

Marta Collado Lara [♣]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 30.01.2013

Tutor: José Miguel Fernández Güell

Resumen

La situación problemática de los destinos maduros de demanda masiva sol y playa del litoral español y las medidas encaminadas, por las políticas turísticas, a la mejora de la pérdida de competitividad del sector, requieren un nuevo modelo de desarrollo turístico para estos destinos. El objetivo del trabajo, es aportar valor añadido al diseño de nuevos modelos de desarrollo turístico de futuro mediante la aplicación de las herramientas de prospectiva territorial, como instrumento capaz de reforzar procesos de planificación. Para mostrar la viabilidad de estas herramientas se lleva a cabo una valoración de similitudes o brechas entre dos modelos de desarrollo turístico; por un lado, un modelo de desarrollo hipotético de un destino maduro del litoral mediterráneo [utilizando las herramientas de prospectiva territorial] y, por otro, el modelo de desarrollo de un Proyecto Piloto de un caso real de planeamiento urbanístico. Los resultados de la valoración revelan que los dos modelos presentan muchas similitudes, lo que permite mostrar el potencial de la prospectiva territorial como instrumento para hacer frente a los problemas de desarrollo turístico plagados de complejidad e incertidumbre, así como su capacidad para reducir el análisis de los desafíos globales a las implicaciones locales y espaciales.

Palabras clave

Destinos maduros, prospectiva, demanda masiva sol y playa, incertidumbre, desarrollo turístico

Abstract

The problematic situation of the mature destinations of massive demand of sun and beach of the Spanish littoral and the measures directed to the improvement of the loss of competitiveness of the sector, demand a new model of tourist development for these destinations. The aim of the work is to supply added value to the design of new models of future tourist development by means of the application of the territorial foresight tools, as a tool able to reinforce planning processes. To demonstrate the viability of these tools an assessment of similarities or gaps is carried out between two models of tourist development; on the one hand, a model of hypothetical development of a mature destination of the Mediterranean littoral [using the territorial foresight tools] and, on the other hand, the model of development of a pilot scheme of a real case of urban development planning. The results of the evaluation show that both models present many similarities, which allows to show the potential of the territorial foresight as a tool to face the problems of tourist development full of complexity and uncertainty, as well as its capacity to reduce the analysis of the global challenges to the local and spatial implications.

Keywords

Mature destinations, foresight, massive demand of sun and beach, uncertainty, tourist development

[♣] **Marta Collado Lara** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid, mclcollado@hotmail.es

* Ref. Bib.: COLLADO LARA, Marta (2013) "Futuro del turismo de masas sol y playa del litoral mediterráneo español", *Territorios en Formación* N05, pp: 43-62.

1. Situación problemática

Durante las últimas seis décadas, el turismo ha experimentado una continua expansión y diversificación sin precedentes, convirtiéndose en uno de los sectores económicos de mayor envergadura y crecimiento del mundo.

Según *Tourism Towards 2030* (Panorama OMT, 2012) un estudio reciente de la Organización Mundial del Turismo [OMT] sobre previsiones a largo plazo y análisis de tendencias futuras, calcula que el número de llegadas de turistas internacionales en el mundo, alcanzará en el año 2030 un total de 1.800 millones. En este contexto España ocupa una posición de liderazgo mundial: es el 2º país del mundo que más ingresa por turismo y ocupa el 4º puesto en cifra de visitantes internacionales, de los cuales el 83% se concentra en el litoral mediterráneo y archipiélagos.

Sin embargo, el posicionamiento internacional del turismo español puede no ser el óptimo en el actual marco de globalización económica. Ya en la década de los 80, algunos autores se hacían eco de los problemas del modelo español «la intensidad y formas de utilización del espacio costero rebasan [...] la capacidad de acogida del territorio llegándose así a un grado de congestión y densificación [...] que cuestiona el mismo porvenir de la nueva actividad económica, en tanto destruyen su propio fundamento» (Vera, 1987). Dos décadas después los problemas parecen agravarse «En no pocos casos se ha llegado a una congestión urbanística que empieza a poner en peligro el sector turístico empresarial y ha redefinido el modelo territorial-turístico existente, reduciendo la calidad turística y la calidad de vida de los ciudadanos». (Torres, 2007).

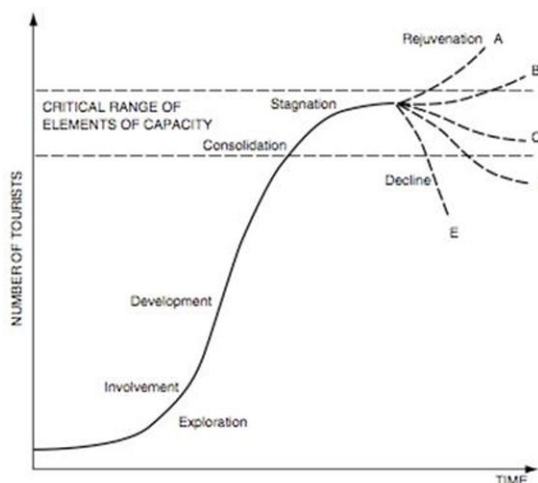


Figura 1: Diagrama del Ciclo de Evolución del Destino Turístico.

Fuente: Butler, 1980

La potenciación del turismo sol y playa de masas, basado en la construcción masiva del territorio, sin otro valor añadido que el clima y los precios bajos han contribuido a que entre en la fase de declive según el modelo formulado por Butler¹ en el año 1980 [ver figura 1].

El turismo de los destinos maduros ha agotado su propio ciclo y necesita reposicionarse de forma integral en el actual contexto de elevada complejidad e incertidumbre. Sin embargo esta madurez

¹ El modelo formulado por Butler (1980) distingue seis fases en la evolución de un área turística: descubrimiento, inicio, desarrollo, consolidación, estancamiento y, tras esta última fase, declive o rejuvenecimiento.

del sistema turístico español y el liderazgo internacional de su producto han de servir de apoyo para convertir las amenazas y los retos actuales en nuevas oportunidades de futuro.

Los resultados del análisis² de la situación problemática han puesto de relieve las siguientes cuestiones: en primer lugar los indicadores de oferta y demanda hotelera de las principales zonas turísticas del litoral, evidencian un comportamiento de la demanda incapaz de absorber el crecimiento de la oferta alojativa de las últimas décadas llegando a alcanzar signos de sobreoferta. En segundo lugar esta sobreoferta implica, por un lado, el abigarramiento constructivo y la congestión en los meses de mayor estacionalidad y, por otro, el deterioro ambiental y la pérdida de los valores paisajísticos, hecho éste que afecta a la propia experiencia turística y cuestiona el propio porvenir del turismo en la medida que destruye su fundamento. En tercer lugar los indicadores de rentabilidad del sector hotelero reflejan un descenso en los ingresos por habitación ocupada, y en cuarto lugar los emergentes destinos sol y playa competidores del arco mediterráneo, pueden poner en jaque a nuestros destinos maduros [ver figura 2].



Figura 2: Variables explicativas de la pérdida de competitividad.
Fuente: elaboración propia, 2012

2. Antecedentes

Ha sido necesaria una visión retrospectiva para llegar a entender la situación actual en la que se encuentran los destinos sol y playa maduros del litoral mediterráneo, pues solo así, será posible el planteamiento de una alternativa de cara al futuro. La figura 3 muestra esquemáticamente un recorrido por los diferentes periodos de las políticas de intervención turísticas, para la mejora de la competitividad de estos destinos desde sus inicios.

