. En una lógica estratégica del conjunto del litoral esas diferencias serían cruciales. Las fórmulas actuales de controlar han dado muy malos resultados, corrupción, favoritismos, etc. Tal vez habría que ir más a la lógica anglosajona de la negociación y la discusión pública para aprobar las cosas. Más que a la clasificación y la seguridad jurídica para evitar también la especulación.

Actualmente se ensayan diversos modelos para afrontar procesos de reconversión en destinos de las islas, por ejemplo, Gesplán en Gran Canaria, que viene de la gestión urbanística ha optado por mecanismos no de planeamiento o de ley del suelo sino por una opción directa, hacer las cosas por convenio y con formas jurídicas. Por otro lado Gestur en Tenerife, que no sabe de urbanismo ha optado por la vía ortodoxa del urbanismo, complicando en vez de agilizar. De hecho una forma innovadora de solventar la rigidez actual de las herramientas de planificación urbana para una gestión más eficaz de los destinos turísticos es el planeamiento continuo. Están los planes de modernización, que son un atajo que hace que te saltes todo el planeamiento urbanístico y territorial que hay para conseguir unos objetivos rápidos enfocados a este fin, pero dependen de los incentivos.

Por otro lado, en sintonía con el Plan Horizonte Turismo Español 2020 se crearon los consorcios con la idea de coordinar los procesos de reconversión, y canalizar las inversiones provenientes desde las distintas administraciones a partir una oficina única. Y de hecho, si se apostara por estos consorcios podrían convertirse en esas futuras oficinas de planeamiento continuo, con la flexibilidad suficiente para adaptarse a las nuevas necesidades de cada momento. Se necesita flexibilidad en la gestión y en la planificación en contraposición a la obsolescencia en las herramientas urbanísticas tradicionales. La ciudad va mucho más rápido que las herramientas de planeamiento, las cuales se asemejan a un monstruo legal, constituyendo un urbanismo muy lento, por lo que es necesario una ley que se salte toda la burocracia. En este último caso, el peligro es el autocontrol. Como ejemplo, la Ley de Medidas Urgentes de Canarias más los Planes de modernización se concibieron para saltar todo el marco legal, donde el esfuerzo es quien controla a las personas que desarrollan estos planes. A pesar de todo, el mercado nunca deberá regular el territorio, la arquitectura, el paisaje y el territorio son un bien común y de interés general. Hay que regularlo, donde está el límite es el debate.

Por otro lado está el planeamiento integral (supramunicipal). Pero no suele dar buenos resultados porque primero los municipios deben querer subrogarse a él, y por otro, el ámbito municipal está normalmente muy mal gobernado. No es efectivo el planeamiento turístico por un lado y en el planeamiento urbanístico por el otro, ambas cosas tienen que estar relacionadas. Lo que pasa es que como hay muchos niveles y el nivel de planeamiento turístico no puede restringirse a un municipio tenemos un problema, porque los diferentes niveles de planeamiento en España son un disparate. Hay que concentrar recursos legales, políticos y económicos en la planificación concertada entre municipios, y debe de ser una planificación interactiva con la sociedad. La participación ciudadana, debe formar parte de esos procesos de participación continua, concertada o integral estratégica. Progresivamente vas recogiendo las opiniones de la sociedad, desde el principio y de forma directa, no una vez aprobado el plan,

ver quien está de acuerdo y quién no. Proceso consensuado y continuo. Mediante un proceso continuo, al igual que el planeamiento (Agenda Local 21).

Por otro lado, para que el desarrollo sea sostenible hay que tener estrategias de acción-recuperación. No niego el desarrollo, pero siempre que yo avanzo en un sentido, tengo que recuperar en el otro para evitar agotar el territorio. Si desarrollas un suelo con fines lucrativos tienes que regenerar, por ejemplo el cauce de un barranco, regenerar la vegetación, acondicionar el litoral para use y disfrute. En esta línea se puede crear un laboratorio de restauración paisajística, atrayendo a un sector de biólogos, paisajistas, etc., que generan economía paralela, conocimiento, etc.

Desde el sector empresarial turístico se opina también que los planes generales no funcionan. La maraña legislativa de Canarias impide que un municipio turístico pueda tener un Plan General. El Gobierno Canario se ha saltado los Planes Generales con el nuevo Plan de Modernización y mejora, que es un instrumento que sustituye al Plan General. Los instrumentos de planeamiento general están obsoletos, deben localizar los suelos urbanizables, establecer las grandes infraestructuras del territorio y justificar por qué van ahí. Tenemos instrumentos informáticos, técnicos y gráficos excelentes, el Territorio limitado y en gran parte protegido, por lo que es fácil ordenarlo. Ordenar es dar directrices, y pautas par que mi inversión sea lo mejor posible, accesos, conectar suelos, las infraestructuras importantes, los grandes equipamientos territoriales, etc. Los planes deben de ser instrumentos más ágiles, de pocas medidas pero muy importantes. No pormenorizar hasta el detalle, sino dar pautas para que eso sea desarrollable. Lo que quiere decir, mucho más simple y directo. Los ayuntamientos se deben de encargar de las zonas urbanizables, industriales, la conexión de los barrios, el saneamiento, los equipamientos sociales, etc. El turismo es una industria que no puedes dejar en manos de los técnicos municipales. La gestión del suelo turístico y de las empresas turísticas debe de estar en manos de profesionales con un equipo potente.

Desde una importante empresa que representa a los más importantes empresarios turísticos del país se opina que no son válidos los instrumentos utilizados en la regeneración de las zonas urbanas, grandes operaciones con cantidades importantes de dinero público a través de un icono arquitectónico. Hay que hacer planes de reposicionamiento, no meros planes de embellecimiento. Hay que ver a donde van las tendencias, que recursos tienes, qué clientes puedes atraer. Jugar con la normativa como respuesta a la falta de dinero público. Posicionamiento estratégico y flexibilizar todo lo posible las herramientas urbanísticas y de planificación. Flexibilidad, pero propuestas integradas en un proyecto político y estratégico del destino.

Director consorcio también opina que hay que simplificar el planeamiento, o mejor dicho racionalizarlo. Hay Miles de Leyes y Decretos con los que no se aclara nadie, y esto genera gran inseguridad jurídica, por lo que al final los que están haciendo los planes son los jueces, porque toda esta labor administrativa está judicializada. Y en esta línea la Ley 6/1998(9) en uno de sus cinco artículos, que ahora vienen en el nuevo proyecto de Ley, habilita un planeamiento específico que se llama Planes de Modernización y Mejora del Sector Turístico. Estos planes tienen la virtualidad urbanística que se colocan en paralelo a los sistemas de planeamiento de la Ley del Territorio, con la capacidad de modificar los Planes Generales e incluso los territoriales. Estos planes se redactan y aprueban por parte del Gobierno de Canarias, con informes del ayuntamiento y el Cabildo afectados. Pueden estar aprobados en años y medio. Si una determinación urbanística no concuerda con el PG, puede modificarlo. El Plan de Modernización de San Bartolomé salió a aprobación definitiva en el Boletín del 5 de Enero.

Dentro de este plan hay diez iniciativas de remodelación de establecimientos hoteleros con convenio con el ayuntamiento, del exceso de camas que implica el plan de modernización, el

15% del aprovechamiento pasa al ayuntamiento, que tienen la obligación de gastarlo en infraestructuras en un radio de 1km alrededor del establecimiento.

Proceso en canarias, La Ley de turismo de Canarias de 1985 era buena, pero sólo se implantaron algunos aspectos, pero el resto de la Ley no se desarrolla (regulación actividad turística). Uno de los aspectos de esta Ley era el modelo de explotación turística: Nuevo concepto, *la unidad de explotación*. Esto dio lugar a que algunos apartamentos llegaran al 100% de unidad de explotación, pero otros quedaron obsoletos. La Ley Canaria del Territorio se aprueba en el año 1999. En 2001 se aprueba el texto refundido de la Ley del Territorio junto con la Ley de Espacios Naturales Preexistentes. El 2001 el Gobierno de Canarias aprueba dos decretos y al final la Ley 6/2001 (Moratoria Turística). Posteriormente Ley de Directrices de 2003. 2009 Ley muy generalista de dinamización del suelo (aquí hay varios artículos donde se plantea la dirección a seguir, ya se habla de renovación turística). Ahora se tramita otra Ley que complementa la Ley 6/2009. El marco jurídico en esta comunidad es muy extenso y objeto de crítica. Incentivos para la renovación: hay que intentar que un hotelero en vez de irse a otro destino renueve su hotel cuando este está obsoleto.

Desde uno de los consorcios se opina que el Plan de Modernización y Mejora del Puerto de la Cruz tiene tres ejes. 1 Implementación del destino en cuanto a espacio físico, tanto público como privado, otro eje es el de promoción y el otro el de gestión. Esto no lo tienen los otros planes de modernización de Canarias que nacieron con la ley de medidas urgentes del año 2009. Tienen un procedimiento de aprobación abreviado y los aprueba el Gobierno de Canarias, el máximo órgano de la comunidad, por lo que sustituyen a los Planes Generales. Pueden cambiar el planeamiento urbanístico y beneficiarse de los incentivos económicos recogidos en la Ley. Los instrumentos urbanísticos tradicionales no son efectivos en la planificación de DTCM. En Canarias hemos encontrado un instrumento que son los planes de modernización y mejora que tienen el doble componente de un instrumento urbanístico junto con un elemento de posicionamiento turístico.

Desde Turespaña, y en contra de la línea de opinión expresada por los técnicos se opina que las herramientas son planificación territorial, ordenamiento urbano, planificación interadministrativa, porque en todos estos temas intervienen diferentes administraciones con diferentes competencias. Se hace hincapié en la calidad y para ello, se está implantando el Sistema integral de calidad para destinos turísticos SICTED, donde hay 22 o 24 manuales de buenas prácticas por sector de actividad. Es un sistema que se implanta capilarmente a través de un gestor en el destino que va adhiriendo empresarios a esas buenas prácticas de calidad. No es de calidad ni normas ISO, ni hay una entidad certificadora. El gestor controla y acredita y nosotros damos esa placa de compromiso con la calidad. Engloba todos los sectores público-privados. se dirige a administraciones públicas, se aplican buenas prácticas en las oficinas de turismo, el embellecimiento de ciudades, ajardinamiento, limpieza: todo que es aspecto formal y visual del destino. El objetivo del SITEC es el reconocimiento por parte del turista de la implantación de una cultura de calidad de empresa y las administraciones públicas del destino. Que se utilicen protocolos de atención en cada sector. Por otro lado el sistema de vaderas azules de la fundación ADEAC, cuyo objetivo no es la bandera, sino la introducción de unas buenas prácticas en las playas y una buena percepción por parte del turista.

Desde el sector de la geografía se afirma que en el año 2005 era muy claro, la capacidad pública que había de intervenir era muy clara, las normas también y la intención de intervenir también. Hoy día es la ley de las oportunidades. Hoy no se puede esperar a que haya procesos inducidos por la administración pública, o la privada en colaboración con la administración pública, hoy día es la ley de las oportunidades. Paralelamente a esta cuestión, hay un tema más preocupante si cabe, una cuestión es que hay una normativa, unas reglas del juego y no se puede jugar con ellas por la crisis. Y otra cosa es que la crisis sea el argumento para

cambiar las reglas del juego, eso es lo preocupante. En España habíamos llegado a unas reglas del juego en las que con rigor se podía gestionar el territorio desde lo público. Si nos cambian las reglas del juego vamos hacia un liberalismo tal que me quitan esas reglas del juego y me están debilitando el público, lo que genera un desequilibrio de los actores. Se trata de optimizar eso, eso es una cosa, pero otra es anular, yo prefiero el estatus actual de complejidad porque da cierta garantía, de pacto entre actores, que no el liberalismo y la anulación de la normativa.

### 3.5.11. *Las actuaciones urbanas en urbanizaciones turísticas*

Para el grupo de arquitectos, el turismo masivo de sol y playa es el único que para el urbanismo y la ordenación del territorio tiene interés. El de turismo de lujo se absorbe de forma natural en cualquier tipo de planeamiento, debido a que es minoritario. En este aspecto, los destinos españoles parten con todas las ventajas. Por otro lado, una de las características de una urbanización turística es que no tiene ciudadanos sino clientes. La segunda es que está hecha para el placer, no para el trabajo. Un proceso similar ya ha acontecido en la remodelación urbana a las grandes ciudades industriales que sufrieron un fuerte deterioro tras la desindustrialización del país. Donde se desarrollaron operaciones de, saneamiento de los centros históricos, fuertes inversiones estatales en proyectos estrella, gentrificación, etc. Las zonas turísticas costeras están pidiendo a gritos algún tipo de remodelación de este tipo.

Primero hay que tener una lógica de destino, ya que la suma de las partes no hace un todo. Vendría a ser algo así como un plan de negocios, hay que reconocer cuál es tu producto, quién te lo va a comprar, número de clientes y a partir de ahí definir un plan estratégico en función del comprador, el turista y el local. En este caso el producto es una potencial ciudad, pero urbanísticamente los destinos turísticos no son ciudades, aunque la gente empieza a vivir en ellos, por lo que esas urbanizaciones se tienen que reconvertir en ciudades. Los destinos urbanos de sol y playa se deben de convertir en ciudades. Pero no se deben de convertir en ciudades en detrimento del negocio turístico (no reconvertir camas en viviendas). Se deben de complejizar, ser más sostenibles económicamente. Se deben de *reurbanizar* en el sentido de convertirlos en ciudad, dotaciones, colegios, etc. Se trata de aplicar a la remodelación urbana todos los conceptos tratados hasta ahora. Primero, habría que encontrar la esencia del tejido turístico. Identificar partes, ciudad jardín, zonas con resorts, etc. Luego iniciar la transformación desde el punto de vista social y ambiental, ver cómo responde cada parte a la sostenibilidad urbana. Luego, habría que generar en todo el tejido, tal vez iniciado el a partir de unos puntos concretos, *mixtidad* y complejidad urbanas, creando polos de intercambio y de relación. Hay que dar más protagonismo al espacio público. Arreglar el espacio público, las calles, las infraestructuras y aportar las que falten. El tipo de infraestructuras básicas de la ciudad. Introducir espacios urbanos reconocibles donde desarrollar las actividades de interacción propias de espacios de ocio.

Pero hay que estudiar cada caso, cada destino es diferente. Por ejemplo, en las áreas configuradas a partir de resorts, la transformación, se debería llevar a cabo a partir de la reconfiguración de los límites entre el espacio público y el espacio privado, introduciendo nuevos espacios colectivos. Creando una nueva relación entre el espacio público y el privado, generando y facilitando la interacción, para que no sean espacios turísticos encerrados en sí mismos. Por otro lado, debido a su baja densidad habría que favorecer otro tipo de cualidades, como la calidad paisajística y ambiental en su conjunto. Hay que pasar del valor de la pieza al valor del conjunto. Poner en valor el tejido turístico, si el principal recurso del turismo es el paisaje, hay que ponerlo en valor, recuperando elementos que conforman el paisaje, barrancos, zonas húmedas, para dotar de estructura al destino. Si no es posible recuperar los

valores naturales hay que reinventar el tejido aportando nuevas estrategias. Y compensar pérdidas con nuevos elementos para generar grandes paisajes abiertos de calidad paisajística. Estructural todo el destino turístico en base al soporte natural. Para incorporar el interior, corredores paisajísticos: relación frente litoral/paisaje interior, mediante un eje peatonal. Generar zonas verdes: poner en relación la calle con el espacio libre de los hoteles, y las diferentes piezas. Unos aportarán calidad paisajística visual y otros integrarán su espacio colectivo al público.

Uno de los arquitectos entrevistados enumera las que para él son las cinco operaciones básicas que hay que considerar en la rehabilitación de estas urbanizaciones. Primero la regulación del tráfico, segundo el control normativo, tercero, desarrollar operaciones puntuales dentro de un plan estratégico y cuarto introducir el factor seguridad, y cinco, hay que dotar a la ciudad de hitos reconocibles. Y por ello hay que hacer planeamiento turístico teniendo en cuenta uno de los aspectos más importantes que queden a la vista del turista, y como parte muy declarativa de los destinos, que es la seguridad. -Nuestras ciudades tienen que ser parte de ese estar en casa. Introducir el factor seguridad para una evacuación en caso de desastre natural o atentado e introducir el factor seguridad.

El sistema de movilidad es imprescindible. Lo primero tiene que ver con el tráfico motorizado. Una ciudad turística es para el placer. Diseñar la ciudad para que no tenga coches privados porque está diseñada para el placer. Sacar el coche del espacio público implementar transportes públicos de calidad y capacidad. Ejemplo *vaporetto* de Venecia. Tranvía urbano con distintas paradas que une todos los centros de las urbanizaciones turísticas y genera tiendas, atractivo, elementos culturales, etc. Y formar parte de la oferta que se le ofrece al turista, integrándolo mucho más: Barcelona, Málaga o Valencia. Hay que concentrar el tráfico motorizado en un punto y a partir de ahí moverse con transporte público. Sólo los de emergencia y los de reparto de mercancía. Relacionar toda la ciudad fragmentada mediante un plan de movilidad y un sistema de transportes alternativo colectivo que suponga una experiencia turística.

Desde los consorcios la urbanización basada en la Ley del Suelo del 56 dio lugar a grandes cantidades de apartamentos sin zonas comunes ni espacios libres, ni infraestructura complementaria, porque el negocio era inmobiliario. Por lo que estos paquetes deben de terminar convirtiéndose en residencial. Pero a cambio, estas zonas deben de salir de la explotación turística. Sonneland es residencial, está perfectamente delimitado, al otro lado de la GC-500 y vinculado a San Fernando. San Agustín es mixto, porque no ha llegado a deteriorarse tanto como para convertirlo en residencial. Un suelo no puede ser residencial-turístico, o es residencial o es turístico. El turístico para que quiera escuelas, necesita más espacios verdes y zonas libres. De esto no era consciente la administración hasta hace ocho años.

Maspalomas tiene una alta complejidad urbana, hay usos administrativos, residenciales, comerciales, o sea, terciario, lo que hay es que ordenarlo. Esponjamiento urbano a base de medidas como el intercambio de plazas. Infraestructuras por parte de la administración pública. El consorcio ha creado una serie de guías para la homogeneización de la morfología de las calles, pavimentación, etc. En Mogán la casuística es totalmente diferente, tiene un desarrollo lineal costero, y nada más, la planificación que cabe en Mogán es amarrar todo y que se cree oferta complementaria, pero es una implantación lineal que no tiene carácter de ciudad.

En el Puerto de la Cruz actuamos en el espacio público y el espacio privado con unas actuaciones muy importantes: Nuevo parque marítimo y puerto deportivo. Aparcamientos subterráneos, la peatonalización de 34 calles en el centro histórico, se intervendrá en 14 plazas para mejorarlas y se crearán cuatro nuevos parques urbanos. 26 nuevas dotaciones públicas, que se crean o se mejoran. (Puerto de la Cruz). Además están las intervenciones en el espacio privado que hemos concertado, que son 23 renovaciones de establecimientos hoteleros y ocho



de equipamientos de ocio. Algunos son nuevos y otra ampliación de los existentes y otros son reapertura de algunos que están cerrados. En el PG de 2006 se redujo la altura máxima permitida, esto ha dejado fuera de ordenación a muchos edificios, ahora nos planteamos volver a aumentar la altura máxima a la existente de hoy. Esto va a suponer un cambio en la ciudad turística en cuanto a espacio público.

Desde uno de los grupos turísticos más importantes del país, se apuesta por puertos deportivos, paseos marítimos, campos de golf. Renovar todo el entorno urbano degradado, Grandes operaciones de rehabilitación de los espacios públicos. Crear grandes avenidas, paseos marítimos, plazas, bulevares, zonas verdes, transporte público que conecte todas las zonas turísticas, de las infraestructuras públicas, los accesos a las playas, aparcamientos, etc. Insertar equipamientos como teatros, etc. Colocando grandes equipamientos, las inversiones van detrás. Hacer urbanismo del bueno, no un urbanismo de pequeñas escalas, las pequeñas escalas no funcionan si no tienes un modelo debajo que les de coherencia. Las pequeñas escalas de inversión no facilitan conexiones, tránsitos, flujos peatonales, es necesario una intervención potente, una gran estructura urbana, un bulevar con espacios vinculados a él como plazas, jardines, escenarios, carpas, sombras, etc. Esto enriquece la vida urbana turística.

Desde el sector de la geografía se aboga por que hay que ser más valientes y en eso la ley es un hándicap, de contemplar el territorio en ámbito supramunicipal, un núcleo sólo, cada núcleo no se salva. Hay que cambiar la escala local por la comarcal. El futuro es el cambio de escala. Desde Turespaña ¿Cómo dar personalidad a la trama urbana? Por ejemplo Barcelona tiene una personalidad muy característica. Como hacerlo sobre lo construido. Por ejemplo dándole un carácter al espacio urbano. Convertir todo el espacio urbano en un gran jardín botánico. Me gusta hablar del concepto de carácter de ciudad, que la urbanización tiene carácter de ciudad a nivel urbano, aunque sin tener la complejidad de una ciudad tradicional industrial con servicios terciarios.

### 3.5.12. *El papel de los agentes en la reconversión de los destinos*

Desde el colectivo de arquitectos se manifiesta que la complejidad del problema es tan enorme que el único que puede afrontarlo es la administración, el promotor privado no tiene capacidad para hacerlo y por otro lado, los agentes sociales no tienen ningún poder. La administración debe promover y el agente privado financiar las actuaciones. Si la administración no tiene recursos debe de facilitar las actuaciones privadas. Además debe de haber coordinación entre las diferentes administraciones.

A pesar de todo, hay que establecer y dar a conocer las reglas del juego, el papel de cada uno de los agentes, el privado, el público y el social. Y establecer la responsabilidad que le corresponde a cada uno de los agentes, que es lo que paga el promotor, la administración y que es lo que puede pedir la comunidad. Crear unas condiciones que permitan el diálogo, porque es mucho más fácil intoxicar que informar. La solución pasa por trabajar desde el conjunto. Los consorcios con las asociaciones hoteleras para tratar el paisaje en conjunto y la integración de espacios colectivos al público. Una política económica sensata debería plantearse la remodelación urbana de los centros turísticos, desde la más lógica económica y financiera, deberíamos plantearnos la organización del litoral, la búsqueda de productos diferenciados y la regeneración de áreas degradadas como futuro del país.

La administración debe de hacer una reflexión sobre el territorio conjuntamente con el sector turístico. Entender la ciudad utilizar el territorio como factor de competitividad y entender cómo funciona la economía turística. La ciudad tiene sentido cuando hay una actividad que se

desarrolla en el territorio, el territorio aporta valor, dotaciones en infraestructuras, etc., que les permiten desarrollar una actividad. Las personas que desarrollan estas estrategias deben de entender de las dos cosas, de la economía especializada y de la ciudad.

Hay que conseguir que sea más atractivo y rentable reinvertir en el destino maduro antes que ir a otro lugar a construir nuevo. Se debe de seguir la hoja de ruta marcada para el destino aunque cambien los gobiernos. Debe de haber consenso entre los distintos partidos, ya que el turismo es un pilar estratégico, como la sanidad, la educación, etc. Hay que involucrar no solo el sector hotelero, también el comercial, la oferta complementaria y el sector servicios. Hay que hacer planes, invertir en lo público e incentivar la inversión privada. Dar cabida a la gran cantidad de microempresas que dinamizarán el producto turístico y vender lo que es realmente diferencial del producto.

El gestor, permitir que las cosas pasen y gestionar bien el escaso dinero público. Si no hay dinero público para invertir, gestionar por medio de leyes la entrada de dinero privado, gestionar mejor los recursos públicos, generar leyes y normativas que restrinjan a los que lo hacen mal y agilizar las cosas a los que lo hacen bien. La administración debe de ser proactiva, el turismo ha estado en manos de la economía y no del territorio ni de la política, no ha habido reflexión por parte de los técnicos. La función de los consorcios es gestionar el proceso a partir de asesoramiento técnico, participación ciudadana, que se debe de involucrar en el proceso y planeamiento urbanístico continuo, el ayuntamiento debe de ser más participativo y las universidades debería organizar jornadas, debates y generar propuestas con equipos multidisciplinares.

En Playa del Inglés la recualificación quedó clara que tenía dos partes, una la pública y otra la privada: La pública la tendrá que hacer el Cabildo, la privada sólo la haces con subvenciones públicas, debido a que se ha permitido hacer disparates medio legales durante años, entonces la pública tiene que subvencionar demasiado y no tiene dinero. Tiene que haber una idea clara, un *masterplan*, y un pacto a largo plazo que lo asuma el ayuntamiento. El papel que deben de jugar es lo que diga el plan que han hecho. El problema no es el papel que han de jugar, sino si son buena o mala gente, porque si son malos las cosas no funcionarán y si el plan es malo pero la gente es buena, las cosas se harán. Urbanismo participativo, la participación de la sociedad en los planteamientos urbanísticos.

La sociedad quiere saber cuáles son los objetivos, cómo los va a llevar a cabo, y luego saber si lo que usted dijo lo está cumpliendo o no. Por lo que tiene que haber un mecanismo de participación en estos tres procesos. Desde los consorcios hay que afrontar los problemas con decisión y valentía y respaldados por la garantía jurídica de una ley. Es fundamental la colaboración público-privada con actuaciones comunes. Esto es el futuro para el buen sol y la buena playa. La administración tiene un papel fundamental: La colaboración interadministrativa tiene que potenciar su colaboración con el sector privado, sumando a la sociedad. Con toda la transparencia del mundo se debe de llegar a acuerdos y convenios. Tiene que haber garantía jurídica y las cosas claras. Como ahora no hay dinero público hay que impulsar la gestión, y la gestión es la que impulsa la inversión privada. Los consorcios han permitido que la administración en vez de tener un papel pasivo pase a tener un papel activo, incitando las inversiones.

Desde Turespaña que cada uno debe de desarrollar el papel que le corresponde en función de sus competencias. Planificar bien, coordinar y crear el marco jurídico y financiero que permita a los privados invertir de la manera más rentable posible para dinamizar y renovar esos territorios. Crear un marco jurídico y financiero más sencillo y favorable a esas inversiones. El Estado y las administraciones públicas deben de seguir invirtiendo en grandes infraestructuras.

Desde una administración local se hace hincapié en que el empresario no sólo plantearse la rentabilidad en la retribución al capital invertido, sino también factores que tienen que ver con la responsabilidad del empresario. Los gobiernos deben de continuar con lo avanzado por el gobierno anterior. Falta liderazgo y que ese liderazgo sea apoyado por todos los agentes.

Desde Exceltur se manifiesta que la administración debe de asumir este reto con una convicción de perfil alto. Debe de ser una prioridad de estado. Liderazgo al máximo nivel por parte de la administración central. Debe de liderar un discurso país. Compromiso empresarial. Generar dinámica que fomente una transformación que atraiga diversidad. Elegir un posicionamiento, estudiarlo bien y presentarlo ante los empresarios. El sector público debe atraer inversores de fuera. Como ejemplo, la promotora Draca (Miami), Grupo Tragaluz (BCN). Sociedad que avance y sea capaz de innovar, que aporte talento.

Desde un importante grupo turístico se afirma que en este contexto económico el Gobierno debe de estar detrás de los inversores. La sociedad debe de apoyar las inversiones razonables y explicadas. Las empresas tienen una responsabilidad social corporativa y necesitan el apoyo social. Los agentes tienen que cumplir cada uno su trabajo. Los sociales deben de controlar que las inversiones sean razonables. Los políticos deberían simplificar el trabajo a los inversores, e implicarse en la dificultad y el riesgo.

Desde el sector de los geógrafos se desea el papel del sector público pudiese continuar como hasta ahora, que no cambien la normativa. El juego entre actores que permitía la normativa hasta ahora era bastante aceptable. La gestión pública, se pueden crear normas y reglamentos, pero la inversión pública también ayuda, porque hay una cofinanciación y hay un efecto demostración o efecto que arrastra el sector privado, y la acción pública no es posible, no hay efecto demostración, y no hay cofinanciación. La situación actual de crisis es un escenario negativo.

El problema está en que, el sistema económico está conduciendo a que determinadas pautas de consumo que tenían una cierta rigidez física y material, la construcción, está intentando convertir eso en un producto mucho más flexible y efímero. Todos los medios de producción del sector turístico quieren quitar rigidez a lo físico y convertirlo como si fuese una fabricación al estándar. Todo es flexibilidad, baja temporalidad, coyuntural. Están convirtiendo al territorio en esa mercancía más flexible. Se trata de hacer un hotel en un año para que dure cinco y luego a ver que hacemos. Esa variable tiempo para hacerlo más flexible está destruyendo los procesos que tenían servidumbre de tiempo en aras a la pasificación de los actores.

Esto es un símil a las industrias de la última fase del capitalismo que estamos viendo, una planta industrial va a un polígono industrial ya con condiciones de beneficio, suelo gratuito, parcela mejor, acceso para el ayuntamiento, etc. Está cinco años y se van. Esto está pasando con el turismo o va a pasar con el turismo. El turismo está entrando en procesos de industrialización en términos de gestión, en términos del emplazamiento, ya no sólo en términos de la venta, paquetes, etc., es la creación de los medios de producción turística lo que se está industrializando, los hoteles, paseos, los puertos deportivos, los parques temáticos, etc. En el sentido de las pautas de creación de inversión, de creación y después de muerte, de destrucción, de obsolescencia. Ya no es el cliente finalista, sino es el propio proceso de creación de los medios de producción.

### 3.5.13. *Las ciudades turísticas temáticas*

Desde la arquitectura no tiene una opinión en contra de los parques temáticos. No es negativo crear una zona de simulación, pero si caricaturizar un lugar real, dando lugar a una simulación de algo que no ha sido nunca. Es un problema de concepción de la arquitectura. La

arquitectura moderna, ausente de ornamentación, es tolerada por la población en las ciudades tradicionales, pero en un lugar de descanso lo que se espera teóricamente es un paisaje. Si el paisaje no es natural, y está edificado, se espera encontrar más elementos simbólicos. En las ciudades turísticas temáticas la caricatura es tan evidente que la simulación es lo menos importante. El problema de Eurovegas es el modelo de turismo. Monopolio de juego y restauración con excepciones fiscales que no genera economía externa, ni capital local, por lo tanto pocos beneficios económicos para el país, sólo puestos de trabajo de baja formación.

En el caso de ciudades como Barcelona, donde ya existe una imagen turística cultural consolidada, y unos valores, colocar una alternativa radicalmente opuesta en contenido en forma de simulación es destruir sus valores e imagen turística. Se introduce un artefacto ajeno al lugar que puede modificar la imagen del destino, lo que puede ser peligroso. En todo caso, habría que tomar medidas correctoras y compensatorias en el campo ambiental y social. Situarlos donde tengan menor impacto ambiental. Sólo justificado si permite proteger algo o está vinculado a la mejora de la calidad de vida de la gente del lugar, impulsando formación y trabajo cualificado. Eurovegas es una operación de acumulación de capital. Me instalo, pongo las condiciones y succiono recursos. Estos artefactos despistan de la realidad y retos que tenemos por delante.

Aunque las opiniones no son unánimes, también hay quien opina que como modelo no es válido, pero esto no es un proyecto turístico es un proyecto de economía de escala. No perjudicaría a la imagen de Barcelona, pero habría que ver cómo se integraría en el paisaje, el tipo de arquitectura, el tipo de espacios, lo que pasaría ahí dentro. A pesar de ello, este informante apostaría por un modelo más local, más interesante, diferenciado, que es la clave a nivel internacional, que el destino se pueda diferenciar. En este contexto, han habido ejemplos frustrados como Don Quijote de la Mancha o los Monegros, pero también buenos ejemplos como Port Adventura. Se introduce un elemento diferenciador dentro del producto de sol y playa, esto genera empleo y economía y permite regenerar el frente marítimo de Vila Seca y revertir beneficios en espacios públicos y playas. Pero no tematiza a Salou. Loro Parque es otro ejemplo, no tematiza al Puerto de la Cruz, sino que es un activo muy importante dentro de la ciudad. Pero un Eurovegas no es una decisión turística, sino de inversión, se escapa de escala, no es un modelo turístico, es un modelo de país. Otro ejemplo diferente es la tematización de Playa del Inglés, que se ha convertido en la meca del turismo gay.

Creo que tienen una obsolescencia rápida, porque son modas. Hay lugares que lo soportan más que otros. Depende de dónde, en un desierto sí. Pero mejor revalorizar los valores naturales y recursos del lugar, si tiene valores naturales, culturales o de otra característica. Que será más duradero ya a largo plazo ya que no atiende a una moda sino a las características intrínsecas del lugar. Es una aberración de importar el modelo americano. La ciudad menos ciudad del mundo es Las Vegas. Es una deformación del propio negocio turístico que no piensa en la sociedad que tiene que soportar esa instalación. Uno de los grandes errores de Eurodisney fue colocarse tan cerca de París, tan cerca de un sitio con su atractivo en sí mismo, por lo que la gente se escapaba a París. Los de EEUU están en un páramo, tienes por fuerza que estar allí.

Uno de los principales grupos turísticos opina que Maspalomas es una ciudad turística temática de sol y playa. Eurovegas es una decisión empresarial muy buena. Las Vegas funciona muy bien, es la tercera ciudad de Los Estados Unidos con mayor crecimiento urbanístico. Desde Exceltur se afirma que depende del posicionamiento del destino. Apoyaría un Eurovegas mediterráneo, adaptado a los valores y la cultura mediterránea. Que no sea un producto repetitivo, sino diferenciado de otros similares, Las Vegas o Macao. Desde los consorcios se considera que es un modelo diferente al de sol y playa. Estos parques no están siendo ahora

muy rentables. Pero me parece un negocio muy respetable. Vía impuestos tendrá su repercusión, pero no juega el papel social que nosotros pretendemos que aporte el turismo.

Para Turespaña hay demanda y eso sustenta la existencia de este tipo de ciudades, otra cosa es la sostenibilidad financiera de las mismas. Es un producto muy específico, por lo que hay que encontrar la llave del marketing que ayude a comercializarlo, identificar sus demandas y atraerlas. No es sólo el desarrollo del juego, sino de un turismo de incentivos, de congresos, de negocios, donde se crearán las infraestructuras necesarias para el desarrollo de este tipo de actividades. Hoy en día difícilmente se acogen congresos de 20.000 personas en ninguna ciudad europea. Otra cosa es de donde venga el capital y como se va a crear.

Desde una administración local turística, la tendencia, lo que es el "lifestyle", las demandas de las clases medias van hacia lo auténtico y hacia lo emocional. La gente busca lo auténtico. Las ciudades temáticas ofrecen en diferentes sitios, el mismo hotel, la misma habitación, la misma cama, los mismos diseños.

Para los geógrafos son artificios, pero el mundo va hacia artificios, todo es cada vez más artificial. Los parques temáticos convencionales de 1ª generación ya están superados, y lo que se quiere hacer ahora, en Madrid, son grandes artificios, como los grandes puertos, aeropuertos, etc. El tema está en que evolucionamos hacia grandes artificios. La articulación en el territorio es forzada y aquí está la gran crítica. Debemos construir el territorio a partir de unos procesos en el que el propio territorio tiene que ver, y son cuerpos que se asimilan, y en cambio estos grandes proyectos irrumpen en el territorio, no se articulan, se imponen, y es una deformación de la funcionalidad territorial, tanto en términos económicos, sociales, de gestión política. etc. Por una parte se entiende la lógica de los artificios, pero por otra se entiende que el territorio desearía procesos más *articulables*.

### 3.6. Conclusiones

Es una opinión generalizada entre la gran mayoría de informantes que el modelo turístico vacacional de sol y playa español sigue estando vigente, y seguirá siendo un producto muy demandado en el corto, medio y largo plazo. Este modelo turístico es dinámico, está en continua evolución así como lo están los destinos, los cuales debe adaptarse a los cambios globales y las nuevas desideratas de la demanda. Ello implica incorporar procesos de sostenibilidad, diversificar la oferta complementaria, e incorporar el territorio interior al producto de sol y playa. Para ello, los destinos disponen de cualidades muy positivas para continuar desarrollando este modelo turístico vacacional, pero no es menos cierto que es necesario aplicar políticas de mejora a fin de actualizarlos a las desideratas actuales, y contrarrestar los daños ocasionados en los ecosistemas litorales por la sobreexplotación de los recursos naturales. Las principales ventajas de los destinos españoles son la experiencia adquirida y el potencial para acometer procesos de mejora en los mismos.

Así mismo, son importantes los retos a los han de hacer frente estos destinos para lograr seguir ofertando un producto turístico vacacional competitivo en el largo plazo. Para ello, a lo largo de las últimas décadas se han venido aplicando diferentes políticas públicas en materia de actuación turística en los destinos, tanto desde el gobierno central como desde las administraciones autonómicas y locales. A pesar de que aún no se hayan alcanzado los resultados esperados, el sólo hecho que se haya generado un debate y se esté generando un discurso académico es un valor muy positivo en sí mismo, lo que pone de manifiesto que hay una inquietud social al respecto. A la vista de todas las opiniones expresadas por los informantes es posible afirmar de la existencia de un gap manifiesto entre los objetivos inicialmente planteados en estas políticas y de los resultados finalmente alcanzados.



Los Planes tienen en común el planteamiento de objetivos muy ambiciosos (reposicionamiento turístico, reducción de la carga ecológica, aumentar calidad de vida y rentabilidad, etc.) que se plasman en estrategias y actuaciones difíciles de alcanzar (Rodríguez y Such, 2014). Este hecho es algo que resulta bastante frecuente en la planificación, a veces, caracterizada por la falta de realismo en los objetivos de partida y, por tanto, de lo que se puede o no conseguir (Hall, 2008). Se deben de partir de unos objetivos de partida más focalizados, menos abstractos y ambiciosos. Una problemática de estas políticas es que la financiación suele ser pública, y en momentos como el actual de reducción del déficit público se reducen las inversiones. Por otro lado, la participación empresarial en renovación de establecimientos también se ha visto limitada por las difíciles condiciones de acceso al crédito, las cuales han afectado de forma generalizada a la actividad económica del país.

Sostenibilidad y rehabilitación sin crecimiento, deben convertirse en nuevas líneas de actuación para futuros planes en todo tipo de áreas urbanas, y deben de abandonarse las ideas de reconversión asociado al crecimiento. Hay que evitar hacer una visión fragmentada del territorio donde se prime o ponga la atención en los núcleos turísticos pero se ignoren otros espacios con problemas y necesidades que resultan desatendidos. Otro aspecto a considerar es la falta de consenso y social, así como la anteposición de los intereses particulares frente a los colectivos.

Las actuaciones ejecutadas como resultado de estas políticas se han centrado en acondicionar el acceso a la costa, en remodelar, renovar y adecuar paseos marítimos, y en la mejora de equipamientos y servicios en las playas, pero no se han emprendido actuaciones de rehabilitación integral, funcional y morfológica, de la planta de alojamiento. En su conjunto las actuaciones se han destinado a la renovación y mejora de infraestructuras públicas y a operaciones de embellecimiento, en cierto modo, en la línea de los antiguos planes de excelencia. Normalmente se dotan a las actuaciones, de un periodo de tiempo insuficiente para emprender operaciones de reconversión que, lógicamente, revisten mayor envergadura y complejidad.

En esta nueva etapa de la política turística liderada por la administración central a través de los proyectos de recualificación de destinos maduros, se continúa apostando por las vías de trabajo ya ensayadas en los Planes de Excelencia Turística. Sin embargo, como afirma González (2010), los desajustes sociales, ambientales y territoriales son difícilmente abarcables desde programas puntuales o planes sectoriales. A partir de esta premisa, lógicamente la problemática a la que se enfrentan los destinos turísticos maduros precisa de instrumentos de carácter integral capaces de abordar la reestructuración y rehabilitación de esos núcleos urbanos con aspectos turísticos (Rodríguez y Such, 2014).

Estas experiencias piloto han demostrado que son capaces de impulsar los procesos de renovación en los destinos, a partir de la en la renovación de las infraestructuras y los equipamientos públicos. Pero básicamente a partir de actuaciones puntuales, y no a partir de proyectos integrales. Las políticas evolucionan desde su formulación a su ejecución (Hall y Jenkins, 1995), pero en el caso de estos planes su implementación ha puesto en evidencia el vacío entre lo proyectado y lo efectivamente conseguido (Rodríguez y Such, 2014). Como experiencias piloto han sido proyectos muy propositivos, pero se han quedado en una fase de estudio y metas futuras, ya que no se han materializado.

Debido a la falta de inversión pública ocasionada por la reducción del déficit fiscal, y siendo el sector altamente influenciado por el estímulo público, en ausencia de éste la capacidad de intervención en un destino se ve reducida, al haber una escasa intervención de la iniciativa privada, más allá de la meramente necesaria para la supervivencia. Asimismo, los cambios

políticos traen consigo cambios en las agendas, en este caso ha traído consigo una nueva estrategia turística nacional en la que estos planes no han recibido el apoyo necesario por el Gobierno de España. Los programas y líneas de financiación resultan ser temporales lo que impide dar continuidad y estabilidad a estos planes y programas de actuación. En los casos en los que ha existido una cooperación entre las diferentes administraciones, así como buena fluencia entre las diferentes áreas de política, turística, territorial y urbanística, se han alcanzado buenos resultados. De esta forma, el resultado son planes mixtos, sectoriales y territoriales.

Una de las grandes aportaciones de la última etapa de políticas públicas de actuación turística en España, han sido los consorcios urbanísticos, creados como estructuras de gobernanza innovadora. Estos nuevos instrumentos fueron dotados para incidir de manera más efectiva en la reestructuración y rehabilitación de las áreas turísticas a renovar. Sin embargo, si bien el propósito o intención de partida era coordinar a todas las administraciones públicas para actuar desde sus respectivos ámbitos competenciales, los resultados obtenidos en su funcionamiento no han sido los esperados, tal como se comprueba en el caso de Playa del Inglés.

Por otra parte, estas experiencias han permitido comprobar que la vía más eficaz para intervenir en la renovación de los destinos turísticos son las medidas tomadas desde los distintos gobiernos autonómicos para forzar e impulsar las actuaciones, mediante diferentes instrumentos de carácter territorial y a través de subvenciones. Por último, otro hecho que se ha podido evidenciar es una progresiva flexibilización de los instrumentos legales para favorecer, por una parte, las actuaciones emprendidas por los consorcios y, por otra, para promover la participación de los agentes privados a través de una rebaja de las exigencias legales, el aligeramiento de los trámites administrativos y un mayor número de incentivos.

## **CAP 4\_DEBATE SOBRE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACTUACIÓN TURÍSTICA EN LOS DTCM**

### **Resumen**

Dentro del contexto universitario en el que el doctorando estaba trabajando, se presentó la posibilidad de invitar a un grupo de expertos en políticas de actuación en DTCM a participar en la edición de un número especial de una revista científica indexada. De esta forma, el autor de esta tesis procedió a coordinar la edición de un número especial de la revista *Arquitectura, Ciudad y Entorno* (ACE), que publica trimestralmente el Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV), de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC).

Para entender la dinámica de los destinos es de utilidad comprender los objetivos y el contexto de toma de decisión de los actores que intervienen en su evolución. Ello implica identificar, analizar, e interpretar las políticas que regulan el desarrollo del turismo en todas sus escalas, desde el ámbito nacional al local (Trinitat & Clavé, 2014).

Para ello, y tras haber entrevistado a diversos académicos, especialistas en la renovación de destinos turísticos, y a varios agentes públicos y privados, vinculados a políticas de actuación turística en destinos maduros, se procedió a invitar a diversos autores a publicar un artículo en Nº 25 de la revista ACE que se publicó en junio de 2014. Estos actores pertenecen a diferentes disciplinas y provienen de todo el ámbito nacional.

### **4.1. Introducción**

Se ha generado e impulsado el actual debate sobre la regeneración de los DTCM mediante la coordinación de la sección especial de la revista *Arquitectura, Ciudad y Entorno* (ACE), que publica trimestralmente el Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV) de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC). Este debate se formula a partir las opiniones expresadas en el capítulo anterior.

El debate generado ha permitido tener una visión más amplia sobre la cuestión en estudio. Con el conocimiento del autor sobre el turismo en España, y en Canarias en particular, y a través de la pila de opiniones recopilada, se ha podido elaborar una opinión de lo que pasará a partir de ahora en el sector turístico español. Los destinos españoles, y concretamente los canarios, están en estos momentos en un punto crítico en el cual, si no se toman las medidas necesarias perderán su posición dominante en el mercado turístico vacacional de sol y playa mundial.

Las primeras entrevistas han conseguido aglomerar un extenso conocimiento sobre las políticas públicas de actuación turística en destinos, aportando un amplio abanico de opiniones. Las opiniones expresadas por los autores han aportado diferentes visiones sobre la situación de los destinos y las políticas a desarrollar en ellos. Estas opiniones han permitido alcanzar un conocimiento holístico sobre esta cuestión. Toda esta información, obtenida a partir de fuentes primarias, ha permitido seleccionar posteriormente, a los autores invitados a participar en la edición especial de la revista ACE. Esta ha sido sin duda la parte más relevante del análisis cualitativo desarrollado en esta tesis, debido a que se ha conseguido generar un debate que no existía.

La mencionada publicación se tituló; *El paradigma turístico vacacional de sol y playa español: la recualificación de los destinos en un contexto de madures creciente*, incluida en el Nº 25 de la revista ACE del mes de junio de 2014. En esta edición especial han participado 21 expertos en la materia, pertenecientes a diferentes disciplinas y procedentes de todo el ámbito nacional, principalmente de las zonas litorales donde actualmente se llevan a cabo estos procesos de regeneración. Uno de los puntos clave ha sido contactar con el padre del TALC, Richard Butler, el cual ha actualizado su visión sobre esta problemática, expuesta por el mismo hace ya cuarenta años. El debate impulsado se ha materializado en 14 publicaciones de gran interés.

Teniendo en cuenta todas las evidencias históricas, mi conocimiento del lugar, y basándome en la visión aportada por los informantes entrevistados, arquitectos, sociólogos, economistas, administradores públicos, etc., se pone de manifiesto que, la infraestructura turística española se está enfrentando a una situación de grabe madures creciente, y de la existencia de un proceso de regeneración cuyo objetivo es afianzar el liderazgo español en turismo vacacional de sol y playa.

El procedimiento metodológico desarrollado ha sido el siguiente:

- Revisión bibliográfica.
- Entrevistas estructuradas y abiertas a expertos.
- Organizar y coordinar un número especial de una revista científica indexada.

Para ello, el doctorando realizó las siguientes tareas:

- a) Concertar con la editorial el variado espectro de artículos y temas a cubrir.
- b) Contactar con los posibles autores y revisores externos.
- c) Recibir los artículos, revisarlos que cumplan con los requisitos de contenido (que cumplan con el objetivo encomendado) y forma, y enviarlos a la editorial para su revisión editorial posteriormente.
- d) Ayudar a gestionar el proceso de revisión de contenidos.
- e) Ayudar a gestionar el proceso de difusión de este número monográfico especial.

#### **4.2. Propuesta e Instrucciones para el Monográfico Especial ACE Nº25**

El doctorando, para la coordinación del número 25 de la Revista ACE propuso el siguiente tema; *El paradigma turístico vacacional de sol y playa español: la recualificación de los destinos en un contexto de madures creciente*, el cual tuvo por objetivo el establecimiento de las directrices generales de la mencionada publicación, editada en junio de 2014. Esta temática fue presentada a los autores invitados con el texto que se expone a continuación:

El inicio y desarrollo en España del turismo de masas a partir de la segunda mitad del siglo pasado dio lugar a un modelo turístico de éxito, de referencia y de reconocimiento internacional, que a día de hoy se ha convertido en uno de los grandes paradigmas del turismo masivo de sol y playa.

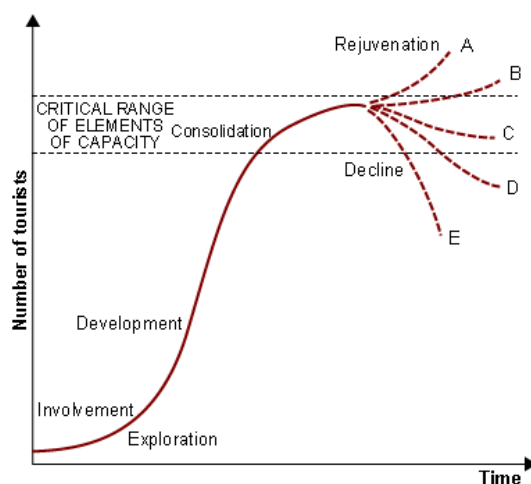
Durante más de medio siglo, este modelo de desarrollo turístico ha aportado incalculables beneficios económicos, sociales y culturales, además de una fuerte expansión del sector servicios. Este importante sector para la economía española se ha convertido en el motor del desarrollo en las zonas costeras, dando lugar a nuevas realidades sociales, permitiendo crear

nuevas oportunidades económicas. Sin embargo, este pujante desarrollo ha tenido como consecuencia negativa una profunda transformación en todo el litoral español, ocasionando graves impactos en el paisaje, un fuerte deterioro del medioambiente y la sobre explotación de los recursos que dieron origen a la actividad turística.

A pesar de todo, el gran paradigma turístico español de sol y playa, se puede considerar un modelo pionero. Este modelo se ha ido haciendo a sí mismo, partiendo de cero y reinventándose mediante un largo proceso de experimentación, el cual avanzaba a la par que el desarrollo democrático de nuestro país. Sus resultados actuales son una industria potente y de éxito, pero que se enfrenta a uno de los mayores retos de su historia, la reformulación de su modelo turístico a partir de la experiencia adquirida, la implementación de la sostenibilidad, la atracción del conocimiento, la innovación y las nuevas tecnologías como atributos diferenciadores.

A principios de la década de los ochenta, momento en el que los principales destinos turísticos del país se encontraban en fase de fuerte desarrollo y expansión, Richard Butler formulaba, a partir de la experiencia de los balnearios y resorts de primera generación del norte de Europa y Reino Unido, el siguiente concepto “*The concept of a tourism area cycle of evolution*” (TALC) (Butler, 1980)<sup>1</sup>. Este concepto venía a ser una adaptación al mundo del turismo del ciclo de vida de un producto de consumo. También con anterioridad, Plog había ya señalado que los destinos turísticos “llevan consigo las semillas de su propia destrucción, a medida que se comercializan y pierden las características que originalmente resultaron atractivas para los turistas” (Plog, 1973)<sup>2</sup>. Según el modelo de Butler, las fases que atraviesa un destino turístico son: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento y madurez derivada al declive o al rejuvenecimiento.

Figura 76. **The concept of a tourism area cycle of evolution (TALC)**



FUENTE: (BUTLER, 1980)

Además de esta madurez y obsolescencia en los destinos turísticos del litoral habría que sumar la creciente competencia de nuevos destinos, los cambios en la motivación de la demanda y la sobreexplotación de los recursos turísticos. Por tales motivos, el éxito en la recualificación de

<sup>1</sup> BUTLER, R. W. (1980): “*The concept of a tourism area cycle of evolution: implications for management of resources*”, en *Canadian Geographer*, núm. 24 págs. 5-12.

<sup>2</sup> PLOG, S. C. (1973). Why destination areas rise and fall in popularity. *The Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 14, 55-58.

los DTC, no podrá ser llevada a cabo sin el necesario liderazgo político al más alto nivel, sin la creatividad empresarial y mucho menos sin la complicidad de la sociedad.

Dentro de este contexto, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, viene impulsando cuatro proyectos piloto de recualificación de destinos turísticos costeros (DTC) maduros. Estos cuatro proyectos piloto se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas del Plan del Turismo Español 2008-2012<sup>3</sup>, siguiendo la estrategia del Plan de Turismo Horizonte Español 2020<sup>4</sup>, y dándole continuidad a partir del Plan Nacional Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015<sup>5</sup>.

Siendo este un tema de gran actualidad, además de trascendental para la recuperación económica de España, desde el Centro de Política del Suelo (CPSV) y la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) se pretende generar un foro de debate para la reflexión y el análisis de esta problemática. Desde una perspectiva internacional, partiendo de la gran escala, y desde lo general a lo particular, la editorial de la revista ACE prepara una edición monográfica especial que aborde la reformulación del actual paradigma turístico de sol y playa español. El desarrollo de este monográfico se estructurará a partir de diferentes enfoques, donde varios autores expertos en la materia ofrecerán visiones complementarias desde su experiencia adquirida, conocimiento y sus propias disciplinas, como lo son el urbanismo, la arquitectura, la geografía, la economía, la administración pública, la planificación turística, la sostenibilidad, etc. Dichas reflexiones abordarán cómo se debe de dar respuesta a esta problemática y que actuaciones serían necesario llevar a cabo en estos DTC, con el objetivo de alcanzar un modelo más competitivo, sostenible, *desestacionalizado* e innovador.

Así se concretó la sección monográfica de la vigésimo quinta edición de la revista ACE, donde se pretendía generar un foro de debate y reflexión, sobre los diferentes aspectos en la reconversión de los destinos turísticos maduros del litoral.

### 4.3. Secciones de discusión propuestas

- *Desarrollo histórico y conceptual del turismo litoral*

En esta sección, se pretende que se aporten comunicaciones que se centren en el desarrollo tanto histórico como conceptual del turismo. Serán válidas las contribuciones que analicen el desarrollo histórico del fenómeno turístico litoral desde sus orígenes hasta nuestros días, así como aquellas que se centren en un momento determinado del proceso. Sin embargo, desde la editorial se pretende profundizar en aquellos aspectos concretos que han ido dando forma al actual modelo turístico masivo de sol y playa. Como fecha de inicio se propone el boom turístico que se comenzó a fraguar tras la Segunda Guerra Mundial, así como los sucesivos ciclos históricos que ha ido modelando el formato actual del modelo turístico masivo de sol y playa español. Se entiende, que es fundamental esta reflexión histórica como herramienta para la desfragmentación y el conocimiento del producto turístico actual.

<sup>3</sup> MITC (2007). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. *Turismo 2020. Plan del Turismo Español Horizonte 2020*.

<sup>4</sup> MITC (2007). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. *Plan 0812. Plan del Turismo Español 0812*.

<sup>5</sup> MIET (2012). Ministerio de Industria Energía y Turismo. *Plan Nacional e Integral de Turismo*.



- *El modelo turístico masivo de sol y playa español (impacto, situación actual)*

En esta sección se pretende aportar comunicaciones que hagan una reflexión sobre la situación actual del modelo turístico de sol y playa español, ventajas y desventajas, fortalezas y oportunidades, debilidades y amenazas. Se trata de descodificar las claves del modelo, desfragmentándolo en función de sus ámbitos de actuación.

- *Arquitectura, urbanismo y turismo. La experiencia de la planificación urbana y territorial como instrumentos operativos en planificación turística*

En esta sección se pretende aportar una clarificación conceptual del significado de ciudad turística (aquella cuya razón de ser es el desarrollo de la actividad turística), en contraposición a la ciudad industrial tradicional. Además, tienen cabida en esta sección reflexiones sobre la eficacia de los instrumentos de planeamiento general y derivado tradicionales, como instrumentos eficientes para la planificación y gestión estratégica de las ciudades turísticas. Actualmente, hay un cambio de percepción en el papel que debe de jugar el planeamiento en las ciudades turísticas del litoral. También pueden tratarse temas relacionados con la coordinación entre las diferentes administraciones.

- *Recualificación de destinos turísticos costeros (DTC) maduros. La reinención del modelo*

Esta sección deben de incluir reflexiones que apunten hacia posibles estrategias que permitan *recualificar* los DTC maduros del litoral. Estas estrategias deben de considerar la reformulación de este paradigma turístico en función de diferentes factores, la experiencia adquirida, la implementación de la sostenibilidad, la atracción del conocimiento, la innovación y las nuevas tecnologías como atributos diferenciadores, con el objetivo de alcanzar un modelo más competitivo, sostenible, *desestacionalizado* e innovador.

- *Desarrollo turístico responsable*

En esta sección se pretende reflexionar sobre los conceptos de turismo sostenible y turismo responsable. Es necesario alcanzar un modelo turístico más sostenible, que implique un consumo responsable de los recursos naturales, y mediante el cual se puedan revalorizar territorios *antropizados*, como contrapartida al impacto que la actividad turística ha tenido en el entorno. Además, este modelo debe de aportar una mejora sustancial en el bienestar social de los lugares donde se desarrolla esta actividad, permitiendo el desarrollo de las economías locales, las cuales son fundamentales para alcanzar un modelo turístico más competitivo, innovador y duradero a largo plazo.

- *Legislación turística*

A principios de este siglo, el Gobierno de Canarias toma conciencia de que los principales destinos turísticos de las islas han entrado en fase de madurez. Por tal motivo, con la necesidad de reconducir esta situación, se comienza a plantear una nueva política turística

similar a los procesos de reconversión industrial. Esta política dio lugar a la Ley 19/2003<sup>6</sup>, más conocida como “Moratoria Turística”, y sus sucesivas modificaciones, hasta llegar a la reciente Ley de Renovación y Modernización Turística aprobada por el Parlamento de las Islas Canarias. Estas leyes nunca han acabado de dar una respuesta a los problemas para las que fueron diseñadas, y no han estado exentas de polémicas. Esta última Ley, la Ley 2/2013<sup>7</sup>, de 29 de mayo no ha sido una excepción, el propio Ministro de Industria Energía y Turismo, José Manuel Soria acaba de calificarla de fraudulenta.

En esta sección se pretenden aportar comunicaciones que hagan una reflexión sobre las legislaciones turísticas que se han venido desarrollando en España en los últimos años. Como referencia, las iniciativas pioneras emprendidas desde las comunidades insulares de Baleares y Canarias y la reciente Ley 8/2013<sup>8</sup>, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

- *Estudio de casos*

En esta sección se pretende aportar comunicaciones que reflexionen sobre experiencias en la renovación, regeneración o recualificación de DTC del litoral español.

#### **4.4. Editorial del monográfico especial ACE25: *El paradigma turístico vacacional de sol y plana español: la recualificación de los destinos en un contexto de madurez creciente***

El inicio y desarrollo en España del turismo de masas a partir de la segunda mitad del siglo XX dio lugar a un modelo turístico de éxito, referencia y reconocimiento internacional, que a día de hoy se ha convertido en el *gran paradigma* internacional en turismo vacacional de sol y playa. Desde sus inicios, este modelo turístico ha aportado incalculables beneficios económicos, sociales y culturales al *país*. De hecho, este sector económico y estratégico para la economía española ha adquirido un papel destacado en el desarrollo urbano en el litoral mediterráneo y en las costas de los archipiélagos canario y balear. Este desarrollo ha dado lugar a una fuerte expansión del sector servicios creando nuevas realidades sociales y oportunidades económicas.

En contraposición, este pujante desarrollo ha tenido también sus consecuencias negativas. Por ejemplo, una profunda transformación de los paisajes litorales, ocasionando impactos adversos en los mismos, un fuerte deterioro medioambiental de los sistemas naturales y la sobreexplotación de los recursos que dieron origen al turismo. De esta forma se ha dado lugar a un gran desorden territorial en todo el litoral. Esto sumado a factores externos, como la apertura de nuevos destinos internacionales o los cambios motivacionales en la demanda, han dado lugar a graves síntomas de agotamiento en muchos destinos turísticos maduros del litoral español.

Este desorden urbanístico es consecuencia de una falta de planificación, territorial y turística en los inicios de los Destinos Turísticos Costeros Maduros (en adelante, DTCM). Este hecho fue especialmente pernicioso ya que se corresponde con las fases más expansivas del *boom*

---

<sup>6</sup> PGC (2003) PRESIDENCIA DEL GOBIERNO DE CANARIAS. *LEY 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.*

<sup>7</sup> PGC (2013) PRESIDENCIA DEL GOBIERNO DE CANARIAS. *LEY 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.*

<sup>8</sup> Jefatura del Estado (2013). *Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.*

*turístico* (años sesenta). A la inexistencia por lo general, de un sistema planeamiento adecuado a estos entornos económicos especializados habría que sumar una fuerte presión del capital turístico-inmobiliario, y una falta de sensibilidad por las cuestiones medioambientales, lo que dio lugar a la desordenada urbanización de casi todo el litoral. Esta falta de planeamiento hizo que este proceso se desarrollara fundamentalmente a partir de planes parciales aparados en normas subsidiarias derivadas de la Ley del Suelo de 1956, y sin un planeamiento de orden superior.

Más recientemente, las consecuencias negativas de la gran burbuja inmobiliaria de principios de siglo, tuvo también consecuencias devastadoras para el litoral. Y todo a pesar de que la mayoría de los municipios costeros contasen ya con un elaborado sistema de planeamiento territorial desarrollado en cascada. De hecho, la burbuja inmobiliaria de finales de la pasada década ha sido la principal causa de *antropización* en los paisajes litorales, causando un fuerte retroceso medioambiental en los ecosistemas naturales y la sobreexplotación de sus recursos. Por tal motivo, si en los inicios de los DTCM la falta de planeamiento fue un hecho muy pernicioso en el proceso de conformación del litoral, el actual sistema de planeamiento tampoco ha servido para reconducir esta situación.

En este contexto, la urbanización del litoral contribuyó a crear el modelo turístico vacacional de sol y playa español, el cual partiendo de cero se ha ido haciendo a sí mismo, reinventándose a la par que se reinventaba la democracia en el *país*. Plog (1973), en la década de los setenta del siglo pasado refiriéndose a los destinos turísticos, manifestó que éstos llevan consigo las semillas de su propia destrucción, ya que a medida que se comercializan van perdiendo las características propias que originalmente resultaron atractivas para los turistas (Plog, 1973). Posteriormente, a partir de experiencias previas de declive en *destinos turísticos de primera generación*<sup>9</sup> situados en la costa sur del Reino Unido y en el litoral norte europeo, Richard Butler (1980) formula *The concept of a Tourism Area Cycle of Evolution* (en adelante, TALC) (Butler, 1980). El TALC, que parte de un concepto económico, es la adaptación del ciclo de vida de un bien de consumo a las fases de desarrollo de un destino turístico. Para Butler (1980) las fases que atraviesa un destino son las siguientes: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento y madurez derivada al declive o al rejuvenecimiento (Figura 77).

Conscientes de esta problemática, en la primera década de este siglo, en una creciente situación de madurez en los destinos turísticos costeros españoles, y tras una larga trayectoria en innovación, promoción e implementación de múltiples políticas para la mejora de la competitividad en los destinos, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, pone en marcha un proyecto piloto para la recualificación de cuatro de los principales destinos turísticos internacionales del país. Este proyecto piloto se desarrolló en los destinos de, Maspalomas-Costa Canaria en Gran Canaria, en Playa de Palma en Mallorca, en la Costa del Sol en Andalucía y el Puerto de la Cruz en Tenerife. Las actuaciones se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas de acción del *Plan del Turismo Español (PTE) 2008-2012*, siguiendo la estrategia del *Plan del Turismo Español Horizonte 2020*. Posteriormente se le dará continuidad al *Plan del Turismo Español 2008-2012* con el *Plan Nacional Integral de Turismo* (en adelante, PNIT) 2012-2015.

Estas estrategias se enmarcan en el difícil reto al que han de hacer frente conjuntamente tanto la industria turística, como la gobernanza y la sociedad civil, en la necesidad de reformular el actual paradigma turístico vacacional de sol y playa. La problemática es de tal envergadura, que la reconversión de los DTCM no podrá llevarse a cabo sin un apoyo y liderazgo político al más alto nivel, sin la implicación y creatividad de la función empresarial, y como no sin la

<sup>9</sup> Primeros destinos turísticos desarrollados en las costas del sur de Inglaterra vinculados al desarrollo del ferrocarril durante el siglo XIX.

complicidad de la sociedad civil. Esto implica la necesidad de una estrategia de estado que impulse, coordine y apoye estas actuaciones, cuyo mayor reto será la implementación de la sostenibilidad, la innovación, la especialización y diversificación de la oferta, la búsqueda de una identidad, el desarrollo del conocimiento, la implementación de las nuevas tecnologías y el desarrollo de procesos de calidad. Estos valores deberán ser los atributos diferenciadores de unos destinos revitalizados.

Siendo este un tema de gran actualidad y debido al papel determinante que ha jugado el sector turístico en la reciente recuperación económica del *país*, desde el Centro de Política del Suelo y Valoraciones (en adelante, CPSV), de la Universidad Politécnica de Cataluña (en adelante, UPC), se ha pretendido generar un foro transversal de debate para la reflexión y el análisis de esta cuestión. Dentro del marco de la tesis doctoral del autor que suscribe este artículo, se presenta este *Monográfico Especial* de la revista *Arquitectura, Ciudad y Entorno* (ACE), una amplia reflexión sobre el actual debate de reformulación del paradigma turístico vacacional de sol y playa español. Diversos autores expertos en la materia ofrecen visiones diferenciadas a partir de la experiencia adquirida desde sus propias disciplinas, y desde el conocimiento generado en el ámbito académico. Desde el urbanismo, la arquitectura, la geografía, la economía, la gobernanza, la gestión turística, el medioambiente, o el derecho, se trata de dar respuesta a los retos planteados, analizando la mejor forma de dar respuesta a esta problemática, y qué actuaciones sería necesario llevar a cabo con el objetivo de alcanzar un modelo turístico más competitivo, sostenible, *desestacionalizado* e innovador.

En el vigésimo quinto número de esta revista, se ha pretendido generar un foro de debate y reflexión sobre las últimas tendencias en reconversión de DTCM. Los trece artículos que se presentan en la sección especial de este número aportan elementos que conducen a cuestionamientos tan fundamentales como la situación actual del sector y su sostenibilidad a largo plazo. Además, se cuestionan las políticas de recualificación turística implementadas hasta el momento, se analiza cuáles serán los nuevos paradigmas del futuro, se cuantifica el valor que deberán aportar a la sociedad, y se reflexiona sobre las herramientas e instrumentos más adecuados para acometer tal empresa, así como el papel que deberán de jugar cada uno de los agentes implicados.

#### **La sección especial se organiza en cuatro temas:**

##### *- La conceptualización histórica y evolutiva del desarrollo turístico vacacional de sol y playa*

En esta sección, Richard Butler, Isacó Pérez y Teresa Navas han aportado un análisis conceptual del desarrollo histórico y evolutivo del turismo masivo vacacional de sol y playa, desde sus orígenes hasta la actualidad. En los artículos recogidos en esta sección se profundiza en los aspectos concretos que han ido dando forma a este modelo turístico, a través de un análisis histórico de sus procesos de conformación, y mediante la revisión de las teorías de ciclo de vida de un destino turístico aportadas hasta la actualidad.

Estos dos aspectos son fundamentales para entender el proceso de conformación morfológica de los destinos. Trinitat Rovira y Salvador Antón afirman que la comprensión histórica de un destino es fundamental para entender la complejidad del fenómeno y permite dar las claves para la proyección tanto en el presente como en él un futuro inmediato de estrategias de actuación y de transformación del destino. El conocimiento de esta trayectoria histórica es útil para entender la situación de éxito, consolidación o declive en el momento presente de un destino.

Los artículos que se presentan en esta sección, demuestran a través de numerosos casos de estudio que los ciclos históricos, marcados principalmente por conflictos internacionales, han dado forma al modelo turístico vacacional actual. En todo este proceso de desarrollo destaca el punto de inflexión que tiene lugar tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, momento en el que el fuerte crecimiento económico en los países occidentales, el consiguiente incremento en el nivel de bienestar en los países europeos, y los avances tecnológicos en los modos de transportes, darán el impulso definitivo al despegue del turismo vacacional de masas con el aumento exponencial de la demanda de ocio.

*- El desarrollo urbanístico como interlocutor entre turismo y paisaje*

En esta sección Joaquín Sabaté, Ricard Pié y Carlos Rosa profundizan en el estudio de la *urbanización turística*, aquella cuya razón de ser ha sido el desarrollo de la actividad turística como factor diferenciador respecto a la ciudad industrial tradicional. Estos autores enfocan sus discursos a partir de la tensa relación que han mantenido durante el proceso de conformación de los tejidos litorales el turismo y el paisaje a través del urbanismo. Para ello hacen una aproximación tanto desde su experiencia profesional como desde las investigaciones que desarrollan actualmente en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (en adelante, DUOT) de la UPC. Estos trabajos de investigación son fundamentales en el actual proceso de recualificación de los DTCM debido a que el paisaje es el principal recurso turístico, además de la razón de ser, de un destino turístico.

*- Discusión sobre la idoneidad del actual sistema de planeamiento en cascada como herramienta operativa en la planificación y gestión de un destino turístico*

En esta sección Estanislao Roca, Biel Horrach, Trinitat Rovira y Salvador Antón, entre otros autores, reflexionan en sus artículos sobre la idoneidad del actual sistema de planificación en cascada, como herramienta operativa en la planificación y gestión de los destinos turísticos. Tras cincuenta años de desarrollo turístico, tanto en los inicios del *boom turístico*, a través de planes parciales sin planeamiento superior, o posteriormente durante la burbuja inmobiliaria, no se ha podido combatir la especulación del suelo en todo este proceso urbanizador. Actualmente, hay un cambio de percepción en el papel que debe de jugar el planeamiento en la gestión de las ciudades turísticas. Unos autores defienden la eficacia del actual sistema de planeamiento desarrollado en cascada en el proceso de conformación del litoral, pero otros autores defienden la necesidad de introducir cambios en el actual sistema de planeamiento por otro más flexible, que fije objetivos y defina escenarios futuros alternativos.

*- Análisis crítico de las políticas y la legislación turística implementadas en los DTCM*

En esta sección Miguel Ángel Rodríguez, Isabel Rodríguez y M<sup>a</sup> Paz Such hacen una retrospectiva de las políticas y legislación turísticas implementadas en España hasta la fecha. Los territorios insulares han sido pioneros en el desarrollo de leyes para legislar este sector económico estratégico. A principios de este siglo, el Gobierno de Canarias es consciente de los problemas de madures y obsolescencia de los destinos turísticos en las islas y toma la iniciativa de impulsar una nueva política turística en la línea de los grandes procesos de reconversión industrial.

Esta política dio lugar a la Ley 19/2003 (PGC, 2003), más conocida como *Moratoria Turística*, y sus sucesivas modificaciones, hasta llegar a la última y más reciente, la Ley de Renovación y Modernización Turística aprobada por el Parlamento de las Islas Canarias. Estas leyes nunca

han acabado de dar buena respuesta a los problemas para las que fueron diseñadas, y no han estado exentas de polémicas. Esta última Ley, la Ley 2/2013 de 29 de mayo no ha sido una excepción, el propio Ministro de Industria Energía y Turismo, José Manuel Soria ha sido muy crítico respecto a ella. Por otro lado, los programas y acciones del *Plan de Turismo Horizonte Español 2020*, no han alcanzado los resultados esperados, si bien su desarrollo ha tenido consecuencias positivas en cuanto a la reflexión y el conocimiento aportado, como se expondrá más adelante.

### **La sección especial se concretó en trece artículos:**

Las cuatro secciones de este número monográfico se concretan finalmente en trece artículos que ponen de manifiesto diferentes visiones acerca del actual proceso de recualificación en los DTCM. En la mayoría de los artículos se recurre a casos de estudio para abordar esta problemática. Un aspecto muy positivo es que los autores han aportado casos de estudio que abarcan una gran variedad de destinos turísticos de todo el litoral español, desde la Costa Brava hasta la Costa del Sol, sin obviar los dos archipiélagos, los cuales han jugado un papel fundamental en todo este proceso de recualificación.

En el primer artículo titulado *Coastal tourist resort: history, development and models*, Richard Butler hace una breve descripción histórica del proceso de desarrollo de los destinos turísticos costeros a partir de los primeros *resorts* que se desarrollaron en el sur del Reino Unido. Asociado al desarrollo histórico, el autor analiza brevemente los procesos de conformación de los destinos que han dado lugar a una morfología urbana diferenciada respecto de la ciudad tradicional. En los destinos turísticos influye la relación entre su morfología, el mercado turístico, las características propias de la costa, su accesibilidad, y la influencia de la cultura local. El desarrollo de los primeros destinos situados en el sur del Reino Unido por parte de las primeras compañías de transporte ferroviario, pone de manifiesto la importancia de la accesibilidad para un destino.

Este autor aporta también una revisión crítica de la actual discusión sobre las teorías evolutivas del ciclo de vida de los destinos turísticos, fundamentándose en diferentes modelos evolutivos que explican estos patrones de desarrollo y localización. El autor otorga un papel relevante a *The Tourism Area Life Cycle*, modelo que indica que estos patrones de desarrollo están marcados por diferentes fases evolutivas, desde la exploración hasta el atascamiento. Ésta última fase es previa a diferentes estados posteriores, resultantes de las políticas de gestión aplicadas en un destino a lo largo de toda su vida. El autor hace hincapié en que una gestión no profesional puede dar lugar a que un destino derive en un declive que dificulte su renovación y de lugar a una pérdida de competitividad del mismo.

Isacó Pérez y Teresa Navas presentan un estudio comparativo del desarrollo histórico de dos de los destinos turísticos internacionales más emblemáticos del país, Maspalomas-Costa Canaria en Gran Canaria y Costa Brava en Cataluña. Estos dos destinos son convergentes en el tiempo pero divergentes en el modelo de desarrollo turístico generado, aunque ambos destinos comparten aspectos en común. El primero orientado al turismo internacional desde sus inicios, y el segundo impulsado por un turismo nacional de segunda residencia, muy vinculado al área metropolitana de Barcelona. Estos dos destinos representan dos realidades territoriales antagónicas, el primero corresponde a un territorio insular *ultraperiférico* de la Unión Europea (en adelante, UE) situado en la región atlántica de la Macaronesia, y el segundo representa una franja del litoral mediterráneo peninsular.

Estas dos realidades geográficas han dado lugar a procesos económicos y sociales diferenciados que han resultaron en diferentes formas y estrategias de ocupación del territorio.



El análisis comparativo que se presenta, aborda con mayor complejidad aspectos esenciales del ciclo de vida de los destinos turísticos en los dos casos de estudio, y aporta claves para su proyección ante estrategias futuras de intervención. Estas estrategias deberán hacer frente a las devastadoras consecuencias que ha tenido esta actividad económica en el litoral, *antropización*, masificación, y sobreexplotación de los recursos. El análisis llevado a cabo ha identificado las etapas principales de desarrollo en los dos destinos para, en un segundo momento, determinar y profundizar de manera más particular tanto en el caso canario como en el catalán.

Joaquín Sabaté articula su artículo entorno a la intensa y conflictiva relación mantenida durante las últimas décadas entre turismo, paisaje y urbanización. Para ello ha llevado a cabo una revisión crítica de los estudios, tanto a nivel académico como profesional, que se han venido desarrollando durante las últimas décadas por parte del equipo investigador del DUOT de la UPC. Dentro de esta trayectoria Joaquín distingue cuatro periodos bien diferenciados, en los que va cambiando esa relación que mantienen turismo y paisaje a través del urbanismo.

El primer periodo se caracteriza por el intento de contención de los planes urbanísticos expansivos desarrollados hasta ese momento, y se inician las primeras investigaciones sobre urbanismo y tipologías arquitectónicas turísticas. En la segunda etapa, se produce un cambio sustancial en el diálogo que mantienen turismo y paisaje, al considerarse este último como la razón de ser del turismo y por consiguiente el objeto principal de la ordenación. Además, en esta fase hay un cambio sustancial en la escala de planificación, al pasarse de la escala local, a planes de rango superior como lo son los planes generales, especiales, o sectoriales. En este contexto surgen los paisajes artificiales en territorios *antropizados* y se introduce el concepto de las unidades de paisaje. En la tercera etapa, se explora la relación entre turismo y paisajes culturales, poniendo de manifiesto la relevancia del turismo cultural, al poner paisaje y turismo al servicio del desarrollo local. La última de estas cuatro fases se corresponde con la continuación de estas líneas de investigación por un nuevo grupo de jóvenes doctorandos que se dedican al estudio del turismo desde una perspectiva urbanística.

Ricard Pié y Carlos Rosa, abordan el actual discurso sobre la regeneración de los DTCM centrándose en el papel que ha jugado el paisaje en la conformación de los destinos, analizando la secuencia histórica de la relación entre turismo y paisaje, la cual se inicia con la idea de embellecimiento y finaliza con la de reinención del paisaje como estrategia de revalorización de los destinos. Los autores hacen una revisión crítica del concepto de embellecimiento asociado a la reinención de los destinos turísticos, partiendo de la idea del paisaje como instrumento operativo, e identifican dos periodos diferenciados. El primero donde el paisaje se relaciona con una actitud estética contemplativa y el segundo donde se incorpora el concepto ambiental. Por otro lado, también analizan el papel que ha jugado la arquitectura en la configuración del espacio turístico, el cual es uno de los fenómenos urbanísticos y territoriales más importantes del siglo XX, que han tratado de dar respuesta a la alta demanda social de ocio y tiempo libre. Para estos autores, el reto se encuentra ahora en la planificación integral, en la dimensión territorial y en la responsabilidad de la arquitectura.

Estanislao Roca, desde su experiencia en la redacción de planes urbanísticos en municipios costeros, aborda el paralelismo que existe entre el fenómeno del turismo y la planificación urbanística. Este autor, a través de casos ilustrativos del litoral catalán, defiende el planeamiento en cascada como herramienta eficaz para planificar el desarrollo de los DTCM, y así dar de esta forma un cambio al modelo turístico. Tras los graves impactos negativos que la mala aplicación de estas leyes del suelo han tenido en el litoral, se producen las primeras declaraciones y llamamientos internacionales para consensuar un desarrollo turístico más sostenible. Como respuesta la Comunidad Autónoma de Cataluña redacta los primeros Planes

Directores Urbanísticos del Sistema Costero (en adelante, PDUSC), adaptando la legislación a las directrices de la UE.

El discurso de Biel Horrach se centra en la necesidad que tienen los DTCM de encontrar mecanismos propios para su regeneración, a diferencia de la ciudad europea postindustrial, la cual a la entrada del presente milenio ya está consolidando sus procesos de reforma urbana, los cuales se habían iniciado en el último cuarto del siglo XX. El autor explora mecanismos que permitan repensar la ciudad del ocio, y para ello recurre a un caso paradigmático, el de la Playa de Palma en Mallorca. En el artículo se analizan las características morfológicas del espacio construido y del paisaje litoral, considerando los factores que han capitalizado su desarrollo, la morfología de tejidos, los instrumentos de planeamiento, la accesibilidad al destino, o los modelos de desarrollo implementados. Mediante el reconocimiento de los valores intrínsecos de este destino se han desgranado nuevas iniciativas y herramientas clave para la regeneración de los destinos.

Trinitat Rovira y Salvador Antón plantean la siguiente hipótesis: las urbanizaciones turísticas del litoral Mediterráneo, desarrolladas a partir de entornos urbanos complejos disponen de un gran potencial para la creación de nuevas estructuras urbanas. En su artículo, los autores exploran la evolución urbana de los destinos turísticos litorales mediante el análisis de la planificación turística de tres municipios de la Costa Dorada. Con estos casos de estudio se ha evaluado tanto la práctica urbanística como los planes que han regulado su desarrollo, constatando una evolución desde planteamientos vacacionales hacia estrategias de consolidación urbana. Este hecho se debe a la progresiva conformación en estos destinos de entornos urbanos complejos, homologables a los tejidos de las ciudades medias tradicionales. Los cambios en los criterios de planificación durante la última década han permitido la transformación de estos espacios vacacionales de segunda residencia en ciudades de residencia permanente, incorporando dinámicas estructuralmente propias de las ciudades tradicionales.

Gonzalo Melián, Nelson Flores e Isacó Pérez, sostienen que el principal obstáculo para el proceso de transformación y regeneración de los destinos turísticos maduros es el actual sistema de planeamiento urbano cartesiano desarrollado en cascada. Este sistema de planeamiento reduce o incluso elimina la creatividad y la función empresarial, impidiendo la regeneración de estos espacios, lo que atrae consecuencias muy negativas para el desarrollo de los destinos. Para ello, los autores desarrollan un análisis de la evolución de la oferta y la demanda de los establecimientos *alojativos* en la isla de Gran Canaria, y de forma paralela hacen un análisis jurídico y económico del actual sistema de planeamiento. Finalmente el artículo se concluye con unas propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano en los espacios turísticos, y de cómo dar una mayor entrada a la a la creatividad y a la función empresarial en estos procesos.

Iván Álvarez, Alessandra Cappai y Mario Fernández presentan un estudio sobre el parque edificado de segunda residencia del litoral mediterráneo. En este artículo se exponen los resultados parciales de un proyecto de investigación desarrollado tanto en la isla de Cerdeña como en la Costa del Sol y en las Islas Baleares. Para ello, hacen un análisis comparativo de la oferta de segunda residencia en estos destinos, recurriendo al análisis de las políticas de gestión y desarrollo del parque inmobiliario de segunda residencia, y a los planes territoriales de la Costa del Sol y Axarquía en Andalucía, Mallorca y Menorca.

La lectura de estos planes permitió identificar las medidas que se han adoptado para dar respuesta al fenómeno de la segunda residencia, y profundizar en el conocimiento del modelo territorial y turístico hacia el que nos dirigen estas políticas. Para ello han recurrido al estudio de campo y a la revisión de material cartográfico y bibliográfico, y a una revisión de las actuales

políticas en materia de sostenibilidad que afectan al litoral. Finalmente, el estudio se ha completado con otras fuentes primarias como las entrevistas estructuradas a expertos. Toda esta información permitió establecer nuevos *inputs* para los instrumentos de planificación turística en forma de visiones, acciones y políticas, que permitieran impulsar un desarrollo más sostenible y hacer frente a los conflictos que presenta el fenómeno de la segunda residencia en el litoral.

Isabel Rodríguez en su artículo titulado *La política de apoyo a la renovación y reestructuración de destinos turísticos maduros: una evaluación retrospectiva a partir de un estudio de casos*, ilustra mediante un análisis y síntesis integradora la compleja realidad en la que se desarrollan los procesos de reestructuración y renovación de los DTCM españoles. Para ello recurre a una revisión de las últimas iniciativas proyectos y políticas turísticas implementadas en el litoral español con el objetivo de re-cualificar los destinos maduros. Estas políticas se enmarcan dentro de las diferentes estrategias, programas, y actuaciones llevadas a cabo en estos destinos, principalmente en los cuatro proyectos piloto impulsados por la administración central del estado a según los programas del *Plan del Turismo Español Horizonte 2020*. La autora ha analizado sus fórmulas de gestión, las formas de actuación y el nivel de ejecución de las propuestas con una visión crítica, objetiva y de conjunto.

Miguel Ángel Rodríguez aporta un análisis crítico de las sucesivas disposiciones legislativas redactadas en el archipiélago canario con el objetivo de contener el crecimiento de la planta *alojativa* en los destinos turísticos. A pesar del alto respaldo social y político que han recibido estas regulaciones, el autor detecta en ellas graves carencias y lagunas. El autor cuestiona factores clave como, la ausencia de una auténtica planificación turística estratégica que respalde las decisiones adoptadas, o los incentivos edificatorios en detrimento de otras políticas urbanísticas. Finalmente, y en contra de otras opiniones, considera el proceso de *residencialización* de las zonas turísticas como un proceso negativo. El autor concluye su aportación con un llamamiento a la revisión del estatuto jurídico de la propiedad urbana, diferenciando un régimen específico para el uso y las zonas turísticas litorales.

Elisabet Roca y Miriam Villares aplican a los destinos turísticos el concepto de la *resiliencia*, el cual toman del campo de la ecología y la ingeniería, para explorar la capacidad de los destinos de adaptarse a inputs externos que condicionen el desarrollo de los mismos. Para ello recurren al análisis de un caso de estudio, la Bahía de Rosas en la Costa Brava, lo que ha permitido a las autoras tratar de identificar estrategias que afronten las principales amenazas a las que se enfrentan estos destinos, como los efectos de una hipotética subida del nivel del mar a causa del calentamiento global.

Para ello, han recurrido a la revisión de fuentes secundarias y fuentes estadísticas para reconstruir los antecedentes del área de estudio. Estas fuentes de información han sido complementadas con entrevistas en profundidad a actores clave, que han proporcionado un mayor acercamiento a la realidad local. A partir de estos trabajos, las autoras han podido constatar la necesidad de conjugar atractivos y complicidades, entre el modelo turístico vacacional de sol y playa tradicional y las nuevas tendencia, así como la necesidad de diversificación de la oferta y la *desestacionalización* del destino. Finalmente, se apuesta por el fortalecimiento de la identidad local y la participación ciudadana como refuerzo a la capacidad de *resiliencia* del destino.

Finalmente, Adriana Olivares hace una revisión crítica del proceso de conformación de las regiones urbanas influenciadas por el turismo vacacional de sol y playa. Para ello recurre al caso de estudio de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas en México, y a la interrelación de variables socio-económicas con variables espaciales vinculadas a las características físicas usos y significados del espacio público. Mediante este trabajo, la autora ha reconocido los

lugares y experiencias de los habitantes de estas regiones en la medida que reflejan su capacidad de domesticar el espacio y la disposición de éste a ser domesticado. Por otro lado, durante esta investigación, ha sido posible la asociación de seis formas de habitar a las cinco tipologías funcionales identificadas en el área de estudio.

### **Reflexión sobre las aportaciones de este monográfico al actual debate sobre la recualificación de los DTCM:**

El desarrollo del turismo cambió más en el último cuarto del siglo XX que en cualquier otro periodo precedente. El modelo turístico vacacional de sol y playa vigente en la actualidad, y objeto de estudio en esta publicación, se inicia tras la Segunda Guerra Mundial gracias a los avances tecnológicos en los modos de transporte, así como al espectacular crecimiento económico en los países occidentales tras la Segunda Guerra Mundial, y a los avances en los derechos sociales. A partir de este momento los conflictos internacionales, como las sucesivas crisis del petróleo, irán dando forma un modelo turístico, el cual parece haberse establecido en el litoral de forma permanente.

Todos los autores que han participado en la materialización de esta publicación reafirman el modelo teórico del ciclo de vida de Butler (1980). Ningún autor cuestiona este modelo, aunque si difieren en la interpretación del concepto de obsolescencia. Casi todos los autores coinciden en destacar que los destinos turísticos maduros del litoral español ya han alcanzado la fase de obsolescencia, aunque aportan diferentes valoraciones al respecto y visiones diferenciadas en función de su formación o actividad profesional. La discusión se completa con puntos de vistas diferenciados en relación al acierto y efectividad de las políticas turísticas de recualificación implementadas hasta el momento, así como de la idoneidad del actual sistema de planificación territorial en la gestión de los destinos turísticos.

*The concept of a tourism area cycle of evolution* (Butler, 1980) es un marco teórico conceptual el cual sigue estando vigente hoy en día, al haber generado un patrón de desarrollo turístico común y aplicable para casi todos los destinos, independientemente de su localización geográfica. La principal aportación del TALC es considerar que los destinos son productos comerciales condicionados a sus mercados potenciales. Del estudio de este y el resto de modelos evolutivos, propuestos por diversos autores, podemos extraer algunas conclusiones aplicables a los actuales procesos de reconversión turística. Por ejemplo, mencionar la necesidad de llevar a cabo en los destinos acciones deliberadas e intencionadas siguiendo un plan estratégico que defina escenarios futuros, para impedir que los destinos evolucionen hacia una fase de declive.

Para Butler, un aspecto fundamental a considerar en el estudio evolutivo de un destino, es poder identificar cuando el periodo punta ha ocurrido, para de esta forma estar en disposición de actuar pertinentemente. También es necesario disponer de información veraz y actualizada de cuando la capacidad de carga de un destino se está superando, por lo que un sistema de indicadores para evaluar la sostenibilidad del destino es requerido, ya que permitiría predecir cambios a escenarios futuros. En cualquier caso, si las actuaciones de rejuvenecimiento han sido acertadas, el destino procederá de nuevo a evolucionar de acuerdo a los postulados del TALC, por lo que las actuaciones deberán ser continuadas. Los periodos de inestabilidad política o económica pueden acelerar el paso de una fase a la siguiente y las decisiones de gobernanza debieran de ser proactivas en vez de reactivas.

Los autores pertenecientes al DUOT hacen una aproximación al concepto de obsolescencia, desde la estrecha relación que ha existido entre paisaje y turismo durante todo el proceso de conformación del territorio turístico litoral. En esta línea Ricard Pié define destino turístico como

el resultado de ese dilatado lenguaje entre turismo, paisaje y territorio. Por otro lado, estos autores hacen hincapié en la necesidad de poner en valor, la *vox pópuli* denostada arquitectura de la primera etapa del desarrollo turístico masivo. Arquitectura la cual se desarrolló a partir de la década de los años sesenta, momento en el que esa primera arquitectura turística, siguiendo las los postulados del movimiento moderno, comienza a ganar la partida frente a los desarrollos urbano-turísticos previos, inspirados en el concepto de Ciudad Jardín.

Si Joaquín Sabaté y Ricard Pié, hacen una interpretación del concepto de obsolescencia en los destinos turísticos a partir de esa relación entre urbanización turística y paisaje desde la gran escala, Biel Horach hace una aproximación a este concepto desde una escala menor, la urbana. Biel encuentra una oportunidad en el potencial que tienen los tejidos urbanos de los DTCM para generar identidad, a partir de la diversidad y singularidad de su paisaje urbano. Estos procesos de consolidación urbana, según manifiestan Trinitat Rovira y Antón Clavé ya se está produciendo de forma espontánea en algunos destinos de la Costa Dorada.

La idoneidad del actual sistema de planeamiento ha generado otra de las discusiones más controvertidas de esta publicación. Destaca de forma contundente la línea de opinión del DUOT, que considera que el actual sistema de planeamiento ha jugado un papel decisivo en todo el proceso de conformación de los tejidos urbanos del litoral. Frente a la creciente desconfianza hacia el planeamiento, como demuestran las opiniones manifestadas por diversos autores, expertos en la planificación de entornos turísticos, como Joaquín Sabaté o Ricard Pié, defienden la eficacia del planeamiento para gobernar y proyectar el territorio, por su capacidad de decidir e incidir positivamente en la transformación del mismo.

