



**Universitat**  
de les Illes Balears

## **TREBALL DE FI DE GRAU**

# **IMPLICACIONS DEL CREIXEMENT DE LA INDÚSTRIA TURÍSTICA A LES ILLES BALEARS**

**Francina M. Bauçà Oliva**

**Doble grau d' Economia i Turisme**

**Facultat d'Economia i Empresa**

**Any acadèmic 2020-21**

# IMPLICACIONS DEL CREIXEMENT DE LA INDÚSTRIA TURÍSTICA A LES ILLES BALEARS

**Francina M. Bauçà Oliva**

**Treball de Fi de Grau**

**Facultat d'Economia i Empresa**

**Universitat de les Illes Balears**

**Any acadèmic 2020-21**

Paraules clau del treball:

Creixement, Turisme, Decreixement turístic, Metabolisme socioeconòmic, Sostenibilitat, Illes Balears, Impactes del turisme

*Tutora del treball: Catalina Maria Torres Figuerola*

Autoritz la Universitat a incloure aquest treball en el repositori institucional per consultar-lo en accés obert i difondre'l en línia, amb finalitats exclusivament acadèmiques i d'investigació

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

## Índex de continguts

<b>Resum</b> .....	3
<b>INTRODUCCIÓ</b> .....	4
<b>EL PATRÓ DEL CREIXEMENT TURÍSTIC BALEAR</b> .....	6
<b>LES CONSEQÜÈNCIES DEL CREIXEMENT TURÍSTIC</b> .....	8
Diagnòstic del problema: “Turistització”, “balearització” i “overtourism” .....	9
Els costos del turisme.....	10
La gentrificació turística.....	10
Els impactes ambientals.....	12
<b>RESPOSTES ALS IMPACTES DEL CREIXEMENT TURÍSTIC BALEAR</b> .....	15
Respostes favorables al creixement turístic.....	16
El decreixement turístic com a resposta.....	17
<b>CONCLUSIONS</b> .....	20
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	21

## Índex de taules i gràfics

<b>Taula I.</b> <i>Comparació de les places turístiques legals i el nombre de turistes a les Illes Balears (1959-2020)</i> .....	8
<b>Gràfic I.</b> <i>Índex d'esforç per comunitat autònoma</i> .....	11
<b>Gràfic II.</b> <i>Evolució de les emissions de CO<sub>2</sub> equivalent segons l'activitat (1990-2019)</i> .....	13
<b>Gràfic III.</b> <i>Evolució GHE a les Illes Balears (1990-2019)</i> .....	14
<b>Gràfic IV.</b> <i>Producció d'aigua dessalinitzada a les Illes Balears (2014-2019)</i> ...	15

## Resum

Davant la crisi socioecològica actual, el creixement turístic es tradueix en un augment dels impactes negatius que pateixen les destinacions turístiques degut al consum intensiu dels seus recursos i la pèrdua del valor ecològic dels espais naturals. Els ritmes del creixement turístic i l'expansió del turisme de masses han augmentat els conflictes generats per la saturació turística -o "overtourism"-, un fet que ha despertat malestar social a les destinacions turístiques. Des d'aquesta perspectiva, sectors privats, organitzacions internacionals i, fins i tot, destinacions turístiques han adoptat el concepte del turisme sostenible com un model referent per a satisfer els Objectius del Desenvolupament Sostenible (ODS). En aquest sentit, s'inclou a la discussió el plantejament del decreixement turístic basat en una crítica àmplia a l'imperatiu del creixement davant les limitacions dels recursos naturals de les destinacions turístiques.

## Abstract

Facing the current socio-ecological crisis, tourism growth marks an increase of negative impacts that tourist destinations suffer due to the intensive consumption of their natural resources and a loss of the ecological value of natural spaces. The pace of tourism growth and the expansion of mass tourism have increased the conflicts generated by overtourism, a fact that has aroused social unrest in tourist destinations. From this perspective, private sectors, international organizations and even tourism destinations have adopted the concept of sustainable tourism with a benchmark model to meet the Sustainable Development Goals (SDGs) from pro-growth policy measures. In this sense, the discussion includes the approach of tourism degrowth based on a broad critique of the imperative of growth facing the limitations of tourist destinations natural resources.