² El presente texto recoge de manera resumida los resultados del análisis de la situación problemática de los destinos maduros del litoral mediterráneo e insular español elaborado por la alumna Marta Collado Lara durante el curso 2012 bajo la tutela del profesor José Miguel Fernández Güell del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM, UPM

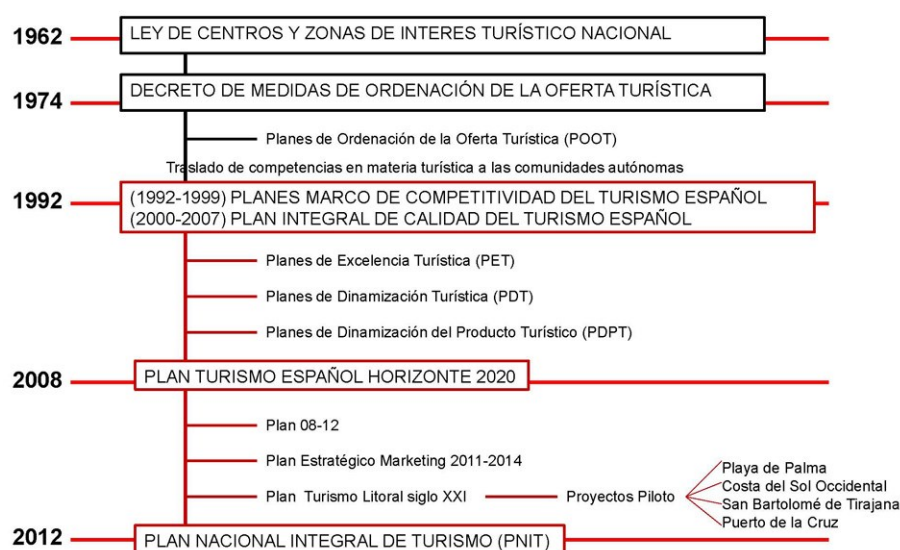


Figura 3: Periodos de las políticas turísticas de intervención para la mejora de la competitividad de los destinos.
Fuente: elaboración propia, 2012.

A este cuadro [ver figura 3] que sintetiza, por periodos, las Leyes y Planes promovidos por las políticas turísticas, cabría añadir otro que recogiera las Leyes y Planes derivados de las políticas urbanísticas. Tarea esta que resultaría arto compleja dada la profusión de todos ellos, sobre todo a partir del traslado de competencias de la administración central a las comunidades autónomas. En este sentido Vera argumenta que

“las líneas de trabajo acometidas por las administraciones públicas, desde hace algunos años y a diferentes escalas espaciales, comprenden políticas de intervención que promueven ayudas para impulsar procesos de planificación estratégica, gestión y mejora de la competitividad de estos destinos turísticos. Pero se echa en falta un marco de análisis e interpretación adecuado al problema que se presenta, así como una visión integral de las actuaciones, a partir de la propia complejidad del concepto de destino turístico. De hecho, el resultado de la aplicación de los principales instrumentos de planificación en áreas turísticas litorales consolidadas muestra los efectos de su propia insuficiencia, dispersión y descoordinación: planeamiento urbanístico municipal, instrumentos de ordenación del territorio, planes e instrumentos de protección medioambiental, planes sectoriales turísticos (directores, estratégicos, de excelencia turística) y agendas locales 21, entre otros, ponen de manifiesto la urgencia de acometer acciones integrales desde la escala espacial que representa el destino turístico.” (2010).

Periodo 1962-1973: Ley 197/1963, de 28 de diciembre, de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional. Objetivos: zonificar el país turísticamente, ordenar las zonas y la promoción exterior.

En la década de los sesenta tiene lugar una eclosión desbordada de la actividad turística y urbanística. En 1962 se crea la Subsecretaría de Turismo [Ministerio de Información y Turismo] para el desarrollo de la política turística en vistas del crecimiento del turismo. Un año más tarde, se promulga la Ley de Competencias de 1963 [Ley 48/1963 de 10 de julio] que es considerada el origen de la legislación turística española al definir la potestad administrativa y establecer el necesario tratamiento unitario del turismo. Así mismo La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional [Ley 197/1963 de 28 de diciembre] intentó zonificar el país y ordenar las zonas afectadas

por el turismo pero, «en su propia tramitación aparecieron las disputas [...] con el Ministerio de la Vivienda, que veía invadido su terreno y las prerrogativas de la Ley del Suelo, especialmente en relación a ordenación urbanística, con lo que finalmente la norma [...] resultó prácticamente inoperativa» (Bayón, 1999).

Periodo 1974-1991. Decreto sobre Medidas de ordenación de la oferta turística, de 9 de agosto de 1974.

Objetivos: limitar el crecimiento turístico e incrementar sus dotaciones e infraestructuras.

Este periodo está marcado por dos crisis energéticas [1974-1976 y 1979-1980], la inestabilidad política derivada de la transición, la implantación del nuevo modelo territorial postconstitucional y la adhesión a la UE. A finales de los 80 el turismo, aunque en ascenso, se debilita.

Numerosos trabajos de investigación turística denuncian la ausencia de instrumentos de planificación turística que pudieran orientar el crecimiento ordenado y el desarrollo del turismo de los municipios costeros mediterráneos. Sin embargo, durante este periodo y con anterioridad al segundo gran ciclo de desarrollo turístico-inmobiliario de final de la década de los años ochenta, se realizaron una serie de Planes de ordenación de la oferta turística [POOT] y Estudios de aprovechamiento de los recursos turísticos, a instancias de la Secretaría de Estado de Turismo,

“sin que pueda comprobarse relación o efecto alguno de estos instrumentos de planificación turística con los documentos de planeamiento urbano redactados con posterioridad [...] La razón estriba [...] en que ninguna de estas figuras poseía carácter vinculante, lo que les impidió actuar directamente sobre la ordenación territorial de los municipios, sujetos a los planes previstos en las Leyes del Suelo aprobadas hasta la fecha” (Navalon, 2000).

Al final de la década de los ochenta la Administración Central había transferido las competencias a las Comunidades Autónomas. En estos momentos, todo señalaba a la necesidad de colaboración interadministrativa y la necesidad de establecer un marco global de actuación para la nueva política turística. En este marco, se elabora el Libro Blanco de Turismo Español de 1990, por la Dirección General de Política Turística. «A pesar de limitarse a un análisis bastante estático, poco capaz de detectar problemáticas y determinar las responsabilidades administrativas o las formas de colaboración, el libro blanco del turismo constituye el punto de partida del debate y la visión estratégica de la política turística» (Monteserín, 2007).

En 1991 se deroga la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, culminando un periodo en el que se ha superado la crisis de la Administración Central en torno a sus competencias y comienza la búsqueda de nuevas fórmulas turísticas de diversificación con la idea de elaborar un Plan de Turismo global.

Periodo 1992-2007. Plan Marco de Competitividad del Turismo en España. Objetivo: mejorar la competitividad (primero desde la oferta y después desde la demanda) y la sostenibilidad de los destinos

En la década de los noventa sobreviene una crisis económica internacional en la que España, aunque más tardíamente que otros países europeos, pierde su liderazgo en ingresos por turismo recibido. Bajo este contexto, se apuesta por la calidad, descubriéndose el «destino», y por un nuevo marco global de actuación en materia de política turística, así nace El Plan Marco de Competitividad del Turismo en España [FUTURES].

Los Planes de actuación de este instrumento, inicialmente, fueron los denominados Planes de Excelencia Turística [PET], sus mayores éxitos se debieron a la mejora de la competitividad de los espacios tradicionalmente turísticos, a la colaboración público/privada y a la diversificación de la oferta.