Estanislau Roca pone en valor el papel determinante que ha jugado el planeamiento en la conformación de las urbanizaciones turísticas, y de hecho pone todas sus esperanzas en el planeamiento para hacer frente a la obsolescencia de los destinos. Este autor considera que gracias al desarrollo del planeamiento se ha podido reconducir el desorden urbanístico en los DTCM, y pone como ejemplo el proceso de desarrollo del planeamiento en Cataluña. En su opinión, el sistema de planeamiento catalán ha permitido reorientar el modelo turístico y dar respuesta a nuevas tendencias, como lo son el respeto medioambiental, la revalorización de los paisajes, la diversificación de la oferta de ocio, y la mejora de la escena urbana. Entre los casos de estudio que presenta hay una apuesta muy arriesgada, Lloret de Mar, destino que a pesar de todos los intentos por combatir la obsolescencia, sigue siendo actualmente un destino saturado y *de bajo coste*, que no ha sabido aprovechar el potencial de sus singularidades y valores, como por ejemplo revalorizando los Jardines de Santa Clotilde o la Playa de Fenals.

Por contra, Gonzalo Melián, Nelson Flores, e Isacó Pérez, consideran que nos encontramos ante un sistema de planeamiento central en cascada extremadamente rígido y regulado, lo que tiene las siguientes consecuencias; una reducción de la creatividad y la restricción en la función empresarial, lo que dificulta la correcta coordinación entre la oferta y la demanda en los espacios turísticos del archipiélago canario. Esto conlleva a la congelación de estos espacios y el impedimento de su regeneración y adaptación a las nuevas necesidades, provocando una fuerte distorsión entre la oferta y la demanda, especialmente en entornos económicos altamente especializados como los destinos turísticos. Como respuesta, se propone flexibilidad el planeamiento, reforzar los derechos de la propiedad privada, y devolver el protagonismo de estos procesos a la ciudadanía.

Estos últimos autores, apuestan decididamente por una desregulación o modificación del actual sistema de planeamiento por uno más flexible, y mejor adaptado a la realidad de estos entornos económicos altamente especializados. Diversos autores opinan que estos planes deberían plantear objetivos y escenarios alternativos, además de los mecanismos necesarios para alcanzarlos, más en la línea de la planificación estratégica sectorial, en vez de definir un

resultado final con alto nivel de detalle a desarrollar en el largo plazo, como tradicionalmente ha sucedido. Por otro lado, sería necesario reducir la brecha entre planificación y gestión, plan y proyecto. Además, es necesario priorizar intervenciones selectivas con aporten efectos multiplicadores, así como la incorporación real de la sociedad a estos procesos, aprovechando las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías de la comunicación.

Por otro lado, Trinitat Rovira y Antón Clavé aportan también una opinión bastante crítica con el actual sistema de planeamiento. Estos autores constatan la existencia, en ciertos destinos turísticos, de procesos de consolidación urbana que se desarrollan de forma espontánea e independiente al planeamiento. En algunos destinos de la Costa Dorada se han iniciado procesos de reformulación de su propia naturaleza utilizando los instrumentos de la política urbanística. Este hecho es justificado por estos autores, demostrando que la segunda residencia, ella misma ya se está reformulando de forma autónoma respecto del planeamiento. Estos autores ponen de manifiesto que a pesar de la existencia de un planeamiento extensamente desarrollado, al final la realidad es mucho más compleja, ya que los procesos sociales y económicos son determinantes.

De hecho, mediante el caso de estudio que presentan Trinitat Rovira y Antón Clavé, demuestran de la existencia de una situación en la que el planeamiento parcial es utilizado, y forma parte de una estrategia de reformulación del destino como ciudad. Y esto cuando los planes parciales han sido totalmente denostados, dentro de la opinión de que sin un planeamiento general superior no se puede desarrollar un buen planeamiento. De hecho, muchos municipios costeros se han servido de los planes parciales para su desarrollo urbano, al no disponer de la capacidad suficiente para implementar sus propios planes de ordenación urbana municipal.

Esta es una opinión muy discutible pero potente y realista, que sostiene por un lado, que hay un proceso imparable, que no tiene relación con el planeamiento, sino con otros factores como la vinculación de la urbanización turística a un área metropolitana. En estas urbanizaciones la gente empieza a tener otros hábitos de vida, requiere de mejores infraestructuras de transporte, de una mayor movilidad, así como de una mejor calidad de vida. Y en este contexto aparecen en escena los planes parciales, que de forma autónoma y espontánea materializan y concretan las actuaciones en el territorio, al igual que ocurriera en los primeros destinos costeros del sur de Inglaterra, los cuales fueron promovidas por las mismas compañías de ferrocarriles.

Es así, que en la mayoría de las urbanizaciones de la Costa Dorada, se está pasando de la primera a la segunda residencia de forma espontánea, dando lugar a unos procesos de transformación territorial, donde el espacio público y los equipamientos están tomando un protagonismo que no había tenido antes. Esto quiere decir que estos destinos se están transformando sin la necesidad de una planificación superior, desde la pequeña escala a partir de la figura del plan parcial. Esto ocurre porque esta figura urbana se adapta mejor a entornos económicos altamente especializados y cambiantes como las urbanizaciones turísticas, y debido a que tienen una incidencia real sobre el espacio físico, ya que se adapta mejor a la transformación de la realidad al ser un instrumento más flexible.

En una opinión que difiere en cierta medida de la anterior, Isabel Rodríguez y M<sup>a</sup> Paz Such que, tras analizar las políticas de recualificación turísticas implantadas hasta el momento, constatan como aspecto negativo, que se continúe apostando por las mismas vías de trabajo ya ensayadas en los planes de Excelencia Turística. Para estas autoras, los desajustes sociales, ambientales, y territoriales son difícilmente abordables mediante programas puntuales o planes parciales. Aunque como ellas mismas reconocen, el aspecto más preocupante es el gran abismo entre las ideas y los objetivos, y lo proyectado o finalmente ejecutado. Y no es que



estas autoras contradigan los resultados de la investigación expuesta por Trinitat Rovira y Antón Clavé, ya que estos se refieren a los procesos que se desarrollan en la pequeña escala de forma espontánea y autónoma respecto al plan general. Mientras que Isabel y M<sup>a</sup> Paz hacen referencia a los grandes planes de reconversión turística impulsados desde las administraciones con un carácter más estratégico e integral.

De hecho, estas últimas autoras, ponen de manifiesto que en el último gran plan nacional para la reconversión de los DTCM, el *Plan Turismo Horizonte Español 2020*, las políticas de apoyo se han medido más en intervenciones de carácter aislado, muy concretadas en la ejecución a nivel de espacio público, que en la escala del proyecto integral para el destino. Ésta sigue siendo la principal carencia de estas intervenciones, dar un salto de escala hacia una planificación estratégica a nivel global, idea también expresado por otros autores como Gonzalo Melián, Nelson Flores, o Isacó Pérez. A pesar de todo, el desarrollo de estas políticas ha tenido un balance muy positivo a nivel propositivo, al ser pioneras, innovadoras, y con el objetivo de convertirse en modelos de ensayo y referente internacional en la recualificación de los DTCM.

En todo este contexto, se hace necesario analizar cuáles son los obstáculos que dificultan la ejecución de este tipo de intervenciones, si es la escala de la intervención o la naturaleza de las propuestas. Si por un lado se requiere un planteamiento estratégico integral a escala global, no es menos cierto que es necesario de limitar la escala de las intervenciones en una dimensión abordable y realista, la cual permita alcanzar los objetivos expuestos en unos tiempos definidos. Este último aspecto, es sido el principal obstáculo con el que se ha encontrado el proceso de ejecución del *Plan Qualifica* de la Costa del Sol. A parte de la escala, parece lógica también, la integración en los grandes planes sectoriales y estratégicos, de componentes territoriales, urbanísticas y arquitectónicas.

Miguel Ángel Rodríguez es también muy crítico con el desarrollo de las actuales políticas turísticas, aunque desde un punto de vista más legislativo. Esta autor, hace una visión crítica de la legislación turística Canarias, y expone que el proceso de *moratoria turística* estuvo justificado en sus inicios, debido a los claros síntomas de agotamiento en los destinos canarios, ya a que se requería tomar medidas inmediatas de contención del crecimiento, así como abrir un periodo de reflexión y debate. Pero de igual forma, este autor manifiesta que, también ha habido graves errores, como haber prescindido de las consideraciones territoriales y ambientales, convirtiendo el proceso en una auténtica planificación económico-empresarial de la actividad turística, desvirtuando sus objetivos y consideraciones iniciales.

Miguel Ángel, manifiesta así mismo que, frente a la decisión de prolongar en el tiempo medidas cautelares de naturaleza transitoria, se deberían haber utilizado otros instrumentos como el establecimiento de planes de etapa de edificación, sustituir el aprovechamiento urbanístico por el concepto de amortización, o la preservación de todo el suelo litoral para uso exclusivamente turístico. Esta última consideración tendría que ser analizada en cada caso concreto, ya que tras las consideraciones expuestas por Trinitat Rovira y Antón Clavé, sería contrapuesta a los actuales procesos de consolidación urbana que se están desarrollando en algunas urbanizaciones turísticas de la Costa Dorada.

Concluyo poniendo de manifiesto que, las aportaciones recogidas en esta publicación han coinciden en, la necesidad de desarrollar un turismo más responsable con el medio ambiente y la sociedad, así como la imperante necesidad de regeneración en los DTCM debido a su creciente situación de obsolescencia. Y más aún, debido a al papel destacado que representan para la economía española, y las repercusiones que el desarrollo esta actividad tiene para el resto de los sectores económicos, inmobiliario y de la construcción, el sector servicios, el I+D+I, etc.

Por tales motivos, son necesarias estrategias de revalorización en unos territorios litorales altamente *antropizados*, para de esta forma contrarrestar el impacto que esta actividad económica ha tenido en todos los ecosistemas litorales. Alcanzar estos objetivos permitirá una mejora sustancial del bienestar social, del desarrollo de las economías locales, y así de esta forma se podrá alcanzar un modelo turístico más competitivo, innovador y duradero en el largo plazo. Los mecanismos más adecuados para acometer la recualificación de estos entornos económicos altamente especializados aún no están definidos, pero se está trabajando en ello, desde las instituciones académicas se sigue aportando nuevo conocimiento, y desde el sector empresarial se continua innovando. Así mismo, se dispone de una ya dilatada experiencia en la planificación gestión de los destinos, y existe un creciente interés social y político por dar respuestas y soluciones a esta problemática, lo que es un valor indiscutible para toda la industria turística española.

## Conclusiones

La parte más relevante del análisis cualitativo desarrollado ha sido la información primaria extraída de las opiniones expresadas por los informantes entrevistados, y mediante el debate generado durante la coordinación del N° 25 de la revista Arquitectura, Ciudad y Entorno (ACE). En esta edición especial participaron 21 expertos en la materia, pertenecientes a diferentes disciplinas y procedentes de todo el ámbito nacional, principalmente de las zonas litorales donde actualmente se desarrollan procesos de regeneración urbana en destinos. Uno de los puntos clave fue contactar con el padre del TALC, Richard Butler, el cual aportó su más reciente visión sobre esta problemática, y sobre la que lleva trabajando más de cuarenta años. Finalmente, el debate generado se materializó en 14 publicaciones de gran interés.

Teniendo en cuenta todas las evidencias históricas, opiniones, mi conocimiento del lugar, y basándome en la visión aportada por los diversos informantes, arquitectos, sociólogos, economistas, administradores públicos, etc., se puede afirmar que la estructura turística física de canarias, al igual que en ocurre en otros destinos del litoral español, se está enfrentando a una situación grave de madures creciente, así como de la existencia de un proceso de regeneración en marcha, cuyos objetivos son afianzar el liderazgo de España en el turismo vacacional de sol y playa. Además, se ha constatado la necesidad de fomentar un cambio en estos procesos de regeneración, para impulsar el turismo en todo el territorio nacional, y de esta forma revertir nuevos beneficios económicos y de bienestar a la sociedad.

## Agradecimientos

Esta sección especial de la Revista ACE ha sido posible gracias a la colaboración de todo el equipo investigador del CPSV, del Comité Editorial de la Revista ACE, y de todos los autores que han participado en esta publicación. Sin duda, este documento se trata de una importante contribución al conocimiento disciplinar en materia de recualificación en DTCM.

## **CAP 5\_MASPALOMAS: EL DESARROLLO URBANO DE UN DESTINO TURÍSTICO**

### **Resumen**

En el presente capítulo se analiza el desarrollo urbano de uno de los destinos turísticos más paradigmáticos del país, Maspalomas-Costa Canaria. Para ello se estudia todo el desarrollo urbano del destino desde sus inicios hasta la actualidad, analizando cada una de las etapas de crecimiento urbano. Estas etapas están bien diferenciadas y vienen marcadas por los periodos de crisis acaecidos, consecuencia tanto de las circunstancias geopolíticas nacionales e internacionales como de las coyunturas económicas globales. Las etapas de desarrollo urbano de este destino tienen una relación directa con las fases de desarrollo del mismo, y la teoría del ciclo de vida de los destinos, el TALC (Butler, 1980).

### **5.1. Introducción**

La urbanización de un destino turístico es un factor de primer orden en la conformación de su oferta turística (Hernández & Parreño, 2007). Así mismo, el tipo de urbanización incide directamente en el nivel y la calidad de vida de sus habitantes, como queda expresado en el tipo de equipamientos ofertados, en la calidad de la articulación territorial, y en la identidad de su paisaje urbano. Todos estos factores inciden directamente en el tipo de turistas que recibe el destino, y en la satisfacción con la experiencia turística que experimentan sus visitantes.

Por los motivos expuestos, la regeneración urbana es uno de los principales factores a considerar en los procesos de reconversión en los destinos. Como expone Horrach (2014), la regeneración urbana ha sido uno de los principales retos a los que han tenido que hacer frente las ciudades europeas a partir del último cuarto del siglo XX, principalmente para hacer frente a los procesos de desindustrialización de las ciudades. Con el cambio de milenio, las ciudades europeas han constatado ya la maduración en sus métodos de intervención urbana. En contraposición las urbanizaciones turísticas mediterráneas, tras más de treinta años de intentos, aún tienen pendiente encontrar sus propias herramientas de intervención urbana en la acción de acometer sus procesos de reconversión.

Según expone Trinitat Rovira (2014), del análisis de algunos de los procesos documentados en el litoral Mediterráneo, se deduce que el éxito en los procesos de rejuvenecimiento de los destinos suele responder a la existencia, como instrumento de intervención política fundamental, de una visión compartida para el destino, que se traduce en un modelo de acción territorial específico. Es decir, a la existencia de un modelo urbano específico, funcional y resolutivo de déficits (Trinitat & Clavé, 2014), para el cual es necesario un profundo conocimiento previo de las características intrincas de la urbanización.

En este capítulo se expone un análisis detallado del sistema urbano de un destino tan paradigmático como lo es, Maspalomas-Costa Canaria (Gran Canaria) Para ello se estudian las particularidades morfológicas de su espacio edificado, las singularidades de su paisaje natural, y su identidad urbana. Mediante el estudio del desarrollo de sus infraestructuras, sus condiciones y nivel de accesibilidad, el tipo de producto turístico desarrollado, así como de los instrumentos de planeamiento aplicados en cada etapa, se han identificado los principales factores que han dado lugar a un producto final como destino. Mediante el análisis de los valores y fragilidades experimentados en el paisaje litoral se podrá repensar las potencialidades del principal recurso de un destino, su paisaje (Horrach, 2014).

La urbanización turística del destino Maspalomas se ha desarrollado a partir de diferentes planes parciales, inconexos entre ellos, y sin una planificación superior que estructurara la amalgama de micro urbanizaciones resultantes. Urbanizaciones desarrolladas todas ellas de forma autónoma, además de encerradas en sí mismas. A lo largo de todo este proceso de desarrollo urbano, se han implantado diversos modelos urbanos, adaptándolos a la realidad territorial del lugar. El reconocimiento de los valores intrínsecos de estos modelos nos aporta nuevo conocimiento, el cual será útil para la regeneración del destino.

## **5.2. El concurso de ideas Maspalomas-Costa Canaria (1962)**

En 1.961 el Conde de la Vega Grande convocó un concurso internacional para la urbanización de la actual zona residencial y turística denominada Maspalomas-Costa Canaria. En el año 1.960 el número de turistas que vino a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria rondaba ya los 45.000, como se indicaba en la convocatoria del concurso citado. La urbanización se desarrolló posteriormente al concurso en distintas etapas con un sentido predominante de este a oeste. En una primera etapa predominaron las plazas hoteleras y posteriormente debido a factores económicos y geopolíticos la nueva oferta que se construía fue variando de producto. Cada vez se iban proyectando urbanizaciones de mayor tamaño, con una punta en la presión compradora a partir de 1.969.

Para dar relevancia internacional al proyecto y atraer inversores internacionales, se planteó el mencionado concurso internacional de ideas. La propuesta se inspiró en el precedente concurso internacional de la finca de Elviria en Málaga (1960). Para ello se constituyó la sociedad Maspalomas-Costa Canaria (1961). Las bases del concurso se redactaron siguiendo las directrices del Reglamento de Concursos Internacionales de Arquitectura y Urbanismo de la U.I.A. La propuesta incluyó 2.000 hectáreas y 17 kilómetros de costa desde San Agustín hasta Arguiniquín. Al concurso se presentaron 141 proyectos, y el equipo ganador fue el atelier francés S.E.T.A.P (Société pour l'Etude Technique d'Amenagements Planifiés). El premio, ascendió a 6.000 m<sup>2</sup> de suelo, más 300.000 pesetas y a un viaje a Maspalomas (Hernández & Parreño, 2007).

## **5.3. El proyecto SETAP**

Las primeras ideas de la propuesta ganadora del atelier SETAP pueden aún ser reconocidas en la red de carreteras y en la morfología de las parcelas del área de Playa del Inglés, San Agustín y El Oasis (Draft, 2006). Pero el desarrollo actual no ha sido concebido como un proyecto global sino a partir de la sumatoria de planes parciales inconexos. Sin embargo, desde el punto de vista urbano turístico, no fue un proyecto ejecutivo, sino que "se consideró más como un proyecto paisajístico, que como un plan de ocupación del suelo con fines residenciales turísticos" (Cáceres, 1977: 79).

La propuesta ganadora, articulaba la urbanización de baja densidad a partir de un conjunto de pequeños núcleos urbanos, de entre 1.500 y 15.000 residentes, con núcleos en altura (Ciudad de Maspalomas, Los Ingleses y Pasito Blanco). La zona de actuación se dividía en siete zonas repartidas en 1.085 hectáreas de urbanización y 60.000 camas (Hernández & Parreño, 2007). Es de destacar que la propuesta respetaba las zonas naturales. La propuesta ganadora destacó por su respeto al medioambiente, su adaptación a la topografía, y la introducción de iniciativas de sostenibilidad como la depuración y reutilización de aguas para uso agrícola. Cada ámbito se consideraba autónomo.

En la Ciudad de Maspalomas, Los Ingleses y Pasito Blanco, se proponía la construcción en altura y en el resto de la urbanización la vivienda unifamiliar. Las Zonas verdes y los equipamientos se situaban entre los núcleos urbanos, y el Campo Internacional se reservaba para equipamientos de ámbito territorial como campos golf, un estadio, instalaciones deportivas, muelles deportivos, etc. En Maspalomas se proponía un palacio de congresos y en Pasito Blanco un puerto deportivo. El eje de comunicación paralelo a la costa vertebraba el destino y delimitaba dos ámbitos bien diferenciados, una zona residencial al norte del eje, y la zona turística entre este eje de comunicación y la costa.

#### **5.4. Desarrollo urbano de Maspalomas-Costa Canaria. De una economía agrícola a una economía turística**

Como se ha expuesto en capítulos anteriores, tras la Segunda Guerra Mundial, y mayoritariamente a partir de los años setenta, surge con fuerza el turismo de masas en España. Los flujos turísticos procedentes de los países emisores del norte de Europa tendrán un fuerte impacto en el desarrollo de los países mediterráneos, irrumpiendo principalmente con fuerza en regiones sustentadas mayoritariamente por economías agrícolas o pesqueras. En el contexto expuesto, se inicia el desarrollo turístico de masas en las Islas Canarias. Una vez conocidas las excelentes condiciones climáticas y paisajísticas del sur de la Isla de Gran Canaria, se pone en marcha un concurso internacional de ideas para el desarrollo de una gran urbanización turística que se llamará Maspalomas-Costa Canaria.

A partir de entonces, y durante los siguientes cuarenta años, Maspalomas irá cambiando desde una ocupación agrícola, puntual, mínima, muy esparcida, hasta convertirse en la vibrante urbe turística (Draft, 2006) que es hoy. Sus primeros reclamos fueron los excelentes recursos naturales y paisajísticos del lugar, el clima, el sol, las playas y las cumbres montañosas de la isla como telón de fondo. Aun así, el campo de dunas de Maspalomas fue el principal recurso turístico, al situarse sobre el estuario formado por los sedimentos procedentes del Barranco de Fataga y las fluctuaciones del nivel del mar, entre la línea de costa y las montañas del interior (Figura, 77).

Ideológicamente, se sientan las bases para el desarrollo de un turismo masivo orientado al mercado europeo de clase media, fundamentado en los nuevos logros sociales de la clase trabajadora. Por tal motivo, la rentabilidad del producto turístico desarrollado la aseguraba la cantidad y la continuidad de la demanda (Cáceres & Pescador, 2001). La irrupción de este modelo turístico dará lugar a una profunda transformación territorial, social y económica en las Islas Canarias. Sin embargo, como afirma Cáceres (2001), la falta de una metodología de planeamiento dio lugar al desarrollo de un tejido urbano desvertebrado, con graves carencias y falta de identidad. Tampoco se tuvieron en consideración los valores naturales y paisajísticos del lugar, y existió una ausencia de valor en la nueva arquitectura turística. Todo en ausencia de un proceso de ordenación urbana de carácter global, donde la formulación espacial fue determinada por el turismo y planeada como una ciudad turística continua, pero inconexa, invertebrada y autónoma en cada una de sus partes.

Como se ha expuesto en el capítulo primero de este documento, el desarrollo urbano de Maspalomas se desarrolló en diferentes etapas claramente marcadas. Cada una de estas etapas presenta sus propias particularidades y responden a ciclos económicos y contextos internacionales bien diferenciados, hechos que ha repercutido en el tipo de desarrollo urbano turístico. A continuación se desgrana cada una de las etapas de crecimiento urbano que han

dado lugar a esta gran urbe turística que por lo general presenta un bajo nivel de planeamiento de dotaciones y por consiguiente de calidad urbanística.

Figura 77. Maspalomas; Cultivo del tomate próximo a la playa (1935)



FUENTE: (DRAFT, 2006)

### 5.5. Las etapas de crecimiento urbano. Maspalomas-Costa Canaria (1962-2014)

El inicio del proceso urbanizador en Maspalomas tuvo lugar en el año 1962 de la mano de un único propietario del suelo, el cual se limitó a la urbanización y venta de solares. El ritmo de crecimiento vino determinado por las fluctuaciones en la economía global y sus efectos en el mercado turístico, y no por una planificación programada. Es de destacar el *boom* constructivo de los 1969-1972 auspiciado por la Ley Strauss, y el posterior boom que tuvo lugar entre los años 1980-1989 debido al incremento de la demanda e inversiones por parte de las grandes empresas turísticas nacionales.

El producto turístico edificado se puede diferenciar en función de cuatro periodos. Hasta el año 1969 se construye una oferta para el mercado local y el incipiente turismo de masas nórdico. El producto de este periodo se caracterizó por los hoteles y los complejos de apartamentos. Entre los años 1969-1980 las imposiciones del turismo de masas alemán y británico propició un producto en base a complejos *extrahoteleros* de gran tamaño y baja calidad, más hoteles de gran tamaño. A partir del año 1980, y debido a la baja calidad de la oferta *alojativa* construida durante los años previos, se intentó la búsqueda de un turismo de mayor calidad. Para ello se introdujo la tipología del *bungaló*, con la idea de disminuir la alta densidad y mejorar de esta forma la calidad ambiental de la urbanización. A partir del año 1995 se potencia esa búsqueda



de la calidad, con la idea de recuperar segmentos de demanda con mayor poder adquisitivo, por lo que se apuesta por el hotel de alta categoría y se aumenta el nivel de dotaciones.

Miguel González (2004) establece dos etapas de desarrollo urbano en Maspalomas. Una primera desde 1962 hasta 1980, la cual denomina *del urbanismo de la euforia al urbanismo de contención*, y otra que va desde 1981 hasta el año 2001, la cual denomina *del urbanismo de salida de la crisis al urbanismo de la complejidad*. La diferencia entre una etapa y la otra es que el concepto de urbanismo se sitúa en la primera más próximo al de política urbana que a la propia disciplina urbanística (González, 2004).

En la primera etapa destacan dos factores, primero se produce un proceso invertido de *regularización de hechos consumados*, como respuesta a la espontaneidad y la anticipación de los procesos de ocupación física del suelo respecto del planeamiento parcial, periodo en el que prevalecieron los intereses privados. El segundo factor a destacar en esta etapa es el *Plan de Extensión de 5 marzo 1964*, el cual abarcaba todo el ámbito de actuación de la urbanización turística, el cual no fue un documento de referencia planificadora por su imprecisión jurídica y su imperfección técnica. Su indefinición dio lugar a que el planeamiento parcial lo modificara impunemente. En la segunda etapa, como respuesta a la falta de ordenación y control de la etapa anterior, se replantean los ritmos de crecimiento, y se busca una coherencia entre los objetivos, los medios económicos y los ritmos de urbanización. Esta etapa se introducen los agentes urbanísticos y las herramientas de gestión urbana (González, 2004).

Con el cambio de milenio, se toma conciencia la creciente pérdida de competitividad del destino, y se inicia una tercera fase donde se pretende dar respuesta a esta problemática mediante la rehabilitación urbana del destino como eje fundamental de su proceso de reconversión.

### ***5.5.1. Etapa inicial (1962-1980): del urbanismo de la euforia al urbanismo de contención***

El sustrato inicial sobre el que se plantea inicialmente el desarrollo de esta gran urbe turística, para ofrecer un producto turístico cualitativo de sol y playa, es un territorio rural de paisaje agrícola hortofrutícola fundamentado en el tomate y el pepino. La parte central de esta nueva urbanización se situará en la meseta que se asienta entre las dunas de Maspalomas y las montañas y barrancos desérticos del interior de la isla. El municipio de San Bartolomé de Tirajana cuenta en la actualidad con una población de aproximadamente 37.162 habitantes, y con una capacidad de acogida de alrededor de 200.000 turistas. Este dato pone de manifiesto la enorme disparidad entre la población residente y la oferta turística del municipio, lo que implica una gran carga medioambiental.

Una vez desarrollado el concurso internacional de ideas *Maspalomas-Costa Canaria* con el que se consigue dar relevancia internacional al nuevo destino, se comienza a plantear y desarrollar la nueva urbanización a partir de un *esquema director*, un *plan de extensión* y sus *cincuenta y ocho planes parciales*. En la propuesta ganadora del concurso, diseñada por el atelier francés SETAP, se planteó un desarrollo turístico de 2.000 hectáreas, pero siempre fundamentado en un desarrollo urbano de muy baja densidad y a partir de núcleos aislados e integrados en el paisaje. Posteriormente en el Plan General de San Bartolomé de Tirajana (1997), se clasificaron 1.218 hectáreas de suelo urbano más 527 hectáreas clasificadas como suelo urbanizable programado. Sin embargo, entre las urbanizaciones turísticas que se incluyen en este plan hay un variado espectro de tipologías turísticas que van desde desarrollos de muy alta densidad hasta otros de muy baja.

La primera etapa de desarrollo urbano, comprendida entre los años 1969 y 1972, se caracterizó por la euforia urbanizadora. A esta euforia habrá que sumar una falta de experiencia urbanizadora por parte de la empresa promotora así como por parte una administración local de carácter rural, sin experiencia en el desarrollo de este tipo de urbanizaciones. También serán relevantes en este proceso la falta de capital inicial de la empresa promotora, el bajo precio al que hubo que ofertar inicialmente las parcelas, el tamaño variable de las mismas, y los efectos adversos de la Ley Strauss, los fuertes intereses inmobiliario-especulativos, y el bajo control en la concesión de licencias.

En todo este contexto, el desarrollo turístico dará lugar a un proceso urbanizador mediante el cual se irá materializando una nueva *urbanización turística* fundamentada en la estancia temporal. La tipología edificatoria dominante variará a lo largo de las diferentes fases de desarrollo, pero este periodo se caracterizó por la construcción masiva de diferentes tipologías turísticas; complejos de apartamentos, hoteles, viviendas unifamiliares, complejos de bungalós, centros comerciales y oferta turística complementaria.

En todo este proceso urbanizador, se produjo un incremento injustificado de las edificabilidad, de la modificación de las ordenanzas del plan de extensión, así como de los planes parciales, lo que dio lugar a una falta de espacios libres, zonas verdes y equipamientos. También se caracterizó este periodo por la privatización del espacio público para generar zonas libres en el interior de los complejos residenciales. Se generalizó, la baja calidad en el diseño urbano y arquitectónico, la baja calidad de los servicios urbanos, y el empleo de materiales de mala calidad. Estos hechos se manifestaron en una mezcla incoherente de usos, densidades y tipologías, y en una falta de elementos singulares que dotaran de identidad a la escena urbana. Otro aspecto negativo fue la concepción cerrada de las parcelas residenciales, sin ninguna relación formal con las parcelas colindantes y con el espacio público. González (2004) se refiere a este último aspecto como la *bunkerización* de la forma urbana.

Estos hechos son expresados por el geógrafo Miguel González (2004) de la siguiente forma; “*la existencia de una crisis desde la mitad de los años setenta que paraliza el proceso de urbanización, y cuya finalización marca un progreso en la metodología de la proyectación de la forma urbana y del espacio urbano, en concreto, los estándares de equipamientos, la definición de usos, intensidades, aprovechamientos, etc., la regulación ordenancística de las tipologías edificatorias, el rigor de los objetivos de ordenación del territorio urbano, la articulación de piezas proyectadas con el conjunto general, la mayor calidad de la documentación técnica y el mayor acierto en la gestión y en la concatenación de las técnicas y parcelación-urbanización-edificación para las nuevas áreas turístico residenciales* (González, 2004: 94).

#### 5.5.1.1. *La fase de Inicio (1962-1969):*

En 1962 se comienza proyectar la nueva *urbanización turística* sobre un extenso territorio virgen, territorio compuesto por una estructura parcelaria agrícola que se extendía hasta la costa (Figura 78). La principal vía de acceso a la zona era la carretera comarcal C-812 (actual GC-500). En un primer momento se urbanizan 324'66 hectáreas a partir de planes parciales, debido a la inexistencia de un planeamiento superior. La función de los planes parciales fue generar suelo urbano disponible para vender a los agentes turísticos y particulares, para la construcción y explotación de establecimientos turísticos. La Sociedad Promotora *Maspalomas-Costa Canaria* quedó casi al margen del negocio turístico.

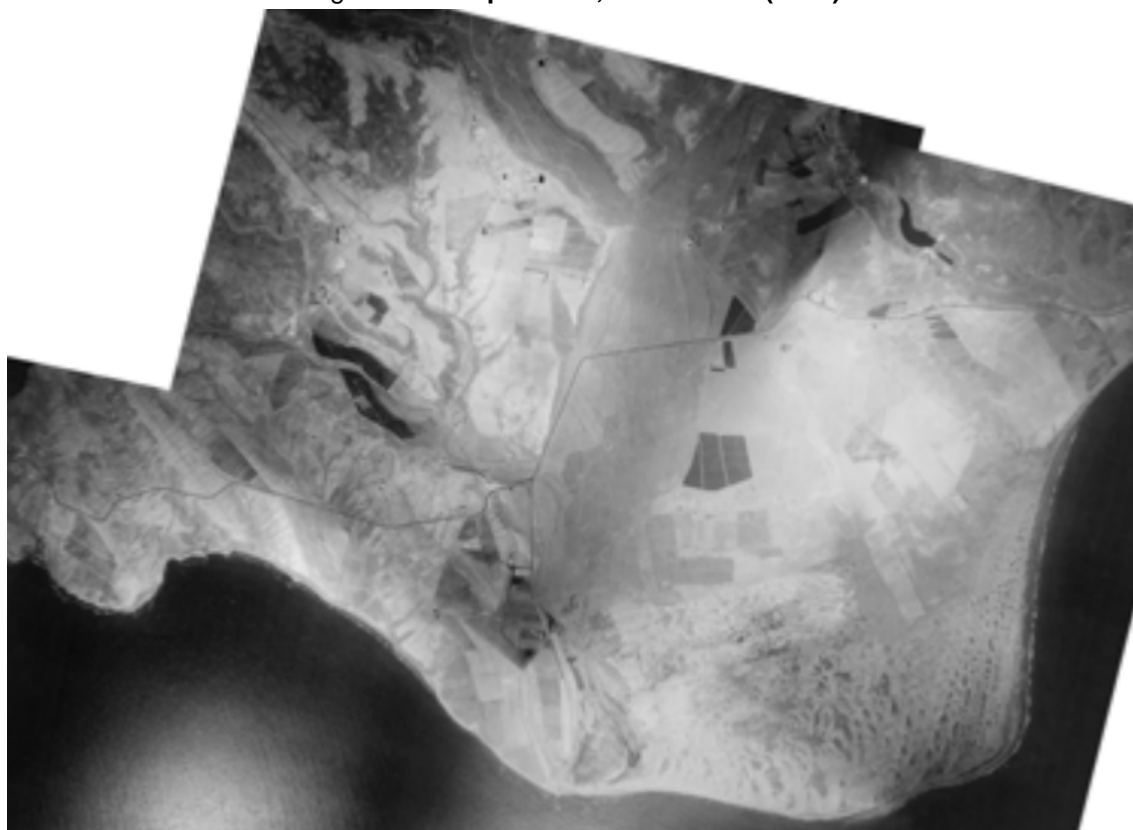
Las obras se inician en 1962 con la urbanización de San Agustín, de la mano de la Sociedad Promotora. Posteriormente, en el año 1963 se redacta el *Plan de Extensión y Ordenación*

*Urbana de Maspalomas*, a petición de la sociedad promotora *Maspalomas-Costa Canaria*. Este plan consistió en la redacción de un proyecto ejecutivo de urbanización a partir de la propuesta ganadora del concurso internacional del equipo S.E.T.A.P. Sin embargo ambos documentos difirieron sustancialmente, tanto en el tipo y morfología de la urbanización, como en la implantación de la edificación en el territorio, así como en las densidades y el modelo turístico a desarrollar.

La nueva propuesta se desarrolló mediante el *Plan de Extensión* que proponía urbanizar un ámbito más reducido que el propuesto por el equipo S.E.T.A.P. El nuevo ámbito de actuación abarcó desde la Playa del Águila hasta el Faro de Maspalomas. En este caso se propuso una urbanización continua entre estos dos polos, con una merma sustancial de zonas verdes, centrando la propuesta en la ordenación del tejido edificado. Tampoco se consideró un núcleo independiente para servicios turísticos respecto de otro para para la población residente. En la propuesta, tampoco se plantea un modelo jerarquizado de servicios turísticos complementarios. El Campo Internacional deja de considerarse el lugar de servicios generales para todo el destino y se destina a complejos residenciales de baja densidad.

En 1964 se aprueba el Plan parcial de San Agustín por parte de la Comisión Provincial de Urbanismo, coincidiendo con la Finalización del complejo *Los Caracoles* y el restaurante *La Rotonda*. Por otro lado, y en contraposición a la propuesta ganadora del concurso internacional, se aprueba el Plan Parcial Oasis en base a la construcción de hoteles de alta calidad y villas residenciales, a pesar de que este ámbito estaba protegido contra cualquier edificación. A partir de este momento se irán aprobando los sucesivos planes parciales (Tabla 09).

Figura 78. Maspalomas; Vista Aérea (1962)



FUENTE: (DRAFT, 2006)

Tabla 09. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1964-69)

| PLAN PARCIAL     | APROBACIÓN DEFINITIVA | SUPERFICIE (HAS.) | RESIDENTES | DENSIDAD (HAB./HAS.) | PROMOTOR             |
|------------------|-----------------------|-------------------|------------|----------------------|----------------------|
| San Agustín      | 05/03/1964            | 51,6              | 12.200     | 270                  | M.C.C.               |
| Oasis            | 28/07/1964            | 11,7              | 819        | 70                   | M.C.C.               |
| Morro besudo     | 15/12/1965            | 9,7               | 1.600      | 164                  | M.C.C.               |
| Playa del Inglés | 15/12/1965            | 46,5              | 10.000     | 216                  | M.C.C.               |
| La Gloria        | 15/12/1966            | 6,89              | 400        | 58                   | M.C.C.               |
| El Veril         | 12/12/1967            | 34,7              | 1.500      | 29,7                 | M. y R. del Castillo |
| Las Burras       | 27/03/1969            | 10,29             | 540        | 52,48                | M.C.C.               |
| Rocas Rojas      | 29/05/1969            | 31,78             | 2.000      | 62                   | S.A.F                |
| Camo de Golf     | 27/11/1969            | 121,5             | 622        | 5,12                 | M.C.C.               |
| Monteleón        | 29/05/1969            | 81,54             |            |                      | Monteleón S.A.       |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Hernández & Parreño, 2007).

### 5.5.1.2. La fase expansiva (1969-1972):

A partir de 1969, el proceso de construcción de la futura ciudad del ocio se acelera exponencialmente. La Ley Strauss o Ley Fiscal de Ayuda a Países en Vías de Desarrollo de 15 de marzo de 1968 (Vigente hasta 1972) potencia el proceso. La alta demanda de suelo hace triplicar la superficie de suelo que se desarrolla en los sucesivos planes parciales. Se aprueban 596.84 hectáreas para nueva urbanización, lo que es un incremento del 147% respecto a la fase anterior (Hernández & Parreño, 2007) (Figura 81).

En todo este contexto de vorágine urbanizadora, se supedita el planeamiento al afán especulativo. Si a este hecho sumamos la falta de control institucional durante todo el proceso, el resultado será que las densidades previstas en los planes parciales no se corresponderían con las edificadas finalmente, lo que tendrá malas consecuencias para la calidad de la urbanización (Tabla 10).

Tabla 10. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1970-73)

| PLAN PARCIAL                          | APROBACIÓN DEFINITIVA | SUPERFICIE (HAS.) | RESIDENTES | DENSIDAD (HAB./HAS.) | PROMOTOR           |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------------|------------|----------------------|--------------------|
| Anexo Par. I y J Morro Besudo         | 07/04/1970            | 5,289             |            |                      | H. Goebels         |
| Ampliación Playa del Inglés (2ª fase) | 05/02/1971            | 233,5             | 29.200     | 125                  | M.C.C.             |
| Parcela V Playa del Inglés            | 05/02/1971            | 4,678             | 1.500      | 320                  | M.C.C.             |
| Playa del Águila                      | 05/02/1971            | 11,169            | 1.313      | 118                  | M.C.C.             |
| Lilolandia-Tarajalillo                | 23/06/1972            | 35,505            | 3.000      | 80                   | M.C.C.             |
| Lago de Maspalomas                    | 20/07/1972            | 243,4             |            |                      | M.C.C.             |
| San Fernando                          | 20/07/1972            | 36,755            | 6.540      | 178                  | M.C.C.             |
| Sonneland                             | 31/03/1973            | 63,3              | 8.000      | 120                  | O. Sánchez Herrera |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Hernández & Parreño, 2007).

Debido a la consolidación del turismo de masas y al requerimiento de los turoperadores, en este periodo se aumenta el tamaño de las parcelas para acoger establecimientos residenciales con capacidad, los cuales permitan acoger grupos más amplios de turistas, lo que es un hecho diferenciador con respecto del periodo anterior. Las parcelas comenzarán a superar en esta fase los 50.000 m<sup>2</sup> (Figura 79 y 80). La coyuntura económica internacional y la prioridad de la demanda en esta época potenciarán la construcción de apartamentos. El tipo de alojamiento extra-hotelerero alcanzó el 84% de los nuevos establecimientos en este periodo. Es también en esta fase cuando surge gran parte de la oferta comercial y de ocio existente en la actualidad. Se otorgan por ejemplo, las licencias para centros comerciales y de ocio, dos en San Agustín,

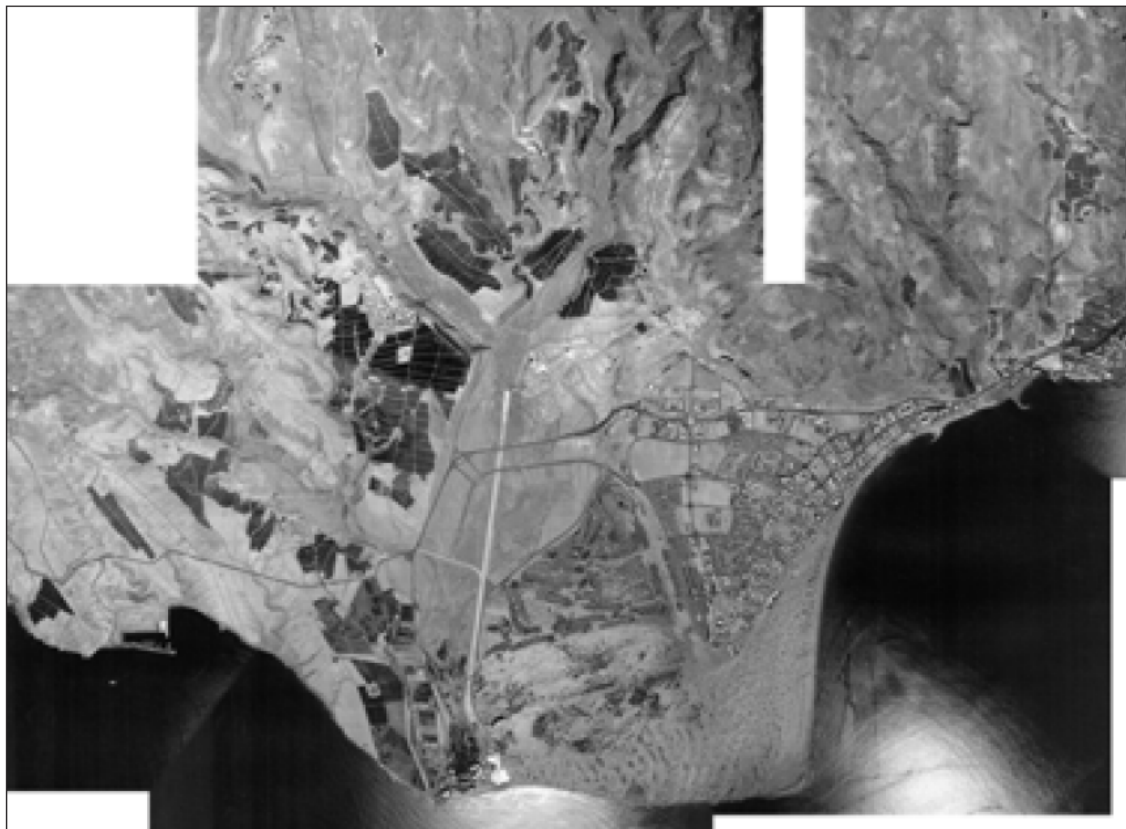
uno en el Veril, se amplía el de Playa del Inglés y el de San Fernando, uno en Morro Besudo, y en Playa del Águila y El Oasis (Hernández & Parreño, 2007).

**Figura 83. Urbanización Playa del Inglés (1970)**



FUENTE: (Hernández & Parreño, 2007; 78)

**Figura 84. Maspalomas; Vista Aérea (1977)**



FUENTE: (DRAFT, 2006)



### 5.5.1.3. *La fase de la contención (1973-1980):*

Esta última fase del primer periodo de urbanización se caracterizó por la ralentización del proceso urbanizador y de edificación de nuevos complejos turísticos. Debido a la creciente saturación de los recursos turísticos del destino y al requerimiento de los visitantes de nuevos servicios de ocio, los planes parciales aprobados en este periodo tuvieron como objetivo principal dotar al destino de nueva oferta comercial, de ocio y deportiva. En contraposición, la tramitación de nueva oferta de alojamiento fue muy escasa, apenas 3.187 plazas *extrahoteleras* (Hernández & Parreño, 2007).

Las causas de esta drástica disminución en la aprobación de nuevas plazas turísticas de alojamiento, respecto al periodo expansivo precedente, estuvieron en la fuerte disminución de la demanda, acaecida por la crisis del petróleo del año 1973, la cual fue la primera gran crisis de demanda en este destino. A este hecho habría que sumar el boicot producido por los mercados escandinavos, uno los principales emisores de turistas hacia el archipiélago, como protesta a las políticas de interior del Gobierno Español de la época. Estos hechos tuvieron como respuesta una fuerte inflación y un aumento en los costes de operación, lo que redujo considerablemente los márgenes de beneficio de los turoperadores. Otro de los efectos colaterales en este contexto económico y político desfavorable sería el aumento exponencial de los costes de construcción. A estos hechos hubo que sumar la derogación de la Ley Strauss por parte del Gobierno de la República Democrática Alemana.

**Figura 81. Urbanización Playa del Inglés (1975-80)**



FUENTE: (Hernández & Parreño, 2007; 83)

Además, esta problemática se verá agravada con la sucesiva segunda crisis del petróleo del año 1978 y la inseguridad aérea generada en la zona por el conflicto del Sahara Occidental por la ocupación marroquí. Otros hechos que contribuirían a profundizar en esta primera crisis de



demanda, sería la especialización del destino en el mercado alemán y británico, los cuales eran los que menor gasto per cápita hacían en el destino, debido a la contratación de casi todos los servicios turísticos en su lugar de origen.

El resultado del desarrollo urbano que se visualiza al final de este primer periodo de crecimiento turístico, muestra ya las primeras trazas del incipiente desarrollo turístico masivo (Figura 81). A parte de los centros urbanos iniciales de San Agustín y El Oasis, en el año 1977 ya sería visible la trama urbana de Playa del Inglés, constituida alojamientos turísticos *extrahoteleros* de alta y baja densidad. Esta urbanización se caracterizó por combinar el crecimiento en altura en los ejes principales y la primera línea, con desarrollos de baja densidad en el resto del ámbito de actuación. Por otro lado, se inician los trabajos en el Campo de Golf de Maspalomas y se materializa la canalización artificial del Barranco de Maspalomas. Por otro lado aún serían visibles las trazas de la agricultura en zonas como Pasito Blanco (Tabla 11).

Tabla 11. Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1973-85)

| PLAN PARCIAL        | APROBACIÓN DEFINITIVA | SUPERFICIE (HAS.) | RESIDENTES | DENSIDAD (HAB./HAS.) | PROMOTOR        |
|---------------------|-----------------------|-------------------|------------|----------------------|-----------------|
| Las Glorias II      | 06/05/1975            | 11,3              | 6.750      | 270                  | Oscar Suarez.   |
| Pasito Blanco       | 01/03/1976            | 18,2              | 1.065      | 70                   | Club Yates P.B. |
| Anexo II            | 26/04/1976            |                   |            | 164                  |                 |
| San Fernando I      | 20/07/1976            | 42,2              | 9.288      | 216                  | M.C.C.          |
| Campo Internacional | 28/02/1980            | 243,4             | 3.700      | 58                   | M.C.C.          |
| San Fernando II     | 17/12/1982            | 17,48             |            | 29,7                 | M.C.C.          |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Hernández & Parreño, 2007).

### 5.5.2. Segunda etapa (1981-2001): del urbanismo de salida de la crisis al urbanismo de la complejidad

Esta segunda fase se inicia con ampliaciones en la urbanización turística en los sectores de Bahía Feliz, Sonneland, y el Campo Internacional. Con estos planes parciales se pretendió dotar de un mayor equilibrio a la trama urbana resultante. Para ello se recurrió a una mejor técnica de reparcelación y a un mayor control en la concesión de licencias. El Campo Internacional, articula y complementa todo el conjunto con la introducción del concepto de *ciudad jardín*, definido con un alto nivel de detalle; definición de manzanas, jerarquización del viario, dotación de espacios libres y equipamientos, etc., con el objetivo de dar servicios al conjunto del destino, recuperando la idea inicial de la propuesta ganadora del concurso internacional.

Esta fase se caracterizó también por el inicio de los primeros fragmentos reales de ciudad para población residente, modificando el concepto anterior de *población de servicios*. Entre estos sectores destacarán San Fernando, Bellavista, y el Tablero. Este proceso de desarrollo urbano se llevó a cabo bajo unas condiciones económico financieras de prudencia inversora, debido a la coyuntura económica y social, donde destaca la crisis inmobiliaria acaecida entre los años 1988 y 1992. Este hecho tuvo lugar por el fuerte incremento del precio de los solares, las reticencias de los inversores debido a las experiencias previas ruinosas, y a la derogación Ley Strauss (1972), que redujo sustancialmente la inversión alemana.

En el año 1985 se comienza a desarrollar una política urbana específica para la urbanización, que consistirá en un primer lugar, en unas *Normas subsidiarias* y posteriormente en la redacción del *Plan General de Ordenación Urbana* de 1997. Las condiciones técnicas, jurídicas y administrativas del planeamiento, aprobado en base a la Ley del Suelo de 1976 y el Reglamento de Planeamiento de 1978, más la dotación a la Concejalía de Urbanismo de

cuerpo administrativo y técnico municipal propio, dará lugar a que el planeamiento se convierta en norma y patrón para la gestión y planificación del futuro crecimiento de la urbanización turística. Es en este momento cuando la programación urbanística comienza a tener sentido (González, 2004).

En la transformación conceptual de la disciplina urbanística clásica hacia el planeamiento de una urbanización turística como Maspalomas, se asumen los postulados urbanísticos de la época, fundamentados en la aprobación del Plan General Metropolitano de Barcelona (1976), y el urbanismo urbano (Solá Morales 1997; en González, 2004). Este urbanismo se desarrolla en torno a la idea de cocer y reestructurar los tejidos urbanos, la mejora de la calidad y escena urbana, la mejora de las dotaciones, etc. De esta forma se pretende mejorar la urbanidad, generar identidad y valores urbanos propios. Para ello aparte del planeamiento, entra en juego la percepción social y los agentes socioeconómicos.

Por otro lado, el eco-urbanismo (Font Arellano 1999; en González, 2004), con una selección más selectiva y menos estructural del planeamiento, señala actuaciones singulares, estratégicas o de oportunidad. Se considera la calidad ambiental, y en la relación de la ciudad con el territorio (González, 2004). Por tales motivos, se incorporan los esquemas sostenibles recogidos en el PIO de 1995 (Plan Insular de Ordenación). Se propone una estrategia general de recualificación mediante la generación un continuo urbano costero, la diversificación de la oferta, la integración en el entorno natural, y se introducen conceptos de innovación y calidad turística. Se incorpora además los estudios de impacto ambiental.

De esta forma el planeamiento de la segunda fase fija las condiciones y estándares para su posterior desarrollo de la urbanización, interrumpiendo los procesos de hechos consumados. Se reserva áreas para su posterior urbanización y se divide el conjunto en unidades de ejecución. Sin embargo, estas operaciones seguirán sujetas a las necesidades del mercado inmobiliario. Se pasa de un planeamiento a posterior a un planeamiento apriorístico y sobredimensionado (González, 2004), lo que dio lugar a especulación del suelo en función de las expectativas y no de las necesidades reales, así como a la generación de intersticios entre parcelas y a la discontinuidad de la urbanización. Otro aspecto a destacar es la complejidad existente entre los condicionantes urbanísticos y la tramitación de licencias, así como la divergencia entre intereses económicos, sociales y públicos.

Esta divergencia de intereses entre, propietarios del suelo, inversores, promotores inmobiliarios, residentes, operadores turísticos, y por parte de la administración, puso de relieve los primeros síntomas de que nos encontramos ante una realidad urbana diferente a la de la ciudad tradicional, y por lo tanto de que se requerían mecanismos diferenciados y específicos de ocupación y gestión para la urbanización turística.

#### *5.5.2.1. La fase de la salida de la crisis (1981-1985):*

La década de los años ochenta se caracterizó y diferenció de los años anteriores por la reactivación del sector de la construcción. Las causas de este resurgir constructivo hay que buscarlo tanto en aspectos externos como en factores intrínsecos al destino.

Respecto a los factores externos, afecta positivamente la recuperación de la demanda turística debido a una coyuntura económica más favorable, la cual permite reducir los costes de operación, y que además se incrementa el gasto turístico. Estos hechos favorecieron que se generase una situación más equilibrada entre la oferta y la demanda, permitiendo un incremento de la rentabilidad en el negocio turístico. Esta mayor rentabilidad favoreció la

atracción de nuevo de inversores de capital nacional y extranjero. Estos inversores pudieron beneficiarse también de la aprobación del Plan Parcial del Campo Internacional, el cual fue uno de los principales motores de la reactivación de la actividad constructora. En el diseño de este plan parcial se intentó dar un salto cualitativo en la calidad de la urbanización. En este plan parcial se ensayan modelos de muy baja densidad combinados con servicios turísticos complementarios de carácter general como centros comerciales o parques de atracciones, que permitieron diversificar la oferta y dotar de mayor calidad al destino.

#### 5.5.2.2. *La fase de la segunda euforia (1985-2001):*

La segunda fase, de este segundo periodo de desarrollo turístico, se caracterizó por una nueva euforia urbanizadora como respuesta a un fuerte aumento de la demanda turística en el destino. Las principales causas de esta nueva vorágine edificadora hay que buscarlas en una coyuntura económica favorable en los países emisores al destino y en el reciente ingreso de España en la Unión Europea. A este nuevo contexto económico habría que sumar la reducción de los costes de desplazamiento debido a la liberación del transporte aéreo en el país. Otro hecho positivo sería el aumento de la satisfacción en la experiencia turística por parte de los turistas debido a una primera apuesta por la calidad.

Como aspectos que repercutieron negativamente durante esta fase, estarían unas previsiones de aumento de la demanda desproporcionada, las cuales justificaría una nueva fase expansiva. Por otro lado, la escases del suelo urbano o urbanizable disponible dio lugar a un aumento exponencial de su valor, y también se incrementaron los costes de la construcción debido a entre otros factores la escases de mano de obra especializada en el sector. Estos hechos harán que finalmente se vaya reduciendo los iniciales márgenes de rentabilidad y se acabe disuadiendo nuevamente a los inversores.

En este contexto se comienzan a sentar las bases para un futuro P.G.O.U., pero la urgencia por parte de los inversores de nuevo suelo disponible durante el año 1984, hizo que se firmara un convenio de urgencia entre el ayuntamiento y los promotores locales, el cual estaría vigente hasta la aprobación del P.G.O.U. Este plan general, debía establecer cómo, dónde y cuándo debería crecer el nuevo tejido de la urbanización turística. Durante el año 1986, debido a la problemática que se genera durante la redacción del P.G.O.U., lo que acabará aplazando su aprobación, se recurre nuevamente a la aprobación de Normas Subsidiarias, las cuales permitieron la aprobación de los convenios firmados previamente. Se establece un crecimiento anual de entre 10.000 y 12.000 plazas turísticas y un aumento de la edificabilidad en áreas consolidadas de baja densidad. Finalmente, el de 26 de noviembre de 1986 se aprueba definitivamente el P.G.O.U. del municipio, el cual recoge todos los sectores incluidos previamente en las Normas Subsidiarias.

A la par se comienza a apreciar un cambio de modelo en los nuevos crecimientos urbanos. El objetivo de es reconducir de forma realista la expansión de la oferta turística. El nuevo tejido turístico se diseña para dar cabida a nuevos sectores de demanda y a un turismo de mayor poder adquisitivo. Se antepone por primera vez la calidad a la cantidad, lo que favorecerá que se aumente la oferta hotelera. Este hecho favorece el cambio de calificación de algunas zonas, reduciéndose el número de camas previstas en 27.000, las camas por hectárea a 38 y se establece en 264 los m<sup>2</sup> por turista (Hernández & Parreño, 2007). Además, se excluye la posibilidad de que en el suelo urbanizable no programado se construyan nuevas camas turísticas, aunque sí se permiten nuevos usos complementarios (Tabla 12). Por otro lado, también se produce un aumento considerable de las zonas residenciales para la población residente.

En el año 1989 se produce finalmente una nueva crisis de demanda que paraliza la ejecución del planeamiento. Estos hechos son previos a un previsible nuevo conflicto en Oriente Medio el cual podría ocasionar una nueva crisis del petróleo. Estos hechos crearan nuevamente dificultades económicas para los inversores, lo que dará lugar a la salida al mercado inmobiliario de una gran parte de la oferta de alojamiento a precios reducidos. Esta nueva crisis de demanda dará lugar al cierre de muchos complejos turísticos. En el año 1996, debido a factores externos al destino se vuelve a producir una recuperación de la demanda y por consiguiente de la rentabilidad en el negocio turístico.

Tabla 12. **Planes parciales aprobados en Maspalomas-Costa Canaria (1985-00)**

| PLAN PARCIAL          | APROBACIÓN DEFINITIVA | SUPERFICIE (HAS.) | RESIDENTES | DENSIDAD (HAB./HAS.) | PROMOTOR          |
|-----------------------|-----------------------|-------------------|------------|----------------------|-------------------|
| Meloneras 2-A         | 30/04/0987            | 122,29            | 11.295     | 92,36                | LOPESAN           |
| Meloneras 2-B         | 21/06/1995            | 44,6              | 5.473      | 122,71               | Santana Cazorla   |
| Meloneras Golf        | 23/04/1999            | 105,39            | 6.874      | 65,22                | LOPESAN           |
| Pasito blanco (SUP 5) | 08/06/1999            | 16                | 6.922      | 100                  | Teo Gerlach       |
| Salobre Golf          | 01/04/1992            | 235,87            | 5.062      | 29,37                | SATOCAN           |
| Tarajalillo, sector B | 17/11/1989            | 44,88             |            | 101,5                | LOPESAN           |
| P.E.O.L. Bahía Feliz  | 25/02/1997            |                   |            |                      | Puerto Feliz S.A. |
| El Tablero 1          | 23/12/1986            | 77,6              | 1.680      | 21,68                |                   |
| Monteleón 2           | 02/08/1994            |                   |            |                      |                   |

FUENTE: Elaboración propia a partir de (Hernández & Parreño, 2007; 85)

### 5.5.2.3. *Etapas actual (2002-actualidad):*

Ya entrados el nuevo milenio la urbanización turística de Maspalomas-Costa Canaria presenta una trama continua, pero mal articulada, que rodea la dunas con una densa trama urbana, y cuyo límite norte es la autopista GC-1 (Figura 82). Las trazas de la agricultura ya casi han desaparecido. Se observa el límite que separa la zona de estructura densa, de Playa del Inglés con la de baja densidad, *bungalós* del Campo Internacional. Se aprecia el nuevo desarrollo de Costa Meloneras, resorts localizados en grandes parcelas que destacan por sus dimensiones, y la alta calidad ambiental y paisajística de las propuestas. Se introduce nueva oferta comercial, se construyen bulevares de ocio, y un palacio de congresos. Se añade un nuevo campo de golf, y se proyecta la construcción de un nuevo puerto deportivo que complementa el actual de Pasito Blanco.

## 5.6. La forma urbana de Maspalomas

La morfología y la estructura general de la urbanización turística de Maspalomas han estado condicionadas desde sus inicios por los elementos naturales. Es una ciudad turística monográfica, residencial, y de carácter efímero y temporal. Esta particularidad le aporta un alto índice de especialización funcional en servicios turísticos, y la expone a la dependencia hacia este sector económico. Su morfología se deriva del concepto de ciudad jardín, y está compuesta a partir de la adición de piezas urbanas inconexas y cerradas en sí mismas, donde la estructura viaria secundaria está delimitada por el viario principal. El resultado es una gran urbanización sin una estructura interior legible, caracteriza por el caos y el desorden, con problemas funcionales, y de apariencia caótica, al no considerarse una estructura urbana interconectada.

La ocupación del suelo se ha llevado a cabo mediante planes parciales deficientes, lo que no dio lugar a una trama urbana articulada, ni diseñada a partir de unos objetivos de ordenación

física, lo que dio lugar a que cada nueva pieza urbana no desarrollara como continuación de las preexistentes. Estas características hacen que la urbanización carezca de coherencia en su forma global, y es resultado de la improvisación con la que se han desarrollado sus diferentes planes parciales, los cuales responden a un sumatorio de piezas inconexas incapaces de generar centralidad, sin un planeamiento superior de sentido al conjunto urbano, en contra de una formación urbana clásica, articulando los nuevos crecimientos hacia la periferia y en torno a un centro histórico (González, 2004). Aún más, los planes parciales también carecen de estructura interna en sí mismos.

Figura 82. **Urbanización Playa del Inglés (2003)**



FUENTE: (DRAFT, 2006)

Los diferentes planes parciales se han delimitado según los siguientes condicionantes (Draft, 2006):

- Carretera comarcal
- Cambios de nivel (Sonneland)
- Falta de conexión peatonal entre distritos. La comunicación se hace mediante vehículos.
- Áreas con acceso restringido.
- Desarrollo histórico, los distritos pertenecen a diferentes estados de desarrollo.
- Huecos entre distritos.

Esta condición de ciudad nueva dio lugar a un tejido urbano carente de referente semiótico o urbano, y a que ninguna de las piezas generara centralidad. Por tal motivo, Maspalomas es un espacio indiferenciado, sin identidad, y sin los polos de centralidad que dieran lugar a la existencia de un espacio de apropiación colectiva como esquema de organización de la forma urbana. Este hecho ha dado lugar a un débil y atípico *policentrismo*, y a la no definición de un

centro-periferia, canalizándose esta falta de centralidad en la generación de *subcentros*, principalmente entorno a los centros comerciales, los cuales han absorbido los espacios de relación social de cada pieza urbana. Tampoco se ha generado una jerarquía en función de los usos y las escalas territoriales. Este hecho ha dado lugar a un espacio homogéneo en el sentido morfo-tipológico que no aporta valores añadidos a la construcción real de Maspalomas como ciudad (González, 2004).

La vía de acceso C-812 es el eje transversal que estructura toda la urbanización, y a la cual se conectan los diferentes planes parciales por su facilidad de accesibilidad, pero sin consideran su relación con las urbanizaciones colindantes. Por otro lado, destacar la inexistencia de un paseo marítimo que articule toda la urbanización y haga a su vez de principal espacio de ocio. Esta falta de estructura interna es un problema para la movilidad del turista y para el funcionamiento integral del destino, donde las interacciones se limitan a los servicios y equipamientos colindantes. Hay una falta de jerarquía entre sus viales, problema de espacios públicos, falta de equipamientos en zonas verdes libres, así como descuido del ajardinamiento en la ejecución de los planes parciales. En el diseño urbanístico se priorizó los espacios verdes privados frente a los públicos.

En cuanto a la edificación, se fundamenta en una arquitectura estandarizada y falta de símbolos, hay una mezcla de usos y tipologías de forma poco afortunada. En las manzanas irregulares predomina la tipología unifamiliar en todas sus variantes, a excepción de ciertos ejes y centros con altas densidades. En los ejes principales predominan los bloques de hoteles y apartamentos de hasta ocho alturas. Los edificios suelen ser abiertos, sin solución de continuidad en planta baja y el uso principal es el residencial turístico. Los bajos de estos edificios son ocupados por usos comerciales y servicios relacionados con el turismo y el ocio. El intento de aprovechamiento máximo en las parcelas ha dado lugar a una carencia de espacios libres, zonas verdes públicas, equipamientos, y a un ancho de viario insuficiente. Los escasos espacios públicos generados se corresponden con el Templo Ecuménico y la Plaza Miramar. Estas consideraciones si se tuvieron en cuenta en los últimos desarrollos urbanos, en el Campo Internacional o en Costa Meloneras, aunque con diferente fortuna en cada caso.

En las urbanizaciones para la población residente, como San Fernando y el Tablero de Maspalomas, la edificación se constituye en manzanas regulares y cerradas. En estos emplazamientos se han diversificado las actividades productivas, constituyendo fragmentos de ciudad de características morfo-tipológicas más propias de la ciudad tradicional. Constituyen una entidad urbana de mayor calidad que ha contribuido a mejorar la escena urbana.

En definitiva, el proceso urbanizador del destino Maspalomas-Costa Canaria dio lugar a un tejido urbano turístico con graves problemas estructurales y de dotación, saturado y de baja calidad urbanística (Hernández & Parreño, 2007). De morfología derivada, mixta, y pragmática donde ha prevalecido el espacio privado frente al público. Su morfología urbana es un híbrido entre el suburbio proletario y la ciudad jardín, de crecimiento en base a polígonos que concatenan la secuencia parcelación-urbanización-edificación (González, 2004). La urbanización se constituye en base a unidades cerradas de residencia unifamiliar más tramas de ciudad vertical en los ejes principales, más fragmentos de ciudad contemporánea, y zonas de resorts.

Todo ello ha dado lugar a una importante transformación del territorio, a contradicciones en su uso y sin una consideración de sus valores naturales, ocasionándose graves problemas al medio ambiente. Destaca también la ausencia de una sensibilidad arquitectónica en el diseño de la escena urbana.



## 5.7. Políticas turísticas en Maspalomas\_Costa Canaria

### 5.7.1. Marco normativo

- Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, (GOBIERNO DE CANARIAS, 2003)
- Ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo, (GOBIERNO DE CANARIAS, 2009).
- Ley 2/2013, de 29 de Mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.
- PIO- GC, (CABILDO DE GRAN CANARIA, 2010). Redactado por el arquitecto Juan César Muñoz.
- Decreto 1/2000 del 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, PIO-GC, (CABILDO DE GRAN CANARIA, 2000).
- PTEOTI-GC, (CABILDO DE GRAN CANARIA 2010b)
- PTP-8, (CABILDO DE GRAN CANARIA 2010a).
- PTP-9, (CABILDO DE GRAN CANARIA 2011).

### 5.7.2. Plan Nacional Integral de turismo

El Gobierno actual ha puesto en marcha un nuevo Plan Integral Nacional de Turismo que incluye mejoras fiscales para las empresas y actuaciones para la renovación del sector, según expresó el Presidente de Gobierno, Mariano Rajoy, en su debate de investidura. Las patronales valoraron muy positivamente el hecho de considerar el sector turístico como sector estratégico y prioritario para la economía española por parte del Gobierno.

Pero como expresa Isabel Rodríguez (2014), el actual Plan Nacional e Integral de Turismo (en adelante, PNIT) presenta una cierta desconexión en relación a los planes precedentes, los cuales tenían el propósito de impulsar la renovación con actuaciones concretas y líneas de financiación específicas. En este último plan, no se hace mención expresa a los proyectos piloto impulsados en la etapa anterior, aunque sí se mantiene el interés por la reconversión de los destinos maduros, desde otro enfoque y no apostando tanto por la inversión pública sino más bien impulsando la inversión privada. Además, se mantiene la voluntad de apoyo a los consorcios para la renovación de los destinos. También se mantienen las líneas de crédito de los fondos FOMIT para actuaciones de esponjamiento en destinos maduros (Rodríguez y Such, 2014).

### 5.7.3. Plan Turismo Español Horizonte 2020

Para lograr un modelo turístico vacacional más competitivo y sostenible, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio promueve el desarrollo del *Plan Turismo Español Horizonte 2020*. Este Plan se aprobó en Consejo de Ministros de 8 de noviembre de 2007, fruto del consenso entre el sector público y el privado. Este plan proponía reformular los modelos de desarrollo de los destinos, especialmente los de sol y playa caracterizados como maduros. En el diagnóstico de este plan se hace hincapié, tanto en el deterioro medioambiental de un elevado número de destinos asociado a un excesivo y desordenado crecimiento urbanístico,

como a la antigüedad de una parte importante de la planta de alojamiento (Rodríguez, 2014). Este plan propone responder a los retos que tiene planteado el turismo a presente y futuro a través de:

- Un nuevo modelo para los destinos turísticos maduros, mejorando su posicionamiento en los mercados
- Promover y desarrollar productos experienciales innovadores.
- Impulsar una cultura del detalle y atención al cliente.
- Avanzar en la asunción de fuertes compromisos de sostenibilidad, revalorizando recursos que fomenten un equilibrio socio-territorial del turismo.
- Profundizar en el terreno del conocimiento, promoviendo la innovación y, atrayendo y mejorando el talento.

En el contexto de uno de los cuatro proyectos piloto impulsados dentro de este programa, se redacta el *Plan de Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas*, para actuaciones en el Sur de Gran Canaria, abarcando los núcleos turísticos citados. Este plan, a modo de plan director, debía perseguir alguno de los siguientes objetivos: la mejora y renovación de los equipamientos y dotaciones, la potenciación de los recursos turísticos, la diversificación de la oferta *alojativa* y complementaria de ocio; la implantación de servicios de información turística, promover la inversión privada en la renovación edificatoria y comercial, y la implantación de actividades complementarias para, , aportar una mayor calidad al espacio turístico urbano (Rodríguez y Such, 2014).

#### 5.7.4. Consorcio para la rehabilitación turística del sur de Gran Canaria

A tres de noviembre de 2008 se firmó un convenio de colaboración entre el Instituto de Turismo de España (Turespaña), la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria, y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, con el objetivo de poner en marcha la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas. Fruto de este convenio se puso en marcha el Consorcio, el cual es un órgano eminentemente técnico, no político, para gestionar las competencias que le deleguen sus miembros. El Consorcio podrá tener capacidad para prestar los servicios públicos que se le encomienden, contando con el impulso, el compromiso y la confianza de las cuatro administraciones que lo integran y lo gobiernan. El director del consorcio es el arquitecto Juan César Muñoz, y su principal función es la de coordinar con el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana el conjunto de actuaciones a llevar a cabo, para conseguir que Maspalomas sea un destino con el máximo nivel de prestaciones.

El Consorcio debe de impulsar las actuaciones necesarias para convertir la zona turística del sur de Gran Canaria en un espacio de oportunidades económicas, para la inversión y el empleo. Para ello, el Consorcio redactó el Plan de Rehabilitación Integral (Plan de Rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas), en el cual se expone una visión de los problemas de la zona turística y de la forma de abordarlos, bajo un enfoque global y con amplia perspectiva temporal. Las funciones del consorcio son procurar el consenso en las decisiones, una coordinación eficaz entre las administraciones y el sector empresarial, y asegurar que todas las instituciones sociales, culturales, profesionales y científicas de la isla, conozcan y sean partícipes del proceso, el cual debe servir para recuperar el prestigio y la vitalidad de uno de los destinos turísticos más importantes del país.

El Consorcio para la Rehabilitación de las Zonas Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas se creó como un órgano facultado para formular y ejecutar la nueva ordenación del ámbito de actuación. Incluso, se contemplaba la posibilidad de que asuma las competencias que se derivaran de la delimitación de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas como áreas de rehabilitación integral, al amparo de lo dispuesto en el artículo 144 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias (BOE nº 27 de 31/01/2009). Bajo este planteamiento, el consorcio, dotado de competencias jurídico-administrativas y urbanísticas, asume la gestión del plan de rehabilitación a elaborar con carácter integral, lo que garantiza una visión de conjunto común para todos los espacios incluidos en su área de actuación (Rodríguez, 2014).

El ámbito de este Plan suma los territorios sometidos a los planeamientos territoriales parciales PTP-8 y PTP-9 y se extiende desde Bahía Feliz hasta el Faro de Maspalomas, en la franja comprendida entre la línea de costa y la GC-1. Al territorio comprendido en estos dos planes territoriales hay que añadir el litoral en su sentido amplio, ya que en ocasiones el litoral se incluye dentro del ámbito de esos planes y en otras queda excluido, como en el caso concreto del campo *dunar* que el PIO de Gran Canaria excluye del ámbito del PTP-8 (Consorcio para la rehabilitación turística del Sur de Gran Canaria, 2009).

#### *5.7.5. Plan de Infraestructuras y Calidad Turística de Canarias*

El Plan de Infraestructuras y Calidad Turística de Canarias, fue concebido por la Consejería de turismo del Gobierno de Canarias como un "Convenio suscrito entre el Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares para el periodo 2001-2006, para actuaciones de mejoras en infraestructura turística en las islas. Se financia al 50% por el Gobierno y el 50% por los Cabildos Insulares. El objeto de este plan es la potenciación de las actividades turísticas de las islas y procurar un adecuado desarrollo urbanístico y de servicios en los distintos enclaves turísticos, así como el acondicionamiento de los elementos del territorio necesarios para sustentar la diversificación de la oferta. En el marco de este convenio, se han ejecutado una serie de actuaciones en las diferentes islas, elegidas por su carácter ejemplar y por su mayor potencial de impulso sobre la renovación de la oferta de alojamiento" (Rodríguez, 2014).

#### *5.7.6. Plan de Rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (1ª fase)*

El Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria promueve en 2009 el Plan de Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, redactado por HS Ingeniería (HS ingeniería, 2009), el cual se plantea como un plan sectorial estratégico. Su ámbito de actuación está sometido a dos Planes Territoriales Parciales (en adelante, PTP), el PTP-8 para la Regeneración y estructuración del espacio consolidado de Playa del Inglés y el PTP-9 para la ordenación del espacio turístico comprendido entre las carreteras GC-1 y GC-500, en San Bartolomé de Tirajana. El Sur de Gran Canaria constituye uno de los centros turísticos más importantes del mundo, recibiendo alrededor de 2.300.000 turistas cada año. Aun así, como se ha expuesto, este destino presenta una importante obsolescencia de la planta de alojamiento hotelero, junto a un déficit en las infraestructuras de saneamiento y de servicios básicos (falta de recogida selectiva de basura y de transporte público, etc) (Rodríguez y Such, 2014).

Entre las actuaciones del plan están, analizar la situación actual de los espacios libres e infraestructuras en la zona, el establecimiento de un conjunto de hitos o intervenciones físicas

en el entramado urbano, la identificación de los nuevos equipamientos y servicios públicos a implantar en los espacios libres, etc. Este plan no ordena ni urbanística ni territorialmente, sino que se encarga de planificar las inversiones a partir del planeamiento previo. En este Plan, con una concepción integral, desarrolla siete estrategias, el litoral, la movilidad, el nuevo espacio urbano, la reducción de la carga, la variable ambiental, el cambio climático, las señas de identidad, los grandes equipamientos, y el propio consorcio como estrategia.

Se plantean varias líneas de actuación, aunque las que han de impulsar el cambio de modelo y la creación de nuevos negocios más innovadores, es la relativa al litoral y su mayor accesibilidad junto con la concerniente a grandes equipamientos. Precisamente, en la actuación litoral, se incluye la construcción de los puertos deportivos de Bahía Feliz y Meloneras, ya previstos en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, como elementos de referencia, proponiéndose su conexión mediante un paseo marítimo-parque-bulevar así como a través de la carretera GC-500 (Rodríguez y Such, 2014).

El objetivo de la *estrategia litoral* es revalorizar la urbanización existente, multiplicando las oportunidades de negocio en el área de actuación, mediante el impulso de este paseo marítimo como espacio público que conecte todo el litoral. Se trata de dar la vuelta al espacio turístico el cual se configura de espaldas al litoral, el cual es la principal lógica interna de este espacio económico. Este eje litoral debe de tener el atributo de la polifuncionalidad, debe de mejorar la accesibilidad al mar, debe de conectar todos los espacios relevantes, y debe de ser el mismo un espacio de ocio. De esta forma se trata de potenciar el litoral en su función de bulevar, de parque y de referente continuo al que podamos añadir su funcionalidad como escenario.

Según el PTEOTI-GC (Cabildo de Gran Canaria, 2010a), esta franja costera debe cumplir la condición de bulevar litoral y bulevar de naturaleza. En esta estrategia litoral se enumeran sus recursos ociosos, dotándoles un uso para la mejora de la oferta turística y ciudadana, y para la mejora de la accesibilidad al espacio público. Estos recursos se clasifican de la siguiente forma, Bulevar litoral (BL), Bulevar de la Naturaleza (BN), Parque (P), Referente (R), y Escenario (E). El éxito de esta estrategia pasa por conseguir un paseo litoral que aporte solución de continuidad. Una vez articulado el paseo, este debiera adquirir la condición de parque mediante la anexión de zonas verdes, plazas y aparcamientos, constituyendo ensanches interiores y exteriores al paseo, así como miradores. La condición de bulevar la adquiere mediante su relación con el contexto, accesos desde el mar, la conexión y accesibilidad en tierra mediante ejes transversales, etc. (HS ingeniería, 2009).

Otra de las estrategias de este plan es *la movilidad*, la cual puede transformar el espacio económico mediante la transformación de la propia movilidad, permitiendo una re-conceptualización de este espacio. Se trata de transformar esta urbanización turística en un gran *resort*, desde la variedad de actividades, experiencias turísticas y bajo una única imagen de marca (HS ingeniería, 2009). La movilidad debe de ser el agente de la competitividad, no desde la remodelación de la estructura viaria, sino desde la transformación del mismo viario en una red operativa que produzca economías adicionales, suprimiendo y trazando nuevos viales.

Se asume la propuesta de reducir el tráfico motorizado contenido en el PTP-8 y, con tal fin, se prevé la implantación de un tren ligero y de un nuevo sistema viario apoyado en la GC-1, para permitir liberar de tráfico la carretera GC-500, y proceder a su transformación en bulevar. Se persiguen aquí dos fines, la reducción del estrés urbano potenciando los movimientos no motorizados y la disolución de aceras y calzadas, generando un espacio de gran movilidad y accesibilidad peatonal que favorezca el aumento cualitativo de la actividad comercial y de servicios, potenciando de esta manera la experiencia urbana. En síntesis se trata de transformar toda la urbanización en un gran bulevar.

La especialización de la urbanización turística en la producción y comercialización de actividades de ocio, hace que se la identifique antes como un resort que como a una ciudad. Esto afecta a la velocidad, factor que en este tipo de ciudad no es menos relevante que en la ciudad tradicional. Por lo tanto, afecta a los modos de transporte público y a la configuración de las calles, por lo que requieren de una funcionalidad diferente, según un modelo de espacio público, movilidad y transporte específico. El pavimento, como elemento configurador de la red viaria, debe de ser pensado para personas y no para vehículos, y permitir una rápida integración de los espacios de ocio con el resto de la ciudad. En la propuesta para Maspalomas, la red viaria se jerarquiza en tres niveles, desde el bulevar de ocio hasta las calles resort de velocidad 30. De igual forma el transporte público se jerarquiza en tres niveles.

En cuanto a la estrategia para la *reducción de la carga*, el plan se limita a señalar actuaciones que se concreten en estudios a realizar. Sin embargo, se sugiere utilizar la huella ecológica como método para evaluar la *capacidad de carga*. Se introduce la necesidad de alcanzar un destino sostenible, donde los principales obstáculos para ello son el consumo de energía y el uso de los recursos, acciones que producen en el ecosistema natural un *impacto ambiental*. No se trata únicamente de un problema urbanístico, de oferta, precio, o demanda, sino de abordar la cuestión desde una nueva economía ecológica, la cual nos permita introducir medidas no solo cuantitativas, sino también cualitativas. Además, se introducen recomendaciones para elaborar planes para el uso de recursos como el agua o el tratamiento de los residuos, el ruido, y el impacto ambiental que generará la rehabilitación de la edificación.

En relación a la *estrategia de adaptación al cambio climático y preservación de los sistemas*, se menciona en este plan, que es preciso establecer un protocolo de conservación y seguimiento, que informe de la evolución del sistema natural, permitiendo revisar sus objetivos y creando un sistema de indicadores que permitan evaluar la evolución de los distintos elementos del sistema natural, definiendo las acciones necesarias para ajustar la evolución del sistema a los objetivos señalados.

En el capítulo de los grandes equipamientos, concebidos como elementos de atracción, se plantean en este plan cuatro proyectos: la construcción de un parque temático, el Acuario-Aula del Mar, y un centro de interpretación etnológico en el Faro de Maspalomas, junto con la especialización en turismo de la salud y el deportivo de alta competición, dirigidos a captar demanda de alto nivel (Rodríguez y Such, 2014).

#### 5.7.7. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC)

Los Planes Insulares de Ordenación se fundamentan en el desarrollo de las infraestructuras o sectores territoriales que trascienden el ámbito competencial municipal. Los planes insulares de ordenación toman como unidad de referencia la isla, para desarrollar las políticas territoriales y medioambientales que se proyecten, basándose en el evidente hecho geográfico y en los distintos modelos que se han generado a lo largo de la historia, y que requieren de sus propios tratamientos. Son por tanto, instrumentos de ordenación de los recursos naturales, de ámbito territorial y con competencias urbanísticas en una isla. Definen el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible.

Sus determinaciones se establecen en el marco de las Directrices de Ordenación del Territorio, y tienen carácter vinculante sobre los instrumentos de ordenación de espacios naturales, los planes territoriales de ámbito inferior al insular, y los planes de ordenación urbanística. Han de contener las determinaciones exigidas por la legislación vigente para los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Por otro lado, incluyen de manera especial la ordenación de

aquellas actividades que, como el turismo o los recursos extractivos, han de ser manifiestamente objeto de una política insular.

El vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC) se aprobó mediante Decreto 277/2003 de 11 de noviembre. Por Decreto 68/2004, de 25 de mayo, se subsanan las deficiencias no sustanciales del PIO-GC y se ordena la publicación de la normativa hoy vigente. El PIO-GC establece la zonificación territorial de la isla siguiendo los criterios del Decreto 6/1997, de 21 de Enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, y con referencia a la categorización del suelo rústico regulada en el TRLOT. El plan insular prevé el desarrollo de una serie de Planes Territoriales Parciales, la mayoría de ellos sobre la franja litoral:

- PTP 1 Litoral de Levante de Las Palmas de GC.
- PTP 2 Frente Portuario de las Palmas de GC.
- PTP 3 Regeneración Turística de Las Canteras en Las Palmas de GC.
- PTP 4 Barranco del Guinguada.
- PTP 5 Ordenación del Corredor y Territorio Costero de Telde.
- PTP 6.a Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito a: Sector Litoral Aeropuerto / Barranco de Tirajana.
- PTP 6.b Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito b: Sector Interior Cruce de Arinaga / El Doctoral.
- PTP 6.c Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamientos en la Plataforma Litoral del Este – Subámbito c: Sector Transversal Zona Industrial de Arinaga – Bahía de Formas.
- PTP 7 Área de Oportunidad para la Ordenación y desarrollo de Actividades Económicas e Industriales entre Telde e Ingenio.
- PTP 8 Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés.
- PTP 9 Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 (C- 812) en San Bartolomé de Tirajana.
- PTP 10 Santa Águeda.
- PTP 11 Zona Mixta Arguineguín – Cornisa del Suroeste.
- PTP 12 Área comprendida entre Puerto Rico y Playa del Cura.
- PTP 13 Enclaves Turísticos en La Aldea.
- PTP 14 Área de Centralidad de Gáldar y Santa María de Guía.
- PTP 15 Litoral del Norte (Aruca – Moya – Sta. M<sup>a</sup> de Guía).
- PTP 16 Costa Taurito. LITOMAC. Recopilación, análisis y evaluación de la información territorial y ambiental 25

El PIO-GC prevé una serie de acciones relevantes para el desarrollo turístico, entre las que se encuentran:

- Paseos Marítimos. Son los elementos que, por mejora o cambio de carácter de vías existentes, o por nueva implantación, organizan la accesibilidad para paseo y recreo en el borde marítimo, y siempre con características de respeto ambiental y paisajístico acordes con tales funciones y con su posición.
- Actuación en Playas. Se refiere a las intervenciones sobre el borde litoral para la creación o regeneración de nuevas playas o mejora de las existentes.
- Recuperación de Servidumbre / Tratamiento de Fachada Marítima. Se refiere a las intervenciones sobre el borde litoral para la recuperación de la franja de servidumbre y de la fachada marítima.



- Actuación Portuaria Náutica: Representan los tipos de actuaciones relacionados con la actividad portuaria y náutica para el transporte de pasajeros y mercancías y refugio de embarcaciones en general que han de ser objeto de intervención para ampliación, mejora o cambios en su actividad, y aquéllos cuya nueva implantación queda indicada en el Plan. Se distinguen en los Planos de Ordenación y Estructura del Territorio cuatro tipos de actuaciones:
- Puerto Comercial / Transporte / Pesquero: Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones para el transporte de pasajeros y mercancías, y/o la actividad pesquera, pudiéndose complementar con la deportiva.
- Puerto Deportivo / Turístico: Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, con un número superior a los 100 atraques.
- Instalación Náutica: Conjunto de obras náuticas e instalaciones terrestres que proporcionan refugio y servicio a las embarcaciones de tipo deportivo o turístico, con un número inferior a los 100 atraques.
- Embarcaderos: Instalaciones marítimas destinadas a facilitar el embarque de pasajeros a bordo de embarcaciones deportivas y de recreo.
- También establece Áreas de Interés Insular, entre las que se encuentran:
  - Estrategia de la Costa Norte: Incluye el conjunto de piezas territoriales a las que el Plan confía el desarrollo, activación y regeneración de la plataforma costera Norte, en relación con la nueva accesibilidad que introduce la autopista costera
  - Litoral a Preservar con Valor Estructurante: Constituyen los tramos de la franja litoral que se preservan por su cualidad de vacío de valor estructurante en la medida en que contribuyen a la conformación del paisaje costero, impidiéndose su transformación por este motivo, además de por los valores ambientales o naturales que presenten.

Relativo a este plan, según el cap. I del tít. IV de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, destinado a la ordenación del suelo y del territorio, el art. 58 de la mencionada Ley señala que tales planes insulares deberán contener previsiones suficientes para aquellas zonas en las que concurra la circunstancia de tratarse de zona o núcleo a rehabilitar, o ser zona mixta, donde la presencia de edificaciones turísticas pueda producir, junto con otras residenciales o industriales, efectos aditivos que pongan en peligro la calidad turística de la zona o, finalmente, tratarse de zonas insuficientemente dotadas e infraestructuras y equipamientos en relación con el número de camas turísticas de la zona.

Si se unen todas esas consideraciones se observa que debajo late una consideración negativa de la actividad turística, en el sentido antes expuesto de que supone o se considera un riesgo o una amenaza para la sostenibilidad del archipiélago, y la única visión que merece en una legislación propiamente turística, en lo que a su planificación se refiere, es de carácter negativo, para limitar, establecer capacidades máximas o señalar exclusivamente zonas con cierto grado de degradación o problemática, pero no en cambio para establecer determinaciones en positivo, como pueden ser las destinadas a identificar, ordenar y preservar zonas con interés turístico para su desarrollo presente y futuro, no necesariamente mediante su urbanización y edificación, sino a través de su puesta en uso racional o incluso su preservación estricta por razones turísticas, o para establecer pautas de ordenación urbanística y territorial propiamente dichas (Rodríguez, 2014).

### 5.7.8. Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de la Isla de Gran Canaria (PTEOTI-GC)

El objetivo del PTEOTI-GC, (Cabildo de Gran Canaria 2010a) es establecer para Gran Canaria unas previsiones de desarrollo territorial y turístico. El desarrollo de este plan territorial sectorial se fundamenta en la ley 19/2003, de 14 de Abril de Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, (Gobierno de Canarias, 2003), y su posterior modificación la ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo, (Gobierno de Canarias, 2009).

En la resolución de 28 de febrero de 2014, se hace público el Acuerdo de aprobación definitiva y de la documentación normativa del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de la isla de Gran Canaria (PTEOTI-GC), aprobado definitivamente por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 28 y 30 de noviembre de 2011. La finalidad principal del PTEOTI es la adaptación de la ordenación turística a los límites y ritmos de crecimiento que fije trienalmente el Parlamento de Canarias, siendo un instrumento ágil, cuyas determinaciones podrían imponerse a las propias de los planes insulares de ordenación (Rodríguez, 2014).

Entre los objetivos básicos del PTEOTI-GC cabría destacar; la protección del suelo, del paisaje, del patrimonio histórico, del arqueológico, la protección de la flora, la fauna, el control de la calidad del aire, del agua y la creación de infraestructuras, en concordancia con los usos del suelo y respetando las zonas de valor agrícola, patrimonio cultural, los núcleos de población y los espacios naturales protegidos. A través de este plan no se pretende suplantar los instrumentos clave de la ordenación canaria del territorio y los recursos naturales, pero se les encomiendan funciones impropias de su carácter transitorio, como las relativas a previsiones específicas del desarrollo turístico, como criterios de localización de la oferta *alojativa*, o criterios para la reclasificación o recalificación, por el planeamiento general, de los sectores y ámbitos de suelo con destino *alojativo* turístico, para la sectorización del suelo urbanizable no sectorizado con destino turístico, y para la revisión del planeamiento de desarrollo (Rodríguez, 2014).

Desde el punto de vista ambiental el PTEOTI-GC recoge los objetivos ambientales del PIO-GC, (Cabildo de Gran Canaria, 2010a), y los de protección del medio ambiente y del paisaje exigidos en el Decreto 1/2000, de 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, (Cabildo de Gran Canaria, 2000). Como herramientas para afrontar la renovación urbana del DTC Maspalomas\_Costa Canaria, el PTEOTI-GC propone, la especialización de los suelos mixtos, la potenciación de la renovación mediante incentivos de nuevas camas asociadas a la renovación, los convenios de sustitución, los cuales permitirán esponjar la trama urbana, o las nuevas herramientas de planeamiento incorporadas en la Ley 6/2009.

Los incentivos para potenciar la renovación del sector, combinados con los instrumentos de planificación y gestión urbana y territorial deben facilitar la necesaria renovación a través de planes especiales y áreas de gestión integrada. Además se debe preservar el suelo de mayor valor turístico, crear una reserva de suelo que permita introducir en las urbanizaciones turísticas equipamientos turísticos estructurales, y aumentar la calidad mediante la implementación de equipamientos que aumenten la oferta de ocio.

Uno de los aspectos destacados de este plan es la especialización y compatibilidad de los usos turístico y residencial en las piezas turísticas mixtas. *La especialización turística*, es una de las problemáticas que se plantea en este plan. La convivencia entre el uso residencial y el turístico

en zonas mixtas es una situación indeseable para ambos usos. Según el PIO-GC se debe proteger del uso residencial todo aquel suelo de cierto valor turístico. Los principales factores que determinan un cambio de uso turístico a residencial permanente, son comunes a otros destinos turísticos españoles, y esto se produciría en zonas de gran atractivo natural, donde existe una sobreoferta que conlleva una pérdida de atractivo del destino, con una pérdida de demanda, donde existe una demanda de viviendas y un cambio del modelo de negocio, de explotación a alquiler. Esta última consideración se considera no acertada, ya que va en contra de las opiniones previas expresadas en este documento sobre la conveniencia de iniciar procesos de transformación urbana en los destinos que aporten urbanidad a los mismos.

