

TURISMO, MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LAS ISLAS BALEARES *

Pere A. Salvà Tomàs

RESUMEN: *Turismo, medio ambiente y ordenación del territorio en las islas Baleares.*

El desarrollo del turismo de masas en las islas Baleares a partir de los años 50 ha tenido consecuencias sobre la gestión y la ordenación del espacio insular. Las actividades de ocio y turismo han impuesto un nuevo modelo de organización territorial en el que el litoral aparece fuertemente revalorizado, cambiando así su uso en relación al modelo pre-turístico, que organizaba el espacio insular a espaldas del mar, apoyándose sobre una economía agraria. Este nuevo modelo se acomoda a las nuevas actividades económicas apoyadas sobre una fuerte especialización turística, provocando un fuerte crecimiento de la población en los municipios costeros, una gran expansión de las urbanizaciones y un alto índice de explotación del litoral, lo que se traduce en graves impactos sobre el medio ambiente.

PALABRAS CLAVE: *Turismo, Ocio, Medio Ambiente, Ordenación del Territorio.*

RÉSUMÉ: *Tourisme, environnement et aménagement du territoire aux îles Baléares.*

Le développement du tourisme de masses aux îles Baléares depuis l'an 50 a impliqué une suite de conséquences sur la gestion et l'aménagement de l'espace insulaire. Les activités du loisir et le tourisme ont imposé l'implantation d'un nouveau modèle d'organisation territoriale, où le littoral a été fortement revalorisé, en changeant ainsi son utilisation par rapport au modèle d'organisation territoriale pre-touristique, que organisait l'espace des îles à l'insu de la mer, en s'appuyant sur une économie agraire. Ce nouveau modèle s'accommode aux nouvelles activités économiques, appuyées sur une forte spécialisation touristique, et a provoqué un fort accroissement de la population dans les municipalités côtières, une expansion des urbanisations et un haut index d'exploitation du littoral, ce qui se traduit en des graves impacts sur l'environnement.

PAROLES CLÉES: *Tourisme, Loisir, Environnement, Aménagement du territoire.*

1. Introducción

La implantación y el desarrollo de las actividades turísticas en las islas Baleares han supuesto fuertes implicaciones geográficas dando lugar a un nuevo modelo de organización territorial donde el uso social del territorio se ha conformado casi monográficamente hacia el ocio. Este uso social del territorio en forma de actividades de ocio lleva consigo diferentes tipos de consumo de espacio según la procedencia de las personas que circulan por motivos de ocio fuera de su domicilio o residencia habitual, actividades que pueden coincidir espacial y temporalmente. Por una parte nos encontramos con espacios de consumo interno, definidos por aquellos en los que la demanda se realiza por residentes en las islas y que conforman básicamente actividades residenciales en viviendas secundarias y/o recreacionales. Y, por otra, espacios de consumo externo, definidos por aquellos en los que la demanda se realiza por personas de procedencia externa a las islas, que en nuestro caso coincide con turismo y que básicamente se trata de actividades residenciales de tipo turístico (instalaciones hoteleras, apartamentos y/o chalets) y/o recreacionales.

Entre ambos espacios se da una simultaneidad en la demanda de actividades, si bien en el caso de las Baleares se debe señalar que el desarrollo de la demanda de espacios de consumo interno ha presentado una dependencia directa del desarrollo del fenómeno turístico que define en la actualidad el desarrollo regional de las Islas.

El turismo en las Baleares es considerado como la mayor fuente de riqueza económica y como uno de los hechos más decisivos y básicos a la hora de estudiar y analizar las transformaciones que se han realizado sobre el espacio y la economía en los últimos treinta años. El hecho turístico, bajo la forma de monocultivo económico, ha ido progresivamente sometiendo los restantes sectores económicos a un proceso de dependencia.

El territorio que forma parte de la cultura de una determinada sociedad, entendiéndolo en este caso a la cultura en su sentido íntegro, dejando aparte de esta manera la idea un poco folklórica del concepto de cultura, en la que en muchas ocasiones solo es parte de la cultura popular y de la historia, y en cambio los factores esenciales, los factores determinantes de la cultura de un pueblo como es su territorio quedan marginados (PICORNELL, 1985). La organización de este territorio siempre es consecuencia de un determinado tipo de estructura económica, es decir, que el hecho de que la organización del espacio sea como es, es una causa directísima de la evolución económica que las islas Baleares han seguido. Es por

ello el que la Ordenación del Territorio siempre se ha de acomodar a un proyecto económico. Es, pues, el fenómeno turístico la causa de las profundas transformaciones del espacio, que en muchas ocasiones ha cambiado completamente el paisaje preexistente como ha sucedido en el caso del litoral. Es claro que el litoral ha visto valorada su utilización y ha cambiado su uso, un uso encaminado hacia el ocio, implicando este hecho una serie de cambios en la estructura vigente que hasta la llegada masiva del turismo había existido en las Baleares, destacándose entre estos hechos un aumento de la población en los municipios costeros, un aumento de las urbanizaciones y un considerable aumento de la explotación de toda la franja litoral de las islas. Incluso su influencia se deja sentir en el resto del espacio isleño que si bien no ha cambiado su morfología física o no lo ha hecho tan radicalmente ha sido impactado por el cambio del modelo de organización territorial.