## 1. INTRODUCCIÓ

Vivim en un planeta ecològicament saturat i l'activitat humana n'és responsable: el canvi climàtic, l'esgotament dels recursos, l'acidificació dels oceans... Tots són fenòmens que conformen la crisi socioecològica (Blázquez-Salom *et al.*, 2014; Riechmann, 2018). Els conflictes d'aquesta crisi apunten a la insostenibilitat del metabolisme socioeconòmic capitalista, entès com el procés d'intercanvi de materials i energia entre la societat i la Biosfera (Murray *et al.*, 2008; Naredo, 2010; Svampa, 2018). Efectivament, el sistema capitalista incorpora el creixement econòmic com un component clau per a la seva supervivència i continuïtat, sense tenir en compte els límits biofísics que el sustenten, és a dir, l'acumulació del capital és l'engranatge imprescindible per al sistema, de fet, quan les economies deixen de créixer, el sistema econòmic falla i col·lapsa (Naredo 2004; Hidalgo, 2020). Així, cal encaminar el sistema econòmic global cap a una transició econòmica, el que suposa adaptar el metabolisme socioeconòmic a les bases de la Biosfera (Murray *et al.*, 2008; Naredo, 2010). Per aconseguir-ho, és important tenir en compte els sectors econòmics que

tenen un metabolisme socioeconòmic més insostenible, que coincideix amb aquells que han experimentat un major creixement durant les darreres dècades, com és el cas del turisme, i prioritzar aquelles activitats econòmiques amb un impacte menor (Torres & Moranta, 2020).

Podem assenyalar, el sector turístic com una de les majors forces articuladores del sistema capitalista i, per tant, com un dels principals responsables de la crisi socioecològica. La seva capacitat de producció respon a una demanda, caracteritzada pel consumisme de les societats de les regions del Nord, mentre que a les regions més empobrides del Sud, el creixement de la indústria turística es proposa com un element clau per al seu desenvolupament econòmic i l'eradicació de la pobresa. En termes generals, la interpretació que es duu a terme sobre el sector turístic exposa que el seu creixement ha contribuït de manera favorable a les destinacions turístiques des de mitjans del segle XX. Aquest fet, associa el creixement continu del PIB, la creació de treball i els processos transformadors dels territoris turístics directament amb la mitificació del progrés del Nord global. Des d'aquesta conceptualització, cal plantejar si les taxes elevades del creixement turístic esdevenen una via per aconseguir el benestar ambiental i, per tant, social (López & Marín, 2010; Artigues *et al.*, 2011; Acevedo, 2016).

Durant les darreres dècades, arran dels conflictes generats pel sector turístic, ha augmentat un consens social que reconeix la necessitat d'emprendre mesures per reconvertir el model turístic actual. Diversos sectors com els "lobbies" econòmics, les organitzacions internacionals i, fins i tot, les institucions públiques de les destinacions turístiques han adoptat el concepte de turisme sostenible -o també turisme "verd", entre d'altres- com un model referent per satisfer els Objectius del Desenvolupament Sostenible (ODS) (Sharpley, 2009). En aquest marc, ha sorgit un debat en el que es contraposen dues vies: per una banda, destaca una visió pro-creixentista per part dels actors del sector privat i institucional que utilitzen la promoció del turisme sostenible per impulsar i legitimar campanyes "greenwashing" o mesures per a incentivar el creixement turístic, sense tenir en compte la realitat física del planeta (Naredo, 2002; González, 2017). Un creixement que, des de la dècada dels cinquanta del segle passat, ha experimentat un augment del 4% any rere any (UNWTO, 2019). D'altra banda, diversos àmbits acadèmics a favor del decreixement turístic, no només han qüestionat la viabilitat del creixement turístic per a perpetuar la sostenibilitat sinó que han assenyalat el problema del creixement per al decreixement del deteriorament ambiental.

Així, el debat esdevé més urgent i significatiu en el context actual, en el que el sector turístic està patint la crisi més greu d'ençà els seus inicis, doncs ja fa més d'un any que la pandèmia de la Covid-19 aturà l'acumulació i producció del capital turístic. En aquest sentit, la situació actual posa al punt de mira les dinàmiques de la indústria turística global de la darrera dècada, intensificades a partir de la crisi financera del 2008 (Herrero, 2020; Cañada & Murray, 2021). La crisi de la Covid-19 és un exemple més dels conflictes socioecològics que evidencien la vulnerabilitat del metabolisme socioeconòmic del model econòmic actual (Ramis, 2021). Tot i que el futur és incert, les evidències són clares, i sabem que el creixement turístic és insostenible i, per tant, la societat no es pot

permetre els nivells de creixement anteriors a la pandèmia. Per això, la situació actual esdevé una oportunitat per emprendre estratègies i reconvertir el sistema socioeconòmic cap a la sostenibilitat ambiental. Així doncs, aquest treball pretén respondre a la pregunta següent: pot el turisme créixer il·limitadament? Per a contestar-la el treball considera (i) una anàlisi dels impactes ambientals i socials que contribueixen directament a la crisi socioecològica, (ii) una reflexió sobre les propostes existents davant el creixement continu que la indústria turística experimentava abans de la pandèmia, (iii) un plantejament sobre el decreixement turístic com una via per realitzar una transició econòmica. La importància d'aquestes qüestions a les regions turistitzades implica situar al centre del treball el cas de les Illes Balears, on el turisme s'ha convertit en la raó principal de les transformacions i les alteracions del territori durant els darrers seixanta anys.