Posteriormente con los Planes de Excelencia y Dinamización Turísticos [PEDT] además de la mejora de la oferta de los destinos maduros se crean las condiciones necesarias para el desarrollo de ofertas de calidad en los destinos emergentes. Se persigue un nuevo modelo de desarrollo turístico que introduce la sostenibilidad a la competitividad y se implanta el nuevo modelo de relaciones y de cooperación entre las distintas administraciones y los agentes relacionados con la actividad turística.

Por último en los Planes de Dinamización del Producto Turístico [PDPT] aparecen nuevos planteamientos, entre los que destaca la mayor presencia de la perspectiva territorial y la introducción del concepto de «calidad integral» en su política.

Durante este periodo llegaron a aprobarse hasta 216 Planes [PET, PEDT y PDPT] lo que permite identificar el grado de aceptación del modelo de planificación e inversión promovida a partir de este tipo de iniciativas. Sin embargo, según Brunet

“A pesar de las ventajas que ofrecen los PEDT [...] Algunos autores han puesto en duda que la escala local garantice realmente la consecución de los objetivos perseguidos. Esta cuestión tiene mucho que ver tanto con el carácter finalista y con el horizonte temporal limitado de algunas actuaciones, como con la reducida capacidad inversora y de gestión de la administración local. Estas circunstancias se agravan en aquellos casos en los cuales se observa una escasa o nula implicación de los agentes privados y que, por falta de consenso, en la mayoría de ocasiones lleva a un incumplimiento de los plazos y de los programas de ejecución de los proyectos. En otro orden de cosas, resulta lamentable comprobar cómo algunos proyectos [...] no difieren de otros recogidos en la planificación convencional, que atienden solamente a criterios de rentabilidad económica y en los que las variables ambientales y sociales tienen un tratamiento absolutamente residual” (2005).

Periodo 2008-2012. Plan del Turismo Español Horizonte 2020. Objetivos: revalorización de los destinos maduros e implantar un modelo turístico de futuro

Basado en el principio de liderazgo compartido, supone el inicio de un conjunto de actuaciones que las administraciones turísticas y los empresarios del sector van a desarrollar desde el compromiso con el medio ambiente, el impulso a las nuevas tecnologías y la consideración de las personas como el principal activo del sector turístico español.

Desde este enfoque, el Plan del Turismo Español Horizonte 2020 recoge la estrategia a medio y largo plazo para afrontar con éxito los retos del sistema turístico español.

El acelerado e imprevisto cambio de escenario global que supuso la crisis económica y financiera internacional de 2008, las rápidas transformaciones que tuvieron lugar en los mercados turísticos desde entonces y las preocupaciones expresadas por el conjunto de los agentes que participan en la actividad turística, reclamaron una mayor prioridad y ambición para progresar en la consecución de los objetivos que se propusieron en el marco del Plan del Turismo Español Horizonte 2020, así, en marzo de 2011, el Consejo Español de Turismo [CONESTRUR] se compromete a impulsar el Plan Turismo Litoral Siglo XXI para las costas españolas.

El Plan Turismo Litoral s. XXI apuesta por impulsar una Estrategia Nacional de Revalorización de Destinos Turísticos Maduros, que fueron los primeros en implantar un modelo turístico, hace 50 años, aportando recomendaciones a los agentes de los destinos, diseñando nuevas herramientas para orientar la acción en los diferentes ámbitos de actuación y promoviendo un nuevo marco normativo que facilite la revalorización turística de los espacios litorales que tanta importancia tienen para el turismo español.

Se trata de la reconversión o modernización integral de destinos maduros con proyección internacional y potente efecto demostración, impulsados, desarrollados y cofinanciados entre todas las administraciones competentes y con la participación del sector empresarial, con el propósito de implantar un modelo turístico de futuro. Por el momento los proyectos de este programa son: Playa de Palma [Mallorca], Costa del Sol Occidental, San Bartolomé de Tirajana [Gran Canaria] y Puerto de la Cruz [Tenerife].

Periodo 2012-2016. “Plan Nacional Integral de Turismo” (PNIT). Objetivos: mejorar la competitividad del sector turístico

Por último, el 22 de junio de 2012, 7 meses después de ganar las elecciones generales, el ejecutivo del nuevo gobierno de Rajoy aprueba el Plan Nacional e Integral de Turismo [PNIT], diseñado para el período 2012-2016. La finalidad de este nuevo plan es impulsar la competitividad de las empresas y los destinos turísticos, renovar el liderazgo mundial en el sector y contribuir a la generación de riqueza, empleo y bienestar de los ciudadanos. El plan ha sido elaborado en estrecha colaboración y acuerdo con el sector público y privado, en breves palabras «El Plan Nacional e Integral de Turismo es un instrumento del Gobierno de España que define las líneas maestras para mejorar la competitividad del sector turístico como motor de la economía española».

Aunque todavía es pronto para evaluar los frutos del PNIT cabe señalar que dentro de sus ejes de actuación sobre la oferta de los destinos, da continuidad a la reconversión de los destinos maduros iniciada en el anterior Plan.

En la evolución de los objetivos de las políticas turísticas se observa que no han ido en una única dirección, los primeros intentos encaminados a delimitar y ordenar las zonas turísticas y más tarde a limitar el crecimiento desbordado [que no tuvieron ningún éxito] estaban relacionados con la planificación territorial y urbanística. En el siguiente periodo se produce un cambio de dirección hacia objetivos de tipo económico, de cara a mejorar la competitividad, y de tipo ambiental, aparece la *sostenibilidad* [pero las variables ambientales y sociales tenían un tratamiento absolutamente residual]. Posteriormente con el Plan del Turismo Español Horizonte 2020 por primera vez se establece un esfuerzo de reflexión estratégica a largo plazo, de este Plan emanan 4 Proyectos Piloto de planes de reconversión de destinos maduros, cuyos objetivos de tipo económico, ambiental y urbanístico se dirigen hacia la revalorización de los destinos maduros e implantar un modelo turístico de futuro.

3. Objetivos y metodología

Como se ha visto, las políticas de intervención turísticas relativas a los destinos objeto de este estudio, van encaminadas hacia una reflexión estratégica sobre el futuro de los destinos maduros sol y playa de cara al diseño de nuevas propuestas de reconversión.

El objetivo de este trabajo consiste en aportar valor añadido al diseño de modelos de reestructuración para destinos maduros mediante la utilización de las herramientas de prospectiva territorial.

En una hipótesis preliminar, se plantea diseñar un modelo de reestructuración para un «hipotético» destino de masas maduro del litoral mediterráneo español, utilizando las herramientas de prospectiva territorial. Se pretende valorar el grado de similitudes o brechas con un caso «real» de planeamiento urbanístico, de un destino maduro, que sea referente para a continuación extraer conclusiones.

4. Visión de futuro del turismo

La visión de futuro del turismo, que se resume en este texto, parte de un escenario de la demanda futura para el año 2030 elaborado, con las herramientas de prospectiva territorial, por el profesor José Miguel Fernández Güell, junto con las aportaciones realizadas por el grupo de investigación de la asignatura B5³ durante el curso 2011-2012. El fin último de estos trabajos no fue otro que acercar las técnicas de prospectiva a la planificación turística, en un intento de aportar instrumentos cualitativos para mejorar las visiones de futuro, a partir de la metodología [ver figura 4] desarrollada por Fernández Güell.