El crecimiento urbanístico ha sido desordenado y caótico con una falta de planificación oficial lo que ha dado lugar a un territorio desordenado con el agravante que ello supone sobre el territorio y el medio ambiente a través de la fuerte presión de la población flotante, la turística, que ha implicado un agotamiento de los recursos naturales con procesos de salinización progresiva del agua potable y la contaminación del mar con vertidos de las aguas residuales. De un paisaje natural hemos pasado a un paisaje de edificios hasta el punto que los desastres urbanísticos empiezan a asfixiar un producto que teóricamente subraya el paisaje como un recurso de atracción para los posibles consumidores, es decir, los turistas.

El problema de la Ordenación del Territorio es que no se ha realizado en las islas en función de una visión integral y articulada, lo que ha provocado la mencionada desordenación, lo que algunos autores han bautizado como **balearización**, ya que en gran parte se ha intentado solucionar problemas a través de planes parciales no ligados, sin una visión multidisciplinar en la que se intentara una ordenación del territorio tomando al espacio de las Baleares como íntegro enlazando los problemas diversos y aparentemente inconexos.

El planeamiento urbanístico lejos de aspirar a un reequilibrio territorial y la protección de la naturaleza, lo que ha hecho es dar carta blanca a los agentes que han desarrollado este nuevo modelo, consolidando y asegurando para el futuro la perpetuación de este estado de cosas.

La Ordenación del Territorio en las islas Baleares ha pasado por diferentes etapas, que se han realizado a través de diferentes instrumentos legales, i que han ido evolucionando según las leyes generales y los factores políticos y económicos de cada mo-

mento. A lo largo de estos años estas situaciones han ido configurando un modelo de organización territorial que se verá totalmente cambiado en función de la dedicación de las islas al turismo. Estos instrumentos pueden seguirse básicamente a través de diferentes etapas:

a) La fase anterior a la Ley del Suelo de 1956, que viene definida básicamente en el modelo de organización territorial preturístico.

b) La fase que va desde la Ley del Suelo de 1956 al Plan Provincial de Ordenación de Baleares de 1973, años en los que se va conformando el nuevo modelo de organización territorial de las islas.

c) La fase de 1973 a 1986, fecha esta última en la que se establecen las Directrices de Ordenación Territorial por parte del Gobierno Regional, que culminan con la promulgación de la Ley de Ordenación del Territorio de 1987.

Los instrumentos de planeamiento vigentes hasta el momento son la figura de los Planes Generales, Normas Subsidiarias o Delimitación del suelo urbano, que se complican en el hecho de las fases de tramitación que pueden ser de avance de planeamiento, aprobación inicial, aprobación provisional o aprobación definitiva.

Las Directrices de Ordenación Territorial que se contemplan en la Ley de Ordenación Territorial (Ley 8/1987 del 1 de abril, BOCAIB núm. 51 del 23 de abril) prevén por otra parte una ordenación del territorio desarrollada en base a tres figuras:

-Planes Territoriales Comarcales, cuya finalidad es ordenar municipios con problemática y características parecidas.

-Planes Directores Sectoriales, con la finalidad de desarrollar planes y acciones tendentes a resolver problemas sectoriales concretos (equipamientos, transportes).

-Planes de Ordenación del medio Físico, con la finalidad de ordenar las áreas de interés ecológico y paisajístico.

A partir de los estudios de Quintana (QUINTANA, 1979), Rullan (RULLAN, 1987) y aportaciones personales podemos analizar la organización territorial de las islas Baleares en base a dos modelos territoriales que representan básicamente las características de la organización del territorio en la etapa pre-turística (hasta los años 50) y la etapa del turismo de masas (desde 1950 a la actualidad).

Esta ponencia se enmarca dentro del proyecto de investigación PB-87-0582 *Turismo y Ordenación del Territorio en las islas Baleares: Impacto actual y perspectivas futuras*, de la DGICYT del MEC.

