



Universitat
de les Illes Balears

TRABAJO FIN DE GRADO

BALEARES EN LOS INICIOS DEL TURISMO DE MASAS (1955-1975)

Marian Briceño Lamus

Grado de Turismo

Facultad de Turismo

Año Académico 2020-21

BALEARES EN LOS INICIOS DEL TURISMO DE MASAS (1955-1975)

Marian Briceño Lamus

Trabajo de Fin de Grado

Facultad de Turismo

Universidad de las Illes Balears

Año Académico 2020-21

Palabras clave del trabajo:

Turismo de masas, Islas Baleares, Boom turístico.

Nombre Tutor/Tutora del Trabajo Ramón Molina de Dios

Nombre Tutor/Tutora (si procede)

Se autoriza la Universidad a incluir este trabajo en el Repositorio Institucional para su consulta en acceso abierto y difusión en línea, con fines exclusivamente académicos y de investigación

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
x	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>

Contenido

Contenido.....	3
Resumen	5
Abstract	5
Introducción	5
2. Antecedentes del turismo en las Baleares.....	6
3. La actitud del Régimen hacia el turismo de masas	7
4. Primer boom del turismo de masas (1955-1975).....	7
4.1. La etapa de afianzamiento del turismo de masas (1960-1966)	9
4.2. La etapa del crecimiento caótico y sin planificación (1967-1973).....	11
4.3. La etapa de la crisis (1973-1975).....	12
4.4. La fuerza de los tour operadores.....	13
5.1. La demanda turística por nacionalidad y por isla.	16
6. Estructura industrial del sector turístico de masas	19
6.1. Hoteles.....	19
6.1.1. Mallorca.....	19
6.1.2. Ibiza y Formentera.....	20
6.1.3. Menorca	21
6.2. Puertos.....	23
6.2.1. Mallorca.....	24
6.2.2. Ibiza.....	24
6.2.3. Formentera	24
6.2.4. Menorca	25
6.3. Aeropuertos.....	25
6.3.1. Mallorca.....	25
6.3.2. Ibiza.....	25
6.4. Carreteras	26
7. Cambios demográficos y sociales del turismo de masas en las Baleares	27
Conclusiones	30
Bibliografía	31

Índice de Gráficos y Tablas

Gráfico 1. Evolución del número de turistas españoles y extranjeros	8
Gráfico 2. Evolución de las plazas hoteleras en las Islas Baleares	9
Gráfico 3. Cifras de afluencia de viajeros por islas del Archipiélago Balear 1960-1966	10
Gráfico 4. Cifras de afluencia de viajeros por Islas del Archipiélago Balear 1967-1973	12
Gráfico 5. Turistas según nacionalidad Mallorca, 1965-1973	16
Gráfico 6. Turistas según nacionalidad Menorca, 1965-1973.....	17
Gráfico 7. Turistas según nacionalidad Ibiza, 1965-1973	18
Gráfico 8. Turistas según nacionalidad Formentera, 1970	19
Gráfico 9. Comparación de la capacidad de alojamientos turísticos en establecimientos de hospedaje en Mallorca	20
Gráfico 10. Comparación de la capacidad de alojamientos turísticos en establecimientos de hospedaje en las Pitiusas	21
Gráfico 11. Comparación de la capacidad de alojamientos turísticos en establecimientos de hospedaje en Menorca	22
Gráfico 12. Pasajeros llegados a Baleares	26
Gráfico 13. Estimación de los saldos migratorios de las Baleares, 1955-1975.	28
Gráfico 14. Estructura de la población de las Baleares por origen, 1950-1975	29
Tabla 1. Afluencia de viajeros por Islas del Archipiélago Balear (alojados en establecimientos turísticos, 1973-1975)	13
Tabla 2. Participación de los touroperadores en la construcción de establecimientos hoteleros por categorías	15
Tabla 3. Capacidad de alojamiento turístico en mano de las Cadenas Hoteleras en Baleares, 1975.....	23

Resumen

El objetivo del presente trabajo es ofrecer una descripción a grandes rasgos del fenómeno del turismo de masas en las Islas Baleares teniendo en cuenta la casuística especial que sufría España a la luz de la dictadura. También se menciona brevemente los actores que fueron clave en este despegue y la importancia del desarrollo de las principales infraestructuras que ha situado a Baleares en el mapa como principal destino turístico de sol y playa. Por último, se identifican los cambios demográficos y sociales que trajo consigo la actividad turística a las Baleares.

Abstract

The aim of this paper is to offer a broad description of the phenomenon of mass tourism in the Balearic Islands taking into account the special casuistry that Spain suffered in the light of the dictatorship. It also briefly mentions the actors that were the key in this process and the importance of the development of the main infrastructures that has placed the Balearic Islands on the map as the main sun and beach tourist destination. Finally, it identifies the demographic and social changes brought about by the tourist activity in the Balearic Islands.

Introducción

La historia del turismo en las Baleares se remonta al siglo XIX, cuando las islas gozaron de la presencia de ilustres personajes, aunque su fama como destino de vacaciones empezó realmente a mitad del siglo XX. La industria del turismo es muy amplia y de una gran complejidad que merece de estudios muchos más profundos. Así pues, lo que se pretende es dar una visión muy general al lector de cómo fue el desarrollo del boom turístico de masas en las Baleares para la década de 1955-1975 y cuáles fueron las piezas claves que permitieron que eso fuese posible.

El presente trabajo expone una breve descripción de los antecedentes de la actividad turística de las Baleares antes del despegue del primer boom turístico y la actitud que adoptó el régimen con respecto a esos nuevos cambios que le sirvieron para dar aquellos primeros pasos a una apertura al exterior, produciéndose desde ese momento una prosperidad económica y con ello elevando el nivel de vida en España y en las Islas Baleares en particular, convirtiéndolas en “receptora de un fuerte contingente de población de la península” (Aroca Mohedano, 2018). En líneas generales se expone el papel que tuvieron los tour operadores y los sindicatos en esta época, especialmente en la década de los 60 y principios de los 70. Asimismo se hace un breve análisis del desarrollo de las principales infraestructuras, algunas de ellas relacionadas directamente con el sector de los servicios y la hostelería. Por último, se menciona de manera resumida aquellos cambios demográficos y sociales que han sufrido las Baleares a consecuencia de este crecimiento abrupto al cual se vio sometida durante las 2 primeras décadas que caracterizó este primer boom turístico de masas.

2. Antecedentes del turismo en las Baleares

Hace 150 años en Mallorca, sólo viajaban a la isla los aventureros de mentalidad amplia y curiosa que no se asustaban de las inconveniencias de los transportes para poder llegar al destino deseado. (Coll Renée, 2006, p.55). Ya en el siglo XIX, Mallorca gozaba de una discreta popularidad gracias a su privilegiado clima y belleza natural, lo que motivó la visita de muchos personajes ilustres de aquella época como por ejemplo el compositor Federico Chopin y la escritora George Sand. Otra figura importante que dio a conocer Mallorca a través de sus libros que sirvieron como difusión de la imagen de las islas fue el Archiduque Luis Salvador de Austria. En 1891, Miquel dels Sants Oliver (1864-1920) "publicaba una serie de artículos bajo el título "Desde la terraza" en los que señalaba las potencialidades turísticas de la isla como yacimiento de riqueza" (Perales Oliver, 2020, p.1).

Otro importante personaje digno de ser mencionado es don *Juan Palmer Miralles*, a él debe Palma la construcción del moderno hotel tan solicitado por todos conocido como el Gran Hotel. (Soriano Frade, 1996, p. 125). La inauguración de este hotel y el Hotel Victoria en Palma supuso el comienzo de la construcción de una infraestructura hotelera destinada en esta fase inicial fundamentalmente al viajero de un alto poder adquisitivo. En esta época se sientan también las bases oficiales del turismo en España mediante la Real Orden de 6 de Octubre de 1905. En él, el Ministro de Fomento (el Conde Romanones) crea una Comisión Nacional encargada de fomentar en España "por cualquier medio que esté a su alcance " las excursiones artísticas y de recreo del público extranjero (Pomar Antonio, 2006, p.20).

Cirer (2009) menciona que el turismo se empezó a institucionalizar mediante la creación del Fomento de Turismo, órgano gubernamental que en los primeros años del siglo XX fue el responsable de la creación de la primera "Guía de Mallorca" y de la creación de la Directiva del Fomento, una asociación de hoteleros embrionaria de los establecimientos más significativos (p. 215-216). Durante la década de los '30 se desarrollaron las primeras urbanizaciones turísticas en Mallorca, en Cala d'Or, Illetas y Palmanova. También se construyeron algunos hoteles de gran calidad en Ibiza, respondiendo a la demanda de un cliente con un altísimo nivel económico (Aroca Mohedano, 2018, p.22). Aunque España tenía poca presencia internacional, a principios de los años 50 se dio cita en Mallorca el memorable "Congreso de la Cordialidad", el cual era un movimiento apolítico conocido como A.I.S.C (Association Internationale de Skäl Club), que en cierto modo supuso "el reconocimiento internacional contemporáneo a los recursos turísticos de Mallorca y al buen hacer de sus habitantes" (Soriano Frade, 1996, p. 53). Este hecho supuso el pistoletazo a futuras convenciones y reuniones internacionales que tendrían lugar en los años siguientes, publicitando indirectamente a las Islas Baleares.

3. La actitud del Régimen hacia el turismo de masas

Finalizada la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial, España estaba sumida en el aislamiento internacional después de haberse consolidado el Régimen de Franco. El cambio de política económica, liberalizadora y abierta al exterior, supuso el fin del aislamiento y abrió las puertas a una inserción internacional de España, beneficiando el desarrollo del turismo. En 1957 el gobierno puso en marcha una política pre estabilizadora la cual estaba basada en el aumento de los ingresos, cortar los mecanismos de financiación inflacionistas y devaluar la peseta fijando un cambio oficial de 42 pesetas por dólar, medidas que no fueron suficientes para evitar el enorme declive que sufría la economía española (Vallejo Pousada, 2014, p.23,25).

No fue hasta julio de 1959 debido a la situación deflacionista y de recesión económica que se emitió un nuevo decreto ley para un Plan de Estabilización interna y externa de la economía. Los objetivos de este Plan eran el ahorro, la deflación y principalmente la liberalización, que abriría la economía al mercado internacional. Se devaluó la peseta de 42 a 60 pesetas por dólar, se liberalizó la inversión interna y se permitió la entrada de capitales (Payne, 2005, p.94-95). El restablecimiento de la economía, la fijación de un sistema monetario de cambios realistas, la apertura del comercio exterior y el abandono progresivo de la rigidez intervencionista fueron claves para el auge del boom del turismo internacional que se produjo en España y en particular las Islas Baleares (Sánchez, 2001 p.204). Esto también significó que el régimen tuvo una cierta tolerancia especialmente con la brecha cultural que sufrió la sociedad, fenómeno que lo define Murray (2012) de esta manera: "Turismo en la primera etapa del franquismo: moralmente criticable, financieramente aceptable. El régimen fascista apuesta por las "divisas con patas" (turistas)" (p.1493).