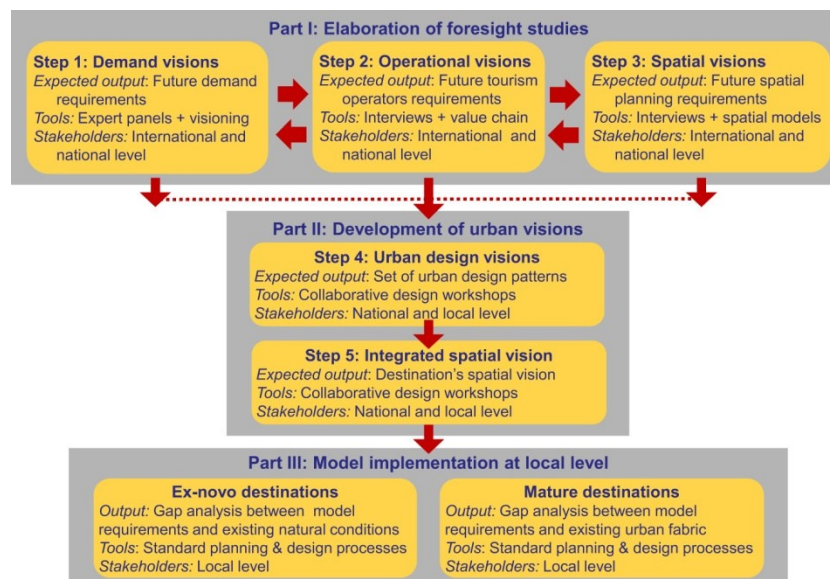


Figura 4: Linking foresight and tourist destination planning⁴.

Fuente: Fernández Güell, 2014

Se trataba de dar carta de viabilidad a la aplicación de instrumentos de prospectiva para la planificación urbanística y concretamente al rediseño de los destinos maduros del litoral mediterráneo español.

4.1. Escenario de la demanda en el horizonte 2030

En este escenario el turismo, se verá inevitablemente afectado por un cambio de época, global y sistémico. El considerable aumento del volumen de desplazamientos de turistas a nivel mundial, el aumento del precio de los combustibles fósiles, la limitación de la capacidad de la atmosfera para captar las emisiones de gases efecto invernadero y sus consecuencias en el cambio climático, indican que, más allá de la gravedad de la crisis económica, afrontamos un cambio de ciclo histórico con nuevos paradigmas, claves y valores. Las incertidumbres del largo periodo de crisis pueden durar tiempo y conducir a un futuro diferente, en el que la necesidad de convivir con ciertas restricciones globales pueden inducir a la reformulación de los patrones energéticos, de producción y consumo vigentes. La preocupación medioambiental y la reducción de los impactos ecológicos y climáticos

³ La asignatura B5 forma parte del programa de Doctorado Periferias, Sostenibilidad y Vitalidad Urbana, Itinerario de Estudios Urbanos del DUYOT de la ETSAM. UPM.

⁴ Vinculación entre prospectiva y planificación de destinos turísticos.

tendrán cada día más fuerza en el plano regulatorio de las actividades, y también en las demandas sociales.

A grandes rasgos el nuevo consumidor será más responsable desde el punto de vista social y ambiental, más racional y selectivo en sus compras pero también más exigente al disponer de una mayor experiencia e información sobre los destinos más envejecidos.

El turismo del futuro vendrá determinado por la presencia de una demanda cada vez mayor, más sofisticada, compleja, y más segmentada, que valora la relación calidad/precio, que exige a cada destino evaluar y potenciar sus elementos diferenciales y dirigir sus estrategias hacia aquella posición competitiva que, con criterios de sostenibilidad, maximice a largo plazo los efectos socioeconómicos de la actividad turística por unidad de territorio.

La demanda del turismo de masas sol y playa, seguirá siendo el segmento más voluminoso y como en el pasado, estará nutrido por las familias con niños y grupos de turistas. Uno de los grupos más dinámicos y voluminoso será el formado por los *senior*, personas mayores de 60 años.

En el sector turístico, estos nuevos hábitos de consumo que cambiarán el modelo de demanda, obligarán a los operadores turísticos a modificar sus productos y sus canales de comercialización. En general, se exigirá mayor calidad respecto al precio pagado por los productos turísticos, lo cual conducirá a reajustes importantes en la oferta turística. Por otro lado, las nuevas tecnologías [TIC] seguirán teniendo un impacto significativo en los patrones de comportamiento del consumo turístico.

La fuerte competencia de bajo costo de los destinos exóticos emergentes obligará a los destinos tradicionales de sol y playa a reinventar su modelo, haciendo hincapié en la calidad de sus ofertas y todo ello bajo las premisas de la sostenibilidad. La nueva estrategia debe basarse en: redes de transporte, conectividad intermodal y movilidad en destino eficientes; infraestructuras básicas sostenibles; reequilibrio de la oferta y la demanda; disminución de la estacionalidad; diferenciación de productos y servicios turísticos basados en la calidad, comodidad y seguridad; adaptar el desarrollo adecuándolo a las limitaciones impuestas por el territorio y el medio ambiente y; una planificación integral (territorial, turística y ambiental) e integrada (público-privada).

4.2. Requisitos que impone la demanda a la oferta turística en el escenario 2030

El escenario 2030 marca una serie de requisitos que deberán satisfacer los destinos de masas sol y playa a la hora de competir con éxito en el mercado turístico. Estos requisitos responden a las expectativas de la demanda para disfrutar de la experiencia turística y a las necesidades de la oferta para operar de manera eficiente en un destino determinado.

Estos requisitos se han dividido en tres bloques fundamentales y cada uno de ellos se ha desarrollado hasta llegar a un grado de detalle suficiente para poder formular las pautas de diseño a la hora de planificar la reordenación urbanística y territorial del destino.

1. REQUISITOS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

- A. Conexiones de transporte con los mercados de origen
- B. Intermodalidad entre terminales y destinos
- C. Movilidad sostenible en destino

2. REQUISITOS DE LOS ALOJAMIENTOS Y EQUIPAMIENTOS

- A. Desarrollo de nuevos modelos residenciales
- B. Agrupación espacial de las actividades comerciales y de ocio
- C. Incorporación de servicios a lo largo de la playa

3. REQUISITOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y AMBIENTALES

- A. Suministro sostenible de las infraestructuras básicas
- B. Incorporación de los espacios abiertos con el frente de la playa
- C. Preservación de los paisajes naturales y urbanos
- D. Fin de la expansión urbana

Cuadro 1: Requisitos que impone la demanda a la oferta turística en el escenario 2030.

Fuente: elaboración propia, 2012

Requisitos de transporte y movilidad

En el año 2030, el turismo de masas requerirá de unas buenas conexiones entre los países de origen y el destino, éstas se resolverán mediante los aeropuertos regionales en el caso de los mercados lejanos y preferentemente mediante ferrocarriles de alta velocidad para los mercados nacionales. La intermodalidad entre las terminales y los destinos se resolverá mediante transporte público no contaminante y cómodo que proporcione un paseo agradable entre las terminales de llegada y los complejos residenciales.

En cuanto a la movilidad sostenible en destino, se ha desincentivado el uso del vehículo privado y se promueve el uso de transporte público eficiente [tranvías, minibuses eléctricos], dando prioridad a la movilidad peatonal y de vehículos no motorizados.

Para ello se requieren anillos de transporte que abastecen las áreas donde se concentran las actividades turísticas [alojamiento, comercio, restauración y ocio], estos anillos, además, están conectados a zonas de aparcamiento público equipadas con placas fotovoltaicas para recargar los vehículos eléctricos. El espacio público, dentro de los anillos, cobra protagonismo al desaparecer el sistema viario local tradicional.

Requisitos de los alojamientos y equipamientos

La oferta alojativa va a evolucionar hacia modelos más sofisticados en los que los usos residenciales y de ocio cumplirán con los estrictos criterios de sostenibilidad. Los incentivos fiscales favorecerán fórmulas residenciales de tiempo compartido con el fin de suavizar la estacionalidad en el destino.