2. El modelo de organización preturístico

Una de las transformaciones más profundas fruto del impacto del desarrollo del turismo de masas ha sido el cambio radical del espacio isleño que resulta de la mutación de extensas superficies de espacio agrario en suelo urbano. El balance de estas últimas décadas de un turismo como fenómeno de consumo urbano es el de unos espacios que antes de su llegada eran mayoritariamente agrarios, hoy se han transformado en espacios de ocio. Esta nueva circunstancia implica una reordenación del territorio preexistente antes de la llegada del turismo de masas y que se mantuvo hasta la década de los años 50-60, lo que implica por una parte una serie de fricciones y por otra una superposición sobre formas espaciales anteriores. Consecuencia de ello resulta un nuevo tipo de urbanización que se impone por una parte sobre espacios vírgenes hasta el momento y por otra sobre anteriores formas de poblamiento y de uso del suelo, nuevas formas con las que el territorio debe articularse reorganizando estos nuevos espacios, que incluso provocan la desaparición de actividades preturísticas y sus manifestaciones (SALVÀ, 1986).

El modelo de organización territorial preturístico presentaba formas singulares en las diferentes islas. En la isla de Mallorca se conformaba básicamente en un número elevado de núcleos de población en los que vivían la mayoría de la población, de función mayoritariamente agraria, que en una proporción elevada vivía de espaldas al mar e incluso aquellas que por diferentes razones se ubicaban en el litoral se hallaban rodeadas de murallas (Palma, Alcúdia). En esta red urbana, Palma, monopolizaba la casi totalidad de las funciones urbanas representando en este modelo territorial preturístico el único núcleo con vocación de capitalidad en el que vive una población concentrada, mayoritariamente no agraria, con dedicación a la burocracia, comercio y la detección de los puntos de contacto exterior a través del Puerto de Palma. De los restantes núcleos mallorquines sólo tres representan un cierto carácter urbano (Inca, Manacor y Lluçmajor) concentrando funciones industriales específicas. El resto se conformaba como un espacio de producción agraria que se mantiene globalmente hasta los años 50 y en donde los residentes mantienen una dedicación predominantemente agraria. La misma red de transportes se establece en función de esta dedicación agraria y de su intensidad. La red de carreteras es radial con confluencia en Palma, formando una telaraña de intercomunicaciones a lo ancho del Pla de Mallorca. La red de ferrocarriles también concentra su punto de partida en Palma en sus líneas de Palma-Sóller, Palma-Inca/sa Pobla, Palma-Manacor/Artà o Palma-Felanitx/

Santanyí. Sólo destacan dentro de estas características la creación de una serie de colonias estivales que bajo la influencia de una ideología hacia la naturaleza se implantan a finales del XIX y principios del XX, compuestas por élites minoritarias, en diferentes lugares, fruto de la inversión o bien de capitales de origen tradicional o bien provenientes de la industria. Sobre este modelo de organización territorial de la isla de Mallorca va actuar el turismo, primero minoritario, pero que va a representar los primeros inicios de una especialización futura, dando lugar o bien a un impacto o bien a una adaptación de este espacio tradicional a los nuevos factores vigentes a partir de los años 1950-60.

Por su parte, Menorca presentaba un modelo diferente con una estructura bipolar y lineal que se explicaba por la lucha entre los dos puertos de las dos ciudades más importantes, Maó y Ciutadella, lo que crea un sistema urbano más equilibrado que en los casos de Mallorca y Eivissa. El resultado son dos subcomarcas con poca diferencia de rango, pero que a igual que Mallorca se trata de un modelo de organización territorial hacia dentro, lejos de la costa, a excepción de las mencionadas ciudades de Maó y Ciutadella.

Características parecidas a la organización territorial de Mallorca presentaba la isla de Eivissa, si bien su poblamiento era diseminado con un centro en la Vila d'Eivissa, pero también de cara hacia el interior.

A nivel de actuación urbanística en esta fase anterior a la Ley del Suelo de 1956 básicamente caben destacar los planes internos de la ciudad de Palma, que van desde el Plan Calvet (1901) al Plan Alomar (1943). En la zona de litoral sólo destacan unas pocas áreas donde se empiezan a instalarse edificaciones de veraneo, coincidiendo generalmente con puertos de pescadores. Destacan los casos del Grau-Maó, la Colonia de Sant Pere-Artà, Colonia de Sant Jordi, Port de Felanitx, Port de Manacor, Cala Ratjada, Can Picafort, Moll de Pollença, Ports de Sóller, Andratx o Valldemossa.