4. Primer boom del turismo de masas (1955-1975).

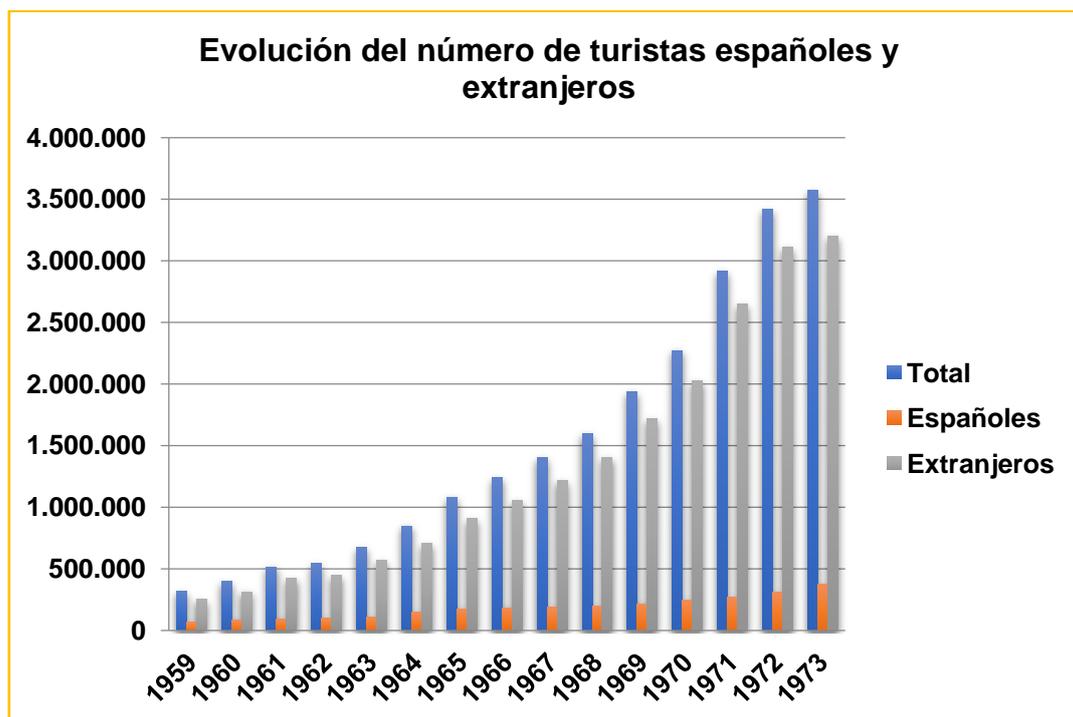
Un hecho político que jugó un papel importante y pareció ser clave en el desarrollo económico español en general y el turístico balear en particular fue el reconocimiento que hizo la ONU del régimen español en 1951 (Rullan, 2010, p.124). Salvà i Tomàs (1985) define esta fase como "la etapa que engloba los años 1950-1960 como una etapa de transición en la que se perfilaron una serie de cambios que provocaron una transformación del sector turístico de las Islas con una gran incidencia sobre el cambio económico de Baleares"(p.19). Aunque es a partir de 1955 donde el número de turistas empieza a incrementarse a consecuencia de una serie de condiciones atractivas (infraestructuras, condiciones climáticas favorables, bajos precios en comparación con otros países europeos) respecto al mundo del turismo que posicionaba a las Baleares como destino predilecto de muchos europeos del norte. "Entre 1959 y 1973 se produce un incremento interanual del número de turistas del 19,04%" (Murray, 2012, p.1574). Este periodo también se caracterizó por la intensificación del modelo turístico-urbanístico, para llevar a cabo esta actividad, basada en las tres S (sun, sex and sand), las cuales requirieron de los paisajes naturales en buen estado de conservación, sin embargo, las "factorías turísticas" se localizaron especialmente en el litoral,

destruyendo así el principal reclamo turístico. De ahí surgió el concepto conocido actualmente como "*balearización*" (Murray, Blázquez i Pons, 2008, p. 362).

Soriano-Frade (1996) comenta que el "considerable aumento en las cifras de los visitantes durante la segunda mitad de los años 50 se debió en su mayor parte a la intuición turística y comercial de las compañías aéreas (de bandera y privadas), pues con sus líneas regulares y en especial los vuelos chárter, consiguieron imponerse en las preferencias de los turistas sobre los medios tradicionales del transporte terrestre y marítimo". El mismo autor afirma que hay 2 razones: **a)** la rapidez y comodidad en el transporte, ya que con los aviones los turistas podían ahorrarse horas de vuelos y **b)** el abaratamiento de los forfait con el transporte aéreo contribuyó a la consolidación de los Tour operadores en su papel de intermediarios con las agencias de viajes en la Europa Occidental (p.31).

Como se puede observar en el gráfico, la evolución de turistas españoles entre 1959 y 1973 experimentó una subida leve mientras en el mismo periodo de tiempo, el número de turistas extranjeros se disparó.

Gráfico 1. Evolución del número de turistas españoles y extranjeros



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de *Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística*. Murray, 2012.

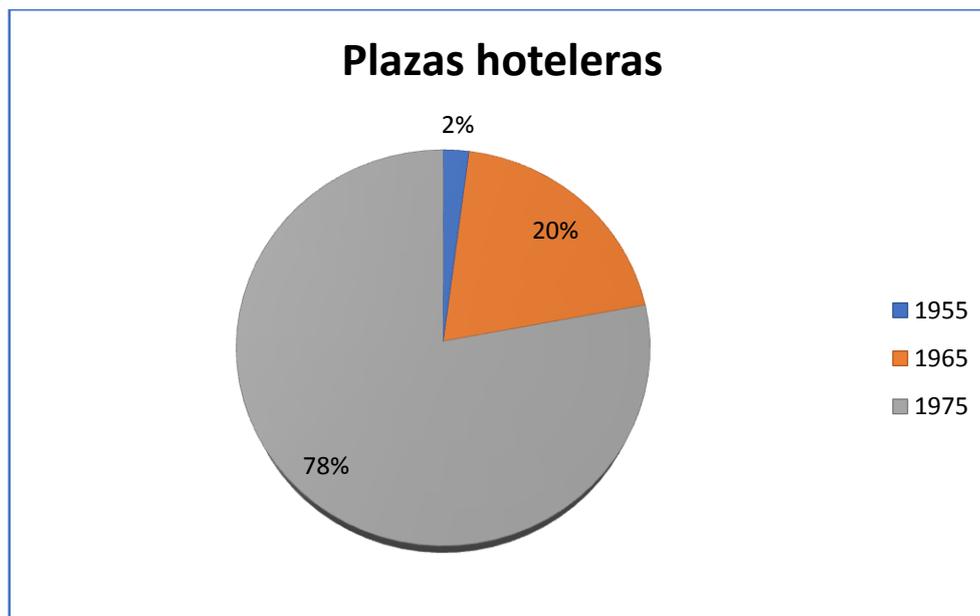
Salvà i Tomàs (1985) define 4 etapas dentro del primer boom turístico de masas entre los años 1961 a 1983, las cuales están identificadas por diferentes sucesos ocurridos en cada una de ellas (p.20). En este trabajo se mencionaran solo 3 etapas de ellas que comprenden el periodo de 1961-1975.

4.1. La etapa de afianzamiento del turismo de masas (1960-1966)

Como ya se ha mencionado anteriormente a partir del año 1955 el número de turistas comenzó a incrementarse, pero realmente es a partir de los años 60 cuando el boom turístico empezó su pleno apogeo y con ello el número de llegadas de turistas a las islas se impuso a un ritmo frenético implicando la aceleración en la creación de nuevas plazas hoteleras y también la demanda de mano de obra barata y poco cualificada. Soriano Frade (1996) expone que el ritmo de crecimiento de visitantes por vía aérea a cualquiera de las islas no se habría podido mantener, de no ser por el traslado del aeropuerto de Mallorca desde Son Bonet a Son San Juan en 1960, convertido el de Ibiza en internacional en 1966, y estrenarse el aeropuerto de Menorca también internacional en 1968 (p.34).

Se observa como en el año 1955 la oferta hotelera de las Baleares estaba formada por 6.022 plazas con respecto al total de plazas de toda España. Claramente vemos como en 2 décadas el desarrollo de la infraestructura hotelera de las Islas Baleares tuvo un crecimiento espectacular llegando a las 227.727 plazas hoteleras.

Gráfico 2. Evolución de las plazas hoteleras en las Islas Baleares



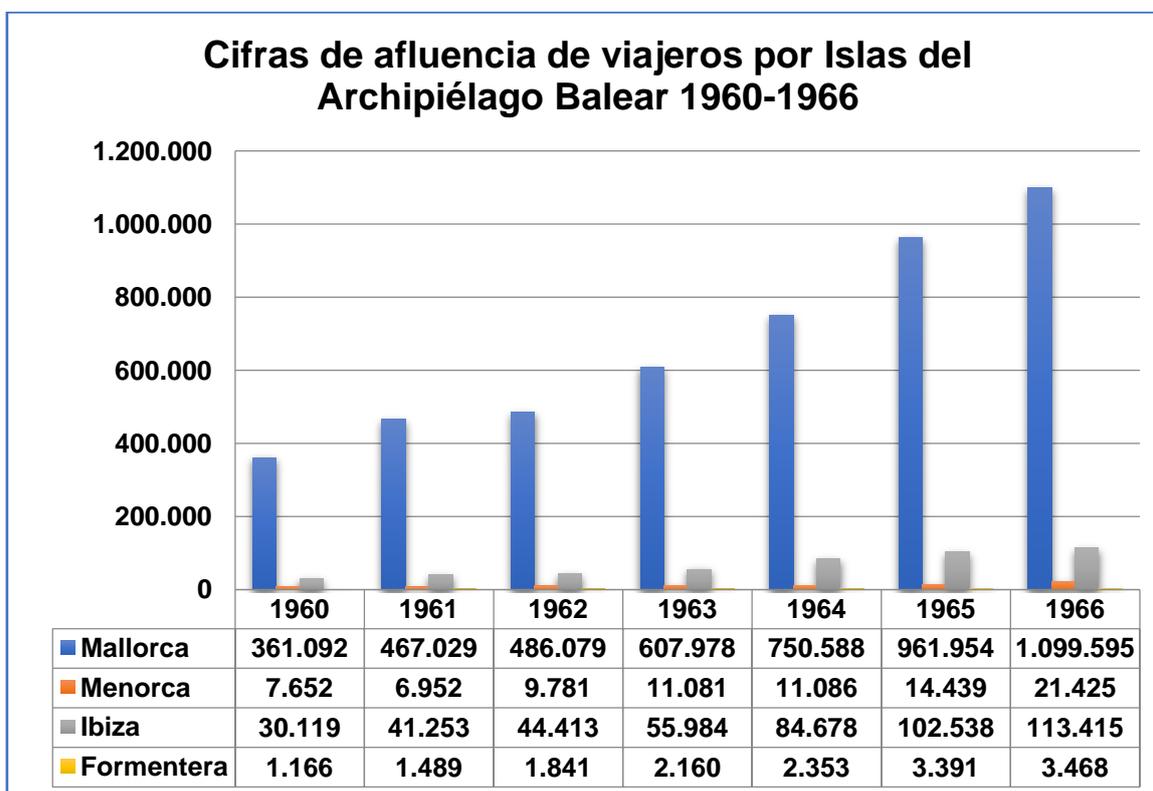
Fuente: elaboración propia a partir de los datos de López Palomeque, (1988).

En estos primeros años se fomentó la construcción de una infraestructura de mejor categoría que tuvo una mayor presencia en el centro de la ciudad, el Paseo Marítimo y la zona de Cala Mayor. En 1961 destacó sobre todo la inauguración de 2 importantes hoteles de lujo como el Hotel Fénix, ubicado en el Paseo Marítimo y el hotel Son Vida donde se dieron cita ilustres personajes como los príncipes de Mónaco y los Onassis, entre otros (Murray, 2012, p. 1521-22). Para Terán (citado por Horrach Estarellas, 2016, p. 81) la expansión en la construcción de establecimientos hoteleros fue fruto del impulso del

Banco Mundial tras el Informe de 1963, que dio lugar a unas Políticas de Desarrollo Económico basadas en la difusión del automóvil y la adaptación de la estructura viaria. Dicha entidad fue la que financió la autopista Puerto-Aeropuerto-Platja de Palma, una de las primeras del estado español, convirtiéndose en una de las principales infraestructuras viarias y en el eje vertebrador de la Bahía de Palma.

Para Barceló y Frontera (citado por Fariña, 2003) en el caso de las Pitiusas el crecimiento del turismo fue más lento a causa de su estructura económica más retrasada y de un régimen de pequeños o medianos propietarios rurales y unas instalaciones aeronáuticas primitivas con una capacidad de alojamiento más bajo que en Mallorca. En el caso de Menorca, con una economía basada en la industria y enfocada en un régimen agrario, su integración a las dinámicas turísticas fue mucho más tardía (p.23).

Gráfico 3. Cifras de afluencia de viajeros por islas del Archipiélago Balear 1960-1966



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Información y Turismo, 1975.