## **2. EL PATRÓ DEL CREIXEMENT TURÍSTIC BALEAR**

La situació de saturació turística a les Illes Balears i, per consegüent, els conflictes ecològics, socials i econòmics que genera són el resultat d'un creixement econòmic definit per un procés de "turistització" que comença a partir dels anys cinquanta del segle XX fins a l'actualitat (Rullan, 2019). Els inicis del creixement del sector turístic s'emmarquen en el començament dels anys daurats del capitalisme fordista, juntament amb la instauració del règim autàrquic de Franco. Les relacions establertes entre el règim franquista i els països de la Unió Europea incentivaren l'entrada d'inversions estrangeres a l'estat espanyol, fet que s'emparà amb l'inici del procés d'incorporació del règim de Franco a l'Organització de les Nacions Unides (ONU) a l'any 1951 i amb el Pla Nacional d'Estabilització Econòmica del 1959. En aquest marc, el turisme es convertí en un factor clau per a l'assentament d'una economia espanyola orientada al sector terciari i connectada amb les economies europees. Així doncs, les Illes Balears s'allunyaren del panorama autàrquic i esdevingueren una de les primeres destinacions turístiques de l'estat espanyol, el que suposà un punt d'inflexió en l'àmbit econòmic i territorial de l'arxipèlag (Rullan, 1999; Cañada & Milano, 2019).

Segons les publicacions de Rullan (1999) el procés del creixement turístic balear es pot diferenciar en tres períodes o "booms", en els quals es distingeixen dinàmiques de creixement entre les etapes de crisis i recuperacions econòmiques (Andreu *et al.*, 2003a). El primer "boom" turístic començà a la dècada dels seixanta del segle passat i acabà amb la crisi energètica de l'any 1973. Aquest primer període destacà per l'augment dels moviments migratoris, fet que afavorí la concentració territorial a l'arxipèlag balear i, també la urbanística. Amb la inauguració de l'aeroport de Son Sant Joan a l'any 1960 i, posteriorment, el d'Eivissa i el de Menorca, s'inicià un procés de renovació de les infraestructures, fet que va permetre la construcció del port de Palma i de la primera autopista a Mallorca, per tal d'afavorir el trànsit comercial i la mobilitat entre la ciutat i l'aeroport. A causa de l'oferta turística dirigida al segment de sol i platja, fins aleshores s'havia invertit en infraestructures hoteleres en algunes zones del litoral, principalment a Mallorca (Palma i Pollença) i a Eivissa (Sant Antoni de Portmany) i, tot seguit, s'establiren més hotels a la badia de Palma i d'Alcúdia i al litoral de Llevant (Blázquez-Salom & Murray, 2010).

El segon “boom” turístic s’inicià amb el període de recuperació després de la crisi de l’any 1973 -aproximadament a l’any 1975- fins a la dècada dels noranta, quan esclatà la Guerra del Golf -entre 1990 i 1993-. La incorporació de l’Estat espanyol a la Unió Europea afavorí la mobilitat de persones i el flux de capitals, de fet, les cadenes hoteleres de l’arxipèlag balear iniciaren un procés d’inversions a Amèrica Llatina, en aquest sentit les cadenes hoteleres esdevingueren empreses transnacionals que integraven altres companyies europees tals com agències de viatges i tour-operadors (Blázquez-Salom *et al.*, 2011). D’altra banda, les principals zones turístiques no només es consolidaren sinó que també s’expandiren, juntament amb l’aparició de noves zones. Destacà la construcció massiva d’apartaments destinats a l’oferta turística que no es regularitzaren fins a l’aprovació del Real Decret 2877/1982 i la Llei 2/1984 de les Illes Balears (Blázquez-Salom & Murray, 2010).