3. El modelo de organización territorial en la fase del turismo de masas

Con la irrupción del turismo de masas el factor decisiva de la conformación del espacio de las islas se basa en la producción de espacio de ocio destinado al consumo más que al uso de las masas de Europa Central y Nordica a través del turismo teledirigido por los tour-operators (ARTIGUES-FUENTES, 1983). Coincide esta fase con la segunda y tercera etapa que va desde 1956 a la actualidad. En los 17 años que van desde 1956 a 1973 son los años

de máxima actividad urbanística en la historia de las Baleares. Son los años del boom turístico, en los que se construyen más hoteles. Pero todo ello debe matizarse con otras implicaciones. Este desarrollo turístico-urbanístico a pesar de haber producido fuertes de-seconomías y a pesar de su intercambio desigual también ha hecho que las rentas generadas en las Baleares aumentasen en relación a la época preturística. Y por ello este crecimiento económico sin precedentes en las Baleares ha dado como resultado el aumento de expectativas de espacios de ocio en el territorio insular que al mismo tiempo que responden a la oferta y demanda del turismo también son creados para ser usados por los residentes. La terciarización de la población y el hecho turístico, que provocaron un crecimiento de las áreas de consumo urbano (SALVÀ, 1982) que han actuado tanto sobre el crecimiento de los núcleos preexistentes como sobre espacios vírgenes. Así la construcción de hoteles también condujo aparejado el aumento del número de urbanizaciones turístico-residenciales.

Se trata pues de un modelo de organización territorial basado sobre el turismo en el que se valora el litoral que cambia de uso pasando a tener una función de ocio. A nivel global destaca, pues, en primer lugar la revalorización del litoral que experimenta globalmente el mayor desarrollo turístico urbanístico y cuyas excepciones son las montañas de Mallorca, els Amunts d'Eivissa y la zona de Tramuntana de Menorca, que en función de la escasez de playas y calas y la mayor dificultad de las vías de comunicación se han convertido en áreas de características residenciales no turísticas y que han actuado como preservadoras de amplias zonas que han podido huir del indiscriminado uso urbanístico. El litoral pasa a tener un papel clave para entender el nuevo modelo territorial. El precio del suelo en las islas se abarata a medida que se aleja de la capital y la costa. Es decir, que el litoral se ha convertido en la materia prima más valorada. Ello provoca también una redistribución de la población, que incide en un descenso en los municipios interiores y/o agrarios y un aumento en los costeros de especialización turística. Un hecho decisivo que impactó sobre el territorio fue la promulgación de la Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico de 1963 que como ley de ordenación sectorial turística permitió sin excesivas imposiciones una libertad de actuación del sector que a través de los Centros de Interés Turístico provocaron un desarrollo urbanístico muy importante en la costa balear (Cales de Mallorca, les Gavines-Muro, Cala Tirant, Son Parc i Fornells-Mercadal, Cala en Turqueta-Ciutadella, Artà Nova-Artà, Son Xigala-Palma). En las mismas fechas destaca también la aprobación del Plan de Palma de 1963 con un sobredi-

mensionamiento del crecimiento (RULLAN, 1987).

Desde 1973 a la actualidad destaca la época de crisis económica, la aprobación del Plan Provincial de Ordenación de Baleares y el Plan Ribas Piera de Palma.

En esta fase se da un cambio en la oferta-demanda turística en el que se destaca la disminución de los ritmos en la construcción de plazas hoteleras y un aumento en la de viviendas secundarias y apartamentos tanto para los residentes como para la demanda externa, lo que implica el desarrollo de un tipo de construcción consumidora de más territorio a pesar que el impacto visual sea menos significativo que en el caso de los hoteles. Por su parte, el Plan Provincial de Ordenación de Baleares planifica la costa como un continuum urbano, lo que provoca aumentar aún más el desequilibrio territorial. De todas maneras, las implicaciones son diferentes en las distintas islas. En el caso de Mallorca el resultado de esta actuación sobre el territorio se traduce en un nuevo modelo territorial en el que Palma va afianzando su carácter de macrocefalia ya que a sus funciones tradicionales va acumulando las de gestión (agencias de viajes, promotores inmobiliarios, entidades financieras...) y los puntos de contacto de las comunicaciones con el exterior (crecimiento del Puerto de Palma, Aeropuerto...). La capital insular llega a concentrar así más del 50 por ciento del total de la población mallorquina y la mayoría de las funciones, actuando como centro articulador. El desarrollo urbanístico de Palma es paralelo al cambio del modelo de organización territorial, en el que destaca la nueva valoración de la costa, que se convierte en un espacio de ocio como bien de producción. El litoral se ve pues altamente valorado, dándose inicialmente una coincidencia entre los intereses de los hoteleros y de los propietarios del suelo, cuyo control ha pasado en los últimos años a las grandes empresas multinacionales de servicios, representadas por los tour-operators que controlan la demanda, incidiendo en la localización de los grandes complejos turísticos residenciales tanto hoteleros como de apartamentos. Esta circunstancia ha provocado una densificación de la edificación que implica un fuerte impacto sobre el paisaje preexistente, especialmente en el litoral en función del alto proceso de urbanización de la costa.