Según el PIO-GC, las consecuencias negativas de éste último hecho serían las siguientes; se generarían problemas de convivencia, una degradación del entorno turístico, una pérdida de atractivo del destino y una probable imposibilidad de regenerar el destino turístico. Además, en el caso de Gran Canaria, estos factores se vería agravados por ciertas características propias como; la atomización de la propiedad, inmuebles susceptibles de fácil renovación, una falta de regulación específica y una escasa oferta residencial. Ésta es una visión no actualizada, ya que precisamente, los destinos necesitan de aumentar su calidad urbana e identidad como hecho diferenciador frente a otros destinos, de hecho, como ha expresado Trinitat Rovira (2014), estos procesos de *residencialización* ya se están produciendo de forma espontánea en algunos destinos de la Costa Brava. La búsqueda de una identidad para el destino, pasa por la acción de generar ciudad.

Por el contrario, las directrices plantean evitar el uso mixto en las piezas turísticas y este plan lo desarrolla normativamente delimitando las zonas donde se permite un uso mixto, o donde se promueve la especialización. Por lo tanto este plan diferencia entre las siguientes piezas de suelo turístico; las piezas turísticas de uso mixto, las piezas turísticas mixtas con especialización residencial y las piezas turísticas mixtas con especialización de uso turístico.

En cuanto al turismo residencial en los ámbitos turísticos. Se establece una diferencia entre lo que sería el uso residencial permanente y el alojamiento temporal no turístico, vacacional o de ocio. Éste último tiene un fuerte vínculo con el producto turístico tradicional, pudiendo incluso formularse como una variante del uso del suelo. Sin embargo según el PIO-GC y en la línea de lo expuesto, el primero es considerado como incompatible con el uso turístico, y ambos usos residenciales son penalizados en la planificación territorial sectorial turística de la isla. Sin embargo el ICEX (Instituto Español De Comercio Exterior) destaca la importancia que este sector tiene para el turismo español.

Para EXCELTUR, también existe una incompatibilidad el uso turístico y el residencial permanente. Desde esta institución se propone, contener aunque no prohibir la construcción de nuevas plazas, aunque dando prioridad a la renovación, rehabilitar los tejidos urbanos y mejorar los equipamientos: *“preservar y reforzar el entorno y el atractivo del espacio turístico donde se localizan los establecimientos reglados, a la vez que trabajar en una combinación equilibrada de tipologías alojativas entre regladas y residenciales que respondan a un posicionamiento sostenible y a la conceptualización de nuevos espacios y productos turísticos con unos equipamientos complementarios que potencien la competitividad y el valor añadido del conjunto del destino y sean capaces de atraer y fidelizar un perfil de demanda más diversificado e interesante”*, (Exceltur, 2005).

Como objetivo, EXELTUR en el momento de la redacción de. *Impacto de los modelos de desarrollo turístico en el litoral mediterráneo y las islas*, (Exceltur, 2005), propone un crecimiento controlado del turismo reglado, turismo residencial y la residencia permanente. Los números que propone, sustentan un análisis detallado del efecto ambiental de los diferentes usos y de la generación y empleo de cada uno de ellos. El PTEOTI-GC propone un crecimiento

del 14% para el turismo reglado y un 16% al residencial permanente y al turismo residencial, por lo que un 47% se destinaría al turismo reglado y un 53% al residencial. Este plan pretende encontrar una distribución idónea entre turismo reglado y residencial temporal, y el permanente lo localiza fuera de las piezas turísticas. Por tanto se considera un crecimiento del 65% para el turismo reglado y un 35% para el residencial temporal dentro de las piezas turísticas. Este plan, considera el alojamiento temporal no turístico como un producto turístico que convive con el uso turístico sin la necesidad de que la pieza turística sea considerada como de uso mixto. Sin embargo esta compatibilidad solo se considerará en las piezas turísticas consolidadas o en proceso de consolidación, (cumpliendo requisitos, artículo 50b Del Decreto Legislativo Canario 1/2000).

- El PTEOTI-GC, aumentar en un 30% el porcentaje de alojamiento temporal no turístico permitido por el PIO-GC, en las piezas turísticas consolidadas o en proceso de ello, con el objetivo de impulsar su especialización en uso turístico debido a los siguientes motivos:
  - Es necesario un equilibrio entre el uso turístico reglado y el residencial.
  - Experiencias previas demuestran que una convivencia equilibrada potencia el destino.
  - El ATNT contribuiría a mitigar los efectos de la crisis económica actual favoreciendo la inversión.
  - El Gobierno de Canarias ha flexibilizado la especialización de usos de los suelos turísticos. Intentar reconducir el aumento del uso residencial hacia el ATNT.
  - El impacto en Gran Canaria de este aumento al 30% de ATNT no supondría un gran impacto, afectaría apenas a un 3% de las plazas *alojativas*.

Otro aspecto destacado de este plan, es *la renovación edificatoria y el registro de plazas alojativas*. Para las Directrices (18 a 23, Capítulo III) y la Ley 6/2009, el objetivo prioritario es la renovación de la planta *alojativa*. Sin embargo, esta legislación han sido hasta el momento insuficiente para favorecer la renovación masiva y eficaz que necesita la planta *alojativa* de Gran Canaria. Estas obras de rehabilitación pueden acogerse a los incentivos REF (Régimen Económico y Fiscal de Canarias), en concreto en la Reserva para Inversiones en Canarias, (RIC). El objetivo del PTEOTI es de acuerdo con las competencias que le da la Ley de Directrices fijar una estrategia eficaz de renovación y rehabilitación, a partir de las determinaciones turísticas del Plan Insular y los estudios existentes, para así, construir un nuevo modelo de ciudad turística. El PTEOTI por su posición dentro del sistema de planeamiento no puede resolver todos los retos que plantean esas actuaciones, pero si puede trazar un modelo de ciudad turística a partir de un estudio de campo crítico y realista. Sin embargo, en la idea de ciudad turística que expone este plan, no se asume el hecho real de crear ciudad, lo que quiere decir urbanidad, ya que excluye el uso residencial.

El TRLOT y de ENC, describe los derechos y obligaciones de los propietarios en estos tipos de suelo y ofrece ciertos instrumentos de intervención pública en los mismos, pero su mera existencia supone la culminación de una serie de deberes urbanísticos y la consiguiente adquisición o *patrimonialización* del aprovechamiento urbanísticos. Por tanto la renovación edificatoria y la renovación en suelo urbano consolidado requieren soluciones imaginativas e incentivos urbanísticos, económicos o fiscales, que hagan rentable la operación para el propietario o promotor de la renovación.

El estudio Económico y Financiero del PTEOTI-GC y sus Anexos incluyen tres modelos de renovación para tres complejos donde se demuestra que los incentivos de las Directrices son insuficientes. Por otra parte, estudios sobre la planta *alojativa* de San Bartolomé de Tirajana elaborados por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, además de los del PTP-8 reafirman la necesidad de inversión, y de crear estímulos que animen a la iniciativa privada. De estos estudios se extrae que cuando se incentiva la inversión sube la rentabilidad y por lo tanto

umentan las posibilidades de inversión. Por ejemplo a través de una flexibilización de la RIC, con incentivos regionales o autorizando un mayor número de plazas *alojativas*. El PTEOTI-GC apuesta por una combinación de todos estos instrumentos.

*El registro de plazas alojativas* es un instrumento de gestión que surge con la idea de agilizar la renovación edificatoria y la rehabilitación urbana. Según los procedimientos previstos en la ley 6/2009 y el reglamento del PTEOTI-GC se crea un registro de plazas *alojativas* que permite gestionar el derecho a autorizaciones previas, transmisibilidad de plazas y las garantías a terceros.

El PTEOTI-GC debe de hacer compatibles las operaciones clásicas de gestión urbanística en nuestro derecho, con los incentivos de los artículos 12 y 13 de la Ley de Directrices. De este modo los convenios urbanísticos de sustitución permiten obtener nuevo suelo urbanizable donde ubicar el nuevo aprovechamiento turístico obtenido de la rehabilitación. De aquí, que además del suelo urbano consolidado habrá que gestionar un nuevo suelo urbanizable, (artículo 8.c, del Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de Junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo). Los incentivos que se aportan son muy superiores a los de la mera rehabilitación, haciendo más rentables las operaciones de todos los implicados, incluido el interés general de la rehabilitación, cumpliéndose el principio constitucional del artículo 47. Además se cumple con el principio básico del derecho urbanístico español, según el cual debe de *equidistribuirse* los beneficios y las cargas.

En cuanto a la *rehabilitación urbana*, el PTEOTI plantea un modelo de rehabilitación urbana basado en los *bulevares de ocio* y *la regulación de los instrumentos urbanísticos*, y los *convenios de sustitución*, Ley 6/2009. El PTEOTI-GC hace una clasificación entre *piezas* y *productos*. Las piezas son conjuntos urbanísticos o urbanizaciones y los productos son los edificios que las componen. Esta sucesión de piezas inconexas en torno a un centro comercial sería la estructura urbana que da lugar a los conglomerados urbanos actuales.

El PTEOTI-GC plantea introducir esta nueva categoría urbana, el *Bulevar de Ocio* para organizar junto a las otras dos categorías el ocio de estas ciudades. Según este Plan, un bulevar de ocio es un espacio urbano que conecta dos o más piezas turísticas contiguas, concentra equipamientos y oferta de ocio, comunica los suelos turísticos y residencial en invierte la formación concéntrica y de pequeña escala introduciendo una nueva organización espacial. Los espacios entre bulevares se destinan a las diferentes modalidades de alojamiento (HS Ingeniería, 2009). Esta propuesta basada en nuevos bulevares de ocio, podrían orientar y redirigir la renovación edificatoria.

El objetivo de esta nueva categoría urbana es la de conectar peatonalmente dos o más piezas turísticas, articulando equipamientos y el ocio en general. Constituyen puntos de encuentro entre la población local y el turista, comunicando los suelos residencial y turístico. Esta nueva organización espacial facilita al turista la orientación y el conocimiento de la zona, (Lynch, 1960). Los espacios entre bulevares liberados de equipamientos, se podrán destinar a las diferentes modalidades *alojativas*.

En definitiva, los bulevares son paseos peatonales con dotaciones de ocio turístico sin solución de continuidad. Conforman un continuo peatonal y cada uno de ellos posee carácter y conformación espacial propia. El bulevar está formado por un gran espacio libre central más parcelas tangentes a ambos lados. Esta estructura aporta legibilidad al entramado urbano ya que cada pieza o producto turístico se sitúa en torno a uno u otro bulevar. Los bulevares albergarán equipamientos, dotaciones, intercambiadores de transporte, espacios libres y parques, etc. Otro tipo de equipamientos terciarios, oficinas, comercial, ocuparán menos del

30%. La rehabilitación urbanística aquí, no se plantea como una simple sustitución de los productos obsoletos, sino como un nuevo modelo de organización espacial y urbanística que dirija los procesos de renovación de la edificación.

El potencial de cada producto viene definido por su posición en relación a cada bulevar. Esta relación puede ser de *tangencia*, de *doble tangencia* o *exterior al bulevar*. De esta forma, las parcelas exteriores serán de uso *alojativo*, y conforme aumente su nivel de tangencia, se irá priorizando en ocio en función del nivel de intensidad de cada bulevar. De esta forma se sigue la línea de la directriz 20, *rehabilitación sirva de impulso a la renovación de la edificación, dando lugar a un proceso final de retroalimentación*. Las parcelas tangentes al bulevar se renovarán con incentivos de edificabilidad en usos relacionados con el comercio y el ocio, por otro lado las parcelas no tangentes se renovarán con incentivos de camas. La idea es trasladar algunos centros comerciales obsoletos interiores a nuevas parcelas junto al bulevar.

Se trata de que el urbanismo organice y dirija de manera flexible las energías de la inversión privada y las cualidades de cada zona turística. Los parámetros urbanísticos son las tipologías, los usos y las intensidades. El modelo propuesto pretende reorientar la cualidad social que ha tenido el modelo actual, donde pequeños propietarios de los establecimientos turísticos se han beneficiado de las rentas del sector. Sin embargo la gestión profesional de estos complejos impide la participación directa del pequeño empresario en el negocio. La idea del PTEOTI-GC es la de orientar a la inversión de estos pequeños empresarios hacia la creación de pequeños negocios en los bulevares, de esta forma se sustituye la propiedad inmobiliaria fragmentada de los complejos *alojativos* hacia pequeños establecimientos y locales comerciales en los bulevares.

Para la propuesta y diseño de los bulevares se han tenido en cuenta aspectos de la Ley 19/2009, como son la *jerarquización del viario*, la *organización del equipamiento* y de los *espacios libres*. También aspectos recogidos en el PIO-GC, como es el *Eje Verde Estructurante*. Entre las propuestas está la transformación de la C-812, La Avenida de Tirajana, el paseo marítimo de San Agustín a Playa del Inglés, el Barranco de Maspalomas, el litoral desde Arguiguín hasta Puerto Rico, el litoral Puerto Rico Mogán y el Barranco de Mogán. De aquí se extrae que existen varios tipos de Bulevares, los costeros, los transversales a la costa y los interiores. La propuesta de los bulevares se inspira en la gran variedad de paseos peatonales actuales, como el Camino de Santiago, los paseos marítimos, como Ocean's Drive en Miami Beach o el Strip de Las Vegas. Por este último aspecto se propone tematizar los bulevares en tres tipos, los Bulevares de Ocio Litoral, Los Bulevares de Ocio Urbano y los Bulevares de Ocio de la Naturaleza.

Los convenios de sustitución abordan la problemática de los suelos urbanos consolidados, S.U.C., que necesitan reforma o rehabilitación integral. En estos suelos se suele requerir una menor intensidad edificatoria, la implantación de nuevos equipamientos, de zonas libres, o la sustitución de la planta *alojativa* o las infraestructuras de ocio, mediante las correspondientes operaciones de reforma interior a través de gestión urbanística, pública o privada. Este suelo podrá volver a calificarse como suelo urbano no consolidado y urbanizable cuando se justifique la necesidad de la renovación en los planes territoriales o urbanísticos. Así se podrán delimitar las unidades de actuación que sirvan para distribuir los beneficios y las cargas.

*Las dispensas del cumplimiento de los estándares turísticos.* Uno de los problemas que plantea la renovación de un complejo turístico es adecuarse a la Ley de Ordenación del Turismo 7/1995. (Gobierno de Canaria, 1995). Esta ley prevé la concesión de ciertas *dispensas* en casos excepcionales, aunque sin embargo son muy difíciles de aplicar y generan inseguridad jurídica. Por tanto el PTEOTI trata de facilitar esta indeterminación a través de la concesión de ciertas dispensas mediante un baremo de puntos. Los criterios que se prevén para la obtención



de dispensas son los siguientes: Una *inversión comprometida*, *incremento de la categoría* del establecimiento, *reducción de la capacidad alojativa* autorizada y por último *la calidad*. A cada uno de estos estándares se le asignará una puntuación de entre 0 y 3, que según una fórmula debe de dar un valor superior a 50.

En cuanto a la *modulación del crecimiento*, el modelo de las directrices parte del principio del crecimiento cero, con algunas pequeñas excepciones. La Ley 6/2009 propone algunas medidas que suavizan el modelo de las directrices permitiendo *nuevos crecimientos ligados a la renovación* de los establecimientos turísticos o *al esponjamiento* de zonas saturadas. Gran Canaria tiene actualmente suelo calificado para urbanizar o edificar donde se podrían albergar 52.000 plazas turísticas más. Una amplia oferta de suelo sumado a un crecimiento cero, hace que aumente el valor del que tenga derecho a construir un establecimiento turístico, (el titular de derechos en el Registro de Plazas Alojativas). El valor de estos derechos, permite que las plusvalías que genere se reinviertan en el esponjamiento, la renovación y el traslado de hoteles.

### 5.7.9. Los planes parciales PTP-8 y PTP-9

El Cabildo de Gran Canaria ha aprobado estos dos instrumentos para ordenar el crecimiento turístico y establecer las actuaciones necesarias a llevar a cabo, para mantener el potencial turístico el destino. El objetivo de los planes territoriales parciales es la ordenación integrada de partes concretas del territorio según sus características naturales o funcionales. Comprenden los siguientes ámbitos territoriales:

- Espacios litorales.
- Sistemas insulares, comarcales o supramunicipales para sectores o usos estratégicos o turísticos
- Áreas metropolitanas y comarcas.
- Cualquier otro ámbito definido por el planeamiento insular.

El Pleno del Cabildo de Gran Canaria aprobó también, la resolución de aprobación del Plan Territorial Parcial PTP-8, que ordena el litoral del sur, comprendido entre Bahía Feliz y Maspalomas. El PTP-8 define el ámbito de estudio como un espacio urbano con forma de ciudad que no lo es en sí mismo, sino que es un espacio económico destinado a la producción y venta de servicios turísticos.

Este plan impulsa un nuevo *modelo de movilidad*, debido a que actualmente la red viaria está pensada para el uso residencial y el predominio del vehículo privado. La urbanización funciona a modo de racimos que cuelgan de la autovía GC-500. Como solución de mejora, este plan propone reducir drásticamente el tráfico rodado en esta vía, introduciendo nuevos transportes públicos y modificando la configuración de la misma, la cual pasará de ser una barrera a ser un eje de relación. Sus funciones serán asumidas por la autopista GC-1.

La reducción del tráfico no se pretende conseguir mediante la restricción de mismo, sino con la restricción al estacionamiento en toda la red viaria. A través de estas medidas se pretende conseguir una red equipotencial, donde el vehículo privado ya no sea el elemento *jerarquizador*. Se generará un nuevo centro neurálgico de la ciudad junto al Centro Comercial Tropical. Funcionará a modo de intercambiador modal, acogiendo una estación de tren, un gran aparcamiento y las conexiones con el resto de transportes públicos interurbanos. Además se potencian el tráfico peatonal y las bicicletas.

Estos planes, afrontan la reconversión de áreas que con el paso del tiempo se han ido degradando, he intenta poner fin al proceso de *residencialización* que experimenta la zona, siguiendo la filosofía expuesta en el PTEOTI-GC. En esencia reproduce la filosofía del Plan General de Ordenación, aunque en este caso, en su aplicación para un área concreta. Además pone en valor, lugares públicos y unidades de paisaje por su alto valor paisajístico, entre los que se incluyen los barrancos o el sistema dunar. Además, incluye instrumentos de prevención y corrección para las actuaciones previas que han dañado el espacio *dunar* de Maspalomas, como es el caso del Centro Comercial Anexo II. En este sentido, el documento aprobado reserva un espacio nuevo situado en la ladera cercana al parking del actual centro comercial, para la reubicación del Anexo II, que tiene sentencia firme del Tribunal Supremo, fallando a favor de la Dirección General de Costas por estar dentro del deslinde marítimo-terrestre.

#### 5.7.10. *Plan de Ordenación Urbana de Maspalomas*

El equipo redactor, con técnicos de la Consejería de Obras Públicas y Política Territorial del Gobierno de Canarias y del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, están terminando el estudio de las 154 sugerencias que recibió el Avance del documento durante su periodo de consulta y exposición pública. La aprobación inicial del nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGO) del municipio de San Bartolomé de Tirajana está previsto que pueda someterse a aprobación inicial durante el año en curso.

Con ese objetivo está trabajando el equipo técnico redactor compuesto por arquitectos, economistas, geógrafos, delineantes, biólogos y jurídicos del Ayuntamiento de San Bartolomé y de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, que en asuntos muy puntuales también acude al asesoramiento de los técnicos del Cabildo de Gran Canaria para agilizar la redacción y aprobación del documento. Se trata de un expediente complejo y difícil, por los intereses económicos que existen en el municipio, vinculados a grupos empresariales que concentran la propiedad del suelo. No obstante, el Ayuntamiento está redactando el Plan en coordinación con el Gobierno de Canarias.

Llegar a un consenso es muy difícil por los intereses económicos. La propiedad de los terrenos está concentrada en determinados grupos, y eso hace aflorar los intereses legítimos de esos grupos y que tengan que contemplarse, analizarse y ver cómo se puede desarrollar el municipio acorde a la normativa existente. La elaboración del PGO no ha requerido aún la participación de esos grupos, pero sí una vez que el documento reciba la aprobación inicial de la Consejería de Obras Públicas y se someta a exposición pública.

El documento ya cuenta con el Avance y el Informe de Sostenibilidad Ambiental, aprobados por la Dirección General de Ordenación del Territorio el 6 de mayo del 2013, y por la comisión de Ordenación del Territorio y medio Ambiente de Canarias (Cotmac), el día 27 del mismo mes. Dichos documentos, se sometieron a consulta y exposición pública durante casi cuatro meses en las web institucionales y también en las dependencias físicas del Gobierno canario, de la Consejería de Obras Públicas y del propio Ayuntamiento. Durante esa exposición pública el Avance recibió 154 sugerencias, la mayoría de ellas relativas a clasificaciones de suelo solicitadas por ciudadanos particulares, que todavía están siendo estudiadas por los técnicos del equipo redactor.

El Avance recoge propuestas generales y abiertas de ordenación urbanística del municipio sin clasificación ni categorización de los suelos, que sí serán recogidas en el documento que se someterá próximamente a la aprobación inicial. En ese sentido, el Avance divide el territorio

municipal en 14 grandes áreas de ordenación organizadas por vinculación territorial, y sobre cada una de ellas ofrece al menos dos alternativas abiertas y compatibles.

Entre sus propuestas destaca la no creación de nuevo suelo turístico en el municipio hasta que se completen los desarrollos previstos en las parcelas vacantes, y ya clasificadas en Meloneras, Salobre Golf y Campo Internacional; la dotación de nuevo suelo industrial en los polígonos de El Tablero y Castillo-Juan Grande; la dotación de suelo terciario en la parcela del Mercado Municipal, y la creación de nuevo suelo residencial en las continuidades de las tramas urbanas de las poblaciones ya consolidadas y con ordenación territorial como, Castillo del Romeral, Juan Grande, Aldea Blanca, Tunte, Cercados de Espino y El Tablero. Su redacción y tramitación se ha delegado en manos del Gobierno de Canarias y su empresa pública Gesplan.

#### *5.7.11. Plan de Modernización Mejora e Incremento de la Competitividad de Maspalomas*

El Plan de Modernización Mejora e Incremento de la Competitividad de Maspalomas, es un plan para la mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana (Maspalomas, Playa del Inglés y San Agustín). Este plan se aprobó definitivamente el pasado 22 de noviembre de 2013 por el ejecutivo autonómico a través del Decreto 90/2012 y entró en vigor el sábado 5 de enero. El Plan de Modernización recoge 16 propuestas de actuación en espacios privados basadas en dos líneas bien definidas: la rehabilitación del espacio público y la renovación de los establecimientos turísticos, y de la oferta comercial y recreativa complementaria.

La finalidad de este Plan de Modernización es ofertar un nuevo modelo de desarrollo turístico para las urbanizaciones de Maspalomas, Playa del Inglés y San Agustín, basado en dos líneas de actuación; la rehabilitación de espacio público (calles y avenidas, paseo marítimo y plazas) y la renovación de los establecimientos turísticos y de sus complementarios (comerciales y recreativos) insertos en la trama del ámbito de actuación. El presente plan incorpora 16 propuestas en el espacio privado y ofrece la oportunidad de diseñar diversas actuaciones en espacios públicos, distribuidas entre un sistema verde, un sistema de actividad y un sistema costero.

Dichas iniciativas se fundamenta en el artículo 15 de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, precepto en el cual se introduce la figura de los planes y programas específicos de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector, como instrumentos aptos para dar cobertura a proyectos de sustitución, de rehabilitación de la planta *alojativa*, de la infraestructura turística, o a los de remodelación urbanística. Así, para los casos en que dichos proyectos no se encuentren previstos en el planeamiento vigente o sean contrarios a sus determinaciones, el apartado 3 del citado artículo 15 establece un procedimiento de tramitación abreviada y de fase única para la aprobación de dichos planes y programas por el Gobierno de Canarias. Aunque serán necesarios los trámites de información pública, el informe del Cabildo Insular y el Ayuntamiento, así como de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.

Desde su entrada en vigor, los empresarios del sector adheridos al Plan de Modernización Mejora e Incremento de la Competitividad de Maspalomas pudieron solicitar y tramitar en el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana las licencias de renovación y mejora de sus instalaciones. El documento incluye en estas propuestas a los Apartamentos Carmen en Playa del Inglés, el cual tiene previsto rehabilitarse como Hotel Asgard de 5 estrellas, con una altura

de 12 plantas; o la renovación de los Apartamentos Santa Mónica para adaptarse a nuevos estándares de calidad; así como la edificación del Centro Comercial y de Ocio Baobab en la parcela 29 del sector Meloneras 2-A; la rehabilitación y modernización de los kioscos comerciales del Paseo de Meloneras; la rehabilitación del Hotel Barceló Las Margaritas, y la construcción de un parque recreativo temático *multiaventuras*, y de un centro de alto rendimiento deportivo vinculado al mundo del motor en la punta de Tarajalillo.

El Plan de Modernización también contempla la edificación de un nuevo centro comercial en la parcela de Viajes Insular; la rehabilitación y mejora del complejo Colorado Golf; la construcción también en la Punta de Tarajalillo del parque temático Wake Park Feliz, dedicado principalmente a la oferta de deportes acuáticos; la rehabilitación de los apartamentos Con-Mar, El Palma y Tenesoya; la rehabilitación y ampliación del C.C. Faro II; el cambio de uso y edificación de un moderno centro comercial en la actual parcela del Ocean Park, y un cambio en la ordenanza que regula la edificación del Centro Comercial Oasis, en el Faro de Maspalomas, para cumplir con la cesión obligatoria del suelo necesario para la servidumbre de tránsito.

### 5.7.12. *Plan Estratégico del turismo de Canarias*

El Gobierno de Canarias, a través de Promotur – Turismo de Canarias, y teniendo en cuenta las prioridades estratégicas de las diferentes islas y del sector turístico en general, ha elaborado este Plan Estratégico de Promoción Turística 2012-2016 con la finalidad de mejorar la competitividad de Islas Canarias en el panorama turístico internacional. El Plan constituye un mapa de actuación que pretende convertirse en referencia para el diseño de acciones promocionales, y favorecer el trabajo conjunto y planificado de todo el sector con el fin de maximizar la rentabilidad de las actuaciones desarrolladas.

Este programa, presenta una visión única y compartida del destino y establece hacia dónde se va a dirigir la promoción turística de Islas Canarias. Asimismo, el Plan define el modelo de desarrollo del turismo en Canarias para los próximos años y guía la implantación de dicho modelo. Por último, el Plan supone un instrumento de comunicación y difusión que permitirá dar a conocer el proyecto, generar compromiso y fomentar la participación de todos los agentes implicados en el mismo.

Por otro lado, cabe tener en cuenta que, si bien en este documento el análisis de situación y definición de los ejes estratégicos son los referentes a un Plan Estratégico de Turismo para las islas, es la estrategia promocional la que se aborda en profundidad en este Plan, por lo que se ha optado por denominarlo Plan Estratégico Promocional. En cualquier caso, aquí se abordan todos los ejes de actuación, ya que la promoción aislada del resto de ejes estratégicos no puede tener éxito. El nuevo escenario de cambio constante exige un mayor esfuerzo de planificación con el objetivo de mantener a las Islas Canarias como un destino competitivo, de éxito y referente internacional. Para ello, resulta imprescindible anticipar los escenarios del sector a largo plazo y tomar las medidas oportunas.

El Plan Estratégico tiene como objetivo elaborar un instrumento de planificación que establezca, de forma estructurada, el modelo de desarrollo del turismo de Islas Canarias para el periodo 2012- 2016 y servir de guía para orientar decisiones promocionales y conciliar los intereses de los distintos agentes del destino. El Plan Estratégico General ha tomado como referencia todos los antecedentes previos de planificación de ámbito nacional, regional e insular con el objetivo de integrarlos en los ejes estratégicos propuestos.

## 5.8. La moratoria turística en las Islas Canarias

Desde hace más de una década el Gobierno de Canarias ha desarrollado sucesivas disposiciones legislativas, con el objetivo de contener el crecimiento de la planta *alojativa* turística y regular las distintas unidades y categorías de alojamiento. Este marco normativo tuvo inicialmente un gran respaldo social y político. Este marco legal estuvo justificado en sus inicios para contener el desorbitado crecimiento urbano-turístico, el cual había tenido lugar en el archipiélago en las últimas décadas, y por la gran cantidad de suelo urbanizable programado aún disponible (Rodríguez, 2014).

Pero Rodríguez (2014) detecta importantes carencias y lagunas en el desarrollo de esta legislación turística. Por tal motivo, desarrolla un análisis crítico en el que pone de manifiesto estas carencias:

- La ausencia de una auténtica planificación turística que respalde las decisiones adoptadas.
- La discutible apuesta por los incentivos edificatorios y turísticos en detrimento de otras técnicas urbanísticas.
- La consideración de la industria turística como una realidad aislada del resto de ordenamiento jurídico español y comunitario.
- La falta de una adecuada respuesta a la problemática generada por el proceso de *residencialización* de las zonas turísticas.
- Estatuto jurídico de la propiedad urbana que no establece un régimen diferenciado para el uso y las zonas turísticas litorales.

### 5.8.1. La ausencia de una auténtica planificación turística que respalde las decisiones adoptadas.

Decreto 4/2001, de 12 de enero, por el que se acuerda la formulación de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias:

Su objetivo es la formulación de directrices de ordenación general y del turismo de Canarias al amparo de lo previsto en el artículo 16.1 del Texto refundido de las Leyes de ordenación del territorio de Canarias y de espacios naturales de Canarias (TRLOT), aprobado en decreto legislativo 1/2000, de ocho de mayo (Rodríguez, 2014). Es así que el decreto 4/2001 nace vinculado a un instrumento de planeamiento, pero en ningún caso se ha alcanzado el objetivo de una auténtica ordenación turística en el archipiélago.

Su función es establecer los límites de crecimiento turístico en función de ciertos parámetros de calidad, de capacidad de carga, y en función de la realidad física, económica, social y geográfica de cada isla. Por otro lado este marco legal debe establecer los criterios básicos para el fomento de la renovación, la sustitución de la planta *alojativa* obsoleta, y la regeneración de la ciudad turística degradada, priorizándose la calidad en contraposición al crecimiento cuantitativo. En este decreto se fijaron una serie de objetivos (Rodríguez, 20014):

- Armonizar el crecimiento de la oferta *alojativa* turística con el resto de los sectores económicos y sociales.
- Integrar la actividad turística en su entorno económico, cultural y ambiental.
- Fijar el ritmo de expansión turística en función de la capacidad de carga de cada sistema insular, garantizando un desarrollo equilibrado con los demás sectores económicos y con el medio ambiente.

- Vincular el crecimiento turístico *alojativo* con la progresiva implantación de las infraestructuras necesarias, así como establecer medidas concretas para corregir las actuales situaciones de déficit de las mismas en las zonas turísticas.
- Avanzar hacia una concepción del turismo como aliado del desarrollo sostenible, mediante el fomento de la innovación tecnológica, el reciclaje, el ahorro energético y de agua, el uso de energías limpias y renovables y la prevención de residuos.
- Definir las estrategias de actuación en el sector turístico que tengan incidencia sobre el territorio, diseñando las líneas de reconversión del modelo actual, en cuyo marco se ordenen los desarrollos insulares y municipales.

Sin embargo, este marco normativo prescinde de consideraciones territoriales y ambientales, transformándose en una planificación económica-empresarial de la actividad turística desvirtuando sus objetivos e intenciones iniciales. Tampoco logra su objetivo de desclasificar suelo urbanizable y de reducción los aprovechamientos urbanísticos (Rodríguez, 2014).

El Decreto 4/2001, de 12 de enero, por el que se acuerda la formulación de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, es anulado posteriormente en virtud de diversas sentencias, siendo la última la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias. Para una mayor eficacia de este marco normativo, se deberían haber utilizado planes de etapas de edificación, ya previstos en el art. 45 del viejo reglamento de planeamiento de 1978 para los planes parciales (Rodríguez, 2014). Esta técnica ya ha sido propuesta por el Ayuntamiento de Calviá y defendida por el catedrático de derecho administrativo Avel.li Blasco Esteve<sup>1</sup> y Luciano Parejo Alfonso<sup>2</sup>. Los documentos emitidos por estos expertos se podrían haber incorporado en los instrumentos con rango de Ley en los que se sustenta el proceso de moratoria canario (Rodríguez, 2014).

Las directrices de ordenación del turismo podrían haber combinado el concepto de capacidad de carga con otras técnicas o planteamientos alternativos, para dotar de límites al crecimiento turístico tales como pudiera ser el concepto de *límites de cambio aceptable* o *el establecimiento de indicadores de desarrollo sostenible* para los destinos turísticos, a los que la propia memoria de las Directrices de Ordenación del Turismo da gran importancia. Otros instrumentos son los referidos a la vulnerabilidad de los sistemas, en el que se analiza la vulnerabilidad de determinados recursos (normalmente ecológicos) a diferentes niveles de uso (Rodríguez, 2014).

En todo este periplo de disposiciones legislativas no se aprecia ningún interés en la planificación turística, puesto que no hay un adecuado estudio y valoración de la potencialidad turística del territorio, su exposición se limita a afirmaciones genéricas no contrastables de los recursos naturales del archipiélago. Por lo que carece de la identificación y evaluación de todos los recursos turísticos insulares, tanto pasivos como activos, es decir, recursos propiamente naturales como paisajes, parques naturales, fauna, flora, o de patrimonio histórico artístico como monumentos, festividades, folklore, etc., o también de la posibilidad y potencial de actividades deportivo-recreativas como senderismo, ciclo turismo, pesca, caza, o socioculturales como artesanía, enseñanza de idiomas, fotografía, etc., a partir de las cuales pueda empezar a definirse un producto turístico. Pero es que ni siquiera se constata el necesario estudio e inventario de los servicios y equipamientos turísticos, es decir, una adecuada evaluación de los servicios y equipamientos básicos como los de alojamiento o restauración, y de los complementarios como los referidos a equipamientos deportivos, comerciales, recreativos, etc., (Rodríguez, 2014).

---

<sup>1</sup> Informe sobre la posibilidad de programar la ejecución de las licencias de edificación.

<sup>2</sup> Dictamen sobre la legalidad de la pretensión municipal de programar la ejecución de las licencias de edificación, acordada con ocasión de la revisión de su planeamiento general.



Pero lo relevante es que se toman decisiones de modulación del crecimiento de la planta de alojamiento turístico sin un adecuado estudio de la demanda turística, que identifique a los turistas actuales, los turistas futuros o potenciales, seleccionándolos en grupos homogéneos, segmentando mercados, creando productos turísticos específicos para esos segmentos concretos, conociendo la motivación de los turistas actuales por haber elegido este destino, sabiendo qué fuentes de información han utilizado para conocer las Islas Canarias, cuáles son sus preferencias en cuanto a tipo de alojamiento, servicios complementarios, etc. Sólo a partir de todo el conocimiento señalado podrán o, mejor dicho, podrían formularse propuestas de actuación, que a su vez deberían someterse al adecuado análisis de viabilidad, tanto social, referida a la permisibilidad de los habitantes de la zona respecto de las propuestas que se formulen, como propiamente turística desde el punto de vista de la oferta y de la demanda, y por supuesto medioambiental y económico financiera (Rodríguez, 2014).

A partir de aquí podría formularse un plan de actuación, y formular estrategias de desarrollo, de las que se carece total y absolutamente, pues no puede considerarse una estrategia, el limitar los nuevos establecimientos turísticos a aquéllos de una única y determinada categoría, y, por lo tanto, determinar si es posible crecer en productos ya existentes, si es posible crecer en los mercados ya consolidados, o, por el contrario, es necesario definir nuevos productos y explorar nuevos mercados, es decir, que todo el proceso adolece de la adecuada planificación turística propiamente dicha: 13 años más tarde seguimos en el ámbito de las medidas cautelares, la fijación de límites trienales que impiden cualquier planificación, programación o actuación a medio y largo plazo, no se han superado los instrumentos de planeamiento diseñados a priori y a la medida de la planta turística existente, y se continua sin completar la adaptación de los instrumentos de planeamiento al nuevo marco normativo (Rodríguez, 2014).

### *5.8.2. La política de incentivos turísticos y urbanísticos*

Uno de los aspectos centrales de la moratoria turística (Ley 19/2003, de 14 de abril) es la renovación edificatoria. En las DOT<sup>3</sup> se dedican el capítulo III a la rehabilitación urbana. En la DOT 18 se especifica que este objetivo debe de ser impulsado por las administraciones públicas, mediante incentivos económicos y financieros, con el objetivo de aumentar la calidad y la diversificación de la oferta turística (Rodríguez, 2014).

El primer tipo de incentivos, tal y como se especifica en la DOT 19, se trata de la posibilidad de un incremento de la edificabilidad si el objetivo es un aumento de la calidad. Este aumento de edificabilidad se puede desarrollar de dos formas. Primero, en la misma parcela si el planeamiento urbanístico lo permite. Segundo, si el planeamiento vigente no permitiera un aumento de la edificabilidad, o justificase la necesidad de disminución de la densidad del área, podría trasladarse dicho incremento de edificabilidad a otro emplazamiento. Este posible aumento de la edificabilidad no va asociado a un aumento de espacios libres debido a que no se aumenta la densidad o número de camas de la parcela (Rodríguez, 2014).

El segundo tipo de incentivos tiene el objetivo disminuir la densidad y esponjar la trama urbana de las zonas turísticas saturadas o con déficit de oferta turística complementaria. En este caso se permite el traslado de toda la densidad de una parcela a otro emplazamiento. En este caso la bonificación consiste en un incremento del 1,5 de plazas turísticas en el nuevo emplazamiento respecto de la parcela cedida gratuitamente al municipio con destino dotacional o de espacio libre público. En el caso de que la parcela mantenga la titularidad privada, se

---

<sup>3</sup>Directrices de Ordenación del Turismo

permite un incremento del 1,2 si ésta es dedicada a equipamiento turístico complementario, siempre y cuando este hecho venga definido en el planeamiento como de interés turístico o general para el área en cuestión en un concepto muy amplio y sin límites (Rodríguez, 2014).

Según expone Rodríguez (2014) estos incentivos favorecen a los titulares de los establecimientos turísticos existentes en detrimento de operadores turísticos externos al destino, los cuales no podrán ocupar desarrollar nuevos establecimientos turísticos. Otra cuestión discutible, es la posibilidad de un incremento de la edificabilidad en un 50% en suelos vacantes, aumentando el consumo de recursos naturales y la producción de residuos, lo que no deja de ser contradictorio debido a los problemas de congestión y saturación. Además, es requisito que los establecimientos objeto de la renovación sean dotados con unos estándares en densidad, infraestructuras y equipamientos en función de una nueva regulación sectorial que incentive la renovación y la cualificación de la oferta existente (Rodríguez, 2014).

La *Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes de ordenación territorial para la dinamización sectorial de Canarias*, persigue de nuevo la contención del crecimiento de establecimientos turísticos *alojativos* de nueva planta. Sin embargo, se incrementan los incentivos a la renovación respecto de la Ley anterior, permitiendo un crecimiento exponencial del número de plazas turísticas a partir de las ya existentes (Risueño, 2003; en Rodríguez, 2014). Este incremento de los incentivos se justifica en esta Ley en que desde la aprobación de las directrices no se ha alcanzado el impulso esperado en la renovación de la planta *alojativa* y del equipamiento complementario.

En el cap. II del tít. II se regulan los incentivos y las medidas para impulsar la renovación de los establecimientos e infraestructuras turísticas. El art. 13 regula los convenios de sustitución para el traslado de densidades de alojamiento turístico o de infraestructuras turísticas a nuevos suelos. La única exigencia es que estén sectorizados y ordenados. En el caso de que se ceda la titularidad de la parcela a la administración, la Ley permite un incremento de 3 plazas por cada plaza sustituida. El caso de que el propietario mantenga la titularidad privada de la parcela, destinándola a un uso complementario y no *alojativo*, el incremento será de dos plazas por cada plaza sustituida (Rodríguez, 2014). Por otro lado, este mismo artículo establece además que, con un aumento de categoría de los nuevos establecimientos respecto de los sustituidos, se podrá incrementar una plaza más por cada plaza sustituida y nivel de categoría incrementado. De esta forma se permiten incrementos de densidad de hasta 6 veces, lo que implica un aumento exponencial de la presión turística sobre el territorio. Como condición, los nuevos establecimientos deberán tener una categoría mínima de cuatro estrellas y los apartamentos de dos llaves (Rodríguez, 2014).

El art. 14 regula el incremento de las autorizaciones previas por rehabilitación y mejora, y pone el límite de incremento en el 100% de las plazas existentes. Estas plazas se pueden materializar en la misma parcela si el planeamiento lo permite, o en nuevo suelo programado en la misma isla. Se exige el compromiso de ejecución de la urbanización debidamente afianzado por el 50% del importe de ejecución (Rodríguez, 2014).

Cómo expone Rodríguez (2014), los artículos 13 y 14 de esta Ley, en los que se incentiva la ocupación de nuevo suelo sin considerar la capacidad de carga insular, contradicen el art. 16<sup>3</sup>, en el cual se limita la ocupación de nuevo suelo y se restringe la creación de nuevas plazas turísticas, una normativa modélica en desarrollo sostenible, la disminución de la capacidad de carga y la preservación de los ecosistemas naturales. La ocupación de nuevo suelo se justifica con el argumento de incentivar la renovación edificatoria como garantía de incremento de la calidad y competitividad del destino (Rodríguez, 2014).

La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, aumenta los incentivos de edificabilidad a partir de la renovación edificatoria turística. En su art. 11 establece un coeficiente general de renovación por aumento de categoría, un coeficiente adicional por eficiencia energética, un coeficiente especial de calidad, y un coeficiente por reducción de la huella de carbono. Se introducen también los trasvases de edificabilidad obtenidos a través de los proyectos de renovación edificatoria *alojativa* o de equipamiento complementario de un sector a otro de suelo urbanizable o urbano no consolidado.

De esta forma, Rodríguez (2014) pone de manifiesto que se antepone el objetivo de primar la renovación frente al planeamiento urbanístico. También se otorgan incentivos en materia de densidad parcelaria, y los incentivos de plazas adicionales hasta el 75% o 100% en función de si se mantiene la titularidad privada de la parcela, destinándola a equipamiento turístico complementario, o de si se produce el cambio de titularidad de la parcela a la administración para uso público. Las plazas adicionales pueden incrementarse en un 25% por cada grado que se aumente la categoría de las plazas sustituidas a partir de las tres estrellas (Rodríguez, 2014).

Por otro lado, el art. 19 permite la sustitución de usos terciarios por plazas de alojamiento turístico. Y como novedad, los art. 20 y 21 regulan el registro turístico de plazas de alojamiento así como la materialización de los derechos a obtener plazas adicionales, especificando que son enajenables comercialmente. Esto quiere decir que las plazas adicionales pueden ser comercializadas a un tercero por cualquier medio admitido en derecho. También pueden ser agrupadas con otras de la misma naturaleza para ser materializadas en un mismo emplazamiento de suelo turístico de la misma isla. No se hace referencia a la clase de suelo en las que pueden ser materializadas (Rodríguez, 2014).

No existe límite cuantitativo para estas plazas adicionales ni límite para su ubicación, y no se considera la capacidad de carga de la isla. Esto quiere decir que son concebidas como un medio para la obtención de plusvalías de los propietarios de establecimientos ubicados en las islas, permitiendo el aumento de la densidad edificatoria y demográfica. En detrimento de las inversiones turísticas no vinculadas a la renovación edificatoria, dificultando la entrada de nuevos operadores turísticos (Rodríguez, 2014).

Rodríguez (2014) hace una valoración global de estas medidas a partir del apartado 1 de su art. 10, el cual contradice literalmente el concepto esencial en torno al cual se estructuran la moratoria, dando prioridad a los incentivos a la renovación edificatoria frente a la capacidad de carga del ámbito correspondiente en contraposición a las leyes anteriores.

## **5.9. Estructura y uso del espacio público en los destinos turísticos del sur de Gran Canaria**

### **5.9.1. Introducción**

Existe una clara relación entre la estructura urbana de los espacios públicos que articulan las urbanizaciones de los municipios turísticos y el uso que se hace de éstos. De la forma e intensidad de uso que se genera en estos espacios públicos, está la clave para alcanzar una gestión eficiente y sostenible de los mismos.

A través de la investigación<sup>4</sup>, desarrollada en los municipios turísticos del Sur de Gran Canaria, San Bartolomé de Tirajana y Mogán se ha identificado cual es la forma urbana, entendida ésta como la organización espacial de la ciudad, más adecuada para este tipo de urbanizaciones turísticas.

Kevin Lynch habla del placer que puede llegar a causar el observar la ciudad. Para el análisis de estos espacios públicos se ha recurrido a la metodología de la *observación participante*, (Guasch, 1997; Gutiérrez Baldivia, 2008; Miguel Vallés, 1997). Se ha utilizado un proceso sistematizado con el objeto de poder repetir y comparar el proceso en los diferentes escenarios de estudio. Cada uno de ellos ha sido analizado mediante dos formas diferentes, una estática a través de la observación de un espacio público determinado y otra dinámica a través del estudio de un recorrido mediante el cual se accede al escenario de estudio.

Tras el desarrollo de la investigación se pudo afirmar que, la falta de atractivo de algunas de estas urbanizaciones turísticas es debida en gran parte a la configuración y al estado de sus espacios públicos. En unos casos se debe a la mala configuración de su estructura urbana, como, por ejemplo, la ausencia de fachadas urbanas accesibles, la segregación espacial de funciones o falta de relaciones transversales. En otros casos los aspectos negativos serían la degradación y falta de regeneración de estos espacios a pesar de su buena configuración. Esto hace que la intensidad de uso de estos espacios disminuya considerablemente. En contraposición, los espacios urbanos que registraron una mayor intensidad de uso eran aquellos que tendían a generar un urbanismo más democrático, configurados a través de fachadas urbanas accesibles, atractivas y con zonas libres de alta calidad ambiental en las cuales se permite un uso libre a las personas.

### 5.9.2. *Objetivos*

El principal objetivo de este trabajo de investigación ha sido identificar cuáles de las formas urbanas que articulan las urbanizaciones de los municipios turísticos del Sur de Gran Canaria son más adecuadas y atractivas para desarrollar las actividades de ocio que tienen lugar en ellas.

Por atractivas se entiende aquellas formas urbanas que son capaces de generar actividad, interacción social, riqueza y bienestar social en función de su estructura, calidad espacial y ambiental. Por lo tanto, un objetivo esencial fue conocer el uso que se hace de los espacios públicos de estas urbanizaciones y las actividades que se desarrollan en ellos.

Una vez identificada la forma urbana más adecuada, se han enumerado las principales patologías urbanas existentes en estas urbanizaciones turísticas, a partir de las cuales podremos comenzar a proponer intervenciones urbanas y arquitectónicas que solventen estos problemas.

### 5.9.3. *Planteamiento del problema*

España es el primer destino mundial en turismo vacacional y el segundo por número de llegadas e ingresos 58,1 millones de turistas internacionales en 2006 dieron un superávit por turismo de 27.444 millones de euros, es un sector clave para la economía y sociedad española. El turismo generó en 2005 el 11% del PIB español y emplea en la actualidad a 2,7 millones de

---

<sup>4</sup>Esta comunicación se basa en un estudio de investigación (Pérez, 2009) realizado dentro del Programa de Máster Universitario de Investigación en Gestión y Valoración Urbana de la Universidad Politécnica de Cataluña.

personas: el 12,4 % de la población ocupada. Más allá de su peso como sector específico, tiene un efecto multiplicador importante y fuertes implicaciones sobre otros sectores estratégicos del país: construcción, medio ambiente y sanidad, entre otros (MITC, 2007).

Una de las directrices de la *Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local* (MMA, 2009), relacionada con el modelo urbano y los instrumentos urbanísticos, intenta impulsar un nuevo modelo turístico más competitivo y sostenible a largo plazo, controlando la presión sobre el territorio, los recursos naturales, y el paisaje, diversificando los modelos económicos locales y apostando por la transformación cualitativa de la actividad turística. Se trata de revitalizar y reconvertir los desarrollos turísticos ya existentes según este mismo modelo, para conseguir que evolucionen a la siguiente fase de su desarrollo.

Actualmente en España, un gran número de las urbanizaciones turísticas, no cumplen con los estándares de calidad necesarios para el desarrollo eficiente de su actividad. En unos casos son urbanizaciones turísticas antiguas, en mal estado, las cuales comenzaron a desarrollarse a través de sistemas urbanos complejos y compactos, pero sin una visión global de las mismas. Por otro lado, los desarrollos turísticos actuales, a pesar de su alta calidad ambiental, han disminuido esa complejidad en favor de una mayor segregación espacial y de funciones.

A través del conocimiento de las cualidades positivas y negativas que presentan los espacios públicos de estas formas urbanas, hemos podido establecer ciertas pautas de intervención en los mismos. El estudio de las actividades que se desarrollan en ellos y el uso que se hace de estos espacios ha sido una buena forma de entenderlos.

#### 5.9.4. Desarrollo de la investigación

Para el desarrollo de este trabajo de investigación se ha recurrido al estudio de los espacios públicos de los municipios turísticos del sur de Gran Canaria, a través de un proceso sistematizado basado en las técnicas del análisis cualitativo de la *observación participante*, (Guasch, 1997; Gutiérrez Baldivia, 2008; Miguel Vallés, 1997;). Una observación participativa, la cual ha permitido al investigador introducirse en el campo de estudio sin influir el desarrollo de los acontecimientos.

En primer lugar se seleccionaron los *espacios públicos* a analizar, localizados éstos en las urbanizaciones de los municipios turísticos de San Bartolomé de Tirajana y Mogán. Los espacios seleccionados fueron de características similares en cuestión de localización, accesibilidad y función, pero situados en tramas urbanas de diferente morfología. Se estudiaron cuatro localizaciones de la urbanización de Maspalomas (San Bartolomé de Tirajana), una de la de Puerto Rico (Mogán), otra de la Anfi del Mar (Mogán), y por último una en el Puerto de Mogán.

En relación a cada uno de los espacios públicos, se seleccionaron diversos *recorridos* los cuales nos permitían acceder a pie a dichos escenarios de estudio. El análisis de estos recorridos nos permitió una mejor comprensión de la estructura de la trama urbana de la que forman parte cada uno de estos espacios públicos. A continuación, se seleccionaron las *franjas horarias* de estudio, abarcando éstas diferentes momentos del día y siendo utilizadas de igual forma en cada uno de los escenarios de estudio. En tercer lugar se definieron *los aspectos a analizar* durante la observación de cada uno de los escenarios. El espacio o lugar físico, los actores que intervienen, las actividades que se desarrollan, etc.

La *observación* se llevó a cabo en tres niveles. El primero donde se realizó una observación descriptiva del lugar. Trama urbana, entorno urbano inmediato y descripción del espacio público o escenario. A continuación mediante una observación focalizada se analizaron los aspectos más relevantes de la investigación, personas que usan estos espacios, actividades que desarrollan etc. Finalmente, a través de una observación selectiva se estudiaron los aspectos centrales, como el grado de cohesión que aportan estos espacios a la trama urbana, intensidad de uso, etc.

Al tratarse de espacios públicos, se optó por el rol de participante como modo de acceso a los escenarios en estudio, el observador forma parte de los mismos, pero sin influir en el desarrollo de los acontecimientos. (Guasch, 1997; Gutiérrez Baldivia, 2008; Miguel Vallés, 1997). La metodología de la observación participante se desarrolló aplicando el siguiente trabajo de campo:

- *Identificación de los elementos urbanos estructurantes del lugar* → Por ejemplo paseos, avenidas, etc.
- *Selección de las franjas horarias a estudiar* → Se han utilizado tres franjas horarias de un mismo día. El trabajo de campo se desarrolló durante las dos últimas semanas del mes de Julio de 2009.
- 1ª Franja horaria → de 14:00 a 16:00 h
  - 1ª hora → de 14:00 a 15:00 h → Recorrido = Rep. fotográfico
  - 2ª hora → de 15:00 a 16:00 h → Punto fijo = Video
- 2ª Franja horaria → de 18:00 a 20:00 h
  - 1ª hora → de 18:00 a 19:00 h → Recorrido = Rep. fotográfico
  - 2ª hora → de 19:00 a 20:00 h → Punto fijo = Video
- 3ª Franja horaria → de 22:00 a 24:00 h
  - 1ª hora → de 22:00 a 23:00 h → Recorrido = Rep. fotográfico
  - 2ª hora → de 23:00 a 24:00 h → Punto fijo = Video

Cada Franja horaria se compone de dos fases de estudio:

- *Un Recorrido* → Observación en movimiento → Participativa.  
El ejercicio de análisis consistió en la captación de instantáneas a la largo de un recorrido. Las fotos deben captar el ambiente del lugar. Serán fotografías intencionadas que capten al momento las actividades que se desarrollan a lo largo de la zona de estudio.
- *Un Punto fijo* → Observación estática → No participativa.  
Tras la selección de un punto fijo del espacio público a analizar, se realizó una filmación de una hora de duración con el objeto de captar el ambiente del lugar y las actividades que se desarrollaban en él.



### 5.9.5. *Propuestas*

Tras establecer el proceso sistematizado para el trabajo de campo, se procedió a su aplicación en cada uno de los escenarios de estudio, se observó el diferente uso que se hace de cada uno de estos espacios públicos en función de cada franja horaria y se realizaron comparaciones. En unos se produjo un uso intenso durante todo el día mientras que en otros la actividad se concentró en una o en dos de las franjas horarias. El uso que se hacía de estos espacios así como las actividades que se desarrollaban en ellos también varió sustancialmente de un lugar a otro.

En la urbanización turística de Maspalomas se estudiaron cuatro localizaciones con formas urbanas distintas. Maspalomas es la mayor y una de las primeras urbes turísticas que comenzaron a desarrollarse en Canarias, motivo por el cual dispone de un variado espectro de modelos y formas de desarrollos urbanos turísticos diferentes.

Durante el estudio se observó cómo aspecto positivo la alta complejidad de la urbanización. Sin embargo nos encontramos con una red viaria no equipada, sin atractivo, carente de fachadas urbanas accesibles, y formada por manzanas cerradas en sí mismas. Destacó la falta de oferta comercial y de ocio en su entramado urbano concentrándose toda ésta a forma de nodos de atracción dentro de los centros comerciales, además su oferta comercial y de ocio fue limitada y de muy baja calidad.

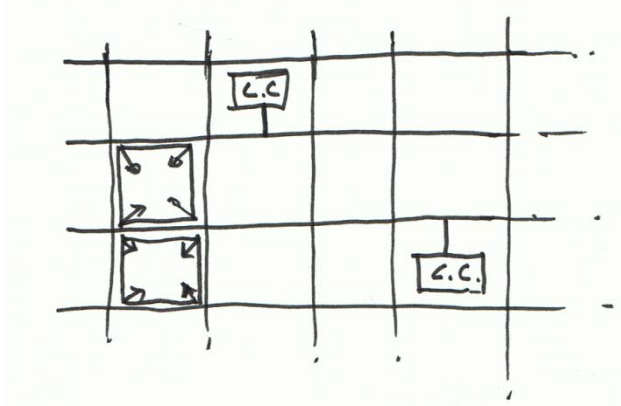
Esto sumado a una segregación de funciones y a una ausencia de relaciones transversales desemboca en un desuso de su red viaria, fuera de lo que es el tráfico rodado. Por tanto, descartado el atractivo de la red viaria sumado a la falta de espacios públicos, los polos de atracción pasaron a ser los grandes espacios libres naturales durante el día, básicamente playas, y los centros comerciales durante la noche. Éste hecho fue comprobado en los dos primeros escenarios de estudio, el Centro Comercial y de Ocio Plaza, situado en medio de la trama urbana de Playa del Inglés, donde sólo se registró actividad en la última franja horaria de estudio. Y el acceso a la Playa del Inglés en el Centro Comercial Anexo II, donde se registró un intenso uso durante todo el día debido a que cumple con estas dos funciones básicas, es un acceso a la playa y también un centro comercial y de ocio.

El modelo de ciudad resort más centro comercial y de ocio vendría a ser un modelo implantado a partir de los años sesenta, el cual fue exitoso durante muchos años pero que actualmente no es un modelo de gran aceptación. El turista no desea pasar sus días de descanso dentro de un centro comercial de muy inferior calidad del que ya disponen en sus lugares de origen.

Sin embargo, un aspecto a destacar como positivo sería la desvinculación que existe entre los complejos residenciales y los centros comerciales, hecho que sumado a la multipropiedad de ambas instalaciones favorece una distribución más equitativa de las rentas generadas por el turismo. Sin embargo éste dificulta que se puedan llevar a cabo las inversiones necesarias que permitan la renovación de estas instalaciones.

La antigüedad y la baja calidad repercuten en la oferta de precios a la baja, favoreciendo un turismo de bajo poder adquisitivo, básicamente jóvenes. Pero a pesar de esta última consideración, debido a la complejidad y variedad de las instalaciones residenciales, los espacios públicos presentaron una gran pluralidad tanto en cuestión de edad, nacionalidad o nivel social. Éstos, fueron utilizados tanto por visitantes como por locales y se permitió un uso libre y democrático en los mismos a las personas.

Figura 83. **Esquema de la estructura urbana de Playa del Inglés**



FUENTE: Elaboración propia.

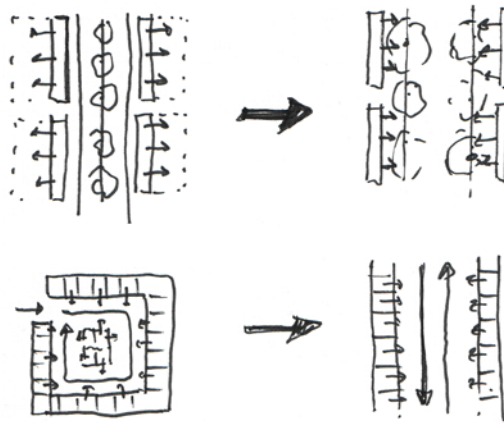
El tercer espacio público forma parte de una de las principales arterias de Playa del Inglés (Maspalomas), pero alejado de las grandes zonas de ocio, tanto de las zonas de playa como de las comerciales. El escenario se sitúa junto a una de las rotondas de la Avenida de Tirajana. Debido a que la trama urbana cumple con las características ya explicadas anteriormente de manzanas cerradas y fachadas inaccesibles y poco atractivas, sumado a la ausencia de zonas de interés, este espacio público presentó un uso muy débil durante todo el día.

Finalmente, el último de los escenarios estudiados en la urbanización de Maspalomas, el cual se sitúa sobre el paseo marítimo y junto al acceso al Centro Comercial Varadero, presentó morfológicamente un cambio sustancial con respecto a los anteriores. En este caso el escenario de estudio se sitúa en una zona de reciente creación, Costa Meloneras. Aquí se ha vuelto a reproducir el modelo de estructura urbana conformada por manzanas cerradas en sí mismas que albergan en su interior grandes resorts, pero hay dos diferencias sustanciales. Los establecimientos residenciales son aquí, hoteles de alta calidad que atraen a un turismo de elevado poder adquisitivo. Y la segunda vendría de la combinación de estas manzanas cerradas con fachadas urbanas atractivas que forman bulevares que ofrecen una rica y variada oferta comercial y de ocio. Si a esto le sumamos la muy buena calidad ambiental de los espacios libres y zonas de ocio, se observa cómo se han conseguido crear espacios públicos de gran atractivo que disponen de un ambiente concurrido durante todo el día.

Sin embargo, como aspecto negativo, mencionar que la exclusividad que rodea los establecimientos de alto poder adquisitivo, disminuyó la pluralidad de las personas que utilizaron estos espacios y modificó los hábitos de uso en los mismos. Por ejemplo, aumentó la edad media, desaparecieron los grupos de jóvenes y predominaron las parejas y las familias. Esto hace que en contra de lo que ocurría en los dos primeros escenarios de estudio, la última franja horaria del día fuese la que registrara una menor intensidad de uso.

El siguiente espacio que se estudió pertenece a la urbanización de Puerto Rico, la cual dispone de una estructura urbana y una configuración de sus espacios públicos totalmente diferentes a los de Playa del Inglés. Las manzanas cerradas pasan a convertirse en edificaciones colgadas a modo de terrazas de las vertientes del valle sobre el que se asienta la urbanización. Las edificaciones miran a modo de balcón hacia el mar y a un gran espacio público central que articula toda la urbanización.

Figura 84. **Propuesta de Transformación de la Av. De Tirajana en unBulevar**



FUENTE: Elaboración propia.

En este caso la urbanización se articula y estructura entorno este gran espacio libre central. Los extremos de este espacio público se sitúan las zonas comerciales y de ocio, el centro comercial y un parque temático en el extremo superior y las zonas portuarias y de playa en el extremo inferior. En los laterales del valle se sitúan las edificaciones residenciales. Este gran espacio central funciona a modo de nexo de unión entre todas las partes aportando buena conexión peatonal y gran calidad ambiental a la urbanización.

Esta configuración urbana hizo que la actividad social no se concentrara exclusivamente en las zonas de playa y en los centros comerciales, sino que se distribuyera a lo largo de toda la urbanización. El uso que se hace de estos espacios es libre, produciéndose manifestaciones espontáneas que aportan gran diversidad y pluralidad al lugar.

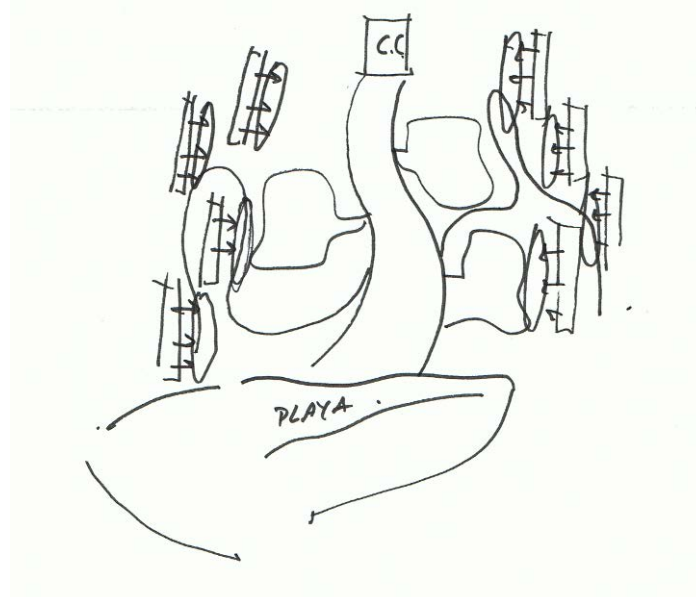
Sin embargo, el aspecto negativo de esta urbanización es su alto grado de deterioro, tanto de sus espacios libres y de zonas de ocio como de sus instalaciones residenciales, lo que le resta gran atractivo. Este hecho ha generado una muy baja ocupación en la urbanización, por lo que los espacios públicos tienden a una baja intensidad de uso, aunque uniforme y constante a lo largo de todo el día. La baja calidad determina que el tipo de personas que utilizan estos espacios públicos fuera similar al de la zona Playa del Inglés, personas de bajo poder adquisitivo y mayoritariamente jóvenes.

El siguiente caso de estudio correspondió a la urbanización de Anfi del Mar, caso sustancialmente diferente a los analizados hasta ahora, ya que en esta ocasión se trató de un gran complejo vacacional, cerrado, no conectado a ningún tejido urbano y al que no se puede acceder fácilmente ni en transporte público ni con vehículo privado, a menos que uno se aloje ahí. Esto permitió crear espacios públicos casi exclusivos para los huéspedes del complejo vacacional, permitiendo un control estricto del uso que se hace de ellos, los cuales pasan a ser meras representaciones ficticias de la realidad creadas a imagen de un público concreto.

En esta ocasión, los edificios residenciales cuelgan de los acantilados mirando hacia los espacios públicos que se sitúan junto al mar. Estos espacios son de alta calidad ambiental y paisajística. Son el lugar donde se desarrollan gran parte de las actividades sociales. Debido a la exclusividad del recinto y a la dificultad de acceso a él desde el exterior, la pluralidad que presentan sus espacios públicos disminuyó considerablemente. El uso que se hizo de estos espacios fue intenso durante todo el día, aunque a partir de las doce de la noche la actividad disminuyó considerablemente debido al tipo de personas que se alojan en estas instalaciones,

básicamente parejas de edades superiores a los treinta años, familias o personas de edad avanzada.

Figura 85. Esquema de la urbanización de Puerto Rico



FUENTE: Elaboración propia.

El último espacio público que se estudió durante este trabajo de investigación se situó en el Puerto de Mogán. Aquí volvimos a encontrar una forma urbana diferente a las estudiadas anteriormente. Esta urbanización turística se generó a partir de un núcleo poblacional previo articulándose a él y respetando su escala y su fisonomía. El Puerto de Mogán era ya una población pesquera antes de convertirse en una urbanización turística y ha podido conservar su identidad cultural. Los espacios públicos de la nueva urbanización están conectados al núcleo preexistente y tanto turistas como locales hacen uso de ambos. Esto aporta una gran diversidad y enriquecimiento cultural al lugar.

El uso intenso que registraron sus espacios públicos es debido a tres factores. Primero, sus edificios están articulados mediante una estructura urbana peatonal y atractiva con infinidad de locales comerciales y de ocio. El centro comercial en este caso estaría distribuido a lo largo de todas las calles de la urbanización. Segundo, la alta calidad ambiental de sus espacios públicos y el buen estado de conservación de sus instalaciones. Y tercero la diversidad cultural que aporta el núcleo urbano preexistente. Todos estos aspectos convierten a esta urbanización en un lugar que visitar en sí mismo, es atractivo y se ha convertido en un punto de interés que atrae a visitantes desde otras urbanizaciones turísticas.

### 5.9.6. Conclusiones

Finalmente, y una vez analizadas las formas urbanas de estas urbanizaciones turísticas mediante el uso que se hace de sus espacios públicos, pudimos afirmar que las urbanizaciones turísticas basadas en el turismo del sol y la playa y desarrolladas a través de sistemas urbanos complejos, espacios públicos de calidad y fachadas urbanas atractivas, son capaces de generar un uso intenso de sus espacios públicos a la vez que urbanismo más democrático, el cual repercute directamente en la gestión eficiente de los mismos.

Sin embargo las formas urbanas generadas a partir de manzanas cerradas en sí mismas y fachadas urbanas inaccesibles no generaron espacios públicos atractivos y éstos registraron una muy baja actividad. Esta falta de atractivo se agravó como consecuencia del alto grado de deterioro de sus instalaciones y la baja calidad ambiental de sus zonas libres.

Finalmente, tras la extracción de estas consideraciones podremos comenzar a plantear intervenciones como por ejemplo, que las urbanizaciones configuradas a partir de manzanas cerradas deben de extraer toda la oferta comercial y de ocio de los centros comerciales y distribuirla a lo largo de su viario formando grandes bulevares. La creación de espacios libres de calidad se podría conseguir esponjando la trama urbana mediante un desarrollo más vertical de las edificaciones. Esto último, permitiría a su vez una renovación de los edificios residenciales.

Para terminar, afirmar que el turismo actual desea una combinación de exclusividad en sus establecimientos hoteleros combinado con acceso a espacios públicos de calidad ambiental los cuales permitan el desarrollo de actividades colectivas, la interacción social y el desarrollo libre y democrático de las personas.

## **5.10. Estacionalidad y uso del espacio público en Maspalomas\_Costa Canaria**

### **5.10.1. *Introducción***

Existe una relación directa entre la calidad de los espacios públicos en los destinos turísticos costeros (DTC), y la potencialidad de estos destinos para reinventarse y atraer a un turismo más cualificado. Diversos factores son fundamentales para la calidad de estos espacios públicos, su funcionalidad, las condiciones climáticas, el confort urbano, la morfología de la ciudad, las características del parque edificado, etc. Estos factores condicionan las actividades que se desarrollen en estos espacios públicos y el uso que se hace de los mismos, influyendo directamente en la experiencia turística. Por tal motivo, dentro de los actuales procesos de reconversión de DTC maduros, el espacio público debe de ser considerado un recurso turístico de primer orden, debido a su potencialidad para generar experiencia turística.

Dentro de un proceso de investigación más amplio donde se analiza la regeneración de los DTC, este proyecto de investigación se centró en analizar el uso que se hace de los espacios públicos de uno los principales DTC europeos, Maspalomas\_Costa Canaria en la isla de Gran Canaria, en función de su estacionalidad.

El inicio y desarrollo del turismo de masas en España a partir de la segunda mitad del siglo pasado, dio lugar a un modelo turístico de éxito, de referencia y de reconocimiento internacional, que a día de hoy se ha convertido en uno de los grandes paradigmas del turismo masivo de sol y playa. Este paradigma turístico se ha ido haciendo a sí mismo en base un largo proceso de experimentación, a la par que se avanzaba el proceso de democratización del país.

Sin embargo, a pesar de ser una industria potente, que ha revertido incalculables beneficios a la sociedad, se enfrenta ahora a uno de los mayores retos de su historia. Este reto es la reformulación de su paradigma turístico para dar respuesta a la obsolescencia de las instalaciones turísticas, a la sobreexplotación de los recursos naturales, al aumento de la competencia con otros destinos y a los cambios motivacionales de la demanda, entre otros aspectos.

Dentro de este contexto, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, viene impulsando cuatro proyectos piloto de recualificación de destinos turísticos costeros (DTC) maduros. Estos cuatro proyectos piloto se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas del *Plan del Turismo Español 2008-2012*, siguiendo la estrategia del *Plan de Turismo Horizonte Español (PTHE) 2020*, y dándoles continuidad con el *Plan Nacional Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015*.

Uno de los ejes del plan de acción 2008-2012 era el de *Sostenibilidad del Modelo*, dentro del cual se desarrolla el programa de *Desestacionalización y Reequilibrio Socioterritorial*. Su objetivo general era revalorizar aquellos recursos que fomentaran dicha *desestacionalización* y *reequilibrio socioterritorial* del turismo. Esto se impulsaría mediante planes de competitividad en destinos con proyección internacional, para crear nuevas categorías de productos capaces de operar todo el año sobre la base de la diferenciación y la especialización.

Dentro de un proyecto de investigación más amplio, donde se analiza el proceso de reconversión de uno de los proyectos pilotos que se han impulsado desde Secretaría de Estado de Turismo, el Plan Para la Reconversión Turística del Sur de Gran Canaria, se ha desarrollado una investigación cualitativa con el objetivo de analizar la estacionalidad de este destino. Este objetivo se ha alcanzado mediante el estudio de la repercusión que la actividad turística tiene en el uso que se hace de los espacios públicos de este destino turístico.

Kevin Lynch habla del placer que puede llegar a causar el observar la ciudad. Para el desarrollo de esta investigación se ha recurrido a la metodología de la “observación participante”, (*Guasch, 1997; Gutiérrez Valdivia, 2008; Miguel Vallés, 1997; Pérez, 2009*), mediante la cual se ha analizado el uso que se hace de los espacios públicos de este destino turístico en función de cada temporada.

Se han seleccionado cuatro escenarios de estudio dentro de la trama urbana de Maspalomas\_Costa Canaria (Gran Canaria), en función de diversos factores como la funcionalidad urbana, la singularidad, etc. con el objeto de repetir y comparar el proceso entre los diferentes escenarios de estudio, se ha seguido un proceso sistematizado de observación y recopilación de información. Cada escenario ha sido analizado de dos formas diferentes, una estática, a través de un foco intencionado de observación, y otra dinámica mediante el análisis de un recorrido.

A través de este proceso sistematizado de análisis, se ha podido observar que aunque existan en estos espacios públicos asimetrías de intensidad de uso entre la temporada estival y la invernal, estas se deben a factores más bien climatológicos o de morfología urbana, que a la estacionalidad del destino. Por tal motivo, no se puede afirmar que exista una estacionalidad en este destino. De esta forma, el destino Maspalomas\_Costa Canaria, es un destino en donde la estacionalidad no afecta al desarrollo de la actividad turística.

### 5.10.2. Antecedentes

España es el primer destino mundial en turismo vacacional y el segundo por número de llegadas e ingresos 58,1 millones de turistas internacionales en 2006 dieron un superávit por turismo de 27.444 millones de euros, es un sector clave para la economía y sociedad española. El turismo generó en 2005 el 11% del PIB español y emplea en la actualidad a 2,7 millones de personas: el 12,4 % de la población ocupada. Más allá de su peso como sector específico, tiene un efecto multiplicador importante y fuertes implicaciones sobre otros sectores estratégicos del país: construcción, medio ambiente y sanidad, entre otros (MITC, 2007a).



Dentro de las directrices de la *Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local* (MMA, 2009), relacionada con el modelo urbano y los instrumentos urbanísticos, se intentó impulsar un nuevo modelo turístico más competitivo y sostenible a largo plazo, controlando la presión sobre el territorio, los recursos naturales, y el paisaje, diversificando los modelos económicos locales y apostando por la transformación cualitativa de la actividad turística.

En la reciente *Ley 8/2013, de 26 de junio de 2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*, se expresa que el camino para la recuperación económica y la reconversión del sector inmobiliario y de la construcción, es necesario impulsar por un modelo urbano menos expansivo y más centrado en la rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

Actualmente en España, un gran número sus las urbanizaciones turísticas, no cumplen con los estándares de calidad necesarios para el desarrollo eficiente de su actividad. En unos casos son urbanizaciones turísticas antiguas y en mal estado, las cuales comenzaron a desarrollarse a través de sistemas urbanos complejos y compactos, pero sin una visión global de desarrollo. Por otro lado, los desarrollos turísticos actuales, a pesar de su mejor calidad ambiental, han disminuido complejidad en favor de una mayor segregación espacial y de funciones.

Por lo tanto, debido a la importancia del sector turístico para la economía española, la antigüedad de las instalaciones y la fuerte crisis económica que atraviesa el país, es necesario impulsar la regeneración de los destinos turísticos costeros mediante un impulso apoyado desde las más altas esferas del Estado.

### 5.10.3. *La estructura urbana del destino*

Maspalomas\_Costa Canaria es un destino turístico costero el cual dispone de una estructura urbana compleja. Este destino se compone de varias urbanizaciones, las cuales se han ido desarrollado de forma independiente a lo largo del tiempo. Esto ha dado como resultado una estructura urbana compuesta, la cual forma un conjunto urbano compacto y consolidado, donde cada núcleo urbano ha preservado su identidad.

Las Urbanizaciones de Playa del Inglés, Campo Internacional y Meloneras juntas constituyen el principal núcleo turístico de las Islas. Uno de los más importantes beneficios de este conjunto urbano es su ubicación, en torno a la reserva natural de Las Dunas de Maspalomas al sur, y su delimitación al norte por la vía rápida GC-500, lo que ha impedido su expansión hacia el interior. Se trata de un conjunto urbano consolidado y con una ocupación alta, donde apenas quedan parcelas libres. Su estructura urbana se caracteriza por una mezcla de diferentes morfologías urbanas.

Playa del Inglés es sin duda el centro neurálgico de todo el destino, se trata de una estructura urbana compacta de alta densidad, y con una posición céntrica y directamente vinculada a los espacios naturales más representativos del destino. Su parque edificado se fundamenta en complejos de apartamentos, tanto en disposición vertical como horizontal, y de centros comerciales, donde se desarrollan las actividades comerciales, gastronómicas y de ocio nocturno. En la zona de Playa del Inglés las parcelas son de pequeño tamaño y escasean los espacios libres y los equipamientos. La altura media es de unas ocho alturas, aunque varían desde las quince plantas hasta la planta baja única en los desarrollos de bungalós aislados.

En cuanto a la oferta de alojamiento, predominan los complejos extra hoteleros, a partir de una llave. Muchos de ellos han sido *residencializados*, además se encuentran en mal estado de

conservación, por lo que no son aptos para la explotación turística. Los establecimientos hoteleros existentes, de tres estrellas por norma general, se localizan a lo largo las tres vías más importantes de Playa del Inglés, la Avenida de Gran Canaria, La Avenida de Estados Unidos y la Avenida de Tirajana.

La estructura viaria, se ha desarrollado para dar servicio al uso residencial mediante el vehículo privado. Con un viario secundario cuya única función es dar acceso a las parcelas residenciales. La vía rápida GC-500 se ha convertido en una barrera artificial, infranqueable por su configuración y la alta intensidad de tráfico que soporta. Por lo general, el espacio urbano es un espacio monótono, sin atractivo, pero a su vez, estresado por la elevada intensidad de tráfico que soporta, ofreciendo pocos espacios para el relax, o el esparcimiento, etc.

El Campo Internacional es la urbanización más extensa del conjunto. Se ubica entre los núcleos de Playa del Inglés y Maspalomas y se concibió como ampliación de Playa del Inglés. Adoptó su mismo modelo turístico, basado en complejos de apartamentos en régimen de multipropiedad, pero con una morfología totalmente diferente, basada en desarrollos de muy baja densidad, donde raramente se supera la planta baja. Sus características viarias son de una trama urbana orgánica, de muy baja densidad la cual conforma grandes parcelas intercaladas con grandes espacios libres. A diferencia de Playa del Inglés, la estructura viaria de la zona del Campo Internacional, presenta un menor stress urbano y una mayor potencialidad. Pero como aspectos más negativos, el viario presenta un peor estado de conservación y existe gran discontinuidad en la red urbana peatonal.

Maspalomas y Meloneras presentan también destacadas diferencias respecto a Playa del Inglés. Se trata de un reciente desarrollo urbano, basado en resorts de alta calidad, bulevares y centros comerciales. Destacar un menor stress urbano y una menor densidad respecto a Playa del Inglés. El parque edificado dispone de una altura media de dos a siete plantas, pero la ocupación de las parcelas es relativamente baja. El estado de conservación de sus viales y espacios públicos es bueno y presentan un alto índice de intensidad de tráfico rodado y peatonal.

#### 5.10.4. *Objetivos*

El objetivo principal de esta investigación ha sido analizar sobre el terreno el uso que se hace de los espacios públicos del DTC Maspalomas en función de la temporada, y comprobar si existe realmente estacionalidad en este destino. Mediante este trabajo se ha tratado también de profundizar en el conocimiento del uso que se hace de los espacios públicos del destino, así las actividades que desarrollan en ellos, tanto turistas como residentes. Finalmente, se ha tratado de poner de manifiesto la importancia de los espacios públicos en los procesos de reconversión de los DTC.

#### 5.10.5. *Metodología*

Este estudio sobre de la estacionalidad del destino Maspalomas\_Costa Canaria, se ha desarrollado mediante el análisis del uso que se hace de sus espacios públicos y de las actividades que se desarrollan en ellos. Se ha llevado a cabo un análisis cualitativo y sistematizado a partir de la técnica de investigación social, la "observación participante" (Guasch, 1997; Gutiérrez Valdivia, 2008; Miguel Vallés, 1997; Pérez, 2009). Mediante la observación participante, el investigador, ha captado información de primera mano,

introduciéndose en los escenarios de estudio de la forma más sutil posible para no influir en el desarrollo de los acontecimientos.

La observación de los escenarios de estudio se ha llevado a cabo mediante un proceso sistematizado de análisis que se ha replicado en cada uno de los escenarios de estudio, para así poder contrastar las diferencias en el uso que se hace en cada uno de estos escenarios. Posteriormente se ha replicado este mismo proceso en temporadas opuestas del año, la estival y la invernal, para analizar la estacionalidad.

La observación se ha desarrollado a tres niveles. Uno inicial, para obtener una observación descriptiva de los escenarios de estudio. Un segundo nivel de análisis consistió en una observación focalizada, donde se documentaron datos relevantes para la investigación, tipología de las personas, actividades que desarrollan, etc. Finalmente, en un último y tercer nivel de análisis se desarrolló una observación selectiva donde se analizaron los aspectos centrales de la investigación, intensidad de uso, secuenciación en el tiempo, etc.

Para la selección de los escenarios de estudio se identificaron los espacios públicos más representativos del destino. La representatividad de estos espacios se valoró en función de diferentes factores, centralidad, singularidad, accesibilidad, etc. Posteriormente, como complemento, se seleccionaron recorridos de acceso a cada escenario. Para el primer escenario, se partió desde un nodo de transporte público, y para el resto de los escenarios se utilizó como inicio de recorrido el escenario anterior. Con el análisis de la trama urbana inmediata a cada escenario de estudio se ha podido llegar a un análisis más preciso y completo del comportamiento de los espacios públicos estudiados, así como de la trama urbana en la que se insertan.

Por tratarse de espacios públicos, como acceso a los escenarios de estudio se optó por un rol participativo (*Guasch, 1997; Gutiérrez Valdivia, 2008; Miguel Vallés, 1997; Pérez, 2009*), debido a que era necesario introducirse en los escenarios para obtener la documentación de análisis. Sin embargo, debido a que la recopilación de documentación consistió en fotografías y vídeos del lugar, y al ser estas actividades corrientes que desarrollan los turistas con normalidad en un destino turístico, el observador introducirse en los escenarios desapercibidamente y sin influir en el desarrollo de los acontecimientos.

Las franjas horarias para la captación de la información se seleccionaron abarcando las diferentes partes del día de la forma más amplia posible, y teniendo en cuenta la diferencia horaria solar entre el verano y el invierno. Una vez recopilada toda la documentación de análisis se procedió al análisis de la misma, teniendo en cuenta aspectos como características físicas del escenario en estudio, los tipos de actores que intervinieron, o las actividades que desarrollaron, etc.

Se seleccionaron tres franjas horarias de análisis para cada día de estudio. Cada una de estas franjas horarias se subdividió en dos fases. Una primera, donde se recopiló durante una hora y de forma dinámica, documentación estática (fotografías) de las actividades que se desarrollaban a lo largo del recorrido. Y una segunda, donde se recopiló de forma estática documentación dinámica de las actividades que se desarrollaron en cada escenario (video). Mediante la fotografía y el video, se captó el ambiente del lugar y las actividades que se desarrollaban en tiempo real. Las fotografías se captaron de forma intencionada, al igual que se seleccionó el punto focal de filmación.

Para analizar la estacionalidad del destino el trabajo de campo se desarrolló en dos temporadas opuestas del año. Primero durante el mes de Julio de 2009 y posteriormente

durante el mes de febrero de 2013. Este proceso se repitió tres veces al día en cada escenario de estudio sistemáticamente de la siguiente forma:

- 1ª Franja horaria → de 14:00 a 16:00 h
  - 1ª hora → de 14:00 a 15:00 h → Recorrido = Rep. fotográfico
  - 2ª hora → de 15:00 a 16:00 h → Punto fijo = Video
  
- 2ª Franja horaria → de 18:00 a 20:00 h
  - 1ª hora → de 18:00 a 19:00 h → Recorrido = Rep. fotográfico
  - 2ª hora → de 19:00 a 20:00 h → Punto fijo = Video
  
- 3ª Franja horaria → de 22:00 a 24:00 h
  - 1ª hora → de 22:00 a 23:00 h → Recorrido = Rep. fotográfico
  - 2ª hora → de 23:00 a 24:00 h → Punto fijo = Video

Cada Franja horaria se compone de dos fases de estudio:

- *Un Recorrido* → Observación en movimiento → Participativa.  
El ejercicio de análisis consistió en la captación de instantáneas a la largo de un recorrido. Las fotos deben captar el ambiente del lugar. Serán fotografías intencionadas que capten al momento las actividades que se desarrollan a lo largo de la zona de estudio.
  
- *Un Punto fijo* → Observación estática → No participativa.  
Tras la selección de un punto fijo del espacio público a analizar, se realizó una filmación de una hora de duración con el objeto de captar el ambiente del lugar y las actividades que se desarrollaban en él.

#### 5.10.6. *Escenarios de estudio y recorridos*

El primer escenario de estudio se sitúa en uno de los centros neurálgicos de Playa del Inglés, la Plaza del Templo Ecuménico. Este espacio cumple con diferentes funciones urbanas, es un importante paso hacia la Playa del Inglés, articula tres centros comerciales, y además da acceso al Templo Ecuménico. Las características de la trama urbana donde se inserta este espacio público presentan las siguientes características, estructura urbana compacta, de alta densidad, y formada a partir de grandes manzanas. Estas manzanas disponen de establecimientos de alojamiento encerrados en sí mismos, y con poca vinculación con la calle. Los centros de ocio y esparcimiento se concentran en viejos centros comerciales distribuidos a lo largo de toda la urbanización. El sistema viario carece de atractivo, no está equipado y no disponen de oferta comercial, gastronómica o de ocio. Funcionalmente, hay una clara segregación de funciones y falta de relaciones transversales, a diferencia de lo que es la ciudad industrial tradicional.

El recorrido seleccionado discurre a través de la Avenida de Italia, la cual une el principal acceso a Playa del Inglés, con la principal zona comercial y de ocio de la zona, los centros comerciales, Plaza, Metro y Kasbah, y el Templo Ecuménico. Es la única vía urbana de la

zona que dispone en algunos tramos de una cierta oferta comercial, gastronómica y de ocio. El punto de observación estático se sitúa en el centro de la Plaza del Templo Ecuménico, lugar de acceso a los centros comerciales, y paso hacia la playa. El segundo escenario de estudio se sitúa a pie de playa, en una importante plaza que además de dar acceso directo a la principal zona de baño del destino, es otro de los centros neurálgicos de Playa del Inglés, dando acceso además, al Centro Comercial Anexo.

El tercer escenario de estudio se sitúa en una de las principales avenidas de Playa del Inglés, la Avenida de Tirajana. Esta avenida, articula toda la urbanización de norte a sur, e intercepta con la Avenida de Alféreces Provisionales, eje que discurre este a oeste. La Avenida de Tirajana, está flanqueada por edificios de apartamentos de entre cinco y siete planta, los cuales cuentan con varias décadas de antigüedad. Destacar de este escenario que es uno de los pasos hacia el principal y más genuino centro comercial de la zona, el Centro Comercial Jumbo.

El cuarto escenario de estudio se localiza en el desarrollo urbano más reciente del destino, Costa Meloneras. Se trata de un desarrollo urbano a partir de grandes manzanas que acogen resorts de lujo, además de modernos centros comerciales y atractivos bulevares. El escenario de estudio seleccionado se localiza frente el mar, en la intersección del bulevar marítimo con el Centro Comercial Varadero. Los lugares de estudio seleccionados son los siguientes: La Plaza del Templo Ecuménico (1). La Plaza de acceso a La Playa del Inglés (2). La Avenida de Tirajana (3). El Paseo de Meloneras (4)

Figura 86. Recorridos observación participante



FUENTE: Elaboración propia



Figura 87. Escenario 1: plaza Templo Ecuménico



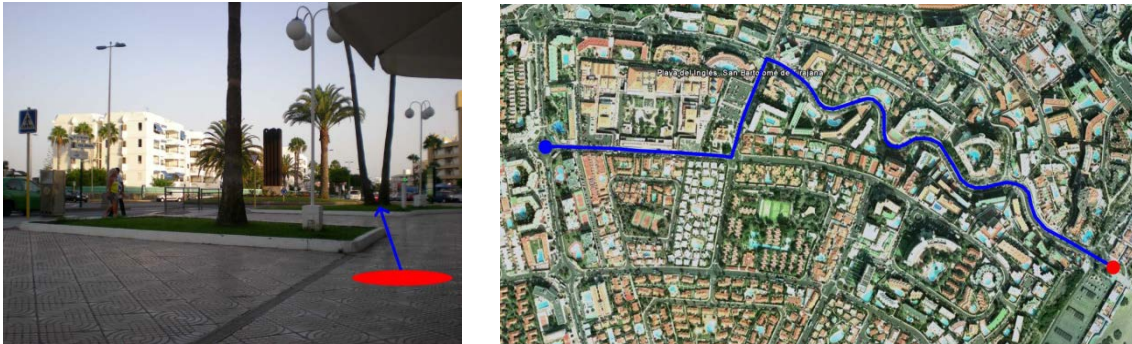
FUENTE: Elaboración propia

Figura 88. Escenario 2: plaza Centro Comercial Anexo II



FUENTE: Elaboración propia

Figura 89. Escenario 3: Avenida de Tirajana



FUENTE: Elaboración propia

Figura 90. Escenario 4: bulevar marítimo Las Meloneras



FUENTE: Elaboración propia



### 5.10.7. *Análisis de los escenarios*

Una vez desarrollado todo el trabajo de campo y documentada toda la información recopilada, se procedió al análisis de las fotografías y videos. Mediante la información que se extrajo de estas fuentes primarias de información se pudieron identificar algunos de los factores que afectan y condicionan la organización de las actividades y el uso que se hace de los espacios públicos de este DTC.

Uno de estos factores fue el factor solar. En función de la estación del año varían las horas diarias de sol, la hora de salida y puesta de sol, así como de temperaturas máximas y mínimas diarias registradas. Esto da lugar a que la intensidad de uso en los espacios públicos se organice a lo largo del día en función de la estación. El segundo factor que afectó a la organización de las actividades que se desarrollaron en estos espacios públicos fue la funcionalidad urbana de los mismos. Como por ejemplo, su vinculación a recursos turísticos, naturales, comerciales, o de ocio, etc. El tercer factor tendría que ver con la forma urbana de la ciudad en general y del espacio en estudio en particular. Junto con la forma urbana entran en juego variables como la densidad, la edificabilidad, la compacidad, la ocupación de la parcela, etc. Finalmente, otro factor relevante fue las características del parque edificado, tipología, forma, antigüedad, estado de conservación, etc., además de la categoría y modelo de explotación de los establecimientos hoteleros.

En función de todos estos factores se analizó el comportamiento de cada uno de los cuatro escenarios de estudio. El primer escenario presentó un comportamiento asimétrico entre la temporada estival y la invernal. Sin embargo, esa asimetría quedó casi neutralizada si se computaba la intensidad de uso a lo largo de un día completo. La intensidad de uso que se registró a lo largo de un día, era similar entre temporadas, aunque varió en la organización de las actividades y los momentos de máxima concentración durante el día. El factor solar fue determinante, durante el mes de Julio la salida del sol se registró en torno a las 7:19 h y la puesta del sol en torno a las 20:57, alcanzándose a medio día unas temperaturas máximas en torno a los 40°C. Por tal motivo, durante las horas intermedias del día, las calles y espacios públicos en estudio se presentaron casi desiertos. Las personas dedicaban estas horas intermedias a actividades de descanso, baño, etc., retrasando otro tipo de actividades como paseos, salir de compras o visitar la zona para horas más frescas del día. Sin embargo, durante el mes de febrero, con una salida del sol en torno a las 7:47 y una puesta de sol en torno a las 18:45, y unas temperaturas máximas en torno a los 27°C a medio día, a medio día se observó mucha mayor intensidad de uso en calles y espacios públicos. Unas temperaturas frescas a medio día y una puesta de sol más temprana fueron determinante para que las actividades de paseo, compras, etc., se adelantaran una franja horaria.