El tercer “boom” representa el període de major creixement turístic que s’emmarca a l’etapa de recuperació econòmica, després de la crisi de Guerra del Golf, fins a l’actualitat. Després de la crisi del Golf, s’utilitzà la indústria turística com la solució per estimular l’economia balear. Així doncs, aquest període coincidí amb el foment d’un ventall de productes turístics diferents als del model de sol i platja (Andreu *et al.*, 2003b), tal com s’exposà a la Llei 1/1991, de 30 de gener, d’Espais Naturals i de règim urbanístic de les àrees d’especial protecció:

“La necessitat i urgència de dotar el patrimoni natural i paisatgístic d’interès per a la Comunitat Autònoma, d’un règim urbanístic protector que en faciliti la conservació i n’impedeixi la degradació, (...) ja que la qualitat de vida a les Illes Balears depèn molt fonamentalment del funcionament i dels resultats d’una economia de serveis turístics basada en gran part en el gaudi de recursos naturals, ambientals i paisatgístics”

Així, a la dècada dels noranta es promocionaren les zones de l’interior balear com un nou atractiu turístic i això estimulà l’aparició del turisme residencial. En aquest sentit, augmentà la demanda del sòl urbà i, al seu torn, l’activitat del sector immobiliari (Andreu *et al.*, 2003b; Blázquez-Salom & Murray, 2010). Aquest fet es va traduir en una transformació del territori de les Illes basada en un augment dels processos urbanitzadors del sòl (Murray, 2015). Tal com indiquen Ginard i Murray (2015) durant la darrera dècada del segle XX, les Illes Balears foren la segona comunitat autònoma en tot l’estat espanyol que experimentà un major augment del sòl artificial. L’arxipèlag balear passà de les 5.866 hectàrees de sòl artificial a les 27.044 al començament del nou mil·lenni (Murray *et al.*, 2005).

A principis del segle XXI l’augment de l’oferta de lloguer turístic esdevengué un punt d’inflexió per al creixement de la indústria turística arreu de les Illes. Després de la crisi econòmica del 2008 juntament amb les noves tendències tecnològiques<sup>1</sup>, els processos urbanitzadors no només s’expandiren a les zones urbanes sinó també a les rurals (Milano, 2018; Valdivielso & Moranta, 2019). Actualment, s’estima que només a Mallorca, l’oferta de lloguer turístic representa

---

<sup>1</sup> Amb aquestes s’han desenvolupat plataformes de comercialització destinades al lloguer turístic com Airbnb o Homeaway (Valdivielso *et al.*, 2017).

el 30% de l'oferta d'allotjament turístic total de l'illa (PIAT, 2020) i, això, sense tenir en compte l'oferta no reglada.

Com a conseqüència de la tendència del creixement urbanístic-turístic juntament amb el suport de les institucions públiques<sup>2</sup>, actualment les Illes Balears han esdevingut una de les majors potències turístiques arreu del món (Torres & Moranta, 2020). Aquest fet ha anat de la mà de l'augment exponencial de les arribades turístiques, així, a l'any 2019 a prop de 16.451.321 turistes visitaren les Illes Balears, una magnitud que es pot entendre millor si la comparam amb la població de les Illes de l'any 2020: 1.171.543 persones (CES, 2019; IBESTAT, 2020; Valdivielso & Adrover, 2021). L'augment de les arribades turístiques s'ha relacionat amb el desenvolupament urbanístic (Scott & Gössling, 2015), doncs, s'ha passat de 14.609 places turístiques legals durant el primer *boom* turístic (Taula I) a 623.624 a l'any 2019<sup>3</sup> (Milano, 2018; Valdivielso & Moranta, 2019).

**Taula I. Comparació de les places turístiques legals i el nombre de turistes a les Illes Balears (1959-2020)**

ANY	PLACES TURÍSTIQUES LEGALS	NRE. DE TURISTES (MILIONS)
1959	14.609	0,32
1974	227.406	3,17
1978	226.883	3,80
1989	348.019	6,42
1993	381.108	6,88
2008	423.054	12,58
2011	421.782	12,29
2015	424.663	14,01
2017	552.680	16,34
2018	575.196	16,56
2019	623.624	16,44
2020		3,01

Nota: Font, Valdivielso & Moranta (2020)

Pel que fa a l'any 2020, a causa de les restriccions per evitar els contagis de la Covid-19, s'estima que tan sols 3 milions de turistes visitaren l'arxipèlag balear, una data aproximada a la de l'any 1974, el que suposa una disminució del 81% del nombre de turistes si la comparam amb la de l'any 2019 (Vaquer-Sunyer *et al.*, 2021).