La necesidad de recualificar una oferta de alojamiento obsoleta ha sido una oportunidad para el desarrollo de nuevos modelos residenciales, y ha servido para reducir la presión edificatoria existente en el frente marítimo mediante su sustitución por oferta hotelera de calidad y de baja densidad, de este modo se consigue suavizar la transición entre las áreas de mayor densidad y la playa. El paseo marítimo recupera su valor ambiental y paisajístico.

Estos destinos requerirán una amplia oferta de actividades adaptadas a cada subsegmento de la demanda. El sol y la playa probablemente seguirá siendo el motivo de viaje más importante para los turistas, sin embargo los destinos sol y playa tendrán que ofrecer actividades deportivas y culturales

para atraer al visitante del futuro. La oferta comercial, lejos de concentrarse en gigantescos hipermercados, se atomiza en los tejidos urbanos junto con el resto de actividades de restauración, y de ocio. La amplia oferta deportiva se distribuye en la playa y fuera de ella en lugares de fácil accesibilidad.

Por último, es necesario organizar el espacio de la playa para evitar la congestión de manera que puedan realizarse todo tipo de actividades desde tomar el sol, tomar algo en el chiringuito, hasta practicar todo tipo de deportes náuticos.

Requisitos de las infraestructuras básicas y ambientales

En este escenario la estacionalidad ha bajado considerablemente. Los grandes volúmenes de visitantes requerirán una amplia oferta de infraestructuras básicas [agua, energía, residuos, telecomunicaciones, etc.] sin poner en peligro la sostenibilidad del destino. Con el fin de optimizar los costes operativos, las infraestructuras se diseñarán para asistir exigencias medias y no demandas pico.

El ahorro energético y evitar emisiones de gases contaminantes serán los temas críticos en los próximos años. La reconversión de estos destinos, en gran medida, se basará en la implantación de sistemas de generación de energías renovables y en las redes de distribución de energía inteligentes para optimizar los costos de consumo.

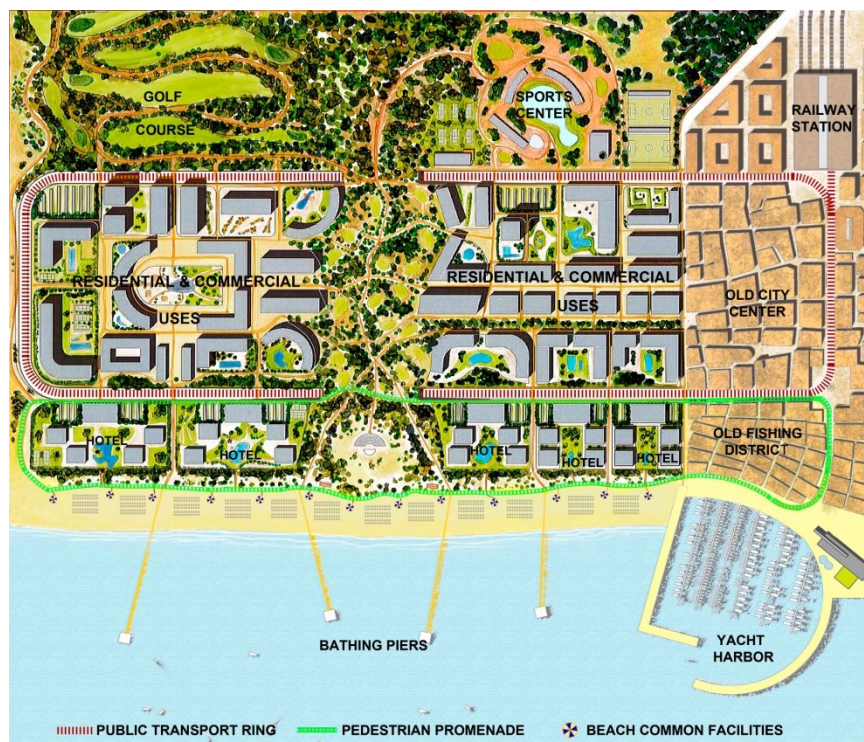
El turista de 2030, demanda la existencia de espacios abiertos, parques infantiles y amplios parques urbanos que estén interconectados con el paseo marítimo, la playa y los espacios naturales del interior creando una red.

Mediante la recuperación del ecosistema del litoral, el paseo marítimo ha dejado de ser un espacio congestionado y eminentemente urbano para recuperar sus valores naturales y paisajísticos.

La huella ecológica y el impacto ambiental serán mínimos. En los destinos maduros no habrá nuevos desarrollos urbanísticos, sino una recualificación de la oferta existente. El stock de viviendas existente ha sido una oportunidad de cara a su adaptación a patrones turísticos, diversificando la oferta alojativa a la nueva demanda.

Con estos requisitos se pretende dar las pautas de diseño a la hora de planificar la reordenación urbanística y territorial del destino. El modelo propuesto responde a un modelo «hipotético», llevado al extremo, de un destino maduro de turismo de sol y playa de masas del litoral mediterráneo español, por tanto debe ser considerado como hipótesis de trabajo.

Todos estos requisitos espaciales se pueden traducir gráficamente y pueden aportar valor añadido a la hora de dar una visión espacial integral de cómo podría ser el futuro de los destinos maduros de sol y playa del litoral mediterráneo español en el escenario de la demanda 2030 [ver figura 5].

Figura 5: Integrated vision of destination⁵.

Fuente: Fernández Güell, 2014.

En los criterios de diseño urbano seguidos en este esquema, se presta especial atención a garantizar una conexión de transporte rápida entre el casco antiguo y los complejos turísticos. En segundo lugar, se da gran importancia al diseño del paseo marítimo como una zona exclusivamente peatonal que se conecta con todos los complejos residenciales así como con los espacios libres públicos centrales. En tercer lugar, la densidad residencial se gradúa de más a menos según se acerca a la costa y las zonas de alta densidad se localizan dentro del anillo de transporte público. Por último un amplio parque urbano vertebró el conjunto uniendo el paseo marítimo con las instalaciones deportivas situadas en la parte posterior y con la red de itinerarios peatonales que facilitan el acceso a los complejos turístico-residenciales. Resumiendo, en este modelo de destino el anillo de transporte público y la red de espacios públicos representan la estructura que articula toda la ordenación (Fernández Güell, 2014⁶).

5. Estudio de caso: PRI Playa de Palma

El caso real de estudio elegido ha sido el que se define en el documento de Avance del Plan de Reconversión Integral de Playa de Palma [PRI], publicado en julio de 2012.

Se ha elegido este caso por ser uno de los 4 Proyectos Piloto de reconversión de destinos maduros, incluidos en el Plan Turismo Litoral Siglo XXI cuyo objetivo ha sido «la creación de un nuevo modelo turístico, que sea referente y que incluya en sus resortes de cambio, la sostenibilidad, el freno del cambio climático, el cambio global, y la cohesión social y residencial; en definitiva, un nuevo modelo

⁵ Visión espacial integral del destino.

⁶ Traducción propia

para un destino de acuerdo con el siglo XXI, que pueda servir de referente a otros destinos de características similares» (PRI, 2012).

El Proyecto Playa de Palma nace con la vocación de ofrecer una solución estratégica a un destino turístico maduro, poco competitivo y seriamente amenazado de declive.

5.1. Propuestas del PRI

Platja de Palma es un destino turístico ubicado sobre una extensa playa de más de siete kilómetros de longitud, localizado al este de la Bahía de Palma y muy cercano al aeropuerto. Recibe aproximadamente 1.300.000 visitantes al año que se alojan en un parque hotelero de 46.250 plazas. De las 1.000 has de superficie total, el suelo urbano ocupa 514 has, coexistiendo las instalaciones turísticas con 14.192 viviendas, de las que la población residente de casi 29.282 habitantes ocupa el 53,47%; el resto son secundarias o están vacías. La densidad media es 27,57 viv/ha. El ámbito del que estamos hablando tiene, solo en base al censo, la escala de una ciudad media, al que hay que sumar un alto grado de ocupación estacional y un parque residencial de 43 años de antigüedad media.