El suelo urbano, según las diferentes figuras de la Ley del Suelo, tiene una extensión en Mallorca de 13.494,15 h (RULLAN, 1985, 1987) que con el suelo urbanizable llegan a las 28.739,42 h. Según las previsiones Rullan ha hecho una clasificación entre municipios ultradesarrollistas, muy desarrollistas, desarrollistas y poco desarrollistas, que permite ver el grado de previsiones según los diferentes ayuntamientos. Globalmente la actual planificación de Ma-

lorca permitiría un total de 630.620 viviendas, que representan 370.242 más que las 260.378 existentes en el momento. Ello implicaría una población potencial de 2.000.546 habitantes, es decir, el 274 por ciento más de la población actual de la isla de Mallorca.

En Menorca los cambios se articulan con características diferentes a causa de un mayor equilibrio económico entre los diferentes sectores. De todas maneras el nuevo modelo de organización territorial queda definido por una progresiva tendencia absorbente de Maó y muy concretamente del sector suroriental de la isla, lo que parece implicar un camino hacia una comarca encabezada por Maó, en la que influye la mayor importancia del Puerto de Maó que el de Ciutadella y la localización del aeropuerto en las cercanías de Maó. Otra diferencia con Mallorca es el hecho que las urbanizaciones de la costa no presentan tanta dimensión como en las islas de Mallorca y Eivissa, si bien el *boom* de la construcción en la isla menorquina provoca la urbanización de amplias zonas del litoral, que si bien se trata de una tipología menos masificada y con un cierto respeto por la naturaleza, basada en un tipo de oferta tipológica de ciudad jardín extensiva, implica un fuerte consumo de espacio a pesar de su menor impacto visual. La intensificación del impacto se manifiesta más en el sureste, quizás por la incidencia de la localización en estas tierras de fincas costeras cuya explotación agraria se hallaba en decadencia hecho por el que han opuesto menos resistencia al impacto del turismo y la urbanización, incidiendo también el hecho de su proximidad a Maó y al aeropuerto. Por ello, Taltavull (TALTAVULL, 1980) habla de denominar al modelo territorial del área más que de urbanización de **turistización**, ya que se trata de la urbanización de la franja costera frente al modelo territorial tradicional que miraba hacia el interior.

A diferencia de Menorca, isla en la que la bipolaridad tradicional se va difuminando, en la isla de Eivissa se está conformando en estos momentos un modelo territorial con una tendencia a una bipolaridad con Sant Antoni, donde se concentran la mitad de las plazas hoteleras de la isla pitiusa, si bien la vila de Eivissa continua siendo el único núcleo con equipamiento comercial y social característico de una capital comarcal. Una de las características más relevantes de Eivissa es la falta de equipamientos e infraestructura, herencia del proceso de urbanización de los años 60, realizado de forma espontánea y sin ningún tipo de planeamiento, lo que implica una serie de contradicciones que se mantienen en la década de los 70, fecha en la que a pesar de que el turismo ya estaba bastante consolidado se daba una carencia total de planeamiento general, que continua ausente

en una parte importante del espacio insular ibicenco.

Por todo lo dicho anteriormente podemos afirmar que las islas han visto cambiar la función de su espacio, especialmente en el caso del litoral, que se ha visto en gran parte destruido dando lugar a un espacio caótico en el que se combinan los restos de zonas rurales, la pérdida de cultivos y en el que ha actuado la espaculación en beneficio mayoritariamente de intereses extranjeros. Se trata de una economía de escala que hace su manifestación en la proliferación de residencias secundarias (SALVÀ-SOCIAS, 1985) localizadas preferentemente en el litoral o cercanas a las capitales insulares, que son los principales polos generadores de esta demanda o en la conversión de núcleos que rodean Palma en pueblos dormitorio (SOCIAS, 1983; FRAU y otros, 1977-78; SALVÀ, 1978). En 1981 las Baleares disponían de 97.257 residencias secundarias de las que el 27,56 por ciento eran de residentes y el 72,44 por ciento de utilización turística. Tanto unas como otras provocan un retroceso del espacio rural, pero son las de nueva creación las que presenta un mayor impacto sobre el paisaje natural.

Básicamente la oferta de espacios de ocio se realiza bajo dos formas en función del dominio del consumo externo o del interno. La primera es la representada por los grandes centros turísticos o área de explotación turística en función de la demanda de vacaciones. La segunda viene representada por áreas de residencia secundaria solamente utilizadas en épocas estivales y/o fines de semana. Se da también la combinación entre ambas que origina urbanizaciones mixtas en las que aparecen instalaciones hoteleras y de apartamentos y residencias secundarias. Los centros turísticos se caracterizan por la concentración de edificios hoteleros y apartamentos con una utilización intensiva en el número de plazas y se suele completar con dotaciones de comercios y otros servicios (bares, cafeterías, restaurante...). Su crecimiento urbanístico ha sido caótico e implica en casi todos los casos un deterioro acelerado de los recursos paisajísticos. Su ubicación coincide en una primera fase con las áreas de vacaciones de verano tradicionales. En la segunda fase son áreas de nueva implantación urbanística en casi todos los casos aprovechando playas y pequeñas calas. Su máxima concentración coincide con los municipios más turísticos de las islas tanto en Mallorca (Palma, Calvià, Alcúdia, Andratx y el sur y sureste mallorquín) como en Menorca (Sant Lluís) y Eivissa (Sant Antoni de Portmany, Eivissa, Santa Eulària). El segundo tipo viene representado por amplias zonas de residencias secundarias con una modificación más extensiva del paisaje natural. Su crecimiento es espectacular, hecho que se puede comprobar con el dato de que más del