En este mismo escenario se observó además otra asimetría significativa entre ambas temporadas referente a la última franja horaria de estudio. El entorno de este escenario de estudio, especializado en ocio nocturno, está especializado en una oferta de alojamiento de calidad más bien baja y un con un modelo de explotación de apartamentos en multipropiedad. Este hecho hace que durante los meses de verano, esta zona reciba gran cantidad de turismo juvenil procedente de los países del centro y norte de Europa, lo que da gran dinamismo a las zonas de ocio nocturno, principalmente a partir de las diez de la noche. Sin embargo, la ausencia de turismo juvenil durante los meses de invierno, y la presencia de un turismo de edad más avanzada, dan como resultado una intensidad de uso muy baja en las zonas de ocio nocturno durante el invierno. A este hecho habría que sumar el factor solar, una puesta de sol más temprana y un mayor descenso de las temperaturas durante la noche.

En la segunda franja horaria, el nivel de intensidad que se registró en este escenario de estudio fue muy similar. Esta franja horaria coincide con la hora de la cena en la mayoría de los países emisores de turistas de este destino. Además, durante la época estival, es cuando comienzan a bajar las temperaturas, y durante la época invernal cuando aún son confortables. Por tal motivo, es la hora de mayor afluencia, en restaurantes, cafés, terrazas y comercios. Las principales vías y espacios públicos registraron en estas horas un gran dinamismo.

En el segundo escenario de estudio, la asimetría de intensidad de uso del espacio público se limitó a la última franja de estudio. Aquí como en el caso anterior, la presencia de gran cantidad de locales comerciales y de ocio nocturno daban al lugar a un gran dinamismo e intensidad de uso durante las últimas horas del día en la temporada estivas, y una baja intensidad durante los meses de invierno, por la ausencia de turismo juvenil. Este escenario se sitúa a pie de playa, por lo que es el acceso a la principal zona de baño de Playa del Inglés, da acceso al parque natural de Las Dunas de Maspalomas, y a las zonas comerciales y de ocio nocturno del centro comercial Anexo II.

Estos hechos aportan un gran dinamismo e intensidad de uso a este espacio público durante casi todo el día. Sin embargo, a partir de la puesta del sol cuando se comienza a observar una cierta asimetría entre el mes de julio y el de febrero. Durante la temporada de invierno, una puesta de sol más temprana, unas temperaturas nocturnas frescas, y una menor presencia de turismo juvenil, dan como resultado una intensidad de uso menor a que durante el periodo estival en las últimas horas del día.

En el tercer escenario de estudio se registró una intensidad de uso similar al primero. El entorno urbano de este espacio público es morfológicamente similar al primero, donde la oferta de alojamiento se fundamenta en edificios de apartamentos de cuatro a siete alturas y de calidad más bien baja, lo que implica gran presencia de turismo juvenil durante los meses estivales. En cuanto a la morfología y funcionalidad de este espacio público, a diferencia de los dos anteriores, es un espacio únicamente de tránsito, debido a la ausencia de zonas confortables para el descanso.

Este espacio destacó por la intensidad del tráfico rodado, debido a que se sitúa en la intersección de dos de los principales viales de Playa del Inglés. Además no existe una plaza física, ni se da acceso directo a ningún recurso turístico y zona comercial o de ocio. Sin embargo, es un lugar de paso hacia el principal y más singular centro comercial de todo el destino, el Centro Comercial Jumbo, y se inserta en una de las principales avenidas de Playa del Inglés, la Avenida de Tirajana, con variada oferta comercial, gastronómica y de ocio a lo largo de toda la vía. Otro aspecto a destacar, es la presencia de actividades comerciales y administrativas no vinculadas directamente con el servicio directo al turista, lo que implicó un flujo de personas constante durante todo el día.

El cuarto escenario de estudio fue el que presentó un comportamiento menos asimétrico. Esto se debió a diversos factores. Primero, que este espacio se sitúa en un desarrollo urbano reciente de gran calidad ambiental. Costa Meloneras está compuesta por establecimientos hoteleros de gran calidad y elevada categoría, de entre cuatro estrellas y gran lujo. Además dispone de una extensa primera línea de mar y relación directa con la reserva natural más representativa del destino, el Oasis de Maspalomas. La alta categoría de los establecimientos hoteleros implica una menor presencia de turismo juvenil, lo que repercute en una menor asimetría en la última franja horaria de estudio.

Este último escenario, se sitúa en una plaza abierta al mar y frente al Centro Comercial Varadero, justo en la intersección con el bulevar marítimo que articula toda la urbanización. Todas estas cualidades urbanas y ambientales dan a este espacio público una elevada

intensidad de uso constante durante todo el día. El momento de mayor intensidad corresponde a la puesta de sol, debido a las excelentes vistas de la puesta de sol sobre la línea de horizonte del mar. Un turismo de mayor poder adquisitivo implicó menos turismo juvenil y menos ocio nocturno, lo que dio lugar a una menor intensidad en la última franja horaria de estudio, tanto en verano como en invierno. Este último aspecto implicó que fuera el espacio que se comportó de forma más simétrica entre ambas temporadas.

### 5.10.8. Conclusiones

Tras la observación de la intensidad de uso que se desarrolla en los principales espacios públicos del DTC Maspalomas\_Costa Canaria, se ha podido constatar que, aunque existiendo una cierta asimetría de intensidad de uso entre la temporada de verano y la de invierno, no se puede hablar de estacionalidad en este destino.

Los factores que dieron lugar a una cierta asimetría a lo largo de un mismo día entre el periodo estivo y el invernal fueron básicamente climáticos y de funcionalidad urbana. La variación entre la salida y la puesta de sol entre estaciones, las temperaturas máximas y mínimas que se registraron, además de una mayor presencia de turismo juvenil durante la época estival dieron lugar a una intensidad de uso asimétrica entre un día estival y otro invernal, pero de intensidad de uso similar si computáramos el total de ambos días.

Las diferencias asimétricas entre unos escenarios y otros vinieron condicionadas fundamentalmente por su situación, funcionalidad y morfología urbana del entorno de estos espacios públicos. A esto habría que sumar la tipología del parque edificado, lo que implicó diferentes niveles de poder adquisitivo y como consecuencia, distintos tipos de turismo, lo que implicó diferentes comportamientos.

Otro de los aspectos de interés que ha aportado este trabajo, fue entender cuál de estos escenarios presentó un comportamiento más asimétrico. Fundamentalmente, aquellos que desarrollaban menos funciones urbanas, a mayor diversidad, mayor y más constante intensidad de uso a lo largo de un día. Otro factor de asimetría sería la diferencia de turismo entre la época estival y la invernal. Las zonas con fuerte presencia de turismo juvenil durante el periodo estivo, implicó una elevada intensidad de uso en las zonas de ocio nocturno, hecho que no se dio en la temporada invernal. Por tal motivo, el espacio que presentó una menor asimetría de intensidad de uso fue el escenario cuarto, primero por la diversidad de funciones que desarrollaba, para este tipo de espacios turísticos, y por su baja dependencia del turismo juvenil y por lo tanto del ocio nocturno.

Sin embargo, el espacio que presentó un mayor comportamiento asimétrico correspondió al primer escenario de estudio, debido a una menor funcionalidad urbana y a una elevada dependencia del turismo juvenil. El espacio público que presentó una menor intensidad de uso, aunque de forma simétrica y constante a lo largo del día, correspondió al tercer escenario de estudio. Este hecho se debió en su entorno se desarrollan además de las actividades propiamente turísticas, otras de carácter administrativo, y por lo tanto presentara una menor dependencia a los flujos turísticos.

Finalmente, se puede extraer de este trabajo, que debido a la intensidad constante y no asimétrica que se registró durante la segunda franja de observación, debido a que corresponde con la hora de la cena en los países centro europeos, entre otros factores ya expresados, la franja horaria comprendida entre las 18:00 y las 20:00h sería la más indicada para analizar la temporalidad de un DTC.

## **5.11. Propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano para facilitar el libre ejercicio de la función empresarial en la regeneración urbana-turística en las islas canarias**

### **5.11.1. Introducción**

En circunstancias como las actuales, de crisis y recesión económica, lo que lleva asociado una fuerte disminución en la capacidad de la inversión pública, se hace necesario la búsqueda de nuevas estrategias de cooperación público-privada que incrementen la implicación del sector privado en los procesos de regeneración urbano-turístico. El fin de este artículo es poner de manifiesto que el actual sistema de planeamiento urbano impide la regeneración de los espacios urbanos turísticos al eliminar o reducir la creatividad y la función empresarial y establecer propuestas que permitan una participación más pragmática de la función empresarial en el proceso de transformación y regeneración turística. Los autores realizan un análisis jurídico y económico del actual sistema de planeamiento al igual que un análisis de la evolución de la oferta y la demanda de los espacios urbanos turísticos en las Islas Canarias, proponiendo posteriormente distintas ideas para solucionar los problemas detectados.

El actual sistema de planeamiento de las Islas Canarias posee un sistema de planificación central en cascada de orden cartesiano que dificulta el libre ejercicio de la función empresarial. Este sistema tiene entre otras las siguientes consecuencias: reducción de la creatividad, restricción de la *empresarialidad* o función empresarial, congelación de los espacios urbanos o impedimento de su regeneración y adaptación a las nuevas necesidades que provocan una importante distorsión entre la oferta y la demanda turística. Para dar la libre entrada a esta función empresarial es necesario introducir una mayor flexibilidad en el planeamiento. El trabajo es original y sigue las líneas de investigación de los autores publicados en otros artículos de revistas internacionales recogidas dentro del *ISI Web of Knowledge* y otros índices.

La demanda turística a nivel mundial ha ido cambiando a lo largo de las últimas décadas. El crecimiento de la riqueza en términos relativos de la población del planeta o la disminución de la pobreza han hecho que la demanda aumente y que el nivel de exigencia de los consumidores sea mayor (Flores et al, 2012). El cambio en la demanda, la globalización de los mercados y la aparición de nuevas ofertas turísticas en países emergentes ha hecho que países con mayor tradición turística como España tengan que readaptar su oferta para ser más competitivos. Por otro lado, el turismo ha pasado en España de ser considerado como una actividad no importante para la economía o coyuntural a ser uno de los sectores relevantes de la economía española (Bote Gómez, 1998).

Sin embargo, siendo uno de los sectores más importantes, la oferta turística, especialmente en lugares eminentemente turísticos como las Islas Canarias, ha quedado obsoleta. El papel que juega el planeamiento urbano para esta adaptación de la oferta a la demanda es prioritario. Sin un planeamiento urbano lo suficientemente flexible y que sea capaz de adaptar las nuevas demandas del mercado a la realidad física en poco tiempo, no es posible tener una oferta turística competitiva. Los espacios turísticos son espacios urbanos que deben ser entendidos como los lugares donde habitan, descansan o se entretienen los habitantes de la actual sociedad dinámica o gran sociedad (Hayek, 1975). Sin embargo, estos espacios, habitados por una sociedad eminentemente dinámica y que cambia sus preferencias temporales a una gran velocidad, siguen siendo estudiados y planificados de forma estática como veremos en este documento.

Por todo ello, vamos a tratar de describir la nueva demanda turística en las Islas Canarias, el estado actual de los espacios turísticos en las Islas, el actual sistema de planeamiento y el

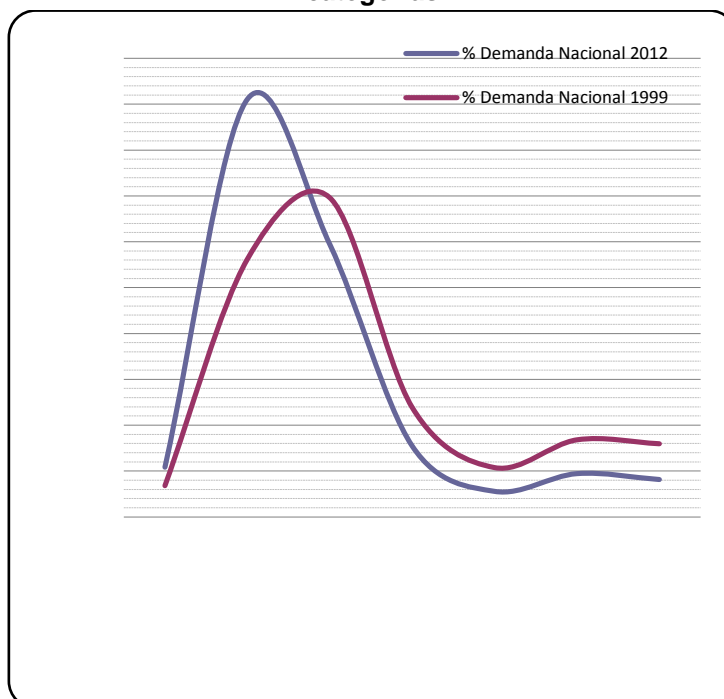
importante papel que juega el conocimiento, la creatividad y la función empresarial del ser humano a la hora de coordinar y transformar dichos espacios.

### 5.11.2. La nueva demanda turística

La transformación de la demanda turística en España está ligada a las transformaciones de las expectativas y posibilidades de los turistas que visitan nuestras zonas dedicadas a ello. Las zonas estudiadas de manera general y en particular las Islas Canarias, presentan síntomas de agotamiento propios de unos destinos turísticos con un periodo de consolidación amplio (González, 2012). Estos síntomas de estancamiento de la demanda, a excepción de situaciones externas ajenas al propio destino, requieren de un mayor ajuste de la oferta a la realidad que solicita el turista. En diferentes estudios se ha considerado la necesidad de aumentar la calidad del servicio para cubrir las expectativas del visitante (Rodríguez, 2002).

A continuación se estudia la demanda en España y Canarias mediante los datos de ocupación de los establecimientos y los días de estancia según la categoría de los mismos. Las gráficas han sido realizadas a través de los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística. En la figura 91 se aprecia la evolución de la demanda a nivel nacional desde el año 1999 al 2012. Se puede observar cómo la demanda ha cambiado y aumentado considerablemente en establecimientos de mayor categoría, principalmente los de cuatro estrellas. También se observa una bajada en la demanda en establecimientos del tipo de apartamento o *apartahotel*, y una subida que, aunque poco apreciable en la gráfica, es de aproximadamente el doble en los hoteles de cinco estrellas, aunque muy inferior que los de cuatro.

Figura 91. Demanda en los alojamientos turísticos en España en los años 1999 y 2012 por categorías

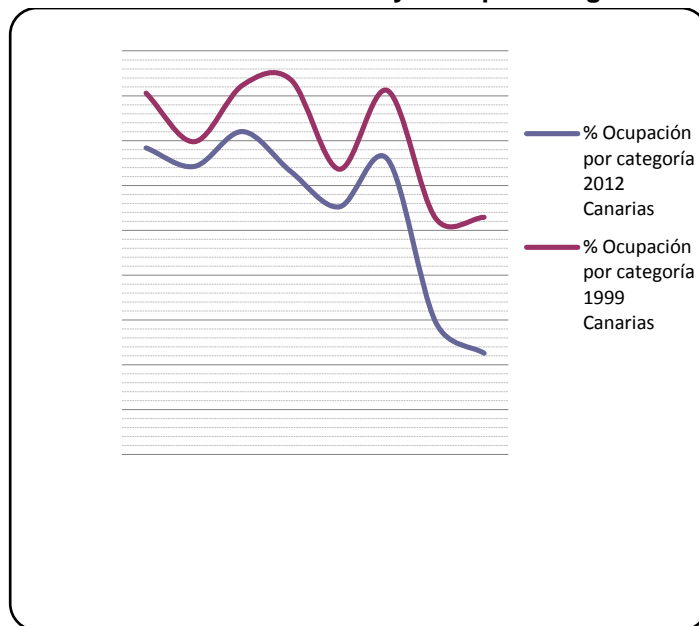


Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

En la figura 92 se puede ver la evolución en la ocupación desde el año 1999 al 2012. Los datos nos indican que existe un menor grado de ocupación en el año 2012 que en 1999. En general los alojamientos de mayor categoría, cinco, cuatro y tres estrellas, son los que poseen una

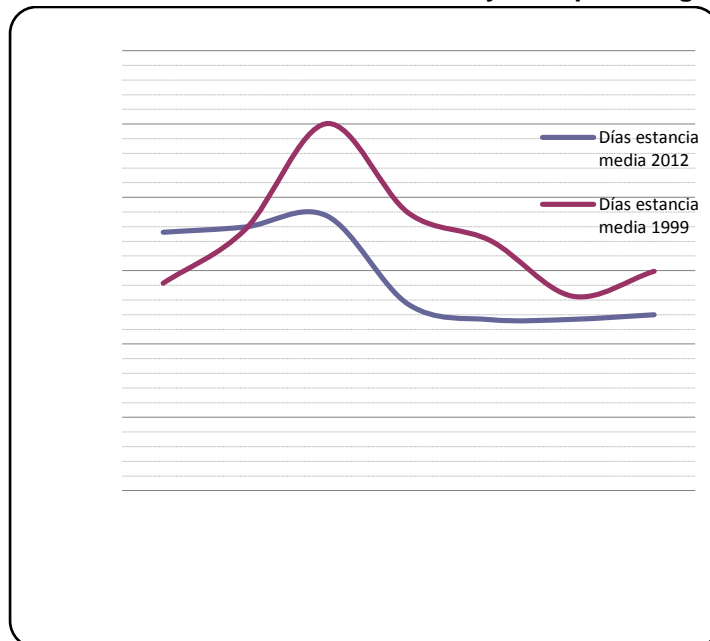
mayor ocupación y por lo tanto se adaptan mejor a la demanda. Sin embargo, los de menor categoría, especialmente los apartamentos, son los que están fuera de mercado y su oferta no es correspondida con la demanda del turista. Es decir el turista que visita Canarias elige principalmente alojamientos de mayor categoría. En la figura 93 se muestran los días de estancia media del turista en los años 1999 y 2012 en Canarias. Se puede observar que la estancia media es menor en todas las categorías en el año 2012 que en 1999, excepto en la de cinco estrellas. En el año 2012 se observa que los alojamientos de superior categoría son los que mantienen los mayores días de estancia (3.6 días de media).

Figura 92. **Ocupación en los alojamientos turísticos en la Comunidad autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Figura 93. **Días de estancia media en los alojamientos turísticos en la Comunidad autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.



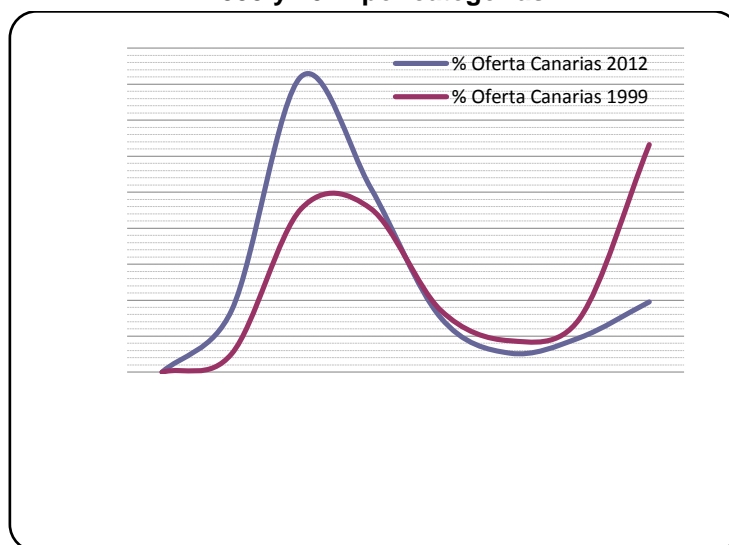
En conclusión, la demanda turística en las Islas Canarias ha cambiado considerablemente y son los establecimientos de mayor categoría los que más se solicitan, los que más ocupados se encuentran y los que más días de estancia poseen.

### 5.11.3. Estado actual de los espacios turísticos

La antigüedad de la oferta de alojamiento turístico de las Islas Canarias es en el año 2011, según in estudio realizado por Simancas, de más de 30 años en un 33 %, entre 21-30 años en un 44%, entre 10-20 años en un 16% y de menos de 10 años de un 7% (Simancas, 2011). Si estudiamos estas zonas consolidadas como realizaron Cáceres y Palop en la zona conocida como Playa del Inglés, además podemos diferenciar entre los grados de actuación necesarios para adecuar estos complejos según la demanda turística y de obsolescencia (Cáceres y Palop, 2007). En los establecimientos existentes con más 25 años de antigüedad la necesidad de rehabilitación parcial o total es muy elevada, incluso con instalaciones deficientes. Este hecho, produce una pérdida de capacidad competitiva frente a otros destinos turísticos (Rodríguez et al, 2002). Además, dentro del tejido que conforma la conurbación turística no existe reforma o cambio en estos establecimientos en mal estado (Talón et al, 2007).

La demanda hoy, según lo deducido en el apartado anterior, es principalmente de hoteles de tres y cuatro estrellas y ha aumentado en la de cinco estrellas. Sin embargo, según puede apreciarse en la figura 94, la oferta *alojativa* no se ha adaptado a esta realidad, con un aumento de los establecimientos de tres estrellas oro principalmente, y en menor medida en los de cuatro estrellas. También se puede apreciar la gran disminución de la oferta desde el año 1999 al 2012 de los establecimientos de menor categoría, que con una demanda mínima desaparecen del mercado convirtiéndose en segunda residencia o en residencia de turistas que se afincan en distintas temporadas en las Islas.

Figura 94. **Oferta *alojativa* turística en la Comunidad Autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Los establecimientos de más baja categoría a pesar de seguir existiendo (Cáceres y Palop, 2007), pasan a un primer estado de baja demanda (inferior al 30 %, figura 2) para entrar en riesgo de salir totalmente de la industria y transformar su uso en residencial (Simancas y García, 2012). Debido a esta transformación podemos observar en la figura 3 una menor

cantidad de alojamientos con categoría plata o más baja de oro. No obstante, no se debe entender que dichos inmuebles se han transformado o desaparecido, sino que han dejado de ser rentables. Este riesgo de *residencialidad* se ha producido en otras zonas turísticas españolas como el Archipiélago Balear. Estos espacios turísticos maduros presentan problemas de adaptación a la demanda y de renovación de los espacios públicos en Canarias, Baleares y Hawái (Hernández y Santana, 2010).

En conclusión, la oferta actual no se adapta a la demanda turística debido a la escasez de inmuebles de alta calidad y a la no renovación y transformación de los alojamientos de menor categoría.

#### 5.11.4. *El papel de la función empresarial creativa en la regeneración turística*

El futuro de los espacios urbanos, turísticos o no, es incierto; nadie sabe cómo van a ser ni la sociedad que va a hacer uso de ellos. Por lo que, al igual que el hombre, las ciudades poseen una incertidumbre irremediable. El futuro de las mismas está totalmente abierto y éste depende, sin duda alguna, de la acción humana que es esencialmente creativa. La creatividad humana es la única capaz de minorar las incertidumbres que existen e ir buscando nuevas soluciones a los problemas que se van presentando en los espacios urbanos. Sin embargo, esta creatividad jamás podrá eliminar por completo la incertidumbre *inerradicable* que poseen los seres humanos (Huerta de Soto, 1992), ni las ciudades, principalmente porque los actores encargados de la transformación y cambio sólo poseen un conocimiento limitado de la información que existe en cada momento de tiempo.

Este tipo de conocimiento limitado es disperso y depende directamente de los fines individuales de cada ser humano de la sociedad. Estos fines, que varían según las preferencias temporales de cada individuo sumado a la información que cada uno maneje en cada instante de tiempo, convierten este tipo de conocimiento en algo totalmente subjetivo y es uno de los principales problemas a los que se enfrenta la planificación central (Hayek, 1937). Además, este tipo de conocimiento se crea *ex-novo*, a través de las diferentes acciones de los distintos individuos que conforman la sociedad, y es de tipo tácito no articulable, lo que hace aún más difícil conocerlo (Huerta de Soto, 1992).

Por otro lado, la función empresarial, que es esencialmente creativa, coincide con la acción humana misma (Huerta de Soto, 1992), por esta razón, todo hombre por naturaleza es empresario, es decir, aquel que emprende una acción para conseguir unos objetivos. Esta definición de función empresarial innata al ser humano podría parecer un tanto amplia pero ella responde a importantes investigaciones que se han venido desarrollando en la ciencia de la economía en torno a la *empresarialidad* (Kirzner, 1973, 1985, 1979).

La acción empresarial es prioritaria para la coordinación de los distintos desajustes que surgen tanto en la sociedad como en el principal lugar de convivencia en la que es desarrollada, la ciudad. En ellas, existen continuos desajustes y oportunidades de ganancia y es el hombre mediante su función empresarial el encargado de transformar y adaptar la ciudad a los continuos cambios que se producen dentro de la sociedad. Cuando las coordinaciones son satisfactorias las oportunidades de ganancia se transforman en beneficio tanto para el empresario como para el conjunto de la sociedad.

Como ejemplo podría servirnos el hecho que aparezca una creciente demanda de hoteles de calidad en las Islas Canarias y la oferta existente no satisface esta solicitud. Es en ese

momento, cuando un individuo usando su función empresarial decide emprender la creación de nuevos establecimientos de alta calidad y coordinar el desajuste existente. De esta forma los actores intervinientes en el proceso de creación y transformación de las ciudades, no son solamente los técnicos competentes en las distintas materias o disciplinas intervinientes, ni únicamente los empresarios, sino que serían todos los seres humanos que viven de forma permanente o temporal en una ciudad mostrando sus preferencias temporales (Melián y Calzada, 2012).

Sin embargo, hemos visto en los apartados anteriores que existe una importante descoordinación entre la demanda de infraestructuras o instalaciones turísticas y la oferta de las mismas. En este caso, ¿por qué la función empresarial del ser humano no ha efectuado dicha coordinación social y urbana?

#### 5.11.5. *El actual sistema de planeamiento*

Los espacios turísticos de las Islas Canarias fueron planificados por un planeamiento de orden cartesiano y en la actualidad se siguen ordenando de la misma manera. Este tipo de órdenes vienen determinadas por un órgano director externo que impone su criterio de forma coactiva impidiendo el libre ejercicio de la función empresarial (Hayek, 1975) (Huerta de Soto, 2012). Este órgano director exterior estudia la ciudad como si de un elemento estático se tratase. Para ello intenta construir la ciudad de arriba abajo a través de una pirámide coactiva o cascada reguladora de planeamiento (Melian y Calzada, 2012). En la parte más alta de la cascada reguladora de planeamiento nos encontramos las legislaciones urbanísticas, como es el caso de la Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, o la Ley 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo (en adelante TRLOTENC'00).

Estas legislaciones, entre otras cuestiones, establecen los estatutos jurídicos de la propiedad privada del suelo mediante los cuales nacionalizan los derechos de desarrollo del mismo y monopolizan la asignación de los usos del suelo (Lee et al, 2013). Además, regulan el planeamiento y el desarrollo y de esta forma establecen cuales son las diferentes figuras de planeamiento que existen, cuales son las diferentes formas de desarrollo o gestión y quiénes son los encargados de realizarlos. También, establecen diferentes tipos o categorías de suelo que deberán ser delimitadas por el planeamiento como es el caso del suelo urbano, urbanizable o rústico para la Comunidad Autónoma Canaria según el TRLOTENC'00. Además, estas legislaciones fijan estándares urbanísticos como por ejemplo edificabilidades máximas, densidades máximas o superficies mínimas de suelo reservadas para zonas verdes, infraestructuras y equipamientos.

Por ejemplo, según el artículo 36 del TRLOTENC'00 para los nuevos desarrollos, ya sean de suelos urbanos no consolidados o urbanizables, que tengan uso predominantemente residencial, habrá una *“edificabilidad bruta máxima de 1,20 metros cuadrados edificados por cada metro cuadrado de suelo, referida a la superficie total del ámbito ordenado, que podrá elevarse hasta 1,50 metros cuadrados edificados por cada metro cuadrado de suelo en los suelos urbanos de renovación y rehabilitación”*; *“una densidad máxima de 400 habitantes por hectárea, referida a la superficie total del ámbito objeto del Plan, que podrá elevarse hasta 500 habitantes por hectárea en los suelos urbanos de renovación y rehabilitación”*; y *“una reserva mínima de 40 metros cuadrados de suelo destinado a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, por cada cien metros cuadrados de edificación; de esa reserva, al menos el 50 por ciento corresponderá a los espacios libres públicos. Reglamentariamente, en los ámbitos*

*de suelo urbano no consolidado de escasa entidad que se determinen, podrá minorarse esta reserva, en atención a la dificultad o imposibilidad de la materialización de las operaciones de cesión” (Artículo 36 del TRLOTENC'00).*

Además, el mencionado artículo, en su apartado b, establece para el suelo turístico *“una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, de los cuales al menos 30 metros cuadrados por cada 100 de edificación se destinarán a espacios libres públicos y como máximo siete metros cuadrados por cada 100 de edificación a dotaciones”* (Artículo 36 del TRLOTENC'00). De esta forma la legislación establece coeficientes de edificabilidad máximos o densidades máximas que deberán ser respetados por los inferiores escalones de la cascada coactiva de planificación. Por otro lado, existen otras normas que se encontrarían dentro de este primer escalón de la cascada reguladora que afectan al resultado final de la oferta turística como por ejemplo la Ley 2/2013, 29 mayo, de renovación y modernización turística de Canarias que prohíbe la creación de nuevos hoteles de cuatro estrellas en las Islas.

En el segundo nivel de esta cascada se encuentran los planes o proyectos de ordenación supra locales-municipales o territoriales. El ámbito de este tipo de planeamiento en las Islas es principalmente insular y según el TRLOTENC'00 tendríamos diferentes instrumentos como: directrices de ordenación, planes insulares de ordenación, planes y normas de espacios naturales protegidos, planes territoriales de ordenación y proyectos de actuación territorial. Aquí, habría que destacar las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, que afectan a la actividad turística.

Estos instrumentos de planeamiento, entre otras facultades, establecen limitaciones de uso del suelo, protegen suelos de la urbanización, fijan directrices o criterios básicos para la gestión de los Espacios Naturales Protegidos, limitan los crecimientos de suelo y establecen y definen cuales y por donde deben realizarse las infraestructuras de carácter territorial, determinan normas o criterios de coordinación administrativa de ámbito insular en los sectores de actividad económica y social de relevancia territorial, fijando criterios para la sectorización de los suelos urbanizables turísticos y definen el modelo de ordenación territorial que se propugna para una determinada isla y hacia cuya consecución deberán dirigirse coordinadamente las actuaciones públicas y privadas.

A título de ejemplo podemos ver la figura 95 del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria que en su artículo 13 limita la densidad bruta para las piezas territoriales turísticas nuevas (PTTN) de la Zona Turística Litoral del Sur a 50 plazas *alojativas* por hectárea y en la Zona Turística Litoral del Norte y en las áreas libres con equipamiento *estructurante* a 25 plazas *alojativas* por hectárea.

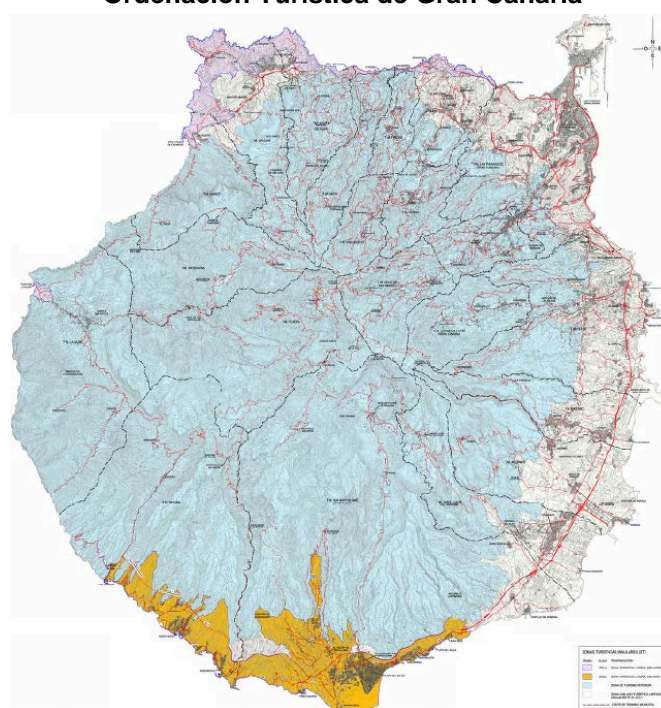
Además, todas estas regulaciones deberán respetar las determinaciones definidas en la legislación urbanística del escalón superior de la cascada. De ahí que en un plan insular de ordenación no sería posible establecer una densidad máxima por encima de 500 habitantes por hectárea para suelos de rehabilitación o renovación o un plan territorial especial de ordenación turística no se podría determinar una reserva mínima superior a 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos.

Los planes de ordenación local que se ocuparían de la ordenación del municipio y de los núcleos urbanos o ciudad concreta están en el tercer escalón de la cascada. Estos planes se encargan de clasificar el suelo, establecer la ordenación detallada de los distintas partes de la ciudad, establecer las densidades y edificabilidades máximas de las distintas zonas de la

ciudad como de sus crecimientos así como establecer cuáles son o serán los diferentes usos de los mismos. La figura principal de planeamiento de esta escala en Canarias según el TRLOTENC'00 es el Plan General de Ordenación.

Este tipo de planes no pueden contravenir los planes o leyes de rango superior en los escalones anteriores. De esta forma no podrán clasificar como suelos urbanizables aquellos suelos que hayan sido protegidos por el planeamiento supra local ni se podrán establecer densidades urbanas ni edificabilidades superiores a las definidas en los dos escalones superiores. Tanto los planes de escala supra-municipal como los de ordenación local o municipal tienen entre sus características la de emplear importantes cantidades de tiempo, entre 3 y 5 años, para su elaboración dada la considerable información que tratan de manejar y la gran cantidad de determinaciones que planifican.

**Figura 95. Plano de ámbitos turísticos insulares del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria**



Fuente: Plan Territorial de Ordenación Turística de Gran Canaria.

Los planes de desarrollo ocuparían el siguiente escalón de la pirámide o cascada. Éstos son los encargados de establecer las ordenaciones detalladas de los ámbitos delimitados por el planeamiento general de ordenación según los parámetros definidos en dicho planeamiento (edificabilidad máxima, usos, densidades, reservas de suelo para espacios libres, etc.). Ciertamente es que los planes generales de ordenación que lo determinen oportuno podrán realizar la ordenación detallada de los nuevos desarrollos de suelos en suelos urbanizables como en la transformación o regeneración de los suelos urbanos no consolidados, pero suelen únicamente ordenar de forma detallada los suelos urbanos ya consolidados. Este tipo de planeamiento de desarrollo que nos ocupa llega a establecer en muchos casos mediante sus ordenaciones detalladas las alturas máximas de la edificación, los fondos máximos edificables, los tipos de cubierta, los vuelos y retranqueos máximos de las edificaciones y, en algunos casos, hasta el color de las edificaciones o su carpintería.

En este escalón de la cascada reguladora las figuras de planeamiento de desarrollo, que serían según el TRLOTENC'00 los planes parciales de ordenación, los planes especiales de

ordenación y los estudios de detalle principalmente, tienen poco margen de maniobra para ser creativos, pues los parámetros estructurales de toda la ordenación realmente ya son definidos por los planes generales de ordenación que especifican desde porcentajes de usos hasta el número máximo de metros cuadrados que pueden materializarse en el ámbito, eso cuando no deciden realizar la ordenación detallada ellos mismos.

Finalmente, en la parte más baja de la cascada se encontraría los proyectos de edificación. Estos proyectos deben de cumplir las especificaciones dictadas por los planes anteriores

#### 5.11.6. *Consecuencias del actual sistema de planeamiento sobre los espacios turísticos de las Islas Canarias*

Se pregunta al final del apartado cuatro por qué la función empresarial del ser humano no ha efectuado dicha coordinación social y urbana en los espacios turísticos. Es cierto que el actual sistema de planificación no es el único causante de este desequilibrio entre la oferta y la demanda, pues existen otras variables que escapan a este estudio como políticas monetarias, políticas fiscales u otro tipo de regulaciones que también perjudican a la correcta coordinación del mercado. Sin embargo, el actual sistema de planificación urbana en las Islas Canarias, que no difiera en demasía del resto de sistemas del Estado español, todos herederos de la Ley del Suelo de 12 de mayo de 1956, sí tiene una importante responsabilidad, si no la principal, del por qué la función empresarial no efectúa su misión coordinadora y en la actualidad nos encontramos con unos espacios turísticos deteriorados y que no se adaptan a la actual demanda como veremos a continuación.

Uno de los principales problemas que se encuentra el sistema de planeamiento de orden cartesiano es el problema del conocimiento. Como vimos en el punto cuatro de este documento existe un tipo de conocimiento disperso y no científico que es fundamental en el proceso de creación y transformación de las ciudades. Es imposible que el órgano director sea capaz de conocer en su totalidad este tipo de conocimiento, por lo que como consecuencia nos encontramos, en la mayoría de los casos, con soluciones desacertadas. Además, dicha información varía o se crea *ex-novo* constantemente por lo que dada la importante cantidad de tiempo que lleva la elaboración de un plan, por ejemplo el plan general de ordenación, cuando se aprueban o entran en vigor, normalmente, se encuentran obsoletos. Es por ello, que dado que la información es incompleta y a veces errónea o ha cambiado en el momento de entrada en vigor del plan, surgen formas urbanas que no se corresponden a las necesidades que demanda el turismo.

Como se ha comentado este tipo de planificación cartesiana o de cascada reguladora dificulta el libre ejercicio de la función empresarial. Esta función, esencialmente creativa, como hemos visto, es fundamental para la coordinación de los desajustes que surgen en los espacios urbanos. Por ello, este sistema de planeamiento no solamente no permite buscar soluciones en corto espacio de tiempo a las demandas de un sector como el turístico que se ve afectado por los continuos cambios de la demanda, como ha demostrado el estado actual de la oferta en las Islas, sino que además elimina la posibilidad de que mediante la función empresarial el ser humano descubra nuevas formas urbanas que todavía hoy no existen y que puedan satisfacer aún mejor las demandas de los turistas y competir con otros destinos.

En esta línea la función empresarial tiene como principal tarea la coordinación de los desajustes que existen en estos espacios urbanos convirtiendo dicho acto en beneficios tanto para el empresario como para el conjunto de la sociedad cuando las acciones son acertadas, y en pérdidas cuando son erróneas. Sin embargo, cuando las decisiones de la cascada



reguladora son erróneas las pérdidas no son internalizadas por los que determinan dichas regulaciones y los principales perjudicados son el conjunto de personas que están buscando una determinada oferta turística en las Islas y aquellos que quieren proporcionarla.

Este planeamiento cartesiano en cascada no sólo dificulta que el empresario turístico acometa de manera correcta las modificaciones en su establecimiento para adaptarse a la demanda sino que en muchos casos terminan por excluir de la oferta distintos recintos turísticos al no poder ser modificados o adaptados a la nueva situación. Es por ello que el tejido urbano turístico va muriendo poco a poco mientras las distintas administraciones planifican en sus niveles correspondientes consumiendo una importante cantidad de tiempo. La consecuencia ha sido, como se apuntó al principio de este estudio la creación de zonas residenciales no explotadas dentro del ámbito urbano-turístico. Este cambio, movido principalmente por la incapacidad de la adaptación, produce, entre otras cosas, una pérdida de atractivo del destino en su conjunto y sus consiguientes consecuencias económicas como caída de la rentabilidad y pérdida de empleos.

Además, este sistema de planificación tiene como característica la eliminación de la propiedad privada, en el sentido jurídico más tradicional, dado que los derechos de desarrollo del suelo están nacionalizados y la asignación de los usos del suelo monopolizada por las administraciones públicas. Sin propiedad privada sería prácticamente imposible hablar de sociedades, y mucho menos de sociedades desarrolladas, por ello, podríamos afirmar que dada la debilidad de la propiedad privada en este tipo de sistema de planificación no tenemos espacios turísticos desarrollados o adaptados a las demandas de la sociedad del siglo XXI.

Por otro lado, dado que la propiedad privada ha sido mermada surgen otros problemas como la inseguridad jurídica al estar sujetos a las posibles decisiones del órgano de planificación, la inexistencias de precios de libre mercado que impide la realización de un correcto cálculo económico (Mises, 1975) y el posible desaprovechamiento o destrucción de recursos naturales (Anderson y Leal, 1991). Los precios de libre mercado son fundamentales pues transmiten la información necesaria para que los distintos actores de nuestra sociedad tomen las correctas decisiones. Por esta razón, la información que transmiten los precios intervenidos por el planeamiento urbano es errónea y causa desajustes, desorden y descoordinación en la asignación de los usos del suelo y en la creación o transformación de espacios urbanos por parte del órgano director al realizar cálculos económicos erróneos.

Otra de las importantes consecuencias de este tipo de planificación es su efecto sobre la especulación que afecta directamente a los precios de estos espacios turísticos y que es prioritaria para la correcta coordinación entre la oferta y la demanda. La especulación tiene dos orígenes. El primero es autónomo y permite la adecuación de la oferta a la demanda en el plano *intertemporal* (especulación económica). Esta actividad especulativa consiste en comprar suelo cuando se espera una carestía futura del mismo, de modo que se compra cuando el suelo es relativamente barato y se vende cuando más falta hace, ayudando a rebajar la presión de la escasez sobre el precio. El segundo, en cambio, es inducido por las diferentes formas de intervención pública en el libre uso del suelo (especulación política). Este tipo de especulación ajeno al ámbito económico consiste en comprar suelo a bajo precio no porque se espere una futura escasez de ese tipo de suelo sino porque se está convencido de que será reclasificado.

Mientras que la especulación económica tiene efectos sociales positivos, la política es a todas luces el caldo de cultivo de la corrupción urbanística. Pues bien, este sistema de planificación ataca la economía mientras que fomenta la política con nuevas dosis de intervencionismo y arbitrariedad, incentivando así la corrupción (Melián y Calzada, 2010, 2012). Además, tratar de evitar la primera es desequilibrar el mercado y distanciar la oferta de la demanda, con los graves problemas que estas divergencias ocasionan. En cambio, tratar de evitar la segunda de

una forma distinta al cese de la intervención que ha causado el problema es sentar las bases de ulteriores intervenciones que, de nuevo, descoordinarán las acciones de los agentes económicos y motivarán nuevas ocasiones para vivir de la especulación sobre futuras intervenciones (Mises, 2005).

#### *5.11.7. Propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano de los espacios turísticos y dar una mayor entrada a la función empresarial y a la creatividad*

El objetivo de este artículo no es plantear la eliminación del planeamiento urbano, ni establecer alternativas de planeamiento de orden espontáneo que giren en torno al planeamiento contractual (Melián y Calzada, 2012), ni definir nuevas ideas de planeamiento de mercado (Melián, 2011) para diseñar los futuros espacios turísticos de Canarias, sino exponer distintas propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano en las Islas y dar una mayor entrada a la función empresarial y creatividad para que esta pueda ejercer su papel coordinador y de esta forma poder tener espacios turísticos competitivos que satisfagan a la demanda.

Han existido sucesivas reformas legislativas en materia de urbanismo y ordenación del territorio tanto en el Archipiélago Canario como a nivel nacional, sirvan de ejemplo la Ley 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo o el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo. Sin embargo, estas modificaciones o cualquiera de las anteriores no sólo no han conseguido solventar el problema que nos ocupa sino que además lo han incrementado al tratar de solucionar los males del modelo urbanístico mediante regulaciones adicionales que reducían aún más la capacidad de la oferta a adaptarse a los cambios en la demanda y han aumentado el poder arbitrario de la administración sobre el derecho de propiedad del suelo del ciudadano, fomentando así la corrupción y la lentitud de las actuaciones urbanísticas.

Ante esta situación los cambios en la legislación urbanística canaria para transformar principalmente su sistema de planeamiento ultra intervencionista, especialmente en las áreas turísticas, no deben ser los de realizar nuevas reformas del modelo en la misma dirección que hasta hoy para tratar una vez más de parchear los problemas creados con nuevas intervenciones que compliquen aún más el sistema, añadiendo nuevos trámites y mayores tiempos de espera que suele llevar consigo cambios en la actitud de los agentes económicos que hacen totalmente inútiles los intentos del legislador por solucionar el problema mediante regulaciones (Peltzman, 2007), sino dar entrada a un planeamiento urbano más orientativo y flexible que rompa con más de 50 años de marginación y exclusión de la ciudadanía en las decisiones relativas al suelo, simplificando además el modelo tanto en lo que se refiere a los trámites como a los tiempos de espera.

Por todo ello, las propuestas que se hacen son las siguientes: devolver el papel protagonista de la ciudadanía, reforzar el derecho de propiedad privada, flexibilizar el planeamiento, reducción de cargas, simplificación de la clasificación del suelo y proyección del medio ambiente, un modelo voluntario de gestión urbanística, la incorporación de la licencia directa y refundar el del sistema con la Constitución española como marco global.

### *Devolver el papel protagonista de la ciudadanía*

Una buena reforma en esta materia debe de pasar por devolver a la ciudadanía el papel protagonista en el proceso de transformación, regeneración y creación de los espacios urbanos turísticos. La maraña reguladora descrita en los apartados anteriores ha limitado enormemente el derecho de propiedad y ha impedido que los propietarios atiendan las necesidades de los ciudadanos y de los turistas, por ello, debe ser sustituida por sencillas normas que permitan la solución de esos problemas urbanísticos reales como ocurre en otros países como Reino Unido donde el derecho de propiedad del suelo tiene un mayor protagonismo (Lee et al, 2013). Por esta razón, el derecho de propiedad de todo ciudadano sobre el suelo legítimamente adquirido tiene que ser la piedra angular de una nueva legislación urbanística en las Islas Canarias para solucionar los problemas que se han planteado en este estudio.

En adición, la predominancia del interés general sobre el interés individual que toda ley debe atender no puede sin embargo implicar que el interés general prime sobre el derecho individual. De hecho, el buen funcionamiento de un urbanismo más democrático, con el ámbito de toma de decisiones más cercano a la ciudadanía, requiere del respeto escrupuloso de los derechos individuales. En otras palabras, no hay mayor interés social que el estricto respeto de los derechos individuales (Hayek, 1975).

### *Reforzar el derecho de propiedad*

El reforzamiento de la propiedad privada en el campo del suelo ayudaría a anteponer la libertad de elección de los ciudadanos y de los demandantes turísticos a la voluntad de políticos y funcionarios. De este modo, el ejercicio de la libre función empresarial en materia urbanística permitiría un crecimiento coherente con la demanda real que a su vez fomentaría un crecimiento económico sostenible y una generación de empleo de elevada calidad ligada a la variedad de formas urbanas-turísticas que surgen en el mercado. Este proceso de crecimiento armónico choca frontalmente con la uniformidad típica de la planificación actual de los espacios turísticos donde los ciudadanos y arquitectos son meros objetos pasivos que se limitan a acatar la cascada regulatoria inflexible y ajena a la voluntad de las partes (propietarios, promotores y consumidores).

De acuerdo con estos principios, en una nueva legislación en materia urbanística se tiene que situar al ciudadano como protagonista del proceso urbanístico, como se comentó en el punto anterior, reforzando la protección de los derechos de propiedad.

### *Flexibilizar el planeamiento y reducción de cargas*

La flexibilización del planeamiento debe ser uno de los objetivos prioritarios si queremos que la creatividad y la función empresarial ejerzan su misión coordinadora. Por ello, los planes deben pasar a ser mucho más orientativos y perder su eminente carácter coercitivo. Las aprobaciones del planeamiento se deben volver más directas y menos discrecionales. Una posible modificación podría ser la siguiente: Planes de Infraestructuras de escala insular (PII), que definan las redes estructurales de esa misma escala; Planes Generales a escala municipal (PG), que definan las redes *estructurantes* y únicamente la situación del suelo común (urbano o rústico) así como la ordenación pormenorizada en el suelo en situación de urbano pero dejando la puerta abierta a su transformación; los Planes de Desarrollo Urbanístico (PDU), cuyo objeto sería el de establecer la ordenación pormenorizada en suelo común en transformación y serían

promovido principalmente por los privados; y otros tipos de planeamientos más específicos como los Planes Especiales (PE) y los Estudios de Detalle (ED).

Además, para poder conseguir una mejor flexibilidad del planeamiento, la reducción de las cargas y cesiones en esta materia sería otra de las reformas necesaria. Esta minoración permitiría una mayor rapidez en la toma de decisiones por parte de los agentes que buscan satisfacer la demanda de sus conciudadanos en el mercado así como una mayor flexibilidad ante los continuos cambios en las características de esa demanda por parte de la ciudadanía. Para ayudar a lograr esa flexibilidad, los planes generales debían ser orientativos como lo es en muchos países europeos o americanos y podrían ser modificados por iniciativa de los propietarios por medio de procesos marcados por la transparencia, por una mayor simplicidad y por la reducción de tiempos y trámites.

### *Simplificación de la clasificación del suelo y protección del medio ambiente*

La clasificación del suelo en Canarias al igual que el resto del territorio español es el procedimiento utilizado para asignar y regular los derechos de propiedad en el suelo. Actualmente en las Islas existen tres clases principales: urbano, urbanizable y rústico. Estas clases de suelo a su vez se subdividen distintas categorías como suelo urbano consolidado o no consolidado, suelo sectorizado o no sectorizado y otras muchas en los suelos rústicos de protección. En estas tres clases de suelo y sus correspondientes categorías los derechos de propiedad están totalmente regulados por el planeamiento. Por esta razón, se tendría que simplificar la clasificación del suelo, con dos posibilidades clasificatorias: protegido o común.

Además, en las áreas turísticas que estarían dentro del suelo común, con una demanda menos estable que en los suelos de usos residenciales, terciarios o industriales, debería existir una mayor protección de los derechos de propiedad con, probablemente, un estatuto jurídico propio que incentive mediante la seguridad jurídica la inversión en Canarias para poder transformar y regenerar nuestros espacios turísticos obsoletos. Por otro lado, para favorecer al medio ambiente, pieza fundamental en el territorio canario, el planeamiento no debería proteger ni regular los suelos protegidos, y éstos deben ser establecidos y regulados por ley. De esta forma también se eliminaría la especulación política en este ámbito y con ella la corrupción.

### *Un nuevo modelo de gestión voluntario*

En cuanto a la ejecución del planeamiento o gestión urbanística debemos cambiar el sistema actual por uno voluntario de compensaciones donde los protagonistas son los propietarios de suelo. De este modo, se reduciría la importancia de la ejecución coercitiva como sistema de ejecución del planeamiento en beneficio del sistema voluntario de la compensación privada.

No obstante, se podrían mantener los sistemas públicos de expropiación y cooperación, limitándose el uso de la expropiación a casos excepcionales. La figura del agente urbanizador debería ser eliminado al tratarse de un sistema que atenta de forma directa contra los derechos de propiedad de los ciudadanos y que ha sido denunciado en los tribunales europeos.

### *Licencias directas*

Los tiempos de obtención de licencias hoy en día son unos de los principales problemas que nos encontramos a la hora de iniciar la transformación o regeneración urbana. Estas licencias

tardan más de un año en muchos casos y en pocos llegan a concederse entre tres y seis meses. Esto hace que las Islas Canarias pierdan competitividad a la hora de abrir un negocio por culpa de los enormes plazos que se deben cumplir incluso para hacer la mínima obra de reforma frente a otros destinos turísticos. Además el sistema actual de licencias incentiva la corrupción como hemos podido comprobar en los últimos años con cobros por parte de los políticos y los funcionarios públicos para agilizar las mismas.

Por todo ello, en lo referente a la disciplina urbanística se debería incorporar la licencia directa en las obras de edificación como existe en otros países desarrollados, que representan una notable simplificación en cuanto a trámites y tiempos de espera.

### *Refundación del sistema con la Constitución como marco global*

Los principios generales y particulares de la actividad urbanística de la Comunidad Autónoma de Canarias tendrían que estar de acuerdo con los principios de la Constitución española. En particular, se debe apoyar en la propiedad privada y la libertad de empresa en el marco de una economía de libre mercado para devolver el protagonismo de los procesos urbanísticos a la ciudadanía, especialmente en los espacios eminentemente turísticos. La intención sería establecer un sistema más sencillo, flexible y transparente que permitiera a la sociedad civil impulsar la evolución sostenible de las formas urbanas, la mejora de su medio ambiente y de la calidad de vida en las ciudades, así como la conservación y el enriquecimiento del patrimonio.

También, una nueva legislación urbanística de estas características no sólo contribuiría a dar entrada a la creatividad y a la función empresarial para así reconstruir los espacios turísticos deteriorados en las Islas sino que además dicha regeneración se podría convertir en el motor del nuevo modelo económico basado en la innovación y el desarrollo en este campo que sólo es posible conseguir gracias a la participación responsable de la ciudadanía en general y de los propietarios en particular.

#### **5.11.8. Conclusiones**

En las Islas Canarias, donde el sector turístico representa más del 30% del PIB, nos encontramos con una oferta de alojamiento turístico que supera los 20 años de existencia en un 77% y tan sólo el 7% tiene menos de 10 años. Además, los inmuebles que superan los 25 años de antigüedad, que son más 44%, necesitan una rehabilitación parcial o total. A esto hay que sumar que muchos de los establecimientos de más baja categoría han sido excluidos de la oferta por la baja demanda en los mismos y muchos han sido transformados en uso residencial. Por ello, el tejido urbano de la ciudad turística se encuentra deteriorado y ha ido perdiendo competitividad con respecto a otros tejidos turísticos por lo que necesita una importante remodelación.

Por otro lado, la demanda turística es cada día más exigente por la entrada de nuevos destinos en el mercado global y el incremento de la riqueza en los países en desarrollo que antes estaban excluidos del mercado. Las preferencias de los turistas han variado considerablemente en unos pocos años y son los establecimientos de mayor categoría los que más se solicitan, los que más ocupados se encuentran y los que más días de estancia tienen. Por todo ello, nos encontramos con una oferta turística obsoleta que no satisface a la demanda debido a la escasez de inmuebles de alta calidad y a la no renovación y transformación de los alojamientos de menor categoría.

Es la función empresarial del ser humano la que coordina los desajustes que existen en la sociedad y por ende de las ciudades, para convertirlos en beneficios tanto para el que emprende la acción de coordinación como para el conjunto de la sociedad como se ha expuesto en el trabajo. Sin embargo, nos encontramos ante un sistema de planificación urbana central extremadamente regulado en cascada que tiene, entre otras, las siguientes consecuencias: reducción de la creatividad y restricción de la *empresarialidad* o función empresarial. Al estar el libre ejercicio de la función empresarial restringido, se dificulta la correcta coordinación de la oferta y la demanda de los espacios turísticos de las Islas Canarias lo que conlleva a la congelación de estos espacios y al impedimento de su regeneración y adaptación a las nuevas necesidades que provocan una importante distorsión entre la oferta y la demanda.

Por lo expuesto, para que los espacios turísticos dejen de ser obsoletos, no competitivos y satisfagan a la demanda es necesario un cambio considerable en el sistema de planeamiento urbano, especialmente en estas áreas turísticas, donde se permita que la función empresarial pueda ejercer su papel coordinador. Las modificaciones en el sistema de planeamiento deberían reforzar los derechos de propiedad privada y la libertad de empresa en el marco de una economía de libre mercado de acuerdo con la Constitución Española para devolver el protagonismo de los procesos urbanísticos a la ciudadanía. Igualmente tendríamos que tener un planeamiento más flexible y procedimiento más sencillo, menos cargas, con una ejecución del mismo voluntaria y que permitiría una mayor entrada del libre ejercicio de la función empresarial para que las descoordinaciones existentes entre la oferta y la demanda se ajusten a través de una regeneración de los espacios turísticos canarios.

## 5.12. Conclusiones

Del análisis de la urbanización que conforma el conjunto urbano de Maspalomas-Costa, se pone de manifiesto que este destino se desarrolló a partir de diferentes planes parciales inconexos, si una planificación superior que estructurara la amalgama de micro urbanizaciones autónomas encerradas en sí mismas. A lo largo de todo el proceso constructivo se han desarrollado diferentes modelos de desarrollo urbano aplicados a las particularidades de la urbanización turística. El reconocimiento de sus valores intrínsecos nos aporta nuevo conocimiento a incorporar en la regeneración, la cual se debe basar en la economía de medios, en la potenciación de la identidad, así como de la diversidad de recursos que conforman el destino, lo que son factores clave para su regeneración futura. El desarrollo de las infraestructuras, el aumento de la accesibilidad al destino, el tipo de producto turístico desarrollado, así como los instrumentos de planeamiento aplicados en cada etapa, han permitido identificar los principales factores que han dado lugar a producto final del destino. Por otro lado, el análisis de los valores y fragilidades experimentadas en el paisaje litoral nos permite repensar las potencialidades del principal recurso del turismo, el paisaje (Horrach, 2014).

En este destino existe un amplio marco normativo y legislativo, a partir del cual se desarrollan diferentes programas y planes de actuación con el objeto de su renovación urbana, edificatoria y de sus equipamientos. Sin embargo, todos estos programas, aun siendo de gran interés por su carácter novedoso y de investigación no está dando los resultados esperados. Ello se debe principalmente a que son de carácter declarativo y no programático, y de no recibir los recursos y el apoyo institucional necesario para acometer las medidas requeridas.



## **CAP 6\_ EL FUTURO DE LOS DTCM A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO A PARTIR DE LAS ÚLTIMAS EVIDENCIAS**

### **Resumen**

En este capítulo se recogen las aportaciones más relevantes de los autores invitados a participar en el Nº 25 de la revista ACE, lo que ha permitido actualizar las cuestiones planteadas inicialmente en este documento según las últimas consideraciones sobre los expertos en la materia. A partir de las evidencias aportadas por estos autores, se ponen de relieve propuestas e iniciativas que se engloban en el discurso sobre regeneración de los DTCM. Se recogen propuestas para repensar los destinos, se trata el concepto de embellecimiento asociado a la reconversión de los mismos, y se tratan aspectos sobre su reformulación urbana. A diferencia del capítulo anterior, más centrado en las políticas de planificación territorial, gestión urbanística y marco normativo, en este capítulo se recoge un discurso más teórico y conceptual. La parte más valiosa son las últimas reflexiones aportadas por el propio Richard Butler sobre su modelo TALC, la teoría del ciclo de vida de los destinos, en torno a la cual se ha desarrollado el discurso sobre la renovación de los destinos durante los últimos cuarenta años.

### **6.1. Introducción**

De manera generalizada, el análisis científico de los destinos turísticos ha abordado como ámbito de estudio preferente, su evolución tanto desde una perspectiva teórica como a partir de estudios de caso de carácter empírico (Sanz-Ibáñez & Anton-Clavé, 2014; en Rovira & Clavé, 2014). Por otro lado, el modelo del ciclo de vida de los destinos propuesto por Butler (1980, 2006a y 2006b) ha generado, a partir de análisis descriptivos, estudios críticos e investigaciones que lo han validado o matizado<sup>1</sup>, y una corriente de pensamiento, planificación y gestión que ha permitido establecer de manera sólida que los destinos son dinámicos (Rovira & Clavé, 2014). Todos estos estudios conducen a esta afirmación, y ponen de manifiesto, que el momento crítico de los destinos en el dinamismo de los destinos, es su transición entre las fases de madurez y las posteriores fases de rejuvenecimiento o declive (Rovira & Clavé, 2014).

Es una opinión generalizada que, cuando un destino se encuentra en fase de madurez, si no se actúa adecuadamente, y en los tiempos adecuados, el destino puede derivar en una situación de obsolescencia, irreversible en el peor de los escenarios, y por consiguiente en una pérdida de competitividad del mismo. Esta situación indeseada puede dar lugar a consecuencias económicas y sociales muy negativas para el destino, e incluso para los ecosistemas naturales y el paisaje, debido a la previsible falta de inversión para su recuperación.

Sin embargo, ciertos estudios sobre la realidad de la evolución reciente de la dinámica de los destinos españoles, muestran que algunos de los principales destinos turísticos litorales han reorientado su trayectoria mediante políticas de reestructuración, renovación y recalificación (Ivars, 2003; Anton-Clavé et al., 2008; Vera Rebollo et al., 2011). Entender cómo se han desarrollado todos estos procesos es de gran interés desde un punto de vista científico, pero también desde la planificación y la gestión urbana, territorial y sectorial. Para entender el proceso en su globalidad, hay que analizar la complejidad de cada situación local, desfragmentando las particularidades de cada proceso, he identificado cada uno de sus factores propios (Rovira & Clavé, 2014).

---

<sup>1</sup> Ver Lagiewski, 2006 para una síntesis al respecto

## 6.2. Revisión del *life cycle of tourist destinations* (TALC)

### 6.2.1. Las últimas reflexiones de su autor, Butler (2014).

El artículo original *Tourism Area Life Cycle* (TALC) apareció por primera vez en la corriente principal de la literatura académica (Butler, 1980) hace más de tres décadas. A pesar del tiempo transcurrido este artículo sigue siendo citado, y el TALC utilizado en la investigación turística. Butler (1980) propuso un modelo común de desarrollo para todos los centros turísticos, común a muchos complejos, independientemente de su ubicación geográfica. A pesar de todo, como ya se ha expuesto previamente, tales modelos generalizados habían comenzado ya a aparecer en la literatura turística desde 1960.

Como este autor ha escrito posteriormente (Butler, 2006a), el TALC es un producto de su tiempo, y refleja la literatura que existía en ese período, pero otros investigadores (Miossec, 1977) también han sugerido otros modelos de desarrollo turístico<sup>2</sup>. Los cambios en el mercado del turismo fueron discutidos por Cohen (1972), quien sugirió que los visitantes se podían englobar en cuatro segmentos en función de sus planes de viaje y agrupaciones.

Este último autor sugirió que las primeras visitas a un nuevo destino se producían en grupos pequeños, con un alto grado de satisfacción en la experiencia. Inicialmente el impacto de los visitantes es menor que el de posteriores visitantes, los cuales serán muchos más y menos exigentes. Este fue un tema recogido por Doxey (1975), quien argumentó que los residentes de los destinos turísticos también sufrieron cambios en las actitudes, a la vez que el número de turistas se incrementaba, en general pasaban de ser entusiastas partidarios del turismo, a convertirse en opositores molestos o enojados hacia un mayor desarrollo turístico. Estos sentimientos, hasta cierto punto también se reflejan en otro artículo muy citado, el de Plog (1973), quien sugirió que los destinos llevaban consigo las semillas de su propia decadencia, debido a la manera en que evolucionaban a medida que se hacían más populares entre los turistas.

El trabajo de Plog es importante ya que es realmente el primero que unió a la oferta con la demanda, sugiriendo no sólo que los destinos cambiarían el turismo, sino que a medida que cambian las características de los turistas también cambiarían las del destino. De ser un pequeño número de *jetsetters* (excéntricos en su artículo), pasando por el número máximos de *midcentrics*, hasta que finalmente el mercado se reduciría de nuevo para un pequeño número de *psychocentrics*. Su caracterización dinámica del mercado turístico puede no ser demasiado sofisticada, pero su modelo adquirió mucha visibilidad y todavía se cita. Su argumento de que en última instancia, todos los destinos disminuirían tanto en aceptación como en cuota de mercado, está en consonancia con el sentimiento notablemente anti-turismo, que se estaba estableciendo en ese momento en la escritura académica, sobre todo en el caso de los trabajos de los sociólogos y antropólogos.

Stansfield (1972), ha descrito las diferentes formas de resorts que se han desarrollaron en respuesta a los cambios del mercado, en particular la aparición del mercado del turismo de masas. Wolfe (1966; en Butler, 2014) también discutió cómo los destinos de segunda residencia, cambiaban en el tiempo a medida que crecían en número, pero no comparte las conclusiones negativas con respecto a la disminución de los mercados. Según los estándares contemporáneos de la investigación en turismo, estas referencias son objeto de críticas por no estar basadas en una investigación empírica, y pocos, entre ellos el artículo TALC sobreviviría el proceso de arbitraje actual de revistas académicas. Sin embargo, todos estos documentos

---

<sup>2</sup> Véase Pearce (1986) para una revisión exhaustiva de esta literatura.

muestran ideas innovadoras, y son lo que han demostrado ser, importantes contribuciones al desarrollo de la teoría del turismo.

El modelo TALC también refleja la naturaleza del turismo en la década de 1970, que vio la rápida expansión en el número de destinos después de la introducción de los aviones a reacción, aumentando la capacidad de las personas para viajar. Viajar al extranjero se estaba poniendo a disposición de muchos, y el turismo de masas en su forma moderna estaba bien establecido. Los cambios fundamentales que se estaban produciendo en el turismo en general, se estaban reflejando cada vez más en los centros turísticos, y más en particular en los que se habían establecido un siglo antes, basados en un primer lugar en los mercados de élite exclusivos, y posteriormente en el de masas con la llegada del ferrocarril. Bien podría argumentarse que el turismo ha cambiado más en el último cuarto del siglo 20 que en casi cualquier otro período de tiempo comparable.

El turismo habría finalmente de superar los efectos negativos de la Gran Depresión de principios del siglo XX, las dos guerras mundiales, y la crisis del petróleo de la década de 1970, hechos que habrían retrasado o impedido su expansión. Uno podría haber esperado que los modelos los cuales aparecieron a principios de esta época cambios se hubieran convertido rápidamente en irrelevantes. Sorprendentemente, el modelo TALC ha se ha seguido utilizando para describir y comprender el proceso del desarrollo de los destinos turísticos en una amplia variedad de entornos, más recientemente, en el contexto de China (Li & Chang, 2014).

### *6.2.2. Desarrollo del modelo TALC*

Una discusión más detallada del modelo TALC, incluyendo sus orígenes, se puede encontrar en (Butler 1990, 1997, 1998, 2000, 2006a, b, c, 2009a, b), y se resume brevemente aquí. Una revisión relativamente reciente de la aplicación del TALC, por parte de otros investigadores se encuentra en Legiewski (2006). La idea detrás del TALC (Butler, 2006a) era que los centros turísticos son esencialmente productos que han sido desarrollados y modificados en el tiempo para adaptarse a sus mercados específicos (el turístico), de una manera similar a la producción de muchos otros productos de consumo. Al parecer, es razonable suponer que los centros turísticos siguen un patrón general de desarrollo similar al de muchos otros productos, y en la línea del ciclo de vida que encontramos en la literatura de negocios (Catry & Chevalier, 1974).

Este ciclo representaría la aceptación y quizás en última instancia, el rechazo de un producto, revelando cómo primero el mercado desea el producto, y luego eventualmente lo encuentra anticuado y poco atractivo (Avlonitis, 1990). Con el tiempo el modelo de ciclo de vida ha caído en desgracia en la literatura empresarial (Dhalla & Yuspeh 1976; Tellis & Crawford, 1981), por lo que tal vez irónicamente, el concepto queda demostrando en sí mismo, pero el concepto sigue siendo una representación simplista de la apelación a un producto, y parece que aún tienen relevancia.

Pero los destinos turísticos son diferentes a otros productos en varias maneras, incluyendo el hecho de que lo que se vende en un destino son experiencias intangibles, en lugar de bienes de consumo, por lo que no se pueden almacenar para su posterior comercialización. Si una cama de hotel no se vende en un día en concreto, se pierde y no puede ser revendida posteriormente. Además, las experiencias adquiridas por los turistas son personales a cada uno de ellos y varían en muchos aspectos. Otra diferencia importante a la fabricación de productos es el de control. Los productos tangibles son fabricados por compañías que ejercen control sobre el diseño de los mismos, así como de su producción y posterior comercialización, mientras que la mayoría de los destinos turísticos carecen de una sola fuerza de control, y a

menudo muestran incapacidad para coordinar los elementos clave tales como imágenes, velocidad, escala, y naturaleza del desarrollo.

Frecuentemente, el gran número de empresas presentes difieren casi inevitablemente en el tamaño, la ambición y el enfoque, lo que hace el hecho de montar un control y dirección único del desarrollo algo extremadamente raro, y limitado normalmente a los resorts de gran tamaño, tales como los parques temáticos. En tales casos, la dirección de estas empresa, poniendo por delante un tema recurrente, y con la capacidad de hacer las modificaciones e innovaciones necesarias en su imagen, y sin una larga planificación o ejercicios de participación pública, tienen una gran ventaja sobre la mayoría de los destinos turísticos, donde los múltiples elementos pueden no tener un sentido común o meta.

Como reflejo del hecho, de que desde el momento de creación de muchos destinos turísticos estos vayan creciendo y cambiando, tal vez no sea sorprendente que el modelo TALC original se basara también en el concepto de evolución, en el sentido biológico de una manera muy simplista. Esto ha sido criticado por Ravenscroft & Hadjihambi (2006), desde un punto de vista conceptualmente correcto, ya que al no ser fenómenos vivos no son capaces de evolución en el estricto sentido darwiniano. En defensa, Butler (2014) afirma que el término evolución en el contexto del TALC estaba siguiendo un patrón bastante común del uso de ese término, el cual se utiliza para referirse a un proceso de cambio aparentemente sin control, en una dirección generalmente consistente. Los destinos no son fenómenos biológicos, sino que son dinámicos, aunque la escala de tiempo sobre la que operan es mucho menos que la requerida para someterse al proceso evolutivo natural de una especie.

Sin embargo, su proceso de desarrollo puede ser descrito como evolutivo, ya que por lo general es gradual, aunque con choques ocasionales en su sistema (debido a los efectos de las innovaciones tecnológicas o actividad empresarial, por ejemplo), y en general refleja los ajustes para asegurar su supervivencia en un entorno competitivo (Ritchie & Crouch, 2003). Es razonable aceptar las conclusiones de Ravenscroft & Hadjihambi (2006), al saber, que los cambios en los destinos turísticos “se ven mejor desde una perspectiva evolutiva en la que el entorno externo se entiende en relación con la selección darwiniana, mientras que los cambios internos están condicionados al entorno construido, según Larmarckian por los rasgos heredados” (Ravenscroft & Hadjihambi, 2006: 163).

En esta línea de pensamiento, la mayoría de los desarrollos evolutivos pretenden mejoras para que el destino pueda sobrevivir y competir en un entorno mejor. En muchos casos sin evolución, el anfitrión se extinguiría. Un recurso que no evoluciona probablemente será superado en el mercado por los competidores que ofrecen atracciones más modernas y actualizadas, y con mayor diversidad de oferta. Pocos centros turísticos son capaces de mantener su mercado dando la impresión de ser inmutables, ofreciendo visiones nostálgicas de épocas pasadas, en realidad la mayoría ha sido objeto de considerables cambios internos y de enfoques en marketing, aunque su apariencia sea tradicional o antigua.

El argumento básico presentado en el artículo original exponía que en las implicaciones para la gestión de los recursos, el ajuste y la modificación de todos los complejos, era necesario para mantener el atractivo y la cuota de mercado (Butler, 1980). La cuestión era que en los centros turísticos se produciría una probable disminución de su imagen si no se llevaba a cabo una adecuada intervención para gestionar sus recursos (en el sentido amplio de la palabra). Tales intervenciones tendrían que venir promovidas por las partes responsables de la planificación y el desarrollo local, y claramente no de fuerzas evolutivas biológicas. La expectativa sería que sin intervenciones apropiadas y necesarias, se produciría una disminución en el atractivo del destino, así como una probable disminución en la cuota de mercado del destino.

La figura que acompañó al artículo original fue desarrollada a partir de una investigación anterior sobre el proceso de ubicación de un destino y su desarrollo (Brougham & Butler, 1972). El argumento de la investigación fue que, un nuevo desarrollo turístico no se llevaría a cabo en un centro turístico en declive, sino que lo más probable sería ubicarlo en zonas próximas, las cuales compartieran los atractivos naturales de la urbanización original, y donde el suelo fuera más barato y no marcado por el envejecimiento temprano del desarrollo previo. Desarrolladores potenciales podrían ubicarse en lugares con menores costes, recursos vírgenes y mayores oportunidades para la expansión.

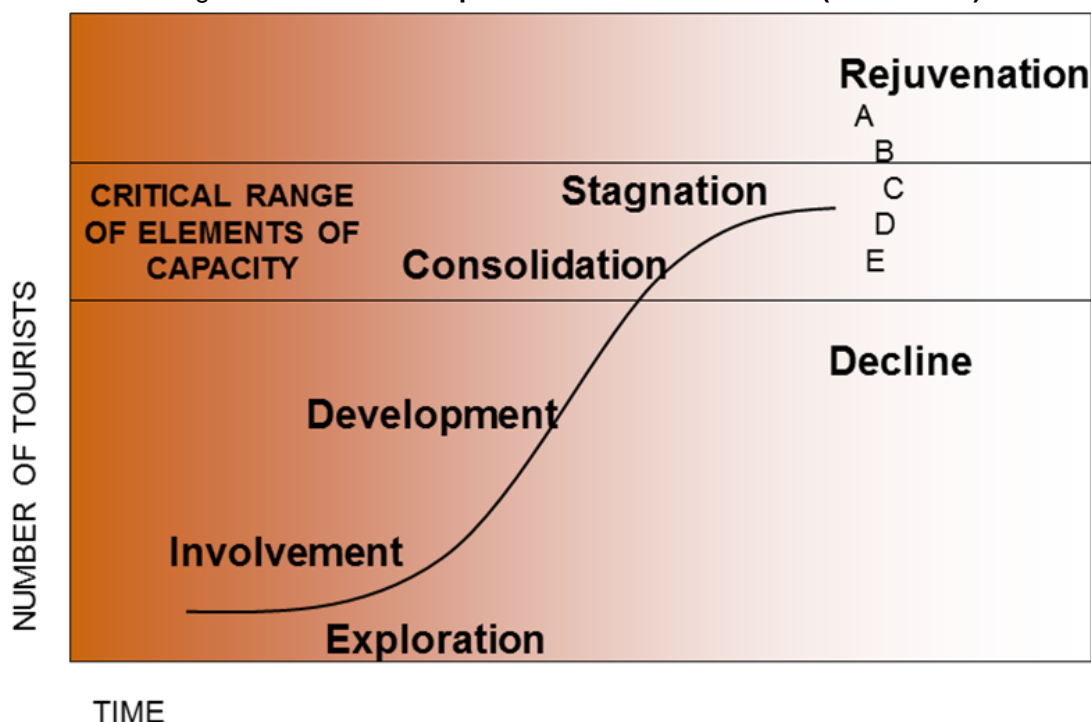
Este patrón puede ser visto a una escala mayor en el desarrollo de las costas españolas, comenzando por el norte, el punto más cercano a los mercados emisores europeos, la Costa Brava, y que se extiende a través del tiempo por la costa española hacia el sur, la Costa del Sol. En la escala del Mediterráneo, el desarrollo inicial en la Riviera francesa se extendió a Italia, luego a España, luego a la costa del Adriático y de Grecia, seguido más recientemente por Turquía. A su vez, un proceso similar se produjo en el norte de África comenzando por Marruecos y extendiéndose a través de Argelia, Túnez y Libia. Malta y Chipre fueron resorts basados en sus principios en el mercado británico debido a su papel como bases militares británicas, y esta vinculación ha continuado después de la independencia. La cuestión clave para aquellos que investigan tales patrones sería identificar cuando se habría llegado a la cima. Este aspecto de la previsibilidad potencial del modelo no fue discutido en el momento de su primera publicación, y sólo se exploró un poco más tarde por otros investigadores (Manente & Pechlaner, 2006; Berry, 2006).

El enfoque previsto del modelo era ilustrar la naturaleza dinámica de los destinos y sugiere un proceso generalizado de desarrollo, el cual podría terminar en decadencia, sin las intervenciones apropiadas de planificación, gestión y desarrollo de la localidad y de sus recursos. Como se muestra en la (Figura 96), el modelo sugiere que hay etapas identificables de desarrollo a través del cual pasan los destinos. Estas son exploración, participación, desarrollo, consolidación, estancamiento, y luego una serie de posibilidades desde el rejuvenecimiento hasta la decadencia.

La primera etapa, la exploración se corresponde al momento en el que el destino es visitado por primera vez. En este momento, los visitantes serían escasos, descubridores del lugar, utilizarían las instalaciones locales existentes y las atracciones inherentes. Habría poca necesidad de inversión en instalaciones, debido a la naturalidad o autenticidad de la ubicación, lo que sería parte de su atractivo, y no habría poca expectativa en los turistas que llegan cada año. Esta etapa estaría seguida por la participación, durante la cual habría un aumento notable en el número de visitantes, suficiente para justificar la inversión en instalaciones adicionales o ampliación y mejora de las locales. La temporada turística comenzaría a aparecer de forma regular y la comercialización del destino empezaría a atraer a más turistas. Algunos impactos o cambios serían evidentes y las autoridades locales se involucrarían en la prestación y gestión de las infraestructuras necesarias para el turismo.

En la etapa de desarrollo se vería un incremento importante en el número de visitantes, y el destino llegaría a ser mejor conocido, aún sin cambios en el perfil de los visitantes, en parte porque el destino, sus servicios, e instalaciones estarían cambiando. Las principales cadenas nacionales se involucrarían en el suministro de instalaciones y servicios, y los recursos comenzarían a estar bajo presión y podrían empezar a degradarse. Probablemente se comenzarían a manifestar los primeros indicios de posibles conflictos entre los turistas y sus necesidades, por lo que la población residente podría pedir una mayor participación pública para la creación de políticas y la protección de los recursos. En esta etapa se vería la tasa pico de aumento del número de visitantes.

Figura 96. Evolución hipotética de un área turística (Butler 1980)



Fuente: (Butler 1980).

En la etapa de consolidación se vería como el número de visitantes sigue aumentando, pero a un precio reducido. El complejo se ha establecido firmemente y es bien conocido, atrayendo a visitantes cada vez más conservadores, los cuales requieren de los servicios prestados actualmente por las grandes empresas nacionales e internacionales. La gestión de la localidad y sus recursos es fundamental para la dirección futura del desarrollo. En la fase de estancamiento se producirá el número de visitantes pico y posiblemente deje de aumentar. Los visitantes se sienten ahora atraídos por la familiaridad de las instalaciones y servicios y son relativamente poco audaces. En esta etapa se ha hecho necesario promover el destino y crear nuevos productos con el fin de mantener el número de visitantes.

Un uso continuado de los recursos originales es posible si se lleva a cabo una protección adecuada de los mismos, lo cual permita su conservación. Pero es evidente que el rápido crecimiento del pasado no podrá continuar. Los siguientes pasos dependen en gran medida de las políticas e intervenciones que se hayan puesto en funcionamiento. El complejo puede continuar operando en el actual nivel de visitas o a uno inferior si las medidas adoptadas han sido apropiadas. Si el crecimiento ilimitado y sin control ha tenido lugar, a continuación, la calidad de la experiencia para los turistas y lugareños puede caer como resultado de la sobreexplotación o de los impactos negativos sobre el medio ambiente y los recursos de la localidad.

Si eso ocurre, el destino entrará en fase de declive, la cual se caracteriza por la disminución en el número de visitantes, un desplazamiento en su posicionamiento en el mercado, en las características de los visitantes, y en una creciente dependencia en la promoción para atraer a visitantes suficientes, lo que será necesario para devolver el beneficio a las inversiones. Muchas de las instalaciones y servicios se cerrarán o regresarán a la propiedad local y una proporción significativa de los establecimientos podrán ponerse a la venta, con un alto índice de rotación lo que refleja la disminución de su rentabilidad. El complejo puede tratar de rejuvenecerse a sí mismo a través de un cambio en los productos y por lo tanto en los



segmentos de mercado, o puede aceptar la decadencia y en última instancia, incluso salir del turismo. El rejuvenecimiento no es una etapa automática o inevitable, algunos centros podrán, otros no lo harán con éxito, otros ni lo intentarán y muy pocos pueden no necesitar hacerlo. El proceso estaría caracterizado por un cambio en el énfasis y la imagen del destino, posiblemente reflejando la actividad empresarial y la creación de las imágenes de éxito del recurso.

Una influencia clave en el patrón sugerido de desarrollo, fue el concepto de la capacidad de carga o los límites de utilización que un destino podría aceptar sin incurrir en un cambio irreversible (Figura 96), lo que significa que si se ha superado la capacidad de carga de un destino turístico, a continuación, su atractivo tendría más probabilidad de disminuir, lo que lo haría menos competitivo, y esto se reflejaría en la disminución del número de visitas, la inversión y el desarrollo. Las intervenciones de gestión son vistas como clave para prevenir que las distintas capacidades de carga (económicas, socio-culturales y ambientales) se hayan superado, o alternativamente, se incrementen para satisfacer las crecientes presiones.

Los recursos de los que depende el éxito de un destino en el mercado turístico varían ampliamente. A medida que los mercados de los visitantes crecen, sus demandas y expectativas cambian. Éstos son cada vez más sofisticados y más exigentes respecto a la calidad de las infraestructuras y de las instalaciones, en términos de una mayor gama de atracciones, y en términos de un acceso menos costoso, pero más conveniente desde sus orígenes. Los resorts que no efectuaron dichos cambios muy rápidamente caerán en desgracia y los consumidores se sentirán cada vez más atraídos por los nuevos. Muchos se están creando en lugares no desarrollados previamente para el turismo, pero que poseen las cualidades naturales adecuadas y de fácil acceso. En las últimas décadas se han desarrollado complejos en los que la tecnología ha sustituido muchos de estos atributos, por ejemplo en los casos de Dubai, Las Vegas y Macao, así como los grandes parques temáticos. En estas nuevas formas de complejos turísticos, paseos y experiencias artificiales, y hoteles de lujo masivos, se representan algunos lugares del mundo real, por ejemplo, Venecia, Luxor, o Nueva York, en sustitución de las playas tradicionales o el patrimonio cultural.

### *6.2.3. Aplicaciones y críticas al TALC*

Como el modelo TALC fue concebido en el contexto de los destinos, que tuvieron sus orígenes un siglo o más antes de, que el acceso fuera posible mediante el ferrocarril, y fueran equipados con relativamente pocas instalaciones y lugares de interés, no es razonable cuestionar su pertinencia (Prideaux, 2000). No sería sorprendente si los destinos modernos no siguieran precisamente el proceso TALC de desarrollo y un potencial declive. Uno de los aspectos del modelo original, el cual se podría esperar que fuera diferente en los destinos turísticos modernos, es la tasa de cambio y el tiempo que éste tardaría en pasar a través de su ciclo de vida.

Para el TALC, ninguna escala de tiempo fue propuesta, y se consideró que algunos de los complejos podrían tardar un siglo o más en pasar a través de sus ciclos. Pero con la mayor competencia actual, es probable que los destinos puedan pasar a través de sus ciclos en unas pocas décadas. Los mercados tienen ahora una amplia gama de destinos a su elección en todo el mundo, a menudo a un costo de viaje muy bajo, y las visitas repetidas a un destino ocasionadas por las limitaciones de transporte han disminuido y, con ello la lealtad al resort por parte del cliente.

El modelo TALC ha atraído a un considerable número de investigadores, e inevitablemente, la ha propiciado la crítica y su cuestionamiento. Tras la revisión de Lagiewski (2006), el TALC ha recibido más atención (véase, por ejemplo Dodds & McElroy 2008; Cole, 2009; Komppula et alí 2010; Pechlaner et alí., 2010; en Butler, 2014), lo que sugiere que todavía tiene relevancia. Kapczynski & Szromak (2008) aplicaron el modelo a los balnearios polacos y encontraron que ellos han seguido el modelo TALC a lo largo del último medio siglo.

Más recientemente, este modelo evolutivo se ha utilizado en contextos diferentes a su concepción original. Xie & Lane (2006; en Butler, 2014) en su artículo sobre el rendimiento de los aborígenes en las artes de turismo, desarrollan un *ciclo de autenticidad*, basado en el TALC, y Putra & Hitchcock (2006) aplicaron el modelo en la revisión de la reurbanización y del ciclo de vida tras el atentado de Bali de 2002. Kompulla et alí. (2010) aplicaron el TALC para examinar una oferta turística específica, la Navidad en Laponia, un producto vinculado a la imagen de su ubicación.

En un ambiente más tradicional, en un artículo en Surf Economía (Nelson, 2008) se examinó el ciclo de vida de los destinos especializados en el producto del surf. El modelo también se ha utilizado en el contexto del ciclo de vida del turismo del vino por Tomljenović y Getz (2009; en Butler, 2014), en términos de desarrollo en las regiones vinícolas en Croacia & Sundt (2006; en Butler, 2014), examinó los hoteles en Suiza desde la perspectiva del ciclo de vida. Whitfield (2008; en Butler, 2014), aplicó el modelo a los patrones de turismo de congresos en el Reino Unido y se señaló el uso potencial en la renovación de las instalaciones como potenciadora del rejuvenecimiento.

Otros investigadores han utilizado diferentes enfoques y modelos alternativos. Toh et alí. (2001), por ejemplo, utilizó un enfoque sobre el balance de los viajes en su estudio sobre el ciclo de vida del turismo en Singapur, y Cole (2009), utiliza el modelado de la logística para explorar si la industria del turismo era *caótica*, donde diferentes dinámicas fueron expuestas en comparación con los modelos de crecimiento tradicionales. La aplicación de sofisticadas técnicas de modelización estadística también han sido seguidas por los investigadores chinos (véase, por ejemplo, Xu 2001; Xie 1995; Yi 2001), junto con más aplicaciones convencionales del modelo (Bao 1994, 1998) en una gran variedad de entornos tanto, físicos como culturales.

El TALC también se ha utilizado en el contexto de los juegos de azar de Moss et alí. (2003), quien lo aplicó al modelo de ganancias del casino, concluyendo que "El modelo apoya la idea de que los casinos se ajustan al ciclo de vida de Butler, en la forma de las estaciones de esquí, sugiriendo que el rápido aumento de los ingresos del juego a principios de un período, no continuarán sin la intervención de rejuvenecer la industria "(Moss et alí, 2003: 393).

En el contexto de los juegos de azar, el éxito continuado o de Las Vegas sugiere al menos un tipo de recurso en el que el ciclo de vida no parece aplicarse. Sin embargo, Las Vegas, al igual que los otros complejos tecnológicos mencionados anteriormente, se basan principalmente en la renovación continua y la sustitución, y su adición a lugares de interés con el fin de mantener su atractivo. Estos pueden ser vistos como intervenciones apropiadas por parte de los principales desarrolladores, con el apoyo de las administraciones locales y estatales. Es muy posible que los altos niveles de inversión de capital puedan permitir a un recurso retrasar cualquier declive y prolongar su ciclo de vida, si no es por tiempo indefinido, por lo menos durante muchas décadas, más allá de lo que se podría haber esperado.

Es casi inevitable que hayan diferentes opiniones del modelo, y aunque la primera aplicación del mismo (Hovinen, 1981) apareció sólo un año después del artículo original, la crítica ha surgido relativamente rápida (Wall, 1982; Hayward, 1986). Los comentarios han sido en su mayoría conceptuales, en relación a la aplicación de la capacidad de carga para el ciclo de

desarrollo, y reflejan la disminución de interés en la cuestión de la capacidad de carga en el contexto turístico en los últimos decenios (Butler, 2010). Críticas válidas de Hayward relacionan los problemas de medición y la identificación de las etapas descritas en el modelo.

En una revisión posterior al modelo se señaló que muchos de estos problemas no se han resuelto completamente, pero también que dentro de la industria, el concepto de TALC es prácticamente ignorado (Hayward 2006). Esto le llevó a sugerir respecto al TALC que puede ser necesario *reconceptualizarlo*, y su ambigüedad operacional superada. Hayward estaba de acuerdo en que el turismo es un sistema vivo y que hay una necesidad de identificar las restricciones al cambio, al progreso y a las posibles acciones en los mayores destinos. Hayward también se refirió a la posible relevancia de la aplicación de la teoría del caos para el desarrollo de los destinos, una cuestión que se discute a continuación.

Pocos investigadores han abogado por el abandono o el rechazo del TALC con tanta fuerza como el fallecido Neil Leiper (2004), quien afirmó que el modelo "ahora se debe asignar a los archivos de la historia, como una teoría anterior, ahora desacreditada, demostrado ser falsa" (Neil Leiper, 2004: 135; en Butler, 2014). Sin embargo, otros investigadores han debatido sobre la validez del modelo y sus defectos percibidos (Choy 1992; Bianchi 1994; Prideaux 2000; McKercher 2006). Aguiló et al. (2005) argumentaron que el modelo era esencialmente teórico, a pesar de que Getz (1992) había apoyado su relevancia en la planificación turística.

Prosser (1995) enumeró varias críticas, incluidas las dudas acerca de la existencia de un único modelo de desarrollo turístico, las limitaciones de los problemas de capacidad, la falta de evidencia empírica y su utilidad práctica limitada, así como el modelo de ciclo de vida en sí mismo. A pesar de estos comentarios, concluyó "La extensa crítica al concepto de ciclo de vida no muestra signos de disuadir a los investigadores de la adopción del modelo para el marco de sus investigaciones (...) el modelo original sobrevive en gran parte intacto y según algunos, ofrece la perspectiva de un mayor desarrollo" (Prosser, 1995: 9). Teniendo en cuenta la gama de complejos turísticos, configuración y entornos que es de esperar que cualquier modelo podría ser irrelevante o impreciso en casos específicos. El hecho de que el modelo aún siga siendo utilizado por investigadores para examinar el desarrollo de los destinos sugiere que todavía tiene validez.

Uno de los comentarios críticos más pertinentes es el de Papatheodorou (2004), quien destacó la relativa ausencia en la literatura de la relación entre el proceso de desarrollo y la competencia. Señaló que existe una competencia entre los destinos a un nivel, y entre las empresas individuales a otro nivel, y el patrón de la demanda final es el resultado de la combinación de estos elementos de competencia con los gustos del consumidor y las restricciones. Argumenta que "las políticas de gestión de la demanda del TALC deben complementarse con un, marco integrado basado en la planificación de la oferta" (Papatheodorou, 2006: 81).

De manera un tanto similar, Coles (2006) abogó por que el TALC fuera revisado en el contexto de los modelos del comercio minorista y del marketing relacionados. En ese contexto, señaló que muchas de las críticas al modelo genérico del ciclo de vida del negocio se pueden aplicar al TALC, como por ejemplo, la cuestión de que los productos no son seres vivos, de que las etapas no son definibles, y de que la colocación de un producto en una ubicación específica de la curva en un tiempo particular no es factible. Además Cole señala que el precio no se considera explícitamente en el modelo, ni las acciones individuales (por ejemplo, la de los empresarios), o las múltiples formas de turismo que a menudo se presentan en los destinos turísticos, principalmente los de masas.