El origen y desarrollo de la Platja de Palma está vinculado al paisaje natural costero mediterráneo, el espacio urbano y la potentísima actividad económica y empresarial turística. El paisaje urbano, un espacio vivo de carácter y usos mixtos no tematizado, formado por el espacio público y los edificios es uno de sus valores centrales, por su atractivo para favorecer el intercambio y la experiencia entre turistas y residentes.

Frecuentemente olvidada y degradada por el planeamiento y la gestión, la calle y la trama urbana es, en los municipios costeros del Mediterráneo, un ámbito pleno de imágenes de variadas fachadas y recorridos, en el que coexisten y friccionan las expectativas de los visitantes con las necesidades de los residentes. Éste patrimonio es, también, el reflejo de la identidad local y del valor social y económico de la actividad turística.

Los problemas de Platja de Palma están basados en la sobreexplotación de los sistemas naturales y urbanos, el declive de los precios, la falta de renovación, el abandono y la banalización, que ponen en riesgo el futuro de la actividad económica turística. Como tal espacio mixto, en el que conviven estrechamente [incluso en la misma manzana] visitantes y trabajadores, y en el que recursos como la playa y las zonas de ocio están directamente relacionados con el espacio residencial, es necesario el equilibrio y la cohesión social. Como se ha comprobado, no todo vale, y el sistema ha entrado en una curva de degradación, que afecta de manera singular a las oportunidades y derechos de los residentes.

Para facilitar la posterior valoración entre las similitudes o las brechas de los dos modelos, se ha hecho un esfuerzo de síntesis de cara a conseguir una correspondencia entre las propuestas del PRI y los requisitos espaciales vistos en el modelo hipotético.

Requisitos de transporte y movilidad

Las propuestas relacionadas con el transporte y movilidad están altamente desarrolladas en el documento de Avance del PRI y forman parte de la línea estratégica más importantes de cara a la revalorización de Playa de Palma.

Las conexiones de transporte con los mercados de origen están resueltas sobradamente mediante el aeropuerto internacional y el puerto marítimo de Palma.

La intermodalidad entre terminales y destino se resuelve mediante la autopista, se optimiza el servicio de conexión de Platja de Palma con la ciudad de Palma [el segundo principal recurso turístico] y, el aeropuerto [puerta de entrada a la isla]. Es la única línea directa de transporte público entre la puerta de entrada de la isla y el destino.

Las propuestas en cuanto a movilidad sostenible en destino se centran en pacificar el tránsito rodado en el ámbito y reducir la movilidad del vehículo privado potenciando nuevos modos de transporte público y mejorando las conexiones internas del ámbito.

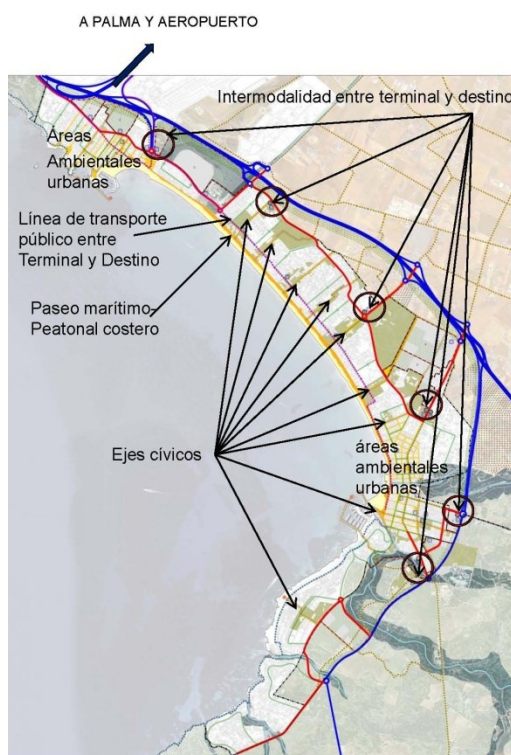


Figura 6: Propuestas del PRI para transporte y movilidad.

Fuente: Plano 01 Estructura Urbana y Territorial. Avance del PRI y elaboración propia, 2012.

El PRI propone zonas de prioridad peatonal y vehículos no motorizados, como el «paseo marítimo-peatonal» costero, vía con prioridad para peatonas, patines y bicicletas; las «áreas ambientales urbanas» de recuperación del viario como espacio libre peatonal y de acceso restringido al tránsito rodado priorizando la movilidad exclusivamente a residentes o comerciantes de la zona y; los «ejes cívicos» que conectan la primera línea de mar con las zonas del *hinterland* [interior]. Asimismo, redistribuye el tráfico rodado en vehículo privado y prevé aparcamientos para visitantes y residentes, liberando las zonas más próximas a la primera línea y concentrando el tránsito en los puntos de acceso y la zona posterior del ámbito. Además prevé reservas de suelo para la futura incorporación de un sistema de transporte público alternativo de alta capacidad, no contaminante, con los respectivos puntos de transferencia.

En el plano de Estructura Urbana y Territorial del Avance del PRI se pueden ver las propuestas relacionadas con el transporte y movilidad [ver figura 6].

Requisitos de los alojamientos y equipamientos

Las propuestas de nuevos modelos de desarrollo residenciales del PRI se centran en incentivar la recualificación de la oferta hotelera hacia una mayor excelencia, facilitando las intervenciones en establecimientos hoteleros y servicios complementarios existentes y potenciando la implantación de hoteles de calidad incrementando la edificabilidad en función de la mejora en la clasificación turística.



Figura 7: Propuestas del PRI para los alojamientos y equipamientos.

Fuente: Plano 01 Estructura Urbana y Territorial. Avance del PRI y elaboración propia, 2012.

Para la agrupación espacial de las actividades comerciales y de ocio [ver figura 7], el PRI propone la diferenciación de los tejidos turísticos como potencial de una oferta turística diversa y desestacionalizada mediante: las «áreas ambientales» caracterizadas por el comercio y restauración de proximidad; los «condensadores urbanos» que concentran los principales servicios y equipamientos en puntos estratégicos; los «corredores paisajísticos» de actividades que articulan los diferentes tejidos turísticos conectando instalaciones turísticas, equipamientos y servicios desde el frente de mar hasta el *hinterland* y las «puertas de entrada» asociadas a equipamientos, todos ellos, además forman una red de espacios.

Sin embargo no hace propuestas de cara a organizar el espacio de la playa.

Requisitos de las infraestructuras básicas y ambientales

Dentro de las estrategias de desarrollo y gestión pormenorizada, las propuestas del PRI, promoverán el control de la eficiencia y ahorro energético, como la instalación de placas fotovoltaicas en edificios públicos, aparcamientos, hoteles y viviendas [de acuerdo con las condiciones de rehabilitación que se establezcan al margen de las ya vigentes], o la limitación del consumo y la contaminación lumínica de las instalaciones de alumbrado público exterior, la optimización de la gestión del agua, la gestión de residuos, el fomento de la construcción sostenible, y se adaptarán a criterios medioambientales específicos que se definirán y consensuarán con las administraciones implicadas.