cuarenta por ciento de las viviendas de las Baleares son segundas residencias. En 1982 según Climent Picornell (PICORNELL, 1983) en las islas existían 482 urbanizaciones y/o parcelaciones rústicas de las cuales 388 estaban en Mallorca, 44 en Eivissa, 44 en Menorca y 6 en Formentera. Estos espacios son el resultado de la demanda de espacios residenciales por el habitante de la ciudad y en su gran mayoría corresponden a espacios rurales objeto de parcelaciones rústicas con mínima infraestructura en cuya demanda incide el deseo del contacto con la naturaleza, paisaje, aislamiento o sencillamente descanso. Circunstancias que aprovechan las inmobiliarias para crear una oferta del producto convirtiéndolas en áreas de fuerte especulación. En las islas las urbanizaciones de residencias secundarias se pueden analizar en diferentes fases que van desde el crecimiento de los antiguos puertos de pescadores y la creación de colonias populares de veraneo hasta las urbanizaciones de nueva creación entre 1956 y 1970 (tanto residenciales como turísticas). Pero la etapa más transformadora es la que se da a partir de los años 70, fase que denominamos la popularización de la residencia secundaria que supone el acceso general de la población isleña a la compra de parcelas, unas fruto de la venta de pequeñas explotaciones no rentables ubicadas básicamente a lo largo de los ejes de Palma a Alcúdia, Palma a Algaida o Palma a Lluçmajor y otro fruto de divisiones de possessions o grandes explotaciones como es el caso de Son Net de Puigpunyent. A los dos tipos indicados de transformación del espacio rural, simultáneamente o de manera aislada hay que añadir la proliferación de los puertos deportivos que también han implicado graves transformaciones en la fisonomía de la costa. El auge de la navegación de placer y del deporte de la vela en las Baleares ha provocado en los últimos quince años un desarrollo muy importante de los puertos deportivos. En este aspecto tanto incide la demanda interior como exterior y ha provocado fuertes consecuencias sobre el cambio de uso de los espacios de dominio público del litoral así como el cambio del paisaje físico de la costa con la finalidad de dar respuesta a la demanda de amarres. Por otra parte, la oferta y la promoción de los puertos deportivos se ha hecho paralelamente a la de nuevas urbanizaciones tanto lo que se refiere a su oferta como residencias secundarias como para su transformación en centros turísticos con mayores dotaciones de ocio hacia la atracción de un turismo de más calidad, hechos que plantean en las islas una polémica entre los defensores de los puertos deportivos y los que se manifiestan en contra en función de los desequilibrios ambientales y ecológicos que se producen en el litoral con la construcción de estas instalaciones náutico-deportivas. Ac-

tualmente existen en las islas 50 puertos deportivos con una oferta global de 13.945 amarres, oferta que representa un aumento de un 400 por cien respecto a la de 1973, lo que nos permite hablar de la existencia de un auténtico *boom* náutico-deportivo, concentrándose casi las dos terceras partes en la isla de Mallorca. De todas maneras la distribución de los puertos deportivos es bastante irregular presentando concentraciones en determinados municipios con amplias funciones turísticas y/o residenciales del tipo de residencia secundaria. Su ocupación excede el número de amarres en los meses veraniegos y se mantiene en un 80 por ciento en la temporada baja.

Además de la oferta de puertos deportivos, otras actividades relacionadas también con el espacio de ocio azul se concentran en el consumo de espacios de playa, que junto al sol, son la mayor atracción del turismo que llega a las islas. La dotación de las Baleares es de 278 playas con una longitud de unos 100 kilómetros y una superficie útil del orden de los 3,6 millones de metros cuadrados, siendo importante su sobreutilización en coincidencia con las grandes concentraciones turístico-residenciales. Ello provoca todo un desarrollo extraordinario de una oferta complementaria en base a hamacas, velomares, embarcaciones y/o otras que también han tenido un desarrollo extraordinario en los últimos años. Finalmente, en el campo de la oferta también destacan en la actualidad los 9 campos de golf, así como la nueva variedad de la oferta que son los parques acuáticos, entre los que destacan varios de grandes extensiones, instalados en municipios de grandes aglomeraciones turísticas.