Como se observa, Mallorca ostenta la mayor cantidad de turistas en el conjunto de las islas. También vemos como en el año 1966 Mallorca alcanza la asombrosa cifra del millón de viajeros comparada con el año 1955. Soriano Frade (1996) afirma que la cantidad de turistas alojados en hoteles fue de 188.704, por tanto en el espacio de tan solo una década Mallorca experimentó un extraordinario crecimiento turístico (p.28).

4.2. La etapa del crecimiento caótico y sin planificación (1967-1973)

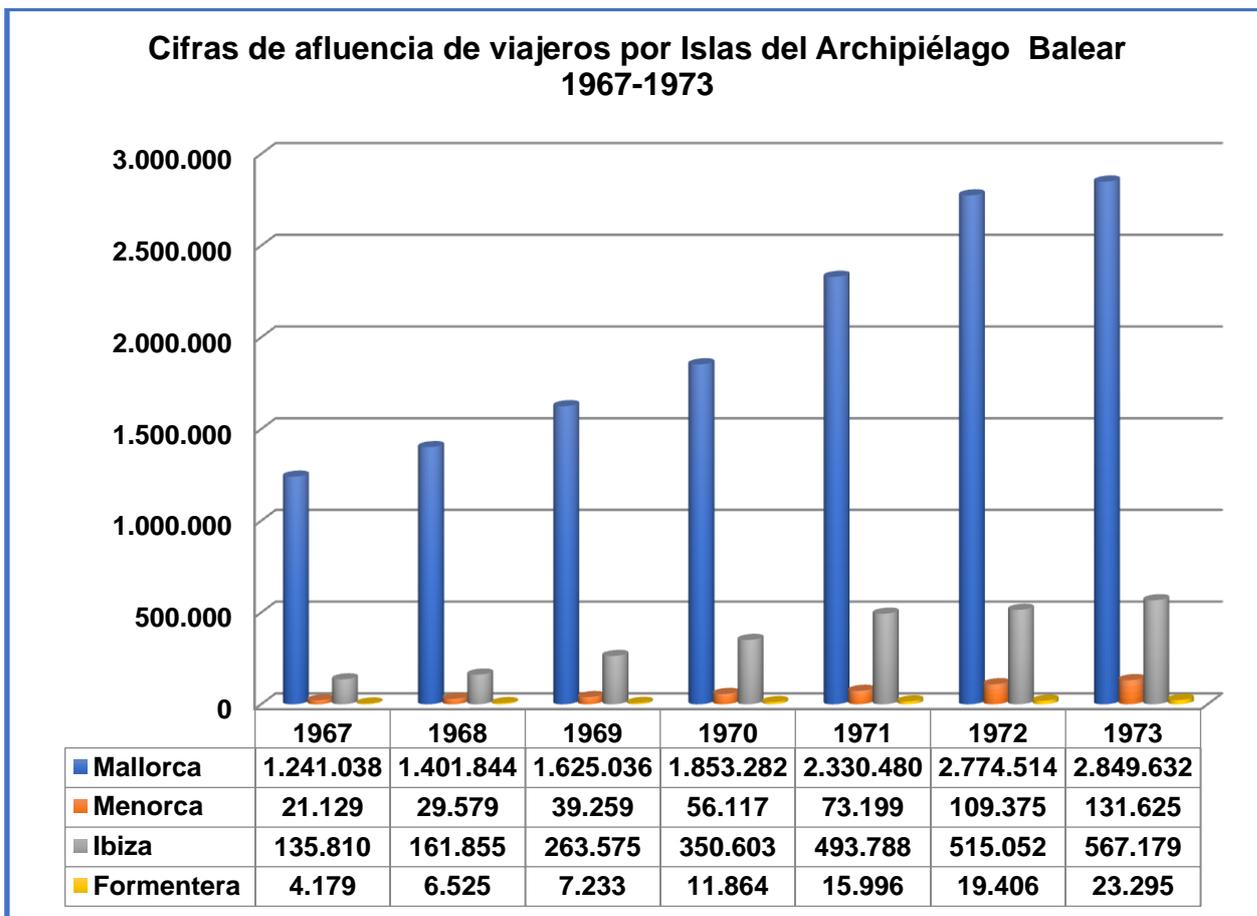
Para PICORNELL (citado por Salvà i Tomàs, 1985, p.21), "La aceleración de la afluencia turística de la fase anterior continua los años posteriores a ritmos sorprendentes que implicaron graves incidencias sobre el espacio de las islas. Es por eso que algunos autores la calificaron como la fase del Boom caótico del fenómeno turístico". Este crecimiento realizado sin ninguna planificación específica, reclamó la realización de Planes Generales de Ordenación Municipales donde la creación de polígonos de servicios, saneamiento y depuración de las aguas residuales eran puntos fundamentales a considerarse (Serra Busquets, 2002, p.677).

Para Gaviria (citado por Horrach Estarellas, 2016, p. 71)," la Ley del Suelo de 1.956 se preocupaba prioritariamente de los desarrollos urbanos del entorno de las grandes ciudades sin regular específicamente la ordenación de los crecimientos turísticos comunes, produciéndose una cierta inoperancia por parte de la administración pública en generar nuevas ordenaciones".

El crecimiento que experimentó las islas Baleares desde 1960 hasta 1973 carente de precedente y de experiencia, estaba basado principalmente en el hotel y en el bloque de pisos. Los hoteles, estaban destinados a alojar a los más de 3 millones de turistas que visitaron el archipiélago y los bloques de pisos para albergar a los inmigrantes que llegaban desde diferentes zonas de la península. Esta particular forma de crecimiento urbanístico intensivo fue diferente según las islas. En Mallorca la nueva urbanización, que había buscado enclaves montañosos, se expandió desde la Bahía de Palma. Por su parte Menorca no se incorporó a este crecimiento hotelero hasta finales de la década de los 60, pero es en la década de los 80 cuando la economía menorquina comenzó a ver los efectos del boom turístico. Ibiza, sin núcleos rurales concentrados, conoció la urbanización al mismo tiempo que la turistización. El gran crecimiento de la demanda turística y urbanística fue lo que obligó a los ayuntamientos a promover la aprobación de los correspondientes planes municipales y decretó una serie de leyes que establecieron los requisitos mínimos de infraestructuras para los alojamientos turísticos. Por lo tanto, este decreto de infraestructura obligó a contar con una serie de elementos de marcado carácter urbanístico: agua potable, tratamiento y evacuación de aguas residuales, electricidad, aparcamientos, tratamientos y eliminación de basuras (Rullan, 1999, p. 407-408).

En 1968 (con la Orden de 19 de Julio de 1968) se dictaron las normas sobre la clasificación de los establecimientos hoteleros que establecieron condiciones generales y particulares según categorías. A partir de 1969 con la aprobación de la primera Ley de Costas, es cuando se empezó a regular el espacio litoral, obligando a un paso mínimo de 6 metros desde el límite de la zona marítimo terrestre (ZMT), evitándose así la total privatización del litoral. También se determinó un límite de edificación de 20 metros, medidos también desde la ZMT. Es a partir de este momento que se empezaron a aplicar una serie de medidas para regular los alojamientos (Horrach Estalleras, 2016, p 74).

Gráfico 4. Cifras de afluencia de viajeros por Islas del Archipiélago Balear 1967-1973



Fuente: elaboración propia a partir de *El Turismo en Baleares*. Ministerio de Información y Turismo, 1976.

Claramente se observa como Mallorca sigue liderando la llegada de turistas la cual estaba relacionada por varios factores como la adaptación de las infraestructuras tanto de transporte como de establecimientos hoteleros. Es importante mencionar el papel de los vuelos chárter que cada vez tenían una mayor presencia dentro de este primer boom turístico. Ibiza también tuvo un crecimiento bastante importante si lo comparamos con las demás islas (Menorca y Formentera), debido al desarrollo de su infraestructura que se llevó a cabo casi a la par con Mallorca. Menorca y Formentera se desarrollaron en menor medida en especial la primera, debido a su transformación tardía mencionada anteriormente.

4.3. La etapa de la crisis (1973-1975)

La crisis del petróleo a finales de 1973 supuso el cuestionamiento del modelo turístico que se desarrollaba en España y en particular en las Islas Baleares. La participación española en el mercado turístico mundial descendió desde 1974 de manera significativa, tanto en turistas como en ingresos (Vallejo Pousada,

2015, p.93). La crisis del petróleo sorprendió a todos pero a pesar eso, el descenso en el número de llegadas a los aeropuertos de las Baleares fue insignificante. Los verdaderos efectos negativos se hicieron notar en 1974 con un importante descenso de turistas con aproximadamente unos 400.000 viajeros. Aunque al año siguiente las cifras se recuperaron casi en un tercio, las consecuencias de esta crisis fueron devastadoras para muchos empresarios de las islas (Soriano Frade, 1996, p.37).

Para Aguiló (citado por Rullan, 1999, p. 411) se produjo el cierre de pequeños hoteles y de menor categoría, especialmente entre los años 1972 y 1979 cuando se dieron de baja anualmente alrededor de 1600 plazas hoteleras correspondientes a unos 35 hoteles, destacando 1973 como el más negativo, cuando 55 hoteles se dieron de baja (3.368 plazas). Los efectos de esta crisis derivaron a la recomposición y transformación del turismo y el urbanismo Balear. Se frenó el crecimiento hotelero que había tenido su punto álgido en la década de los años 60 y se aceleró el desarrollo extra hotelero, empezando por los apartamentos y más tarde los chalets.

Tabla 1. Afluencia de viajeros por Islas del Archipiélago Balear (alojados en establecimientos turísticos, 1973-1975)

AÑOS	MALLORCA		MENORCA		IBIZA		FORMENTERA		TOTALES	
	Viajeros	Estancias	Viajeros	Estancias	Viajeros	Estancias	Viajeros	Estancias	Viajeros	Estancias
1973	2.849.632	29.066.258	131.625	1.187.271	568.686	6.855.962	23.295	335.975	3.573.238	37.543.466
1974	2.555.137	26.960.475	114.767	1.187.018	496.825	4.972.381	22.276	332.381	3.189.005	33.452.255
1975	2.765.243	28.941.210	121.410	1.246.158	525.045	5.687.563	24.156	374.837	3.435.854	36.249.768

Fuente: elaboración propia a partir de *El Turismo en Baleares*. Ministerio de Información y Turismo, 1976.

4.4. La fuerza de los tour operadores

Finalizada la 2da Guerra Mundial, surge el deseo y la necesidad de la gente por tener vacaciones, es así como aparecieron en el mercado del turismo empresas donde la actividad principal era muy distinta al de las clásicas agencias de viaje. Estas empresas se desarrollaron rápidamente convirtiéndose en organizadores de viajes, adquiriendo especial importancia en el transporte aéreo y más tarde añadiendo ofertas de alojamiento y otros servicios complementarios fijando todo en un solo paquete y a un precio total. Es así, como la figura del organizador de viaje empezó a ser conocida como turoperadores. En 1950 Horizon Holidays, considerada como el primer turoperador, organizó el primer paquete de viajes a Córcega, convirtiendo a Gran Bretaña en la cuna de los viajes organizados. Según Bray and Raitz

(2001), en 1950 Holiday Horizon solo tenía 300 clientes y un destino en su programación. Ya en 1952, esta actividad se amplió a Mallorca y en 1953 a Cerdeña y la Costa Brava. La actividad de los touroperadores aseguró el desarrollo de las regiones del sur especialmente en la Costa Mediterránea, que a través de las economías industrializadas podían generar un gran número de turistas, garantizando un crecimiento económico a las regiones y unos beneficios a los empresarios de estos mercados emisores. Según la Organización Mundial del Turismo, entre 1950 y 1975, las llegadas internacionales turísticas se incrementaron en casi nueve veces (de 25 a 222 millones). Por otro lado, el número de turistas que salieron al extranjero en paquetes turísticos chárter en 1975 en relación al año 1965 se sextuplicó, alcanzando 11.465 millones de pasajeros. Claramente se observa un crecimiento de las tasas de viajes organizados desde los principales mercados emisores hacia destinos del Mediterráneo (Cavlek, 2005, p.119, 120,121).