<sup>2</sup>Amb l'aprovació de la Llei 6/2017 de regulació de la comercialització de l'oferta d'estades turístiques augmentà l'oferta del nombre de places d'allotjament turístic (Vaquer-Sunyer *et al.*, 2021)

<sup>3</sup> Tan sols entre l'any 2015 i 2019 les places turístiques augmentaren un 37,3%. Diversos moviments ecologistes ja han criticat la concessió de més places turístiques a l'arxipèlag balear ([https://terraferida.files.wordpress.com/2021/01/ndp\\_places\\_turistiques\\_1908\\_2020.pdf](https://terraferida.files.wordpress.com/2021/01/ndp_places_turistiques_1908_2020.pdf))



### 3. LES CONSEQÜÈNCIES DEL CREIXEMENT TURÍSTIC

#### 3.1 Diagnòstic del problema: “Turistització”, “balearització” i “overtourism”

Durant els darrers setanta anys, el desenvolupament “experimental” de la indústria turística balear ha contribuït a la construcció d’una economia turistitzada, sustentada per la lògica hegemònica del creixement econòmic. El debat sobre la turistització -o també turistificació- no és recent. Ja a la dècada dels noranta del segle passat, els processos de transformació territorials i l’acaparament del sector terciari a les economies de les regions de la mediterrània continuaren un debat sobre la nova “organització socioeconòmica” de les destinacions turístiques (Cañada & Milano, 2019), doncs a la dècada dels seixanta ja es parlava de la “balearització”. En aquest sentit, s’utilitzava tal com explica Blázquez-Salom (2014) com un “apel·latiu pejoratiu adoptat per la pròpia societat balear per denunciar el deteriorament ambiental i social provocat pel turisme”. Posteriorment, aquest terme s’utilitzà per fer referència especialment al deteriorament de la costa degut a les inversions immobiliàries que motivaren l’excés de la construcció davant la falta d’una planificació territorial de l’arxipèlag balear. Recentment, alguns acadèmics han utilitzat el terme per explicar el procés d’expansió global de les cadenes hoteleres balears a arreu del món (Cañada & Milano, 2019), especialment a Amèrica del Sud:

“Las ventajas comparativas para la acumulación de capital que las CC.HH. encuentran, y potencian en el Sur Global contribuyen a desplazar su ámbito de actuación y globalizar la balearización hacia nuevas periferias en países empobrecidos con entornos institucionales menos exigentes” (Blázquez-Salom *et al.*, 2011).

Fins l’aturada econòmica provocada per la pandèmia de la Covid-19, la indústria turística creixia a uns nivells molt elevats. Degut a les conseqüències del creixement turístic, sobretot a les regions turistitzades com les Illes Balears, durant la darrera dècada s’ha estès el terme “saturació turística” o més conegut per l’anglicisme “overtourism”. El terme fa referència al creixement desproporcionat dels fluxos turístics i serveix per assenyalar els impactes negatius que afecten directament al benestar social de les destinacions turístiques. Aquest fenomen no és recent, de fet, ja havien aparegut moviments socials i protestes per discutir els impactes que s’havien generat durant els darrers anys. Els excessos de la indústria turística han passat de ser un element articulador per al benestar social en un element que el pot comprometre. Aquest canvi de la percepció social sobre el turisme ha captat l’atenció de diversos sectors mediàtics i privats, entre els quals destaquen l’Organització Mundial del Turisme (OMT) i el Consell Mundial de Viatges i Turisme (CMVT) (Blanco-Romero, 2019; Gómez & Fernández, 2020). L’OMT associa el concepte “overtourism” amb el de capacitat de càrrega turística, entès com “el nombre màxim de persones que poden visitar un lloc al mateix temps, sense causar la destrucció del mitjà físic, econòmic, sociocultural i una disminució inacceptable en la qualitat de la satisfacció del visitants” (Fundació Iniciatives del Mediterrani *et al.*, 2019). En aquest sentit, cada destinació turística té una capacitat de càrrega limitada, el que implica suposar que aquestes tenen uns límits al

creixement turístic (UNWTO, 2018; Higgins-Desbiolles *et al.*, 2019; Hidalgo *et al.*, 2020).

Així doncs, les conseqüències derivades del creixement de la indústria turística són diverses. En aquest apartat, plantejam alguns dels conflictes socials i ambientals a partir de diferents paràmetres relacionats amb el metabolisme socioeconòmic de les activitats turístiques.

## **3.2 Els costs del turisme**

### **3.2.1 La gentrificació turística**

El terme gentrificació o també conegut com elitització fou nomenat per primera vegada a l'obra "London: aspects of change" de l'any 1964 per la sociòloga anglesa Ruth Glass (Dot *et al.*, 2012), quan estudiava el procés de transformació social que havia tingut lloc al casc antic del districte londinenc d'Islington. En termes etimològics, "gentry" en anglès vol dir alta burgesia, en altres paraules, fa referència a una classe social de major poder adquisitiu (Mansilla, 2019), d'aquesta manera, el concepte es relacionava directament amb el teixit social i econòmic urbà (Dot *et al.*, 2012). La popularització del concepte va permetre ampliar i incloure noves connotacions per a la interpretació del fenomen. Així doncs, la gentrificació s'interpretà com un procés transformador que responia a diversos factors, com els interessos dels mercats immobiliaris, les polítiques de rehabilitació de les zones urbanes degradades o els canvis del consum de la classe treballadora (Mansilla, 2019). Actualment, tal com indica Vives (2014), la gentrificació "fa referència a un procés de transformació urbana en què té lloc, d'una banda la revalorització del patrimoni immobiliari existent, i d'altra banda la substitució de la població que hi resideix per una classe més alta", és a dir, es tracta d'un procés que respon a una qüestió de classe (Murray, 2012) i, per tant, provoca desigualtat social.