Todo ello ha implicado, pues, un enorme aumento del consumo de espacio para actividades turísticas, en las que la capacidad consumidora de espacio depende de la masa de población que las practica, lo que se vincula a los objetivos a perseguir, siendo diferentes en un turismo itinerante que en un turismo de estancia, que suele presentar mayores exigencias espaciales que el primero, especialmente en su variedad del turismo litoral, que en las Baleares es el que mayor efectivo demográfico y económico moviliza. Todo ello implica una serie de conflictos espaciales por el control del recurso suelo cuyas consecuencias en las Baleares son una disminución del suelo agrario y de la población activa agraria, la incidencia de la especulación, la dependencia de la industria y los conflictos relativos al agua con toda su problemática de la salinización, contaminación de los acuíferos y de las aguas marinas por el vertido de las aguas residuales.

Conclusión

Todo lo expuesto anteriormente nos lleva a la demostración de la incidencia que ha tenido el factor turístico sobre la implantación de un determinado modelo de organización territorial. Si la vocación de las islas se ha decantado hacia las actividades turísticas y de ocio conviene tener en cuenta este hecho para establecer una política de Ordenación del Territorio en la que se introduzca una ordenación turística global que permita una actuación política de conjunto. En los últimos años de la actual década de los años 80 se impone en las islas la necesidad urgente de paliar las degradaciones más patentes del medio ambiente que se dispararon en las Baleares desde la década de los años 60. Queda claro que cualquier política de Ordenación del Territorio debe tener un marco general en el que se establezca una coordinación adecuada entre los planeamientos municipales y la política de conjunto. Pero también en esta Ordenación del Territorio deben tenerse en cuenta otros hechos como son la Ordenación del Medio Ambiente con la protección de espacios y áreas naturales, ya que si no se para la degradación del medio ambiente se pone en peligro la subsistencia de la misma industria turística. Ello debe ser fruto de una reflexión sobre las repercusiones ecológicas de un crecimiento insensible a las limitaciones ambientales. Ello ha provocado el que en las Islas se enfrenten dos posiciones extremas, donde los políticamente más conservadores pretenden demostrar que la degradación del medio ambiente es inevitable ya que es el precio obligado de un crecimiento económico internacionalmente competitivo. La segunda postura la más crítica y más radical de la situación expone su deseo de detener totalmente el crecimiento en nombre de la conservación del medio ambiente, lo que si se llevara a la práctica ocasionaría costes sociales inaceptables. Nosotros sugerimos otras alternativas no intermedias en las que defendemos una posición creativa que busque los medios para armonizar el crecimiento y el medio ambiente. Se trata de actuar sobre la modalidades del crecimiento mediante variables tan diversas como las técnicas, los recursos, la localización de las actividades y los modos de vida. Pensamos que la práctica de esta idea nos introduce a nuevas políticas de Ordenación del Territorio centradas de cara a la lucha contra las contaminaciones más importantes, contra el despilfarro de los recursos y a favor de la modificación de las políticas de aprovechamiento. Cabe ordenar la oferta con normativas sectoriales respecto a campos de golf, puertos deportivos y la misma construcción de alojamientos hoteleros y extrahoteleros, hoy por hoy, factores preocupantes al crear una oferta superior a la demanda,

debiendo establecer los mecanismos competentes capaces de superar los particularismos sectoriales. Debe establecerse un nuevo estilo de desarrollo en el que se deben reducir e intentar eliminar las repercusiones negativas sobre el medio ambiente de las actividades humanas en general y turísticas en particular mediante el empleo de metodos y formas de organización de la producción que permitan una integración del medio ambiente y la calidad de vida en el mismo desarrollo.