La importancia que tuvieron los tour operadores como intermediarios entre los visitantes y los hoteleros fueron uno de los elementos esenciales que favorecieron la aparición y posterior desarrollo del turismo de masas de las Islas Baleares, a través del impulso de la creación de nuevas plazas hoteleras, mediante la ampliación de los establecimientos o la creación de nuevos hoteles. Entre los años 1960 y 1968, pequeños empresarios acudieron a los tour operadores en busca de créditos, pero a partir de 1968, algunos tour operadores empezaron a invertir directamente en la construcción de sus propios hoteles. Así, de esta manera los hoteleros ampliaron sus establecimientos a través de otras formas de financiación. Los tour operadores utilizaron una estrategia mediante un contrato que lo ligaba con el hotelero. La operación consistía en que el tour operador adelantaba una cantidad de dinero al hotelero, el cual se comprometía a devolverlo en el plazo de unos años, por lo general de 4 a 5 años. La devolución de este dinero se hacía a través del descuento de una cierta cantidad de la facturación de los turistas, que el tour operador remitía al hotel, con unos precios que ya estaban estipulados en el contrato. Estos precios venían fijados por los tour operadores, los cuales se mantenían sin ningún tipo de variación durante el periodo de duración del contrato. Por lo general, ambas partes salían beneficiadas ya que por un lado los tour operadores se aseguraban una cantidad de plazas a precios fijos por largos periodos de tiempo y pudiendo así satisfacer la demanda de sus clientes, mientras que por el lado de los hoteleros permitía la continuidad de la construcción de sus hoteles y del mismo modo teniendo la seguridad de alcanzar altos niveles de ocupación gracias a los tour operadores. Aunque durante los años que duraba el contrato los beneficios percibidos por el hotelero eran prácticamente nulos, al finalizar dicho acuerdo, la ventaja obtenida era que el hotel pasaba a ser totalmente de su propiedad (Consell General Interinsular, 1981, p.39).

Tabla 2. Participación de los touroperadores en la construcción de establecimientos hoteleros por categorías

Participación de los touroperadores en la construcción de establecimientos hoteleros por categorías			
Mallorca	4 estrellas	3 estrellas	2 estrellas
	14,2	19,4	18,0
Menorca	4 estrellas	3 estrellas	2 estrellas
	19,7	24,6	20,4
Ibiza-Formentera	4 estrellas	3 estrellas	2 estrellas
	23	31	23

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de *Consell General Interinsular-Conselleria d'Economia i Hisenda*, 1981.

5. La evolución de la demanda

La expansión de políticas públicas y la configuración del Estado del Bienestar en Europa, suponen aspectos cruciales que explican la existencia de una demanda potencial de servicios de ocio. La instauración de las vacaciones pagadas y rentas más altas entre la población trabajadora de los países más desarrollados de Europa unido a las facilidades del transporte y otras medidas mencionadas anteriormente suponen un cambio radical en el concepto del fenómeno turístico el cual dejará de ser visto como una actividad elitista pasando a popularizarse entre las sociedades de clase media que se convirtieron en las principales claves en la activación de una demanda potencial de servicios de ocio (Manera *et al.* 2017, p. 3).

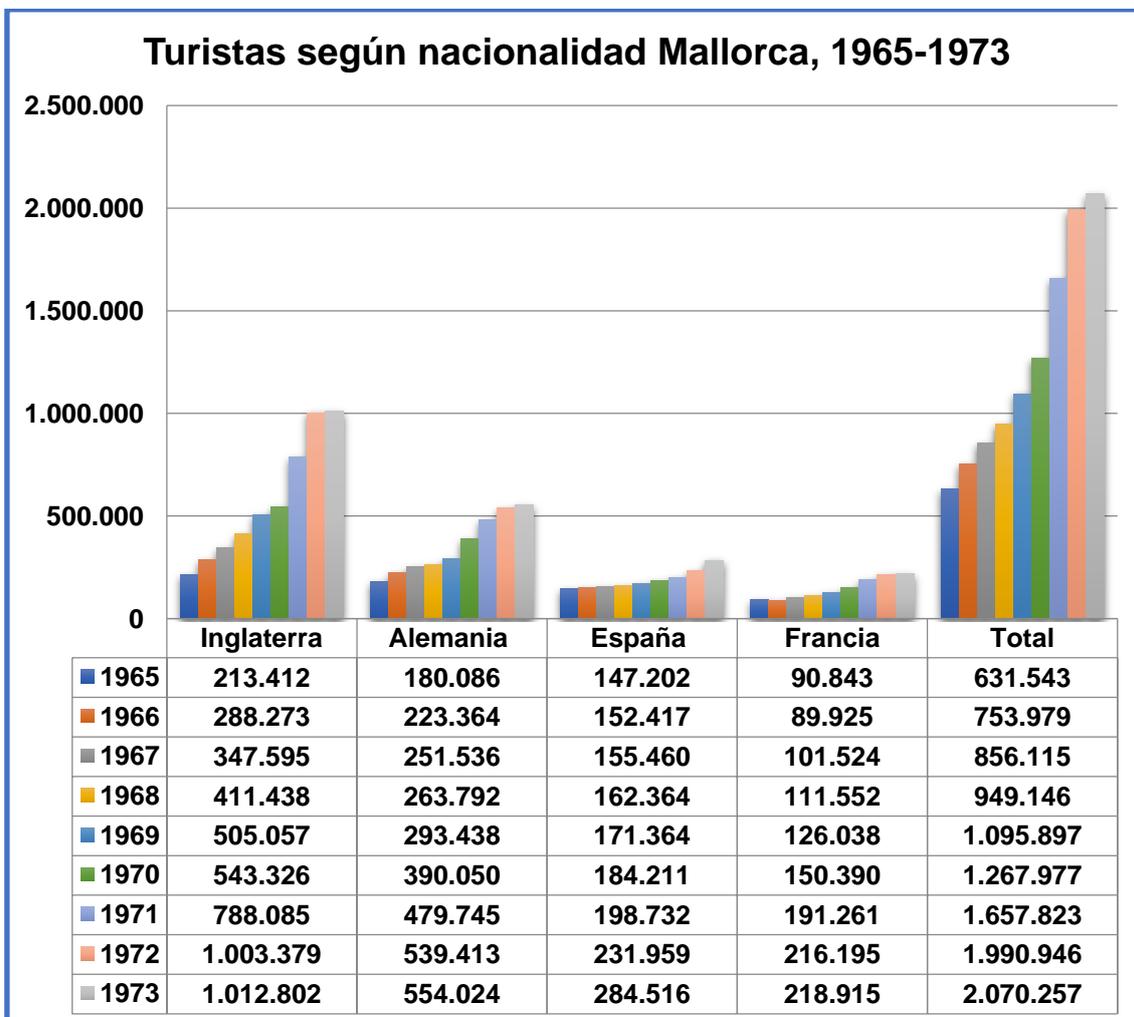
El estudio "El turismo en las Baleares" del Consell General Interinsular (1981), sostiene que las actuaciones sobre la Demanda Turística y Países Emisores de Turismo se llevaron a cabo a través de una política de promoción a nivel estatal y local, básicamente a través de los Fomentos de Turismo (p.104). Según afirma el profesor Pellejero (Hosteltur, 25/10/2011) "La participación del Ministerio de Información y Turismo en los presupuestos generales del Estado fue siempre muy reducida. Así que " La intervención del Estado se centró fundamentalmente sobre la oferta y, de manera muy especial, sobre tres grupos de objetivos: **1)** control de precios y calidad de los servicios; **2)** fomento de la capacidad de alojamiento; y **3)** organización administrativa"

No cabe duda de que el desarrollo turístico de Baleares se debe en su mayor parte a su popularización como destino vacacional entre la clase media y obrera europea por la promoción realizada por los tour operadores (Consell General Interinsular, 1981, p.105)

5.1. La demanda turística por nacionalidad y por isla.

En los siguientes gráficos se analizará brevemente la evolución de los turistas por islas y por nacionalidades entre los años 1965-1973. En el caso de Mallorca se puede observar el drástico crecimiento pasando de 631.543mil en 1965 a los 2.070.257 en 1973. Se observa entre los años 1965 y 1973 una tendencia ascendente en la llegada de las distintas nacionalidades especialmente entre los viajeros británicos cuyo aumento es de mayor intensidad. Las cifras se disparan a principio de la década de los `70 debido en gran parte a la proliferación de los tour operadores británicos. Seguido de los alemanes que crecieron en menor medida que los ingleses pero su evolución siempre fue ascendente. Por otro lado están los españoles y los franceses que crecen a un ritmo más lento que los países mencionados anteriormente. Como se refleja en el total los años 1971-72 hay un crecimiento significativo si lo comparamos con el año 1973, año en que comienza la crisis del petróleo.

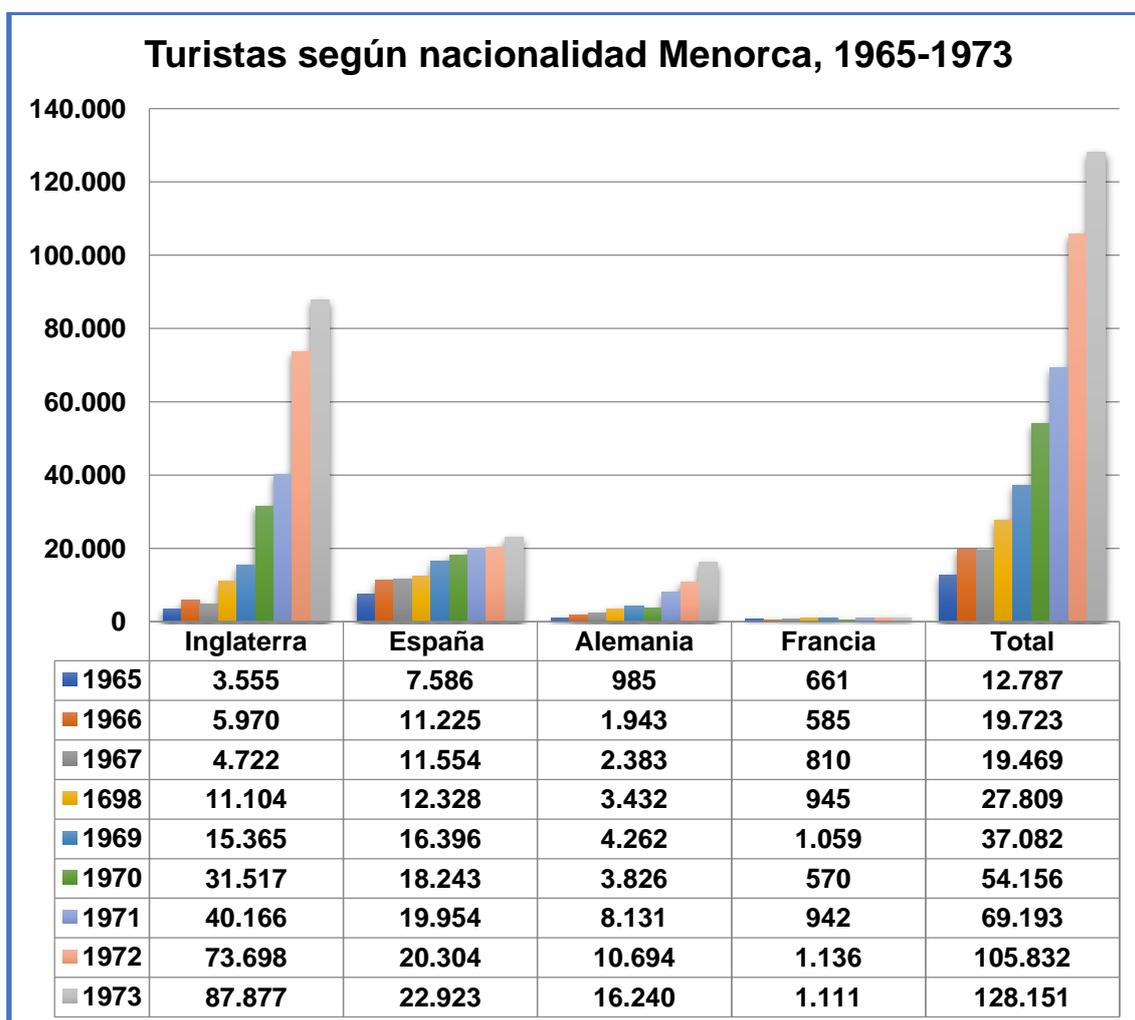
Gráfico 5. Turistas según nacionalidad Mallorca, 1965-1973



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012.