En respuesta Butler (2014) señala que la competencia está implícita dentro del TALC en el sentido en el cual se postula una de las principales razones del declive de un destino, que es que han dejado de ser atractivo para los clientes, es decir, no es competitivo, a veces tanto en el ámbito local como en el global. La cuestión de los precios también está implícita, si no en el modelo original, en la discusión en los documentos posteriores sobre la tendencia de los destinos de recurrir a la reducción de sus precios con el fin de mantener un mercado y seguir siendo competitivos, o cuando están experimentando una disminución en el número de visitantes. La crítica relativa a la no consideración de la iniciativa empresarial y al papel de las personas clave en el desarrollo turístico se ha abordado en las contribuciones futuras, especialmente por Russell (Russell 2006b; Russell y Faulkner 1999; Butler y Russell 2010). La necesidad de prestar más atención a la importancia del contexto político local, fue destacada por Gale y Botteril (2005).

Otra cuestión digna de mención es si sería apropiado añadir etapas adicionales al modelo. Agarwal (1994; 1997; 1999; 2002) ha explorado este aspecto con mucho detalle, el cual también ha sido discutido por Priestley & Mundet (1998), Knowles & Curtis (1999) y Smith (2002). Agarwal (2006: 214-5) añade otra etapa entre el estancamiento y el declive, antes llamado reorientación, que representa lo que él llama, la serie de esfuerzos de reestructuración. No hay duda de que muchos centros turísticos no pasan por un proceso, o una etapa, de reorientación, e intentan hacerlo en términos de subir en el mercado y/o ser cada vez más sostenibles.

Tales acciones se basan en la creencia de que resultarán en la fidelización del mercado o en el aumento del mismo. Aunque si se logra la verdadera sostenibilidad, es casi seguro que aparecerá a continuación una fase relativamente plana, o de un crecimiento muy ligero en la línea de estancamiento a largo plazo, donde el destino deberá permanecer dentro de los límites de la capacidad de carga. Si una reorientación tuvo éxito en términos de retención del mercado o en la obtención de uno nuevo, a continuación, en línea con Baum (1998) puede ser apropiado añadir una etapa adicional al final del ciclo de re-inversión, de un cambio completo en la naturaleza de la oferta de un destino, como por ejemplo en el caso de Atlantic City (Stansfield, 2006). Aquí un resort de sol y plata tradicional se transformó en un destino *desestacionalizado* a lo largo de todo el año. Baum también sugirió una etapa final alternativa, *la salida*, cuando una estación decide abandonar el turismo.

La idea de la re-inversión no es totalmente nueva para el TALC como se señaló el caso de Atlantic City en el artículo original como ejemplo de rejuvenecimiento. Sería de suponer que el destino comenzaría entonces un nuevo ciclo de desarrollo, que bien puede reflejar el ciclo anterior y que por lo tanto necesitará de otra reinversión en su momento. Cuando tal reinversión se hace sobre la base de las atracciones tecnológicas, el nuevo ciclo de vida posterior, probablemente será relativamente corto, el tiempo en que un competidor lo reproduciría, inevitablemente, de forma similar, más grande, más complejo y más atractivo. La aparición de los hoteles y casinos cada vez más extraños y más grandes en Las Vegas apoya este argumento.

### **6.3. Morfología de los destinos costeros**

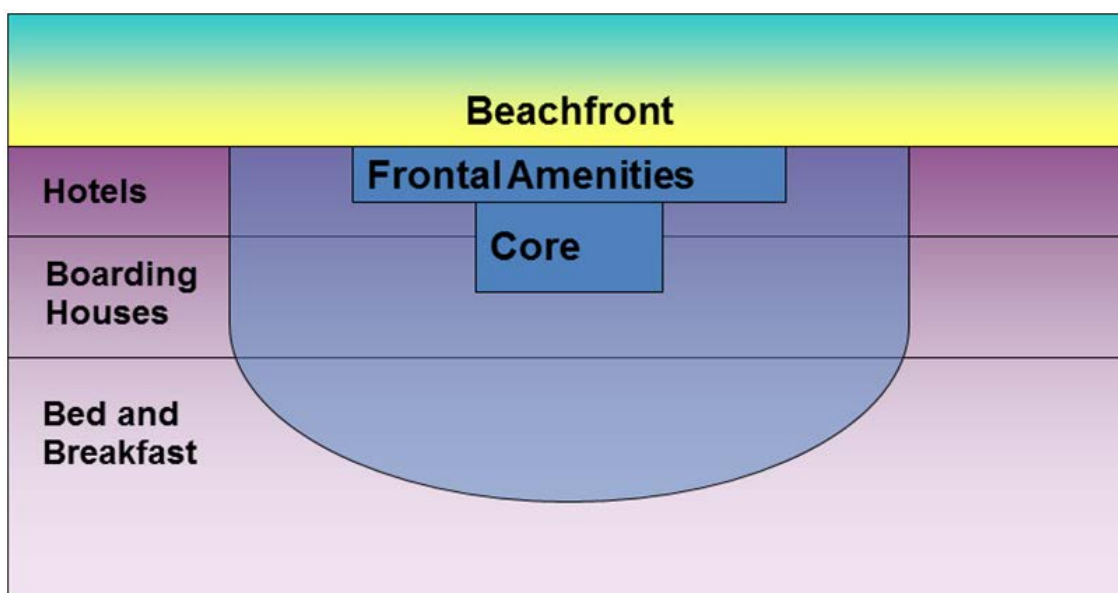
Las urbanizaciones turísticas comenzaron a adquirir una apariencia característica en función del tipo de visitante que atrae y de sus necesidades. Como el tipo de visitante cambia, también lo hace el diseño y la morfología de los centros turísticos, para así, satisfacer de manera más eficiente los diferentes gustos y necesidades de sus clientes. Por lo tanto la morfología de las urbanizaciones turísticas, se ha desarrollado para satisfacer las necesidades del turismo

cuando éste comenzó a crecer y convertirse en una fuerza económica importante. Lo que quiere decir, la forma urbana que permitiera maximizar el gasto de los visitantes en el destino, maximizar el potencial de empleo que podría generarse, dispersar los beneficios del turismo dentro de la comunidad local, y minimizar el espacio propagación de los impactos negativos, tales como la congestión o la perturbación. Esto dio lugar a esfuerzos por concentrar el uso y minimizar la provisión de infraestructura, y para disminuir la temporalidad.

Las urbanizaciones turísticas han desarrollado una morfología propia desde sus inicios, debido principalmente a que sólo podrían desarrollarse en un arco de 180° al situarse frente al mar, a diferencia de la mayoría de los asentamientos urbanos. Esto significa que, aparte de cualquier otra razón, su manifestación física es casi única, aunque con el tiempo se ha ido haciendo más formal y estilizada. Desde sus inicios, la playa o la costa fue su principal atractivo, aunque luego su estructura urbana se ha ido extendiendo hacia el interior. Esta importancia y característica se ilustra claramente en el primer modelo conceptual que desarrolló Barrett (1958), tras su estudio de un gran número de centros turísticos (Figura 97).

En este modelo se refleja la variación de precio el suelo, cuyo máximo valor corresponde a los emplazamientos situados junto a la playa. Esto se refleja en el precio de los edificios, y por tanto, en las unidades de alojamiento, precio que disminuye a medida que la distancia de la playa aumenta, y cuyo su nivel más alto corresponde a los edificios que dan al paseo marítimo o a la playa. Ésta, es también la razón por la cual las habitaciones que dan a la playa en general se alquilan por un precio mayor que aquellas que dan hacia el interior, es decir, se priman las vistas al mar. De esta forma, los hoteles se suelen situar en primera línea de playa, y tras ellos las casas de huéspedes, y a continuación las empresas de alojamiento y desayuno, con los gastos de alquiler cayendo a medida que baja la categoría y aumenta la distancia a la playa.

Figura 97. **Primer modelo conceptual de la morfología de una urbanización turística**



Source: Barratt (1958) in Pigram/Saleh (1977).

En el modelo de Barrett también se expone que el centro de la franja de playa es el punto de mayor valor. Esto significa que los valores del suelo también tienden a bajar lateralmente a lo largo de la playa. El modelo de Barrett, aunque desarrollado sobre la base de los complejos turísticos británicos, es compatible con el desarrollo turístico en otras partes del mundo. Manley y Bondi Beach en Australia siguen este patrón, al igual que Nusa Dua en Bali y muchos de los

centros turísticos a lo largo de la costa de Estados Unidos, particularmente Atlantic City y Wildwood en New Jersey, Myrtle Beach en Carolina del Sur, Miami y también las comunidades costeras al sur de Los Ángeles. El modelo sigue teniendo relevancia hoy y refleja la gran importancia de la playa a las zonas turísticas costeras.

La continuación de la conceptualización de Barrett sobre la morfología de las urbanizaciones turísticas costeras es la obra de Stansfield (1971) y Rickart (1970; en Butler, 2014). Sobre la base de estudios sobre las urbanizaciones turísticas como Brighton y Margate, y otras estadounidenses como Atlantic City, Cape May, y Wildwood, Stansfield y Rickart acuñaron la frase *distrito de negocios* para describir la concentración de instalaciones frontales del modelo de Barrett. Argumentaron que los centros turísticos desarrollan un patrón único de desarrollo en función de la particularidad de su economía. Una ciudad turística necesita un conjunto diferente de servicios económicos respecto de un centro urbano convencional, con un énfasis mayor en la oferta de bienes y servicios.

Este patrón único de la demanda y la oferta se produjo inicialmente porque los turistas que llegaban en tren a estos destinos estaban inicialmente limitados por la movilidad. Debido a las limitaciones para transportar equipajes en la época, a menudo necesitaban alquilar o comprar bienes de primera necesidad, o bienes relacionados con las actividades que desarrollarían durante sus vacaciones. Así, el distrito central de negocios convencional de la mayoría de los centros urbanos fue reemplazado en las urbanizaciones turísticas por el *distrito recreativo financiero*.

A finales del siglo 19 la estación de tren se había convertido en el punto de acceso clave para la mayoría de destinos. La estación también fue importante en términos de ubicación para otras instalaciones e infraestructuras. Muchas compañías de ferrocarriles trataron de localizar sus estaciones lo más cerca posible del principal acceso a la playa. En algunos casos, la estación tuvo que ser situada a bastante distancia de la playa, debido a la ya preexistencia de una larga avenida donde se situaba el *distrito recreativo financiero*. Dicha avenida, solía incluir establecimientos de alimentos y bebidas, empresas y servicios para el alquiler de equipos de ocio, etc. A menudo esta avenida culmina en las instalaciones de ocio situadas en la parte central del paseo marítimo.

Stansfield (1971) argumentó que la morfología de un complejo se convierte en una expresión de su imagen. En estancias cortas, los turistas prefieren situarse cerca del paseo marítimo, y ello es beneficioso para el *distrito recreativo financiero*, ya que las estancias cortas implican un mayor consumo de servicios. Los destinos que atendían principalmente a los visitantes de un día (normalmente llegaban en tren) tendían a ofrecer un precio menor, y dispondrían de menos instalaciones y facilidades tales como jardines, baños y zonas verdes. En estos casos, el desarrollo de servicios se situaría más bien en la ruta de acceso a la playa. Este patrón tendió a ser más dominante a finales del siglo XIX, cuando disminuían los tiempos y los costos del viaje, lo que dio lugar al aumento constante de visitantes de sectores de población, cada vez con menos ingresos, aunque los periodos de estancia se iban reduciendo.

Stansfield (1971) señala que la forma y función de los establecimientos situados en las primeras manzanas viene determinada por su interacción con el mar. Esto, se demuestra por ejemplo en el hecho de que por la noche muchos de estos establecimientos permanecen abiertos hasta altas horas, o que el *distrito recreativo financiero* permanece abierto el domingo, que era a menudo el segundo día más ocupado de la semana en los destinos. Esto está en marcado contraste con el distrito central de negocios convencional que normalmente cierra temprano por las noches (excepto para los restaurantes) y donde la mayoría de los establecimientos están cerrados los domingos.



Otra infraestructura característica de las urbanizaciones turísticas costeras que se desarrollaron en el siglo XIX son los muelles. Stansfield (1971) señala que Atlantic City tenía seis muelles, incluyendo una triple *Decker* en su apogeo, y que todos ellos, al igual que la gran mayoría de los muelles de otros lugares, se habían construido con fines comerciales y de entretenimiento, más que como infraestructuras de transporte. Los muelles eran extensiones del *distrito recreativo financiero* y el paseo marítimo, en un intento de maximizar los beneficios de la playa, ampliando su uso hacia el mar.

El trabajo de Barrett y Stansfield en particular, representa algunos de los primeros modelos que describen el desarrollo de los destinos turísticos costeros. El momento de la aparición de este modelo en la literatura, refleja el creciente interés académico en el turismo internacional, el cual comenzó a desarrollarse con fuerza tras la Segunda Guerra Mundial. El cese de las hostilidades, un aumento gradual de la riqueza, una mayor propensión y capacidad de viajar, la desaparición de muchas de las restricciones a la circulación internacional, y la disponibilidad de aviones, estimuló el aumento de los viajes de ocio. Las acciones de un número de empresarios como Reitz y Lunn le dieron la opción a un gran número de personas para pasar sus vacaciones en el extranjero por primera vez. La expansión del turismo, y como resultado, el rápido desarrollo de los destinos, no siempre se caracterizó por la planificación y la construcción sensible, por lo que captó la atención de los investigadores.

## 6.4. Repensar un DTCM

### 6.4.1. La recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral

Mediante la investigación proyectual de *Platja de Palma*, Biel Horrach (2014) analiza las claves para la reconversión de los destinos maduros. Según este autor, algunas de las claves para la reconversión de los DTCM están en el reconocimiento de los patrones de transformación de su paisaje litoral, así como en las características y valores implícitos presentes en el espacio turístico construido. Un hecho destacado es el salto cualitativo que se produce en los años 70, cuando se pasa del tejido turístico local al sistema turístico territorial. Es así como las fragilidades experimentadas y las oportunidades de intervención pasan a la gran escala. En la isla de Mallorca, a partir de los años 60 se comienzan a aprobar los grandes planes de ordenación del espacio turístico. De esta forma la iniciativa de desarrollo de los espacios turísticos pasa de planes de 10-30 Ha, a la ordenación de grandes conurbaciones de hasta 1.500 Ha. (Horrach, 2014).

Con el objetivo de generar el máximo desarrollo económico en base a la captación del máximo número de turistas, el negocio turístico pasa a convertirse en gran una industria, en la que entra en juego elementos configuradores del espacio como la accesibilidad, el alojamiento, o los recursos turísticos. La mejora de la accesibilidad corre a cargo del estado, mientras que el sector privado dedica sus esfuerzos a la construcción de las instalaciones turísticas, mientras que el principal recurso, el paisaje, lo aporta el lugar (Horrach, 2014).

En el momento del inicio del desarrollo turístico de masas, los elementos que conformaban el paisaje litoral, no recibieron la atención adecuada, las intervenciones en el paisaje se limitaron a la creación de pequeños parques y jardines. Posteriormente, a medida que la industria aumentaba su tamaño, se comenzaron a desarrollar nuevos recursos paisajísticos artificiales frente a la puesta en valor del paisaje local. Como expone Horrach (2014), el PRI de la *Platja de Palma*, propone por primera vez la recuperación no sólo del paisaje natural, sino también el paisaje cultural que conforma el litoral, porque en ellos están algunas de las claves para la regeneración del destino (Horrach, 2014). Para ello, se recurre a diferentes escalas de

intervención, desde la subunidad del paisaje y desde los propios elementos que conforman la estructura del paisaje litoral, potenciando los valores de la diversidad paisajística que hicieron que este entorno fuera suficientemente atractivo para su desarrollo turístico.

La riqueza paisajística se compone del patrimonio natural y cultural construido durante siglos en el *hinterland*. Para ello, es importante la recuperación del carácter de los caminos históricos como puertas al territorio. Para ello, el destino Maspalomas dispone de un gran potencial, porque desde la urbanización parten diversos barrancos que se van introduciendo en el interior del territorio hacia el interior de la isla. A través de estos barrancos, se puede acceder a extraordinarios paisajes que aún no han sido *antropizados*. Cada uno de estos barrancos se puede descubrir la estructura geológica de la isla de Gran Canaria, en ellos se pueden llevar a cabo deportes de aventura, y son una carta de presentación de lo que la isla puede ofrecer en su interior. Sin duda, éste es un gran recurso natural, aún no explotado, que invita al turista a adentrarse aún más en el corazón de la isla, y que se encuentra justo en las puertas de una gran urbanización turística.

Por otro lado la puesta en valor de los paisajes productivos previos al turismo, integrándolos al sistema de espacios verdes de la urbanización, es otro potencial recurso natural. En los terrenos de cultivo que rodean la urbanización, aún se divisan las trazas de los cultivos de tomates y plataneras que existían en la zona antes del desarrollo turístico. La recuperación de estos paisajes culturales, junto con la cultura agrícola del lugar, para mostrarla a los visitantes, aportaría identidad al destino y mayor calidad a la experiencia turística.

#### 6.4.2. *La estructuración del Sistema Turístico Territorial: El PRI de la Playa de Palma*

Biel Horrach (2014) expone que es fundamental la comprensión *transescalar* de cómo se ha construido el espacio turístico, lo que nos aporta nuevas herramientas para intervenir en el espacio turístico construido. La competitividad de un destino no depende exclusivamente de la calidad de su alojamiento, sino también de las características del sistema turístico-territorial que durante décadas se ha ido construyendo mediante el añadido constante de los diversos tejidos turísticos, conformando el producto turístico actual.

Si entendemos que cada tejido turístico representa un producto turístico diferente, desarrollado en un momento histórico concreto, la puesta en valor y articulación de cada uno de ellos puede aportar al destino una gran diversidad de productos turísticos, caracterizados por la proximidad entre ellos, al haberse desarrollado mediante planes parciales independientes. De aquí la necesidad de dotar al conjunto de una estructura urbana cohesionada fomentando una nueva movilidad turística, en base a modos de transporte alternativos, en la cual los espacios intersticiales juegan un papel clave para compensar los déficits de tipo ambiental-paisajístico, social o económico que actualmente se puedan presentar. Estas intervenciones de articulación deben convertirse en catalizadores de las acciones de reestructuración (Horrach, 2014).

Es así como a la estructura territorial conformada por las áreas ambientales de los diferentes tejidos urbanos, a los conectores ambientales, y a los elementos que estructuran el paisaje litoral, se le añade un nuevo elemento *estructurante*, los corredores paisajísticos (Horrach, 2014) (figura 98). En el caso del PRI de la Playa de Palma, se pretende que éstos conectan la playa, con los nuevos recursos que aporta el *hinterland*, a partir del reconocimiento de la subunidad de paisaje a la que pertenece cada corredor. Los corredores articulan los diferentes servicios y equipamientos, aproximando la oferta complementaria al turista. En definitiva, los

corredores ponen en valor las diferentes unidades de tejidos turísticos así como a sus correspondientes unidades de alojamiento (Horrach, 2014).

**Figura 98. Los corredores paisajísticos de Playa de Palma**



Fuente: (Documento para el Avance PRI Platja de Palma en Horrach, 2014).

Este aspecto, se trata en Plan de Rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas mediante la introducción en el sistema urbano de los bulevares de ocio. Cada uno de estos bulevares se configura con una estructura urbana particular y un paisaje diferenciado, lo que le aporta su propia identidad. A través de estos bulevares se pretende conectar todos los tejidos de la urbanización, facilitar el acceso a los recursos turísticos, y dotar de una estructura más legible a la urbanización. Además, se pretende que estos bulevares sean polos de actividad y atracción, que catalicen la revalorización de toda la urbanización.

Por otro lado, a través de estos bulevares de ocio, se pone en relación el espacio libre urbano, público y privado. A través de ellos, se podrían conectar así mismo, los espacios abiertos territoriales, y de esta forma reforzar la identidad del lugar, garantizando una eficiente gestión de los espacios abiertos basada en la economía de medios, poniendo en valor los elementos que conforman el paisaje natural y cultural del lugar. Desde el punto de vista de la economía urbano-turística, la regeneración de estos sistemas turístico-territoriales permitiría la redefinición de las lógicas de funcionamiento de las actividades económicas del lugar, reconduciendo el funcionamiento autónomo de cada instalación turística hacia la generación de externalidades positivas entre ellas y las diferentes actividades económicas que conforman el sistema turístico territorial, gracias a los nuevos elementos estructuradores del sistema. Es así como se podría para a puede pasar de una economía basada en el monocultivo de turismo de

sol y playa, hacia una economía de urbanización (Camagni, 2005; en Horrach, 2014) que permita la autogestión del paisaje del lugar.

### 6.4.3. Las claves para la reconversión de un DTCM

Biel Horrach (2014) enumera las siguientes líneas de actuación para la reconversión de un DTCM:

a) *Cada tejido turístico representa un producto*

La prolongación del desarrollo de un destino a lo largo de décadas hace que se experimente diferentes productos turísticos. El espacio litoral se convierte en un territorio planificado mediante diferentes modelos urbanos y turísticos, en función de las oportunidades de desarrollo que ofrece el mercado en cada momento. De manera que en el momento en que un destino no consigue seguir creciendo o creando nuevos productos turísticos se genera la sensación de haber entrado en un proceso de estancamiento o declive.

b) *La planificación del espacio turístico fruto de la transculturalidad*

Muchos de los productos desarrollados en los DTCM son fruto de un proceso de *transculturalidad*. El espacio turístico ha sido construido mediante la aplicación de algunas de las más destacadas teorías del urbanismo del siglo XX procedentes de diferentes orígenes como las colonias litorales de principios del S XX, las ciudades jardín turística mediterránea de 1930'-1960', las *New Towns* de 1960-1970, o las *park ways* de 1970. Porque en la comprensión del pasado están algunas de las claves del futuro.

c) *La mediterrización*

El proceso de intercambio de conocimiento experimentado en los principales proyectos llevados a cabo en *los DTCM*, en muchos casos, manifiestan la capacidad de adaptar las influencias exteriores a las características del lugar, produciéndose un proceso de *mediterrización*. Algunos de los casos serían la malla suburbana de *S'Arenal* o las ciudades jardín turísticas mediterráneas basadas en el modelo impulsado por Gabriel Alomar. Mientras que otros modelos importados o criterios aplicados de forma directa, dan como resultado operaciones no tan afortunadas, al no tener en cuenta los valores intrínsecos del lugar.

d) *Diversidad y complejidad del espacio turístico*

La aplicación de los diferentes modelos turísticos experimentados a lo largo de más de 100 años de historia ha configurado un litoral conformado por una gran diversidad de productos. Si cada tejido es entendido como un producto diferencial creado en una etapa concreta, podemos afirmar que en los DTCM existe un mayor nivel de complejidad que muchos de los destinos de nueva generación totalmente planificados, como Playa Bávaro o Cancún (Aldape, 2010). De manera que, en este sentido los destinos maduros presentan una mayor capacidad de interacción entre diferentes productos turísticos construidos en un entorno de proximidad, al estar en contacto con una mayor diversidad de paisajes urbanos. Si cada producto representa un segmento turístico-residencial específico, existe una mayor capacidad de interacción entre los diferentes tipos de turistas y/o residentes en un espacio acotado. Por tanto, en su diversidad está uno de los potenciales para la regeneración de los espacios turísticos maduros, a través de la recuperación y puesta en valor de los productos turísticos presentes en su propia

forma urbana, dotando al destino de la suficiente diversidad de productos, principal motivación del turismo actual.

e) *La urbanidad turística*

Los destinos maduros, que no han seguido un proceso de planificación integral como sí han hecho algunos de nueva generación, se caracterizan por la evolución y transformación de cada área urbana según las dinámicas turísticas del momento. De esta forma las diferentes partes del destino evolucionan cambiando su función, hasta que las actividades estabilizan su ubicación caracterizando al destino en diferentes formas urbanas. Muchas de ellas incluso no han sido proyectadas, como es el eje comercial de la segunda línea común en tantos destinos maduros, o la riqueza del pequeño comercio y los servicios desarrollados en la planta baja de las tramas urbanas más compactas, como la de los núcleos tradicionales densificados. Por otro lado, cada uno de los planes parciales ha experimentado la conformación de diferentes centros de actividad en entornos de densidad muy diferente. De manera que el conjunto de espacios con actividad conformados en Maspalomas ofrece diferentes gradientes de urbanidad turística que suponen una parte importante de la oferta complementaria de proximidad. Si entendemos la oferta complementaria como el segundo recurso más importante de la actividad turística, Maspalomas presenta una gran diversidad de éste tipo de recursos.

Para concluir, la lectura analítica de la morfogénesis del espacio turístico permite optimizar la intervención a través de las siguientes acciones: En primer lugar, a la puesta en valor del paisaje urbano creado por la actividad turística, reconocimiento su patrimonio urbano y con la conformación de áreas urbanas ambientales. En segundo lugar, la recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral mediante la integración del destino a cada una de las unidades de paisaje a las que pertenece así como la creación de los conectores ambientales y la recuperación del frente litoral. Y finalmente, las operaciones de transformación y reinención del espacio turístico actual. Mediante los corredores paisajísticos se compensan los déficits que actualmente presenta el espacio turístico maduro y se acaba de construir la estructura del sistema turístico territorial, reinventando el destino maduro en un espacio turístico más competitivo.

## **6.5. El concepto de embellecimiento asociado a la reconversión de los DTMC**

En la actualidad hay numerosos estudios sobre el paisaje turístico y la recuperación de los destinos, pero según expone Ricard Pié (PIÉ & ROSA, 2014) existen escasos referentes que lo hagan desde el proyecto arquitectónico. Ricard Pié (2014) hace una revisión del concepto de embellecimiento asociado al desarrollo de los destinos turísticos, y la incorporación de la idea de paisaje como instrumento para reinventar el turismo. Como ya se ha expuesto, el turismo a pesar de ser uno de los fenómenos urbanísticos y territoriales más importantes de la segunda mitad del siglo XX es una materia que prácticamente no ha sido considerada en el debate arquitectónico.

En la reconversión de un DTMC uno de los objetivos principales es analizar el papel de la arquitectura (Edificación, Urbanismo, Ordenación del Territorio y Paisajismo) en la configuración de su espacio. Ricard Pié (2014) analiza esta cuestión siguiendo el método histórico basado en el estudio de la evolución de la idea de embellecimiento asociada al paisaje desde finales del siglo XIX hasta nuestros días. El concepto de embellecimiento está asociado

al de destino turístico, y se pueden distinguir dos etapas en el papel que han mantenido el proyecto de paisaje en el diseño de los destinos turísticos. La primera, a partir de un enfoque estético, y en la segunda se introduce el concepto ecológico.

El paisaje está en la base del fenómeno turístico que surge con la Revolución Industrial. La ciudad de vacaciones, nacida de las *villes d'eau* y de los resorts pintorescos de finales del siglo XVIII, supone el regreso a la naturaleza tras la polución de la ciudad burguesa ocasionada por el desarrollo industrial. Ricard Pié (2014) hace un análisis de los antecedentes y relaciones entre el paisaje y el embellecimiento de los destinos turísticos partiendo de dos hipótesis: la primera sobre el embellecimiento como proyecto de mejora estética de un destino, y la segunda sobre el cambio de percepción del paisaje tras la Cumbre de Río (1992), pasándose de una actitud estética propia del enfoque pintoresco, a otro más medioambiental.

El turismo cuya motivación es la contemplación del paisaje surge a finales del siglo XVIII y evoluciona hasta mediados del siglo XIX. Hasta este momento, el paisaje es consumido desde un punto de vista contemplativo desde las instalaciones turísticas. Se trata del disfrute de una experiencia estética desde un espacio seguro y confortable. La belleza natural del paisaje se relaciona con su cualidad pintoresca<sup>3</sup>. La Real Academia Española<sup>4</sup> (RAE) define *pintoresco* como una cualidad aplicable tanto a objetos físicos como inmateriales: *Se dice de los paisajes, escenas, tipos, costumbres y de cuanto puede presentar una imagen peculiar y con cualidades plásticas*. La explotación estética de un paisaje-pintoresco supone el deleite por parte del turista de un paisaje que se cree excepcionalmente bello.

Frente a esta actitud pasiva del turista en la observación del paisaje se contraponen el carácter intervencionista del *embellecimiento*. El embellecimiento implica un proyecto de mejora o transformación del paisaje existente, porque no es del agrado del observador o porque no cumple con las expectativas de los actores que lo promueven. Según la RAE, embellecer es *hacer o poner bello a alguien o algo, hacer belleza*, crear una nueva escena, que maquilla o engalana un paisaje existente para adaptarlo a un nuevo patrón estético, a través de un proyecto y su construcción posterior (PIÉ & ROSA, 2014).

El embellecimiento se asocia a la segunda idea y supone la construcción y mejora estética de la ciudad como nuevo destino balneario, a través de dos tipos de intervención: el ocultamiento de la realidad existente y el fomento de obras que promueven la belleza del lugar. El ocultamiento de lo inadecuado es consecuencia de las características clasistas y elitistas de los destinos turísticos previos al turismo de masas. La necesidad de crear un imaginario acorde con la clase social pudiente, conduce al establecimiento de medidas coercitivas de control del espacio público que garanticen una escenografía idílica. Por ello se fomenta la *invisibilidad* y el ocultamiento de vistas de construcciones, actividades y personas discordantes con ese paisaje ideal. La invisibilidad social también estaba presente en el *fachadismo* burgués de la época, y en la manera en cómo se mostraba la cara bella de la edificación y se oculta lo indeseable en el ensanche urbano del XIX. La doble moral burguesa se hacía claramente explícita en esta forma de crecimiento urbano.

En lo que se refiere al fomento de obras, el objetivo de aquella sociedad sería mejorar la escena y las visuales de la ciudad y su entorno, para aumentar la atracción de los flujos turísticos de forasteros y extranjeros. La mejora de la escena se centraría en los espacios urbanos existentes, donde tan protagonista era el jardín y el espacio público como la fachada

---

<sup>3</sup> Ábalos en su publicación de *Atlas pintoresco* plantea un enfoque contemporáneo de este concepto como encuentro de la práctica arquitectónica y paisajística (2005, Vol.1), y su consecución a lo largo del tiempo (2008, Vol. 2).

<sup>4</sup> Todas las definiciones de este artículo están referidos al Diccionario de la lengua española (DRAE), 22ª edición, 2001.

del equipamiento estelar (cultural o de ocio), el hotel o el proyecto residencial que llevara asociado. El proyecto turístico renunciará a los principios utilitarios de la ciudad industrial y, bajo la influencia de la obra de Camille Sitte (1889) *Construcción de ciudades según principios artísticos*, propondrá la concatenación de los espacios de paseo sin atenerse a ninguna regla funcional, permitiéndose ordenaciones más libres, poéticas y especializadas donde los argumentos serán el paseo y las vistas. La construcción en Niza de la *Promenade des Anglais*, en 1822, es un paseo junto al mar a mitad de camino entre el proyecto escenográfico y el mirador pintoresco hacia el agua. Este proyecto permitió incorporar arquitecturas para ser miradas (figura 99).

Figura 99. La promenade des Anglais de Niza con la Jetée-promenade sobre el mar



Fuente: (Sica 1981, pág. 992; en Pié & Rosa, 2014).

El cambio de escala que supone la irrupción del turismo masivo de sol y playa obligará a que se afronte el fenómeno desde una dimensión territorial que no se había producido anteriormente. Este cambio será cuantitativo y también cualitativo, porque la oferta turística no se dirigirá exclusivamente a una clase elitista, sino a un amplio abanico social conformado por una clase media ascendente y unas clases trabajadoras con más recursos. Por tales motivos, en esta nueva etapa, se introducen directrices de ordenación paisajística con un fuerte contenido de protección del paisaje y una actitud conservadora en cuanto a las tipologías residenciales a implantar.

En la Costa del Sol, se produce el salto de la ciudad balnearia a la ordenación general de todo el territorio turístico, y ya no se centrará exclusivamente en el crecimiento de los núcleos urbanos preexistentes. Para ello, se desarrollan proyectos paisajístico-estéticos los cuales son la suma de políticas y criterios de ordenación: una política general de protección paisajística del territorio, un concepto de embellecimiento novedoso y, una manera de implantarse acorde con el modelo turístico pintoresco, respetuoso con las características estéticas del entorno. Con la protección del paisaje se busca la conservación de las diferentes escenas, respetando sus cualidades estéticas (Pié & Rosa, 2014).

El modelo turístico-edificatorio general en aquel documento tiene un marcado carácter tradicionalista. Un proyecto conservador, en concordancia con la arquitectura popular del entorno, controlado mediante unas ordenanzas estéticas que fomenten impedir que se realicen construcciones que, por su forma, estilo y materiales empleados, etc., estén en discordancia con la comarca y el paisaje.

Los proyectos de embellecimiento se centran en las vías de comunicación usando las masas forestales para ocultar las vistas no deseadas, se prohíben las actividades que impliquen una



*antropización* del territorio en los lugares expuestos visualmente. Además, se introduce en control de las visuales desde las principales vías de comunicación desde el punto de vista del conductor. Lo que quiere decir, que se pasa del paseo-mirador, a la carretera paisajística, y del paisaje del peatón, al paisaje del automovilista. Este modelo de tratamiento del paisaje se inspiró en los centros turísticos elitistas de baja densidad promovidos por las familias adineradas.

Con la incorporación de las ideas del Movimiento Moderno, se repudia el concepto de embellecimiento, asociado al proyecto estético decimonónico, y se retoma el debate sobre las relaciones que se han de establecer entre el paisaje y la arquitectura. El modelo turístico adopta un planteamiento *ex novo*, y el proyecto paisajístico cambia de sistema de referencia, desde las características paisajísticas y culturales del lugar a los planteamientos de la arquitectura internacional. Con el rechazo del proyecto urbano, la autonomía de la arquitectura, como pieza-objeto inmersa en un paisaje existente, facilita un proceso de colonización territorial donde la trama articulada de espacios urbanos no es necesaria. Esta independencia, que también es funcional, conjuga perfectamente con la autonomía de las llamadas piezas mínimas del turismo (BARBA & PIÉ, 1996) y explica el puzle con el que se ha desarrollado la expansión y colonización del litoral.

La abstracción en el lenguaje de la arquitectura internacional genera un nuevo discurso paisajístico con un cierto desequilibrio en la relación *mirar-ser mirado*. La obsesión por contemplar el paisaje desde la célula habitacional queda bien resuelto con el triunfo de la terraza-mirador en la tipología turística. La preocupación de mirar de dentro a fuera se manifiesta en todas las tipologías turísticas. Las dificultades técnicas, políticas y económicas para implementar un planeamiento territorial y urbano acorde con las dimensiones del problema, dará pie a un desarrollo por partes, a una suma de piezas, ajustado a los intereses de los propietarios del suelo, sin un proyecto territorial y arquitectónico que las articule entre sí.

Tras la fuerte colonización de todo el territorio litoral, se antepone por primera vez la protección del paisaje al desarrollo del producto turístico de sol y playa y se formula la necesidad de buscar un nuevo entendimiento estético entre la arquitectura moderna y su entorno tradicional. Tras treinta años de crecimiento desarrollista, recuperará esta idea, obligando a que los asentamientos turísticos o residenciales de temporada justifiquen la adecuación a las características paisajísticas y constructivas del entorno de sus propuestas.

En el concurso internacional de Maspalomas (1961), en Las Palmas de Gran Canarias, promovido por el Conde de la Vega Grande, se planteará la construcción de un centro turístico con un marcado carácter internacional. El proyecto del equipo francés ganador de SETAP “destaca por su lectura e interpretación implacable del territorio (...) la admiración por el paisaje existente (respeto de las dunas, el oasis y el delta), la construcción de un nuevo paisaje dinamizador” (ÁLVAREZ, 2013; 261). Esta última cualidad será la que caracterice la modernidad del espacio turístico frente a los planteamientos conservacionistas planteados sólo seis años antes con el Estudio para la ordenación turística de la Costa del Sol de 1955.

Dentro de esta idea de proyecto global, el gobierno francés promueva la mayor operación turística de la época. El proyecto urbanístico y territorial del Languedoc-Rousillon (1963) es un proyecto faraónico de transformación de 180 km de costa mediterránea en espacio turístico, cuyo objetivo principal fue económico, desarrollar una región deprimida, pero que sirvió de banco de pruebas para definir cuales debían ser las condiciones arquitectónicas y urbanísticas del proyecto turístico masivo moderno, en oposición al proyecto decimonónico y de clase anterior. En el proyecto del Languedoc-Rousillon no existe una política de embellecimiento-ocultamiento como en los proyectos anteriores, sino la construcción de un nuevo paisaje-

estético donde la arquitectura explora toda su capacidad experimental. El éxito fue debido tanto a la unidad de proyecto arquitectónico como a la gestión y financiación estatal del mismo.

El éxito de los nuevos paisajes proyectados por la modernidad dependerá tanto de la calidad arquitectónica, urbana y territorial del proyecto, como de la capacidad técnica y económica para su desarrollo. En contraposición a la implantación en el territorio a partir de fragmentos inconexos y de difícil legibilidad que substituyó al paisaje natural preexistente y que en muchos casos había sido el primer atractivo del lugar. Hecho que se generalizó en el mediterráneo español, donde el proyecto experimental de la modernidad quedó reducido a una producción estandarizada de soluciones arquitectónicas de alta rentabilidad y bajo coste, que redujeron el destino turístico litoral a un solo producto estrella: el sol y la playa.

La década de 1960 y 1970 se puede entender como un periodo de explotación del paisaje, no sólo física, sino iconográfica a través de la publicidad y el marketing, lo que ha dado lugar a los estereotipos de paisajes idílicos y del placer, los cuales han comercializado las empresas turísticas. La venta del *paquete turístico* en origen, en la agencia de viajes, se acompaña de fotografías de paisajes que por repetitivos y tópicos terminan por banalizarlos, por crear iconos cliché. Después de tres décadas de actividad turística, los resultados obtenidos en el litoral turístico dejan el territorio en una situación similar a la ciudad industrial, dando lugar a paisajes altamente *antropizados*, contaminados, e insalubres.

El turista del siglo XIX, que huía de ciudad industrial por falta de higiene y salubridad, dio paso al turista del siglo XX, que huye del ruido y el estrés de las nuevas metrópolis, y, a finales del siglo XX, el turista actual parece huir de los destinos masivos concebidos para su descanso y disfrute del ocio. En 1990, en el *Libro blanco sobre el turismo español* se alertaba de la *madurez* de la oferta turística del Mediterráneo español, debida a la falta de competitividad de los destinos tradicionales surgidos en las décadas de los 60 y 70. En este mismo informe se incidía en el elevado grado de urbanización del litoral y se hacía una alusión expresa a los problemas de *polución estética* que sufrían los destinos turísticos. La estética urbana formaba parte de los problemas básicos del sistema turístico español a finales del siglo XX, de ahí la necesidad de “mejorar sustancialmente el confort, la estética urbana y el medio ambiente de las zonas turísticas” (Secretaría General del Turismo, 1990; 45).

Sin embargo, mientras, la ocupación del litoral era un problema relativamente general en la costa mediterránea. Los resultados paisajísticos variaban en función del modelo urbano de implantación. La polución estética se concentraba principalmente en los destinos más densos, con problemas de urbanización, ocupación indiscriminada de las playas y acantilados, y obsolescencia de los tejidos residenciales más compactos, tejidos normalmente destinados a segunda vivienda de la clase media o media-baja nacional. En ausencia de una gestión urbana pública-privada clara y suficiente para la ejecución de la urbanización y la infraestructura, se comprueba que los escenarios más elitistas de baja densidad son los que presentan un mejor resultado paisajístico. En ellos es más fácil invertir en el espacio libre, mayoritariamente privado, por haber una delimitación más clara de las responsabilidades de ejecución y mantenimiento y una mejor percepción de los beneficios que esto comporta; mientras que en las urbanizaciones más densas se diluyen más fácilmente aquellas responsabilidades y la percepción de los efectos negativos del abandono del espacio público.

Los resultados del informe del Libro Blanco del Turismo (Secretaría General del Turismo, 1990) obligaron a fijar un nuevo rumbo a la política turística estatal. Tal y como apunta Foronda y García (2009): “la Dirección General de Turismo asumió que la competitividad de los destinos turísticos dependía de su imagen, organización, calidad y sostenibilidad, ya que por mucha promoción que se realizara sobre los productos, lo más interesante era la satisfacción del

turista, y el tratamiento integral tanto espacial como para las personas” (Foronda y García, 2009; 94).

El cambio de ciclo debía pasar por un reciclaje del destino turístico maduro, afrontando la revisión, recuperación, rehabilitación y reconversión del mismo. Autores como Antón (2012) prefieren utilizar el término *reinención* para describir estas políticas, porque consideran que las herramientas que se han de utilizar para ello (política territorial y gestión urbana, rehabilitación del espacio turístico, control de las tipologías, diseño paisajístico, restauración de las áreas degradadas, etc.) ya están operativas. Para este autor, el reto que se ha de plantear es la planificación integral, la dimensión territorial de la reconversión. Entre las acciones a llevar a cabo vuelve a reaparecer el concepto de *embellecimiento*, asociado a una mejora estética de la escena, tanto de los elementos públicos -pavimento, jardinería y mobiliario urbano-, como de las fachadas de los edificios privados que construyen la escena.

El concepto de paisaje a partir de finales de los sesenta presenta una formulación más compleja, desde postulados más comprometidos con la Naturaleza. El paisaje, más allá de una escena, es el resultado de un proceso ecológico complejo, que hay que analizar, interpretar y transformar de una forma consensuada y participada, un enfoque que acabará imponiéndose años más tarde en la Cumbre de Río (1992) en el marco de lo que se entenderá como el *desarrollo sostenible*.

El embellecimiento sigue siendo una práctica contemporánea del turismo. Desde 2009, Turespaña pone a disposición en su web un manual de *Buenas prácticas para el embellecimiento de los destinos turísticos*, donde se recoge las mejores experiencias que ha realizado la política turística española. Pero a diferencia del embellecimiento decimonónico, se busca una escena que identifique por igual al turista y al residente, por tanto un lugar de encuentro que elimine la invisibilidad social. Por eso, el referente estético se enfoca hacia la identidad del lugar y el territorio, que es la gran oportunidad a rescatar y definir en el destino turístico.

La imagen es identidad pero también marca. Actualmente los destinos buscan nuevos argumentos para diferenciarse a nivel internacional, crear nuevas identidades a través del embellecimiento, y multiplicar las experiencias. Así, la recuperación de Maspalomas se centra en la creación de tres tipos de bulevares del ocio (urbano, verde y marino). En cierto modo, la mera construcción de una escenografía ya no es suficiente, se necesitan espacios *vibrantes* y llenos de *experiencias* que sean capaces de transmitir esa energía al turista. Para ello se introduce al discurso actual de regeneración de los destinos maduros el paisaje *de la segunda costa y las infraestructuras verdes*, dentro de la secuencia histórica que se inicia con la idea de embellecimiento para pasar a la de reinención del paisaje como estrategia para dar nuevos usos para antiguos territorios.

En este punto, cabe preguntarnos si no deberíamos hablar de proyectos de ordenación paisajística, más que proyectos de embellecimiento, superando con ello el enfoque puramente estético de éstos, poniendo el énfasis en la transversalidad y amplitud del enfoque paisajístico. Los parques fluviales y las traseras de la mancha urbanizada, son espacios de oportunidad. La *segunda costa* o, más bien, las *segundas costas* interiores, no solo son los espacios donde es posible equipar la primera sino también el espacio que da sentido al conjunto. La *segunda costa* reivindica lo que ha quedado a la espalda como oportunidad para entender el sistema y dar un nuevo contenido espacial y paisajístico a los destinos que han perdido sus referencias paisajísticas y territoriales.

Desde 2010, la política ambiental europea propone la creación de *infraestructuras verdes* para reconstruir o reformular los procesos ecológicos que la urbanización moderna ha alterado y con

ello rehacer la conectividad ecológica en red de todos los espacios naturales y artificiales, apoyándose tanto en los sistemas naturales que se conservan así como con las infraestructuras verdes que los hayan de substituir. La infraestructura verde surge en oposición a la tradicional infraestructura gris, cuya función es estrictamente utilitaria, propia de la urbanización urbana; tiene un objetivo claramente ambiental, de regeneración de los procesos ecológicos en todos los ámbitos, entre ellos, el turismo. Las infraestructuras verdes abren un importante campo de investigación, tanto en la recuperación de paisajes en los destinos maduros como en la conexión de la playa con su territorio.

Como última reflexión, volvamos a la consideración sobre el paisaje y el embellecimiento en la reinención de los destinos maduros. Desde finales del siglo XIX hasta nuestros días hemos pasado de la reivindicación de lo pintoresco y la necesidad del cuidado y embellecimiento de los destinos turísticos como instrumento para su mejora, al reconocimiento del paisaje, primero como una escenificación bella del lugar y posteriormente como lectura comprensiva y medioambiental del mismo, como medio para reinventar el destino turístico, sin valorar adecuadamente que la diferencia es lo que da valor al destino turístico. En un mundo globalizado, el valor está en lo diferente, en lo que potencia la identidad y la singularidad de cada lugar.

El paisaje es una lectura estética y cultural del territorio que nos permite disfrutar de las bondades de cada sitio. La belleza es una construcción intelectual que se produce por comparación con ciertos estereotipos considerados bellos, o gracias al descubrimiento de otros valores alternativos propios de cada lugar. La reivindicación del paisaje, entendido desde sus múltiples dimensiones formales y medioambientales, responde a la necesidad de alejarnos de las fórmulas de embellecimiento superficial, para buscar en la comprensión general del lugar, los valores que lo hacen bello e idéntico a sí mismo. La reivindicación del paisaje como terapia para recuperar los destinos turísticos maduros y el desarrollo turístico en general, pasa por reconocer en el mismo una capacidad omnicomprendiva del lugar que no está en la base del embellecimiento. El turismo vacacional tiene que volver al paisaje como razón de su existencia y de las formas como se ha implantado en cada lugar.

## **6.6. La reformulación urbana de los DTCM mediante procesos no planificados**

Algunos DTCM están evolucionando desde planteamientos vacacionales hacia estrategias de consolidación urbana, en la que el concepto tradicional de sol y playa está dejando paso, a la configuración de espacios urbanos homologables a los de la ciudad tradicional. Este hecho, se está produciendo principalmente en urbanizaciones turística situadas en entornos urbanos complejos, como es el caso del Mediterráneo español, lo que puede ser un factor fundamental para la creación de nuevas estructuras urbanas, tanto desde la perspectiva funcional como estructural (Trinitat & Rovira, 2014).

El papel fundamental de esta transformación lo están jugando los espacios residenciales de carácter vacacional que disponen de un producto turístico de segunda residencia en proceso de ocupación permanente. Este proceso ha sido crucial en tres municipios de la *Costa Daurada*, Salou, Vila-seca y Cambrils y explican su transformación desde meros destinos vacacionales a unos espacios que comienzan a incorporar dinámicas estructuralmente propias de las ciudades convencionales. Lo que da lugar a la reformulación del destino en tanto que espacio no solamente urbanizado sino de naturaleza urbana, con habitación permanente y funciones propias de las ciudades convencionales. Para ello, se requieren entornos metropolitanos complejos, los cuales pasan a ser urbanizaciones en transición con

oportunidades de desarrollo urbano en las que, precisamente, lo turístico se convierte en el punto de partida. El desarrollo urbano y el aumento de la movilidad están causando nuevas oportunidades en términos de conectividad, productividad, capacidad innovadora y competitividad territorial en estos destinos.

Esta transformación de las estructuras urbanas de uso temporal en unidades habitacionales permanentes está jugando un papel clave en la reformulación de estos destinos. De hecho, la transformación de estas estructuras urbanas se puede configurar como un instrumento estratégico en la dinámica de reformulación de un DTCM. Ciudades, en cualquier caso, que pueden conservar funciones turísticas de gran intensidad aunque incorporan tejido urbano convencional característico. Desde esta perspectiva, el destino turístico se enfrenta, en fase de madurez, a una nueva condición en tanto que espacio urbano. Como tal entran en juego nuevos conceptos más allá de su calidad, singularidad y simbolismo como destino, lo que tiene como consecuencia directa la necesidad de valorar su dimensión social y medioambiental no sólo desde una perspectiva no solamente turística sino también urbana.

Autores como Pié (2005) han propuesto la reconversión de los destinos turísticos en ciudades convencionales, propiciando la creación de estructuras que doten de contenido ciudadano los procesos de urbanización propios del turismo (Anton-CLAVÉ, 1998; Mullins, 1991). Desde un punto de vista formal ello significa asegurar la continuidad del espacio construido y la viabilidad de las piezas que quedan huérfanas de centralidad y que pueden suponer un obstáculo para los habitantes en términos de accesibilidad y comprensión. La búsqueda "de una nueva dimensión social, económica y cultural al tejido urbano sólo se puede encontrar en la complejidad del sistema urbano" (Pié, 2005: 19). El propio Pié añade que "hacer ciudad supone un salto cualitativo que permite afrontar los problemas desde el conjunto, persiguiendo la transformación del aglomerado actual en un sistema urbano que facilite la llegada de nuevas actividades, la transformación de una parte importante del parque residencial en residencia permanente y en la mejora del turismo" (Pié, 2005: 25).

La *Costa Daurada* central como destino turístico se ha basado en la reformulación de sus estructuras residenciales que han pasado de ser estrictamente vacacionales a incorporar recientemente componentes y configuraciones propias de la ciudad convencional. Este cambio se explicita, de hecho, en las últimas actualizaciones de los documentos de ordenación general a escala municipal existentes en dos de los tres municipios del área, si bien ya se observa en los resultados estructurales que se derivan de los planes parciales ejecutados previamente a tales documentos de planificación general urbana, especialmente a principios de la década de los años 2000.

En el caso de Salou, la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana fue aprobada definitivamente en 2003, y en el caso de Cambrils en 2005 (en el caso de Vila-seca el municipio se ordena a partir de Normas Subsidiarias aprobadas en 1990). De hecho, los dos planes generales de los años 2000 explican de forma diáfana la voluntad de construir y urbanizar el espacio del destino siguiendo criterios más cercanos a los propios de la ciudad convencional mediterránea que los clásicos que han facilitado el carácter vacacional del lugar.

En la ciudad mediterránea convencional los espacios públicos juegan un papel fundamental, ya que estos "no son un ornamento prescindible y complementario, sino un elemento de nodal importancia estratégica para el desarrollo de un equilibrado proceso de interacción entre personas y espacios y, además de la integración de las personas entre ellas" (Corraliza, 2009: 16). Desde los años 60 se ha producido un aumento de la superficie que los planes parciales dedican a las dotaciones públicas.

Se asiste a un aumento de la complejidad de unos espacios que se han caracterizado tradicionalmente por su *monofuncionalidad* en términos de uso residencial temporal de sus estructuras urbanas. Por otro lado, desde el punto de vista de su configuración, los espacios públicos tienen un papel fundamental en la reformulación del espacio ya construido en tanto que conectores. Así, en el planeamiento parcial más reciente, el sistema de comunicaciones viarias y el sistema de espacios libres públicos funcionan como un adhesivo para la conexión entre espacios residenciales temporales cercanos pero sin un argumento de continuidad contribuyendo, por lo tanto, a la creación de ciudad.

La superficie dedicada a la construcción de viviendas cumple, a partir de mediados de los 90 y principios del 2000, no sólo con una función estrictamente turística. Así la función residencial vacacional temporal es cada vez más compatible con la función de residencia permanente. Este hecho lleva a la proyectación de espacios que cubren necesidades sociales más cercanas a las de la población que a las del turista, a la reforma de urbanizaciones deficitarias de manera que se garantice un desarrollo urbano continuo y a medidas que respondan a conceptos como la sostenibilidad y la calidad de vida de las unidades urbanas que constituyen el destino turístico

La función residencial, generalmente exclusiva y de carácter temporal de las urbanizaciones turísticas en los destinos costeros maduros del mediterráneo ha precisado de unas formas concretas para su desarrollo y para el cumplimiento del objetivo para el cual estaban creadas: la satisfacción de las necesidades de ocio y recreación de los individuos, el sentido práctico y el sentimiento de disfrute estético de la residencia a partir de unas formas construidas (Quero, 2004).

El interés del estudio de las formas a partir de las cuales se construye el espacio urbano tiene que ver con el modelo de desarrollo territorial (Tarroja, 2006). En este sentido, se observa desde mediados del 2000 un cambio de tendencia en la dominancia de las formas que promueve el planeamiento parcial del destino. Tradicionalmente, las urbanizaciones turísticas se han asimilado a espacios residenciales de baja densidad como crítica a la ciudad densa (Barba & Pié, 1996), Pero desde mediados de la década del 2000, estas formas se diluyen con las formas propias de la ciudad convencional, incluyendo la aparición desde la década del 2000 de las viviendas adosadas en el espacio vacacional como adaptación de las viviendas unifamiliares generalizadas en la ciudad convencional. En cualquier caso, se observa que no hay un predominio claro o total de una tipología edificatoria. De hecho, el espacio turístico derivado de planeamiento parcial con voluntad vacacional en la Costa Daurada central no se caracteriza por la homogeneidad formal. Esta conclusión reafirma la idea de Quero (2004) que atribuye a la diversidad formal el éxito de la ciudad turística por encima de la convencional y el aumento de su capacidad de atracción en relación a los espacios residenciales suburbanos sin identidad (Muñoz, 2005).

En definitiva, los indicadores estudiados permiten observar, para el caso del área de estudio analizada, la existencia de destinos turísticos que han iniciado procesos de reformulación de su propia naturaleza utilizando instrumentos de política urbanística. De hecho, aun teniendo en cuenta la existencia de ciclos expansivos y especulativos en materia inmobiliaria (fundamental por otra parte en la primera década de los años 2000), se observa que la política urbanística de los tres municipios que integran el destino ha propiciado, con singularidades, matices y diferencias de ritmo en cuanto a los distintos indicadores, el tránsito desde una acción proactiva fundamentalmente hacia lo vacacional cuando se trataba de la generación de nuevas piezas urbanas hacia una situación en que el planeamiento parcial es utilizado y forma parte de una estrategia de reformulación del destino como ciudad. En este caso, por lo tanto, la *Costa Daurada* central como destino se alinearía en términos de estrategia de reconversión en tanto que destino turístico maduro, no tanto con una dinámica reactiva de adaptación y mejora o con

dinámicas innovadoras asociadas solamente a la progresiva incorporación de nuevos productos específicos sino en una situación que ha sido definida en otros ámbitos como de transición. En este caso, sin renunciar a ello, lo turístico abre paso a lo urbano y metropolitano (Anton-Clavé, 2012b).

La mayor parte de los modelos evolutivos analizan la trayectoria de los destinos sin considerar la relación entre la actividad y otros sectores de la economía así como la naturaleza compleja de los destinos también como espacios residenciales. Ello ha sido reclamado desde perspectivas analíticas que, yendo más allá de la aproximación del modelo inicial del ciclo de vida de los destinos, plantean la necesidad de entender la evolución de los destinos en tanto que espacios productivos a su vez dependientes y plásticos (Butler, 2004, Brouder, 2013). Desde esta perspectiva, es de gran utilidad entender que en el análisis de las oportunidades del destino, una vez llega a una situación de madurez, tiene o puede tener un papel determinante la consideración de su naturaleza o vocación urbana.

El destino turístico emergería, pues, como un *micro complejo especializado* desde un punto de vista funcional de un *archipiélago metropolitano* donde ya se dan, en su interior, varias formas de asentamientos en los cuales la población expresa sus necesidades desde un punto de vista territorial y no local, y en el que pueden darse nuevas capacidades para atraer nuevas actividades económicas y servicios así como para generar dinámicas de fijación de la población. De hecho, la conversión de turista en residente ha sido reconocida tradicionalmente como un proceso gradual (Torres, 2003), que, según Williams & Hall (2002), está estrechamente relacionada con la evolución del destino y, en particular, puede añadirse, con su integración metropolitana.

## 6.7. Conclusiones

Por el conocimiento del doctorando de la realidad canaria, y tras el estudio de la teoría del ciclo de vida de los destinos expuesta por Butler (1980), se puede concluir que el desarrollo del destino Maspalomas-Costa Canaria expresa muy bien este concepto y se ajusta a esta teoría evolutiva, dentro de sus particularidades implícitas, y atendiendo a los factores geopolíticos de cada momento. Como ejemplo, se ha podido constatar que, cada vez el ciclo de Butler se va sucediendo en periodos de tiempo más breves.

La teoría del ciclo de vida de los destinos turísticos, expresada con gran sencillez en su diagrama del TALC (Butler, 1980), sirvió de inspiración para el desarrollo de esta tesis, y ha servido estructurar toda la investigación; revisión bibliográfica, histórica, entrevistas a expertos, etc. Por estos motivos, se puede manifestar la validez del concepto expresado en el modelo de Butler, y la importancia de la necesidad de aplicar políticas públicas con contundencia en el momento crítico de declive para evitar la obsolescencia irreversible del destino. Un hecho relevante y destacado de esta tesis, fue tener la oportunidad de contar esta figura, el autor del TALC, ya que aparte de haberme servido de inspiración en su momento, también lo ha sido durante el debate impulsado.

Maspalomas se sitúa ahora en la necesidad de reinventar su modelo mediante la regeneración urbana, la protección medioambiental, y la recuperación del paisaje. Además, el reconocimiento de su entidad histórica, forjada a lo largo del dilatado ciclo de vida del destino, es una propuesta estratégica a la hora de aplicar políticas renovadas a nivel territorial.



## CAP 7\_ CONCLUSIONES

Como se ha puesto de manifiesto en esta tesis, el sector turístico ha sido capital para el desarrollo de las economías litorales españolas. Sin embargo, debido al impacto negativo que el desarrollo de esta actividad ha ocasionado en los ecosistemas litorales, al envejecimiento de las infraestructuras turísticas, y a la sobreexplotación de los recursos naturales, los destinos turísticos costeros maduros (DTCM) españoles presentan en la actualidad un estado de obsolescencia creciente, el cual se manifiesta en una constante pérdida de competitividad en los mismos.

Por los motivos expuestos, se hace esencial desarrollar nuevas e innovadoras metodologías de análisis y gestión, que además de aportar un nuevo desarrollo conceptual para los destinos, deben de ser concretadas en nuevas técnicas y herramientas operativas de planificación y gestión integral. Estas herramientas deben de formar parte de los planes de reforma urbana, y han de ser capaces de dar respuesta a los requerimientos futuros para el desarrollo y la gestión del turismo en el territorio, ofreciendo nuevas vías de trabajo en las relaciones entre turismo, territorio, medio ambiente y paisaje (KO, 2003).

Del análisis del desarrollo del destino Maspalomas-Costa Canaria, se deduce que el éxito en los procesos de rejuvenecimiento en los DTCM, suele responder a la existencia, como instrumento de intervención política fundamental, de una visión compartida para el destino, la cual se debe traducir en un modelo de acción territorial específico. Esto quiere decir, de la existencia de un modelo urbano-territorial, funcional y resolutivo de déficit, específico para entornos altamente especializados. Ello incluye: la rehabilitación del espacio turístico, residencial y productivo, el control de las tipologías edificatorias, el diseño paisajístico, la regeneración de las áreas *antropizadas*, la valoración productiva de los recursos ambientales, la generación de nuevos espacios para la innovación, y la incorporación al destino del territorio interior (Trinitat & Clavé, 2014).

La urbanización turística se conforma a partir un modelo urbano y territorial singular, por tal motivo ha sido fundamental entender su significado conceptual, así como su carácter diferencial respecto de la ciudad industrial (Mullins, 1991). La naturaleza urbana de los destinos turísticos se engloba conceptualmente dentro del discurso postmodernista, ya que las urbanizaciones turísticas son *espacios eminentemente de consumo no vinculados a grandes centros de producción, comercio o administración gubernamental* (Mullins, 1991). Atendiendo a esta constatación, a los instrumentos de política territorial y de gestión urbana, hay que sumar la planificación estratégico-sectorial, lo que es clave para el rejuvenecimiento del destino. Este carácter diferencial de la urbanización turística ha de ser incorporado a los nuevos instrumentos de política territorial y de planificación urbana, en tanto que éstos son espacios no solamente urbanizados, sino capaces de generar urbanidad (Trinitat & Clavé, 2014).

En el desarrollo de los destinos, la acumulación gradual de cambios y de procesos imperceptibles genera dinámicas que, por una parte ocasiona inercias en el crecimiento del conjunto, pero que por otro lado incorpora oportunidades plásticas de cambio que son eficientes, en el caso de que un destino tenga que adaptarse a nuevas circunstancias (Trinitat & Clavé, 2014). Según el modelo de Butler (1980), la fase crítica en el desarrollo evolutivo de un destino turístico, y en la que necesariamente hay que intervenir, si no se desea entrar en una situación de declive, es la de madurez. Durante las primeras fases de desarrollo son esenciales las medidas de protección de los recursos, pero en las fases posteriores es determinante la planificación territorial y la ordenación urbanística (Pié, 1996), así como la planificación estratégico-sectorial.

Como ha quedado demostrado a través del análisis del desarrollo urbano y evolutivo del destino Maspalomas-Costa Canaria, la ordenación urbanística es insuficiente para la planificación de los destinos si no se llevan a cabo conjuntamente actuaciones de planificación estratégico-sectorial de forma integrada. De esta forma queda aceptada la hipótesis que se plantea al inicio de esta tesis, y se afirma que el éxito en los procesos de regeneración de los DTCM, depende de la existencia de un modelo de acción territorial específico en integral, el cual debe de incorporar la planificación estratégico-sectorial, a la que deben sumarse todos los agentes sociales y económicos presentes en el destino, lo que será un instrumento de intervención política fundamental. Así mismo, el objetivo principal de esta tesis era contribuir modestamente a iniciar un debate y a generar una opinión crítica respecto a estas políticas, éste objetivo se ha alcanzado, gracias a la oportunidad que se presentó de coordinar un número especial de una revista científica donde se invitaron a diversos autores especialistas a exponer sus puntos de vista sobre esta problemática.

El análisis histórico de este destino ha sido útil para entender su situación de éxito, consolidación y declive en el momento presente, así como para entender la complejidad del fenómeno, lo que permitirá dar pautas para la proyección, tanto en el momento presente como en el futuro de estrategias de actuación y de transformación de su modelo turístico. Para el análisis de la trayectoria histórica se ha aplicado el patrón de fases de desarrollo histórico, el cual en términos generales, suscriben la mayoría de autores que han estudiado el turismo como fenómeno. Estas fases o épocas permiten distinguir un primer momento inicial, ligado a un turismo de carácter exclusivo, el cual es reemplazado por la denominada época moderna del turismo, momento en el cual el modelo vacacional de sol y playa se erige como el paradigma que otorga una mayor identidad al destino. La superación, en un tercer momento de esta época, conlleva al surgimiento de nuevas dinámicas, las cuales a la vez que consolidan definitivamente el modelo, entrañan su obsolescencia y la búsqueda de nuevas alternativas, tanto de regeneración territorial como de repercusión positiva en el sector económico del turismo.

A pesar de su carácter internacional y de presentar una evolución en cierta medida acorde al formulado por Butler (1980), Maspalomas-Costa Canaria es un destino con personalidad propia, que a lo largo de su desarrollo ha tenido factores diferenciales que deben de ponerse de relieve. La potencia del modelo de sol y playa, a partir de la década de 1960, no tiene porqué disminuir la importancia de los orígenes del turismo en este destino, orígenes marcados por un fuerte carácter del turismo internacional. Este hecho afectó de manera evidente a las formas de ocupación del territorio, e influyó en las estrategias que se pusieron en marcha en los inicios del destino, así como en la promoción turística realizada. Es decir, una manera de pensar el reto del turismo desde un modo geográfico y socioeconómico, el cual empezaba a compartir objetivos comunes al de otros destinos internacionales.

La importancia otorgada al conocimiento de la evolución temporal permite introducir otros factores de identidad relativos a su memoria histórica. Las instalaciones hoteleras en Canarias, a las que se añadió la tipología *extrahotelera*, tienen una densidad y un recorrido en la transformación del territorio muy singular. En cierta manera, en los procesos de consumo del territorio –especialmente, en relación a la búsqueda del máximo beneficio del negocio inmobiliario y la especulación que llevó implícita-, el destino no han hecho más que profundizar en el carácter que lo definió desde mediados del siglo XX. Y esto, a pesar del tono de producto estándar y homogéneo del turismo de masas. Ello nos lleva a afirmar la importancia de reconocer la especificidad del destino al margen de la etiqueta de turismo vacacional de sol y playa.

Por otro lado, el análisis urbano de este destino muestra que se desarrolló a partir de diferentes planes parciales inconexos, y sin una planificación superior. A lo largo de todo el proceso constructivo se han desarrollado diferentes modelos urbanos, los cuales adquieren las particularidades conceptuales y morfológicas de la urbanización turística. El reconocimiento de sus valores intrínsecos nos aporta nuevo conocimiento a incorporar en la regeneración, la cual se debe basar en la economía de medios, en la potenciación de la identidad, y en la diversificación de los recursos que conforman el destino, siendo estos factores clave para su regeneración futura.

Tras el desarrollo de diversas entrevistas a académicos y agentes especializados en políticas de actuación en destinos, se ha podido constatar que la cuestión planteada en esta tesis es una problemática de la que son conscientes todos los actores implicados. Esta inquietud manifiesta ha llevado al desarrollo de un extenso marco normativo y de programas de actuación para la regeneración de los espacios turísticos costeros. El estudio de los instrumentos de planeamiento y de las políticas turísticas aplicadas en cada etapa, ha permitido identificar los principales factores que han dado lugar al producto final del destino en estudio.

Desde hace más de una década el Gobierno de Canarias ha desarrollado sucesivas disposiciones legislativas para regular el desarrollo turístico. Este marco legal define la forma en la que se han de redactar los planes territoriales, y los programas de actuación sectorial y estratégicos, con el objetivo de contener el crecimiento de la planta *alojativa* turística y definir las características de los futuros crecimientos.

Sin embargo, este marco normativo presenta importantes carencias y lagunas, como la usencia de una auténtica planificación turística en su desarrollo (Rodríguez, 2014). Dentro de este marco normativo se han venido desarrollando diferentes planes y programas de acción para la regeneración del destino, pero se caracterizan por una falta de realismo entre los objetivos inicialmente planteados y los alcanzados, al traducirse en estrategias y actuaciones difíciles de alcanzar (Rodríguez & Such, 2014). Otro de los motivos de la falta de ejecución, es que estos planes se desarrollan a partir de un sistema de planificación central, en cascada, y extremadamente rígido y regulado. Este hecho ha dado lugar a una reducción de la creatividad empresarial, y a la restricción de la *empresarialidad* o función empresarial, dificultando la correcta coordinación entre la oferta y la demanda.

La reciente política turística liderada por el Gobierno de España, a partir de los cuatro proyectos piloto de recualificación de destinos maduros, continúa apostando por las vías de trabajo ya ensayadas en los Planes de Excelencia Turística<sup>1</sup> (PET). A pesar de que estas experiencias piloto han demostrado tener efectos positivos en la renovación de las infraestructuras y los equipamientos públicos, no se han cumplido los objetivos de mayor alcance y dimensión establecidos, debido a que sólo se han llevado a cabo intervenciones de carácter aislado, y no integrales, en contra de lo que se pretendía inicialmente. Las políticas evolucionan desde su formulación hasta su ejecución (Hall y Jenkins, 1995), pero en el caso de estos planes su implementación ha puesto en evidencia la dimensión existente entre lo proyectado y lo efectivamente ejecutado, ya que los desajustes sociales, ambientales y territoriales son difícilmente abarcables desde programas puntuales o planes sectoriales (Rodríguez y Such, 2014).

---

<sup>1</sup> Los Planes de Excelencia Turística fueron desarrollados por el Plan Marco de Competitividad del Turismo Español o Plan Futures en su primera fase (1992-95), segunda (1996-99) y su continuación con El Plan Integral de Calidad de Turismo Español (2000-6).

Maspalomas es un ejemplo palpable de la necesidad de reformular estas estrategias y actuaciones, para conseguir objetivos más modestos y alcanzables. A partir de esta premisa, la problemática a la que se enfrenta el DTCM Maspalomas-Costa Canaria precisa de instrumentos de carácter integral capaces de abordar la reestructuración y la rehabilitación de esos núcleos urbanos a partir de criterios turísticos (Rodríguez & Such, 2014).

Sin embargo, como experiencias piloto han sido proyectos muy experimentales e innovadores con propuestas altamente creativas, pero que se han quedado en fase de ideas y proyectos posibles, y que no se han materializado en innovación debido a su falta de ejecución. Lejos queda, por tanto, el cumplimiento del objetivo de convertir estos espacios en referentes internacionales de la renovación (Rodríguez, 2014). Sin embargo, pesar de que aún no se hayan alcanzado los resultados esperados, el sólo hecho de que se haya generado un debate y un discurso académico, es un valor muy positivo en sí mismo, lo que pone de manifiesto que hay una inquietud social al respecto.

En el futuro, estos planes y programas deberán partir de unos objetivos más concretos y menos ambiciosos, y se deberá desarrollar un sistema de planeamiento urbano-territorial más flexible y de procedimiento más sencillo, con menos cargas y de ejecución voluntaria. Una progresiva flexibilización de los instrumentos legales y de los trámites administrativos favorecerá por una parte las actuaciones emprendidas por los consorcios, y promoverá por otra una mayor participación de los agentes privados. Dos factores clave a considerar en estos planes y programas de actuación, son la sostenibilidad del destino a largo plazo y la rehabilitación urbana sin crecimiento, abandonándose las ideas de reconversión asociadas al crecimiento con incentivos turísticos.

Otro aspecto a considerar, es la falta de consenso político y social, así como la anteposición de los intereses particulares frente a los colectivos. Es fundamental la cooperación interadministrativa, la cual permite una mayor concreción de las políticas dirigidas a actuaciones concretas y al planteamiento de objetivos comunes, integrando diferentes áreas de política: turística, territorial y urbanística. Para una mayor eficiencia de estas políticas y programas de actuación, es necesario devolver el papel protagonista a la ciudadanía, reforzar el derecho de propiedad privada, reducir las cargas urbanísticas, y simplificar la clasificación del suelo.

En los planes mixtos, sectoriales (turísticos) y territoriales (urbanísticos), desarrollados a partir de estos programas, existe una reflexión muy innovadora en el sentido de que la capacidad de transformación de un destino turístico tiene un importante componente territorial, urbanístico y arquitectónico, de ahí el acierto de integrar estas políticas (Rodríguez & Such, 2014). Por lo que hay que evitar hacer una visión fragmentada del territorio donde se prime o ponga la atención en los núcleos turísticos, pero se ignoren otros espacios con problemas y necesidades que resulten desatendidos.

Del análisis de los valores y fragilidades del paisaje litoral de Maspalomas, se han extraído las potencialidades del principal recurso de este destino, el paisaje. Maspalomas se sitúa ahora en la necesidad de reinventar su modelo mediante la regeneración urbana, la protección medioambiental, y la recuperación del paisaje. Además, el reconocimiento de su entidad histórica, forjada a lo largo del dilatado ciclo de vida del destino, es una propuesta estratégica a la hora de aplicar políticas renovadas a nivel territorial. Finalmente, incorporando nuevas estructuras urbanas, y reconocimiento de los patrones de transformación del paisaje litoral, así como de las características y valores implícitos presentes en el espacio turístico construido (Horrach, 2014), se podrá alcanzar un espacio turístico más competitivo. Así lo proponen los planes territoriales parciales PTP-8 y PTP-9, incorporando grandes bulevares de ocio a modo corredores paisajísticos, los cuales estructuran toda la urbanización, tematizando el paisaje

urbano. De esta forma se puede compensar el déficit que actualmente presenta el espacio turístico construido, y acabar de construir la estructura del sistema turístico territorial.

Por el conocimiento del doctorando de la realidad canaria, y tras el estudio de la teoría del ciclo de vida de los destinos expuesta por Butler (1980), se puede concluir que el desarrollo del destino Maspalomas-Costa Canaria expresa muy bien este concepto y se ajusta a esta teoría evolutiva, dentro de sus particularidades implícitas, y atendiendo a los factores geopolíticos de cada momento. Como ejemplo, se ha podido constatar que, cada vez el ciclo de Butler se va sucediendo en periodos de tiempo más breves.

La teoría del ciclo de vida de los destinos turísticos, expresada con gran sencillez en su diagrama del TALC (Butler, 1980), sirvió de inspiración para el desarrollo de esta tesis, y ha servido estructurar toda la investigación; revisión bibliográfica, histórica, entrevistas a expertos, etc. Por estos motivos, se puede manifestar la validez del concepto expresado en el modelo de Butler, y la importancia de la necesidad de aplicar políticas públicas con contundencia en el momento crítico de declive para evitar la obsolescencia irreversible del destino. Un hecho relevante y destacado de esta tesis, fue tener la oportunidad de contar esta figura, el autor del TALC, ya que aparte de haberme servido de inspiración en su momento, también lo ha sido durante el debate impulsado.

Para finalizar, hace falta poner de relieve que los resultados expuestos en esta tesis responden a las conclusiones extraídas en base al estudio y análisis del caso de estudio del destino Maspalomas-Costa Canaria. En un estudio más amplio de otros casos de DTCM se podría dar paso a otras reflexiones o realidades que posiblemente no compartirían las conclusiones obtenidas tras el estudio del caso de Maspalomas.

### **Líneas futuras de investigación**

En la medida que se regenera la voluntad política sobre la necesidad de continuar desarrollando políticas y programas de acción para el desarrollo de los destinos, el autor de esta tesis tiene la esperanza de generar una línea de investigación propia que permita analizar las políticas públicas de actuación en destinos, y desarrollar nuevas e innovadoras metodologías de análisis y gestión, que además de aportar un nuevo desarrollo conceptual para los destinos, deberán de ser concretadas en nuevas técnicas y herramientas operativas de planificación y gestión integral

Para líneas de investigación futura, es importante probar el TALC en resorts modernos, y con respecto a sus patrones y tasas de inversión, en función del desarrollo físico y de sus mercados. Es importante también determinar la velocidad con la que los destinos se mueven a través del ciclo vida, y saber si los diferentes tipos de destinos operan a diferentes velocidades. Así mismo, hacer una revisión de las etapas del ciclo sería también un estudio valioso.

Por otro lado, un área importante, el cual no ha sido abordado en alguna medida, es la identificación de lo que puede llamarse desencadenantes, agentes clave del cambio en un destino, el cual afecta al proceso de transición de una etapa de desarrollo a otra. La vulnerabilidad de los destinos a los *shocks* internos y externos también merece un examen más detallado. Así mismo, un análisis comparativo del marco legal, y un examen de las propuestas de los planes y programas, y de los instrumentos de política urbanística entre destinos, sería de gran valor.

## BIBLIOGRAFIA

AGARWAL, S. (1994). *The resort cycle revisited: implications for resorts*. Progress in tourism, Recreation and Hospitality Management, Vol. 5, pp. 194-208.

AGARWAL, S. (1997): *Restructuring and local economic development: Implications for seaside resort regeneration in South West Britain*. Tourism Management 85, 511-522.

AGARWAL, S. (1999). *The resort cycle revisited: implications for resorts*. Progress in tourism, Recreation and Hospitality Management, Vol. 5, pp. 194-208.

AGARWAL, S. (2002): *Restructuring seaside tourism: The resort lifecycle*. In: Annals of Tourism Research, 29 (1): 25-55, 2002.

AGUILÓ, E.; ALEGRE, J. and SARD, M. (2005): *The persistence of the sun and sand tourism model*. In: Tourism Management, 26 (2): 219-231, 2005.

ALDAPE PÉREZ, G. (2010): *La configuración del espacio turístico en Cancún, Quintana Roo, México*. ISBN-13:978-84-693-9919-4 <https://upcommons.upc.edu/handle/10803/6975>.

ALOMAR ESTEVE, G. (1948). *Teoría de la Ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1950). *La reforma de Palma: hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de ordenación creativa*. Palma de Mallorca, Impr. Mossèn Alcover.

ALOMAR ESTEVE, G. (1961). *Sociología Urbanística*. Editorial Aguilar, Madrid.

ÁLVAREZ LEÓN, R. (2013): *El proyecto del Atelier ATEA+SETAP en el concurso internacional de Maspalomas-Costa Canaria*. España. En: PIE I NINOT, R. y ROSA JIMÉNEZ, C., eds. Turismo Líquido. Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, 2013. pp. 244-263.

ÁLVAREZ, L.; CAPPAL, A. y FERNÁNDEZ, M. (2014): *Visiones, acciones y políticas hacia un desarrollo sostenible en la costa. Una lectura de los instrumentos de planificación turística y territorial de los casos de Andalucía y Baleares [en línea]* Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 413-436, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3634. ISSN: 1886-4805.

ANDERSON, T.L. y LEAL, D.R., (1991): *Free Market Environmentalism*. San Francisco, California: Pacific Research Institute for Public Policy. 1991.

ANTÓN CLAVÉ, S. (1997): *La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. En: Doc. Anàl. Geogr. 32, 1998 17-43.

ANTON-CLAVÉ, S. (1998): *La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. [en línea] Fecha de consulta: 25 de abril de 2013. En: Documents d'Anàlisi Geogràfica, 32: 17-43. Disponible en: <<http://ddd.uab.es/pub/dag/02121573n32p17.pdf>>. 1998.

ANTÓN CLAVÉ, S. (2005): *Recursos territoriales turísticos I*. Editorial UOC.

ANTON-CLAVÉ, S. et al. (2008): *A propósito del turismo: la construcción social del espacio turístico*. Barcelona, Edicions UOC, 2008. 206 p.

ANTÓN CLAVÉ, S. (2012a): *10 Lessons on tourism. The challenges on reinventing destinations*. Barcelona, Ed. Planeta, 2012. 247 p.

- ANTON-CLAVÉ, S. (2012b): *Rethinking Mass Tourism, Space and Place*. En: WILSON, J. (Ed.) Routledge Handbook of Tourism Geographies. New Perspectives on Space, Place and Tourism. Oxford, Routledge, 2012b, pp: 217-224.
- AVLONITIS, G.J. (1990): *Project dropstart: product elimination and the product life cycle concept*. In: European Journal of Marketing, 24 (9): 55-67.
- BAO, J. (1994): *Tourism Development of Karst Cave*. In: Geographic Sinica, 50 (4): 353-359, 1994.
- BAO, J. (1998): *Tourism Planning and Tourist Area Life Cycle Model*. In: Architect, 12: 170-178, 1998.
- BARBA, R & PIÉ, R. (1996): *Arquitectura y turismo: planes y proyectos*. Barcelona: Centre de Recerca i Projectes de Paisatge, CRPP: Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC.
- BARBA, R. (1991): *Los nuevos lugares en el territorio, los espacios del turismo*. Geometría, pp. 12-27.
- BARBAZA, Y. (1970): *Trois types d'intervention du tourisme dans l'organisation de l'espace littoral*. Annales de Géographie, 434: 446-469.
- BARETT, J. (1958): *The seaside resort towns of England and Wales*. Unpublished PhD thesis. London: University of London.
- BARRADO, D. & CALABUIG, J. (2001): *Geografía mundial del turismo*. Madrid, Editorial Síntesis.
- BAUMAN, S. (1988): *Sociology and Postmodernity*. Sociological Review 36, 709-813.
- BERRY, T. (2006): *The Predictive Potential of the TALC Model*. In: BUTLER, R.W. (Ed.) The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues. Clevedon, Channelview Publications, pp: 254-280.
- BIANCHI, R. (1994): *Tourism Development and Resort Dynamics: an Alternative Approach*. In: Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management, 5: 181-193, 1994.
- BLANCO, R. (2012): *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras: marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*. En: VERA, F, RODÍGUEZ, I., (2012): Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades pp. 55-68, Documents d'Anàlisi Geogràfica, 60(1). Valencia. Publicaciones de la Universidad de Valencia, 429 pp.
- BOTE GÓMEZ, V., (1998): *El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas*. En: Revista Valenciana de Estudios Autonómicos, 25, 29-43, 1998.
- BROUDER, P. (2013): *Evolutionary Economic Geography: A new path for tourism research?* En: Tourism Geographies. An International Journal of Tourism Space, Place and Environment 2013 [en línea] Fecha de consulta: 15 de abril de 2014. Disponible en: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14616688.2013.864323#.U1ew3Fck-So>>.
- BROUGHAM, J.E. & BUTLER, R.W. (1972): *The Applicability of the Asymptotic Curve to the Forecasting of Tourism Development*. Paper presented to the Research Workshop, Travel Research Association 4th Annual Conference, Quebec, July 1972.
- BROWN, A. S. (1889): *Madeira and the Canary Islands, a practical and complete guide for the use of invalids and tourists*. London, Ed. Sampson Low and Co.



- BUSQUETS, J. (1985): *La escala intermedia. Nueve planes catalanes*. En: Urbanismo Revista, 2: 24-48, 1985.
- BUTLER, R.W. (1980): *The concept of the tourist area life-cycle of evolution: implications for management of resources*. Canadian Geographer 24 (1), 5-12.
- BUTLER, R.W. (1990): *The Resort Cycle Revisited – A Decade of Discussion*. Paper presented to Association of American Geographers Conference, Toronto, March 1990.
- BUTLER, R.W. (1998): *Still peddling along. The resort cycle two decades on*. Paper to Progress in Tourism and Hospitality Research. CAUTHE Conference, Gold Coast.
- BUTLER, R.W. (2000): *The resort cycle two decades on*. In *Tourism in the 21st Century: Reflections on Experience*. B. Faulkner, E. Laws and G. Moscardo, (eds.). London: Cassell. 284-299.
- BUTLER, R.W., (2004): *The tourism area life cycle in the twenty-first century*. En: LEW, A.A., HALL, C.M. y WILLIAMS, A.M. (Eds.) *A Companion to Tourism*. Oxford, Blackwell, 2004, pp: 159-169.
- BUTLER, R.W. (2006a) *The Origins of the Tourism Area Life Cycle*. In Butler, R.W. (ed) *The Tourism Area Life Cycle Volume 1 Applications and Modifications* p. 13-26 Clevedon: Channelview Publications.
- BUTLER, R.W. (2006b): *The Tourism Area Life Cycle Volume 1 Applications and Modifications*. Clevedon: Channelview Publications.
- BUTLER, R.W. (2006c): *The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues*. 49-66 Clevedon: Channelview Publications.
- BUTLER, R.W. (2009a): *Tourism Destination Development: Cycles and Forces, Myths and Realities*. Tourism Recreation Research 34 (3) 247-254
- BUTLER, R.W. (2009b): *Tourism in the future: Cycles, Waves or Wheels?* Futures, 41, 352.
- BUTLER, R.W. (2010): *Carrying Capacity – Hypocrisy or Ignorance?* In Pearce, D.G. and Butler, R.W. *Tourism Research a 20-20 vision* Goodfellow, Oxford. 53-64.
- BUTLER, R.W. (2014). *Coastal tourist resorts: history, development and models* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 203-228, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3626. ISSN: 1886-4805.
- BUTLER, R.W. & RUSSELL, R. (2010): *Giants of Tourism*. CABI: Wallingford.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (2000): *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias*.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (2003), *Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, PIO-GC*.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (2010a), *Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo, PTEOTI-GC*.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (2010b): *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-8*.
- CABILDO DE GRAN CANARIA (2011): *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-9*.
- CÁCERES, E., (2002): *Plan, Planeamiento, Planeamiento en Canarias*. Las Palmas, Ed. COAC. (Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias). 2 volúmenes 251 páginas.

- CÁCERES, E., (2002): *Génesis y Desarrollo del Espacio Turístico en Canarias*. Las Palmas, ULPGC, Biblioteca Universitaria, 177 p.
- CÁCERES, E. y PALOP, J., (2007): *Estudio de las condiciones y características de la planta alojativa turística de playa del Inglés*. Gran Canaria. Cabildo de Gran Canaria. 2007.
- CÁCERES, E. y PESCADOR, F., (2001): *Paisaje y Urbanización Turística: El caso del sur de Gran Canaria*. Urban nº 6, pp: 15 – 34.
- CALS, J. (1989): *El turismo y la segunda residencia*. A: Nadal, J. (dir.), *Història Econòmica de la Catalunya Contemporànea*. Enciclopèdia Catalana. Barcelona. pgs. 313-343.
- CAMAGNI, R. (2005): *Economía urbana*. Barcelona. Ed. Antonio Bosch, editor SA. ISBN: 84-95348-13-6.
- CANTERO & MAURICIO, (2012): *Canarias ¿líder turístico?* Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Fundación de Estudios Canarios, 345 p.
- CATRY, B. & CHEVALIER, M. (1974): *Market Share Strategy and the Product Life Cycle*. Journal of Marketing 38 29-34.
- CHADEFAUD, M. (1987): *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour (Du mythe à l'espace: un essai de géographie historique)*. Pau, Département de Géographie de l'Université de Pau, 1.010 pp.
- CHOY, J. L. (1992): *Life Cycle Models for Pacific Island Destinations*. Journal of Travel Research 30, 26-38.
- CHRISTALLER, W. (1963). *Some considerations of tourism location in Europe: The peripheral regions-underdeveloped countries-recreations áreas*. Papers of Regional Science Association, nº12, pp. 95-105.
- CLARY, D. (1993): *Le tourisme dans l'espace français*. París, Masson, 358 pp.
- COHEN, E. (1972): *Toward a Sociology of International Tourism*. Social Research, 39 (1), 164–82.
- COLE, S. (2009): *A logistic tourism model – Resort Cycles, Globalisation and Chaos*. Annals of Tourism Research 36 (4) 689-714.
- COLES, T. (2006): *Enigma Variations? The TALC, Marketing Models and the Descendents of the Product Life Cycle*. In Butler. R.W. (ed.) *The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues*. 49-66 Clevedon: Channelview Publications.
- CONSORCI URBANÍSTIC PLATJA DE PALMA (2013): *Pla de Reforma Integral de la Platja de Palma* [Fecha de consulta: 21 de noviembre de 2013]. Disponible en: <<http://consorciplatjadepalma.palmademallorca.es/>>.
- CORRALIZA, J. A., (2009): *Emoción y espacios públicos: La experiencia humana en los escenarios urbanos*. En: SEPES (Ed.) *Paisajes Domésticos, Domestic Landscapes (Vol. 3)* Madrid, Atractores Domésticos, 2009, pp: 14-27.
- CRUZ, A. (2001): *El siglo del turismo en Gran Canaria (1900-2000)*. Fundación Mapfre Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria.
- DECRETO 1/2000 del 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

DECRETO 4/2001, de 12 de enero, por el que se acuerda la formulación de las *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*. Gobierno de Canarias.

DECRETO 277/2003, de 11 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

DECRETO 68/2004, de 25 de mayo, se subsanan las deficiencias no sustanciales del PIO-GC y se ordena la publicación de la normativa hoy vigente.

DECRETO LEGISLATIVO 2/2008, de 20 de Junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo.

DEWAILLY, J. M., (1989): *Turisme er amgánement en Europe the Nord*. París, Masson.

DHALLA, N.K. & YUSPEH, S. (1976): *Forget the Product Life Cycle concept*. Harvard Business Review 54 (January/February), 102-12.

DODDS, R & MCELROY, J (2008): *St Kitts at a Crossroads*. ARA Journal of Travel Research. 1 (2) 1-10.

DOMÍNGUEZ MÚJICA, J. (2008). *El modelo turístico de Canarias*. Études Caribéennes. (En ligne), 9-10 | Avril-Aout 2008, mis en ligne le 16 de Noviembre de 2010, consulté le 14 octobre 2012. URL: <http://etudescaribeennes.revues.org/1082> ;DOI 10.4000/etudescaribeennes.1082.

DOUGLAS, M. (1887): *Grand Canary as a health resort for consumptives and others*, Ed. George L. Miller & Co., London.

DOXEY, G. V. (1975): *When enough's enough: The natives are restless in Old Niagara*, Heritage Canada, 2, 26-27.

DRAFT, (2006): *Maspalomas Costa Canaria, Segregated Districs*. Zurich, ETH Estudio Basel – Contemporary City Institute.

ECO, U., (1986): *Travels in hyperreality*. New York: Harcourt Brace.

ÉQUIPE MIT. (2002): *Tourismes 1. Lieux Communs*. Paris, pp: 319.

EXCELTUR, (2005): *Impacto de los modelos de desarrollo turístico en el litoral mediterráneo y las islas*. Madrid, Ed. Deloitte.

FERNÁNDEZ, L. (1991): *Historia general del turismo de masas*, Alianza, Madrid, 1991.

FLORES, D. BARROSO, M. Y PULIDO, J.I., (2012): *La demanda turística internacional. Medio siglo de evolución Internacional*. En: XIV Reunión de Economía Mundial. Universidad de Jaén, 2012.

FLORIDA, R., (2005): *Cities and the creative class*. New York-London, Routledge, 198 p.

FOMENTO Y TURISMO DE GRAN CANARIA (1917): *Memoria aprobada en la junta de 31 de enero de 1917*. Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Tipografía del diario.

FONT, A., (1999): *L'urbanisme municipal*. Papers nº32, Barcelona.

FUSTER LAREU, J. (1991): *Turismo de masas y calidad en los servicios*. Palma de Mallorca, Gráficas Planisi, 1991.

GALE, T. and BOTTERILL, D. (2005): *A realist agenda for tourist studies, or why destinations areas really rise and fall in popularity*. Tourist Studies 5 (1) pp.151-174.

GESTUR TENERIFE, S.A., (2012): *Plan para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de Puerto de La Cruz*. 2012. [en línea] [Fecha de consulta: 20 de octubre de 2013] Disponible en: <<http://consorciopuertodelacruz.com/planes/prit.pdf>>.

GETZ, D. (1992): *Tourism planning and destination life-cycle*. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 757-770.

GITLIN, T., (1988): *Hip-deep in post-modernism*. *New York Times*, 8 November, Section 7, pp 1-35.

GLADSTON, D., (1998): *Tourism Urbanization in the United States*. *Urban Affairs Review*, Sec; 34 (1):3-27.

GRAHAM, J. (1988): *Postmodernism and marxism*. *Antipode* 20, 60-6.

GONZÁLEZ, F. (1910): *Cultura y turismo*. Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Tipografía del diario.

GONZÁLEZ, J.M. (2010). *El reciclaje de la ciudad. La rehabilitación de espacios turísticos maduros en Mallorca* En: *Congreso y jornadas de campo de Geografía Urbana* (2010, Oviedo, Santander y Bilbao). [En línea] [Fecha de consulta: 11 de noviembre de 2013]. Disponible en: <<http://www.uib.es/ggu/cd2/2%20Ponencia/Gonzalez%20Perez,%20Jesus.pdf>>.