BIBLIOGRAFIA

- ALEF. Gabinete de Estudios Económicos y Sociales, S. A. (1983) "*Reconocimiento territorial de Baleares. Diagnostico*" Palma, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo-CEOTMA-CGId de les Illes Balears. 195 págs. policopiadas. Inédito.
- ARTIGUES, A.; FUENTES, J. (1983) "*Mallorca: un territori a ordenar*". In "Lluc" núm. 708. Palma, OCB, págs. 7-9.
- COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS (1987) "*Llei d'Ordenació del Territori. Llei 8/1987 del 1 d'abril*" In "BOCAIB" núm. 51 del 23 d'abril de 1987.
- CONSELLERIA D'ECONOMIA I HISENDA DEL CONSELL GENERAL INTERINSULAR (1982) "*El urbanismo y medio ambiente en las Baleares*". Palma, CGI de les Illes Balears, 115 págs.
- CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES I ORDENACIÓ DEL TERRITORI (1982) "*Propuesta de modificaciones del Plan Provincial de Baleares*". Palma, COPO T. 24 págs + 2 mapas.
- CONSELLERIA DE TURISME DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA DE BALEARS-UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS (1987) "*Llibre Blanc del Turisme a les Balears*". Palma, CT-UIB, 2 vols.
- DIPUTACIÓ PROVINCIAL DE BALEARES (1970-73) "*Plan Provincial de Ordenación de Baleares*". Un volumen de memoria y tres de documentos de Ordenación. Palma, Excma. Diputación Provincial de Baleares.
- PASTOR, M.; PICORNELL, C.; QUINTANA, A. (1978) "*Mallorca: un territori desordenar*". A "Lluc" núm. 678. Palma, Obra Cultural Balear, págs 17-20.
- PICORNELL BAUZÀ, Climent (1978) "*El turisme com a articulador de la dependència a les Illes Balears*". Palma, Assaigs Illencs-Centre d'Estudis Socialistes Gabriel Alomar, 30 págs.
- PICORNELL BAUZÀ, Climent (1985) "*La problemática territorial a les Illes Balears*". En "Lluc" núm. 722. Palma, Obra Cultural Balear, págs 138-147.
- PICORNELL BAUZÀ, Climent (1986) "*Turismo y paisaje en las islas Baleares (España)*". En "Contemporary Ecological-Geographical problems of the Mediterranean" Palma, International Geographical Union-UNESCO. Págs 51-59.
- QUINTANA, A (1979) "*El sistema urbano de Mallorca*". Palma, Ed. Moll, 289 págs.
- RULLAN SALAMANCA, O. (1986.a) "*Una ullada als tipus de planejament urbanistic dels municipis de Mallorca*". A "L'Ecologista" núm. 3. Palma, GOB, pág19
- RULLAN SALAMANCA, O. (1986 b) "*La planificación del futuro suelo urbano en Mallorca. Una variable condicionada por el turismo y la segunda vivienda*". Comunicación presentada a la Comisión of Geography of Tourism and Leisure. Palma, agosto de 1986. 12 págs.
- RULLAN SALAMANCA, O. (1987) "*Espai i Ordenació del Territori a Mallorca*". Tesis Doctoral Inédita. 3 vols. Palma.
- SALVÀ TOMÀS, P. (1980) "*Las funciones residencial y de ocio como elementos de transformación del espacio rural de la Serra de Tramuntana de la Isla de Mallorca*". En "Trabajos de Geografía" núm. 35 Palma, Departamento de Geografía, págs 163-172.
- SALVÀ TOMÀS, P (1984) "*Las variaciones estructurales y morfológicas en el espacio rural de la isla de Mallorca como consecuencia del impacto del turismo de masas*". En "Coloquio hispano-Francés sobre espacios rurales". Tomo I. Madrid, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios-Ministerior de Agricultura, págs 219-230.
- SALVÀ TOMÀS, P (1985) "*Turisme y canvi a l'espai de les illes Balears*". En "Treballs de la Societat Catalana de Geografia" núm. 2. Barcelona, Societat Catalana de Geografia-Institut d'Estudis Catalans, págs 17-32.
- SALVÀ TOMÀS, P (1985) "*La reutilización de las aguas residuales en el espacio periurbano de la Ciudad de palma de Mallorca (Islas Baleares): La Sociedad Agraria de Transformación. Regantes de Sant Jordi*". En

- "Actas del IX Coloquio de Geografía" Murcia, Departamento de Geografía-AGE, 9 págs + 1 gráf.
- SALVÀ TOMÀS, P (1986) "*Les consequences du development touristique sur les activités agraires dans l'espace des iles Balears*". En "*Le tourisme contre l'agriculture? Enjeux fonciers en pays méditerranéens*". Paris, ADEF, págs 69-76.
- SALVÀ TOMÀS, P (1986) "*El consumo de espacio rural por el turismo en la franja litoral de las islas Balears (España)*". Comunicación presentada a la reunión de la Comisión of Geography of Tourism and Leisure-IGU. Palma, agosto de 1986, 12 págs.
- SALVÀ TOMÀS, P; SOCIAS FUSTER, M. (1986) "*Las residencias secundarias y la agricultura atiempo parcial en las Balears*". En "*El Campo*" núm. 100. Bilbao, Servicio de Estudios del Banco de Bilbao, págs 64-67.
- SOCIAS, M. (1983) "*Las residencias secundarias en Balears.El municipio de Puigpunyent*". Memoria de Licenciatura. Inédita. Palma. 3 vols.
- SOCIAS FUSTER, M. (1988) "*Espacios de ocio en Mallorca*". Tesis Doctoral Inédita. Palma, 4 vols.
- TALTAVULL, E. (1980) "*Menorca, l a substitució del model territorial enfront d' un planejament urbanístic insular*". Palma, SMOT, 7 págs inéditas.