En el caso de Menorca se puede observar que la composición de los turistas llegados a la isla entre 1965 y 1969 predominaba el mercado español, aunque en 1969 que coincide con la apertura internacional del aeropuerto se observa claramente como la cifra del mercado inglés era muy similar con la de los españoles. A partir de 1970, se puede ver como los ingleses pasan a liderar el mercado y se produce un crecimiento exponencial comparado con los años anteriores y con los demás mercados emisores. Así como los mercados ingleses y españoles tenían un crecimiento ascendente vemos como Alemania y Francia presentaron leves fluctuaciones en el crecimiento especialmente en 1970 cuando se produce un pequeño descenso en la llegada de turistas.

Gráfico 6. Turistas según nacionalidad Menorca, 1965-1973

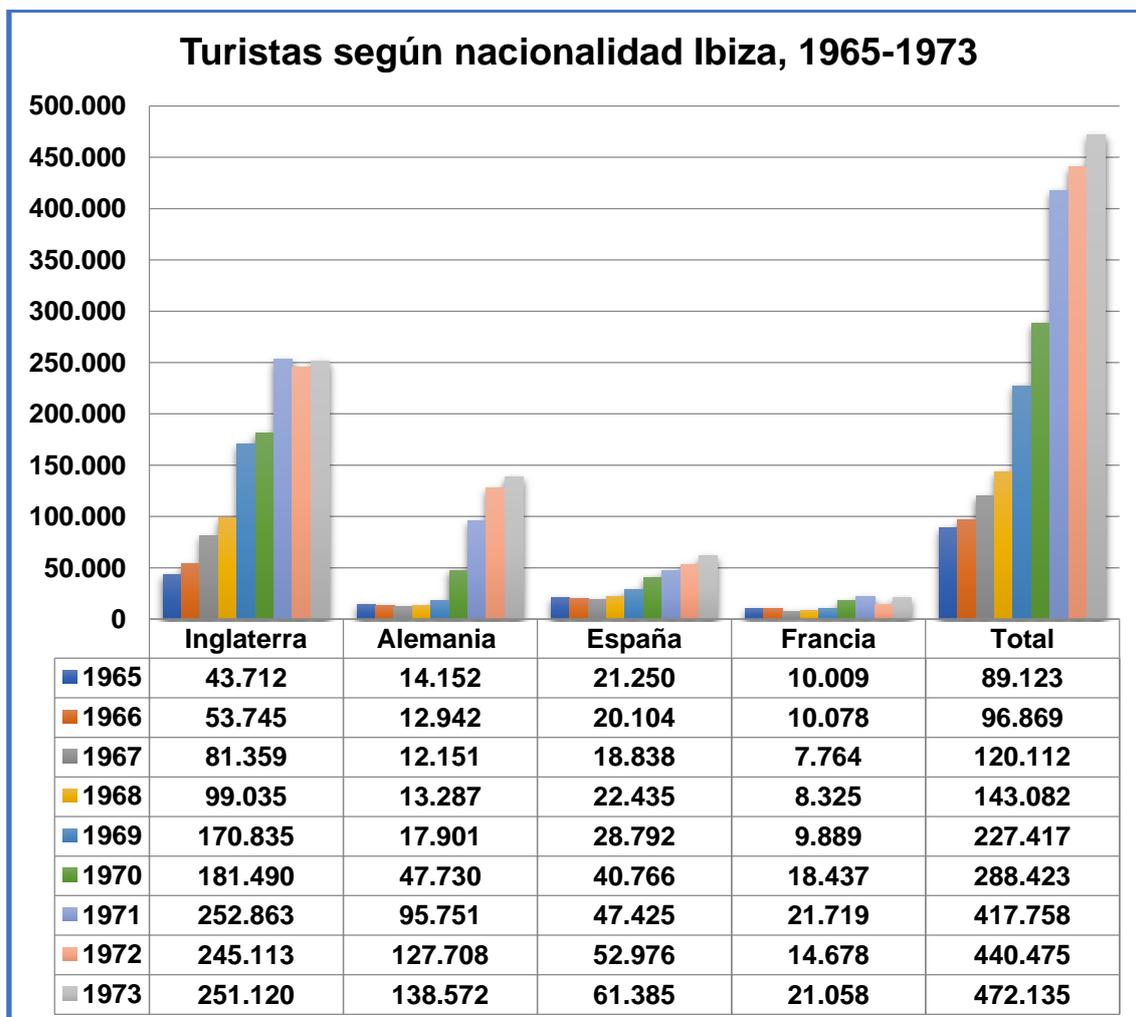


Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012

El nuevo aeropuerto internacional permitió la llegada de turistas extranjeros y la evolución de los mismos en el caso de Ibiza fue muy parecida a la de Mallorca respecto a las nacionalidades. Los ingleses lideraban el mercado con un crecimiento ascendente, constante y se observa una subida especialmente drástica en 1971 seguido de un leve descenso al año siguiente. Alemania que ocupaba el segundo lugar como mercado emisor experimenta un crecimiento más moderado que el mercado inglés aunque observamos como en los años

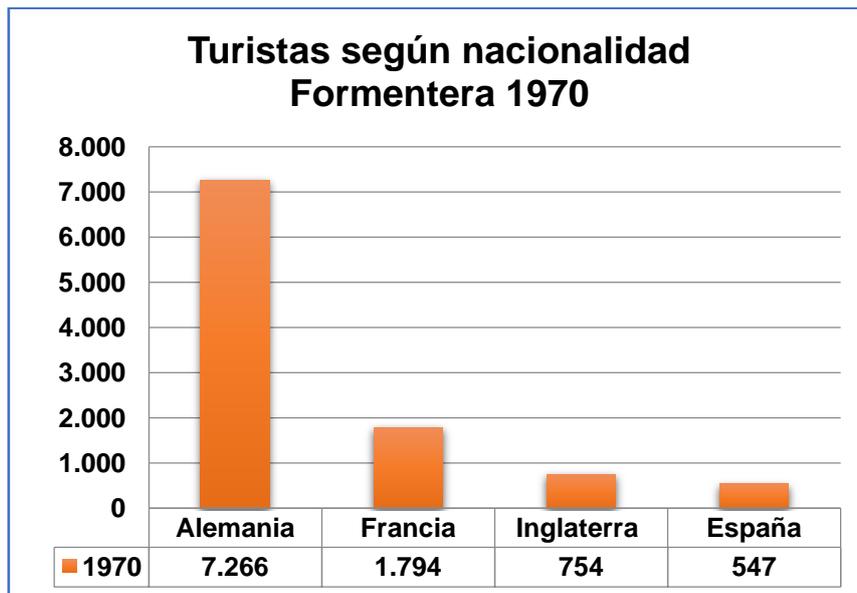
71 y 72 el aumento de las llegadas es significativo. En el caso de España y Francia el crecimiento fue en menor medida. Aunque se observa como entre 1965 y 1969 los españoles tenían una mayor presencia en comparación con los alemanes. Por su parte Francia creció a tasas más reducidas con 2 ligeros descensos en 1967 y 1972.

Gráfico 7. Turistas según nacionalidad Ibiza, 1965-1973



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012

Finalmente tenemos la composición de los turistas de Formentera para el año 1970. Se observa claramente como Alemania dominaba el mercado con una cifra de 7.266, seguido de Francia que ocupaban el segundo lugar. En el caso de Inglaterra y España apenas tenían presencia en la isla y su mercado era diminuto comparado con los 2 países nombrados anteriormente.

Gráfico 8. Turistas según nacionalidad Formentera, 1970

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012.

6. Estructura industrial del sector turístico de masas

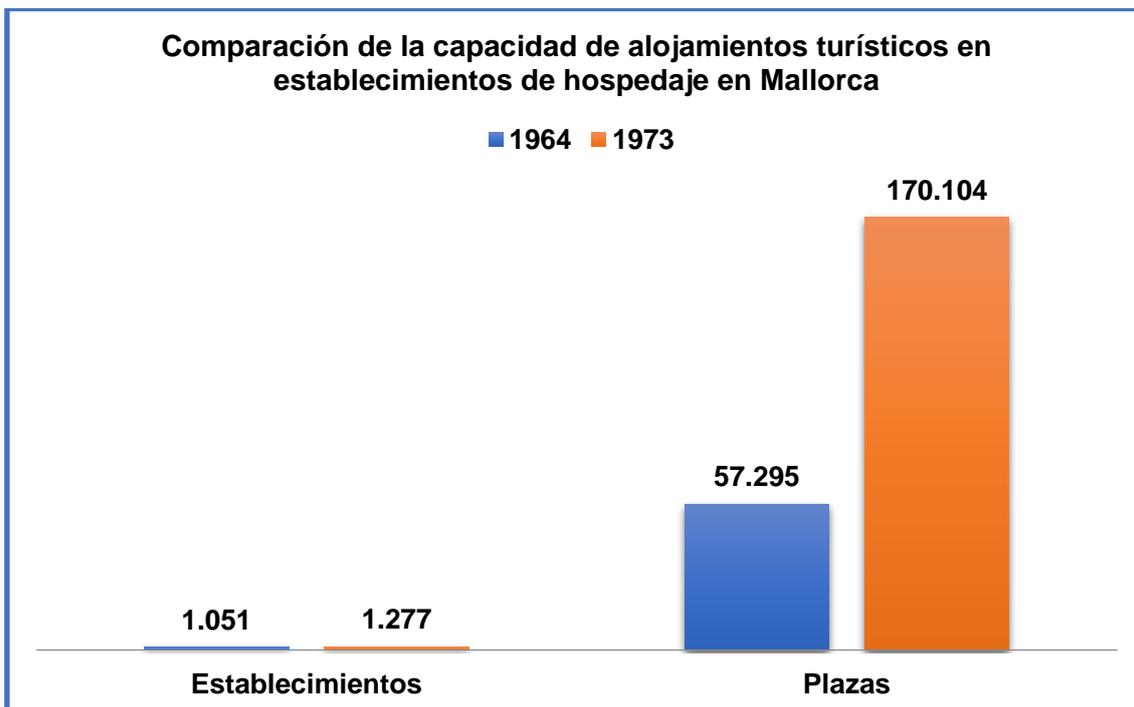
6.1. Hoteles

Según el Consell General Interinsular (1981) la oferta hotelera de las Baleares, entendiéndose como tal el número de plazas en hoteles y hostales representaba alrededor del 27% de la oferta hotelera española. Tanto a nivel regional, como por zonas turísticas, Baleares ocupaba el primer lugar en el conjunto de España, (p.4).

6.1.1. Mallorca

Entre los años 1964 y 1973 Palma pasó de representar el 56,26% del total de plazas turísticas de Mallorca al 30,5%. Sin embargo la capacidad de alojamiento se incrementó un 60,9%, pasando de 32,200 mil plazas en 1964 a unas 51,800 mil en 1973. Entre los principales hoteleros de aquella época podemos destacar a Gabriel Escarrer que empezó su evolución en la industria hotelera en el Paseo Marítimo donde se concentraba buena parte de la infraestructura turística y que a principios de la década de los ´70 ya se había convertido en el mayor hotelero de la isla. Luego tenemos al Sr Joan Riu que inició su actividad en la Playa de Palma, la cual era la segunda zona turística de Mallorca. Por último destacan los hermanos Barceló los cuales también iniciaron su actividad en la Playa de Palma, y a través de su agencia tenían una amplia red de contactos con los tour operadores, especialmente los británicos, factor que les permitió expandirse rápidamente por otras zonas de la isla (Murray, 2012, p. 1521, 1523).