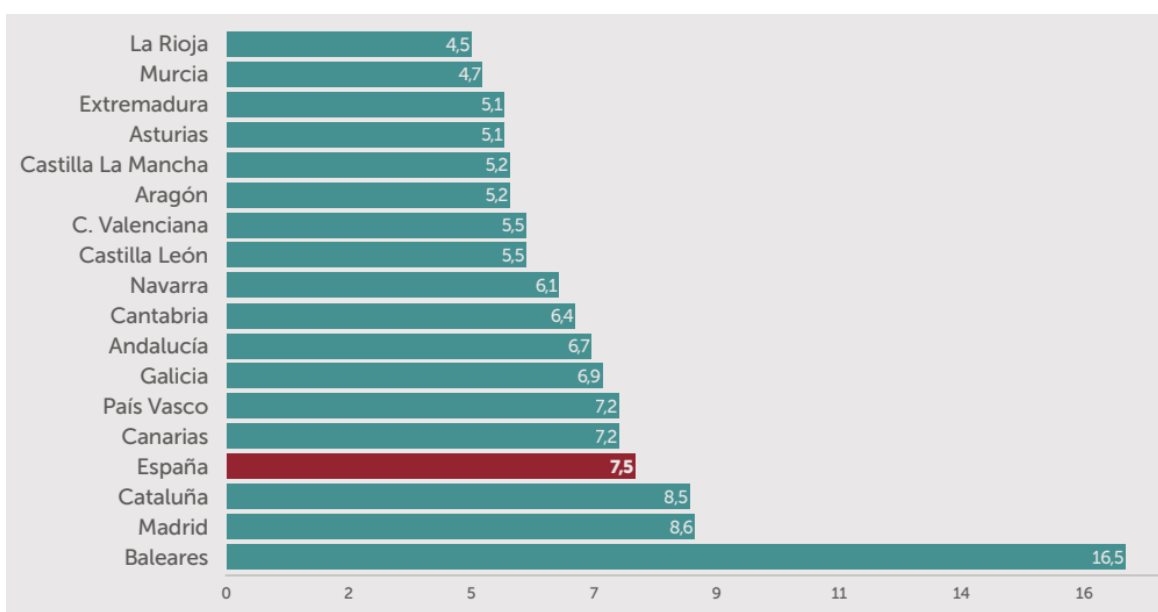
El primer teòric en relacionar la gentrificació amb el turisme fou Gotham (2005) amb la concepció gentrificació turística com "un dispositiu heurístic per explicar la transformació d'un barri de classe mitjana en un enclavament relativament ric i exclusiu marcat per la proliferació de llocs d'oci i turisme corporatiu". Però, pel que fa a les zones rurals de l'arxipèlag balear, el procés de gentrificació difereix de la definició esmentada, doncs històricament, les zones rurals no han estat mai d'ús exclusiu residencial, en aquest sentit Blázquez-Salom (2011) amplia el concepte de gentrificació turística "per a nous usos residencials i turístics, quan no purament edificatoris o financer-especulatiu del sòl rústic". El model turístic residencial és una de les conseqüències de la reconversió de l'espai rural a partir de promocions de finques allunyades de les zones urbanes i de les infraestructures de transport (Mansilla, 2019).

Durant les dues darreres dècades, s'ha encetat una nova etapa caracteritzada per una proliferació de l'activitat turística arreu de l'arxipèlag balear i, per tant, la gentrificació no només és urbana sinó també rural (Rusca & Blázquez, 2017). Durant els darrers anys, la legalització del lloguer turístic a través de les plataformes de comercialització d'habitatges turístics a través de portals en línia

han definit una nova etapa de gentrificació turística (Yrigoy, 2017). Aquests tipus d'empreses actuen d'intermediàries entre els anunciants i els turistes sota el que s'anomena economia col·laborativa (Rusca & Blázquez-Salom, 2017; Wachsmuth & Weisler, 2018).