GONZÁLEZ, J.M., (2012): *Un plan nuevo para un núcleo turístico maduro. Reconversión y rehabilitación de la Platja de Palma (Mallorca)* En: VERA, J.F. y RODRÍGUEZ, I. (Eds.) Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades. Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2012, pp: 243-268.

GONZÁLEZ LEMUS, N. (2007): *Historia del turismo en Canarias*. En: *Canarii*, 7 (El turismo en Canarias, sus orígenes): 1-4 [En línea] [Consulta 14/10/2012]. Disponible en: [www.revistacanarii.com/canarii/7/el-turismo-en-canarias-sus-origenes](http://www.revistacanarii.com/canarii/7/el-turismo-en-canarias-sus-origenes).

GONZÁLEZ, M. (2004): *Evolución y forma urbanas en Maspalomas-Costa Canaria (1962-2001)*. En: *Cartas urbanas*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad, Departamento de Arte, Ciudad y Territorio, 1979- . ISSN 1136-1298. n.9, 2004, p. 94.

GONZÁLEZ, G., (2012): *Evolución y retos del sector hotelero en España*. En: C.U.N.E.F. Universidad Complutense de Madrid, Tesis Doctoral, 2012.

GUASCH, O. (1997). *Observación Participante.*; Cuadernos metodológicos Nº 20, Madrid: CIS. Gutenberg.

GUERRA DE LA TORRE, E. et allí (1998). *El turismo en Canarias, San Bartolomé de Tirajana*. Santa Cruz de Tenerife, Ed. Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

GUTIÉRREZ VALDIVIA, Blanca (2008). *El Género del espacio: el reflejo de los roles sociales en el uso del espacio público*. Universidad Politécnica de Cataluña. 2008.

HALL, C.M. (2000): *Tourism Planning. Policies, Processes and Relationships*, Essex, Prentice Hall.

HALL, C.M., (2008): *Tourism Planning: Policies, Processes and Relationships*. Harlow, Pearson Education, 2008. 302 p.

HALL, C.M. y JENKINS, J., (1995): *Tourism and Public Policy*. London, Routledge. 1995. 116 p.

HARVEY, D. (1989): *The condition of postmodernity*. Blackwell, Oxford.

- HAYEK, F.A., (1937): *Economics and Knowledge*. En: *Economica* IV, 33-54, 1937.
- HAYEK, F.A., (1975): *Law, Legislation and Liberty*. London: Routledge. 1975.
- HAYWARD, K.M. (2006): *Legitimising the TALC as a Theory of Development in Butler*. R.W. (Ed.). *The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues* 29-44 Clevedon: Channelview Publications.
- HAYWOOD, K.M. (2006): *Legitimising the TALC as a theory of development and change*. En: BUTLER, R.W. (Ed.) *The Tourism Area Life Cycle. Conceptual and theoretical Issues*. Clevedon (Reino Unido), Channel View Publications, 2006, pp: 29-47.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. & PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2007): *En Evolución e implicación de turismo en Maspalomas Costa Canaria*. Las Palmas. Ilustre Ayuntamiento de la Villa de San Bartolomé de Tirajana, Concejalía de Turismo. ULPGC, Biblioteca Universitaria, 2007. 207 p.
- HERNÁNDEZ, R. y SANTANA A., (2010): *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias*. En: Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de La Laguna. 2010.
- HOVINEN, G. (1981): *A tourist cycle in Lancaster County, Pennsylvania*. *Canadian Geographer*, 15 (3), 283-286.
- HOWARD; E., (1898): *Garden cities of to-morrow*. edited, with a preface. By F. J. Osborn ; Cambridge : The MIT Press, cop. 1965
- HS INGENIERÍA (2009): *Asistencia técnica para la redacción del Plan de Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (1º fase)*. Consorcio para la rehabilitación turística del Sur de Gran Canaria.
- HUERTA DE SOTO, J., (1992): *Socialismo, Cálculo Económico y Función Empresarial*. Madrid: Unión Editorial. 1992.
- IVARS, J.A. (2003): *Política local y gestión de espacios turísticos*. En: Coloquio del grupo de trabajo de Geografía del turismo, ocio y recreación. La geografía y la gestión del turismo (VIII, Santiago de Compostela). Actas. Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2003, pp: 17-55.
- IVARS VAIDAL, J.A. (2004): *Tourism Planning in Spain. Evolution and Perspectives*. *Annals of Tourism Research*, 31 (2): 313-333.
- JAMENSON, F., (1984): *Postmodernism, or the cultural logic of late capitalism*. *New left Review* 146:53-93.
- KAPCZYNSKI, A., & SZROMEK, A.R. (2008): *Hypotheses concerning the development of Polish Spas in the years 1949-2006*. *Tourism Management* 29 1035-1037.
- KIRZNER, I., (1973): *Competition and Entrepreneurship*. Chicago: The University of Chicago Press. 1973.
- KIRZNER, I.; (1979): *Perception, Opportunity and Profit*. Chicago: The University of Chicago Press. 1979.
- KIRZNER, I., (1985): *Discovery and the Capitalist Process*. Chicago: The University of Chicago Press. 1985.

KO, T.G. (2005): *Development of a tourism sustainability assessment procedure: a conceptual approach*. *Tourist Management*, 26 431–445.

KNOWLES, T. & CURTIS, S., (1999): *The market viability of European mass tourist destinations: A post-stagnation life cycle analysis*. *International Journal of Tourism Research* 1, 87-96.

LAGIEWSKI, R.M. (2006): *The application of the TALC model: A literature survey*. En: BUTLER, R.W. (Ed.) *The Tourism Area Life Cycle. Applications and modifications*. Clevedon (Reino Unido), Channel View Publications, 2006, pp: 51-69.

LATIMIER, F. (1888): *The English in the Canary Islands*. Being a journal y Gran Canaria and Tenerife. London, Ed. Western Daily Mercury.

LASH, S. And URRY, J. (1987): *The end of organaised capitalism*. Polity Press, Cambridge.

LEE, S., WEBSTER, C., MELIAN, G., CALZADA, G. y CARR, R., (2013): *A Property Rights Analysis of Urban Planning in Spain and UK*. En: *European Planning Studies*, 21, 10, 1475–1490, 2013.

LEY 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana. BOE núm. 135, de 14 de mayo de 1956, páginas 3106 a 3134 (29 págs.)

LEY 7/1995, de 6 de abril, de ordenación del turismo de Canarias. Boletín Oficial de Canarias, Islas Canarias, 19/04/1995.

LEY 5/1999, de 15 marzo, de modificación de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias.

LEY 6/2001, de 23 julio, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del turismo en Canarias. Boletín Oficial de Canarias, Islas Canarias, 26/07/2001.

LEY 19/2003, 14 abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. . Boletín Oficial de Canarias, Islas Canarias, 27/03/2003.

LEY 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo. Boletín Oficial de Canarias, Islas Canarias, 12/05/2009.

LEY 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo.

Ley 8/2010, de 27 de julio, de medidas para la revalorización integral de la Playa de Palma. Publicado en BOIB núm. 112 de 29 de Julio de 2010 y BOE núm. 202 de 20 de Agosto de 2010.

LEY 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias. Boletín Oficial de Canarias, Islas Canarias, 31/05/2013.

LEY 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Jefatura del Estado (2013).

- LI, J. and Chen, Z. (2014): *A New Interpretation of the Model of Tourism Life Cycle: Based on Production Investment and Demand Analyses*. Tourism Tribune vol. 29 No. 3. Pages 58-72.
- LIPIETZ, A., (1986): *New tendencies in the new international division of labour*. In A.J. Scott and M. Storper (eds), *Production, work, territory*, Allen and Unwin, Boston.
- LOBEIRA, M.A., (2012): *Regeneración de destinos turísticos tres casos de estudio en España* [en línea] [Fecha de consulta: 20 de noviembre de 2013]. Disponible en: <[http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/1834/0340\\_Lobeira.pdf?sequence=1](http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/1834/0340_Lobeira.pdf?sequence=1)>. 2012.
- LOZATO GIOTART, J.P. (1990): *Geografía del turismo*. Barcelona, Masson, 1990. 182 p.
- LYNCH, Kevin (1960): *La imagen de la ciudad*. GG Reprints.
- MANENTE, M., & PECHLANER, H. (2006) How to Define, Identify and Monitor the Decline of Tourist Destinations: Towards an Early Warning System in Butler, R.W. (ed.) *The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues* p. 235-253 Clevedon: Channelview Publications.
- MANNING, E., (1997): *Lo que todo gestor turístico debe saber. Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de Turismo Sostenible*. OMT. Madrid.
- MARCHENA, M. (Coord.) (1999): *Agenda para planificadores locales: turismo sostenible y gestión municipal-edición para América latina y El Caribe*. Madrid, Organización Mundial del Turismo, 1999.
- MARCHENA, M.; FOURNEAU, F.; GRANADOS, F. (1993): *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*. Sevilla, Ed. Instituto de Desarrollo Digital de la Universidad de Sevilla y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga, 1993. 169 p.
- MASPALOMAS COSTA CANARIA (1961). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Ed. Biblioteca Universitaria. Memoria Digital de Canarias 2004.
- MCKERCHER, B. (1999): *A chaos approach to tourism*. *Tourism Management*, 20, 425-434.
- MELIAN, G., (2011): *Different ways to Design a Free Market City*. En: *The Future of the Free Cities Conference*. Honduras, 2011.
- MELIAN, G. y CALZADA, G., (2010): *A legal and economic study of the new Consolidated Text of the Land Use Act of 2008 in Spain*. En: *Land Use Policy*, 27, 4, 1091-1096, 2010.
- MELIAN, G. y CALZADA, G., (2012): *Freedom, creativity and the future of cities*. En: *Procesos de Mercado*, IX, 1, 51-72, 2012.
- MELIÁN, G.; FLORES, N. y PÉREZ, I. (2014): *Propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano para facilitar el libre ejercicio de la función empresarial en la regeneración urbana-turística en las Islas Canarias*. [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 9 (25): 393-412, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3633. ISSN: 1886-4805.
- MIOSSEC, J.M. (1977): *Un modèle de l'espace touristique*. *L'espace géographique*, Vol 6 (1), pp. 41-48.
- MISES, L., (2005): *Burocracia: gestión empresarial frente a gestión burocrática*. Unión Editorial, Madrid, 2005.



- MISES, L. (1975): *Economic Calculation in the Socialist Commonwealth*. En: *Collectivist Economic Planning*, editado por F.A. Hayek. Clifton: Augustus M. Kelley, 1975.
- MITC (2007a): *Plan del Turismo Español Horizonte 2020. Noviembre 2007*. Madrid, Ministerio de Industria Turismo y Comercio, Secretaría General de Turismo, 2007. 70p.
- MITC (2007b): *Plan 0812. Plan del Turismo Español 0812*. Madrid, Secretaría General de Turismo, 2007. 70p.
- MITC (2008): Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Real Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre, por el que se regula la iniciativa de modernización de destinos turísticos maduros
- MITC (2011). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. Plan 1215. Plan del Turismo Español 1215. Madrid, Secretaría General de Turismo, 2007. 70p.
- MITC (2011). Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. *Turismo Litoral Siglo XXI*.
- MMA (2009). Ministerio de Medio Ambiente. *Estrategia Española para la Sostenibilidad Urbana y Local. EESUL*.
- MMAMRM (2011). Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y mediana*.
- MONTANER MONTEJANO, J (1998): *Estructura del mercado turístico*. Madrid, Síntesis.
- MOSS, S.E., Ryan, C., & WAGONER, C.B. (2003): *An Empirical Test of Butler's Resort Product Life Cycle: Forecasting Casino Winnings* Journal of Travel Research. 41. (4) 393-399
- MULLINS, P. (1991): *Tourism Urbanization* Department of Anthropology and Sociology, The University of Queensland, Queensland 4072, Australia.
- MULLINS, P. (1992): *Cities for Pleasure: The Emergence of Tourism Urbanization in Australia*. Built Environment. Vol. 18 N°3
- MULLINS, P. (1994): *Class relations and tourism urbanization: The regeneration of the petite bourgeoisie and the emergence of a new urban form*. Built Environment. Vol. 18 N°3.
- MUÑOZ, F., (2005): *La producció residencial de baixa densitat*. En: *Elements de debat territorial*, 21: 161, 2005.
- NAVARRO, E. (2000): *La capacidad de carga básica: pieza clave para la planificación del territorio turístico*. En: BLANQUER, D. (Dir.) *II Congreso Universidad-Empresa-Turismo*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2000, pp: 551-574.
- NAVARRO, E., (2012): *La Costa del Sol Occidental y el Plan Qualifica, ¿renovación de un destino maduro?* En: VERA, J.F. y RODRÍGUEZ, I. (Eds.) *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*. Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2012, pp: 201-218.
- NELSON, C. (2008): *Life Cycle of Santosha Surf Economics*. May 12 issue, p. 1.
- Papatheodorou, A. (2001a) "Why People Travel to Different Places?" *Annals of Tourism Research*, 28 (1), 164-179.
- NORONHA, R. (1979): *El paraíso revisitado: turismo en Bali*. En de Kadt, E. (comp.), *Turismo: ¿Pasaporte al desarrollo?*, pp 265-299, Madrid, Endymion.

OLIVERAS, J. (2012): *El urbanismo turístico y la gestión del territorio*. En: ANTÓN CLAVÉ, S. (2012). 10 Lessons on tourism. The challenges on reinventing destinations. Barcelona, Ed. Planeta, 2012. p. 31-54.

OMT (1993): *Indicators for the Sustainable Management of Tourism*. Informe del Grupo de Trabajo de la Internacional sobre Indicadores de Turismo Sostenible al Comité del Medio Ambiente de la Organización Mundial del Turismo. Publicado conjuntamente por la Organización Mundial del Turismo y la Industry, Science and Technology Canada. Informe disponible en el International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, MN, Canadá.

OMT (1995): *Lo que todo gestor turístico debe de saber. Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible*. Madrid.

OMT (2005): *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos. Guía práctica*. Organización Mundial del Turismo, Madrid.

ORGANIZACIÓN SINDICAL (1963): *Canarias, anexo al Plan de Desarrollo Económico y Social, años 1964 a 1967*. Separata quinta (turismo y transporte), Las Palmas de Gran Canaria.

PALS, R. (1989): *Is the emperor naked?* International Journal of Urban and Regional Research, 13.4, 709-20.

PAPATHEODOROU, A. (2001): *Tourism, Transport Geography and Industrial Economics: A Synthesis in the Context of Mediterranean Islands*. Anatolia, 12 (1), 23-34.

HERNÁNDEZ, J. A., & PARREÑO, JM., (2007): *Evolución e implicaciones el turismo en Maspalomas Costa Canaria*. Las Palmas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Biblioteca Universitaria, 208 p.

PEARCE, D (1991): *Desarrollo turístico: su planificación y ubicación geográficas*. México, Trillas, Tourist development: Topics in applied geography, Nueva York, Longman.

PECK, J.G; LEPIE, A. Sh. (1992): *Turismo y desarrollo en tres enclaves costeros de Carolina del Norte*, en Smith, V.L. (ed) Anfitriones e invitados, pp 303-333, Madrid, Endimión.

PELTZMAN, S., (2007): *Regulation and the Wealth of Nations*. En: New Perspectives on Political Economy. 3, 2,185 – 204, 2007.

PERELLI, O., (2011): *Por una nueva cultura del litoral basada en su revalorización turística como motor de la recuperación*. Papeles de economía española, ISSN 0210-9107, Nº 128, págs. 53-71.

PERELLI, O. (2012): *Localización: Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras: marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*. En: VERA, F, RODÍGUEZ, I., (2012): Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades pp. 37-54, Documents d'Anàlisi Geogràfica, 60(1). Valencia. Publicaciones de la Universidad de Valencia, 429 pp.

PÉREZ SOSA, I. (2009): *El Espacio Público en Los Centros Turísticos, El Caso de Las Islas Canarias*. Tesis de Master Universitario. CPSV, "Universitat Politècnica de Catalunya".

PÉREZ, I., (2014): *Editorial de la sección especial* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 189-202, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3625. ISSN: 1886-4805.

PÉREZ, I. y NAVAS, T., (2014): *Evolución histórica de dos destinos turísticos internacionales. Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE:

Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 229-278, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3626. ISSN: 1886-4805.

PERKINS, H.C.; THORNS, D.C. (2001): *Gazing or Performing? Reflections on Urry's Tourist Gaze in the context of Contemporary Experience in the Antipodes*. International Sociology, Vol 16, n 2, pp 159-172.

PIÉ, R., (2005): *Ara toca fer ciutat*. En: Debat Costa Brava. Congrès: un futur sostenible. Girona, Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) de Girona, 2005, pp: 50-87.

PIÉ, R. y ROSA, C.J. (2014): *La cuestión del paisaje en la reinención de los destinos turísticos maduros. Málaga y la Costa del Sol* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 303-326, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3629. ISSN: 1886-4805.

PIE, R.; BARBA, R., (1996): *Arquitectura y Turismo: Planes y Proyectos*.

PLOG, S.C., (1973): *Why destination areas rise and fall in popularity*. En: The Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly, 14: 55-58, 1973.

PRIDEAUX, B. (2000): *The resort development spectrum (a new approach to modeling resort development)*. Tourism Management, 21, 225-240.

PRIESTLEY, G. & MUNDET, L. (1998): *The post-stagnation phase of the resort life-cycle*. Annals of Tourism Research, 25 (1), 85-111.

PROMOTUR. (2012): *Plan Estratégico de Promoción Turística 2012-2016*. Disponible en: [http://www.turismodecanarias.com/promoturismocanarias/wpcontent/uploads/2013/10/Plan\\_Estrategico\\_promocional\\_isla\\_canarias\\_2012-2016.pdf](http://www.turismodecanarias.com/promoturismocanarias/wpcontent/uploads/2013/10/Plan_Estrategico_promocional_isla_canarias_2012-2016.pdf).

PROSSER, G. (1995): *Tourism destination life cycles: Progress, problems and prospects*. Paper to National Tourism Research Conference, Melbourne.

PUTRA, N.D. & HITCHOCK, M. (2006): *The Bali bombs and the tourism development cycle*. Progress in Development. 6 (2) 157-166.

QUERO, D. (1993): *Sector inmobiliario y turismo, otra práctica de la urbanización y la promoción turística*. En: MARCHENA, M.; FOURNEAU, F.; GRANADOS, F. (1993). *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*. Sevilla, Ed. Instituto de Desarrollo Digital de la Universidad de Sevilla y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga, 1993. 169 p.

RAVENSCROFT, N., & HADJIHAMBI, I. (2006): *The Implications of Lamarckian Theory for the TALC Model*. In Butler, R.W. (ed.) The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues p. 150-163 Clevedon: Channelview Publications.

REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.

REINA y LORENZO, F.V. (1893): *Descripción general del litoral de la isla de Gran Canaria, Barcelona*, Ed. Establecimiento tipográfico de Jaime Jepús.

RIEDEL, U. (1972): *Las líneas de desarrollo del turismo en las Islas Canarias*. En Anuario de Estudios Atlánticos, nº 18, Madrid.

RISUEÑO, E.A., (2010): *Análisis sistemático de las medidas de turismo y sostenibilidad territorial en la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación*

*territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo*. En: SANTANA, J.J. (Coord.) Diez años de la Ley de ordenación del territorio de Canarias. Valencia, Tirant lo Blanch, 2010, pp: 379-405.

RITCHIE, J.R.B. and G.I. CROUCH (2003): *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*. CABI. Publishing, Wallingford, UK.

RODRÍGUEZ, I. y SUCH, M.P., (2014): *La política turística española de apoyo a la renovación y reestructuración de destinos turísticos maduros: una valoración a partir de las experiencias piloto recientes* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 437-466, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3635. ISSN: 1886-4805.

RODRÍGUEZ AGUIAR, E. F. (2007): *El turismo de masas en Canarias*. Canarii 7 (Historia del turismo en Canarias). [En línea], [consulta el 14 octubre 2012]. URL: [www.revistacanarii.com/canarii/7/el-turismo-de-masas-en-canarias](http://www.revistacanarii.com/canarii/7/el-turismo-de-masas-en-canarias).

RODRÍGUEZ, M. (2014): *La moratoria turística en las Islas Canarias: asignaturas pendientes* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 467-492, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3636. ISSN: 1886-4805.

RODRÍGUEZ, S., DÁVILA, D., RODRÍGUEZ, A. Y TEJERA, M., (2002): *Determinantes de la demanda de turismo vacacional en las Islas Canarias*. En: Investigaciones Regionales, 3, 81-98, 2002.

ROVIRA, M.T. y ANTON-CLAVÉ, S. (2014): *De destino a ciudad. La reformulación urbana de los destinos turísticos costeros maduros. El caso de la Costa Daurada central*. [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 373-392, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3632. ISSN: 1886-4805.

RUSSELL, R. (2006a): *Chaos Theory and its Application to the TALC Model in Butler*. In R.W. (ed.) The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues p. 164-180 Clevedon: Channelview Publications.

RUSSELL, R. (2006b): *The Contribution of Entrepreneurship Theory to the TALC Model in Butler*. In R.W. (ed.) The Tourism Area Life Cycle Volume 2 Conceptual and Theoretical Issues p. 105-123 Clevedon: Channelview Publications.

RUSSELL, R., and B. FAULKNER. (1999): *Movers and Shakers: Chaos Makers in Tourism Development*. Tourism Management, 20, 411-423.

SABATÉ, J. y CCRS (1994): *Plan Insular de Ordenación del Territorio. PIOT Avance*. Santa Cruz de Tenerife, Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, 1994.

SABATÉ, J. y SCHUSTER, J.M. (2001): *Designing the Llobregat Corridor*. Cultural Landscape and Regional Development. Projectant l'eix del Llobregat. Paisatge cultural i desenvolupament regional. Barcelona, Massachusetts Institute of Technology y Universitat Politècnica de Catalunya, 2001.

SABATÉ, J. y SCHUSTER, J.M. (2004): *Llocs amb Esdeveniments. Event Places*. Barcelona, Massachusetts Institute of Technology y Universitat Politècnica de Catalunya, 2004.

SABATÉ, J. (2010): *Tourism land use management in Tenerife's island plan (PIOT): Tourism, landscape and agriculture terraces*, en Flora Maria Díaz Pérez (ed) *Competitive Strategies and Policies for Tourism destinations*. Quality, innovation and promotion (pp. 159-170). Nova Science Publishers, Inc. New York, 2010.

- SABATÉ, J. (2014): *Turismo, paisaje y urbanismo: un diálogo necesario* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 279-302, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3627. ISSN: 1886-4805.
- SANZ-IBÁÑEZ, C. & ANTÓN CLAVE, S. (2014): *The evolution of destinations: towards an evolutionary and relational economic geography approach*. Tourism Geographies, 16-4, pp. 563-579.
- SANTANA TALAVERA, A. (1997): *Antropología y Turismo. Nuevas bordas viejas culturas?* Barcelona, Ed. Ariel.
- SANTANA TURÉGANO, M. A. (2003): *Formas de desarrollo turístico, redes y situación de empleo. El caso de Maspalomas*. Gran Canaria, UAB, 2003.
- SAVELLI, A. (1990): *Innovación y desarrollo de las empresas turísticas pequeñas y medianas*, en Sociología del Trabajo, nueva época, nº 10, pp25-40.
- SCOTT, A.J. (1988): *Metropolis*. University of California Press, Berkeley.
- SIMANCAS, M., (2011): *El fracaso de la renovación de áreas turísticas consolidadas de litoral a través de la sustitución de la oferta de alojamiento obsoleta: la experiencia de las Islas Canarias*. En: Cuadernos de Turismo, 27, 875-906, 2011.
- SIMANCAS, M. y GARCÍA, J.I., (2011): *La residencialidad: ¿la alternativa a la oferta alojativa extrahotelera de Canarias?* En: Turismo, Volumen 3-4, 13-21, 2011.
- SMITH, M., (2002): Two parallel paths to a common goal? A critical analysis of sustainable tourism and cultural regeneration in the context of English seaside towns. Paper presented to "Tourism Research 2002" conference, Cardiff, 4-7.
- SOLÁ MORALES, M. (1997): *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona, Ediciones UPC.
- SOLÁ MORALES, M. (1988): *Badalona. Nuevo Puerto Urbano*. En: Geometría, 14: 32-35, 1988.
- STANBACK, T. M., Jr. (1985): *The changing fortunes of metropolitan economies*. In: High technology, space, and society, edited by M. Castells. Beverly Hills, CA: Sage.
- STANSFIELD, C.A. (1971): *The Nature of Seafront Development and Social Status of Seaside Resorts*. Society and Leisure 4 117-136.
- STANSFIELD, C. Jr. (1972): *The development of modern seaside resorts*. Parks and Recreation, 5 (10), 14 – 46.
- STANSFIELD, C. Jr. (2006): *The Rejuvenation of Atlantic City: The Resort Cycle Recycles in Butler*. In R.W. (ed.) The Tourism Area Life Cycle Volume 1 Applications and Modifications p. 287-305 Clevedon: Channelview Publications.
- TALÓN, P., GONZÁLEZ, L. y FIGUEROA, C., (2007): La nueva realidad del sector hotelero español. En: Empresa global y mercados locales, Vol. 2 (20-26), 2007.
- TARROJA, A. (2006): *Transformaciones territoriales y valoración social del paisaje*. En: MATA, R. y TARROJA, A. (Eds.) El paisaje y la gestión del territorio. Barcelona, Diputació de Barcelona, 2006, pp: 41-50.
- TELLIS, g. & CRAWFORD, C.M. (1981): *An evolutionary approach to product growth theory*. Journal of Marketing 45, 125-132.
- TOH, R.S.; KHAN, H. & KOH, A-J. (2001): *A travel balance approach for examining tourism area life cycles: The case of Singapore*. Journal of Travel Research, 39, 426-432.

- TOOMAN, L. A. (1997): *Applications of the life-cycle of tourism*. Annals of tourism research, 24, 1, pp. 214-234.
- TORRES, E., (2003): *El Turismo residenciado y sus efectos en los destinos turísticos*. En: Estudios Turísticos, 155-156: 45-70, 2003.
- URRY, J (1990): *The tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Society*. Londres, Sage.
- VALLES, M. (1997): *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis SA
- VERA REBOLLO, J. F. (coord.), LÓPEZ PALOMENQUE, F., MARCHENA GÓMEZ, M., ANTON CLAVÉ, S. (1997): *Análisis Territorial del Turismo*. Barcelona, Ariel.
- VERA REBOLLO, J.F. Et Allí. (2011): *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Tirant Lo Blanch, 2011. 473 p.
- VERA REBOLLO, J.F. (2001): *Planificación y gestión del desarrollo turístico sostenible: propuesta para la creación de un sistema de indicadores*. Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante.
- VERA REBOLLO, J.F. (2003): *Measuring sustainability en a mass tourist destination: Preasures, percentions and policy responses in Torre Vieja, Spain*.
- VERA REBOLLO, J.F. y RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. (eds) (2012): *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*. Documents d'Anàlisi Geogràfica, 60(1). Valencia. Publicaciones de la Universidad de Valencia, 429 pp.
- VERNEAU, R. (1981): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Ed. J.A.D.L.
- VV.AA. (1948): *Anuario comercial, industrial y profesional de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.
- VV.AA. (1996): *Los aeropuertos españoles. Su historia (1911-1996)*. Dos tomos. Madrid, Ed. Aeropuertos españoles y navegación aérea.
- WALKER, R. (1985): *Class división in labour and employment in space*. In D. Gregory and J. Urry. Ed. Social Relations and Espatial Structures, Macmillan, London.
- WALL, G. (1982): *Cycles and Capacity Incipient theory or conceptual contradiction?* Tourism Management (3) 3 188-192.
- WILLIAMS, A. M. y HALL, C. M., (2002): *Tourism, migration, circulation and mobility. The contingencies of time and place*. En: Tourism and Migration. New Relationships between Production and Consumption. Dordrecht (The Netherlands), Kluwer Academic Publishers, 2002, pp: 1-52.
- WILLIAMS, A.M. y SHAW, G., (1992): *Tourist research: a perspective*. American Behavioural Scientist 36, pp. 133-143.
- XU. H. (2001): *Study on the Potential Tourists and Life Cycle of Tourism product: A System Dynamic Approach*. System Engineering, 19(3):69-75.
- XIE.Y. (1995): *Control and Adjustment of the Tourist area Life Cycle*. Tourism Tribune,10(2):41-44.
- Yi, Y. (2001): *An Analysis of the Theory of Life Cycle in Tourist Areas*. Tourism Tribune,16(6):31-33

ZELINSKY, W. (1973): *The cultural geography of the United States*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

ZUMBADO, C. (1905): *Anuario de la provincia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria. Ed. Librería Española.



## **ANEXOS**

# ACE 25

Electronic offprint

Separata electrónica

## EDITORIAL DE LA SECCIÓN ESPECIAL

ISACÓ PÉREZ SOSA

---

Cómo citar este artículo: PÉREZ, I. *Editorial de la sección especial* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 189-202, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3625. ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment  
Arquitectura, Ciudad y Entorno

©

## EDITORIAL DE LA SECCIÓN ESPECIAL

**PÉREZ SOSA, Isacó<sup>1</sup>**

**Remisión inicial:** 01-07-2013

**Remisión final:** 01-05-2014

**Palabras clave:** Turismo; destinos, ciclo de vida, urbanización; arquitectura.

### EL PARADIGMA TURÍSTICO VACACIONAL DE SOL Y PLAYA ESPAÑOL: LA RECUALIFICACIÓN DE LOS DESTINOS EN UN CONTEXTO DE MADUREZ CRECIENTE

El inicio y desarrollo en España del turismo de masas a partir de la segunda mitad del siglo XX dio lugar a un modelo turístico de éxito, referencia y reconocimiento internacional, que a día de hoy se ha convertido en el *gran paradigma* internacional en turismo vacacional de sol y playa. Desde sus inicios, este modelo turístico ha aportado incalculables beneficios económicos, sociales y culturales al país. De hecho, este sector económico y estratégico para la economía española ha adquirido un papel destacado en el desarrollo urbano en el litoral mediterráneo y en las costas de los archipiélagos canario y balear. Este desarrollo ha dado lugar a una fuerte expansión del sector servicios creando nuevas realidades sociales y oportunidades económicas.

En contraposición, este pujante desarrollo ha tenido también sus consecuencias negativas. Por ejemplo, una profunda transformación de los paisajes litorales, ocasionando impactos adversos en los mismos, un fuerte deterioro medioambiental de los sistemas naturales y la sobreexplotación de los recursos que dieron origen al turismo. De esta forma se ha dado lugar a un gran desorden territorial en todo el litoral. Esto sumado a factores externos, como la apertura de nuevos destinos internacionales o los cambios motivacionales en la demanda, han dado lugar a graves síntomas de agotamiento en muchos destinos turísticos maduros del litoral español.

Este desorden urbanístico es consecuencia de una falta de planificación, territorial y turística en los inicios de los Destinos Turísticos Costeros Maduros (en adelante, DTCM). Este hecho fue especialmente pernicioso ya que se corresponde con las fases más expansivas del *boom turístico* (años sesenta). A la inexistencia por lo general, de un sistema planeamiento adecuado a estos entornos económicos especializados habría que sumar una fuerte presión del capital

---

<sup>1</sup> **Isacó Pérez Sosa:** Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio (ITT), Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona (ETSECCPB), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC-Barcelona TECH), Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV). C/ Jordi Girona, 1-3, Módulo B1 Despacho 207. 08034 Barcelona, España. Email de contacto; isaco.perez@upc.edu.

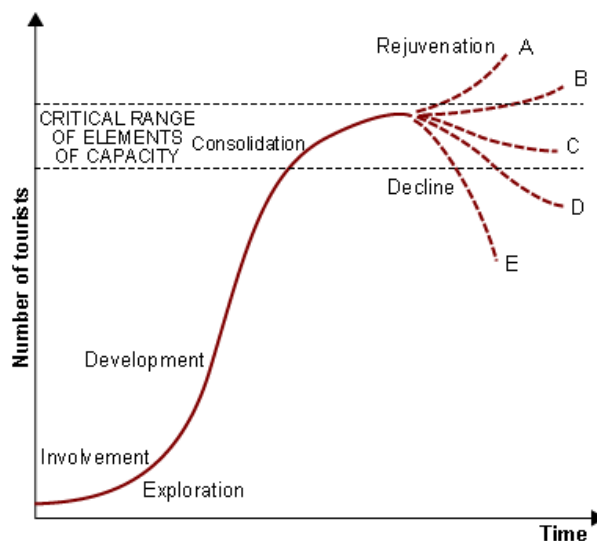
turístico-inmobiliario, y una falta de sensibilidad por las cuestiones medioambientales, lo que dio lugar a la desordenada urbanización de casi todo el litoral. Esta falta de planeamiento dio lugar a que este proceso se desarrollara fundamentalmente a partir de planes parciales aparados en normas subsidiarias derivadas de la Ley del Suelo de 1956, y sin un planeamiento de orden superior.

Más recientemente, las consecuencias negativas de la gran burbuja inmobiliaria de principios de siglo, tuvo también consecuencias devastadoras para el litoral. Y todo a pesar de que la mayoría de los municipios costeros contasen ya con un elaborado sistema de planeamiento territorial desarrollado en cascada. De hecho, la burbuja inmobiliaria de finales de la pasada década ha sido la principal causa de *antropización* en los paisajes litorales, causando un fuerte retroceso medioambiental en los ecosistemas naturales y la sobreexplotación de sus recursos. Por tal motivo, si en los inicios de los DTCM la falta de planeamiento fue un hecho muy pernicioso en el proceso de conformación del litoral, el actual sistema de planeamiento tampoco ha servido para reconducir esta situación.

En este contexto, la urbanización del litoral dio lugar al modelo turístico vacacional de sol y playa español, el cual partiendo de cero se ha ido haciendo a sí mismo, reinventándose a la par que se reinventaba la democracia en el *país*. Plog (1973), en la década de los setenta del siglo pasado refiriéndose a los destinos turísticos, manifestó que éstos llevan consigo las semillas de su propia destrucción, ya que a medida que se comercializan van perdiendo las características propias que originalmente resultaron atractivas para los turistas (Plog, 1973). Posteriormente, a partir de experiencias previas de declive en *destinos turísticos de primera generación*<sup>2</sup> situados en la costa sur del Reino Unido y en el litoral norte europeo, Richard Butler (1980) formula *The concept of a Tourism Area Cycle of Evolution* (en adelante, TALC) (Butler, 1980). El TALC, que parte de un concepto económico, es la adaptación del ciclo de vida de un bien de consumo a las fases de desarrollo de un destino turístico. Para Butler (1980) las fases que atraviesa un destino son las siguientes: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento y madurez derivada al declive o al rejuvenecimiento (ver Figura 1).

---

<sup>2</sup> Primeros destinos turísticos desarrollados en las costas del sur de Inglaterra vinculados al desarrollo del ferrocarril durante el siglo XIX.

Figura 1. *The concept of a tourism area cycle of evolution*

Fuente: Butler (1980).

Conscientes de esta problemática, en la primera década de este siglo, de una creciente situación de madurez en los destinos turísticos costeros españoles, y tras una larga trayectoria en innovación, promoción e implementación de múltiples políticas para la mejora de la competitividad en los destinos, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, pone en marcha un proyecto piloto para la recualificación de cuatro de los principales destinos turísticos internacionales del país. Este proyecto piloto se desarrolló en los destinos de, Maspalomas-Costa Canaria en Gran Canaria, en Playa de Palma en Mallorca, en la Costa del Sol en Andalucía y el Puerto de la Cruz en Tenerife. Las actuaciones se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas de acción del *Plan del Turismo Español (PTE) 2008-2012*, siguiendo la estrategia del *Plan del Turismo Español Horizonte 2020*. Posteriormente se le dará continuidad al *Plan del Turismo Español 2008-2012* con el *Plan Nacional Integral de Turismo* (en adelante, PNIT) 2012-2015.

Estas estrategias se enmarcan en el difícil reto al que han de hacer frente conjuntamente tanto la industria turística, como la gobernanza y la sociedad civil, en la necesidad de reformular el actual paradigma turístico vacacional de sol y playa. La problemática es de tal envergadura, que la reconversión de los DTCM no podrá llevarse a cabo sin un apoyo y liderazgo político al más alto nivel, sin la implicación y creatividad de la función empresarial, y como no sin la complicidad de la sociedad civil. Esto implica la necesidad de una estrategia de estado que impulse, coordine y apoye estas actuaciones, cuyo mayor reto será la implementación de la sostenibilidad, la innovación, la especialización y diversificación de la oferta, la búsqueda de una identidad, el desarrollo del conocimiento, la implementación de las nuevas tecnologías y el desarrollo de procesos de calidad. Estos valores deberán ser los atributos diferenciadores de unos destinos revitalizados.

Siendo este un tema de gran actualidad y debido al papel determinante que ha jugado el sector turístico en la reciente recuperación económica del país, desde el Centro de Política del Suelo

y Valoraciones (en adelante, CPSV), de la Universidad Politécnica de Cataluña (en adelante, UPC), se ha pretendido generar un foro transversal de debate para la reflexión y el análisis de esta cuestión. Dentro del marco de la tesis doctoral del autor que suscribe este artículo, se presenta en este *Monográfico Especial* de la revista *Arquitectura, Ciudad y Entorno* (ACE), una amplia reflexión sobre el actual debate de reformulación del paradigma turístico vacacional de sol y playa español. Diversos autores expertos en la materia ofrecen visiones diferenciadas a partir de la experiencia adquirida desde sus propias disciplinas, y desde conocimiento generado el ámbito académico. Desde el urbanismo, la arquitectura, la geografía, la economía, la gobernanza, la gestión turística, el medioambiente, o el derecho, se trata de dar respuesta a los retos planteados, analizando la forma de dar respuesta a esta problemática y qué actuaciones sería necesario llevar a cabo con el objetivo de alcanzar un modelo turístico más competitivo, sostenible, *desestacionalizado* e innovador.

En el vigésimo quinto número de esta revista, se ha pretendido generar un foro de debate y reflexión sobre las últimas tendencias en reconversión de DTCM. Los trece artículos que se presentan en la sección especial de este número aportan elementos que conducen a cuestionamientos tan fundamentales como la situación actual del sector y su sostenibilidad a largo plazo. Además, se cuestionan las políticas de recualificación turística implementadas hasta el momento, se analiza cuáles serán los nuevos paradigmas del futuro, se cuantifica el valor que deberán aportar a la sociedad, y se reflexiona sobre las herramientas e instrumentos más adecuados para acometer tal empresa, así como el papel que deberán de jugar cada uno de los agentes implicados.

La presente sección especial se organiza en cuatro temas:

- *La conceptualización histórica y evolutiva del desarrollo turístico vacacional de sol y playa*

En esta sección, Richard Butler, Isacó Pérez y Teresa Navas han aportado un análisis conceptual del desarrollo histórico y evolutivo del turismo masivo vacacional de sol y playa desde sus orígenes hasta la actualidad. En los artículos recogidos en esta sección se profundiza en los aspectos concretos que han ido dando forma a este modelo turístico, a través de un análisis histórico de sus procesos de conformación, y mediante la revisión de las teorías de ciclo de vida de un destino turístico aportadas hasta la actualidad. Estos dos aspectos son fundamentales para entender el proceso de conformación morfológica de los destinos. Trinitat Rovira y Salvador Antón afirman que la comprensión histórica de un destino es fundamental para entender la complejidad del fenómeno y permite dar las claves para la proyección tanto en el presente como en él un futuro inmediato de estrategias de actuación y de transformación del destino. El conocimiento de esta trayectoria histórica es útil para entender la situación de éxito, consolidación o declive en el momento presente de un destino. Los artículos que se presentan en esta sección, demuestran a través de numerosos casos de estudio los ciclos históricos, marcados principalmente por conflictos internacionales, han dado forma al modelo turístico vacacional actual. En todo este proceso de desarrollo destaca el punto de inflexión que tiene lugar tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial, momento en el que el fuerte crecimiento económico en los países occidentales, el consiguiente incremento en el nivel de bienestar en los países europeos, y los avances tecnológicos en los modos de transportes, darán el impulso definitivo al despegue del turismo vacacional de masas con el aumento exponencial de la demanda de ocio.

- *El desarrollo urbanístico como interlocutor entre turismo y paisaje*

En esta sección Joaquín Sabaté, Ricard Pié y Carlos Rosa profundizan en el estudio de la *urbanización turística*, aquella cuya razón de ser ha sido el desarrollo de la actividad turística como factor diferenciador respecto a la ciudad industrial tradicional. Estos autores enfocan sus discursos a partir de la tensa relación que han mantenido durante el proceso de conformación de los tejidos litorales el turismo y el paisaje a través del urbanismo. Para ello hacen una aproximación tanto desde su experiencia profesional como desde las investigaciones que desarrollan actualmente en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (en adelante, DUOT) de la UPC. Estos trabajos de investigación son fundamentales en el actual proceso de recualificación de los DTCM debido que el paisaje es el principal recurso turístico, además de la razón de ser, de un destino turístico.

- *Discusión sobre la idoneidad del actual sistema de planeamiento en cascada como herramienta operativa en la planificación y gestión de un destino turístico*

En esta sección Estanislao Roca, Biel Horrach, Trinitat Rovira y Salvador Antón, entre otros autores, reflexionan en sus artículos sobre la idoneidad del actual sistema de planificación en cascada, como herramienta operativa en la planificación y gestión de los destinos turísticos. Tras cincuenta años de desarrollo turístico, tanto en los inicios del *boom turístico*, a través de planes parciales sin planeamiento superior, o posteriormente durante la burbuja inmobiliaria, no se ha podido combatir la especulación del suelo en todo este proceso urbanizador. Actualmente, hay un cambio de percepción en el papel que debe de jugar el planeamiento en la gestión de las ciudades turísticas. Unos autores defienden la eficacia del actual sistema de planeamiento desarrollado en cascada en el proceso de conformación del litoral, pero otros autores defienden la necesidad de introducir cambios en el actual sistema de planeamiento por otro más flexible, que fije objetivos y defina escenarios futuros alternativos.

- *Análisis crítico de las políticas y la legislación turística implementadas en los DTCM*

En esta sección Miguel Ángel Rodríguez, Isabel Rodríguez y M<sup>a</sup> Paz Such hacen una retrospectiva de las políticas y legislación turísticas implementadas en España hasta la fecha. Los territorios insulares han sido pioneros en el desarrollo de leyes para legislar este sector económico estratégico. A principios de este siglo, el Gobierno de Canarias es consciente de los problemas de madures y obsolescencia de los destinos turísticos en las islas y toma la iniciativa de impulsar una nueva política turística en la línea de los grandes procesos de reconversión industrial. Esta política dio lugar a la Ley 19/2003 (PGC, 2003), más conocida como *Moratoria Turística*, y sus sucesivas modificaciones, hasta llegar a la última y más reciente, la Ley de Renovación y Modernización Turística aprobada por el Parlamento de las Islas Canarias. Estas leyes nunca han acabado de dar una respuesta a los problemas para las que fueron diseñadas, y no han estado exentas de polémicas. Esta última Ley, la Ley 2/2013 (PGC, 2013), de 29 de mayo no ha sido una excepción, el propio Ministro de Industria Energía y Turismo, José Manuel Soria ha sido muy crítico respecto a ella. Por otro lado, los programas y acciones del *Plan de Turismo Horizonte Español 2020*, no han alcanzado los resultados esperados, si bien su desarrollo ha tenido consecuencias positivas en cuanto a la reflexión y el conocimiento aportado, como se expondrá más adelante.



La presente sección especial se concreta en trece artículos:

Las cuatro secciones de este número monográfico se concretan finalmente en trece artículos que ponen de manifiesto diferentes visiones acerca del actual proceso de recualificación en los DTCM. En la mayoría de los artículos se recurre a casos de estudio para abordar esta problemática. Un aspecto muy positivo es que los autores han aportado casos de estudio que abarcan una gran variedad de destinos turísticos de todo el litoral español, desde la Costa Brava hasta la Costa del Sol, sin obviar los dos archipiélagos, los cuales han jugado un papel fundamental en todo este proceso de recualificación.

En el primer artículo titulado *Coastal tourist resort: history, development and models*, Richard Butler hace una breve descripción histórica del proceso de desarrollo de los destinos turísticos costeros a partir de los primeros *resorts* que se desarrollaron en el sur del Reino Unido. Asociado al desarrollo histórico, el autor analiza brevemente los procesos de conformación de los destinos que han dado lugar a una morfología urbana diferenciada respecto de la ciudad tradicional. En los destinos turísticos influye la relación entre su morfología, el mercado turístico, las características propias de la costa, su accesibilidad, y la influencia de la cultura local. El desarrollo de los primeros destinos situados en el sur del Reino Unido por parte de las primeras compañías de transporte ferroviario, pone de manifiesto la importancia de la accesibilidad para un destino. Este autor aporta también una revisión crítica de la actual discusión sobre las teorías evolutivas del ciclo de vida de los destinos turísticos, fundamentándose en diferentes modelos evolutivos que explican estos patrones de desarrollo y localización. El autor otorga un papel relevante a *The Tourism Area Life Cycle*, modelo que indica que estos patrones de desarrollo están marcados por diferentes fases evolutivas, desde la exploración hasta el atascamiento. Ésta última fase es previa a diferentes estados posteriores resultantes de las políticas de gestión aplicadas en un destino a lo largo de toda su vida. El autor hace hincapié en que una gestión no profesional puede dar lugar a que un destino derive en un declive que dificulte su renovación y de lugar a una pérdida de competitividad del mismo.

Isacó Pérez y Teresa Navas presentan un estudio comparativo del desarrollo histórico de dos de los destinos turísticos internacionales más emblemáticos del país, Maspalomas-Costa Canaria en Gran Canaria y Costa Brava en Cataluña. Estos dos destinos son convergentes en el tiempo pero divergentes en el modelo de desarrollo turístico generado, aunque ambos destinos comparten aspectos en común. El primero orientado al turismo internacional desde sus inicios, y el segundo impulsado por un turismo nacional de segunda residencia, muy vinculado al área metropolitana de Barcelona. Estos dos destinos representan dos realidades territoriales antagónicas, el primero corresponde a un territorio insular *ultraperiférico* de la Unión Europea (en adelante, UE) situado en la región atlántica de la Macaronesia, y el segundo representa una franja del litoral mediterráneo peninsular. Estas dos realidades geográficas han dado lugar a procesos económicos y sociales diferenciados que han resultaron en diferentes formas y estrategias de ocupación del territorio. El análisis comparativo que se presenta aborda con mayor complejidad aspectos esenciales del ciclo de vida de los destinos turístico en los dos casos de estudio y aporta claves para su proyección ante estrategias futuras de intervención. Estas estrategias deberán hacer frente a las devastadoras consecuencia que ha tenido esta actividad económica en el litoral, *antropización*, masificación y sobreexplotación de los recursos. El análisis llevado a cabo ha identificado las etapas principales de desarrollo en

los dos destinos para, en un segundo momento, determinar y profundizar de manera más particular tanto en el caso canario como en el catalán.

Joaquín Sabaté articula su artículo entorno a la intensa y conflictiva relación mantenida durante las últimas décadas entre turismo, paisaje y urbanización. Para ello ha llevado a cabo una revisión crítica de los estudios, tanto a nivel académico como profesional, que se ha venido desarrollando durante las últimas décadas por parte del equipo investigador del DUOT de la UPC. Dentro de esta trayectoria Joaquín distingue cuatro periodos bien diferenciados, en los que va cambiando esa relación que mantienen turismo y paisaje a través del urbanismo. El primer periodo se caracteriza por el intento de contención de los planes urbanísticos expansivos desarrollados hasta ese momento, y se inician las primeras investigaciones sobre urbanismo y tipologías arquitectónicas turísticas. En la segunda etapa, se produce un cambio sustancial en el diálogo que mantienen turismo y paisaje, al considerarse este último como la razón de ser del turismo y por consiguiente el objeto principal de la ordenación. Además, en esta fase hay un cambio sustancial en la escala de planificación, al pasarse de la escala local, a planes de rango superior como lo son los planes generales, especiales, o sectoriales. En este contexto surgen los paisajes artificiales en territorios *antropizados* y se introduce el concepto de unidades de paisaje. En la tercera etapa, se explora la relación entre turismo y paisajes culturales, poniendo de manifiesto la relevancia del turismo cultural, al poner paisaje y turismo al servicio del desarrollo local. La última de estas cuatro fases se corresponde con la continuación de estas líneas de investigación por un nuevo grupo de jóvenes doctorandos que se dedican al estudio del turismo desde una perspectiva urbanística.

Ricard Pié y Carlos Rosa, abordan el actual discurso sobre la regeneración de los DTCM centrándose en el papel que ha jugado el paisaje en la conformación de los destinos, analizando la secuencia histórica de la relación entre turismo y paisaje, la cual se inicia con la idea de embellecimiento y finaliza con la de reinención del paisaje como estrategia de revalorización de los destinos. Los autores hacen una revisión crítica del concepto de embellecimiento asociado a la reinención de los destinos turísticos partiendo de la idea del paisaje como instrumento operativo, e identifican dos periodos diferenciados. El primero donde el paisaje se relaciona con una actitud estética contemplativa y el segundo donde se incorpora el concepto ambiental. Por otro lado, también analizan el papel que ha jugado la arquitectura en la configuración del espacio turístico, el cual es uno de los fenómenos urbanísticos y territoriales más importantes del siglo XX, que han tratado de dar respuesta a la alta demanda social de ocio para el tiempo libre. Para estos autores, el reto se encuentra ahora en la planificación integral, en la dimensión territorial y en la responsabilidad de la arquitectura.

Estanislao Roca, desde su experiencia en la redacción de planes urbanísticos en municipios costeros, aborda el paralelismo que existe entre el fenómeno del turismo y la planificación urbanística. Este autor, a través de casos ilustrativos del litoral catalán, defiende el planeamiento en cascada como herramienta eficaz para planificar el desarrollo en los DTCM y dar forma al cambio de modelo turístico. Tras los graves impactos negativos que la mala aplicación de estas leyes del suelo han tenido en el litoral, se producen las primeras declaraciones y llamamientos internacionales para consensuar un desarrollo turístico más sostenible. Como respuesta la Comunidad Autónoma de Cataluña redacta los primeros Planes Directores Urbanísticos del Sistema Costero (en adelante, PDUSC), adaptando la legislación a las directrices de la UE.

El discurso de Biel Horrach se centra en la necesidad que tienen los DTCM de encontrar mecanismos propios para su regeneración, a diferencia de la ciudad europea postindustrial que a la entrada del presente milenio ya está consolidando los procesos de reforma urbana que se habían iniciado en el último cuarto del siglo XX. El autor explora mecanismos que permitan repensar la ciudad del ocio, y para ello recurre a un caso paradigmático, el de la Playa de Palma en Mallorca. En el artículo se analizan las características morfológicas del espacio construido y del paisaje litoral, considerando los factores que han capitalizado su desarrollo, como la morfología de tejidos, los instrumentos de planeamiento, la accesibilidad al destino o los modelos de desarrollo implementados. Mediante el reconocimiento de los valores intrínsecos de este destino se han desgranado nuevas iniciativas y herramientas clave para la regeneración de los destinos.

Trinitat Rovira y Salvador Antón plantean la siguiente hipótesis: las urbanizaciones turísticas del litoral Mediterráneo desarrolladas a partir de entornos urbanos complejos disponen de un gran potencial para la creación de nuevas estructuras urbanas. En su artículo, los autores exploran la evolución urbana de los destinos turísticos litorales mediante el análisis de la planificación turística de tres municipios de la Costa Dorada. Con estos casos de estudio se ha evaluado tanto la práctica urbanística como los planes que han regulado su desarrollo, constatando una evolución desde planteamientos vacacionales hacia estrategias de consolidación urbana. Este hecho se debe a la progresiva conformación en estos destinos de entornos urbanos complejos homologables a los tejidos de las ciudades medias tradicionales. Los cambios en los criterios de planificación durante la última década han permitido la transformación de estos espacios vacacionales de segunda residencia en ciudades de residencia permanente, incorporando dinámicas estructuralmente propias de las ciudades tradicionales.

Gonzalo Melián, Nelson Flores e Isacó Pérez, sostienen que el principal obstáculo para el proceso de transformación y regeneración de los destinos turísticos maduros es el actual sistema de planeamiento urbano cartesiano desarrollado en cascada, el cual reduce o incluso elimina la creatividad y la función empresarial, impidiendo la regeneración de estos espacios, lo que trae consecuencias muy negativas para el desarrollo de los destinos. Para ello, los autores desarrollan un análisis de la evolución de la oferta y la demanda de los establecimientos *alojativos* en la isla de Gran Canaria, y de forma paralela a un análisis jurídico y económico del actual sistema de planeamiento. Finalmente el artículo se concluye con unas propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano en los espacios turísticos, y de cómo dar una mayor entrada a la a la creatividad y a la función empresarial en estos procesos.

Iván Álvarez, Alessandra Cappai y Mario Fernández presentan un estudio sobre el parque edificado de segunda residencia del litoral mediterráneo. En este artículo se exponen los resultados parciales de un proyecto de investigación desarrollado tanto en la isla de Cerdeña como en la Costa del Sol y en las Islas Baleares. Para ello, hacen un análisis comparativo de la oferta de segunda residencia en estos destinos, recurriendo al análisis de las políticas de gestión y desarrollo del parque inmobiliario de segunda residencia, y a los planes territoriales de la Costa del Sol y Axarquía en Andalucía, Mallorca y Menorca. La lectura de estos planes permitió identificar las medidas que se han adoptado para dar respuesta al fenómeno de la segunda residencia, y profundizar en el conocimiento del modelo territorial y turístico hacia el que nos dirigen estas políticas. Para ello han recurrido al estudio campo y a la revisión del

material cartográfico y bibliográfico, y a una revisión de las actuales políticas en materia de sostenibilidad que afectan al litoral. Finalmente, el estudio se ha completado con otras fuentes primarias como las entrevistas estructuradas a expertos. Toda esta información permitió establecer nuevos *inputs* para los instrumentos de planificación turística en forma de visiones, acciones y políticas, que permitan impulsar un desarrollo más sostenible y hacer frente a los conflictos que presenta el fenómeno de la segunda residencia en el litoral.

Isabel Rodríguez en su artículo titulado *La política de apoyo a la renovación y reestructuración de destinos turísticos maduros: una evaluación retrospectiva a partir de un estudio de casos*, ilustra mediante un análisis y síntesis integradora la compleja realidad en la que se desarrollan los procesos de reestructuración y renovación de los DTCM españoles. Para ello recurre a una revisión de las últimas iniciativas proyectos y políticas turísticas implementadas en el litoral español con el objetivo de re-qualificar los destinos maduros. Estas políticas se enmarcan dentro de las diferentes estrategias programas y actuaciones llevadas a cabo en estos destinos, principalmente en los cuatro proyectos piloto impulsados por la administración central del estado a según los programas del *Plan del Turismo Español Horizonte 2020*. La autora ha analizado sus fórmulas de gestión, las formas de actuación y el nivel de ejecución de las propuestas con una visión crítica, objetiva y de conjunto.

Miguel Ángel Rodríguez aporta un análisis crítico de las sucesivas disposiciones legislativas redactadas en el archipiélago canario con el objetivo de contener el crecimiento de la planta *alojativa* en los destinos turísticos. A pesar del alto respaldo social y político que han recibido estas regulaciones, el autor detecta en ellas graves carencias y lagunas. El autor cuestiona factores clave como, la ausencia de una auténtica planificación turística estratégica que respalde las decisiones adoptadas, o los incentivos edificatorios en detrimento de otras políticas urbanísticas. Finalmente, y en contra de otras opiniones, considera el proceso de *residencialización* de las zonas turísticas como un proceso negativo. El autor concluye su aportación con un llamamiento a la revisión del estatuto jurídico de la propiedad urbana, diferenciando un régimen específico para el uso y las zonas turísticas litorales.

Elisabet Roca y Miriam Villares aplican a los destinos turísticos el concepto de la resiliencia, el cual toman del campo de la ecología y la ingeniería, para explorar la capacidad de los destinos de adaptarse a inputs externos que condicionen el desarrollo de los destinos turísticos. Para ello recurren al análisis de un caso de estudio, la Bahía de Rosas en la Costa Brava, lo que ha permitido a las autoras tratar de identificar estrategias que afronten las principales amenazas a las que se enfrentan estos destinos, como los efectos de una hipotética subida del nivel del mar a causa del calentamiento global. Para ello, han recurrido la revisión de fuentes secundarias y fuentes estadísticas para reconstruir los antecedentes del área de estudio. Estas fuentes de información han sido complementadas con entrevistas en profundidad a actores clave que han proporcionado un mayor acercamiento a la realidad local. A partir de estos trabajos, las autoras han podido constatar la necesidad conjugar atractivos y complicidades entre el modelo turístico vacacional de sol y playa tradicional y las nuevas tendencia, así como la necesidad de diversificación de la oferta y *desestacionalización* del destino. Finalmente, se apuesta por el fortalecimiento de la identidad local y la participación ciudadana como refuerzo a la capacidad de resiliencia del destino.

Finalmente, Adriana Olivares hace una revisión crítica del proceso de conformación de las regiones urbanas influenciadas por el turismo vacacional de sol y playa. Para ello recurre al caso de estudio de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas en México, y a la interrelación de variables socio-económicas con variables espaciales vinculadas a las características físicas usos y significados del espacio público. Mediante este trabajo, la autora ha reconocido los lugares y experiencias de los habitantes de estas regiones en la medida que reflejan su capacidad de domesticar el espacio y la disposición de éste a ser domesticado. Por otro lado, durante esta investigación, ha sido posible la asociación de seis formas de habitar a las cinco tipologías funcionales identificadas en el área de estudio.

Reflexión sobre las aportaciones de este monográfico al actual debate sobre la recualificación de los DTCM:

El desarrollo del turismo cambió más en el último cuarto del siglo XX que en cualquier otro periodo precedente. El modelo turístico vacacional de sol y playa vigente en la actualidad, y objeto de estudio en esta publicación, se inicia tras la Segunda Guerra Mundial gracias a los avances tecnológicos en los modos de transporte, así como al espectacular crecimiento económico en los países occidentales tras la Segunda Guerra Mundial, o a los avances en los derechos sociales. A partir de este momento los conflictos internacionales, como la crisis del petróleo de los años setenta, irán dando forma un modelo que parece haberse establecido en el litoral de forma definitiva.

Todos los autores que han participado en la materialización de esta publicación reafirman el modelo teórico del ciclo de vida de Butler (1980). Ningún autor cuestiona este modelo, aunque si difieren en la interpretación del concepto de obsolescencia. Casi todos los autores coinciden en destacar que los destinos turísticos maduros del litoral español ya han alcanzado la fase de obsolescencia, aunque aportan visiones diferenciadas en función de su formación o actividad profesional. La discusión se completa con puntos de vistas diferenciados en relación al acierto y efectividad de las políticas turísticas de recualificación implementadas hasta el momento, así como de la idoneidad del actual sistema de planificación territorial en la gestión de los destinos turísticos.

*The concept of a tourism area cycle of evolution* (Butler, 1980) es un marco teórico conceptual sigue estando vigente hoy día, al haber generado un patrón de desarrollo turístico común y aplicable para casi todos los destinos, independientemente de su localización geográfica. La principal aportación del TALC es considerar que los destinos son productos comerciales condicionados por sus mercados potenciales. Del estudio de este y el resto de modelos evolutivos, propuestos por diversos autores, podemos extraer algunas conclusiones aplicables a los actuales procesos de reconversión turística. Por ejemplo, mencionar la necesidad de llevar a cabo en los destinos acciones deliberadas e intencionadas siguiendo un plan estratégico que defina escenarios futuros, e impedir así que los destinos evolucionen hacia una fase de declive. Para Butler un aspecto fundamental a considerar en el estudio evolutivo de un destino es poder identificar cuando el periodo punta ha ocurrido, para de esta forma estar en disposición de actuar pertinentemente. También es necesario disponer de información veraz y actualizada de cuando la capacidad de carga de un destino se está superando, por lo que un sistema de indicadores para evaluar la sostenibilidad del destino es requerido, ya que permitiría

predecir cambios a escenarios futuros. En cualquier caso, si las actuaciones de rejuvenecimiento han sido acertadas, el destino procederá de nuevo a evolucionar de acuerdo a los postulados del TALC, por lo que las actuaciones deberán ser continuadas. Los periodos de inestabilidad política o económica pueden acelerar el paso de una fase a la siguiente y las decisiones de gobernanza debieran de ser proactivas en vez de reactivas.

Los autores pertenecientes al DUOT hacen una aproximación al concepto de obsolescencia desde la estrecha relación que ha existido entre paisaje y turismo durante todo el proceso de conformación del territorial litoral. En esta línea Ricard Pié define destino turístico como el resultado de ese dilatado lenguaje entre turismo, paisaje y territorio. Por otro lado, estos autores hacen hincapié en la necesidad de poner en valor la *vox pópuli* denostada arquitectura de la primera etapa del desarrollo turístico masivo, que tuvo lugar a partir de la década de los años sesenta, momento en el que esa primera arquitectura turística, siguiendo las tendencias de los postulados del movimiento moderno, comienza a ganar la partida frente a los desarrollo urbano-turísticos previos inspirados en el concepto de Ciudad Jardín.

Si Joaquín Sabaté y Ricard Pié hacen una interpretación del concepto de obsolescencia en los destinos turísticos a partir de esa relación con el paisaje desde la gran escala, Biel Horach hace una aproximación a este concepto desde una escala menor, la urbana. Biel encuentra una oportunidad en el potencial que tienen los tejidos urbanos de los DTCM para generar identidad a partir de la diversidad y singularidad de su paisaje urbano. Estos procesos de consolidación urbana, según manifiestan Trinitat Rovira y Antón Clavé ya se está produciendo de forma espontánea en algunos destinos de la Costa Dorada.

La idoneidad del actual sistema de planeamiento ha generado otra de las discusiones más controvertidas de esta publicación. Destaca de forma contundente la línea de opinión del DUOT, que considera que el actual sistema de planeamiento ha jugado un papel decisivo en todo el proceso de conformación de los tejidos urbanos del litoral. Frente a la creciente desconfianza hacia el planeamiento, como demuestran las opiniones manifestadas por diversos autores, expertos en la planificación de entornos turísticos, como Joaquín Sabaté o Ricard Pié, defienden la voluntad del planeamiento de gobernar y proyectar el territorio por su capacidad de decidir e incidir positivamente en la transformación territorial.

Otros autores como Gonzalo Melián apuestan decididamente por una desregulación o modificación del actual sistema de planeamiento por uno más flexible y adaptado a la realidad de estos entornos económicos altamente especializados. Diversos autores opinan que estos planes deberían plantear objetivos y escenarios alternativos, además de los mecanismos necesarios para alcanzarlos, en vez de definir un resultado final como tradicionalmente han hecho. Por otro lado, sería necesario reducir la brecha entre planificación y gestión, plan y proyecto. Además, es necesario priorizar intervenciones selectivas con aporten efectos multiplicadores, así como la incorporación real de la sociedad a estos procesos, aprovechando las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías de la comunicación.

Estanislau Roca pone en valor el papel determinante que ha jugado el planeamiento en la conformación de las urbanizaciones turísticas, y de hecho pone todas sus esperanzas en el planeamiento para hacer frente a la obsolescencia de los destinos. Este autor considera que gracias al desarrollo del planeamiento se ha podido reconducir el desorden urbanístico en los



DTCM, y pone como ejemplo el proceso de desarrollo del planeamiento en Cataluña. En su opinión, el sistema de planeamiento catalán ha permitido reorientar el modelo turístico y dar respuesta a nuevas tendencias, como lo son el respeto medioambiental, la revalorización de los paisajes, la diversificación de la oferta de ocio y la mejora de la escena urbana. Entre los casos de estudio que presenta hay una apuesta muy arriesgada, Lloret de Mar, destino que a pesar de todos los intentos por combatir la obsolescencia, sigue siendo actualmente un destino saturado y *de bajo coste*, que no ha sabido aprovechar su potencial a partir de sus singularidades y valores, como por ejemplo revalorizando los Jardines de Santa Clotilde o la Playa de Fenals.

Por contra, Gonzalo Melián, considera que nos encontramos ante un sistema de planeamiento central en cascada extremadamente regulado, lo que tiene las siguientes consecuencias; una reducción de la creatividad y restricción en la función empresarial, lo que dificulta la correcta coordinación entre la oferta y la demanda en los espacios turísticos del archipiélago canario. Esto conlleva la congelación de estos espacios y el impedimento de su regeneración y adaptación a las nuevas necesidades, provocando una fuerte distorsión entre la oferta y la demanda, especialmente en entornos económicos altamente especializados como los destinos turísticos. Como respuesta, se propone flexibilidad, reforzar los derechos de la propiedad privada, y devolver el protagonismo de estos procesos a la ciudadanía.

Por otro lado, Trinitat Rovira y Antón Clavé constatan la existencia, en ciertos de destinos turísticos, de procesos de consolidación urbana espontáneos e independientes al planeamiento. En algunos destinos de la Costa Dorada se han iniciado procesos de reformulación de su propia naturaleza utilizando los instrumentos de la política urbanística, hecho que estos autores justifican demostrando que la segunda residencia ella misma ya se está reformulando de forma autónoma respecto del planeamiento. Estos autores ponen de manifiesto que a pesar de la existencia de un planeamiento extensamente desarrollado, al final la realidad es mucho más compleja, ya que los procesos sociales y económicos son determinantes. De hecho, mediante el caso de estudio que presentan, demuestran la existencia de una situación en la que el planeamiento parcial es utilizado y forma parte de una estrategia de reformulación del destino como ciudad. Y esto cuando los planes parciales han sido totalmente denostados, dentro de la opinión de que sin un planeamiento general superior no se puede desarrollar un buen planeamiento. De hecho, muchos municipios costeros se han servido de los planes parciales para su desarrollo urbano, al no disponer de la capacidad suficiente para implementar sus propios planes de ordenación urbana municipal.

Esta es una opinión muy discutible pero potente y realista, que sostiene por un lado, que hay un proceso imparable, que no tiene relación con el planeamiento, sino con otros factores como la vinculación a un área metropolitana, donde la gente empieza a tener otros hábitos de vida, requiere de mejores infraestructuras de transporte, y una mayor movilidad. Y en este contexto aparecen en escena los planes parciales, que de forma natural materializan y concretan las actuaciones en el territorio, al igual que los primeros destinos costeros del sur de Inglaterra que fueron promovidas por las mismas compañías de ferrocarriles. Es así, que en la mayoría de las urbanizaciones de la Costa Dorada, se está pasando de la primera a la segunda residencia de forma espontánea, dando lugar a unos procesos de transformación donde el espacio público y los equipamientos están tomando un protagonismo que no había tenido antes. Esto quiere decir que estos destinos se está transformando sin la necesidad de una planificación superior,



y desde la escala pequeña, a partir de la figura del plan parcial, el cual tiene una incidencia real sobre el espacio físico ya que se adapta mejor a la transformación de la realidad al ser un instrumento más flexible.

Esta opinión no es compartida por Isabel Rodríguez y M<sup>a</sup> Paz Such que, tras analizar las políticas de recualificación turística previas, constatan como aspecto más negativo que se continúe apostando por las mismas vías de trabajo ya ensayadas previamente en los planes de Excelencia Turística. Para estas autoras, los desajustes sociales, ambientales y territoriales son difícilmente abordables mediante programas puntuales o planes parciales. El aspecto más relevante es el gran abismo entre las ideas y los objetivos propuestos, o entre lo proyectado y ejecutado. Las autoras ponen de manifiesto que en el último gran plan nacional para la reconversión de los DTCM, el *Plan Turismo Horizonte Español 2020*, las políticas de apoyo se han medido más en intervenciones de carácter aislado, muy concretadas en la ejecución a nivel de espacio público, que a la escala de proyecto integral del destino. Ésta sigue siendo la principal carencia de estas intervenciones, dar un salto de escala hacia una planificación estratégica a nivel global. A pesar de todo, el desarrollo de estas políticas ha tenido un balance muy positivo a nivel propositivo, al ser pioneras, innovadoras, y con el objetivo de convertirse en referente internacional en recualificación de los DTCM.

Estas circunstancias hacen que sea necesario analizar cuáles son los obstáculos que dificultan la ejecución de este tipo de intervenciones, como por ejemplo la escala de la intervención, ya que si por un lado se requiere un planteamiento estratégico integral a escala global, no es menos cierto la necesidad de limitar las intervenciones a una escala realista y abordable que permita alcanzar objetivos en unos tiempos definidos. Este último aspecto, ha sido el principal obstáculo que ha dificultado el proceso de ejecución del *Plan Qualifica* de la Costa del Sol. Así mismo, se requiere la integración en dichas políticas de componentes territoriales, urbanísticos y arquitectónicos.

Miguel Ángel Rodríguez es también muy crítico con el desarrollo de las políticas turísticas, y hace una visión crítica de la legislación turística Canarias. El proceso de *moratoria turística* estuvo justificado en sus inicios debido a los claros síntomas de agotamiento en los destinos canarios, ya que requería tomar medidas inmediatas de contención del crecimiento y abrir un periodo de reflexión y debate. Pero también han habido graves errores como haber prescindido de consideraciones territoriales y ambientales convirtiendo el proceso en una auténtica planificación económica-empresarial de la actividad turística desvirtuando sus objetivos y consideraciones iniciales. Este autor manifiesta que frente a la decisión de prolongar en el tiempo medidas cautelares de naturaleza transitoria se deberían haber utilizado otros instrumentos como el establecimiento de planes de etapa de edificación, sustituir el aprovechamiento urbanístico por el concepto de amortización, o la preservación de todo el suelo litoral para uso exclusivamente turístico. Esta última consideración se contrapone a los procesos de consolidación urbana que tienen lugar actualmente en la Costa Dorada, como ya se ha expresado en este artículo.

Para concluir, las aportaciones recogidas en esta publicación han puesto de manifiesto, la necesidad de desarrollar un turismo más responsable con el medio ambiente y la sociedad, así como la necesidad de regeneración en los DTCM debido a su papel destacado en la economía española, y las repercusiones que el desarrollo esta actividad tiene en el medio ambiente. Son

necesarias estrategias de revalorización de los territorios litorales *antropizados* para contrarrestar el impacto que esta actividad económica ha tenido en los ecosistemas naturales. Alcanzar estos objetivos permitirá una mejora sustancial del bienestar social, a través del desarrollo de las economías locales, para de esta forma alcanzar un modelo turístico más competitivo, innovador y duradero a largo plazo. Los mecanismos más adecuados para acometer la recualificación de estos entornos altamente especializados aún no están definidos, pero se dispone de una dilatada experiencia en la gestión de estos espacios y de un creciente interés tanto académico, como político y empresarial en esta materia, lo que es un valor indiscutible para la industria turística española.

## Agradecimientos

Esta sección especial de la Revista ACE ha sido posible gracias a la colaboración de todo el equipo investigador del CPSV, del Comité Editorial de la Revista ACE, y de todos los autores que han participado en esta publicación. Sin duda, este documento se trata de una importante contribución en el avance del conocimiento disciplinar en materia de recualificación de DTCM.

## Bibliografía

BUTLER, R.W. *The concept of a tourism area cycle of evolution: implications for management of resources*. En: Canadian Geographer, 24: 5-12, 1980.

MIET. Ministerio de Industria Energía y Turismo. *Plan Nacional e Integral de Turismo*. Madrid, Secretaría de Estado de Turismo, 2012. 118p.

MITC. Ministerio de Industria Turismo y Comercio. *Plan 0812. Plan del Turismo Español 0812*. Madrid, Madrid, Secretaría General de Turismo, 2007. 70p.

MITC Ministerio de Industria Turismo y Comercio. *Turismo 2020. Plan del Turismo Español Horizonte 2020*. Madrid, Secretaría General de Turismo, 2007. 70p.

PGC. Presidencia del Gobierno de Canarias. Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias. 2013.

PGC. Presidencia del Gobierno de Canarias. Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. 2003.

PLOG, S.C. *Why destination areas rise and fall in popularity*. En: The Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly, 14: 55-58, 1973.

# ACE 25

Electronic offprint

Separata electrónica

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE DOS DESTINOS TURÍSTICOS INTERNACIONALES. MASPALOMAS-COSTA CANARIA Y COSTA BRAVA

ISACÓ PÉREZ SOSA Y TERESA NAVAS FERRER

---

Cómo citar este artículo: PÉREZ, I. y NAVAS, T. *Evolución histórica de dos destinos turísticos internacionales. Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 9 (25): 229-278, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3626. ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment  
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

# ACE 25

Electronic offprint

Separata electrónica

## HISTORICAL EVOLUTION OF TWO TOURISTIC DESTINIES. CANARY COAST AND COSTA BRAVA PECTIVE

**Key words:** Tourism; history; urbanization; architecture.

### Abstract

Canary coast and Costa Brava are nowadays two mature destinations in the international tourism field which have decisively contributed to consolidate the model of “sun and beach” tourism in Spain. Although they suffered a completely different situation in the first touristic activity stages at the end of the 19th century, accordingly with differential geographic and socioeconomic contexts, they converged in the mass tourism burst onto scene from the 60’s, thus their respective development share a lot of common elements in relation with their economic processes, the morphological occupation of the territory, urban expansion and their articulation with big transport infrastructures, as well as the massively created architectural typologies for leisure time. Even though they both followed a tendency for achieving a standardized and recognizable worldwide product, the Canary coast and Costa Brava have preserved singular and contrasted values within the “sun and beach” model, which have happened to become a regenerator and value potential of the coastal territory identity at such a moment when the consciousness of an stagnant economy, in addition to the irreversible landscape degradation, leads the debate about touristic zones. The comparative analysis here presented tackles with wide complexity essential aspects from the life cycle touristic phenomena in both case studies and intends to provide the keys for its projection in future intervention strategies.y.

ACE

Architecture, City, and Environment  
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE DOS DESTINOS TURÍSTICOS INTERNACIONALES. MASPALOMAS-COSTA CANARIA Y COSTA BRAVA

**PÉREZ SOSA, Isacó<sup>1</sup>**  
**NAVAS FERRER, Teresa<sup>2</sup>**

Remisión inicial: 01-03-2014

Remisión final: 15-05-2014

**Palabras clave:** Turismo; historia; urbanización; paisaje; arquitectura.

### Resumen

Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava son actualmente dos destinos maduros en la órbita del turismo internacional que han contribuido decisivamente a la consolidación del modelo del turismo vacacional de sol y playa en España. Si bien partieron de una situación completamente distinta en la etapa inicial de la actividad turística a finales del siglo XIX, de acuerdo con contextos geográficos y socioeconómicos diferenciales, convergieron en el momento de eclosión del turismo de masas a partir de la década de los 60, por lo que sus respectivos desarrollos comparten muchos elementos comunes en relación a los procesos económicos, las formas de ocupación del territorio, la expansión urbanística y su articulación con grandes infraestructuras de transporte, así como las tipologías arquitectónicas creadas masivamente para el tiempo de ocio. A pesar de la tendencia seguida en ambos casos en la elaboración de un producto estandarizado y reconocible a nivel mundial, Canarias y Costa Brava han preservado valores singulares y contrastados dentro del modelo de sol y playa, y ello se ha convertido en un potencial de regeneración y valoración de la identidad de sus territorios costeros en un momento en el que la emergencia de una conciencia de estancamiento económico, a la par con la degradación irreversible de los paisajes, protagoniza el debate sobre las zonas turísticas. El análisis comparativo que aquí se presenta aborda con mayor complejidad aspectos esenciales del ciclo de vida del fenómeno turístico en los dos casos de estudio y pretende aportar claves para su proyección ante estrategias futuras de intervención.

---

<sup>1</sup> **Isacó Pérez Sosa:** Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio (ITT), Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona (ETSECCPB), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC-Barcelona TECH), Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV). C/ Jordi Girona, 1-3, Módulo B1 Despacho 207. 08034 Barcelona, España. Email de contacto; isaco.perez@upc.edu.

<sup>2</sup> **Teresa Navas Ferrer:** Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio (ITT), Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona (ETSECCPB), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC-Barcelona TECH). C/ Jordi Girona, 1-3, Módulo B1 Despacho 104. 08034 Barcelona, España. Email de contacto: teresa.navas@upc.edu.

## 1. Introducción

España es el primer destino mundial en turismo vacacional de sol y playa. Factores favorables como una buena situación geoestratégica, amplias y diversas costas y un clima propicio dieron forma a un producto vacacional muy atractivo, que han convertido al país en líder mundial en turismo vacacional.

En este contexto, el litoral español ha experimentado una gran transformación a partir de mediados del siglo XX, intensificándose y consolidándose a partir de la década de los 80 y continuando hasta la actualidad. Como contrapartida al progreso económico que ha conllevado ha tenido devastadoras consecuencias para los ecosistemas litorales, la conservación del medioambiente y del paisaje. De hecho, *antropización*, masificación y sobreexplotación de los recursos son las señas e imagen de muchos de los destinos turísticos españoles maduros que reciben una mayor afluencia de visitantes, tanto de origen autóctono como extranjero.

Estos elementos aludidos del turismo español de sol y playa son compartidos por dos de los destinos turísticos que más han contribuido a consolidar el modelo, Maspalomas-Costa Canaria, en el archipiélago del mismo nombre, y Costa Brava, en el litoral nordeste de Catalunya. Fueron dos de los destinos más tempranamente valorados por sus valores climáticos y de calidad del paisaje pero que, a pesar de tener desarrollos diferenciales en términos de demanda, de *geolocalización* y de condicionantes socioeconómicos, se acabaron convirtiendo con el turismo de masas en dos destinos de referencia en el contexto español y, por tanto, con elementos comunes evidentes en su desarrollo. En los dos casos, el crecimiento exponencial de turismo internacional se manifiesta con fuerza a partir de los años 60 y consolidan el carácter de irreversibilidad del modelo de turismo de sol y playa en España. Las crisis coyunturales que padece el sector tuvieron una incidencia distinta en cada zona pero ello no ha impedido que a partir de cierto momento, ante los síntomas de agotamiento del ciclo de vida del modelo, se hayan formulado propuestas de reinención y de regeneración, intentado retener sus factores de éxito e introduciendo elementos de cambio decisivos, especialmente, en relación a la ineludible diversificación del producto turístico adaptado a los cambios de la demanda y a la necesaria preservación del paisaje, tanto el natural como el histórico.

En este artículo se aborda la evolución histórica de los destinos de Canarias y Costa Brava. El desarrollo en el tiempo va a ser un factor clave para entender la complejidad del fenómeno y pretende dar claves para la proyección tanto en el presente como en un futuro inmediato de estrategias de actuación y de transformación del modelo hegemónico de sol y playa. El análisis llevado a cabo ha identificado las etapas principales de desarrollo en los dos destinos para, en un segundo momento, determinar y profundizar en las fases de desarrollo turístico de manera más particular tanto en el caso canario como en el caso catalán.

## 2. Maspalomas Costa Canaria: desarrollo turístico, contexto sociocultural y consecuencias económicas del fenómeno

Al igual que ha ocurrido en el contexto internacional, el desarrollo del turismo en el archipiélago canario puede ser fragmentado en diferentes periodos, variando de fases expansivas a

recesivas en función de diversos factores, tanto internos como externos al destino. Diversos autores han tratado de determinar las diferentes fases de desarrollo turístico en este archipiélago en función de diferentes criterios como, por ejemplo, las crisis económicas internacionales o los cambios en el modelo de desarrollo turístico. Cada una de estas fases ha dado lugar a una gran variedad de desarrollos urbanos así como de tipologías edificatorias y estilos de arquitectura concretos.

## 2.1 Fase de prototurismo o turismo temprano (S. XVI – S. XVIII)

Las primeras referencias que constatan la existencia de las Islas Canarias provienen de las mitologías griega y romana. La creencia griega consideraba que las Islas Afortunadas o Islas de los Bienaventurados eran el lugar donde las almas virtuosas gozarían del reposo perfecto después de la muerte, lo que identificaban con los *Campos Elíseos*, concepto similar al *Paraíso* de las religiones monoteístas actuales. Este lugar se situaría en el Océano Atlántico al otro lado del continente africano. Por otro lado, con el nombre latino de *Fortunatae Insulae*, este archipiélago aparece citado en las fuentes romanas, que lo identifican con islas reales situadas más allá del Estrecho de Gibraltar. Sertorio, en el año 82 ac., encontró en Gades un marinero que decía haber estado en ellas, el cual destacó que su clima era espléndido, su temperatura agradable todo el año, donde llovía poco y los vientos del oeste las refrescaban.

A partir del S. XVI se inicia el conocimiento de las islas en el *Viejo Continente* de la mano de exploradores, científicos y naturistas que hacían escala en el archipiélago durante sus travesías de investigación. Estas expediciones fueron motivadas por un espíritu aventurero el cual se vinculaba a la idea del romanticismo (Domínguez, 2008). Entre estos ilustres aventureros desatacaron en su paso por las islas personalidades tales como William Dampier, el Conde de La Pérouse, George Vancouver o Alexander Von Humboldt (González, 2007).

Uno de estos aventureros fue el explorador James Cook, quien debido a la posición geoestratégica de las Islas Canarias, recalca por primera vez en ellas en el año 1776. Este hecho le permitió constatar la calidad ambiental y la benignidad del clima que se disfrutaba en las islas durante todo el año. Posteriormente, en el año 1887 el médico británico Douglas escribe en referencia a Las Palmas de Gran Canaria lo siguiente, “tiene el mejor clima del mundo que nosotros hayamos conocido”, (...) Gran Canaria “es la más afortunada de las Islas Afortunadas” (Douglas, 1887; 14 en Hernández, 2007). Estos factores climáticos comenzarían a ser considerados benignos para la cura de enfermedades respiratorias o epidérmicas, que junto a los beneficios de los baños de mar conformarán una oferta sanitaria de gran valor. Sin embargo, a pesar de sus cualidades climáticas, hasta finales del S XIX las visitas a las islas seguirían siendo muy esporádicas y el conocimiento de su realidad muy escaso.

Esta primera fase de descubrimiento, previa al inicio del desarrollo turístico es identificado por diversos autores como como la *fase de turismo temprano o prototurismo* (González, 2007). Posteriormente, el establecimiento de diversas rutas marítimas comerciales entre el Reino Unido y las Islas Canarias, a finales del siglo XVIII, harán viable el tránsito de pasajeros entre ambas regiones. El conjunto de estas primeras escalas en las islas se basarán en un turismo de salud escaso y elitista que se asentará en las vertientes de barlovento, en entornos



próximos a las capitales insulares. Se inicia de esta forma la *época antigua del turismo*, que se prolongará hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (Cruz, 2001).

## 2.2 *Época antigua del turismo*

La *época antigua de turismo* se subdivide a su vez en diferentes periodos marcados principalmente por los acontecimientos bélicos. Tras el establecimiento de rutas comerciales entre el viejo continente y el archipiélago canario, hecho que permitió establecer una importante corriente de visitantes entre algunos países europeos y las Islas Canarias, se inicia el turismo en las islas (Domínguez, 2008). De esta forma, se da comienzo al *periodo de iniciación del turismo en Canarias*, fase de desarrollo turístico que abarcará desde finales del siglo XVIII hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial.

### A - El nacimiento del turismo (finales S. XVIII – finales S XIX)

Durante este primer periodo de desarrollo turístico, la sociedad canaria era eminentemente agraria, especializada en el monocultivo de la *cochinilla*, parásito de la tunera utilizado como tinte natural. La actividad económica estaba dominada por numerosas empresas e inversiones británicas, las cuales casi monopolizaban el comercio, la agricultura y las comunicaciones marítimas. Los británicos, fueron además los que impulsaron las operaciones bancarias y el inicio del turismo en las islas (Cruz, 2001). Reflejo de esta pujanza británica será la publicación por aquellos años de las revistas en lengua inglesa *The Canary Islands Review* y *The Canary Islands Gazette*.

Este desarrollo comercial dará lugar a que las Islas Canarias sean cada vez más conocidas en el extranjero y ello se refleja en la publicación de diversas guías turísticas, como la de Stone (1887), o Brown (1889) (Hernández, 2007). El británico Latimer (1886), escribió en su libro *Porqué escogimos Canarias*, (1888) “muchos desean escapar de nuestro duro invierno e irritante primavera (...) encontrando en Canarias grandes ventajas para aprender más de estas Islas, de las que se podrá disfrutar tanto de un gran conocimiento como de su buen clima (Latimier, 1888; 3 en Hernández, 2007). El británico Brown, en 1889 será uno de los primeros en hacer referencia a Maspalomas en su guía inglesa sobre Canarias y Madeira. Posteriormente, otros intelectuales como la escritora Agatha Christie, el filósofo Unamuno, o el premio nobel José Sousa Saramago, entre otros, visitarán las islas, y algunos de ellos establecerán ahí su residencia permanente.

Otro factor determinante en el desarrollo turístico de las islas fue el establecimiento de rutas comerciales con el África occidental que dieron un fuerte impulso a la construcción de instalaciones portuarias, lo que será clave para el desarrollo económico y social de las futuras generaciones. Si el flujo de turistas se vio favorecido por la mejora considerable de las infraestructuras marítimas (Hernández, 2007), la principal de estas infraestructuras portuarias será sin duda la construcción del Puerto de Luz y Las Palmas, según el proyecto del ingeniero Fernando León y Castillo, cuyas obras se iniciarían en 1883 y finalizarían en 1903 (Cruz, 2001). A finales del siglo XIX esta infraestructura ya se habría convertido en el principal fondeadero de las islas y su culminación implicará la mejora sustancial de las conexiones con el continente

europeo. Estas infraestructuras permitieron incrementar la actividad comercial que desarrollaban los británicos en el Puerto de la Luz, mejorando sustancialmente el abastecimiento isleño y las exportaciones agrícolas del país.

A finales del siglo XIX, el establecimiento de estas rutas marítimas entre Europa y África occidental, haciendo escala en Las Palmas permitió el establecimiento de un sistema regular de viajeros, lo que supondrá el empuje definitivo del turismo en las islas. Entre estas navieras, destacó la inglesa *Elde & Dempster Lines*, la cual crearía posteriormente la filial *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* que comenzaría a operar las primeras rutas interinsulares. Otra de estas navieras sería la *Unión Castle Line*, que proveía rutas entre el Reino Unido y Sudáfrica, o la también británica, *Yeoward Line*, la cual introdujo por primera en el transporte marítimo el concepto de ocio, al organizar los primeros cruceros de la época (Cantero & Mauricio 2012: 28).

#### B - Inicio del turismo en las islas (finales S. XIX – 1ª Guerra Mundial)

A finales del siglo XIX se dará definitivamente el impulso al desarrollo turístico en las islas con la apertura de los primeros *Health Resorts* en Las Palmas y el Puerto de la Cruz, los cuales darían acogida a los visitantes que llegaban a las islas gracias al aumento de la accesibilidad que los avances en infraestructuras y comunicaciones proporcionaban. Esta será la primera oferta de alojamiento turístico, creada exclusivamente para el ocio de las personas que buscaban el disfrute del clima y del mar (Cáceres, 2001)<sup>3</sup>.

Estas circunstancias dan lugar a que a partir de la década los ochenta del siglo XIX se pueda desarrollar en Canarias un incipiente turismo de salud. Miles de enfermos se desplazan hasta las islas de Gran Canaria y Tenerife para tratar de curar o aliviar enfermedades comunes de la época como, por ejemplo, la tuberculosis (González, 2007). Este hecho hace que se asiente en las islas una colonia estable de extranjeros entre los que destacan los ingleses, los alemanes y los franceses. Uno de los primeros enclaves será en el Valle de la Orotava (Tenerife), debido a sus excelentes cualidades climáticas y paisajísticas. En Gran Canaria, los empresarios ingleses vinculados a la actividad comercial del Puerto darán apertura al primer hotel de Las Palmas, el Hotel Metropol (1894), situado frente al mar en el actual distrito de Ciudad Jardín. Posteriormente, próximo a este último hotel se construirá el Hotel Santa Catalina (Figura 1), de promoción pública y aún en funcionamiento actualmente. En este hotel se hospedarían personajes tan ilustres como Winston Churchill, o Gregory Peck. Para el año 1905 la ciudad de Las Palmas contará ya con seis hoteles, el Hotel Santa Catalina, el Metropole, el Quiney, el Cuatro Estaciones, la Unión y el Hotel Montañesa. A estos seis, habría que sumar otros tres en el puerto de La Luz, el Rayo, el Tranvía, y La Marina (Zumbado, 1905 en Hernández, 2007).

A parte de estos hoteles vinculados a la costa, en este periodo también se desarrollan en Gran Canaria hoteles en zonas interiores con alta calidad paisajística y ambiental, vinculados al golf y otros deportes introducidos en la isla por los británicos, como el tenis, el críquet, el fútbol. Es de destacar que en Gran Canaria se inaugure el 17 de diciembre de 1891 el que será el primer Real Club de Golf de España, vinculado al Hotel Santa Brígida (aún en funcionamiento) (Figura

<sup>3</sup> Para ampliar información (Uwe Riedel, 1972 en Cáceres 2001: 23).

1), y al hotel Bellavista, ambos situados en Tafira (Cáceres 2001: 24). Para el año 1911 Las Palmas contaría ya con una quincena de hoteles y alrededor de unos 3.500 turistas anuales. El resto de alojamientos en esta isla consistía en diversas fondas o casa de huéspedes de baja calidad, ninguno localizado aún en la parte sur (Hernández, 2007).

Figura 1. Hotel Santa Catalina (Izquierda). Hotel Santa Brígida



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En algunos de estos hoteles se hospedaron personajes tan ilustres como la escritora inglesa Agatha Christie, quien en 1927 se refugiaría en los Hoteles Taoro del Puerto de La Cruz y en el Hotel Metropole (Figura 2) de Las Palmas de Gran Canaria, para superar una fuerte crisis emocional. Durante esta breve estancia en Canarias, Agatha Christie finalizó su obra *El Misterio del Tren Azul*, e inicia otras dos novelas enmarcadas en el espectacular paisaje de las islas, *El enigmático Mr. Quin*, en La Orotava, y *Mrs. Marple y los trece problemas* en Agaete, Gran Canaria. Estas dos novelas acabarán siendo dos de sus mejores contribuciones. Tras quince días, la escritora regresa al Reino Unido, convirtiéndose en una entusiasta embajadora de estas islas. Posteriormente, ya en la década de los sesenta, Agatha Christie regresa a Las Palmas, ciudad que adoraba, dejando en ella una huella duradera e imborrable.