Gráfico 9. Comparación de la capacidad de alojamientos turísticos en establecimientos de hospedaje en Mallorca

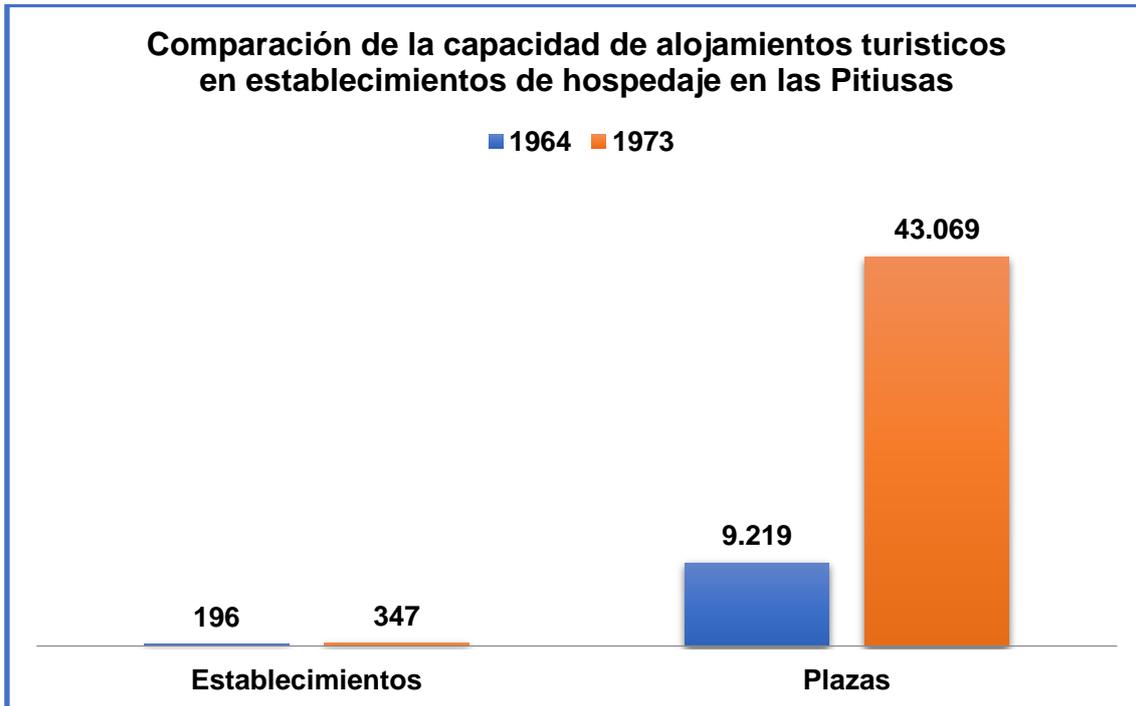


Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012.

6.1.2. Ibiza y Formentera

A principio de la década de los '60 Ibiza sufría carencias tanto en la oferta como en el transporte. A medida que las mejoras se corrigieron, el aumento de en el número de turistas fue acompañado del incremento en el número de plazas hoteleras. Es importante destacar que la mayoría de las construcciones de hoteles y apartamentos en estos años fueron llevadas a cabo por empresarios ibicencos como Abel Matutes, Enrique Fajarnes, Vicente Cuash y Mariano Llobet Roman, anexándose en los años posteriores compañías de la península y del extranjero, predominando principalmente por hoteles de 2 y 3 estrellas (Cardona & Serra Cantallops, 2014, p. 905-906).

Gráfico 10. Comparación de la capacidad de alojamientos turísticos en establecimientos de hospedaje en las Pitiusas

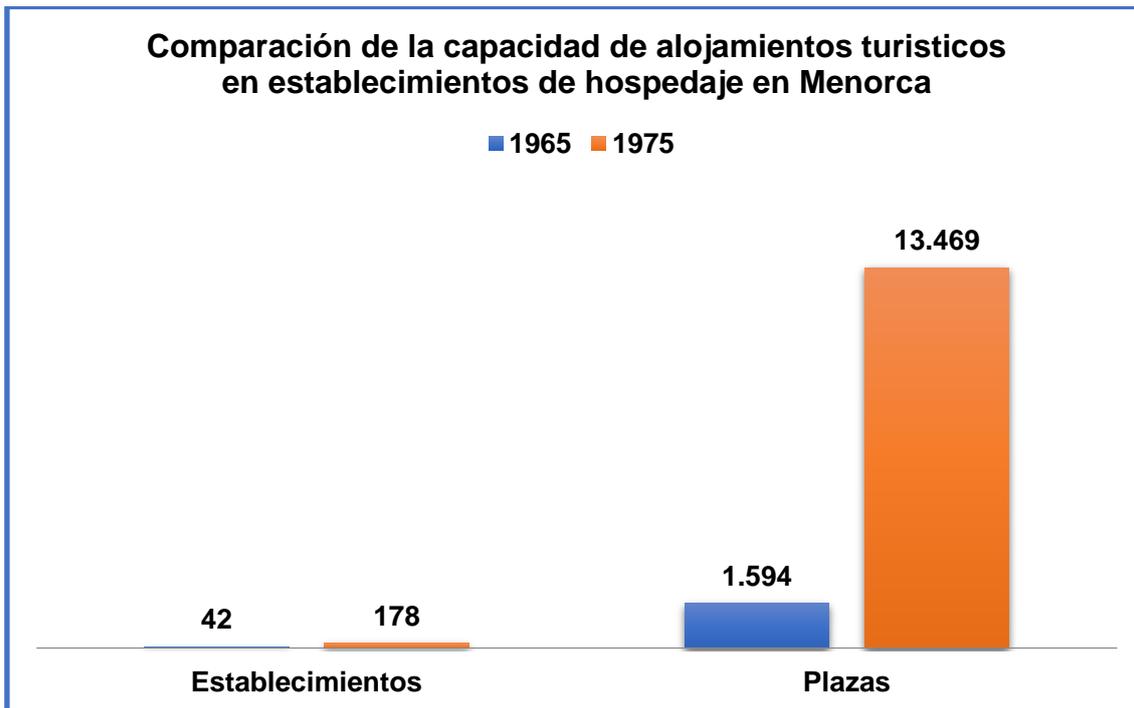


Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012.

6.1.3. Menorca

La inauguración del aeropuerto de Maó permitió que entre los años 1970 y 1975 el número de llegada de turistas a la isla se incrementara en un 149%, lo cual supuso un aumento de la capacidad de alojamiento, centrándose principalmente en la creación de urbanizaciones (núcleos turísticos en la costa), los cuales fueron dotados de apartamentos y hoteles destinados a la actividad turística. Entre la década de 1960 y 1973 la oferta hotelera de Menorca era oligopólica y la ampliación de estas plazas hoteleras se llevo a cabo sin ninguna planificación ni planeamiento general. Por lo tanto en el gráfico se puede observar el crecimiento de la infraestructura hotelera de la isla, aunque en menor medida que en Mallorca, debido a que Menorca entró mucho mas tarde a beneficiarse de la actividad turística (González, 2017, p. 17).

Gráfico 11. Comparación de la capacidad de alojamientos turísticos en establecimientos de hospedaje en Menorca



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de González Carlos, 2017.

Tabla 3. Capacidad de alojamiento turístico en mano de las Cadenas Hoteleras en Baleares, 1975**Capacidad de alojamiento turístico en mano de las Cadenas Hoteleras en Baleares, 1975 (unidad: plazas)**

Nombre CH	Mallorca	Menorca	Pitiusas	Total
Hoteles Mallorquines	8.319	-	402	8.721
Intursa	5.997	-	-	5.997
Iberotel	4.680	279	1.037	5.996
Hoteles Agrupados (Hotasa)	2.552	2.148	488	5.188
Consultores Hoteleros del Mediterráneo SA	2.954	-	1.246	4.200
Orpisa	-	-	3.786	3.786
Thomson	2.722	-	570	3.292
Barceló	1.509	1.206	506	3.221
Doliga	-	501	2.194	2.695
Hotelba	2.280	-	-	2.280
Op. Turística	2.278	-	-	2.278
Hogeba	2.187	-	-	2.187
Riu	2.176	-	-	2.176
Dorado	1.401	-	-	1.401
Uninsa	-	1.260	-	1.260
Viajes Isla Blanca	-	-	1.192	1.192
Bololo	1.173	-	-	1.173
Triunfo	997	-	-	997
Sunwing	821	-	-	821
Husa	575	-	-	575
Total	42.621	5.394	11.421	59.436

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012.

El desarrollo turístico no se podría explicar sin mencionar el papel de las infraestructuras que a tanto a nivel terrestre, marítimo y aéreo han contribuido a su plena expansión. En los siguientes puntos se mencionaran aquellas obras que fueron claves en las Islas Baleares y que en las primeras décadas supieron adaptarse al gran flujo turístico que se avecinaba.

6.2. Puertos

Las infraestructuras portuarias desde mediados del siglo XX han estado en constante expansión. A partir de la década de los 50, el transporte aéreo comienza a ganar terreno, desplazando al primero en lo que se refiere al transporte de pasajeros (Murray, 2012, p.1205).

6.2.1. Mallorca

Durante la década de los ´60 el puerto de Palma sufre una transformación impresionante a través de una monumental obra que fue llevada a cabo por el ingeniero Gabriel Roca. La inauguración de la estación marítima en 1961 destinada a los trasatlánticos fue lo que abrió las puertas al auge del turismo. El Paseo Marítimo que servía de enlace entre los distintos muelles, fue una obra que permitió un espacio de gran interés turístico y mercantil. En los muelles de Poniente se concentraba 4 de las 5 estaciones marítimas y una parte del tráfico de mercancías, representando el punto de atraque de los buques de cruceros turísticos. Mientras que el Dique del Oeste, es una de las reformas más representativas servía para la descarga de cementos y combustibles. Por otro lado el muelle de Ribera de San Carlos, junto al Dique del Oeste y los muelles de Poniente, configuraban el Puerto de Porto Pi (Ruiz, 2004, p.12).

Soriano-Frade (1996) menciona que a raíz de estas obras, la carretera de enlace que debía ser el Paseo Marítimo y junto a la remodelación de la Bahía de Palma transformó radicalmente la morfología y el comportamiento de la ciudad, ya que dicho espacio fue ligado a la conversión en espacio de explotación urbano turística, en la que se ubicaron los primeros hoteles y donde los palmesanos de las clases más privilegiadas establecieron su lugar de residencia (p.94).

El Puerto de Alcúdia, también experimentó una gran transformación y expansión en estos años. A finales de 1940 se iniciaron las obras de ampliación del muelle comercial, la cual estuvo ligada a la conversión en un importante centro de producción turística y la construcción de la central térmica. También se llevo a cabo la construcción del Dique de la Punta del Castillo y en los años 70 se llevaron nuevas ampliaciones de los muelles (Murray, 2012, p.1208).

6.2.2. Ibiza

En la década de los años ´60 con la mejora de las comunicaciones marítimas y la apertura del aeropuerto al tráfico internacional es cuando realmente las Pitiusas empezaron a notar el verdadero boom del turismo de masas.

En 1918 Abel Matutes inauguró un nuevo astillero en el Puerto de Ibiza el cual sería el más importante de la isla. En la década de los ´50 se llevaron a cabo algunas obras como fueron: la prolongación del contramuelle y obras de dragado. En la década de los ´60 se decidió rellenar unas 30 Ha de Ses Feixes (zona húmeda) las cuales fueron convertidas en zona urbano portuaria y acondicionadas al boom turístico que se avecinaba (Murray, 2012, p.1208).

6.2.3. Formentera

El Port de la Savina, en Formentera, sufrió un intenso deterioro a lo largo de la primera mitad del siglo XX. A principios de los años ´60 se iniciaron varios

proyectos que fueron el alargamiento del dique de abrigo, el dragado de la Laguna de Estany des Peix y la urbanización de la zona de servicio y el muelle de Ribera (Murray, 2012, p.1208).

6.2.4. Menorca

En 1972 las instalaciones del Puerto de Mahón habían quedado obsoletas, decidiéndose a la ampliación del nuevo muelle comercial. Estas obras se iniciaron con el Cós Nou - vertiente de poniente, el cual estaba destinado al tráfico de mercancías, mientras que en el Muelle Comercial, se levantó una nueva estación marítima (Ruiz, 2004, p 19).