Segons l'Agència d'Estratègia Turística de les Illes Balears (AETIB) a les zones urbanes del litoral es concentren gairebé el 99,2% de les places turístiques (Vaquer-Sunyer *et al.*, 2021), de fet, des del tercer "boom" turístic, algunes d'aquestes zones urbanes residencials s'han convertit en espais exclusivament turístics (Rusca-Mestre & Blázquez-Salom, 2017). A més, l'augment de l'oferta d'habitatges turístics vacacionals -una gran part no reglades- i l'absència de planificació territorial han accelerat encara més el procés de gentrificació a totes les Illes. Les conseqüències socials es generen quan l'augment dels preus dels allotjaments recau sobre els residents (Donat, 2018). De fet, s'estima<sup>4</sup> que els illencs destinen el 50% del seu sou per pagar la despesa del lloguer de l'allotjament, un percentatge que ha incrementat un 34% des de l'any 2015. Les Balears són la comunitat autònoma que presenta un major índex d'esforç immobiliari (Gràfic I), doncs calen aproximadament de mitjana més de 16 anys de sou per comprar un habitatge, superant així, comunitats com Catalunya i Madrid (ST, 2020).

**Gràfic I. Índex d'esforç per comunitat autònoma**



Nota: Font, Sociedad de Tasación (2020)

<sup>4</sup> D'acord amb l'estudi "Relación de salarios y vivienda en alquiler en 2019" publicat per Fotocasa (<https://www.fotocasa.es/blog/alquiler/los-espanoles-destinan-el-40-de-su-salario-al-pago-del-alquiler/>)

### 3.2.2 Els impactes ambientals

El creixement del sector turístic provoca una problemàtica ambiental, així doncs, els impactes ambientals s'intensifiquen a les regions que experimenten majors taxes de creixement turístic, és a dir, les turistitzades. En general, el metabolisme socioeconòmic reflecteix la incompatibilitat entre el creixement turístic i la integritat ambiental de les destinacions turístiques. Si tenim en compte la petjada ecològica<sup>5</sup> entesa com "l'àrea de terra i mar ecològicament productiva que es requereix per proveir tots els recursos materials i tota l'energia consumida i absorbir tots els residus produïts per una població determinada i amb l'actual nivell tecnològic" (Barceló & Murray, 2002), la demanda turística d'energia i recursos naturals converteix el sector turístic en un dels principals responsables dels impactes ambientals generats sobre els ecosistemes (Murray, 2005), i no només això sinó que la petjada ecològica turística (PET) està directament relacionada amb el canvi climàtic a partir de les emissions de gasos d'efecte hivernacle<sup>6</sup> (GEH) que genera (Torres & Moranta, 2020).

Així, els impactes són encara més rellevants a les regions turistitzades com és el cas de les Illes Balears, on l'activitat turística és molt més intensa i, per tant, també ho és la seva petjada ecològica. Segons un estudi publicat per Murray (2012), la petjada ecològica turística balear a l'any 2004 era d'uns 0,16 ha/càpita -amb una estimació d'uns 10,4 dies d'estada mitjana<sup>7</sup>-, el que es traduïa en una demanda del territori equivalent a 3,77 vegades més la superfície terrestre de l'arxipèlag balear i, això, sense tenir en compte la petjada ecològica domèstica de les Illes. En aquest sentit, la petjada ecològica excedia la biocapacitat -o també entesa com superfície ecològicament productiva- de l'arxipèlag que, a l'any 2004 era d'uns 1,55 ha/càpita. Amb aquestes dades, les Illes Balears ja afrontaven un dèficit ecològic<sup>8</sup> d'uns 6,03 milions d'hectàrees terrestres i 339 mil del mar (Murray, 2012).

En aquest sentit, cal sumar-hi la demanda turística dels recursos, doncs un turista aproximadament exigeix uns 873 Kg de materials durant la seva estada, davant les 33 tones que exigeixen els habitants de les Illes en un any. A més, gran part dels materials necessaris per satisfer la demanda turística són importats i això suposa una "deslocalització" dels conflictes ambientals generats per la indústria turística (Murray, 2012). Durant les darreres dècades, la intensificació de l'economia balear en la indústria turística s'ha basat en el binomi urbanístic-turístic, fet que ha desplaçat l'activitat industrial i, per tant, la substitució de la producció de bens per la de serveis. Com a conseqüència, el flux de bens importats ha augmentat per tal de satisfer les demandes de materials tant dels mateixos illencs com dels turistes (Ginard & Murray, 2015).

---

<sup>5</sup> Definida per Rees i Wackernagel a l'any 1996 (Latorre & Del Olmo, 2011).