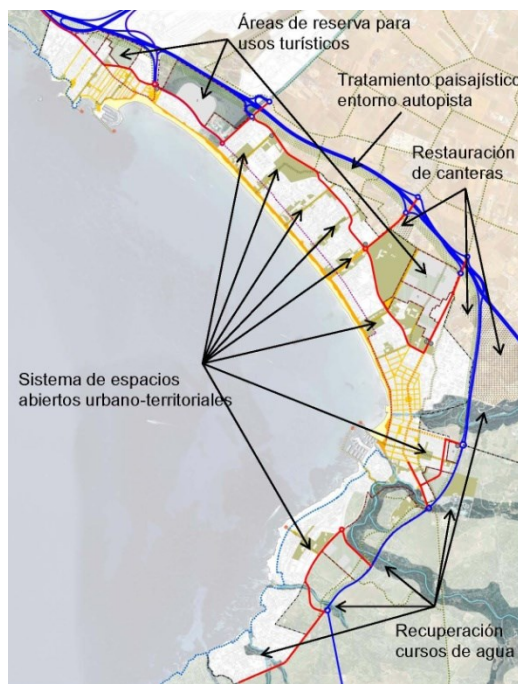


Figura 8: Propuestas del PRI para infraestructuras básicas y ambientales.

Fuente: Plano 01 Estructura Urbana y Territorial. Avance del PRI y elaboración propia, 2012.

Otra de las líneas generales de actuación PRI es el paisaje local como elemento identitario y reestructurador del destino y para ello incorpora los espacios abiertos con el frente de playa, mediante una red de espacios conectados formada por el paseo marítimo, los corredores paisajísticos y el parque rural. Pone especial atención a la preservación de los paisajes naturales y urbanos mediante la recuperación de los cursos de agua, la restauración de canteras y el tratamiento paisajístico del entorno de la autopista a través de P.E. de Integración Paisajística y de Mejora del Paisaje y P.E. de Restauración Paisajística [ver figura 8].

Por último el PRI propone la desclasificación de suelo urbanizable de uso residencial pero prevé hasta 8 sectores que permitan la implantación de usos estrictamente necesarios para equipar al ámbito y suplir los déficits, en áreas estratégicas, que permitan gestionar la protección de espacios de valor natural y paisajístico, ocupando los suelos más degradados o antropizados del ámbito.

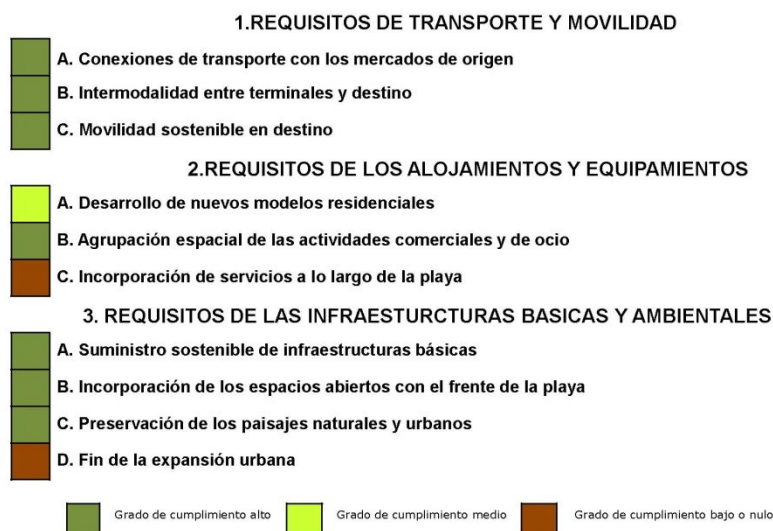
6. Valoración del grado de cumplimiento de las propuestas del PRI respecto al modelo de hipótesis

Una vez definidos los requisitos de la oferta turística para el escenario 2030 del modelo ficticio, y resumidas las propuestas definidas en el Avance del PRI, el siguiente paso consiste en valorar en qué medida las propuestas del PRI se acercan o alejan a los criterios de diseño urbano del modelo ficticio.

Antes de proceder a esta valoración hay que tener presente que el modelo hipotético representa un destino de tamaño medio-pequeño donde se han definido los requisitos espaciales desde una perspectiva genérica, mientras que el caso de Playa de Palma es un destino real de tamaño grande y el grado de complejidad de las condiciones existentes a las que el PRI realiza sus propuestas, obviamente, son más concretas. No se trata por tanto de hacer una comparación de los modelos propuestos en los dos casos, sino de valorar si las propuestas del modelo del caso real presentan

brechas o similitudes con los requisitos del modelo ficticio, esto es, ¿cumplirá el modelo propuesto por el PRI los requisitos espaciales que impone la demanda a la oferta turística en el escenario 2030?

Así pues, tomando como partida los requisitos espaciales en el escenario 2030, se ha establecido un gradiente de valoración que varía desde el grado de cumplimiento alto, medio o nulo para así verificar el cumplimiento de dichos requisitos por parte del PRI.



Cuadro 2: Resumen del grado de cumplimiento de los requisitos de la oferta turística en 2030 por parte del PRI.

Fuente: Elaboración propia, 2012

El cuadro resumen [ver cuadro 2] revela un grado de cumplimiento de los requisitos a la oferta turística, por parte del PRI, bastante elevado, resultando dos modelos muy similares en muchos aspectos.

En primer lugar las conexiones de transporte con los mercados de origen, evidentemente en Palma están ya resultas, en cuanto a la intermodalidad, propone optimizar la única línea de transporte público entre la terminal y el destino.

El nuevo modelo de movilidad, basado en pacificar el tránsito rodado en el ámbito y reducir la movilidad del vehículo privado potenciando nuevos modos de transporte público y mejorando las conexiones internas del ámbito [paseo marítimo-peatonal costero, áreas ambientales urbanas y ejes cívicos], evidencia un alto grado de cumplimiento sobre los requisitos de la demanda futura basados en la primacía del transporte público eficiente y la puesta en valor de la calle como espacio público para el uso y disfrute por parte de los turistas y residentes, así como en la reducción de emisiones CO₂.

Entre las propuestas del PRI cobran relevancia las encaminadas hacia la incorporación de los espacios abiertos hasta la línea de playa como elemento identitario y estructurador del destino y la preservación de los paisajes naturales y urbanos [paseo marítimo, corredores paisajísticos y parque rural], estas propuestas coinciden con los criterios de diseño urbano seguidos en el esquema de la visión de futuro donde el gran parque urbano actúa a modo de estructurador entre la playa, las instalaciones deportivas y la red de caminos peatonales que facilitan el acceso a los complejos residenciales y turísticos.

La agrupación espacial de las actividades comerciales y de ocio, mediante la diversificación de tejidos conectados entre sí y las conexiones entre ellos [áreas ambientales, condensadores urbanos, corredores paisajísticos y puertas de entrada], también presenta similitudes con la diversificación de tejidos del modelo ficticio mediante las zonas de mayor densidad, las zonas de baja densidad, el casco antiguo, la zona del puerto o las zonas deportivas y la red de espacios públicos estructurante.

Por último las brechas detectadas entre los dos modelos tienen que ver con propuestas particularizadas para Playa de Palma como son una atención especializada hacia la oferta hotelera de excelencia [frente a la diversidad de la oferta hotelera y extrahotelera del modelo ficticio], la previsión de zonas de reserva para usos turísticos [frente al fin de la expansión urbana del modelo hipotético] o la falta de organización del espacio de la playa.

7. Conclusiones

A la vista del resultado obtenido en la valoración anterior, cabría argumentar que, antes de hacer frente al planeamiento urbanístico, el diseño de visiones de futuro acerca a soluciones coherentes de cara a encarar procesos de ordenación urbanística y del territorio a largo plazo.