6.3. Aeropuertos

El turismo ha promovido el incremento de los transportes tanto de mercancías como de viajeros, incrementando un crecimiento paralelo al de la demanda turística entre las décadas de 1960 y 1970, impulsándose principalmente el transporte de viajeros por avión (Barceló, 1973, p.42)

6.3.1. Mallorca

En 1946 se inauguró una nueva terminal en el aeropuerto de Son Bonet. Como afirma Soriano Frade (1996) a partir de 1951 el aeropuerto de Son Bonet se convirtió en internacional, cuando las principales compañías europeas establecieron sus líneas regulares con Palma, (p.75). En 1954 se procedió a la ampliación y al asfaltado de su pista de vuelo, construyéndose en los siguientes años la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la calle de rodadura paralela. En 1958 se propuso la construcción de un gran aeropuerto comercial en la base aérea de Son Sant Joan y en 1960 abrió al tráfico nacional e internacional. El plan de Aeropuertos 1964-67 prestó especial atención a Palma que partir de 1962 superó el millón de pasajeros anuales. El proyecto abarcó la ampliación de la pista y una nueva ampliación del estacionamiento que permitió atender a 28 aeronaves, un edificio terminal para más de 5 millones de pasajeros y todas aquellas obras complementarias de balizamiento, comunicaciones y ayudas a la navegación. A finales de 1970 se iniciaron las obras de la segunda pista y a principios del año siguiente las de la estación modular para tráfico no regular, y también un nuevo estacionamiento de aeronaves, concluyéndose dichas obras en 1972 (AENA,2021).

6.3.2. Ibiza

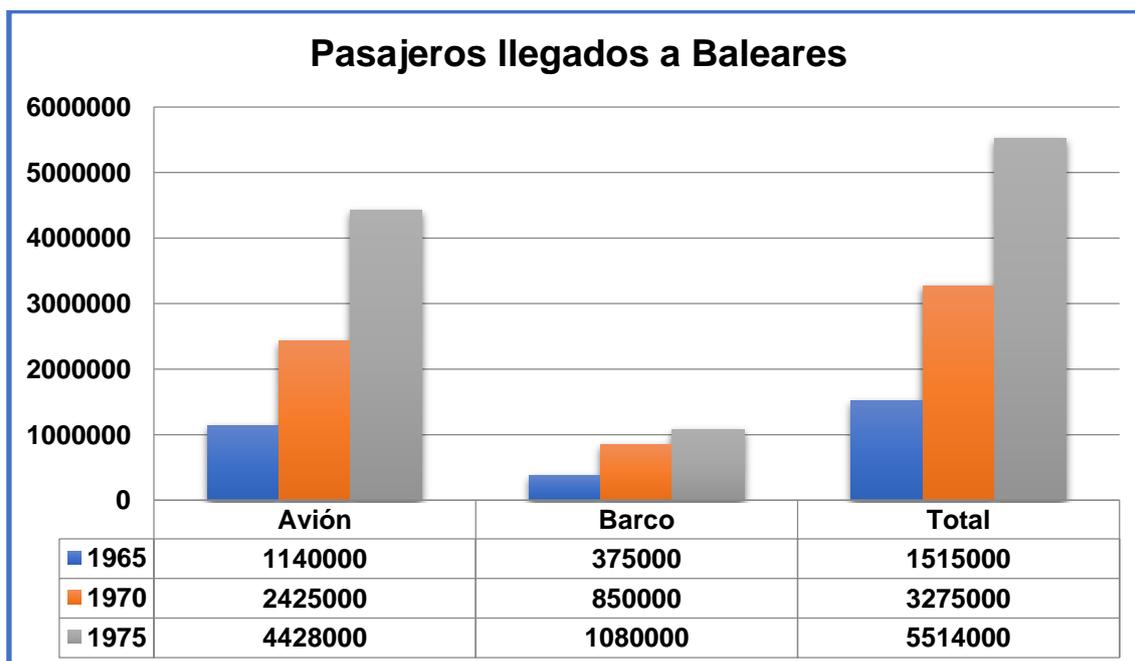
Soriano Frade (1996) afirma que en 1961 se llevó a cabo la prolongación de la pista hasta alcanzar los 1600 metros y al año siguiente se pavimento en toda su longitud mejoras que significaron la autorización a toda clase de tráfico nacional el derecho a utilizarla. En 1963 debido al crecimiento del número de pasajeros el Fomento de Turismo de Ibiza llevó a cabo una intervención en la Asamblea Nacional de Turismo en Madrid, proponiendo que el aeropuerto se

convirtiera en internacional. En ese mismo año se realizó una segunda expropiación de terrenos para alargar la pista hasta los 2000 metros, longitud exigida para el aterrizaje y despegue de los reactores. En 1965 se realizaron otras 2 expropiaciones de terreno que exigió la prolongación de la pista hasta los 2800 metros, además de ello grandes áreas dedicadas al estacionamiento de los aviones, edificios para diversos servicios, aparcamiento de vehículos, terminal de pasajeros y las instalaciones complementarias de balizaje, navegación, etc., (p.86-87).

6.3.3. Menorca

Entre 1959 y 1961 el aeropuerto de Mahón se llevó a cabo ampliaciones de la pista. El crecimiento del tráfico turístico y el aumento de vuelos chárter exigen pistas más largas. Entre 1963 y 1967 el Plan General de Aeropuertos y Rutas Aéreas afectó en gran medida a la isla y a partir de 1967 se empezó la construcción de un nuevo aeropuerto. En 1969 se inauguró el nuevo aeropuerto de Menorca convirtiéndose en internacional y dando paso al verdadero despegue del boom turístico, duplicándose el número de pasajeros en tan solo 2 años (AENA, 2021).

Gráfico 12. Pasajeros llegados a Baleares



Fuente: elaboración propia a partir de Soriano Frade, 1996.

6.4. Carreteras

Murray (2012) afirma que “la construcción de las carreteras sólo es comprensible por el ascenso de la industria del automóvil y su progresiva generalización”. El autor también comenta que gran parte de las carreteras tenían como objetivo conectar los principales espacios de producción de la isla, y especialmente crear rutas que estuviesen destinadas al consumo turístico. En

1968 se inauguró una de las primeras autopistas de España, la que conectaba a Palma con el aeropuerto de San Juan, (p.1253, 1255). Para Llauger i Buades (citado por Murray, 2012, p.1255) Esta infraestructura abrió un nuevo acceso a Palma y conectaba las zonas turísticas de la Bahía de Palma - Paseo Marítimo de Palma y Calviá con la principal puerta de entrada de los turistas.

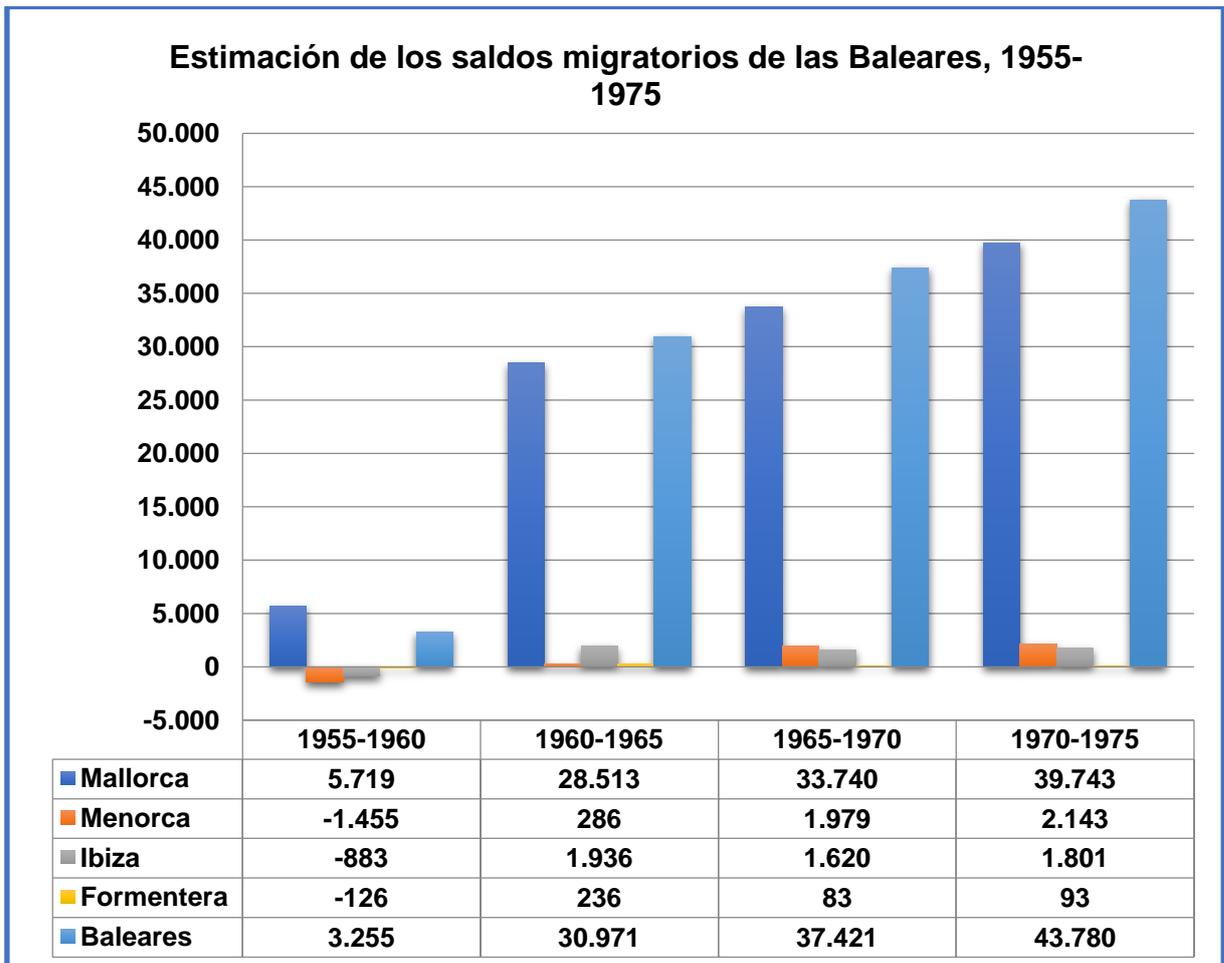
En el caso de Ibiza a finales de la década de los ´50 se llevó a cabo una de las principales carreteras que daba acceso al aeropuerto de es Codolar y la cual se construyó un año antes de la inauguración del aeropuerto. En la década de los años ´60 las infraestructuras de transporte menorquinas no estaban adaptadas a las exigencias de las elites locales las cuales instaban la entrada del negocio turístico. En esa época se asfaltó la carretera Maó-Ciutadella y años más tarde se construyó una nueva carretera que conectaría el pueblo de Ferreries junto con otros paisajes emblemáticos (Murray, 2012, p.1254).

7. Cambios demográficos y sociales del turismo de masas en las Baleares

(SALVA, 1982) expone que desde 1950 se da un éxodo rural de los municipios agrarios de Mallorca, Menorca e Ibiza hacia aquellos municipios con desarrollo turístico y especialmente hacia Palma, que a partir de esa fecha experimentó un crecimiento impresionante, (p.26).