Figura 2. Hotel Taoro (Izquierda). Hotel Metropole



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

En estos años se ponen en marcha diversas iniciativas para fomentar el turismo en la capital, Las Palmas. En 1910 se crea la Sociedad de Propaganda y Fomento del Turismo de Gran

Canaria, con la idea de difundir la imagen turística de la isla por Europa. En este mismo año, se aprueban los estatutos de la *Junta de Turismo* presidida por el alcalde de la ciudad y el conde de la Vega Grande, con la idea de organizar, fomentar y promocionar el turismo en la ciudad y convertirla en un centro del turismo mundial (Hernández, 2007). Por otro lado, en estos años se inician los cruceros, los cuales hacen escala en el puerto de La Luz, aportando importantes beneficios a la ciudad. Y así se recoge en la última novela de Julio Verne *Agencia Thompson y Cía* (1893) (Cáceres 2001: 24). En este contexto y en la línea de potenciación de la actividad turística se inaugura en Las Palmas en 1909 el Real Club Náutico de Gran Canaria para ofrecer un lugar de relación social a los viajeros que llegaban a la ciudad (Cruz, 2001).

En definitiva, en la fase de iniciación turística la mejora de las infraestructuras de transportes y comunicaciones, la ampliación de los recintos portuarios, la primera red de carreteras insulares, el desarrollo de los buques de vapor y, posteriormente, los vehículos motorizados, tuvieron un efecto en el incremento de visitantes que llegaban a las islas de Gran Canaria y Tenerife (Domínguez, 2008). Sin embargo, el impacto espacial de esta fase de desarrollo es aún muy escaso, ya que se trató de un turismo de élite para el que solo se construyeron algunos hoteles y balnearios de lujo (Rodríguez, 2007).

#### C - Periodo Bélico (1ª Guerra Mundial - Guerra Civil Española – 2ª Guerra Mundial)

Tras un primer periodo expansivo, el inicio de La Primera Guerra Mundial (1914-18) dará lugar a la primera gran crisis turística en las islas. Este hecho supondrá un brusco parón para el que hasta ahora había sido un brillante desarrollo, provocado principalmente por la drástica disminución de los transportes marítimos, lo que produjo un aislamiento que impidió mantener un movimiento regular de viajeros. Esta primera gran crisis turística provocará, a su vez, el estancamiento de las inversiones y dará lugar a la primera gran incertidumbre respecto al desarrollo turístico de las islas.

Una vez finalizada la *Gran Guerra*, se reinicia débilmente el flujo de turistas. Para algunos autores, el periodo comprendido entre el final de la Primera Guerra Mundial y el inicio de la Guerra Civil Española es considerado como la segunda etapa de desarrollo turístico en Canarias. Domínguez (2008) considera este periodo como la época de la expansión turística, pero la alarga hasta el inicio del turismo de masas tras la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, otros autores como Cruz (2001) sitúan este periodo de desarrollo turístico entre el año 1931 y 1955, hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial, aunque dividiendo este periodo en dos fases, la primera hasta el año 1936 con el inicio de la Guerra Civil Española, y la segunda hasta el año 1955, año de la liberación económica del régimen franquista.

A pesar de que la contienda bélica generaba un contexto no favorable, se siguen poniendo en marcha iniciativas con el objetivo de promover el desarrollo turístico. Durante el transcurso de este conflicto bélico, el 7 de julio de 1915, se funda en el Gabinete Literario de Las Palmas la *Sociedad Fomento y Turismo de Gran Canaria*, precedente del *Sindicato de Iniciativas y Turismo*. Dicha sociedad, activa hasta el 11 de noviembre de 1928 debía ocuparse del fomento del turismo en la Isla de Gran Canaria con el objetivo de impulsar el desarrollo turístico una vez finalizado el conflicto bélico. Entre sus proyectos se cuentan iniciativas que hoy podrían ser consideradas como parte de un Plan de Excelencia Turística, como por ejemplo, el alumbrado



y arbolado del viario, la organización de eventos como conciertos o las fiestas del carnaval (Fomento del Turismo de Gran Canaria, 1917:5 en Hernández, 2007), o la promoción de un paseo marítimo en la Playa de Las Canteras Es en esta época, cuando Don Domingo Doreste Rodríguez, conocido como Fray Lesco, acuña para la isla de Gran Canaria el eslogan *Continente en Miniatura*, tratando de expresar la gran variedad climática y paisajística que poseía la isla (Cruz 2001:37).

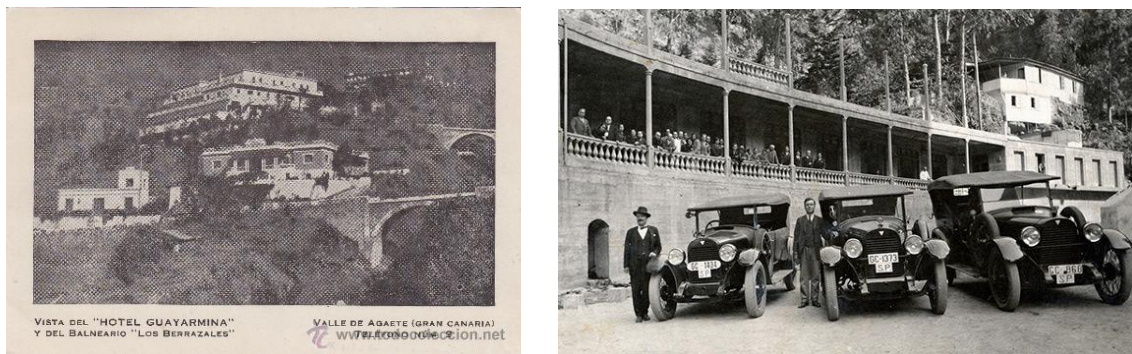
En el año 1928 se instaura el *Patronato Provincial de Turismo*, con el objetivo de fomentar el desarrollo turístico. Entre sus prioridades, dar un impulso a la restauración de las instalaciones hoteleras y promover la construcción de nuevos establecimientos *alojativos*. Para el año 1934, Las Palmas cuenta con una docena de hoteles y, si bien el resto de la isla seguiría al margen de la corriente turística, comienza a dar soporte con sus paisajes al turismo de la capital (Hernández, 2007). Esta sociedad se encargaría de la promoción exterior de la isla, de fomentar políticas de embellecimiento del paisaje y se preocuparía en dar a conocer la cultura popular canaria. Todas estas iniciativas tratarían de introducir en el mercado turístico canario el creciente fenómeno del turismo organizado a través de agencias de viaje, el cual comenzaba a tomar forma. A pesar de todo, estos primeros intentos para volver a promover el turismo fueron difíciles y poco fructíferos, y una vez finalizada la contienda bélica no se pudo reestablecer el desarrollo turístico anterior. Este hecho es debido a diversos factores, como, la mala situación económica y política del Reino de España, el retroceso de las comunicaciones marítimas y una infraestructura hotelera que se había deteriorado durante los últimos años quedando obsoleta. Como ejemplo, durante la contienda bélica habrían cerrado los hoteles Santa Catalina y Metropol, el Victoria y el Santa Brígida (Hernández, 2007).

Finalmente, el despegue económico que se produjo en la Europa de los años 20, y el paulatino restablecimiento de las conexiones marítimas con el *viejo continente*, permitió que volviera a fluir hacia las islas el turismo sanitario, aunque ya comenzaba a ponerse de moda el turismo de baño, el cual se va organizando espacialmente en torno a la playa de Las Canteras (Riedel, 1972: 523 en Hernández, 2007). Este seguiría siendo un turismo de élite y de alto poder adquisitivo, pero comienza a gestarse lo que será el modelo turístico vacacional de sol y playa, y más, concretamente, el *turismo de invierno* en Canarias. Este turismo invernal se comienza a desarrollar junto al mar en latitudes cálidas, convirtiéndose Canarias en su máximo exponente. Para dar cabida a este incipiente turismo, comienza a urbanizarse el istmo de Guanarteme, en Las Palmas, en lo que era una lengua de arena que unía la isla con la isleta de norte a sur. Este nuevo desarrollo turístico litoral, ya a escala urbana, convive aún con los hoteles emplazados en las zonas de medianías (Figura 1). Por otro lado, el establecimiento de excursiones alrededor de la isla dará lugar a que se desarrollen por todo el territorio insular algunos establecimientos turísticos relacionados con las aguas termales, como lo sería el balneario de Los Berrazales de Agaete o el de Azuaje en Firgas (Figura 3) (Domínguez, 2008).

Un factor fundamental en esta época sería el inicio de la promoción de los primeros aeropuertos isleños. En 1920, a partir de la solicitud del cónsul de Francia en las islas de unos terrenos para el aterrizaje de un avión francés con la intención de establecer un servicio aéreo comercial entre Francia y sus colonias africanas, dará lugar el inicio de los estudios para promover una infraestructura de este tipo en las islas. Previamente, hidroaviones habían ya amerizado en las bahías de la Luz y de Gando durante el transcurso de los frecuentes raids de la época entre los tres continentes (Hernández, 2007). Pero será finalmente en 1930 cuando se

autorice definitivamente la construcción del primer aeropuerto en la isla de Gran Canaria (Cruz, 2001). Se comienza a cambiar el concepto de transporte marítimo, pasando de ser un mero medio de transporte a una nueva forma de viajar, considerada ociosa y placentera. Por aquel entonces destaca la compañía Cunard Line con sus rutas atlánticas y escalas en Las Palmas de Gran Canaria.

Figura 3. **Balneario de los Berrazales (Izquierda). Balneario de Azuaje**



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

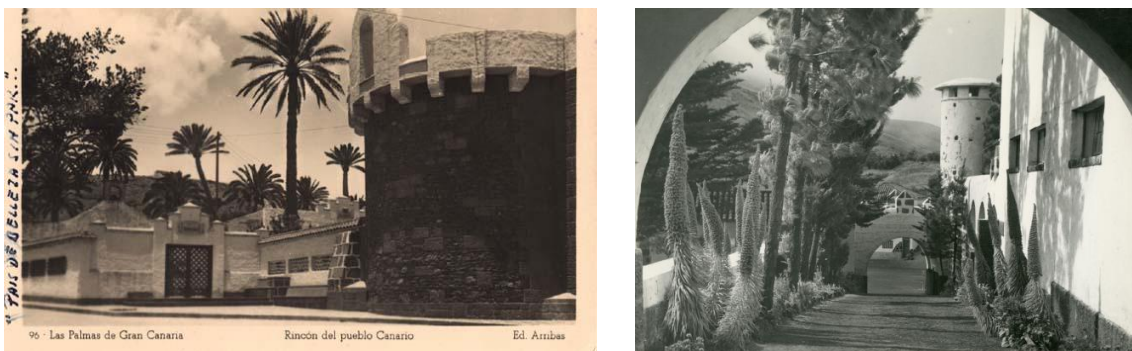
Previo al inicio de la Guerra Civil Española se sustituyen en 1934 las sociedades turísticas anteriores por el Sindicato de Turismo, cuyos principales defensores fueron Domingo Doreste (Fray Lesco) y los hermanos Martín-Fernández de La Torre. Entre sus principales actuaciones se encontró la urbanización y ornato de la playa de Las Canteras, la potenciación de la cultura canaria, el arbolado de la ciudad o el proyecto de un albergue en La Cruz de Tejeda (Hernández, 2007). En una conferencia pronunciada en 1936 por Néstor Martín Fernández de la Torre, este dirige por primera vez su mirada hacia el sur de la isla, Maspalomas.

El inicio de La Guerra Civil Española (1936-1939) dará lugar a la segunda gran crisis turística en el archipiélago, la cual se prolongará hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Ello supondrá una nueva paralización de la actividad turística aunque, según diversos autores, su impacto no llegaría a ser tan intenso como lo fue la Primera Guerra Mundial (Domínguez, 2008). En estos años de crisis, y tras la muerte de Néstor Martín, el Ayuntamiento de Las Palmas encarga a su hermano, el arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre el diseño y materialización de algunas de las propuestas ideadas por su hermano siguiendo la idea global de búsqueda de una identidad cultural canaria, englobando otros aspectos culturales como los trajes tradicionales, las canciones populares o la gastronomía. Entre sus obras destacan el Pueblo Canario, el Parador Nacional de Tejeda (Figura 4), la restauración del Castillo de la Luz, la Casa del Turismo, el Mirador de Bandama o la reconstrucción del Hotel Santa Catalina. Todos estos proyectos tienen en común la representación de una arquitectura vernácula, tradicionalista, *tipista*, donde se intenta representar un estilo arquitectónico canario a partir de la combinación de diferentes elementos vernáculos. Por contra, con la inauguración del Gran Hotel Parque (Figura 5) a comienzos de los años 40 (Hernández, 2007), se da entrada en las islas de un estilo arquitectónico más internacional.

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), se comienza a restablecer de nuevo la actividad turística impulsada por el crecimiento económico en los países occidentales

así como el avance en los derechos sociales de los trabajadores. Estos factores darán lugar a un cambio sustancial respecto al modelo turístico anterior, sentando las bases de lo que será el turismo vacacional de masas (Cáceres 200: 25). Pero el desarrollo turístico seguirá siendo muy débil debido al bloqueo ejercido en los puertos españoles por la *Declaración de Postdam* (1945). Mediante esta declaración, las potencias ganadoras de la Segunda Guerra Mundial condenaban al régimen de Franco bloqueando los puertos españoles y la frontera pirenaica con Francia.

Figura 4. Pueblo Canario (Izquierda). Parador Nacional Cruz de Tejeda



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 5. Hotel Parque (1936)



Fuente: www.maspalomasahora.com / Desconocido.

A partir de los años cincuenta, el turismo vuelve a tomar cierto protagonismo. Estos años serán también especialmente prolíferos en iniciativas turísticas. Como ejemplo, se comienza a publicar la revista del Sindicato de Iniciativas y Turismo denominada *Isla* (Hernández, 2007). Por otro lado, el Director General de Turismo visita la isla de Gran Canaria para estudiar los potenciales turísticos de su paisaje. En 1949 se abre el Parador de la Cruz de Tejeda (Riedel, 1972 en Hernández, 2007) y, en 1956 se finaliza el Pueblo Canario, que albergará la obra del artista Néstor Martín Fernández de la Torre. Finaliza de esta forma la época antigua del turismo dando inicio al que posteriormente será el turismo vacacional de sol y playa, es decir, un nuevo modelo turístico con la irrupción del turismo de masas.

Por otro lado, por primera vez se presta atención al *Sur*. En 1945, el Director General de Turismo Luis Bolín Bidwell habría ya visitado el sur de Gran Canaria para conocer las



posibilidades turísticas de la Playa de Maspalomas y, tras la visita de la zona, exalta al alcalde de Las Palmas la potencialidad turística del lugar, exaltando la preocupación por potenciar el turismo en una zona que luego será uno de los desarrollos turísticos más importantes del mundo. Posteriormente, en 1952 la Revista *Is/a* exponía que “entre las realizaciones de interés turístico de carácter urgente, ha pasado a ocupar el primer plano la construcción de la Ciudad Turística de Maspalomas. Hemos sido siempre tenaces defensores de esta obra trascendental y asumida hoy por el Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, tenemos plena confianza en su próxima realidad” (Revista *Is/a*, nº9, 1952 en Hernández, 2007). En 1953, el arquitecto Nicolás Rubió Tudurí redacta el anteproyecto para las primeras instalaciones turísticas de Maspalomas. En los años siguientes se redactaron los primeros los primeros planes de urbanización, que permitieron tantear las posibilidades del lugar e interpretar las necesidades del futuro.

### 2.3 *Época moderna del turismo*

Con la irrupción del turismo de masas, los conflictos bélicos serán cada vez menos influyentes en el desarrollo turístico. Cáceres (2001) divide la época moderna del turismo en tres fases marcadas por periodos de fuerte disminución de la demanda, acaecida ésta a su vez por los efectos colaterales de las crisis energéticas iniciadas de los años 1974 ó 1990. Es en estas circunstancias desfavorables cuando se produce una reestructuración del sector para adaptarse a las nuevas exigencias de la demanda. Estas fases va a ser la fase de iniciación del turismo de masas, entre los años 1960-1974, la fase de conformación del turismo de masas, que se prolongaría hasta principios de los años noventa y, finalmente, *la fase de consolidación del turismo de masas* que va a tener lugar a lo largo la década de 1990 (Cáceres 2001: 27). Otros autores como Antonio Cruz (2001) han identificado este periodo como la *fase de transición turística*, que abarcar desde la mitad de los años cincuenta hasta la década de los ochenta con la promulgación del *Estatuto de Autonomía de Canarias*.

#### A - El restablecimiento del turismo (1955 – 1960)

Tras la apertura económica del país, marcada por el Pacto de Madrid en 1953 que suprime el bloqueo económico establecido por las potencias occidentales y la posterior visita del presidente de los Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower a España en 1959, se comienza a reestablecer el flujo de turistas e inversiones en el país. El 15 de diciembre de 1955 España es admitida en la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y en 1959 ingresa en la actual Organización Europea de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) (Cruz 2001: 52). Este nuevo contexto político y económico permitió que el Puerto de La Luz y Las Palmas volviera a animarse con la llegada de numerosos *paquebots* o *transatlánticos*. Sus numerosos pasajeros aprovechaban la escala en la isla para visitar la ciudad, realizar excursiones, o a hacer compras, lo que ayudó a revitalizar el comercio de la zona (Cruz 2001: 45).

Tras el plan de estabilización y liberalización de la economía, y previendo un fuerte desarrollo turístico la Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Información y Turismo redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias (1962) (Cruz 2001). En el archipiélago también se comienza a tomar conciencia de la dimensión del fenómeno y se crean instituciones para el estudio, la formación y el soporte al desarrollo turístico. En esta época

también se crean instituciones privadas con el objetivo de participar en el desarrollo turístico. Esto dio lugar a que aparecieran las primeras compañías hoteleras y de administración turística de capital canario. Entre ellas, en 1959 se crea el *Centro de Iniciativas y Turismo* (CIT), en substitución del Sindicato del Turismo. Éste fue el único organismo turístico insular de carácter privado que intentó promover ideas e iniciativas para mejorar las condiciones socioeconómicas de Gran Canaria mediante el desarrollo turístico (Cruz 2001: 60). En 1964, el *Instituto Canario de Estudios Económicos* promueve la *Sociedad Anónima para la Expansión de Canarias* (SAECA). Su función era la creación de nuevas empresas turísticas, mercantiles e industriales, además de dar apoyo a las ya existentes. En la misma línea, la *Caja Insular de Ahorros de Canarias* funda en 1966 *Promociones Turísticas Canarias* (PROTUCASA).

Por otro lado, es de destacar que sin los grandes avances en aviación que tuvieron lugar en la segunda mitad del siglo XX, no habría sido posible el espectacular desarrollo turístico que se produjo en las islas en estas décadas. En 1952 comienzan a aterrizar en la bahía de la Luz (Las Palmas) los primeros hidroaviones *Short Solen* de la compañía inglesa *Aquila Airways*. Posteriormente, aparatos bimotores de hélice comienzan a hacer el trayecto entre el norte de Europa y Canarias con varias escalas en un trayecto que duraba tres días. Pero el hito que marcaría el cambio de ciclo sería la llegada en 1957 al Aeropuerto de Gando del primer vuelo chárter procedente de Estocolmo y operado por la compañía sueca *Transair AB* con 54 pasajeros a bordo. En 1960, la compañía KLM reduciría el trayecto a diez horas al incorporar nuevos aviones cuatrimotores. Pero será finalmente con la llegada del motor a reacción, el cual permitió reducir el trayecto a sólo cuatro o cinco horas y aumentando, a la vez, la capacidad del pasaje, cuando se producirá definitivamente el aumento exponencial en el número de turistas. (Cantero & Mauricio 2012: 32). Por otro lado, el crucero turístico se va consolidando y vuelve a gozar de gran popularidad. Esta concepción ociosa del transporte marítimo se combinará con los nuevos modos en transporte aéreo y va a convertir al Puerto de la Luz en puerto base de embarque y desembarque de *crucelistas*. Durante estos años harán escala en la isla grandes trasatlánticos, como los famosos *Queen Elizabeth* o *Queen Mary*. Todos estos avances irán dando forma a un incipiente turismo de invierno en unas islas que gozan de un clima templado durante todo el año, lo que se convertirá en su principal valor.

En un intento de regular lo que ya se avistaba como un descontrolado desarrollo turístico, se promulgan numerosas leyes, decretos, ordenanzas y normativas turísticas. Sin embargo, el amplio marco legal no se aplicó correctamente, debido a que las administraciones públicas no lo hicieron cumplir. Cruz (2001) cita la Ley de 1956 sobre *Régimen del Suelo Urbano*, (reformada posteriormente en 1975), la cual sirvió de marco legal para el desarrollo de las urbanizaciones turísticas. A su amparo se masificaron las costas canarias, en las cuales habría que haber aplicado una legislación más acorde al limitado territorio canario. De hecho, uno de los fracasos de la administración en todo este proceso acelerado de ocupación del litoral fue la falta de ordenación territorial, lo que impidió un desarrollo urbanístico y turístico equilibrado (Cruz 2001: 51).

En el año 1959, el *Plan de Estabilización Económica de Ullastres*, basado en la economía de mercado y rompiendo con el anterior sistema económico autocrático y militar (Cruz 2001: 52) permitió potenciar aún más la actividad turística y aumentar las inversiones extranjeras (Hernández, 2007). Estos hechos fueron muy relevantes para la economía canaria, la cual logró internacionalizarse y reestablecer la actividad turística con Europa. Ello permitió un

crecimiento turístico continuado y un fuerte ingreso de divisas que facilitó la acumulación de capitales, el desarrollo de la industria y la estabilización de la economía (Cruz 2001: 52).

#### B - Fase de iniciación del turismo de masas (1960 – 1974)

En la década de 1960 despegó definitivamente el *desarrollo turístico masivo*. Para Cáceres (2001) la fase de iniciación de turismo de masas se prolongaría hasta 1974. Domínguez (2008) sitúa esta fase de desarrollo desde los inicios de los años sesenta hasta finales de siglo. En cambio, Cruz (2001) considera que sigue siendo la fase de transición turística. Para Cantero & Mauricio (2012) en esta primera *fase de iniciación al turismo de masas* en Canarias se desarrolla lo que considera el inicio del *turismo de primera generación*<sup>4</sup> (Cantero & Mauricio 2012), la cual se prolongará hasta el inicio los ochenta. Otros autores, consideran que en esta primera fase de turismo masivo se desarrolla el turismo de segunda generación, con la introducción del turismo vacacional en la ribera mediterránea siguiendo los postulados del *fordismo*.

El turismo que se desarrolló en estos años sentará las bases del que será el actual modelo turístico masivo vacacional de sol y playa, nacido de la recuperación económica y el restablecimiento de los derechos sociales en la Europa de la postguerra. Este despertar económico fue capitalizado por la apuesta del gobierno Español de la época al impulsar las políticas económicas desarrollistas, que propiciaron la transformación y modernización económica del país. Como reflejo de este despertar turístico se publican en Las Palmas los semanarios en inglés *The Canary Islands Sun* y *Canary Islands Touring*, en 1964 y 1966 respectivamente.

En estos años se produce un gran desarrollo turístico en Las Palmas en torno a su principal recurso turístico, las playas de Las Canteras. A principios de los sesenta se abandonan definitivamente los hoteles situados en las zonas de medianías, entre ellos el emblemático hotel Santa Brígida (Gran Canaria), a la vez que se va concentrando la actividad turística en los nuevos desarrollos urbanos en las zonas costeras. Se recurre inicialmente a los emplazamientos donde ya existía una cierta infraestructura hotelera, comercial o de servicios, como ocurrió en la Playa de las Canteras o en el Puerto de la Cruz en Tenerife. Otros factores también ayudaron a este incipiente desarrollo turístico, como es la variada y atractiva oferta comercial de la ciudad que generaban los puertos francos, lo que atrajo a numerosos compradores de toda el África Occidental.

En esta década, a diferencia de la primera fase de desarrollo turístico caracterizada por su sello británico, destacar la fuerte influencia nórdica y alemana, los cuales introdujeron un nuevo tipo de alojamiento, el *extrahotelero*. Otro de las aportaciones del turismo escandinavo fue el vuelo chárter, que dentro de un paquete turístico (*package tour*) ofertaba por primera vez en un mismo producto avión, traslados y alojamiento, abaratando considerablemente los gastos del viaje. Hay dos aspectos importantes en todo este proceso de ocupación del espacio turístico: uno son los movimientos especulativos en torno a las expectativas de desarrollo turístico y,

---

<sup>4</sup> En contra de esta opinión, el turismo de primera generación es considerado en términos generales el turismo desarrollado en la época antigua del turismo, y se corresponde con los primeros desarrollos turísticos en las costas del Canal de la Mancha.

dos, el proceso de intervención del capital inmobiliario en toda esta fase. CIES<sup>5</sup> (1974) estableció tres fases, una primera hasta el año 1965, en que el desarrollo hotelero es casi exclusivamente en Las Palmas y el promotor es una persona física propietaria y explotadora del establecimiento. Una segunda fase, hasta el año 1969, destaca la construcción de apartamentos por sociedades anónimas de capital escandinavo. Una tercera fase hasta 1974 donde destaca la aparición de capital alemán y belga que construye apartamentos de alta densidad en el sur de la isla (Cáceres 2001). En las dos últimas fases primó el apartamento y los hoteles de dos y tres estrellas, producto demandado por los turistas nórdicos.

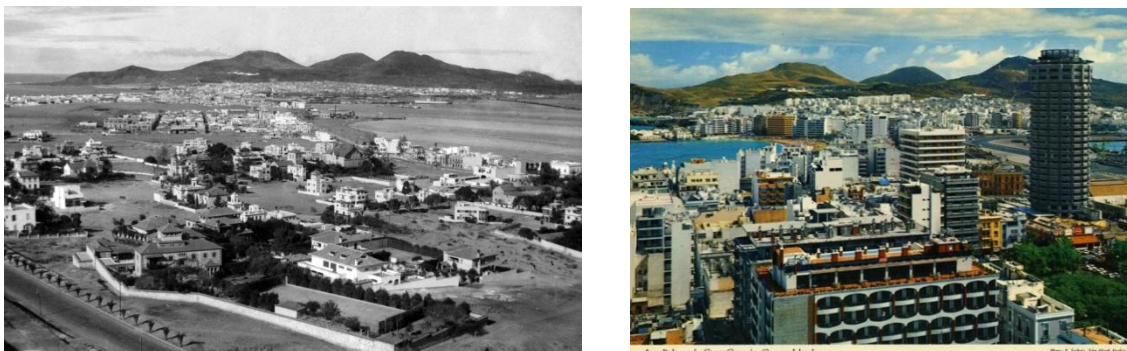
Todo este desarrollo turístico provocó una gran transformación espacial en el frente marítimo de la ciudad (Imagen 6), pasando de un frente compuesto por edificaciones de una o dos plantas a edificaciones de mayor altura en forma parabólica para evitar hacer sombra sobre la playa. Esta transformación se extendió por un área de influencia mucho mayor a la del mero frente marítimo, produciendo una gran transformación urbana en todo el istmo que une la ciudad con La Isleta<sup>6</sup> (Imagen 7) cuya estructura del suelo se fue conformando en micro parcelas, factor que posteriormente supuso uno de los principales obstáculos para la renovación turística de esta zona.

Figura 6. Playa de Las Canteras



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 7. Istmo de Las Palmas (1970 – 1980)



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

<sup>5</sup> Centro de Investigaciones Económica y Social.

<sup>6</sup> La Isleta es una pequeña península (11 km<sup>2</sup> de superficie) situada al norte de la Isla de Gran Canaria (Islas Canarias), unida al resto de la isla por un istmo de arena



Como novedad en esta fase se comienza a tantear la posibilidad de colonizar nuevos territorios turísticos, lo que dará lugar a una profunda y acelerada transformación de todo el territorio. En la isla de Gran Canaria se apuesta decididamente por *el Sur* (Figura 10), lo que marcará un hito en el desarrollo turístico del archipiélago. El pistoletazo de salida lo dará del Conde de La Vega Grande (Alejandro del Castillo) con la adjudicación en 1962 del concurso internacional de ideas Maspalomas-Costa Canaria para el diseño de una gran urbanización turística en el sur de la isla, del cual el atelier francés S.E.T.A.P. obtuvo el primer premio Este hecho potenciará definitivamente el modelo turístico masivo en su mayor expresión, lo que consolidará definitivamente la industria turística como la primera del archipiélago (Cantero & Mauricio 2012: 28). Una vez se comienza a comercializar este nuevo e incipiente destino, la vorágine constructiva será de tal magnitud que no permitirá que se desarrolle una planificación adecuada. Este proceso urbano se inicia con la urbanización de San Agustín (Figura 11) y, en los años sucesivos se extenderá hacia el norte y el sur, en dirección a El Veril y Playa del Inglés (Figura 12).

Figura 8. **Palas Hotel (1965-1970) (Izquierda). Hotel Don Juan (1967)**



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 9. Hotel Concorde (1967) (Izquierda). Hotel Santa Catalina (1960-1970)



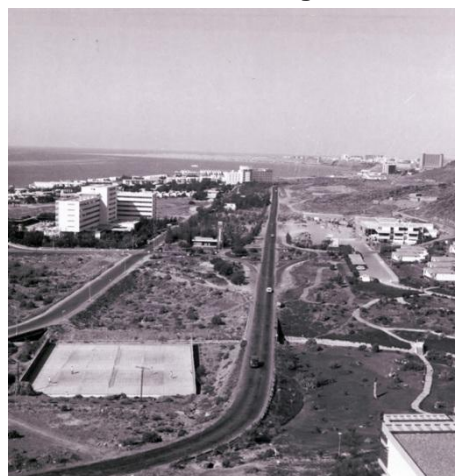
Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).

Figura 10. Maspalomas (Década 1940)



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

Figura 11. Restaurante La Rotonda (Izquierda). Urbanización de San Agustín



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)



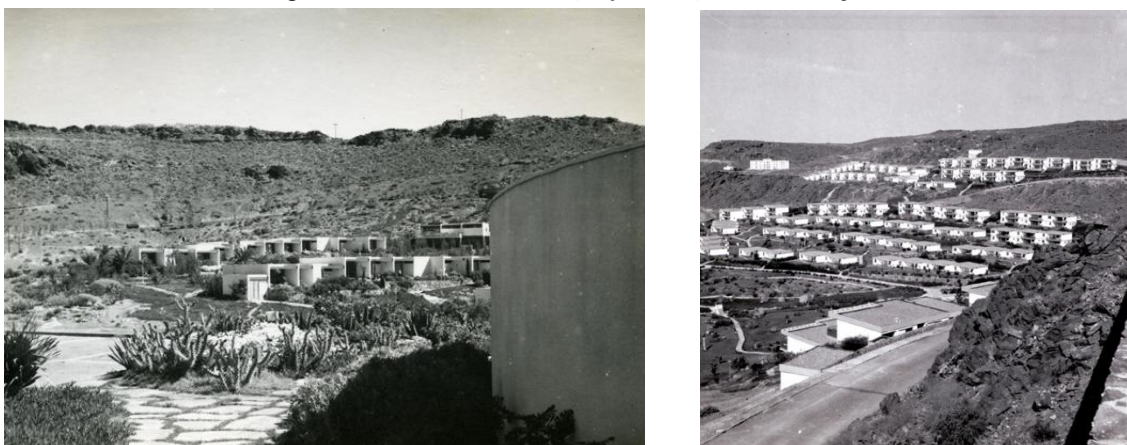
Figura 12. Urbanización de Playa del Inglés



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC)

Los empresarios suecos son los primeros que comienzan a edificar *el sur*. En un primer momento construyen Nueva Suecia y Rocas Rojas (Figura 13). Les seguirán los empresarios alemanes amparados en la Ley Strauss (1968-1972) (Hernández, 2007). Tampoco faltarán las inversiones de capital canario, como la sociedad *HORESA* fundada en 1957 por un grupo diverso de empresarios canarios que construirán las infraestructuras de alojamiento más emblemáticas de Maspalomas, el hotel Folías (1965) (Figura 14) y el hotel Costa Canaria, (1966), ambos en San Agustín, (Hernández, 2007). Posteriormente, financiado por Alejandro del Castillo al frente de la empresa AMURA en 1968 se construirá uno de los hoteles más lujosos de la época, el hotel Maspalomas Oasis, situado por primera vez fuera del área de San Agustín.

Figura 13. Nueva Suecia (Izquierda). Rocas Rojas



Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC).



Figura 14. **Hotel Folías (1965) (Izquierda).** **Hotel Oasis (1968)**

Fuente: La Provincia (09/06/2011). La Provincia (30/11/2012).

En esta década se produjo un gran proceso urbanizador vinculado a elementos característicos de las ciudades vacacionales como el paseo marítimo, los grandes centros de equipamientos deportivos y comerciales y de ocio, los espacios verdes que contribuyeron a formalizar la relación playa-ciudad, y la cohesión social y física del nuevo espacio urbanizado (Domínguez, 2008). Es de destacar también el desarrollo en 1972 del centro residencial de San Fernando para dar servicios a estas infraestructuras turísticas, San Fernando. Por otro lado, comienza a desarrollarse nuevos e incipientes desarrollo turísticos, como Puerto Rico en el Oeste de la isla (Figura 15).

Figura 15. **Puerto Rico**

Fuente: Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (FEDAC) / Desconocido.

Con el inicio de la *industria del viaje* y la comercialización masiva y estandarizada del sol comienzan a entrar en el sector turístico empresas con mayor cuota de mercado y mayor respaldo financiero. De hecho, esta época será recordada popularmente como la época del *boom turístico*, debido a que implicó una importante transformación socio-económica y territorial en las islas (Domínguez, 2008), La economía insular, pasó de exportar productos agrícolas a la exportación de servicios de ocio a nivel industrial, hecho que implicó un mejora sustancial de calidad de vida en toda la población.

Esta apuesta decidida por la colonización de nuevos territorios dará inicio al declive turístico en la ciudad de Las Palmas, que perderá su posición dominante como centro internacional de turismo. En 1970 *el Sur* superará por primera vez en camas turísticas a Las Palmas, al incorporarse este año al mercado 31.000 nuevas camas en Maspalomas. A partir de este momento, el desarrollo turístico de las islas será imparable. Durante los años sesenta se mejorarán las infraestructuras, se construirán autopistas, y se amplían las pistas de aterrizaje y las terminales aeroportuarias para acoger a la gran demanda turística. En el año 1987 la demanda sobrepasará por primera vez las capacidades de alojamiento (Cantero y Mauricio 2012).

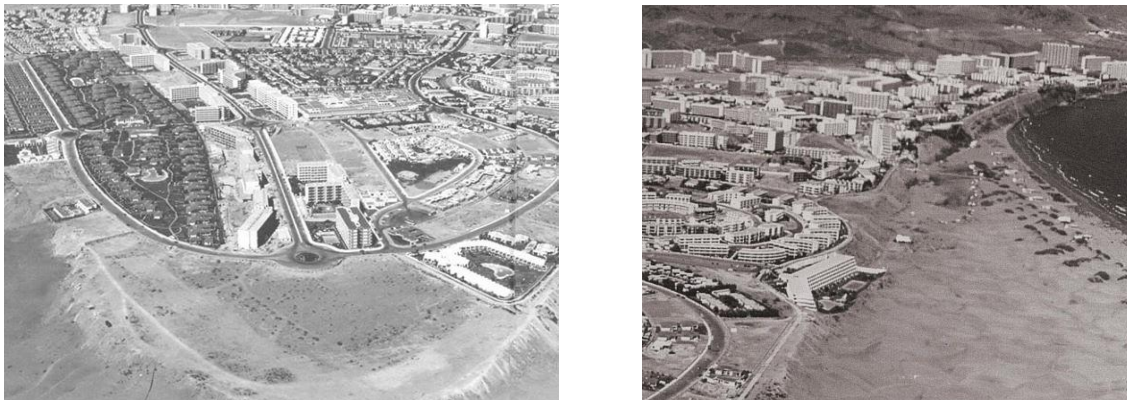
En este contexto expansivo se siguieron redactando leyes con el fin de ordenar el potente desarrollo turístico. Destaca la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, para regular las intervenciones urbanas en dichos espacios. Como apoyo a esta Ley, se fundó previamente la Empresa Nacional de Turismo, con el objetivo de potenciar la construcción de los alojamientos turísticos y todos los servicios anejos (Hernández, 2007). En 1963 se declara al Archipiélago Zona de Interés Turístico Nacional, lo que implicó que las islas recibieran fondos estatales para adecuar las infraestructuras de apoyo al turismo (Hernández, 2007). En 1962, en vistas al fuerte desarrollo turístico que vivía el archipiélago, el Gobierno de la Nación redacta el primer estudio para la planificación turística de las Islas Canarias, donde en vistas a una falta de previsión futura, advierte a las autoridades canarias de la necesidad de una planificación flexible que ordene el proceso urbanizador y evite la especulación.

Finalmente, la *crisis del petróleo de 1973*, los problemas que atrajo la Ley Strauss, y las dificultades y trabas políticas dieron lugar a la primera crisis turística del turismo de masas. Esta crisis, que se prolongó hasta 1976, paralizó muchos proyectos, y algunas zonas se convirtieron en auténticos cementerios de grúas. Muchos hoteles edificios de apartamentos y hoteles quedaron a medio construir arruinando a muchos inversores. Sin embargo, los inversores solventes que no dependían de la financiación, pudieron adquirir inmuebles a buen precio, sentando las bases del futuro desarrollo turístico (Cantero & Mauricio 2012: 38).

#### C - Fase de conformación del turismo de masas (1974 – 1990)

La fase de conformación del turismo de masa se caracteriza por la progresiva afirmación de un modelo turístico que será definitivo (Cáceres 2001: 34), pero que debido a la crisis de 1974 buscará la reducción de los costes de inversión y de explotación de los establecimientos turísticos en las zonas vírgenes del sur (Figura 16) donde los costes del suelo y por consiguiente de inversiones son menores. Se apuesta decididamente por el alojamiento *extrahotelero*. En la década de los 80, una vez superada la crisis, se construyen y entran en explotación gran cantidad de alojamientos turísticos, consolidando el *Sur*. A la vez se van creando los servicios complementarios necesarios.

Figura 16. Playa del Inglés



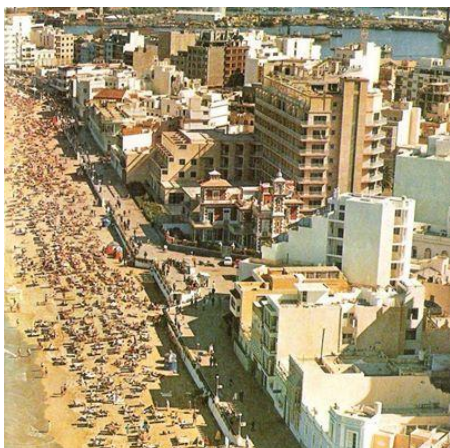
Fuente: [www.maspalomasahora.com](http://www.maspalomasahora.com) / Desconocido.

El *boom turístico* intensificará el irreversible declive turístico de la capital (Las Palmas) (Figura 17), la cual había sido hasta entonces el principal destino turístico del archipiélago. Las causas de este retroceso respondieron a diferentes factores, como las limitaciones físicas de espacio urbano del *Istmo*, una estructura de la propiedad muy atomizada, una estructura parcelaria en base a pequeñas dimensiones y falta de espacio para la instalación de nuevos equipamientos y servicios turísticos. Se trata, como expone Butler (1980), de un caso de estancamiento y declive producido por una saturación y la obsolescencia de un producto turístico que no pudo adaptarse a las nuevas necesidades del turismo de masas.

En esta época, en Maspalomas habrá un cambio sustancial en el proceso de urbanización turística, introduciendo una nueva tipología urbana de muy baja densidad siguiendo el modelo de la *ciudad jardín* de Howard. En el Campo Internacional (Figura 17) se optará por un modelo de muy baja densidad entorno a un gran campo de golf, un centro comercial y varios parques de ocio. La edificación optará por la tipologías de bungalós de máximo dos alturas. A su vez, se comienza a ocupar con pequeñas urbanizaciones cualquier espacio del territorio insular susceptible de explotación turística (Cáceres 2001: 38), principalmente en la costa oeste de la isla, entre Maspalomas y Mogán. Este será sin duda el mayor error en todo este proceso de *turistización* del litoral, lo que dio lugar a la *antropización* de casi todo el litoral sin respetar el paisaje.



Figura 17. Declive en la Playa de Las Canteras (Izquierda). Campo Internacional



Fuente: FEDAC / www.maspalomasahora.com.

Como ejemplo de toda esta vorágine constructiva, si sumamos las camas del municipio de San Bartolomé de Tirajana, (el cual no dispondrá de planeamiento general hasta el año 1996), y las del municipio de Mogán (se utilizó las normas subsidiarias aprobadas en 1987), se pasará de las 126.000 camas de los años 70 hasta las 430.000 camas actuales. El final de este periodo destaca también por la vuelta a los alojamientos de mayor categoría, primero los *apartohteles* y luego los hoteles de cuatro y cinco estrellas, introduciendo el concepto de media pensión. A principios de los años noventa, previo al inicio de la *Primera Guerra del Golfo* se produce una nueva crisis, lo que provocará una fuerte caída de turistas y una sobre oferta de plazas. Es entonces, entre 1988 y 1989, cuando el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana hace la primera moratoria suspendiendo licencias. En la década de los noventa, el Cabildo de la Isla toma la misma decisión (Cantero & Mauricio 2012, pág. 42). Estos serán los precedentes de la que será primera moratoria turística de las islas.

#### D - Fase de consolidación del turismo de masas (1991 – 2000)

La fase de consolidación del modelo turístico de masas en Canarias abarca desde el año 1991 hasta el año 2000 (Cáceres, 2001). Domínguez (2008) sitúa este periodo a partir de mediados de los noventa y Cruz (2001) retrocede en el tiempo para marcar el inicio de esta fase hasta la promulgación del Estatuto de Autonomía de Canarias en 1982. El inicio de esta fase de desarrollo turístico estará marcado por la Guerra del Golfo y la crisis económica que generó a principios de los noventa, dando lugar a una nueva paralización de las inversiones. Muchos empresarios canarios no pudieron hacer frente al pago de sus deudas y se vieron obligados a la quiebra. Una vez finalizado el conflicto bélico y tras graves incidentes acaecidos en otros países competidores del mediterráneo, la demanda volvería superar la oferta. En la segunda mitad de esta década se inicia una nueva etapa expansiva consolidando aún más los destinos turísticos canarios. En 1994 se pone en marcha la *Reserva de Inversiones de Canarias*, con el objetivo de fortalecer el empresario turístico local vinculado al negocio turístico (Cantero & Mauricio 2012, pág. 44). La *Reserva de Inversiones de Canarias*, se formalizó con el objetivo de estimular el esfuerzo inversor con cargo a recursos propios, es decir, la autofinanciación de las inversiones de las empresas que desarrollasen su actividad en Canarias.

A partir de mediados de esta década, cuando todo el suelo para uso turístico está ya regulado por algún documento de ordenación urbanística, se va ha tomado conciencia de la necesidad de controlar el crecimiento turístico. Y se inicia el debate de promover la renovación de las instalaciones turísticas obsoletas. Las operaciones en esta fase se centran básicamente en completar los espacios vacíos de los centros consolidados, ampliaciones y algún que otro pequeño nuevo asentamiento (Cáceres 2001, pág. 45). Destaca en esta fase las intervenciones en las zonas residenciales de servicio, como San Fernando, o El Tablero. En paralelo, se diversifica la oferta de alojamiento introduciendo nuevas formas de explotación inéditas en el archipiélago, como por ejemplo el *time-sharing*<sup>7</sup>, cuyo mayor exponente será Anfi del Mar (Figura 18). También se desarrollan nuevas urbanizaciones de alta calidad, adaptando el modelo *resort* implantado en destinos del Caribe, al desarrollo de hoteles de cuatro y cinco estrellas con gran calidad ambiental y estructurados entorno a espacios públicos de gran calidad. De esta forma, se introduce en Gran Canaria el modelo turístico de *tercera generación* (Cantero & Mauricio 2012), cuyo mayor exponente será la nueva urbanización de Costa Meloneras (Figuras 18 y 19), aunque sin olvidar otros emplazamientos como la nueva playa de Amadores.

Figura 18. Anfi del Mar (Izquierda). Costa Meloneras



Fuente: [www.anfi.com](http://www.anfi.com) / Desconocido.

El interés por desarrollar una nueva oferta complementaria también se intensifica. Se planifica la construcción de nuevos puertos deportivos, se construyen nuevos campos de golf y se ponen en marcha innovadoras instalaciones de talasoterapia y centros de bienestar (Cantero & Mauricio 2012: 47). Aparecen los equipamientos de nivel superior como parques temáticos, instalaciones deportivas, de salud, etc. En esta fase la oferta se presenta de forma más concentrada aumentando la dimensión de los productos turísticos. Se va produciendo una gestión unitaria y concentración de capital lo que es un síntoma de cambio. Por otro lado, crece el turismo alternativo, rural, agroturismo, de golf, de congresos, de salud, de ocio marítimo, cultural, temático, etc. (Domínguez, 2008). En esta fase se comienzan a sentar las bases de lo que será un nuevo modelo turístico masivo, el turismo *postfordista*, el cual convivirá con el modelo anterior.

La alta rentabilidad de explotación en este periodo superó con creces a las de la construcción dando lugar a un excedente que favoreció movimientos de capital para invertir en nuevos

<sup>7</sup> Time-sharing: Régimen de propiedad inmobiliaria compartida. Derecho de uso de una propiedad inmobiliaria durante un periodo determinado del año.

establecimientos amparados en las ventajas fiscales que otorgaba la Reserva de Inversiones de Canarias. A partir del año 2001 el Gobierno de Canarias inicia un proceso de paralización preventiva de toda la actividad constructiva con el objeto de fijar unas directrices de ordenación del turismo para garantizar un crecimiento futuro sostenible. La alta especialización turística del archipiélago hizo que no se notara la crisis económica resultante de los atentados de Nueva York en 2001. Esto indica que Canarias se había convertido ya en un destino sólido, con una oferta cualificada capaz de resistir situaciones críticas (Domínguez, 2008).

## 2.4 *Época contemporánea del turismo*

### A - Fase de estancamiento (2000 – 2010)

En el año 2000 el volumen de la demanda continuaba siendo importante, el sector turístico representaba ya el 60% de la economía del archipiélago con 10 millones de turistas extranjeros y 1,5 millones de turistas nacionales (Cáceres 2001: 47). Estos datos ponían de manifiesto el liderazgo de Canarias en turismo vacacional de sol y playa en temporada de invierno, con altos índices de ocupación durante todo año gracias a un clima suave y constante, permitiendo ofrecer un producto turístico muy competitivo. Ahora bien, a pesar de ofrecer como complemento a la oferta de sol y playa una variada oferta cultural y de ocio sigue siendo un producto estándar que no ha sido capaz de diferenciarse de otros destinos competidores. Dicho producto se ve además perjudicado por nuevos conceptos en los paquetes turísticos como el *todo incluido*.

La espada de Damocles que sigue amenazando los destinos canarios es el exceso urbanizador el cual ha ocasionado un grave deterioro ecológico y medioambiental en los ecosistemas naturales. Este hecho, sumado al mal estado de conservación de las instalaciones turísticas, el deterioro de la escena urbana y los cambios sociológicos de la demanda posicionan a muchos destinos en una posición competitiva muy desfavorable que los dirige hacia una inevitable fase de estancamiento y posterior declive. Las alarmas saltan, primero en la sociedad civil y luego en sus representantes públicos, los cuales desarrollan políticas y dictan leyes y decretos para, en primer lugar, contener las políticas expansionistas y, seguidamente, promover la recualificación de los destinos a partir de la regeneración urbana y la renovación de las instalaciones turísticas.

En este contexto, a principios de 2001, el Gobierno de Canarias puso en marcha la primera moratoria turística llevada a cabo en el archipiélago. De forma preventiva se paralizaron todas las construcciones turísticas, incluidas aquellas previstas en los Planes Insulares, a la espera de redactar las directrices de ordenación del turismo para Canarias. La Ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, (GOBIERNO DE CANARIAS, 2003); y posteriormente La Ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo, (GOBIERNO DE CANARIAS, 2009).

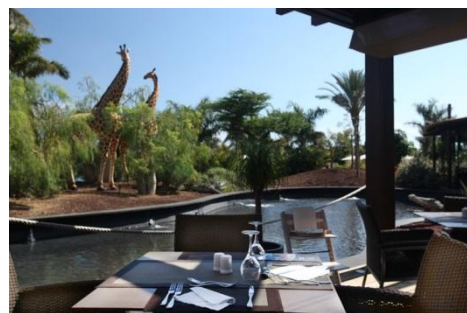
Por otro lado, se redacta el Decreto 1/2000 del 8 de mayo por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (GOBIERNO DE CANARIAS, 2000). El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria



PIO- GC, (Cabildo de Gran Canaria, 2010) y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria, PTEOTI-GC (Cabildo de Gran Canaria 2010b), con el objetivo de establecer unas previsiones de desarrollo territorial y turístico. Este último plan territorial se fundamenta en la ley 19/2003 de 14 de Abril de *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias* (GOBIERNO DE CANARIAS, 2003), y su posterior modificación la ley de 6/2009 de 6 de mayo de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo (GOBIERNO DE CANARIAS, 2009). Además, como derivados del PTEOTI-GC, los planes territoriales parciales, PTP-8 (Cabildo de Gran Canaria 2010a) y PTP-9 (Cabildo de Gran Canaria 2011).

Es de destacar en esta fase la dimensión internacional que ya han adquirido algunas empresas turísticas de capital canario. Éstas introducen en el sur de Gran Canaria el concepto de hoteles tematizados (Figura 19), los cuales requieren de fuertes inversiones pero aseguran alta rentabilidad. Por otro lado, el tejido turístico se ha extendiendo ya por toda la geografía del archipiélago, incorporando los territorios interiores de las islas poniendo en peligro el equilibrio ecológico (Domínguez, 2007).

Figura 19. **Hotel Costa Meloneras (Izquierda). Hotel Baobab**



Fuente: [www.maspalomasahora.com](http://www.maspalomasahora.com) / Desconocido.

#### B - La apuesta por la renovación (a partir de 2010)

En este momento, los destinos turísticos canarios son ya una industria potente, de reconocimiento internacional que tras cincuenta años de éxito sigue revertiendo incalculables beneficios a la sociedad. Sin embargo, se enfrenta ahora a uno de los mayores retos de su historia, enfrentarse al declive mediante la reformulación de su paradigma turístico, la renovación de las instalaciones turísticas y la recuperación de los ecosistemas naturales. Actuaciones con las que deberán hacer frente a una férrea competencia y a los cambios motivacionales de la demanda.

Dentro de este contexto, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno Español, impulsó cuatro proyectos piloto para la recualificación de los principales destinos turísticos costeros maduros (DTCM) del país. Estos cuatro proyectos piloto se desarrollaron inicialmente dentro de los ejes y programas de actuación del Plan del Turismo Español 2008-2012, el cual se engloba en la estrategia del Plan de Turismo Horizonte Español (PTHE) 2020, y se amparaba financieramente con el Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre, por el que se regula la iniciativa de renovación en destinos maduros. A este



plan se le da continuidad en la actualidad con el Plan Nacional Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015. Uno de estos cuatro proyectos pilotos corresponde al destino Maspalomas-Costa Canaria, donde a 3 de noviembre de 2008 se firmó un convenio de colaboración entre el instituto de turismo de España (Turespaña), la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas. Para acometer tal empresa, se creó al igual que en el resto de proyectos piloto un consorcio para coordinar la rehabilitación de las infraestructuras de este destino, el Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria.

Dentro de las directrices de la *Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local* (MMA, 2009), relacionada con el modelo urbano y los instrumentos urbanísticos, se intentó impulsar un nuevo modelo turístico más competitivo y sostenible a largo plazo, controlando la presión sobre el territorio, los recursos naturales y el paisaje, diversificando los modelos económicos locales y apostando por la transformación cualitativa de la actividad turística. En la reciente *Ley 8/2013, de 26 de junio de 2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*, se expresa que para la recuperación económica y la reconversión del sector inmobiliario y de la construcción es necesario apostar por un modelo urbano menos expansivo y más centrado en la rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

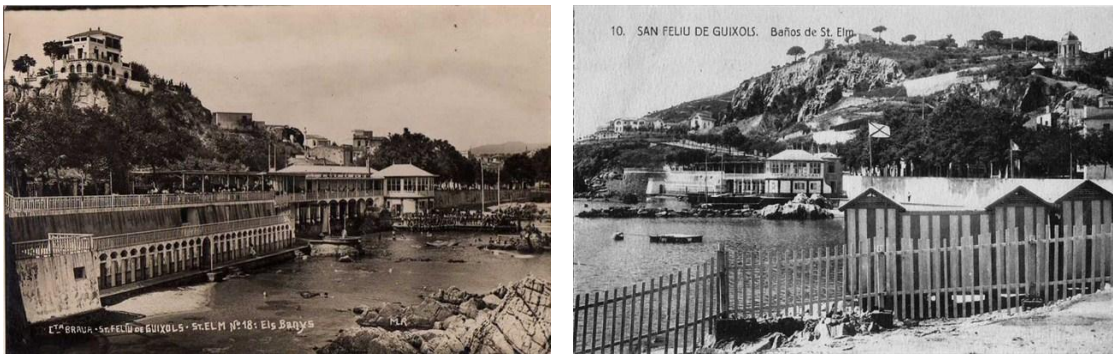
### **3. Costa Brava: desarrollo turístico, contexto socioeconómico y transformación territorial**

#### *3.1 Baños de mar y veraneo en la época antigua del turismo en Catalunya (1870-1945)*

Debemos remontarnos al último tercio del siglo XIX para encontrar las primeras prácticas de baños de mar en la Costa Brava. La población pionera fue Sant Feliu de Guixols, uno de los puertos históricos e industriales más importantes del litoral catalán donde se establecieron unas primeras casetas de baños y, hacia 1895, se construyó un auténtico balneario de mar conocido como “los baños de Baldomero”. En paralelo, la nueva alineación de las casas en el frente marítimo sirvió para configurar un primer paseo y en 1914 se urbanizaron los jardines Juli Garreta al lado de la playa. En esa época Sant Feliu se consideraba ya un centro de veraneo en la costa de levante que sirvió de estímulo para que un hacendado de Barcelona, Pere Rius i Calvet, adquiriera el balneario citado y parte de la montaña de Sant Elm, un promontorio al lado del mar para establecer en 1919 los elegantes Baños de San Telmo. La instalación atrajo a la burguesía acomodada de la zona de Girona y las prácticas deportivas y culturales se añadieron a las funciones de carácter terapéutico que habían caracterizado inicialmente los baños de mar. El lugar se fue convirtiendo en un centro de ocio que formaba parte de una operación mayor, urbanizar la montaña de Sant Elm como un suburbio jardín por parte de la *Sociedad Urbanización y Baños de Sant Telmo* a lo largo de la década de 1920. Si

bien el hacendado Rius situó su residencia veraniega la promoción no acabó de prosperar<sup>8</sup>. Pero esto no fue inconveniente para que en una guía de principios de 1950 dedicada a la Costa Brava, el periodista Néstor Luján considerara Sant Feliu como una ciudad residencial y veraniega sumamente acogedora (Figura 20).

Figura 20. Los baños de San Telmo y la urbanización en el promontorio de Sant Elm de Sant Feliu de Guíxols. Imágenes de los años 30



Fuente: Colección particular.

El proceso seguido por la población de Sant Feliu en la Costa Brava contiene buena parte de los componentes que distinguen la época antigua del turismo en Catalunya. Con particularidades propias en las distintas zonas que componen su litoral, el modelo de ocupación del territorio litoral vinculado al disfrute del mar y a sus usos médicos y terapéuticos no estuvo relacionado con la llegada de un turismo foráneo, bien fuera peninsular o europeo, tal como sucedió, por ejemplo, en los enclaves balnearios de la zona del Cantábrico español o en el caso estudiado de Canarias. En Catalunya, la aproximación al mar y la creación de los primeros núcleos de baños se llevó a cabo por parte de la población interna, mayormente urbana y tuvo desde los inicios un tono interclasista, aunque, como veremos, con una segregación social y espacial evidente. Esta apreciación es importante y ha sido puesta en relieve por diversos estudios que han demostrado como el descubrimiento del ocio marítimo en la costa catalana estuvo marcado por una notoria afluencia de las clases populares. Ello propició la construcción de unas estructuras ligeras y efímeras en forma de casetas e instalaciones de baños que puntearon buena parte del litoral de la ciudad de Barcelona y de su costa inmediata ya desde mediados del siglo XIX (Barbaza, 1988, vol II, pág. 261-263).

Un factor clave en la extensión popular de estas prácticas fueron las principales líneas ferroviarias que recorren todavía en paralelo el litoral barcelonés. Asimismo, favorecieron el surgimiento de núcleos balnearios para las élites como es el caso de la población de *Caldes d'Estrac*, situada a 35 Km de Barcelona, un enclave generado espontáneamente alrededor del primer balneario a partir de casas unifamiliares alineadas a la vía del tren. Con el tiempo, *Caldes d'Estrac* se fue constituyendo en una urbanización de veraneo de la burguesía de Barcelona con todos los ingredientes distintivos de su clase, es decir, los baños, el casino y los

<sup>8</sup> El estudio más completo sobre los baños de mar en Catalunya es el de Mercè Tatjer (2012). La importancia de *Sant Feliu de Guíxols* como enclave pionero ha sido también destacado por Ricard Pié en el volumen de *Arquitectura del Sol\_Sunland Architecture* (2002).

paseos del Mar y de los Ingleses. Fue uno de los enclaves iniciales de suburbio jardín, que más tarde proliferaron a lo largo de la costa catalana (Franquesa, 2008).

De esta forma, se fue creando un territorio marítimo en Cataluña que, como se ha comentado, se diferenció por ser de uso autóctono y socialmente transversal, por lo que se asemeja a otros casos europeos con un desarrollo social industrial y urbano. En esta etapa, más que de un turista se debe hablar de un ciudadano que ha diversificado las prácticas socioculturales en relación a su tiempo de ocio, y esto le permite conquistar nuevos territorios de su entorno. No ha de extrañar que la ocupación del litoral fuera más intensiva en la costa cercana a Barcelona si bien en el transcurso de las primeras décadas del siglo pasado van a surgir nuevos núcleos costeros, tanto en la actual Costa Brava como en la costa de Tarragona.

Esto remite a otro factor característico para la definición de esta época antigua del turismo en Catalunya y es el fenómeno del veraneo. Trabajos recientes han analizado la importancia creciente entre las clases altas de la práctica de estancias largas durante los meses de verano en segundas residencias y, por tanto, de su repercusión territorial a efectos del desarrollo urbanístico seguido por un número importante de poblaciones catalanas. La tradición de *veranear* empieza a mediados del siglo XIX, se practica por parte de la burguesía barcelonesa y también de otras ciudades de la geografía catalana la cual coloniza inicialmente un territorio rural, de montaña y, un poco más tarde, de línea de costa (Soler, M. (ed.), 2011).

Sin ninguna duda, un buen número de poblaciones cercanas a Barcelona crecieron de forma ostensible a causa de las extensiones creadas por la segunda residencia. Un buen ejemplo es el pueblo de Argentona –en la comarca del Maresme–, elegido por la alta burguesía de Barcelona como uno de sus lugares de veraneo preferidos, pero todavía alejado de la línea de costa alrededor de 6 km. Cuando a los enclaves *clásicos* en zonas de montaña se añadieron los de costa la segunda residencia empezó a colonizar zonas concretas del litoral y se formaron destinos de veraneo de mar de forma estable. Al lado de las instalaciones balnearias, las casetas y otras estructuras, la urbanización asociada a la segunda residencia burguesa fue el modelo de ocupación territorial con mayor trascendencia en la costa catalana durante la época antigua del turismo.

Las formas de crecimiento urbanas a partir de la segunda residencia se manifestaron en forma de extensiones, ensanches y, finalmente, con la adopción del modelo de ciudad jardín. Los enclaves privilegiados establecieron una primera geografía costera que va a condicionar más tarde la estructura territorial de la época moderna del turismo, al menos en la primera fase de su evolución. Pero, además, hay un hecho comprobable por su continuidad temporal y es la presencia predominante de la segunda residencia de baja densidad en todo el litoral catalán, factor que actualmente es el máximo responsable de la urbanización dispersa en toda esta zona.

La proliferación, pues, de la segunda residencia confirma el peso de la demanda interna ya mencionada y permite confirmar la existencia de un turismo de élite, tal como ha sido denominado por la mayor parte de los autores que han definido la etapa inicial del ciclo de vida de los destinos turísticos. Entre los primeros enclaves de la Costa Brava destaca el núcleo de la Fosca, en el municipio de Palamós, uno de los lugares más apreciados por la burguesía gerundense desde principios del siglo XX. A diferencia de las costas de Barcelona y Tarragona,

bien conectadas por el ferrocarril, la Costa Brava tuvo una mayor dificultad de acceso debido a la inexistencia de línea férrea. Esto supuso una mayor segregación social a la vez que incrementó sus valores de calidad paisajística cosa que redundará, un poco más tarde, en su distinción como destino turístico.

Llegado a este punto, es interesante hacer mención de otro de los elementos característicos del desarrollo de una arquitectura genuinamente turística como es la construcción de los primeros hoteles. A diferencia de otros territorios costeros, en el litoral catalán los hoteles no sobresalieron ni en cantidad ni calidad, salvo en algunas excepciones. Fueron, más bien, establecimientos de pequeña escala, familiares y que solían compartir el espacio con las viviendas de segunda residencia. Nuevamente, el caso de la Fosca en la Costa Brava es paradigmático en este sentido: en 1912 se había inaugurado un primer hotel que estimuló la formación de una auténtica colonia veraniega y, a mediados de la década de los veinte se proyectó el gran Hotel Miramar, a modo de las grandes infraestructuras turísticas de alto nivel típicas de otros destinos. El proyecto fracasó y, finalmente, en 1934 se construyó el hotel Rocafosca, de escala familiar (Figura 21).

**Figura 21. Hoteles y chalets en la Playa de la Fosca, Palamós, en 1929 (Izquierda). Playa de Llafranc en una imagen publicada en 1951**



Fuente: Gaspar-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / Luján, N., 1951.

En la década de 1920 el modelo urbanístico que se impone para la tipología de segunda residencia es la ciudad jardín o, de manera más precisa, el suburbio jardín. La diferencia substancial con los otros modelos de ocupación es que parte de un proyecto inicial que articula la propuesta y engloba, además del tipo de vivienda unifamiliar con jardín, espacios abiertos y equipamientos. Como bien ha indicado Franquesa (2011), la idea de comunidad estaba implícita en este tipo de operaciones, por lo que distinguió a las promociones de vivienda burguesa dotacional del territorio litoral con fines de veraneo.

En todo el litoral catalán se fueron distribuyendo suburbios jardín pero fue especialmente en la Costa Brava donde se manifestaron con mayor intensidad. La validez del modelo se impuso para la urbanización de terrenos rurales y naturales con una buena elección de los mejores enclaves geográficos para convertirlos en zonas residenciales de baja densidad destinadas a las clases altas. Actualmente, algunas estas zonas han conservado internamente sus rasgos iniciales aunque se han visto rodeadas con el tiempo por una alta densidad y diversidad de

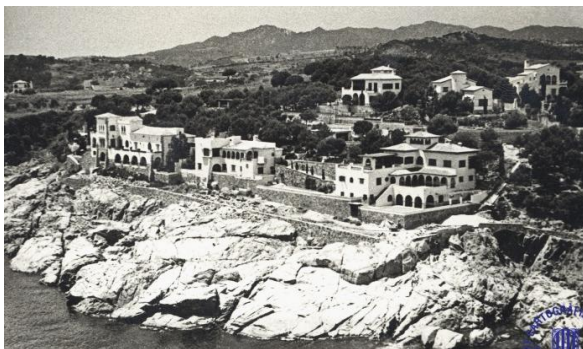


tipos de ocupación. Detrás de los proyectos de suburbio jardín hay importantes promotores locales que reconocían los valores de paisaje del entorno y querían emular el carácter exclusivo de los enclaves de la Costa Azul o, también, de la costa californiana.

Algunos de los proyectos previstos no llegaron a realizarse o solo parcialmente pero entre todos ellos destaca la urbanización de *S'Agaró*, en el municipio actual de *Castell-Platja d'Aro* a partir de 1923. Se la reconoce como un ejemplo destacado de la arquitectura novecentista catalana que tuvo como artífice a Rafael Masó, uno de los mejores arquitectos gerundenses del momento. Masó optó por un estilo de raíz tradicional, un tipismo que toma nombre propio, el *estilo S'Agaró*, con la voluntad de crear unos referentes visuales que otorgaran sentido de colectividad y fueran expresión de una cultura propia. Estos referentes se difundieron luego con éxito por toda la costa catalana. Es interesante la evolución de *S'Agaró* en la década de los años 30 ya que, en paralelo a la colonia de la burguesía propietaria de las casas ajardinadas en parcelas en torno a 5000 m<sup>2</sup> de superficie, apareció la necesidad de transformar el lugar en un centro de turismo internacional, con actividades culturales y deportivas. Fue entonces cuando se inauguró el hotel de mayor categoría de la Costa Brava, *l'Hostal* de la Gavina (Tarrús y Comadira, 2007; 115-125).

Es obligado comparar *S'Agaró* con el único ejemplo que estuvo a su altura, la urbanización Terramar en Sitges, en la costa de Barcelona, desde 1917. Fue un modelo igualmente de casas unifamiliares de propiedad de la burguesía de Barcelona y de los núcleos industriales de Sabadell y Terrassa, pero que incluyó desde el principio un gran hotel con piscina, campo de golf e, incluso, un autódromo, con una tipología de servicios que acercó el núcleo de Terramar, más que ningún otro caso de la costa catalana, a las grandes infraestructuras hoteleras de otras zonas turísticas en España y Europa (Figura 22).

Figura 22. **Vista panorámica de S'Agaró en 1929 (Izquierda). Hotel Terramar, en Sitges, construido en 1934**

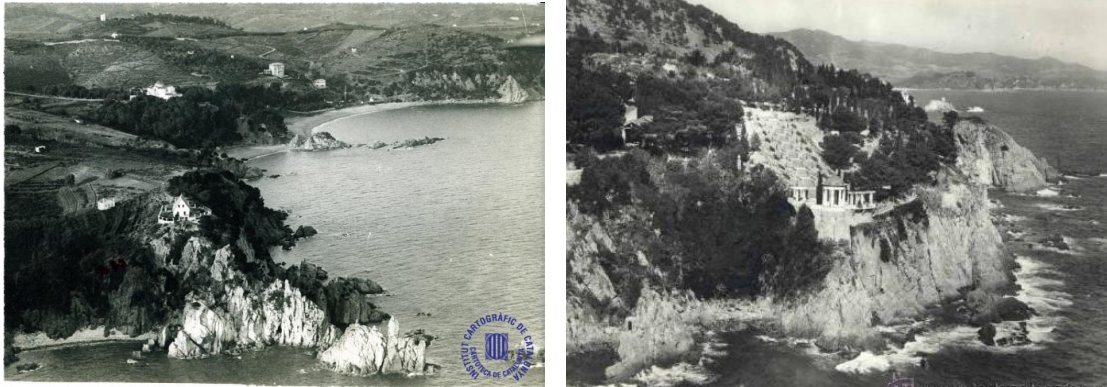


Fuente: Gaspar-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / <http://elsitgesdabans.blogspot.com.es>.

Coetáneo al desarrollo de los suburbios jardín la Costa Brava se vio poblada también de grandes mansiones aisladas y de jardines botánicos hechos de acuerdo con las pautas de belleza y orden del gusto novecentista imperante en la época. Entre ellos, destaca el jardín de Santa Clotilde en Lloret, de Nicolau M. Rubió i Tudurí en 1919, así como el actual jardín botánico de Mar i Murtra, en Blanes, del arquitecto Josep Goday, en 1921. Es relevante destacar como estos lugares creados en la primera fase del turismo, en la actualidad han

devenido elementos importantes en la preservación de la calidad paisajística de la Costa Brava (Figura 23).

Figura 23. **Mansiones de veraneo en la punta de S'Agüia en Blanes en una imagen de 1929 (Izquierda). Jardín de Mar i Murtra en Blanes**



Fuente: Gaspar-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / Colección particular.

Todo esto nos conduce a la creación de la Costa Brava como destino turístico. En efecto, el nombre que se popularizó para distinguir a la costa de Girona fue invento de un periodista, Ferran Agulló, quien en 1908 publicó esta denominación a raíz de una excursión llevada a cabo en la zona de Blanes. En la identificación de los valores del paisaje quedaba implícita la primera mirada turística sobre el territorio. Esta observación simbólica, en palabras de Antón (1998, pág. 19), formaba parte del descubrimiento del mediterráneo, donde se incluía también Mallorca, y pronto se convirtió en objetivo de las primeras políticas turísticas que empezaron a difundir estos lugares como posibles destinos internacionales. Desde Barcelona y a través de su oficina turística, la *Sociedad de Atracción de Forasteros*, se capitalizó buena parte de las estrategias de difusión y se acabó de consolidar la denominación de Costa Brava. Más tarde, en 1935 se creó el Patronato de la Costa Brava por parte de la Generalitat de Catalunya con el propósito de llevar a cabo iniciativas para atraer el público extranjero (Vidal-Casellas, 2012). A pesar de estos primeros esfuerzos, la atracción de visitantes foráneos fue más bien discreta pero sirvió para modelar una imagen basada en las cualidades únicas del patrimonio natural de la Costa Brava que se utilizó como reclamo en la etapa posterior del turismo de masas. (Figura 24).

Al mismo tiempo, el propio territorio tomaba conciencia de su potencial turístico al que tanto contribuían los enclaves selectos de las clases altas. Uno de los efectos de esta primera colonización de la Costa Brava fue la mecanización del transporte público por carretera. La Costa Brava quedaba lejos de la red ferroviaria principal y la mayoría de carreteras eran secundarias o vecinales con una estructura de conexión perpendicular que, desde la carretera estatal de la N-II, llegaban hasta los núcleos de población en el litoral. Solo Sant Feliu de Guixols y Palamós tenían ferrocarriles de vía estrecha que permitían la conexión directa con Girona, los cuales habían surgido por las necesidades de transporte que generaba el tránsito comercial de los dos puertos industriales. La topografía accidentada del terreno condicionaba fuertemente la estructura de accesibilidad al territorio, hecho que se propuso paliar el Plan



General de Obras Públicas de la Generalitat de 1935 al incluir a parte de las carreteras de la Costa Brava en el apartado de comunicaciones de interés turístico que debían modernizarse.

Figura 24. Cartel y folletos publicitarios de la Costa Brava. Década de 1930



Fuente: *Exposició 75 aniversari (...)*, 2011.

El ferrocarril de vía estrecha empezó a tener un uso estacional ligado al veraneo de la burguesía de Gerona pero, en propiedad, las carencias de accesibilidad fueron cubiertas por las primeras líneas de autobuses creadas expresamente para conectar las poblaciones y las nuevas urbanizaciones, con una implantación muy estacional. Entre otros aspectos, favorecieron la creación de itinerarios en trayectos cortos y locales, vinculados a espacios naturales y a patrimonio cultural; se incidía, así, en la idea del recorrido como una de las prácticas turísticas más recurrentes. Los autobuses de transporte colectivo generaron un impacto decisivo en la expansión de la movilidad de personas y, hasta los años sesenta, fueron, juntamente con el ferrocarril, los medios de transporte más solicitados y populares para acceder a la costa –la empresa local SARFA de autocares de línea, fundada el 1921 en Palafrugell fue la más importante de la zona. En paralelo, la irrupción del automóvil privado como modo de transporte de las élites empezó a poner las bases de una nueva accesibilidad, desvinculada del modelo lineal que ofrecía el tren en otras zonas, y promovió una penetración territorial más extensiva que va a tener su desarrollo indiscutible en la etapa siguiente de turismo (Figura 25).

Figura 25. Ferrocarril secundario y automóvil en Palamós. 1926 (Izquierda). Autobús de la empresa SARFA de Palafrugell. Década 1930



Fuente: Cuyàs-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya / SARFA.

### 3.2 *Época moderna del turismo. La conversión de la Costa Brava en un enclave internacional del turismo de masas.*

#### A - Primeras estrategias ante un turismo de nuevo signo (1946-1960)

Entre los estudiosos de la historia del turismo existe consenso en afirmar que el ciclo bélico de la guerra civil en España y la Segunda Guerra Mundial frenó el desarrollo del turismo español que se había manifestado de forma creciente a lo largo de la década de los 30. Las prácticas anteriores quedaron interrumpidas y lo que surgió a continuación se asentó sobre unas nuevas pautas socioeconómicas y de comportamiento cultural. El estado del bienestar instaurado en Europa y el ocio considerado como derecho social tienen como efecto uno de los fenómenos más distintivos del siglo XX, el turismo de masas.

Como bien señala Antón, el turismo de masas se convierte en la forma dominante de construir la experiencia turística (Antón, 1998: 21). Podemos afirmar que del binomio *sol y mar*, característico de la etapa antigua del turismo, se pasa al de *sol y playa* y, por tanto, con la incorporación de una lectura renovada de lo que debía ser el tiempo de ocio y las prácticas recreativas. Esta nueva etapa del turismo ha sido largamente tratada en sus aspectos esenciales pero quizá hay un rasgo relevante no demasiado considerado para entender mejor el éxito de las zonas turísticas dominantes en el mapa mundial a partir de los años 60 y es la composición demográfica joven de los europeos; los menores de 25 años eran un 40% de la población, por lo que configuraban una corriente turística amante de las concentraciones y el bullicio. Esta apreciación inteligente aparecía en el primer Informe sobre la Costa Brava ya en 1965 y se puede dilucidar que perfiló el carácter, tanto desde una perspectiva cuantitativa como cualitativa de los grandes destinos turísticos en sus inicios, como fue el caso de la Costa Brava (Informe, 1965).

Después de la guerra civil española, la ocupación de la costa catalana a partir de usos lúdicos y de disfrute del mar siguió perpetuando la segregación social creada en la etapa anterior. La popularización del ocio en el mar conseguida durante los años anteriores se mantuvo sobre

todo en las áreas cercanas a Barcelona, mientras que las urbanizaciones de las clases altas se expandieron y sirvieron para que en el caso de Terramar, en Sitges, el arquitecto José Antonio Coderch ensayara un modelo de casa de vacaciones con referentes marineros –patios, porches, toldos a rayas, remos, etc.- que ha tenido larga duración (Garnica, 2003). Por su parte, S'Agaró ganó en un estilo más señorial y grandilocuente respecto a su etapa inicial, esta vez de la mano del arquitecto Francesc Falguera.

A lo largo de los años cincuenta empieza a desarrollarse una primera fase incipiente del turismo de masas en la Costa Brava. La proximidad a la frontera con el resto de Europa facilitó una primera entrada de flujo turístico compuesta básicamente por ciudadanos franceses que buscaban unas mejores condiciones climáticas, seducidos por el bajo coste de la vida en España. Estos movimientos son detectados en algunos de los estudios más importantes que se hacen ya entonces sobre la Costa Brava y que auguran un crecimiento exponencial del fenómeno del turismo<sup>9</sup>. Ello se ve respaldado por la imagen de destino creada en décadas anteriores y que la lectura de artistas e intelectuales que lo visitan no hace más que corroborar. Se asiste, así, a la construcción diferencial de las cualidades del conjunto de poblaciones que conforman la Costa Brava, con el núcleo de Tossa de Mar como lugar destacado de artistas – ya descubierto por el turismo alemán en los años 30, como cita Barbaza (1988, vol. 2: 265-266)- o, también, el Cadaqués de Salvador Dalí, verdadera colonia internacional que luego va a ser el escenario preferido de la *gauche divine* de Barcelona a finales de los 50 (Garnica, 2003: 110).

Figura 26. **Primeros Hoteles construidos en la Costa Brava (Izquierda). Hotel Cristina en Santa Cristina d'Aro y Hotel Marian en Roses**



Fuente: Colección particular.

La necesidad de cubrir esta primera demanda turística favorece lo que algunos autores han denominado, de forma bastante elocuente, un *turismo fordista artesanal* (Grijalvo, 2012, citando Mundet, 1998), es decir, unas prácticas que en plena etapa *fordista* se van a manifestar en toda su amplitud pero que, en estos primeros años, son el producto de una primera reacción de soluciones localistas que se concretan en los primeros hoteles, básicamente de capital autóctono, tanto local como de origen barcelonés. Si bien en algunos casos la fórmula fue transformar edificaciones anteriores –antiguas masías convertidas en alojamiento o salas de

<sup>9</sup> Es obligado citar aquí el estudio de la geógrafa Yvette Barbaza, *El paisatge humà de la Costa Brava* (1966), obra de referencia para cualquier análisis de la historia del turismo en la Costa Brava hasta mediados de la década de 1960.

baile-, la mayoría fueron hoteles de nueva construcción con una localización en el centro de los núcleos de población y también cercanos a la línea de costa configurando así, una primera línea de mar. Es significativo ver como algunos de estos hoteles se van a convertir en elementos de identidad en las distintas poblaciones de la Costa Brava y que, algunos de ellos debidamente actualizados han llegado hasta nuestros días. Estos establecimientos de pequeña escala, en contacto directo con su entorno, son producto de una primera inversión en el territorio que lidera la transformación imparable de los núcleos de población de la Costa Brava, los cuales van a ser claves en la articulación de los crecimientos de la etapa inmediatamente siguiente del desarrollo turístico (Figura 26).

## B - El despliegue del turismo de masas (1960-1974)

Se entra en la etapa más relevante y de mayor interés para entender la evolución del turismo de masas en el mediterráneo occidental. España deviene un espacio turístico de primer orden, el espacio de ocio de la Europa industrial, y, paulatinamente, el turismo se convierte en un elemento estructural tanto del desarrollo económico como del cambio territorial profundo que vive el país. Es la etapa *fordista* del turismo.

La demanda turística en la costa catalana de este período es, básicamente, de procedencia europea pero con el tiempo, va a compartir espacio con una demanda interna creciente, de carácter metropolitano. Su progresión al alza va a estar en relación al incremento de población en el área de Barcelona y, en consecuencia, a un poder adquisitivo mayor en el conjunto de la sociedad. En el lapso de tiempo que distingue esta etapa de despegue se asiste a una cierta especialización de turismos a lo largo de la costa mediterránea, de tal modo que el turismo desenfadado de Ibiza contrasta con el de la *jet-society* en la Costa del Sol (Antón, 1998: 24). En cambio, en la Costa Brava, el peso del veraneo autóctono de origen metropolitano va a ser un rasgo distintivo de la zona hasta el presente por lo que un turismo de carácter más nocturno y festivo va a convivir con el de perfil familiar.

Como ha sido avanzado, la implantación del turismo en la Costa Brava mantuvo una relación directa con los núcleos de población existentes los cuales van a ver alterada substancialmente su economía tradicional: a las actividades pesqueras, comerciales e industriales se va a imponer la actividad turística. La demanda masiva y estacional acelera la creación de infraestructuras en forma de hoteles de mayores dimensiones, a los que se añaden otras tipologías como los edificios de apartamentos y campings, muy ligados en principio éstos últimos a un público interno, y casas de segunda residencia que pronto van a estructurarse en forma de nuevas urbanizaciones. Los estudios hechos al respecto de la dotación de infraestructura hotelera en esos años indican que en el año 1966, 1/3 parte de los hoteles edificadas en España se concentraban en las provincias de Gerona y de Barcelona; entre 1960 y 1975 se llegó a construir el 75% de la oferta hotelera hasta 1980 (Palomeque, 1988). Los datos en la escala municipal son igualmente indicativos del fuerte impacto del fenómeno turístico: en Roses, los 5 establecimientos hoteleros de 1935 se habían multiplicado en 1964 hasta 48 establecimientos, entre hoteles, bares y chiringuitos (Grijalvo, 2012).

La transformación del litoral era ya imparable y empezaba a prefigurar un continuo urbano desde Portbou a Blanes, tal como había anticipado Barbaza a mediados de los 60. Resulta



interesante citar como el Informe elaborado en 1965 sobre la Costa Brava<sup>10</sup> afirmaba que se estaba viviendo un desarrollo nuevo sin precedentes en ningún otro país y se auguraba estar solo al inicio de un proceso que iba a crecer más con la entrada de grupos inversionistas que tenían el apoyo de la banca europea. Ello es evidente si se tiene en cuenta que el turismo era el motor que permitía extraer fuertes beneficios de las rentas urbanas del suelo por lo que la demanda de terrenos había convertido el negocio inmobiliario en uno de los mayores acicates de la obtención de riqueza. En convivencia con la entrada de capital foráneo, proliferaban los pequeños inversores que atomizaban en exceso la industria turística y, por tanto, impedían toda posibilidad de planteamiento orgánico y coherente (Figura 27).

Figura 27. Edificio de apartamentos en Palamós. Fotografía de 1968 (Izquierda). Dibujo satírico de Cesc sobre la construcción en la Costa Brava. 1963<sup>11</sup>



Fuente: SACE-Institut Cartogràfic de Catalunya / Biblioteca de Catalunya.

La situación creada por el negocio del suelo fue una de las causas de la ocupación territorial acelerada, con una planificación débil y fragmentada, y con un fuerte componente de especulación como mecanismo que suele acompañar el desarrollo turístico (Cals, 1988). Así se analizaba ya a mediados de la década de los 60 por los autores más críticos que denunciaban el crecimiento desordenado que obtenía las plusvalías gracias a la inexistencia de un planeamiento real a escala regional. La situación de descontrol que se vivía en la costa catalana contrastaba con el modelo que se estaba aplicando en la costa francesa de Languedoc-Rousillon desde 1961, donde se preveía la ordenación urbanística de 180 km de costa<sup>12</sup>. Además, existía como referente histórico el modelo que habían elaborado los arquitectos del GATCPAC en 1931 para las playas de Castelldefels, cerca de Barcelona, un

<sup>10</sup> El *Informe sobre la Costa Brava* de 1965, había sido redactado por la Comisión Provincial de Urbanismo y Arquitectura de Gerona e iba firmado por los responsables de Urbanismo de la provincia, Josep Claret y Juli Esteban. El espíritu crítico del Informe se puso aún más de relieve cuando se publicó su contenido principal en los números 64 y 65 de la revista *Cuadernos de Arquitectura* en 1966.

<sup>11</sup> El dibujante Francesc Vía i Rufas, Cesc, colaboró en distintas publicaciones sobre la Costa Brava durante los años 60 y sus dibujos adoptaron un tono entre la sátira y la denuncia.

<sup>12</sup> La planificación de Languedoc-Rousillon así como la descripción de las tipologías arquitectónicas previstas para la creación de esta nueva región turística estuvo a cargo del arquitecto griego Georges Candilis. En 1973 la editorial de Barcelona Gustavo Gili publicó su obra *Arquitectura y urbanismo del turismo de masas*.

proyecto no realizado de ordenación territorial dirigido a la consecución del reposo de las masas, la denominada *Ciutat de Repós i de Vacances*, de acuerdo con los preceptos del Movimiento Moderno.

Por otro lado, la Ley del Suelo de 1956 había tenido un efecto inmediato en la aprobación de los primeros planes generales en los municipios de la costa. Los diferentes autores que han tratado el tema coinciden en valorar que la Ley tomó como punto de partida el modelo de la ciudad jardín para los futuros crecimientos, con una densidad de edificación decreciente en función de la proximidad al núcleo urbano. Pero la previsión en el planeamiento de estas zonas concéntricas que incluía una importante dotación de suelo de reserva urbana se vio claramente superada, como explica de manera ejemplar Fernando de Terán, por una interpretación abusiva de la legislación que derivó en una fuerte densificación de la edificabilidad del casco urbano y en una *suburbanización* extensiva de parcelaciones y urbanizaciones que no siempre partían de un plan parcial aprobado (Terán, 2003: 139). Un proceso especulativo que hizo de la Ley del suelo un puro trámite, a la que se superpuso la prioridad del desarrollo económico a cualquier precio y en la que los planes parciales fueron el instrumento jurídico utilizado para implementar cualquier operación de carácter especulativo (Pié, 2004: 54).

De manera general, la estructura de ocupación urbana que prevaleció en todos los municipios de la Costa Brava se concretó en el crecimiento en alturas en las primeras líneas de mar – hoteles y servicios como comercios y restauración, básicamente-, la congestión de los núcleos históricos, seguido por la formación y extensión de las *mallas urbanas* –donde predominan los apartamentos- y, finalmente, las urbanizaciones de segunda residencia unifamiliar dispersa que solo se relacionan con el núcleo urbano a través de la carretera que les proporciona el acceso<sup>13</sup>. En el primer caso, la presencia de las barreras construidas delante de la costa se comprueba en la mayoría de municipios, desde Blanes a Roses, con un buen representante en *Platja d’Aro*, un centro turístico de rápido crecimiento no vinculado a la existencia de un municipio costero anterior (Figura 28).

Figura 28. El crecimiento de la primera línea en *Platja d’Aro* a través de las postales turísticas. Década de 1960



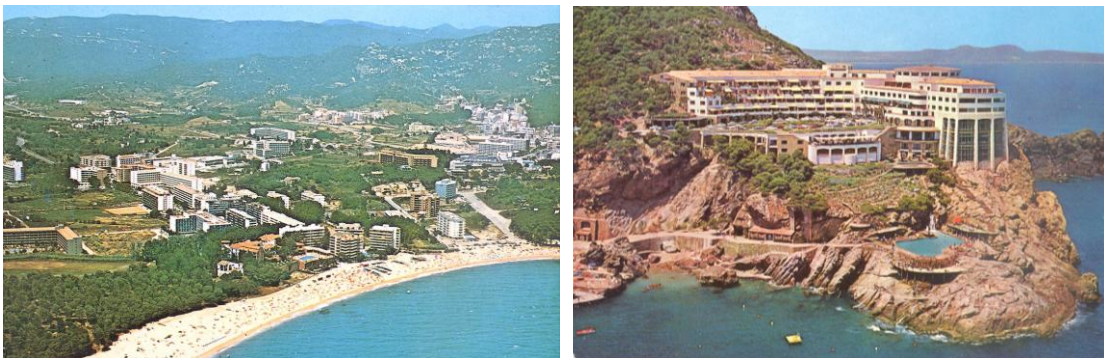
Fuente: Colección particular.

<sup>13</sup> La descripción de esta estructura ha tomado como referencia el estudio de Cals (1988) así como en el concepto de *mallas urbanas* de Ramos (2013).



Los conjuntos de apartamentos fueron más característicos en la urbanización de tantas calas y playas pequeñas en proximidad a los núcleos con mayor afluencia turística, de igual manera que hicieron los hoteles de mayor escala, en algunos casos, propiedad de cadenas hoteleras de capital barcelonés. En el estudio de Barbaza (1988: 370-372) se argumenta el importante peso del capital regional en la Costa Brava a finales de los años 60 con ejemplos notables como fue la construcción del hotel de gran lujo Cap Sa Sal en Begur. La urbanización de segunda residencia eligió distintas ubicaciones y empezó a escalar terrenos montañosos a distancia de las primeras líneas; es donde el crecimiento en forma extensiva a través de la figura de planes parciales que modificaban las directrices de los planes generales se lleva a cabo de una manera más notoria. Estas diversas tipologías de ocupación, juntamente con los distintos tipos arquitectónicos iban conformando la idiosincrasia del paisaje turístico de sol y playa y eran, como apunta Pié (2004) la materialización de la crisis especulativa que se instaló en la Costa Brava a partir de finales de los años sesenta (Figuras 29 y 30).

Figura 29. Propaganda de apartamentos de alquiler de *Fincas Lloret* en la Playa de Fanals, Lloret, a finales de los 70 (Izquierda). Hotel Cap Sa Sal, Begur



Fuente: Colección particular.

Un ejemplo mayor e intensivo de este proceso urbanizador descrito es Empuriabrava, en el golfo de Roses, dentro del municipio de *Castelló d'Empúries*, una de las marinas residenciales mayores en el mundo. Su promotor fue una sociedad de propietarios locales y empresarios del país que empezaron a urbanizar el sector antes que fuera aprobado en 1967 el plan parcial por parte del municipio (Figura 30).

La especulación del suelo tuvo su paralelo en la proliferación de una arquitectura turística sin calidad; nuevamente en palabras de Ricard Pié, una arquitectura vergonzante. El modelo de ciudad jardín, popularizado y desvirtuado en su carácter elitista original, da como resultado una ocupación territorial de tipo extensivo donde el espacio libre privado se ha convertido en pura anécdota. Calificado ya entonces como folklorismo mal entendido, se levantan voces que demandaban su sustitución por los valores de la arquitectura contemporánea que era la única que desde hacía tiempo planteaba soluciones para la vivienda colectiva y los espacios comunitarios (Correa, 1966). La relación con el entorno era un aspecto también clave en las nuevas propuestas, es decir, la búsqueda de continuidad entre el paisaje natural y el espacio interior, la estrecha relación de las viviendas con el medio natural –adaptación a la pendiente a través de la sección transversal-, la importancia de las vistas, terrazas ajardinadas y directas

desde el exterior, etc. Estos eran los aspectos clave que aportaba la arquitectura racionalista (Roel, 2010).

Figura 30. **Estado inicial de la urbanización de Santa Margarida en Roses, 1965 (Izquierda). Urbanización de Empuriabrava a inicios de los 60**



Fuente: SACE-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Hay algunos ejemplos carismáticos que demuestran la aplicación de estos preceptos deudores del Movimiento Moderno y que, últimamente, se han reivindicado como las aportaciones más interesantes de la arquitectura turística en el conjunto de la costa catalana en esta primera etapa de despegue. Destacan el proyecto no realizado de Torre Valentina de José A. Coderch, de 1958, en *Sant Antoni de Calonge*, y, fuera de la Costa Brava, la urbanización llevada a cabo por Antoni Bonet Castellana en el *Cap de Salou*, en la Costa de Tarragona, entre 1960 y 1964 e, incluso, obras de otros arquitectos poco conocidos que han sido recuperados recientemente.