La cantidad de similitudes encontradas entre el modelo de desarrollo turístico obtenido mediante las técnicas de prospectiva territorial y el Proyecto Piloto de planificación turística real resultado de un largo proceso de trabajo, en el que han intervenido equipos de expertos de todos los campos de acción, pueden servir de base de apoyo a la hora de aplicar las técnicas de prospectiva en la planificación turística.

En base a esto cabría añadir un nuevo argumento a los expuestos por Fernández Güell:

“Existen varios argumentos que apoyan la aplicación de las técnicas de prospectiva en la planificación turística. El primero de todos es la naturaleza compleja y heterogénea de los componentes del turismo que dificulta la realización de pronósticos. En segundo lugar, el fuerte dinamismo del sector turístico obliga a los planificadores a anticiparse a los cambios en el comportamiento de los visitantes, a las innovaciones tecnológicas y los movimientos de los competidores. En tercer lugar, la creciente incertidumbre del entorno del turismo justifica el uso de las herramientas de prospectiva para prever el futuro. En cuarto lugar, hay una simbiosis natural entre la prospectiva y la planificación que contribuye a hacer un plan de turismo más holístico e imaginativo” (2012).

El nuevo argumento podría ser el alto grado de similitudes alcanzado entre un modelo de desarrollo turístico hipotético utilizando las herramientas de prospectiva y un Proyecto Piloto que se desarrolla con la intención de servir de referente en la planificación turística real.

En resumen, parece que hay razones plausibles para la aplicación de la prospectiva en los procesos de planificación tradicionales.

Este ejercicio muestra el potencial de la prospectiva territorial para hacer frente a los problemas de desarrollo turístico plagados de complejidad e incertidumbre, así como su capacidad para reducir el análisis de los desafíos globales a las implicaciones locales y espaciales.

El siguiente paso en la tarea de aportar valor añadido al diseño de modelos de desarrollo turístico, sería pues, aplicar las herramientas de prospectiva territorial en un destino maduro concreto de cara a poder obtener resultados más concretos que, probablemente, provocaran menos escepticismo ante los planificadores.

Referencias

BRUNET, P. J. & ALMEIDA, F. (2005). *Los planes de excelencia y dinamización turística (PEDT), un instrumento de cooperación a favor del desarrollo turístico*. Boletín A.G.E. N°39, pp. 201-226.

BAYÓN, F. (1999). *50 años del turismo español: un análisis histórico y estructural*. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces.

FERNÁNDEZ GÜELL, J. M. (2006). *Planificación estratégica de ciudades: Nuevos instrumentos y procesos*. Barcelona: editorial Reverté.

— (2011). *Recuperación de los estudios del futuro a través de la prospectiva territorial*. Ciudad y Territorio – Estudios Territoriales, n°167, pp.11-32.

FERNÁNDEZ GÜELL, J. M & REDONDO, L. (2011). *Social attitude toward sustainable development in 2025: a case for reinforcing scenario design*. Fourth international Seville conference on future-oriented technology analysis. Seville, 12-13 mayo 2011

FERNÁNDEZ GÜELL, J. M. & COLLADO, M. (2014). *Foresight in designing sun-beach destination*. Tourism Management n° 41, pp. 83-95, página web del sitio <http://www.elsevier.com/locate/tourman>, última consulta octubre 2013.

INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS, (2012). *2011. Balance del Turismo. Resultados de la actividad turística en España*. Ministerio de Industria.

LA REVALORIZACIÓN DE PLAYA DE PALMA. PLAN DE ACCIÓN INTEGRAL DE PLAYA DE PALMA” [PAI], (2010). Consorcio Playa de Palma.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA, MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, (1999). *España: un turismo sostenible*.

MONTESERÍN ABELLA, O. (2007). *Turismo y desarrollo territorial: los planes de dinamización turística en la interpretación y puesta en valor del territorio*. TESIS DOCTORAL. Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana, Universidad Complutense de Madrid.

NAVALÓN GARCÍA, R. (2000). *Los planes de ordenación de la oferta turística y planeamiento urbano en la Comunidad Valenciana*. En: Actas: IV Coloquio de Geografía Urbana y VI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación: Las Palmas de Gran Canaria, 22 al 24 de junio de 1998. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento; Asociación de Geógrafos Españoles, 2000, pp.389-394.

PANORAMA OMT DEL TURISMO INTERNACIONAL, (2012), disponible en <http://mkt.unwto.org/es>. Última consulta diciembre 2012.

PEDREÑO, A. (2009). *El turismo: globalización, competitividad y sostenibilidad*. Instituto Economía Internacional. Universidad de Alicante. ISBN-13: 978-84-95531-48-3.

PERELLI, Ó. & PRATS, F. (2007). *La apuesta por la reconversión de los destinos maduros del litoral*. Estudios Turísticos, N° 172-173, pp. 203-211.

PLAN DE RECONVERSIÓN INTEGRAL DE PLAYA DE PALMA. AVANCE DE PLANEAMIENTO (PRI), (2012). Consorcio Playa de Palma, disponible en http://consorcioplatjadepalma.palmademallorca.es/portal/palma/cpp/contenedor1.jsp?seccion=s_fdes_d4_v1.jsp&codbusqueda=2033&language=es&codresi=1&codmenu=2022. Última consulta diciembre 2012

PLAN DEL TURISMO ESPAÑOL HORIZONTE 2020, (2008), disponible en http://www.tourspain.es/es-es/vde/documentos%20vision%20destino%20espaa/plan_turismo_espa%3%b1ol_horizonte_2020_0812.pdf. Última consulta diciembre 2012

PLAN ESTRATÉGICO MARQUETING 2011-2014, (2011), disponible en <http://www.minetur.gob.es/turismo/es-es/documents/presentacionplanestrat%3%a9gicodemarketing.pdf>. Última consulta octubre 2012

PLAN TURISMO LITORAL SIGLO XXI, (2011), disponible en <http://www.minetur.gob.es/turismo/es-es/documents/presentaci%c3%b3nplanturismolitoralsiglo%20xxi.pdf>. Última consulta diciembre 2012

PLAN INTEGRAL NACIONAL DE TURISMO (PNIT), (2012), disponible en <http://www.minetur.gob.es/turismo/es-es/pnit/paginas/que-es-pnit.aspx>. Última consulta diciembre 2012

PRATS, F. (2010). *La revalorización de la Platja de palma. Plan de acción integral. Departamento de urbanística y ordenación del territorio*. Urban nº3, disponible en <http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/la-revalorizaci-n-de-la-platja-de-palma-plan-de-acci-n-integral/completo>

TORRES BERNIER, E. (2007). *La congestión urbanística como factor reductor de la calidad turística y de vida en los destinos maduros*. Estudios Turísticos nº 172-173, pp. 193-199.

VERA, J. F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Instituto de Estudios Juan Gil-Alvert. Alicante, disponible en <http://hdl.handle.net/10045/5470>, última consulta octubre 2012.

—. (2010). *Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico*. Asociación de Geógrafos Españoles nº 53. I.S.S.N.: 0212-9426.

Páginas web

INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (IET), disponible en <http://www.iet.tourspain.es/es-es/estadisticas/fichadecoyuntura/paginas/default.aspx>. Última consulta noviembre 2012

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. (INE), disponible en http://www.ine.es/inebmenu/mnu_hosteleria.htm. Última consulta noviembre 2012

Legislación

España. Ley 197/1963, de 28 de diciembre, de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional. BOE -A-1963-22673

España. Decreto, de 9 de agosto de 1974, sobre Medidas de ordenación de la oferta turística. BOE nº217. 10/09/1974

España. Ley 8/2010, de 27 de julio, de medidas para la revalorización integral de la Playa de Palma. BOIB nº112. 27/07/2010