En este mismo sentido autores como Aroca Mohedano (2018), afirma que este importante cambio que sufrió la población balear desde la agricultura al sector servicios y también de la construcción se dio en una fase inicial, a través de los movimientos de trabajadores del interior de municipios rurales hacia la capital y a las zonas costeras para dedicarse a actividades de la construcción de hoteles y de la atención a la hostelería. La autora comenta que antes de la década de los ´60 se produjeron también algunos movimientos migratorios entre islas trasladando población desde Menorca y las Pitiusas. Pero los cambios fundamentales se dieron con la llegada masiva de inmigración procedente de otras regiones de España principalmente de Andalucía, Extremadura, Murcia y Castellón. Es así como la sociedad Balear abandonó su tendencia a la emigración y se convirtió en receptora de un número importante de población, (p.27-28). La importancia de estos movimientos migratorios, debida a la demanda de mano de obra por el auge del turismo se consideró como uno de los factores más importantes de crecimiento de las Islas Baleares en los últimos cinco quinquenios pasando de representar un 22,93% en el quinquenio 55-60 a un 61,12% en el quinquenio 70-75, del crecimiento absoluto de la población insular (Burguera, 1988, p. 50)

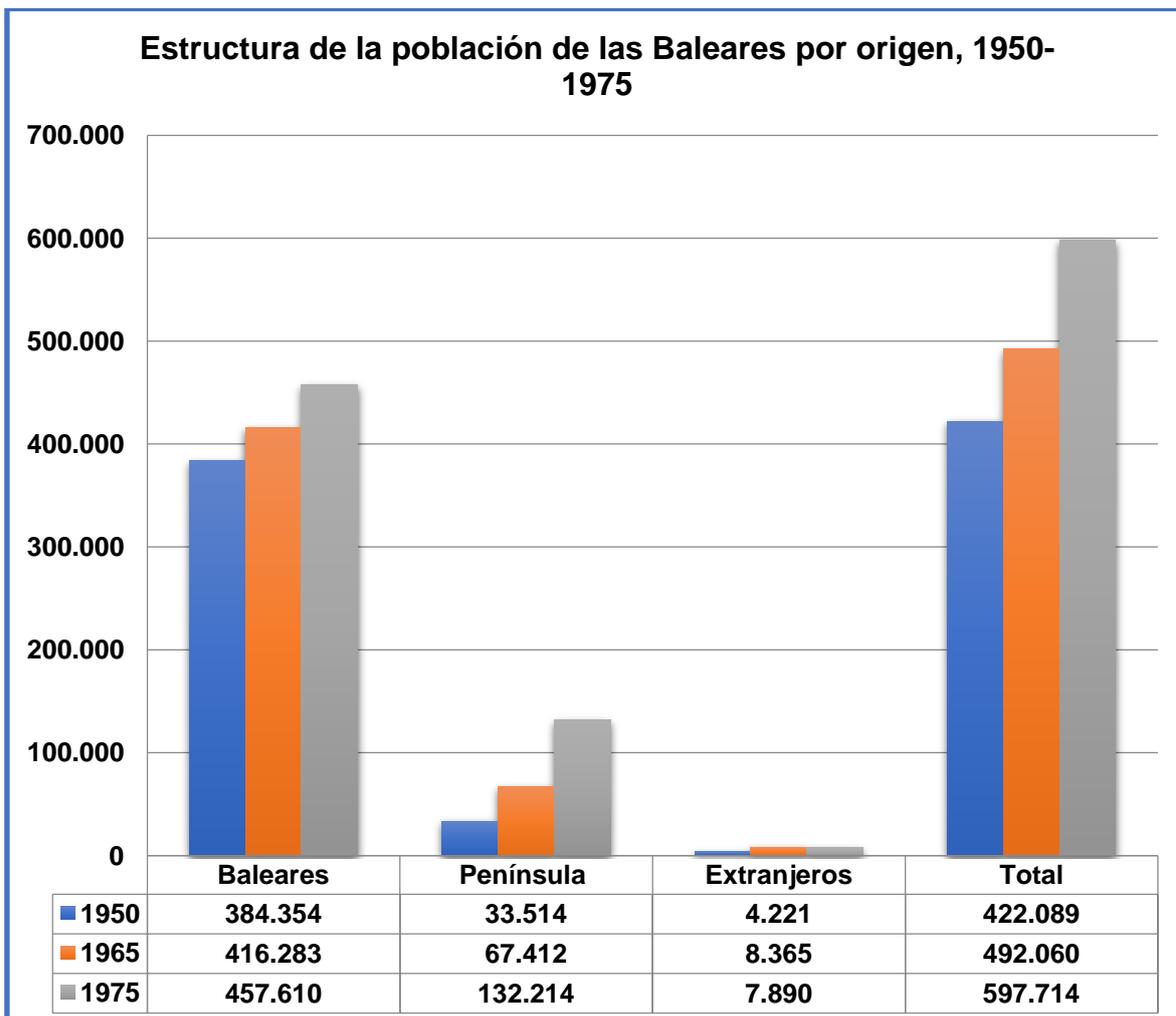
Gráfico 13. Estimación de los saldos migratorios de las Baleares, 1955-1975



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012

Entre 1955 y 1975 la población de Baleares experimentó un notable crecimiento, especialmente Mallorca e Ibiza fueron las que manifestaron el mayor incremento. Seguido de Formentera y por último Menorca. Aunque Menorca tenía un crecimiento bastante bajo en la década de los ´60 comparado con el resto de las islas en 1975 su población ya era superior a las de las Pitiusas.

Gráfico 14. Estructura de la población de las Baleares por origen, 1950-1975



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Murray 2012.

Conclusiones

El caso de las Baleares puede ser un tanto singular ya que muy pocas zonas han logrado tener el desarrollo turístico que estas islas han experimentado especialmente cuando se tiene en cuenta que su explosión se llevó a cabo en una época de plena dictadura. Desde mediados de la década de los años '50, las Islas Baleares han experimentado una transformación económica, social, territorial y demográfica significativa como consecuencia de la aparición y explosión del boom turístico que la convirtió en uno de los principales destinos del Mediterráneo del turismo europeo y actualmente reconocido a nivel mundial. La clave del éxito de la espectacular transformación y crecimiento de la economía de las Islas Baleares está claramente definida y relacionada con el boom turístico que sufrió a partir de mediados de la década de los años '50 y en particular los años 60 y principios de los 70 momento en el cual la actividad turística alcanzó su máximo apogeo.

A pesar de que el turismo ha traído una prosperidad económica sin precedentes también hay que considerar algunos aspectos negativos o consecuencias que en su época no fueron tomados en cuenta con la debida importancia que merecía y que hoy en día son objetos de muchos estudios. Algunos de estos problemas que surgieron con el boom turístico fue el desarrollo urbanístico con escasa planificación durante varios años hasta que las instituciones competentes tomaron cartas en el asunto prestando la debida atención. Como afirma Rullan (1999) "el crecimiento de los '60 fue urbanísticamente intensivo y territorialmente concentrado". Otro aspecto importante a mencionar es el abandono de la agricultura y otras actividades para enfocarse plenamente en el sector servicios llevando a las islas a una dependencia exclusiva de los ingresos de la industria turística en especial Mallorca e Ibiza. A pesar de algunos errores que se cometieron, es innegable que el progreso económico que experimentaron las Islas Baleares durante esos años fue fruto tanto de la coyuntura positiva como del entusiasmo y esfuerzo de muchos empresarios y trabajadores que a pesar de su poca experiencia y conocimientos en ese sector convirtieron a las Baleares en un referente mundial del turismo de masas.

Bibliografía

AENA (2021) <http://www.aena.es/es/aeropuerto-menorca/historia.html>

AENA (2021) <http://www.aena.es/es/aeropuerto-palma-mallorca/historia.html>

AROCA MOHEDANO, M. (2018): *Sindicatos y Turismo de Masas en las Baleares del Franquismo a la Democracia*. Documenta Balear, Palma

BARCELÓ, B. (1973): *Mallorca en la década 1960-1970. Banco de Crédito Balear: 1872-1972. Primer centenario*. Banco de Crédito Balear, Palma

BURGUERA, S. B. (1998): "La evolución reciente de la población mallorquina y su estructura". *Treballs de Geografia*, núm. 39.

BUSQUETS, S. S. (2002): "Turismo e instituciones políticas a partir de los años sesenta: el caso de Baleares". *Actas del III Simposio de Historia Actual: Logroño, 26-28 de octubre de 2000* (pp. 671-690). Instituto de Estudios Riojanos.

CARDONA, J.R.; SERRA CANTALLOPS, A. (2014): "Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del Ciclo de Vida del destino Turístico en un destino maduro del Mediterráneo". *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, núm. 4.

CAVLEK, N. (2005): "El papel de los turoperadores en el desarrollo del turismo internacional. Una evaluación". *Política y sociedad*, núm. 1.

CIRER, J. C. (2009): *La invenció del turisme de masses a Mallorca*. Ediciones Documenta Balear, Palma.

CONSELLERIA D'ECONOMIA I HISENDA. (1981): *El Turismo en las Islas Baleares*. Consell General Interinsular, Banca March, Palma.

FARIÑA, M.L.P. (2003): "El turismo y sus impactos en las Islas Baleares". *Carta Económica Regional*, núm. 85.

GONZÁLEZ, C.S. (2017): "EL MODELO TURISTICO DE MENORCA. Evolución, percepción y pretensiones". Trabajo Final de Grado. <https://www.obsam.cat/wp-content/uploads/2019/11/El-modelo-tur%C3%ADstico-de-Menorca-2018.pdf>

GOVERN DE LAS ILLES BALEARS. CONSELLERIA DE TURISME. (2006): *Cien años de Turismo en Baleares 1905-2005*. Asociación Balear de Periodistas y Escritores de Turismo. Palma.

HORRACH ESTARELLAS, B. (2016): "Aprendiendo de la balnearización: Mallorca, un laboratorio internacional del turismo de masas y de conformación de los destinos maduros litorales". *Tesis doctoral*, Universidad Politécnica de Catalunya.

Hosteltur (25/10/2011) "España se promociona: carteles del turismo español 1960-70" (https://www.hosteltur.com/141750_espana-se-promociona-carteles-turismo-espanol-1960-70.html, octubre 2011).

LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1988): "Geografía del turismo en España: una aproximación a la distribución espacial de la demanda turística y de la oferta de alojamiento". *Documents d'anàlisi geogràfica*, núm. 13.

MANERA, C.; NAVINÉS F. (2018): *La industria invisible, 1950-2016 el desenvolupament del turisme a l'economia Balear*. LLeonard Muntaner.

MANERA, C.; MOLINA, R.; PÉREZ MONTIEL, J.; MANERA-SALOM, M. (2020): "El turismo de masas como sistema de producción: la revolución turística en el Mediterráneo, 1949-2014. *Revista de Historia Industrial*, núm. 78.

MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO. DELEGACIÓN PROVINCIAL DE BALEARES. (1976): *El Turismo en Baleares, Datos Informativos*. Palma

MURRAY, I (2012): "Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística". *Tesis doctoral inédita*, Universitat de les Illes Balears.

MURRAY, I., BLÁZQUEZ - M., & PONS, A. (2008): "La explosión turística en las Islas Baleares (1956-2000): Cambios de uso del suelo y metabolismo socioeconómico" en R. GARRABOU-J.M.NAREDO (Eds.), *El paisaje en perspectiva histórica: formación y transformación del paisaje en el mundo mediterráneo*. Zaragoza: Pressas Universitarias de Zaragoza.

PAYNE, S.G. (2005): *El Franquismo. Segunda parte*. Arlanza ediciones, Madrid

PERALES OLIVER, N. (2020): "La cuestión turística en las Islas Baleares. Una aproximación sociológica (Parte I)". *AGON Qüestions Politiques*. núm. 01.

RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, E. (2004): *HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA*. Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. https://www.researchgate.net/publication/328542772_HISTORIA_ECONOMICA_DE_LOS_PUERTOS_BALEARES

RULLAN, O. (1999): "Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares (1955-2000)". *Estudios Geográficos*, núm. 236.

RULLAN, O. (2010): "Los efectos territoriales de las dinámicas globales en unas islas turísticas mediterráneas: las Baleares". *El Periplo Sustentable: revista de turismo, desarrollo y competitividad*, núm. 18.

SALOM, M. B - MAS, I. M. (2010): "Una geohistoria de la turistización de las islas Baleares". *El periplo sustentable: revista de turismo, desarrollo y competitividad*, núm. 18.

SALVÀ I TOMÀS, P. A (1985): "Turisme i canvi a l'espai de les Illes Balears". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 2.

SÁNCHEZ, E.M.S. (2001): "El auge del turismo europeo en la España de los años sesenta". *Arbor*, núm. 669.

SORIANO FRADE, F. (1996): *Pequeña Historia del Turismo en las Baleares*. Los Iconos de Ferón, Palma

VALLEJO POUSADA, R. (2014): "De país turístico rezagado a potencia turística. El turismo en la España de Franco". *Asociación Española de Historia Económica*, núm. 1408.

VALLEJO POUSADA, R. (2015): "¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939-1975". *Cuadernos de historia contemporánea*, núm. 37.