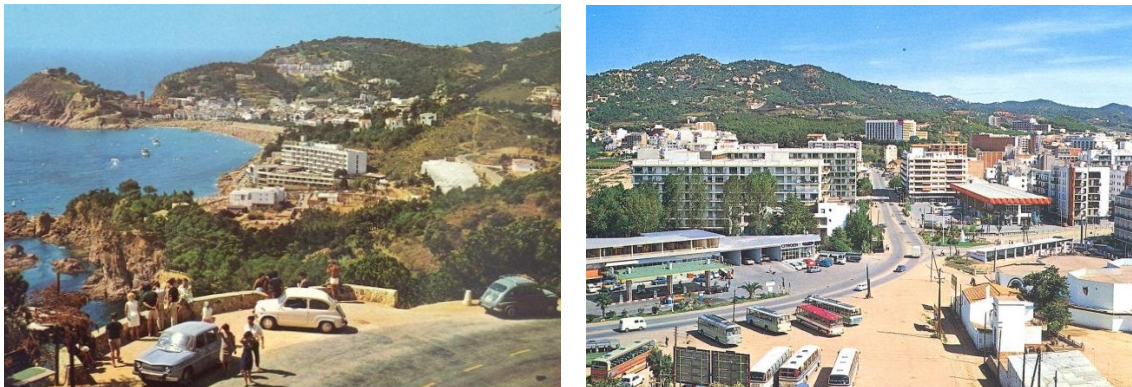
Finalmente, los cambios en la estructura de accesibilidad a la Costa Brava van a ser claves en la expansión turística a partir de esta etapa. La infraestructura que vendrá a marcar para siempre el sistema de accesos y de localización de actividades es la construcción de la autopista del Mediterráneo, la actual Ap-7. El potencial económico basado en el movimiento de personas y capitales que comportaba la actividad turística motivó que el Banco Mundial alertara en 1962 de la necesidad de construir una única autopista en España que recorriera el litoral levantino pero con un orden de preferencia, el tramo desde Barcelona hasta la frontera francesa. El creciente índice de motorización en Europa por aquellas fechas indica la penetración del automóvil como modo de transporte hegemónico para una clase media en ascensión. Las obras de la Ap-7 se iniciaron a finales de aquella década de acuerdo con la prelación establecida y con el convencimiento que la implantación de una infraestructura de alta capacidad en régimen de concesión solo podía ser construida en las regiones que concentraban un mayor dinamismo económico (Navas, 2008: 210-216) (Figura 31).

La autopista del Mediterráneo trajo la necesidad de modernizar la red de carreteras secundarias de la Costa Brava. El Plan de Accesos a la Costa Brava, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas en 1971, previó la mejora de una serie de vías a partir de los enlaces de la autopista. Se trataba de una estructura *en pinta*, ya que reforzaba la



perpendicularidad de los accesos –tal como había conformado anteriormente la carretera estatal N-II- y trasladaba a la vía de alta capacidad los desplazamientos que se generaban entre las poblaciones de la costa. El modelo propuesto, con todas sus carencias, no evitó la saturación de la red más local entre núcleos a la vez que tuvo un efecto inductor claro en la estructura de localización de los crecimientos urbanísticos (Vergés, 2004:164-175) (Figura 32).

**Figura 31. El automóvil privado en Tossa de Mar a finales de los 60 (Izquierda). Estación de autobuses de Lloret de Mar en la década de los 70**



Fuente: Colección particular.

**Figura 32. Establecimientos hoteleros ubicados en relación a la red viaria. El hotel Olympic en Lloret, y el Comtat de Sant Jordi en Calonge. Imágenes de los años 70**



Fuente: Colección particular.

La Ap-7 favoreció la aceleración del negocio turístico de masas, de la presencia cada vez más influyente de los tour operadores y de sus paquetes turísticos que diseñaban productos turísticos cada vez más estandarizados y homogéneos e intervenían directamente en la promoción inmobiliaria. El éxito, pues, de los tour operadores dependió en buena medida del desarrollo de los nuevos modos de transporte, de los vuelos chárter, y, especialmente, de la apertura de líneas de autobuses entre ciudades europeas y diversos núcleos de la Costa Brava, como Lloret de Mar, Tossa, Estartit y Roses. Entre las poblaciones citadas, Lloret es el caso más paradigmático: de enclave de turismo familiar se convierte en el símbolo del turismo de masas, internacional y de bajo coste (Faura, 2014).

El consumo masivo de viajes turísticos realizados en autocares que recorrían la Ap-7, emulando los aviones chárter siguió creciendo de manera ostensible a lo largo de los años 80 (Palomeque, 1988; Cals, 1988: 629). Los efectos inmediatos que tuvo la autopista sobre el desarrollo turístico no los tuvo, en cambio, el aeropuerto de Girona, abierto en 1967, con una repercusión más tardía y ligada, sobretodo, a la instauración de líneas *low cost* a inicios de nuestro siglo. Sin duda, la vía de alta capacidad sigue siendo todavía el gran colector de la movilidad turística en España.

### C - Conformación y consolidación del turismo de masas (1975-2000)

En el ciclo de vida de los destinos turísticos esta etapa se caracteriza por una mayor complejidad resultado de la evolución seguida por el turismo de masas y por cambios en las coyunturas socioeconómicas a nivel internacional. Por un lado, sirvió para afirmar un modelo que parecía ya definitivo en sus componentes esenciales; el monopolio que ejerce el turismo de masas en la economía española está fuera de toda duda, más en un momento en el que los procesos de desindustrialización están cambiando los modelos de producción en la Europa occidental. Ahora bien, ya desde la primera crisis del petróleo el freno a la tendencia alcista que hasta ese momento había imperado en el sector turístico sirve de alerta ante posibles dinámicas negativas que pueden afectar decididamente al sector de negocio. Por otro lado, se observan los primeros signos de agotamiento y estancamiento de este modelo turístico, agravado, en el caso de la Costa Brava, por su fuerte estacionalidad estival y que se manifiesta en enclaves concretos, especialmente, en los que la sobresaturación y descontrol urbanístico han favorecido más la degradación de los lugares. En paralelo, unas nuevas pautas en la demanda turística ponen en evidencia que el modelo de *sol y playa* ha incurrido en la contradicción de crear nuevos imaginarios con identidad reconocible mundialmente pero, a la vez, ha dinamitado el valor cultural y natural de aquellos paisajes que habían sido el elemento esencial en la creación de los destinos turísticos, como fue el caso de la Costa Brava.

La urgencia de exponer críticamente el proceso seguido hasta entonces e invertir tendencias se manifestó en el primer Debate Costa Brava que tuvo lugar en el año 1976. Los responsables del evento, sensibles al proceso de destrucción del litoral<sup>14</sup>, denunciaron los efectos de la gestión urbanística llevada a cabo durante la dictadura franquista y su propósito de obtención del máximo beneficio de las rentas del suelo que había impuesto como norma la legalización de actuaciones al margen del planeamiento aprobado. El restablecimiento de la democracia en España y la consiguiente reforma de la estructura administrativa del estado con las transferencias de las competencias de turismo y planeamiento urbanístico y territorial a las comunidades autónomas, abrían nuevas esperanzas para poder corregir los excesos del descontrol urbanístico implícito en el desarrollo de esta zona turística donde la proliferación de urbanizaciones, en palabras de Juli Esteban en el Debate, no había creado ciudad.

Habían, pues, una serie de imperativos que se impusieron cumplir las nuevas directrices urbanísticas en marcha como fue la reducción de alturas en la primera línea, la previsión de equipamientos públicos, la protección de núcleos históricos, etc., todas ellas destinadas a paliar

---

<sup>14</sup> El *Debat Costa Brava* de 1976 tuvo como redactores Joan Cals y Narcís-Jordi Aragó. Se basó en los trabajos hechos pocos años antes por parte de un colectivo entre los que destacaron Benet Cervera, Maria Assumpció Alonso y Juli Esteban. Una buena interpretación se halla en Cals (1988) y en la edición del nuevo *Debat Costa Brava* del año 2004.

las carencias manifiestas en las poblaciones costeras y la falta de continuidad de sus tejidos urbanizados. Asimismo, se intentaron proteger las áreas rurales y el entorno paisajístico para preservar la calidad medioambiental y la identidad de los lugares.

La consecuencia fue la aprobación de una nueva generación de planes generales de ordenación urbana por parte de los ayuntamientos democráticos. Pero si es cierto, como defiende Cals (1988), que el nuevo planeamiento era técnicamente superior al precedente y atendía a mejorar las condiciones de vida y entorno de las poblaciones, la fragmentación planificadora en la escala municipal sesgó la posibilidad de planes intermunicipales. Éstos hubieran sido el instrumento más adecuado para propiciar una visión imprescindible a escala regional sin la cual no era posible abordar las problemáticas principales que afectaban y todavía afectan a la Costa Brava como destino turístico (Pié, 2004: 55-57).

Un hito que explica muy bien el cambio acontecido en aquel momento es la declaración de zona protegida en la zona de los *Aiguamolls de l'Empordà*. Después de más de una década de decidida lucha popular contra la urbanización del que tenía que ser el complejo turístico de mayor superficie en España, las marismas en el golfo de Roses fueron protegidas con la figura de Parque Natural de Interés Nacional por parte de la Generalitat de Catalunya en 1983. La sensibilidad medioambiental empezaba a actuar como un vector importante en la política urbanística del país y, con posterioridad a esta primera declaración de protección del litoral siguieron otras que ampliaron los espacios naturales y agrícolas de la Costa Brava (Sargatal, 2004).

Pero a pesar de la introducción de estas nuevas políticas territoriales, las décadas de los 80 y los 90 no pararon en absoluto el crecimiento extensivo de la urbanización. Al contrario, en la etapa inicial del largo ciclo que derivó en la burbuja inmobiliaria a finales del siglo XX, se asiste a una presión sin parangón para la obtención de rentas sobre el territorio, que en toda la costa catalana se manifiesta de manera notoria con la construcción de urbanizaciones de segunda residencia unifamiliar; en muchos casos, son las urbanizaciones de montaña con vistas al mar en las periferias de los municipios. Ello sucede en la Costa Brava pero también en la Costa Dorada, en Tarragona, y va a traer como resultado un gran consumo del suelo en la gran mayoría de la periferia de los municipios. La entrada en la etapa *postfordista* del ciclo de vida del turismo se beneficia de una extensión generalizada de su práctica entre la población española que ve la posibilidad de adquirir residencia de veraneo en propiedad. Se trata, básicamente, como se ha dicho, de población autóctona, catalana –básicamente, del área metropolitana de Barcelona– y española, pero también europeos en edad de jubilación que adquieren propiedades atraídos por las buenas condiciones climáticas del litoral mediterráneo, en comparación con sus países de origen.

Este proceso fue severamente observado por Joan Cals ya en la década de los 80 cuando afirmaba que de la política urbanística durante la primera década de la etapa democrática no podía hacerse un balance satisfactorio. En primer lugar, porque las crisis económicas desde la década de los setenta habían incidido negativamente en el sector hotelero de la Costa Brava –afectando a la no modernización de las instalaciones a causa de un uso estacional riguroso– pero que, en términos generales, el sector turístico había resistido bien las crisis gracias al aumento exponencial de la segunda residencia y de las actividades recreativas de distinto signo. Se puede añadir, citando a Pié, que la oferta masiva de vivienda unifamiliar, mantenida a



lo largo de las últimas décadas, ha facilitado la transformación de la economía turística en segunda residencia y, por tanto, el crecimiento de una industria de la construcción dedicada en buena medida a la producción inmobiliaria especulativa. En este sentido, pues, el autor suscribe la opinión expresada por Cals casi 20 años antes al calificar el balance urbanístico de las últimas décadas de contradictorio (Pié, 2004: 60-61) (Figura 33).

Figura 33. **El territorio de Calella de Palafrugell en la Costa Brava central. Imagen aérea de 1989**



Fuente: Jordi Todó/Tavisa.

En consecuencia, el modelo turístico de la Costa Brava y, por extensión, de toda la costa catalana, ha tomado la deriva mencionada que ha provocado una ocupación territorial de baja densidad con dependencia del planeamiento en la escala municipal. De todos modos, y a partir de la década de los 90, se ha asistido a una reacción por parte de lo que podíamos denominar el negocio más genuinamente turístico con una reconversión importante de los establecimientos hoteleros. En algunos casos, ha servido para cambiar radicalmente la imagen y de calidad de servicio de los hoteles construidos en la primera época del turismo de masas. Hay diferentes ejemplos en esta línea, los cuales, además de incrementar su dotación en el número de plazas, han tematizado claramente su oferta al transformarse en spa, centros de convenciones, referencias en gastronomía, etc. Un tipo de hoteles que quieren seguir siendo elementos básicos en la identidad diferencial de las poblaciones que componen el destino de la Costa Brava y adaptarse a un tipo de demanda diversificada.



Se asiste, igualmente, a una mayor incidencia de los productos de tour operador que promueven hoteles mayores a 200-300 plazas de capacidad; son los llamados hoteles-club, o incluso, resorts, instalaciones pensadas para que el turista invierta su tiempo en ellos sin salir al exterior. Aunque es cierto que en la Costa Brava el modelo resort no ha tenido demasiada implantación y se ha incentivado más los atractivos inherentes que ofrecen las condiciones de hábitat en las poblaciones a lo largo del litoral. En otro orden de cosas, los viajes aéreos *low cost* liderados por el aeropuerto de Girona-Costa Brava han estimulado una afluencia creciente del turismo internacional tematizado en la oferta popularmente conocida como *sun, sea and sex*, con municipios especializados en este tipo de producto.

Finalmente, los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992 tuvieron una repercusión remarcable sobre la zona turística de la Costa Brava en el ámbito de mejora de ciertos espacios públicos, en contacto con los valores del paisaje de ciertos emplazamientos. La llegada de la llama olímpica a la ciudad grecorromana de Empúries motivó una de las intervenciones de urbanismo del paisaje más interesantes, la creación de un paseo marítimo y el acondicionamiento de la playa entre *Sant Martí de Empúries* y la Escala. Los valores de calidad paisajística y medioambiental del proyecto fueron un punto de partida para otras intervenciones en el litoral catalán. Además, los municipios, a partir de nuevos planes de ordenación, llevaron a cabo ordenaciones interesantes en los paseos marítimos, muchos de ellos peatonalizados, y acciones de mejora de las playas que han conducido a un incremento de calidad del producto turístico tradicional (espacios públicos, control de la calidad del agua de mar para el baño, etc.). No hay que olvidar que el turismo de la Costa Brava tiene un fuerte componente de público doméstico que, a pesar de su fidelidad al turismo litoral, ha hecho una ocupación mayor del territorio interior de las comarcas costeras, el denominado Empordà, el cual goza de un aprecio social y cultural muy elevado entre la clase media y alta catalana.

### 3.3 *Época contemporánea del turismo. La Costa Brava a debate*

Una nueva edición del Debate Costa Brava celebrado en el año 2004 da las claves para comprender la complejidad de la problemática a la que se enfrenta este destino turístico a principios del nuevo siglo. Desde entonces ha transcurrido una década pero los elementos de discusión y reflexión que se expusieron en el Debate por voces autorizadas procedentes de distintas disciplinas siguen siendo perfectamente vigentes y, más actualizados, si cabe, han sido expuestos en diversos artículos que componen este número monográfico de la revista ACE dedicado al turismo.

Brevemente, el último Debate Costa Brava comparte con el anterior la preocupación por los efectos negativos del crecimiento turístico que se han mantenido en el tiempo y que pueden llevar a hipotecar de manera irreversible el futuro de este importante tramo de litoral catalán. El mismo subtítulo del evento, *Un futur sostenible* (un futuro sostenible), marcó de manera clara el enfoque del encuentro así como los conceptos que definían las diferentes sesiones con títulos tan elocuentes como territorio escaso, paisaje frágil, déficits, riesgos y final de etapa del modelo turístico.

En la conclusión se imponía un salto cualitativo que implicaba replantear el futuro de la Costa Brava desde perspectivas diversas pero integradas en un proyecto global a escala regional que

afectase a toda la zona que forma parte del destino turístico. Su evolución histórica ha configurado unas dinámicas específicas entre las lógicas de rendimiento económico ligadas al tiempo de ocio y la transformación del territorio que, si bien han creado efectos negativos evidentes también ofrecen nuevas oportunidades. Entre éstas, considerar que la Costa Brava es un sistema territorial que interacciona con una realidad sociocultural y económica condicionada por su posición geográfica en el sur de Europa, por la influencia de ciudades importantes a su alrededor –Girona, Figueres– y, especialmente, por la presencia del área metropolitana de Barcelona.

Cada vez más, diferentes autores procedentes de distintos ámbitos de estudio sostienen que la tendencia de futuro de la Costa Brava va a ser convertirse en una zona eminentemente urbana, un lugar de primera residencia por lo que el imperativo de *hacer ciudad*, en palabras de Pié, va a ser ineludible. Aprender de las mejores experiencias municipales en la intervención del espacio público y del paisaje urbano, del respeto medioambiental, a la vez que repensar las infraestructuras de comunicación y de localización de las actividades (Vergés, 2004) puede ser un buen punto de partida para una gestión inteligente de un territorio que va tomando una deriva muy distinta de la especialización impuesta por el turismo de masas.

Además, hay la cuestión del modelo de turismo de nueva generación. Salvador Antón, entre otros, ha explicado los ingredientes esenciales que configuran en estos momentos el nuevo comportamiento de la demanda turística, de signo más heterogéneo y exigente, que busca unos productos en los que la categoría de sol y playa no suponga excluir nuevos tipos de experiencias turísticas. La inclusión de estas experiencias como alternativas atractivas deben aportar valor añadido a un modelo largamente predominante y que ha servido para imprimir carácter propio a la zona mediterránea del continente europeo (Antón, 1998). En este sentido, es importante no perder de vista que la Costa Brava sigue siendo un destino turístico apreciado. La intervención de la administración pública es clave en este proceso y, en estos momentos, ya ofrece algunas acciones interesantes que se enmarcan en este cambio de paradigma. Un buen ejemplo es la nueva marca *Costa Brava–Pirineu de Girona*, en la que la puesta en valor de la diversidad paisajística de una geografía que aúna mar y montaña juntamente con el patrimonio cultural de todo tipo, constituye una alternativa real para romper los estereotipos reduccionistas del modelo sol y playa pero sin renunciar a él. El propósito no es otro que buscar una posición en un mercado turístico global y cada vez más competitivo pero que ha demostrado, en estos últimos años, una buena resistencia a las crisis económicas vigentes (Figura 34).

Finalmente, y en este monográfico está presente en diversos artículos, existe el reto de intervenir en las mallas turísticas consolidadas, es decir, en las ciudades o centros turísticos que evolucionaron a lo largo de las décadas de mayor crecimiento del turismo de masas y que conformaron unas soluciones urbanísticas juntamente con distintas formas de habitar que no coinciden con lo que denominamos ciudades convencionales. El reconocimiento a su especificidad *patrimonial* recuperando los valores originales que pasan, en muchos casos, por un equilibrio entre edificación y naturaleza, visible igualmente en las formas de ocupación y en la arquitectura, puede ser un buen punto de partida para las políticas que de manera efectiva se proponen actuar sobre el territorio urbanizado por el turismo.

Figura 34. El territorio de S'Aragó y el municipio de Calonge (Izquierda). Imágenes actuales de la Web *Costa Brava-Pirineu de Girona*



Fuente: <http://es.costabrava.org/>.

#### 4. Conclusión

La tabla que exponemos a continuación (Tabla 1) pretende ser una síntesis del análisis comparativo realizado entre los dos destinos turísticos, Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava. Se ha aplicado en los dos casos el mismo patrón de fases de desarrollo histórico el cual, en términos generales, suscriben la mayoría de autores que han estudiado el turismo como fenómeno. Estas fases o épocas permiten distinguir un primer momento inicial, ligado a un turismo de carácter exclusivo, que es reemplazado por la denominada época moderna del turismo masivo, cuando el modelo vacacional de sol y playa se erige como el paradigma que otorga una mayor identidad a los dos destinos objeto de nuestro estudio. La superación, en un tercer momento, de esta época conlleva el surgimiento de unas nuevas dinámicas las cuales, a la vez que consolidan definitivamente el modelo entrañan su obsolescencia y la búsqueda de nuevas alternativas, tanto de regeneración territorial como de repercusión positiva en el sector económico del turismo.

Ahora bien, la coincidencia en estas tres épocas no oculta que Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava son dos destinos con personalidad propia que a lo largo de su desarrollo tuvieron factores diferenciales que deben ponerse en relieve. La potencia del modelo sol y playa, a partir de la década de 1960, no tiene porqué disminuir la importancia de los orígenes del turismo en cada lugar, orígenes marcados por el fuerte carácter de turismo internacional en el caso de Canarias, y el peso de la actividad de veraneo de la población autóctona en el caso de la Costa Brava. Esto afectó de manera evidente a las formas de ocupación del territorio e influenció las distintas estrategias que se pusieron en marcha en los inicios de la creación de los destinos y de la promoción turística realizada por parte de los dos territorios. Es decir, dos maneras de pensar el reto del turismo desde contextos geográficos y socioeconómicos muy distantes pero que empezaban a compartir objetivos comunes.

La importancia otorgada al conocimiento de la evolución temporal permite introducir otros factores de identidad relativos a su memoria histórica. Las instalaciones hoteleras en Canarias a las que se añadió la tipología *extrahotelera* tienen una densidad y un recorrido en la transformación del territorio que no es comparable con el caso catalán, donde la interacción

establecida con un sistema territorial complejo, de signo metropolitano y soportado por una infraestructura lineal de alta capacidad como es el corredor mediterráneo ha intensificado la urbanización de segunda residencia de baja densidad. En cierta manera, y a pesar de la diversidad de factores compartidos en los procesos de consumo del territorio –especialmente, en relación a la búsqueda de máximo beneficio del negocio inmobiliario y la especulación que llevó implícita-, los dos destinos no han hecho más que profundizar en el carácter que los definió desde finales del siglo XIX. Y esto, a pesar del tono de producto estándar y homogéneo del turismo de masas.

Ello nos lleva afirmar la importancia de reconocer la especificidad de cada uno los destinos turísticos al margen de la etiqueta de turismo vacacional de sol y playa. Si Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava convergen ahora en la necesidad de reinventar el modelo, en la regeneración urbana, la protección medioambiental, la preservación de la calidad paisajística, una propuesta estratégica puede ser el reconocimiento de la entidad histórica forjada a lo largo del dilatado periodo del ciclo de vida de cada destino, como un instrumento interesante a la hora de aplicar políticas renovadas a nivel territorial.

Tabla 1. **Comparativa de dos modelos turísticos en España**

| Etapa   | COSTA CANARIA  | COSTA BRAVA  |
|---|--|--|
| <b>Época antigua del turismo (finales XVIII-1945)</b> | <p><b>Período exploratorio del turismo (s. XVIII-XIX)</b><br/><i>Prototurismo</i>, los primeros exploradores.<br/>Turismo británico a través de las rutas comerciales. Imagen exótica de la isla.</p> <p><b>Inicio del turismo y creación de destino (finales XIX-1945)</b><br/>Primeros <i>Health Resorts</i>. Instalaciones hoteleras para la élite mundial.<br/>Turismo de invierno de baños de mar.<br/>Cruceiros y primera aviación.<br/>Promoción Turística interna desde 1910.<br/>El eslogan <i>Continente en miniatura</i>.<br/>Hermanos Martín F. de la Torre, la identidad cultural canaria. Inicio del <i>Pueblo Canario</i>.</p>                  | <p><b>Baños de mar en Catalunya (mediados s XIX)</b><br/>Ocio y veraneo autóctono. Clases populares y clases acomodadas.<br/>Primeros enclaves balnearios de litoral.</p> <p><b>Veraneo de costa y creación de destino (1890-1936)</b><br/>Burguesía autóctona. Modelo de ocupación de ciudad-jardín y grandes mansiones.<br/>Autocares de línea y primeros automóviles de acceso a los núcleos costeros,<br/>Promoción Turística interna, denominación <i>Costa Brava</i> desde 1908.<br/>Descubrimiento por parte de la intelectualidad europea. Tossa y Cadaqués.</p>   |
| <b>Época moderna del turismo (1946-1990)</b>          | <p><b>Restablecimiento del turismo (1946-1960)</b><br/>Arquitectura vernácula, estilo canario.<br/>Vuelos chárter de origen sueco.</p> <p><b>Inicio del turismo de masas. (1960-1974)</b><br/>Concentración hotelera en ciudades, Las Palmas y Puerto de la Cruz.<br/>Concurso Internacional de Maspalomas.<br/>Introducción de sociedades anónimas de capital escandinavo y alemán.<br/>Tipología de alojamiento <i>extrahotelero</i>, Apartamentos alta densidad al sur de las islas.<br/>Crítica al modelo. Estudio de 1962.</p> <p><b>Conformación turismo de masas (1974-1990)</b><br/>Reafirmación de un modelo turístico internacional de invierno.</p> | <p><b>Etapa preliminar del turismo (1946-1960)</b><br/>Inicio turismo europeo, estacional de verano.<br/>Hoteles promovidos por capital catalán.</p> <p><b>Inicio del turismo de masas. (1960 -1974)</b><br/>Inicio turismo autóctono y metropolitano.<br/>Crecimiento de los núcleos históricos (Lloret) y creación de nuevos enclaves (Platja d'Aro).<br/>Efectos Ley del Suelo 1956. Planes Generales Municipales.<br/>Entrada inversión europea. Tour operadores y productos turísticos estándar.<br/>Crítica al modelo: Informe Costa Brava, 1965.</p> <p><b>Conformación turismo de masas (1974-1990)</b><br/>Crecimiento exponencial del turismo autóctono.</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>Primeras urbanizaciones turísticas de baja densidad.</p> <p>Aumento del producto turístico, grandes instalaciones y diversidad de servicios.</p> <p>Boom turístico en todo el territorio insular.</p> <p><b>Consolidación turismo de masas (1990-2000)</b></p> <p>Saturación y obsolescencia del modelo.</p> <p>Estímulos a la inversión empresarial local.</p> <p>Resorts y urbanizaciones de alta calidad.</p> <p>Introducción del <i>time-sharing</i>.</p> <p>Ley de Moratoria Turística, paralización de las licencias.</p> | <p>Autopista del Mediterráneo, el gran colector turístico.</p> <p>Informe Costa Brava, 1976</p> <p>Desde 1980, competencias turísticas autonómicas en turismo y planeamiento.</p> <p>Boom constructivo de la segunda residencia.</p> <p><b>Consolidación turismo de masas (1990-2000)</b></p> <p>Saturación y agotamiento del modelo.</p> <p>Problemática de la fuerte estacionalidad.</p> <p>Degradación espacial; efectos baja densidad.</p> <p>Reconversión hotelera, diversidad y calidad.</p> <p>Especialización en turismo europeo <i>low cost</i>.</p> |
| <p><b>Época contemporánea del turismo (a partir de 2000)</b></p> | <p><b>Alternativas al modelo <i>sol y playa</i></b></p> <p>Reinvención del modelo: reequilibrar el exceso urbanizador; regeneración urbana, renovación instalaciones turísticas y protección del paisaje</p> <p>Planes de reconversión (Plan Horizonte Turismo Español, 2020, etc.)</p>  | <p><b>Alternativas al modelo <i>sol y playa</i></b></p> <p>Nuevo modelo de turismo, diversificado tematizado y alternativo al sol y playa.</p> <p>Marca <i>Costa Brava–Pirineu de Girona</i>.</p> <p>Reinvención del modelo: preservación medioambiental. Patrimonio cultural y natural.</p> <p>Patrimonio rural.</p> <p>Reconversión urbana de primera residencia.</p>   |

## Bibliografía

ANTON CLAVÉ, Salvador (1998): *La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 32: 17-43, 1998.

BARBAZA, Yvette. *El paisatge humà de Costa Brava*. Barcelona, Edicions 62. 1988. 2 vols.

CALS, Joan. *Apèndix: Vint anys després d'“El Paisatge humà de la Costa Brava”*. En BARBAZA, Yvette. El paisatge humà de Costa Brava. Barcelona, Edicions 62. 1988. 2 vols. pp. 625-648.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2003), *Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, PIO-GC*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2010a), *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-8*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2011), *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-9*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2010b), *Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo, PTEOTI-GC*.

CABILDO DE GRAN CANARIA (2010c), *Plan Territorial Especial del Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, PTE-21*.



CABILDO DE GRAN CANARIA (2011), *Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio consolidado de Playa del Inglés, TPT-9*.

CÁCERES MORALES, Eduardo (2002). *Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias*. V.A. Impresores S.A.

CANTERO LLEÓ, Marta y MAURICIO, Jose Carlos. *Canarias ¿líder turístico?* Madrid, Fundación Centro de Estudios Canarios, 2001. 345p.

CIES. *Introducción a un estudio socioeconómico del turismo en la Provincia de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria. Caja Insular de Ahorros de Canarias, 1974.

CORREA, Federico. *Consideraciones visuales sobre la ciudad-jardín*. Cuadernos de Arquitectura, (64): 20-25, 1966. Cuadernos de arquitectura y urbanismo, el turismo en la costa. Barcelona, (64-65). 1966.

CRUZ, A. (2001): "*El siglo del turismo en Gran Canaria (1900-2000)*". Fundación Mapfre Guanarteme, Las Palmas de Gran Canaria.

DOMÍNGUEZ MÚJICA, Josefina. *El modelo turístico de Canarias*. Etudes Caribéennes, 9-10, Abril 2008.

FAURA, Ramon. *L'Hotel Anabel com a símptoma. L'evolució del turisme a Lloret de Mar, 1905-1975*. En: Congrés Internacional Territoris del Turisme. L'imaginari turístic i la construcció del paisatge contemporani (1º, 2014, Girona, España). Actas preliminares, Universitat de Girona, 2014, pp. 595-606.

FRANQUESA SÁNCHEZ, Jordi. *Una experiència urbana retrobada. Les comunitats jardí a Catalunya*. Tesis (arquitectura). Barcelona, España, Universitat Politècnica de Catalunya, 2008. 201 p. <http://upcommons.upc.edu/handle/10803/6969>.

GARCÍA PÉREZ, José Luis (1998): *La estancia de Agatha Christie en Canarias. La influencia del País Canario en sus novelas de intriga*. Coloquio de Historia Canario-Americana, XIII (1998), 2000, pp. 1546-1554.

GARNICA, Julio. *Idilios personales*. En: Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965. Valencia, Patronato de la Fundación Docomomo Ibérico. Universitat Politècnica de València, 2003. pp. 107-112.

GOBIERNO DE CANARIAS (2000), Consejería de Turismo. *Decreto Legislativo Canario 1/2000*.

GOBIERNO DE CANARIAS (2003), Consejería de Turismo. *Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*.



GOBIERNO DE CANARIAS (2009), *Consejería de Turismo. Ley 6/2009, de 6 de mayo, por la que se aprueban las medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial de ordenación del turismo.*

GONZÁLEZ LEMUS, Nicolás (2007): *El turismo en Canarias: sus orígenes.* Revista Canari, (diciembre de 2007), <http://www.revistacanarii.com/> (03/06/2014).

GRANELL I MARCH, Jordi. *La Arquitectura del Sol.* Sunland Architecture. COAC y otros Colegios arquitectos. 2002. 415 p.

GRIJALVO, PUJOL, Marc, *Comportament del turisme de litoral en una conjuntura de crisi econòmica.* Girona, Patronat de Turisme Costa Brava Girona, 2012. 74 p.

HERNÁNDEZ LUÍS, Jose Ángel. *Antecedentes del turismo en la Isla de Gran Canaria y en Maspalomas Costa Canaria.* En: Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana. Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, ULPGC. Biblioteca Universitaria. 2007. pp. 47-69.

LÓPEZ PALOMEQUE, Francesc. *Geografía del turismo en España: una aproximación a la distribución espacial de la demanda turística y de la oferta de alojamiento.* Documents d'Anàlisi Geogràfica, 13: 35-64, 1998.

LOZATO GIOTART, J.P. (1990): *Geografía del turismo.* Ed. Masson, Barcelona.

LUJÁN, Néstor, Costa Brava. Barcelona, Editorial Noguer, 1951. 28 p.

MMA (2009). Ministerio de Medio Ambiente. *Estrategia Española para la Sostenibilidad Urbana y Local.* EESUL.

MITC (2007). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. Turismo 2020. Plan del Turismo Español Horizonte 2020.

MITC (2007). Ministerio de Industria Turismo y Comercio. Plan 0812. Plan del Turismo Español 0812.

MIET (2012). Ministerio de Industria Energía y Turismo. Plan Nacional e Integral de Turismo.

NAVAS, Teresa. *Història de les carreteres del territori de Barcelona.* Barcelona, Diputació de Barcelona, 2007. 244 p.

PIÉ, Ricard, *Ara toca fer ciutat,* En: Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona. 2004, pp. 50-87.

RAMOS CARAVACA, Carolina. *Costa Brava, los retos urbanísticos del turismo de masas: la huella de la ciudad jardín y algunos principios racionalistas en el tejido turístico de masas.*

Identidades: territorio, proyecto, patrimonio, (4): 155-190, Junio 2013.

<http://hdl.handle.net/2099/13675>

SARGATAL, *Mobilitat i infraestructures: dèficit de connectors ecològics i risc de pèrdua irrevversible de diversitat paisatgística i biològica.* En: Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona. 2004, pp. 176-189.

SOLER, Marc (ed.). *L'estiuieg. Com feien vacances entre 1929 i 1935.* Barcelona, Quaderns Crema, 2011. 271 p.

TARRÚS, J., COMADIRA, N., *Rafel Masó. Arquitecte Noucentista.* Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona, 2007. 277 p.

TATJER, Mercè. *Els banys de mar a Catalunya.* Barcelona, Albertí Editor, 2012. 181 p.

TERÁN, Fernando de. *Turismo, arquitectura y urbanismo: contextos histórico-culturales de su relación.* En: Arquitectura Moderna y Turismo: 1925-1965. Valencia, Patronato de la Fundación Docomomo Ibérico. Universitat Politècnica de València, 2003. pp. 129-140.

RODRÍGUEZ AGUIAR, Elsa F. *El turismo de masas en Canarias.* Revista Canarii [en línea].

Diciembre de 2007. [Fecha de consulta 10 de febrero de 2014]. Disponible en

<http://www.revistacanarii.com/canarii/7/el-turismo-de-masas-en-canarias>

ROEL HERRANZ, Pablo. *Bonet Castellana, Tres conjuntos de apartamentos en el Cap de Salou.* Tesina (Máster en Teoría y práctica del proyecto de arquitectura). Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, 2010. 89 p. <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/12764>

VERGÉS, Robert, *Debat Costa Brava. Un futur sostenible per a la Costa Brava. Les infraestructures de transport.* En: Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible. Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Girona. 2004, pp.164-175.

VIDAL-CASELLAS, D., MONTURIOL SANÉS, A. (ed), *Exposició 75 aniversari de l'Oficina de Turisme de Catalunya.* Barcelona, Direcció General de Turisme, Departament d'Innovació, Universitats i Empresa de la Generalitat de Catalunya, 2011, 172 p.

VIDAL-CASELLAS, Dolors. *La promoción de la Costa Brava; recuperación de la memoria histórica.* Revista Iberoamericana de Turismo, 1 (2): 4-21, 2012.

## PROPUESTAS PARA LA FLEXIBILIZACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANO PARA FACILITAR EL LIBRE EJERCICIO DE LA FUNCIÓN EMPRESARIAL EN LA REGENERACIÓN URBANA- TURÍSTICA EN LAS ISLAS CANARIAS

GONZALO MELIÁN MARRERO, NELSON FLORES MEDINA e  
ISACÓ PÉREZ SOSA

---

Cómo citar este artículo: MELIÁN, G.; FLORES, N. y PÉREZ, I. *Propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano para facilitar el libre ejercicio de la función empresarial en la regeneración urbana-turística en las Islas Canarias* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 393-412, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.25.3633. ISSN: 1886-4805.

# ACE 25

Electronic offprint

Separata electrónica

## PROPOSALS FOR TOWN-PLANNING RELAXATION IN ORDER TO ALLOW THE FREE WILL OF BUSINESS FUNCTION IN URBAN-TOURISTIC REGENERATION IN THE CANARY ISLANDS

**Key words:** Creativity; entrepreneurship; knowledge; tourism; urban planning.

### Abstract

The aim of this article is to prove that the present town planning system prevents tourist urban spots regeneration when it erases or reduces creativity and business function, and also to establish several proposals that will allow the free entrance of creativity and entrepreneurship in the process of tourist transformation and regeneration. The authors carried out a legal and economic analysis of the current planning system as well as an analysis of the evolution of supply and demand of tourist urban spaces in the Canary Islands to subsequently propose different ideas to solve the detected problems. The current Canary Islands planning system it is centralized and has a structure of Cartesian cascade which hinders the free exercise of business function. This system has, among others, the following consequences: creativity reduction, restrictions on entrepreneurship or business function, freezing of urban spaces or impediment of his regeneration and adaptation to new needs which cause a major distortion between tourist supply and demand. To free the entrance to this business function it is necessary to introduce greater planning flexibility. The presented piece of work is original and follows the research lines of the authors published in international journals listed in the ISI Web of Knowledge and other citation indexing.

ACE

Architecture, City, and Environment  
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

# PROPUESTAS PARA LA FLEXIBILIZACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANO PARA FACILITAR EL LIBRE EJERCICIO DE LA FUNCIÓN EMPRESARIAL EN LA REGENERACIÓN URBANA-TURÍSTICA EN LAS ISLAS CANARIAS

**MELIÁN MARRERO, Gonzalo**<sup>1</sup>  
**FLORES MEDINA, Nelson**<sup>2</sup>  
**PÉREZ SOSA, Isacó**<sup>3</sup>

Remisión inicial: 01-07-2013

Remisión final: 10-05-2014

**Palabras clave:** Creatividad, *empresarialidad*, conocimiento, turismo y planeamiento urbano.

## Resumen

En circunstancias como las actuales, de crisis y recesión económica, lo que lleva asociado una fuerte disminución en la capacidad de la inversión pública, se hace necesario la búsqueda de nuevas estrategias de cooperación público-privada que incrementen la implicación del sector privado en los procesos de regeneración urbano-turístico. El fin de este artículo es poner de manifiesto que el actual sistema de planeamiento urbano impide la regeneración de los espacios urbanos turísticos al eliminar o reducir la creatividad y la función empresarial y establecer propuestas que permitan una participación más pragmática de la función empresarial en el proceso de transformación y regeneración turística. Los autores realizan un análisis jurídico y económico del actual sistema de planeamiento al igual que un análisis de la evolución de la oferta y la demanda de los espacios urbanos turísticos en las Islas Canarias, proponiendo posteriormente distintas ideas para solucionar los problemas detectados.

El actual sistema de planeamiento de las Islas Canarias posee un sistema de planificación central en cascada de orden cartesiano que dificulta el libre ejercicio de la función empresarial. Este sistema tiene entre otras las siguientes consecuencias: reducción de la creatividad, restricción de la *empresarialidad* o función empresarial, congelación de los espacios urbanos o impedimento de su regeneración y adaptación a las nuevas necesidades que provocan una importante distorsión entre la oferta y la demanda turística. Para dar la libre entrada a esta

<sup>1</sup> **Gonzalo Melián Marrero:** Profesor asociado en Diseño y Planeamiento Urbano. IE University. C/ Cardenal Zúñiga, 12, 40003 Segovia. España. Email de contacto: gonzalo.melian@ie.edu.

<sup>2</sup> **Nelson Flores Medina:** Profesor asociado, Universidad Europea de Canarias, E.T.S. Arquitectura C/Inocencio García 1, 38300 La Orotava, España. E.T.S. Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, Departamento de Construcción y Tecnología Arquitectónicas, Avda. Juan de Herrera 4, 28040 Madrid, España.

<sup>3</sup> **Isacó Pérez Sosa:** Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio (ITT), Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona (ETSECCPB), Universidad Politécnica de Cataluña (UPC-Barcelona TECH), Centro de Política del Suelo y Valoraciones (CPSV). C/ Jordi Girona, 1-3, Módulo B1 Despacho 207 08034 Barcelona, España. Email de contacto; isaco.perez@upc.edu.

función empresarial es necesario introducir una mayor flexibilidad en el planeamiento. El trabajo es original y sigue las líneas de investigación de los autores publicados en otros artículos de revistas internacionales recogidas dentro del *ISI Web of Knowledge* y otros índices.

## 1. Introducción

La demanda turística a nivel mundial ha ido cambiando a lo largo de las últimas décadas. El crecimiento de la riqueza en términos relativos de la población del planeta o la disminución de la pobreza han hecho que la demanda aumente y que el nivel de exigencia de los consumidores sea mayor (Flores et al, 2012). El cambio en la demanda, la globalización de los mercados y la aparición de nuevas ofertas turísticas en países emergentes ha hecho que países con mayor tradición turística como España tengan que readaptar su oferta para ser más competitivos. Por otro lado, el turismo ha pasado en España de ser considerado como una actividad no importante para la economía o coyuntural a ser uno de los sectores relevantes de la economía española (Bote Gómez, 1998).

Sin embargo, siendo uno de los sectores más importantes, la oferta turística, especialmente en lugares eminentemente turísticos como las Islas Canarias, ha quedado obsoleta. El papel que juega el planeamiento urbano para esta adaptación de la oferta a la demanda es prioritario. Sin un planeamiento urbano lo suficientemente flexible y que sea capaz de adaptar las nuevas demandas del mercado a la realidad física en poco tiempo, no es posible tener una oferta turística competitiva. Los espacios turísticos son espacios urbanos que deben ser entendidos como los lugares donde habitan, descansan o se entretienen los habitantes de la actual sociedad dinámica o gran sociedad (Hayek, 1975). Sin embargo, estos espacios, habitados por una sociedad eminentemente dinámica y que cambia sus preferencias temporales a una gran velocidad, siguen siendo estudiados y planificados de forma estática como veremos en este documento.

Por todo ello, vamos a tratar de describir la nueva demanda turística en las Islas Canarias, el estado actual de los espacios turísticos en las Islas, el actual sistema de planeamiento y el importante papel que juega el conocimiento, la creatividad y la función empresarial del ser humano a la hora de coordinar y transformar dichos espacios.

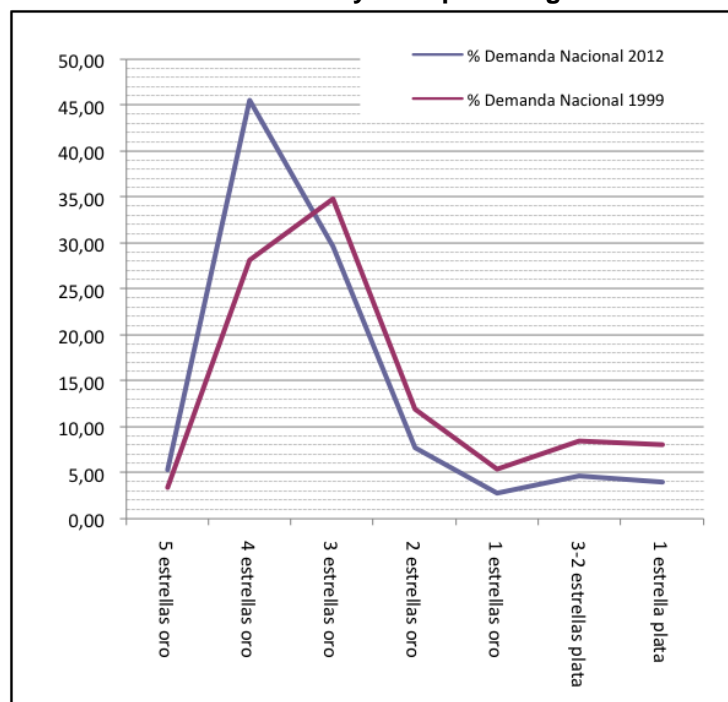
## 2. La nueva demanda turística

La transformación de la demanda turística en España está ligada a las transformaciones de las expectativas y posibilidades de los turistas que visitan nuestras zonas dedicadas a ello. Las zonas estudiadas de manera general y en particular las Islas Canarias, presentan síntomas de agotamiento propios de unos destinos turísticos con un periodo de consolidación amplio (González, 2012). Estos síntomas de estancamiento de la demanda, a excepción de situaciones externas ajenas al propio destino, requieren de un mayor ajuste de la oferta a la realidad que solicita el turista. En diferentes estudios se ha considerado la necesidad de aumentar la calidad del servicio para cubrir las expectativas del visitante (Rodríguez, 2002).



A continuación se estudia la demanda en España y Canarias mediante los datos de ocupación de los establecimientos y los días de estancia según la categoría de los mismos. Las gráficas han sido realizadas a través de los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística. En la figura 1 se aprecia la evolución de la demanda a nivel nacional desde el año 1999 al 2012. Se puede observar cómo la demanda ha cambiado y aumentado considerablemente en establecimientos de mayor categoría, principalmente los de cuatro estrellas. También se observa una bajada en la demanda en establecimientos del tipo de apartamento o *apartahotel*, y una subida que, aunque poco apreciable en la gráfica, es de aproximadamente el doble en los hoteles de cinco estrellas, aunque muy inferior que los de cuatro.

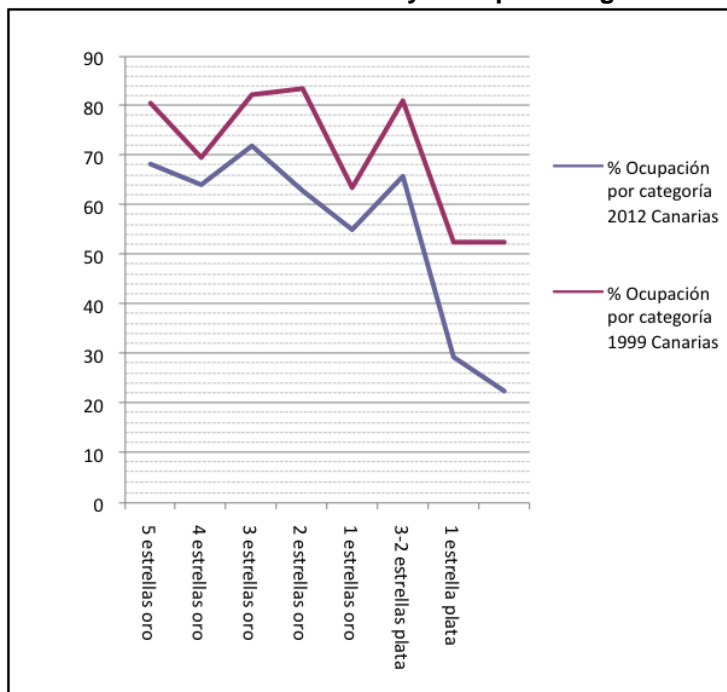
Figura 1. Demanda en los alojamientos turísticos en España en los años 1999 y 2012 por categorías



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

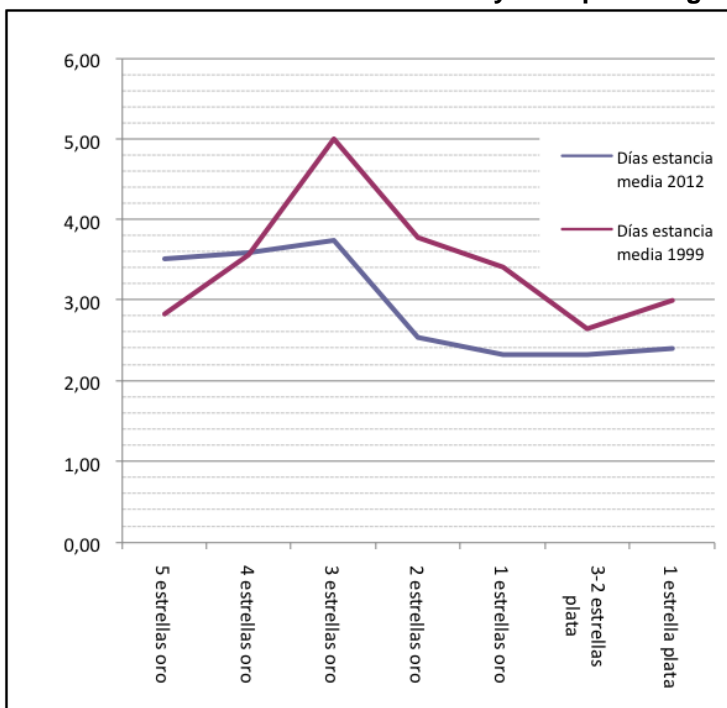
En la figura 2 se puede ver la evolución en la ocupación desde el año 1999 al 2012. Los datos nos indican que existe un menor grado de ocupación en el año 2012 que en 1999. En general los alojamientos de mayor categoría, cinco, cuatro y tres estrellas, son los que poseen una mayor ocupación y por lo tanto se adaptan mejor a la demanda. Sin embargo, los de menor categoría, especialmente los apartamentos, son los que están fuera de mercado y su oferta no es correspondida con la demanda del turista. Es decir el turista que visita Canarias elige principalmente alojamientos de mayor categoría. En la figura 3 se muestran los días de estancia media del turista en los años 1999 y 2012 en Canarias. Se puede observar que la estancia media es menor en todas las categorías en el año 2012 que en 1999, excepto en la de cinco estrellas. En el año 2012 se observa que los alojamientos de superior categoría son los que mantienen los mayores días de estancia (3.6 días de media).

Figura 2. Ocupación en los alojamientos turísticos en la Comunidad autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Figura 3. Días de estancia media en los alojamientos turísticos en la Comunidad autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

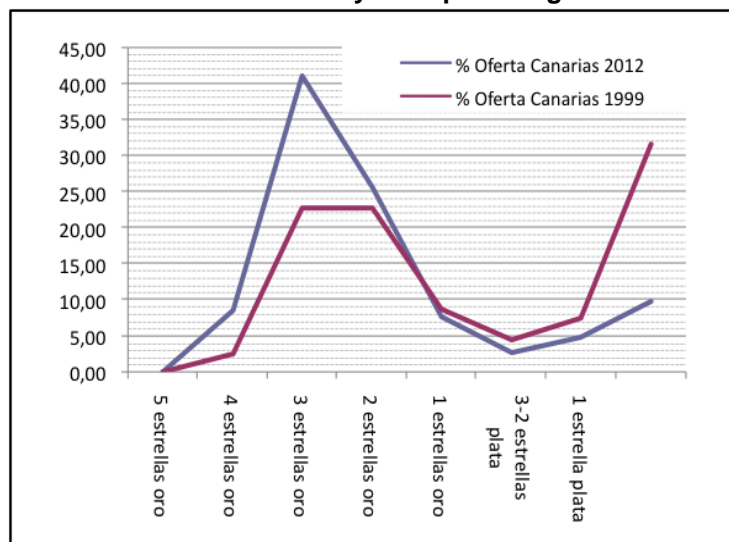
En conclusión, la demanda turística en las Islas Canarias ha cambiado considerablemente y son los establecimientos de mayor categoría los que más se solicitan, los que más ocupados se encuentran y los que más días de estancia poseen.

### 3. Estado actual de los espacios turísticos

La antigüedad de la oferta de alojamiento turístico de las Islas Canarias es en el año 2011, según in estudio realizado por Simancas, de más de 30 años en un 33 %, entre 21-30 años en un 44%, entre 10-20 años en un 16% y de menos de 10 años de un 7% (Simancas, 2011). Si estudiamos estas zonas consolidadas como realizaron Cáceres y Palop en la zona conocida como Playa del Inglés, además podemos diferenciar entre los grados de actuación necesarios para adecuar estos complejos según la demanda turística y de obsolescencia (Cáceres y Palop, 2007). En los establecimientos existentes con más 25 años de antigüedad la necesidad de rehabilitación parcial o total es muy elevada, incluso con instalaciones deficientes. Este hecho, produce una pérdida de capacidad competitiva frente a otros destinos turísticos (Rodríguez, 2002). Además, dentro del tejido que conforma la conurbación turística no existe reforma o cambio en estos establecimientos en mal estado (Talón et al, 2007).

La demanda hoy, según lo deducido en el apartado anterior, es principalmente de hoteles de tres y cuatro estrellas y ha aumentado en la de cinco estrellas. Sin embargo, según puede apreciarse en la figura 4, la oferta *alojativa* no se ha adaptado a esta realidad, con un aumento de los establecimientos de tres estrellas oro principalmente, y en menor medida en los de cuatro estrellas. También se puede apreciar la gran disminución de la oferta desde el año 1999 al 2012 de los establecimientos de menor categoría, que con una demanda mínima desaparecen del mercado convirtiéndose en segunda residencia o en residencia de turistas que se afincan en distintas temporadas en las Islas.

Figura 4. **Oferta alojativa turística en la Comunidad Autónoma de Canarias en los años 1999 y 2012 por categorías**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Los establecimientos de más baja categoría a pesar de seguir existiendo (Cáceres y Palop, 2007), pasan a un primer estado de baja demanda (inferior al 30 %, figura 2) para entrar en riesgo de salir totalmente de la industria y transformar su uso en residencial (Simancas y García, 2012). Debido a esta transformación podemos observar en la figura 3 una menor cantidad de alojamientos con categoría plata o más baja de oro. No obstante, no se debe entender que dichos inmuebles se han transformado o desaparecido, sino que han dejado de ser rentables. Este riesgo de *residencialidad* se ha producido en otras zonas turísticas españolas como el Archipiélago Balear. Estos espacios turísticos maduros presentan problemas de adaptación a la demanda y de renovación de los espacios públicos en Canarias, Baleares y Hawái (Hernández y Santana, 2010).

En conclusión, la oferta actual no se adapta a la demanda turística debido a la escasez de inmuebles de alta calidad y a la no renovación y transformación de los alojamientos de menor categoría.

#### 4. El papel de la función empresarial creativa en la regeneración turística

El futuro de los espacios urbanos, turísticos o no, es incierto; nadie sabe cómo van a ser ni la sociedad que va a hacer uso de ellos. Por lo que, al igual que el hombre, las ciudades poseen una incertidumbre irremediable. El futuro de las mismas está totalmente abierto y éste depende, sin duda alguna, de la acción humana que es esencialmente creativa. La creatividad humana es la única capaz de minorar las incertidumbres que existen e ir buscando nuevas soluciones a los problemas que se van presentando en los espacios urbanos. Sin embargo, esta creatividad jamás podrá eliminar por completo la incertidumbre *inerradicable* que poseen los seres humanos (Huerta de Soto, 1992), ni las ciudades, principalmente porque los actores encargados de la transformación y cambio sólo poseen un conocimiento limitado de la información que existe en cada momento de tiempo.

Este tipo de conocimiento limitado es disperso y depende directamente de los fines individuales de cada ser humano de la sociedad. Estos fines, que varían según las preferencias temporales de cada individuo sumado a la información que cada uno maneje en cada instante de tiempo, convierten este tipo de conocimiento en algo totalmente subjetivo y es uno de los principales problemas a los que se enfrenta la planificación central (Hayek, 1937, 1945). Además, este tipo de conocimiento se crea *ex-novo*, a través de las diferentes acciones de los distintos individuos que conforman la sociedad, y es de tipo tácito no articulable, lo que hace aún más difícil conocerlo (Huerta de Soto, 1992).

Por otro lado, la función empresarial, que es esencialmente creativa, coincide con la acción humana misma (Huerta de Soto, 1992), por esta razón, todo hombre por naturaleza es empresario, es decir, aquel que emprende una acción para conseguir unos objetivos. Esta definición de función empresarial innata al ser humano podría parecer un tanto amplia pero ella responde a importantes investigaciones que se han venido desarrollando en la ciencia de la economía en torno a la *empresarialidad* (Kirzner, 1973, 1985, 1979).

La acción empresarial es prioritaria para la coordinación de los distintos desajustes que surgen tanto en la sociedad como en el principal lugar de convivencia en la que es desarrollada, la

ciudad. En ellas, existen continuos desajustes y oportunidades de ganancia y es el hombre mediante su función empresarial el encargado de transformar y adaptar la ciudad a los continuos cambios que se producen dentro de la sociedad. Cuando las coordinaciones son satisfactorias las oportunidades de ganancia se transforman en beneficio tanto para el empresario como para el conjunto de la sociedad. Como ejemplo podría servirnos el hecho que aparezca una creciente demanda de hoteles de calidad en las Islas Canarias y la oferta existente no satisface esta solicitud. Es en ese momento, cuando un individuo usando su función empresarial decide emprender la creación de nuevos establecimientos de alta calidad y coordinar el desajuste existente. De esta forma los actores intervinientes en el proceso de creación y transformación de las ciudades, no son solamente los técnicos competentes en las distintas materias o disciplinas intervinientes, ni únicamente los empresarios, sino que serían todos los seres humanos que viven de forma permanente o temporal en una ciudad mostrando sus preferencias temporales (Melián y Calzada, 2012).

Sin embargo, hemos visto en los apartados anteriores que existe una importante descoordinación entre la demanda de infraestructuras o instalaciones turísticas y la oferta de las mismas. En este caso, ¿por qué la función empresarial del ser humano no ha efectuado dicha coordinación social y urbana?

## 5. El actual sistema de planeamiento

Los espacios turísticos de las Islas Canarias fueron planificados por un planeamiento de orden cartesiano y en la actualidad se siguen ordenando de la misma manera. Este tipo de órdenes vienen determinadas por un órgano director externo que impone su criterio de forma coactiva impidiendo el libre ejercicio de la función empresarial (Hayek, 1975) (Huerta de Soto, 2012). Este órgano director exterior estudia la ciudad como si de un elemento estático se tratase. Para ello intenta construir la ciudad de arriba abajo a través de una pirámide coactiva o cascada reguladora de planeamiento (Melián y Calzada, 2012). En la parte más alta de la cascada reguladora de planeamiento nos encontramos las legislaciones urbanísticas, como es el caso de la Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo o la Ley 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo (en adelante TRLOTENC'00).

Estas legislaciones, entre otras cuestiones, establecen los estatutos jurídicos de la propiedad privada del suelo mediante los cuales nacionalizan los derechos de desarrollo del mismo y monopolizan la asignación de los usos del suelo (Lee et al, 2013). Además, regulan el planeamiento y el desarrollo y de esta forma establecen cuales son las diferentes figuras de planeamiento que existen, cuales son las diferentes formas de desarrollo o gestión y quiénes son los encargados de realizarlos. También, establecen diferentes tipos o categorías de suelo que deberán ser delimitadas por el planeamiento como es el caso del suelo urbano, urbanizable o rústico para la Comunidad Autónoma Canaria según el TRLOTENC'00. Además, estas legislaciones fijan estándares urbanísticos como por ejemplo edificabilidades máximas, densidades máximas o superficies mínimas de suelo reservadas para zonas verdes, infraestructuras y equipamientos.

Por ejemplo, según el artículo 36 del TRLOTENC'00 para los nuevos desarrollos, ya sean de suelos urbanos no consolidados o urbanizables, que tengan uso predominantemente residencial, habrá una *“edificabilidad bruta máxima de 1,20 metros cuadrados edificados por cada metro cuadrado de suelo, referida a la superficie total del ámbito ordenado, que podrá elevarse hasta 1,50 metros cuadrados edificados por cada metro cuadrado de suelo en los suelos urbanos de renovación y rehabilitación”*; *“una densidad máxima de 400 habitantes por hectárea, referida a la superficie total del ámbito objeto del Plan, que podrá elevarse hasta 500 habitantes por hectárea en los suelos urbanos de renovación y rehabilitación”*; y *“una reserva mínima de 40 metros cuadrados de suelo destinado a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, por cada cien metros cuadrados de edificación; de esa reserva, al menos el 50 por ciento corresponderá a los espacios libres públicos. Reglamentariamente, en los ámbitos de suelo urbano no consolidado de escasa entidad que se determinen, podrá minorarse esta reserva, en atención a la dificultad o imposibilidad de la materialización de las operaciones de cesión”* (Artículo 36 del TRLOTENC'00).

Además, el mencionado artículo, en su apartado b, establece para el suelo turístico *“una reserva mínima de 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos, de los cuales al menos 30 metros cuadrados por cada 100 de edificación se destinarán a espacios libres públicos y como máximo siete metros cuadrados por cada 100 de edificación a dotaciones”* (Artículo 36 del TRLOTENC'00). De esta forma la legislación establece coeficientes de edificabilidad máximos o densidades máximas que deberán ser respetados por los inferiores escalones de la cascada coactiva de planificación. Por otro lado, existen otras normas que se encontrarían dentro de este primer escalón de la cascada reguladora que afectan al resultado final de la oferta turística como por ejemplo la Ley 2/2013, 29 mayo, de renovación y modernización turística de Canarias que prohíbe la creación de nuevos hoteles de cuatro estrellas en las Islas.

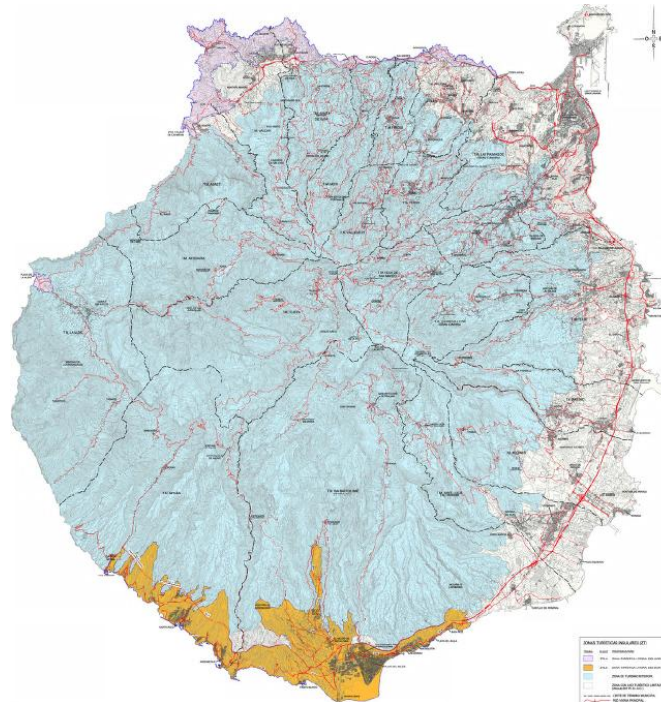
En el segundo nivel de esta cascada se encuentran los planes o proyectos de ordenación supra locales-municipales o territoriales. El ámbito de este tipo de planeamiento en las Islas es principalmente insular y según el TRLOTENC'00 tendríamos diferentes instrumentos como: directrices de ordenación, planes insulares de ordenación, planes y normas de espacios naturales protegidos, planes territoriales de ordenación y proyectos de actuación territorial. Aquí, habría que destacar las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, que afectan a la actividad turística.

Estos instrumentos de planeamiento, entre otras facultades, establecen limitaciones de uso del suelo, protegen suelos de la urbanización, fijan directrices o criterios básicos para la gestión de los Espacios Naturales Protegidos, limitan los crecimientos de suelo y establecen y definen cuales y por donde deben realizarse las infraestructuras de carácter territorial, determinan normas o criterios de coordinación administrativa de ámbito insular en los sectores de actividad económica y social de relevancia territorial, fijando criterios para la sectorización de los suelos urbanizables turísticos y definen el modelo de ordenación territorial que se propugna para una determinada isla y hacia cuya consecución deberán dirigirse coordinadamente las actuaciones públicas y privadas. A título de ejemplo podemos ver la figura 5 del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria que en su artículo 13 limita la densidad bruta para las piezas territoriales turísticas nuevas (PTTN) de la Zona Turística Litoral del Sur a 50 plazas



*alojativas* por hectárea y en la Zona Turística Litoral del Norte y en las áreas libres con equipamiento *estructurante* a 25 plazas *alojativas* por hectárea.

Figura 5. **Plano de ámbitos turísticos insulares del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Gran Canaria**



Fuente: Plan Territorial de Ordenación Turística de Gran Canaria.

Además, todas estas regulaciones deberán respetar las determinaciones definidas en la legislación urbanística del escalón superior de la cascada. De ahí que en un plan insular de ordenación no sería posible establecer una densidad máxima por encima de 500 habitantes por hectárea para suelos de rehabilitación o renovación o un plan territorial especial de ordenación turística no se podría determinar una reserva mínima superior a 50 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de edificación, destinada a espacios libres públicos, dotaciones y equipamientos.

Los planes de ordenación local que se ocuparían de la ordenación del municipio y de los núcleos urbanos o ciudad concreta están en el tercer escalón de la cascada. Estos planes se encargan de clasificar el suelo, establecer la ordenación detallada de las distintas partes de la ciudad, establecer las densidades y edificabilidades máximas de las distintas zonas de la ciudad como de sus crecimientos así como establecer cuáles son o serán los diferentes usos de los mismos. La figura principal de planeamiento de esta escala en Canarias según el TRLOTENC'00 es el Plan General de Ordenación. Este tipo de planes no pueden contravenir los planes o leyes de rango superior en los escalones anteriores. De esta forma no podrán clasificar como suelos urbanizables aquellos suelos que hayan sido protegidos por el planeamiento supra local ni se podrán establecer densidades urbanas ni edificabilidades superiores a las definidas en los dos escalones superiores. Tanto los planes de escala supra-

municipal como los de ordenación local o municipal tienen entre sus características la de emplear importantes cantidades de tiempo, entre 3 y 5 años, para su elaboración dada la considerable información que tratan de manejar y la gran cantidad de determinaciones que planifican.

Los planes de desarrollo ocuparían el siguiente escalón de la pirámide o cascada. Éstos son los encargados de establecer las ordenaciones detalladas de los ámbitos delimitados por el planeamiento general de ordenación según los parámetros definidos en dicho planeamiento (edificabilidad máxima, usos, densidades, reservas de suelo para espacios libres, etc.). Ciertamente es que los planes generales de ordenación que lo determinen oportuno podrán realizar la ordenación detallada de los nuevos desarrollos de suelos en suelos urbanizables como en la transformación o regeneración de los suelos urbanos no consolidados, pero suelen únicamente ordenar de forma detallada los suelos urbanos ya consolidados. Este tipo de planeamiento de desarrollo que nos ocupa llega a establecer en muchos casos mediante sus ordenaciones detalladas las alturas máximas de la edificación, los fondos máximos edificables, los tipos de cubierta, los vuelos y retranqueos máximos de las edificaciones y, en algunos casos, hasta el color de las edificaciones o su carpintería.

En este escalón de la cascada reguladora las figuras de planeamiento de desarrollo, que serían según el TRLOTENC'00 los planes parciales de ordenación, los planes especiales de ordenación y los estudios de detalle principalmente, tienen poco margen de maniobra para ser creativos, pues los parámetros estructurales de toda la ordenación realmente ya son definidos por los planes generales de ordenación que especifican desde porcentajes de usos hasta el número máximo de metros cuadrados que pueden materializarse en el ámbito, eso cuando no deciden realizar la ordenación detallada ellos mismos.

Finalmente, en la parte más baja de la cascada se encontraría los proyectos de edificación. Estos proyectos deben de cumplir las especificaciones dictadas por los planes anteriores.

## **6. Consecuencias del actual sistema de planeamiento sobre los espacios turísticos de las Islas Canarias**

Se pregunta al final del apartado cuatro por qué la función empresarial del ser humano no ha efectuado dicha coordinación social y urbana en los espacios turísticos. Es cierto que el actual sistema de planificación no es el único causante de este desequilibrio entre la oferta y la demanda, pues existen otras variables que escapan a este estudio como políticas monetarias, políticas fiscales u otro tipo de regulaciones que también perjudican a la correcta coordinación del mercado. Sin embargo, el actual sistema de planificación urbana en las Islas Canarias, que no difiera en demasía del resto de sistemas del Estado español, todos herederos de la Ley del Suelo de 12 de mayo de 1956, sí tiene una importante responsabilidad, si no la principal, del por qué la función empresarial no efectúa su misión coordinadora y en la actualidad nos encontramos con unos espacios turísticos deteriorados y que no se adaptan a la actual demanda como veremos a continuación.

Uno de los principales problemas que se encuentra el sistema de planeamiento de orden cartesiano es el problema del conocimiento. Como vimos en el punto cuatro de este documento

existe un tipo de conocimiento disperso y no científico que es fundamental en el proceso de creación y transformación de las ciudades. Es imposible que el órgano director sea capaz de conocer en su totalidad este tipo de conocimiento, por lo que como consecuencia nos encontramos, en la mayoría de los casos, con soluciones desacertadas. Además, dicha información varía o se crea *ex-novo* constantemente por lo que dada la importante cantidad de tiempo que lleva la elaboración de un plan, por ejemplo el plan general de ordenación, cuando se aprueban o entran en vigor, normalmente, se encuentran obsoletos. Es por ello, que dado que la información es incompleta y a veces errónea o ha cambiado en el momento de entrada en vigor del plan, surgen formas urbanas que no se corresponden a las necesidades que demanda el turismo.

Como se ha comentado este tipo de planificación cartesiana o de cascada reguladora dificulta el libre ejercicio de la función empresarial. Esta función, esencialmente creativa, como hemos visto, es fundamental para la coordinación de los desajustes que surgen en los espacios urbanos. Por ello, este sistema de planeamiento no solamente no permite buscar soluciones en corto espacio de tiempo a las demandas de un sector como el turístico que se ve afectado por los continuos cambios de la demanda, como ha demostrado el estado actual de la oferta en las Islas, sino que además elimina la posibilidad de que mediante la función empresarial el ser humano descubra nuevas formas urbanas que todavía hoy no existen y que puedan satisfacer aún mejor las demandas de los turistas y competir con otros destinos.

En esta línea la función empresarial tiene como principal tarea la coordinación de los desajustes que existen en estos espacios urbanos convirtiendo dicho acto en beneficios tanto para el empresario como para el conjunto de la sociedad cuando las acciones son acertadas, y en pérdidas cuando son erróneas. Sin embargo, cuando las decisiones de la cascada reguladora son erróneas las pérdidas no son internalizadas por los que determinan dichas regulaciones y los principales perjudicados son el conjunto de personas que están buscando una determinada oferta turística en las Islas y aquellos que quieren proporcionarla.

Este planeamiento cartesiano en cascada no sólo dificulta que el empresario turístico acometa de manera correcta las modificaciones en su establecimiento para adaptarse a la demanda sino que en muchos casos terminan por excluir de la oferta distintos recintos turísticos al no poder ser modificados o adaptados a la nueva situación. Es por ello que el tejido urbano turístico va muriendo poco a poco mientras las distintas administraciones planifican en sus niveles correspondientes consumiendo una importante cantidad de tiempo. La consecuencia ha sido, como se apuntó al principio de este estudio la creación de zonas residenciales no explotadas dentro del ámbito urbano-turístico. Este cambio, movido principalmente por la incapacidad de la adaptación, produce, entre otras cosas, una pérdida de atractivo del destino en su conjunto y sus consiguientes consecuencias económicas como caída de la rentabilidad y pérdida de empleos.

Además, este sistema de planificación tiene como característica la eliminación de la propiedad privada, en el sentido jurídico más tradicional, dado que los derechos de desarrollo del suelo están nacionalizados y la asignación de los usos del suelo monopolizada por las administraciones públicas. Sin propiedad privada sería prácticamente imposible hablar de sociedades, y mucho menos de sociedades desarrolladas, por ello, podríamos afirmar que

dada la debilidad de la propiedad privada en este tipo de sistema de planificación no tenemos espacios turísticos desarrollados o adaptados a las demandas de la sociedad del siglo XXI.

Por otro lado, dado que la propiedad privada ha sido mermada surgen otros problemas como la inseguridad jurídica al estar sujetos a las posibles decisiones del órgano de planificación, la inexistencias de precios de libre mercado que impide la realización de un correcto cálculo económico (Mises, 1975) y el posible desaprovechamiento o destrucción de recursos naturales (Anderson y Leal, 1991). Los precios de libre mercado son fundamentales pues transmiten la información necesaria para que los distintos actores de nuestra sociedad tomen las correctas decisiones. Por esta razón, la información que transmiten los precios intervenidos por el planeamiento urbano es errónea y causa desajustes, desorden y descoordinación en la asignación de los usos del suelo y en la creación o transformación de espacios urbanos por parte del órgano director al realizar cálculos económicos erróneos.

Otra de las importantes consecuencias de este tipo de planificación es su efecto sobre la especulación que afecta directamente a los precios de estos espacios turísticos y que es prioritaria para la correcta coordinación entre la oferta y la demanda. La especulación tiene dos orígenes. El primero es autónomo y permite la adecuación de la oferta a la demanda en el plano *intertemporal* (especulación económica). Esta actividad especulativa consiste en comprar suelo cuando se espera una carestía futura del mismo, de modo que se compra cuando el suelo es relativamente barato y se vende cuando más falta hace, ayudando a rebajar la presión de la escasez sobre el precio. El segundo, en cambio, es inducido por las diferentes formas de intervención pública en el libre uso del suelo (especulación política). Este tipo de especulación ajeno al ámbito económico consiste en comprar suelo a bajo precio no porque se espere una futura escasez de ese tipo de suelo sino porque se está convencido de que será reclasificado.

Mientras que la especulación económica tiene efectos sociales positivos, la política es a todas luces el caldo de cultivo de la corrupción urbanística. Pues bien, este sistema de planificación ataca la economía mientras que fomenta la política con nuevas dosis de intervencionismo y arbitrariedad, incentivando así la corrupción (Melián y Calzada, 2010, 2012). Además, tratar de evitar la primera es desequilibrar el mercado y distanciar la oferta de la demanda, con los graves problemas que estas divergencias ocasionan. En cambio, tratar de evitar la segunda de una forma distinta al cese de la intervención que ha causado el problema es sentar las bases de ulteriores intervenciones que, de nuevo, descoordinarán las acciones de los agentes económicos y motivarán nuevas ocasiones para vivir de la especulación sobre futuras intervenciones (Mises, 2005).

## **7. Propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano de los espacios turísticos y dar una mayor entrada a la función empresarial y a la creatividad**

El objetivo de este artículo no es plantear la eliminación del planeamiento urbano, ni establecer alternativas de planeamiento de orden espontáneo que giren en torno al planeamiento contractual (Melián y Calzada, 2012), ni definir nuevas ideas de planeamiento de mercado (Melián, 2011) para diseñar los futuros espacios turísticos de Canarias, sino exponer distintas propuestas para la flexibilización del planeamiento urbano en las Islas y dar una mayor entrada

a la función empresarial y creatividad para que esta pueda ejercer su papel coordinador y de esta forma poder tener espacios turísticos competitivos que satisfagan a la demanda.

Han existido sucesivas reformas legislativas en materia de urbanismo y ordenación del territorio tanto en el Archipiélago Canario como a nivel nacional, sirvan de ejemplo la Ley 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo o el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo. Sin embargo, estas modificaciones o cualquiera de las anteriores no sólo no han conseguido solventar el problema que nos ocupa sino que además lo han incrementado al tratar de solucionar los males del modelo urbanístico mediante regulaciones adicionales que reducían aún más la capacidad de la oferta a adaptarse a los cambios en la demanda y han aumentado el poder arbitrario de la administración sobre el derecho de propiedad del suelo del ciudadano, fomentando así la corrupción y la lentitud de las actuaciones urbanísticas.

Ante esta situación los cambios en la legislación urbanística canaria para transformar principalmente su sistema de planeamiento ultra intervencionista, especialmente en las áreas turísticas, no deben ser los de realizar nuevas reformas del modelo en la misma dirección que hasta hoy para tratar una vez más de parchear los problemas creados con nuevas intervenciones que compliquen aún más el sistema, añadiendo nuevos trámites y mayores tiempos de espera que suele llevar consigo cambios en la actitud de los agentes económicos que hacen totalmente inútiles los intentos del legislador por solucionar el problema mediante regulaciones (Peltzman, 2007), sino dar entrada a un planeamiento urbano más orientativo y flexible que rompa con más de 50 años de marginación y exclusión de la ciudadanía en las decisiones relativas al suelo, simplificando además el modelo tanto en lo que se refiere a los trámites como a los tiempos de espera.

Por todo ello, las propuestas que se hacen son las siguientes: devolver el papel protagonista de la ciudadanía, reforzar el derecho de propiedad privada, flexibilizar el planeamiento, reducción de cargas, simplificación de la clasificación del suelo y proyección del medio ambiente, un modelo voluntario de gestión urbanística, la incorporación de la licencia directa y refundar el del sistema con la Constitución española como marco global.

### *7.1 Devolver el papel protagonista de la ciudadanía*

Una buena reforma en esta materia debe de pasar por devolver a la ciudadanía el papel protagonista en el proceso de transformación, regeneración y creación de los espacios urbanos turísticos. La maraña reguladora descrita en los apartados anteriores ha limitado enormemente el derecho de propiedad y ha impedido que los propietarios atiendan las necesidades de los ciudadanos y de los turistas, por ello, debe ser sustituida por sencillas normas que permitan la solución de esos problemas urbanísticos reales como ocurre en otros países como Reino Unido donde el derecho de propiedad del suelo tiene un mayor protagonismo (Lee et al, 2013). Por esta razón, el derecho de propiedad de todo ciudadano sobre el suelo legítimamente adquirido tiene que ser la piedra angular de una nueva legislación urbanística en las Islas Canarias para solucionar los problemas que se han planteado en este estudio.



En adición, la predominancia del interés general sobre el interés individual que toda ley debe atender no puede sin embargo implicar que el interés general prime sobre el derecho individual. De hecho, el buen funcionamiento de un urbanismo más democrático, con el ámbito de toma de decisiones más cercano a la ciudadanía, requiere del respeto escrupuloso de los derechos individuales. En otras palabras, no hay mayor interés social que el estricto respeto de los derechos individuales (Hayek, 1975).

## 7.2 Reforzar el derecho de propiedad

El reforzamiento de la propiedad privada en el campo del suelo ayudaría a anteponer la libertad de elección de los ciudadanos y de los demandantes turísticos a la voluntad de políticos y funcionarios. De este modo, el ejercicio de la libre función empresarial en materia urbanística permitiría un crecimiento coherente con la demanda real que a su vez fomentaría un crecimiento económico sostenible y una generación de empleo de elevada calidad ligada a la variedad de formas urbanas-turísticas que surgen en el mercado. Este proceso de crecimiento armónico choca frontalmente con la uniformidad típica de la planificación actual de los espacios turísticos donde los ciudadanos y arquitectos son meros objetos pasivos que se limitan a acatar la cascada regulatoria inflexible y ajena a la voluntad de las partes (propietarios, promotores y consumidores).

De acuerdo con estos principios, en una nueva legislación en materia urbanística se tiene que situar al ciudadano como protagonista del proceso urbanístico, como se comentó en el punto anterior, reforzando la protección de los derechos de propiedad.

## 7.3 Flexibilizar el planeamiento y reducción de cargas

La flexibilización del planeamiento debe ser uno de los objetivos prioritarios si queremos que la creatividad y la función empresarial ejerzan su misión coordinadora. Por ello, los planes deben pasar a ser mucho más orientativos y perder su eminente carácter coercitivo. Las aprobaciones del planeamiento se deben volver más directas y menos discrecionales. Una posible modificación podría ser la siguiente: Planes de Infraestructuras de escala insular (PII), que definan las redes estructurales de esa misma escala; Planes Generales a escala municipal (PG), que definan las redes *estructurantes* y únicamente la situación del suelo común (urbano o rústico) así como la ordenación pormenorizada en el suelo en situación de urbano pero dejando la puerta abierta a su transformación; los Planes de Desarrollo Urbanístico (PDU), cuyo objeto sería el de establecer la ordenación pormenorizada en suelo común en transformación y serían promovido principalmente por los privados; y otros tipos de planeamientos más específicos como los Planes Especiales (PE) y los Estudios de Detalle (ED).

Además, para poder conseguir una mejor flexibilidad del planeamiento, la reducción de las cargas y cesiones en esta materia sería otra de las reformas necesaria. Esta minoración permitiría una mayor rapidez en la toma de decisiones por parte de los agentes que buscan satisfacer la demanda de sus conciudadanos en el mercado así como una mayor flexibilidad



ante los continuos cambios en las características de esa demanda por parte de la ciudadanía. Para ayudar a lograr esa flexibilidad, los planes generales debían ser orientativos como lo es en muchos países europeos o americanos y podrían ser modificados por iniciativa de los propietarios por medio de procesos marcados por la transparencia, por una mayor simplicidad y por la reducción de tiempos y trámites.

#### *7.4 Simplificación de la clasificación del suelo y protección del medio ambiente*

La clasificación del suelo en Canarias al igual que el resto del territorio español es el procedimiento utilizado para asignar y regular los derechos de propiedad en el suelo. Actualmente en las Islas existen tres clases principales: urbano, urbanizable y rústico. Estas clases de suelo a su vez se subdividen distintas categorías como suelo urbano consolidado o no consolidado, suelo sectorizado o no sectorizado y otras muchas en los suelos rústicos de protección. En estas tres clases de suelo y sus correspondientes categorías los derechos de propiedad están totalmente regulados por el planeamiento. Por esta razón, se tendría que simplificar la clasificación del suelo, con dos posibilidades clasificatorias: protegido o común.

Además, en las áreas turísticas que estarían dentro del suelo común, con una demanda menos estable que en los suelos de usos residenciales, terciarios o industriales, debería existir una mayor protección de los derechos de propiedad con, probablemente, un estatuto jurídico propio que incentive mediante la seguridad jurídica la inversión en Canarias para poder transformar y regenerar nuestros espacios turísticos obsoletos. Por otro lado, para favorecer al medio ambiente, pieza fundamental en el territorio canario, el planeamiento no debería proteger ni regular los suelos protegidos, y éstos deben ser establecidos y regulados por ley. De esta forma también se eliminaría la especulación política en este ámbito y con ella la corrupción.

#### *7.5 Un nuevo modelo de gestión voluntario*

En cuanto a la ejecución del planeamiento o gestión urbanística debemos cambiar el sistema actual por uno voluntario de compensaciones donde los protagonistas son los propietarios de suelo. De este modo, se reduciría la importancia de la ejecución coercitiva como sistema de ejecución del planeamiento en beneficio del sistema voluntario de la compensación privada.

No obstante, se podrían mantener los sistemas públicos de expropiación y cooperación, limitándose el uso de la expropiación a casos excepcionales. La figura del agente urbanizador debería ser eliminado al tratarse de un sistema que atenta de forma directa contra los derechos de propiedad de los ciudadanos y que ha sido denunciado en los tribunales europeos.

#### *7.6 Licencias directas*

Los tiempos de obtención de licencias hoy en día son unos de los principales problemas que nos encontramos a la hora de iniciar la transformación o regeneración urbana. Estas licencias tardan más de un año en muchos casos y en pocos llegan a concederse entre tres y seis meses. Esto hace que las Islas Canarias pierdan competitividad a la hora de abrir un negocio

por culpa de los enormes plazos que se deben cumplir incluso para hacer la mínima obra de reforma frente a otros destinos turísticos. Además el sistema actual de licencias incentiva la corrupción como hemos podido comprobar en los últimos años con cobros por parte de los políticos y los funcionarios públicos para agilizar las mismas.

Por todo ello, en lo referente a la disciplina urbanística se debería incorporar la licencia directa en las obras de edificación como existe en otros países desarrollados, que representan una notable simplificación en cuanto a trámites y tiempos de espera.

### *7.7 Refundación del sistema con la Constitución como marco global*

Los principios generales y particulares de la actividad urbanística de la Comunidad Autónoma de Canarias tendrían que estar de acuerdo con los principios de la Constitución española. En particular, se debe apoyar en la propiedad privada y la libertad de empresa en el marco de una economía de libre mercado para devolver el protagonismo de los procesos urbanísticos a la ciudadanía, especialmente en los espacios eminentemente turísticos. La intención sería establecer un sistema más sencillo, flexible y transparente que permitiera a la sociedad civil impulsar la evolución sostenible de las formas urbanas, la mejora de su medio ambiente y de la calidad de vida en las ciudades, así como la conservación y el enriquecimiento del patrimonio.

También, una nueva legislación urbanística de estas características no sólo contribuiría a dar entrada a la creatividad y a la función empresarial para así reconstruir los espacios turísticos deteriorados en las Islas sino que además dicha regeneración se podría convertir en el motor del nuevo modelo económico basado en la innovación y el desarrollo en este campo que sólo es posible conseguir gracias a la participación responsable de la ciudadanía en general y de los propietarios en particular.

## **8. Conclusiones**

En las Islas Canarias, donde el sector turístico representa más del 30% del PIB, nos encontramos con una oferta de alojamiento turístico que supera los 20 años de existencia en un 77% y tan sólo el 7% tiene menos de 10 años. Además, los inmuebles que superan los 25 años de antigüedad, que son más 44%, necesitan una rehabilitación parcial o total. A esto hay que sumar que muchos de los establecimientos de más baja categoría han sido excluidos de la oferta por la baja demanda en los mismos y muchos han sido transformados en uso residencial. Por ello, el tejido urbano de la ciudad turística se encuentra deteriorado y ha ido perdiendo competitividad con respecto a otros tejidos turísticos por lo que necesita una importante remodelación. Por otro lado, la demanda turística es cada día más exigente por la entrada de nuevos destinos en el mercado global y el incremento de la riqueza en los países en desarrollo que antes estaban excluidos del mercado. Las preferencias de los turistas han variado considerablemente en unos pocos años y son los establecimientos de mayor categoría los que más se solicitan, los que más ocupados se encuentran y los que más días de estancia tienen. Por todo ello, nos encontramos con una oferta turística obsoleta que no satisface a la demanda debido a la escasez de inmuebles de alta calidad y a la no renovación y transformación de los alojamientos de menor categoría.

Es la función empresarial del ser humano la que coordina los desajustes que existen en la sociedad y por ende de las ciudades, para convertirlos en beneficios tanto para el que emprende la acción de coordinación como para el conjunto de la sociedad como se ha expuesto en el trabajo. Sin embargo, nos encontramos ante un sistema de planificación urbana central extremadamente regulado en cascada que tiene, entre otras, las siguientes consecuencias: reducción de la creatividad y restricción de la *empresarialidad* o función empresarial. Al estar el libre ejercicio de la función empresarial restringido, se dificulta la correcta coordinación de la oferta y la demanda de los espacios turísticos de las Islas Canarias lo que conlleva a la congelación de estos espacios y al impedimento de su regeneración y adaptación a las nuevas necesidades que provocan una importante distorsión entre la oferta y la demanda.

Por lo expuesto, para que los espacios turísticos dejen de ser obsoletos, no competitivos y satisfagan a la demanda es necesario un cambio considerable en el sistema de planeamiento urbano, especialmente en estas áreas turísticas, donde se permita que la función empresarial pueda ejercer su papel coordinador. Las modificaciones en el sistema de planeamiento deberían reforzar los derechos de propiedad privada y la libertad de empresa en el marco de una economía de libre mercado de acuerdo con la Constitución Española para devolver el protagonismo de los procesos urbanísticos a la ciudadanía. Igualmente tendríamos que tener un planeamiento más flexible y procedimiento más sencillo, menos cargas, con una ejecución del mismo voluntaria y que permitiría una mayor entrada del libre ejercicio de la función empresarial para que las descoordinaciones existentes entre la oferta y la demanda se ajusten a través de una regeneración de los espacios turísticos canarios.

## Bibliografía

ANDERSON, T.L. y LEAL, D.R. *Free Market Environmentalism*. San Francisco, California: Pacific Research Institute for Public Policy. 1991.

BOTE GÓMEZ, V. *El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas*, En: Revista Valenciana de Estudios Autonómicos, 25, 29-43, 1998.

CÁCERES, E. y PALOP, J. *Estudio de las condiciones y características de la planta alojativa turística de playa del Inglés. Gran Canaria*. Cabildo de Gran Canaria. 2007.

FLORES, D. BARROSO, M. Y PULIDO, J.I. *La demanda turística internacional. Medio siglo de evolución Internacional*. En: XIV Reunión de Economía Mundial. Universidad de Jaén, 2012.

GONZÁLEZ, G. *Evolución y retos del sector hotelero en España*. En: C.U.N.E.F. Universidad Complutense de Madrid, Tesis Doctoral, 2012.

HAYEK, F.A. *Economics and Knowledge*. En: *Economica* IV, 33-54, 1937.

HAYEK, F.A. *The Use of Knowledge in Society*. En: American Economic Review, XXXV, 4, 519-30, 1945.

HAYEK, F.A. *Law, Legislation and Liberty*. London: Routledge. 1975

HERNÁNDEZ, R. y SANTANA A. *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias*. En: Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de La Laguna. 2010.

HUERTA DE SOTO, J. *Socialismo, Cálculo Económico y Función Empresarial*. Madrid: Unión Editorial. 1992.

KIRZNER, I. *Competition and Entrepreneurship*. Chicago: The University of Chicago Press. 1973.

KIRZNER, I. *Perception, Opportunity and Profit*. Chicago: The University of Chicago Press. 1979.

KIRZNER, I. *Discovery and the Capitalist Process*. Chicago: The University of Chicago Press. 1985.

LEE, S., WEBSTER, C., MELIAN, G., CALZADA, G. y CARR, R. *A Property Rights Analysis of Urban Planning in Spain and UK*. En: European Planning Studies, 21, 10, 1475–1490, 2013.

LEY 1/2013, de 25 de abril, de modificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo.

MELIAN, G. *Different ways to Design a Free Market City*. En: The Future of the Free Cities Conference. Honduras, 2011.

MELIAN, G. y CALZADA, G. A legal and economic study of the new Consolidated Text of the Land Use Act of 2008 in Spain. En: Land Use Policy, 27, 4, 1091-1096, 2010.

MELIAN, G. y CALZADA, G. Freedom, creativity and the future of cities. En: Procesos de Mercado, IX, 1, 51-72, 2012.

MISES, L. von. *Economic Calculation in the Socialist Commonwealth*. En: Collectivist Economic Planning, editado por F.A. Hayek. Clifton: Augustus M. Kelley, 1975.

MISES, L. von. *Burocracia: gestión empresarial frente a gestión burocrática*. Unión Editorial, Madrid, 2005.

PELTZMAN, S. *Regulation and the Wealth of Nations*. En: New Perspectives on Political Economy. 3, 2, 185 – 204, 2007.

REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.

RODRÍGUEZ, S., DÁVILA, D., RODRÍGUEZ, A. Y TEJERA, M. *Determinantes de la demanda de turismo vacacional en las Islas Canarias*. En: Investigaciones Regionales, 3, 81-98, 2002.

SIMANCAS, M. y GARCÍA, J.I. *La residencialidad: ¿la alternativa a la oferta alojativa extrahotelera de Canarias?* En: Turismo, Volumen 3-4, 13-21, 2011.

SIMANCAS, M. *El fracaso de la renovación de áreas turísticas consolidadas de litoral a través de la sustitución de la oferta de alojamiento obsoleta: la experiencia de las Islas Canarias*. En: Cuadernos de Turismo, 27, 875-906, 2011.

TALÓN, P., GONZÁLEZ, L. y FIGUEROA, C. *La nueva realidad del sector hotelero español*. En: Empresa global y mercados locales, Vol. 2 (20-26), 2007.