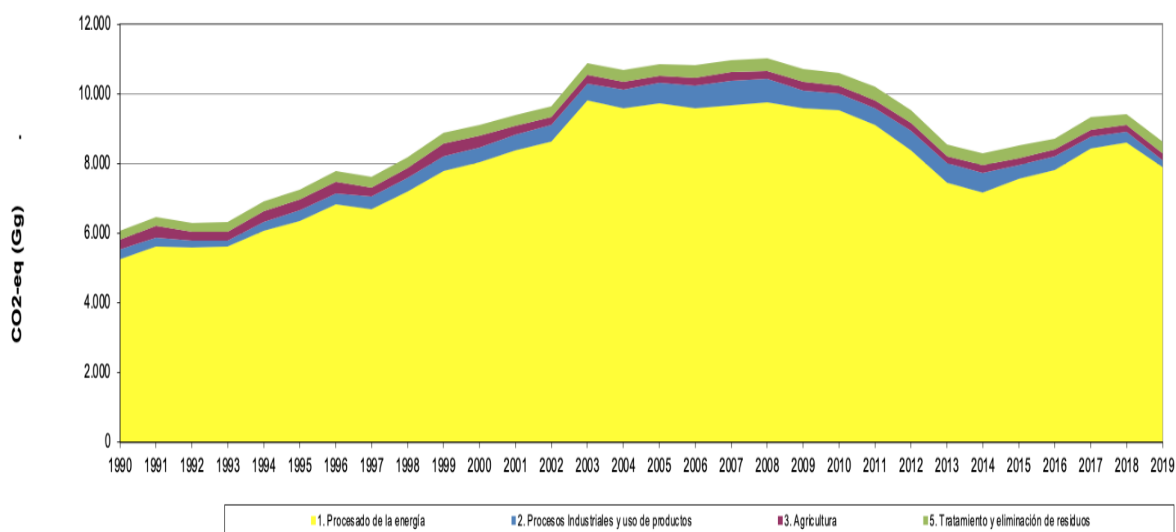
<sup>6</sup> S'inclouen el diòxid de carboni (CO<sub>2</sub>); òxid nitrós (N<sub>2</sub>O); metà (CH<sub>4</sub>); hexafluorur de sofre (SF<sub>6</sub>); hidrofluorocarburs (HFC); i perfluorocarburs (PFC). (Conselleria de Transició Energètica *et al.*, 2019).

<sup>7</sup> Tot i que durant els darrers anys les arribades turístiques han augmentat, l'estada mitjana turística ha disminuït. De fet, a l'any 2019 era d'uns 5,5 dies (CES, 2019).

<sup>8</sup> En termes generals, a l'any 1987 es superà per primera vegada la biocapacitat del planeta amb una petjada ecològica mitjana d'uns 2,2 GHa/càpita mundial. A l'any 2007, s'estimà que per sostenir la petjada ecològica mundial caldria un planeta i mig més (Alomar, 2014; Acevedo, 2016).

D'altra banda, la petjada ecològica turística també inclou la petjada de carboni vinculada als impactes de les activitats turístiques. En aquest sentit, la petjada de carboni representa més de la meitat de la petjada ecològica (Alomar, 2014). Així, la petjada de carboni està relacionada amb les emissions produïdes pels GEH a partir de la combustió de fòssils arran de l'ús dels mitjans de transport i de la demanda de materials i serveis turístics (Lenzen *et al.* 2018). En el cas de les Illes Balears, la producció d'energia elèctrica i el transport<sup>9</sup> són els principals responsables de la generació de GEH (Gràfic II), així, més de la meitat del consum d'energia ve determinat pel transport terrestre i aeri<sup>10</sup>. Per tant, la indústria turística<sup>11</sup> és un dels sectors que més energia consumeix a l'arxipèlag balear (Ginard *et al.*, 2015), així, com més creixement ha experimentat, majors emissions de GEH s'han assolit. De fet, les emissions de GEH han passat de 6.018,2 Kt CO<sub>2</sub> equivalents a l'any 1990 als 9.435,05 a l'any 2018. Tal i com es pot veure al Gràfic II, després de la crisi de la dècada dels noranta, les emissions de GEH començaren a augmentar fins als inicis del segle XXI, de fet, a l'any 1996 es superà per primera vegada el límit estimat d'emissions de GEH -del 15%- i, per segona vegada amb la màxima a l'any 2003<sup>12</sup>. (Murray & Buades, 2010; Rico *et al.*, 2019). D'acord amb l'estudi realitzat pel Laboratori Interdisciplinari sobre Canvi Climàtic de la UIB (2019), ja a l'any 2019 es generaven a les Balears a prop d'un 39% més de GEH en comparació a la dècada dels noranta del segle passat.

**Gràfic II. Evolució de les emissions de CO<sub>2</sub> equivalent segons l'activitat (1990-2019)**



Nota: Font, Secció d'Atmosfera *et al.* (2020)

<sup>9</sup> Només a l'any 2019 es varen registrar 41,4 milions d'entrades i sortides de visitants a les Illes Balears (CES, 2019).

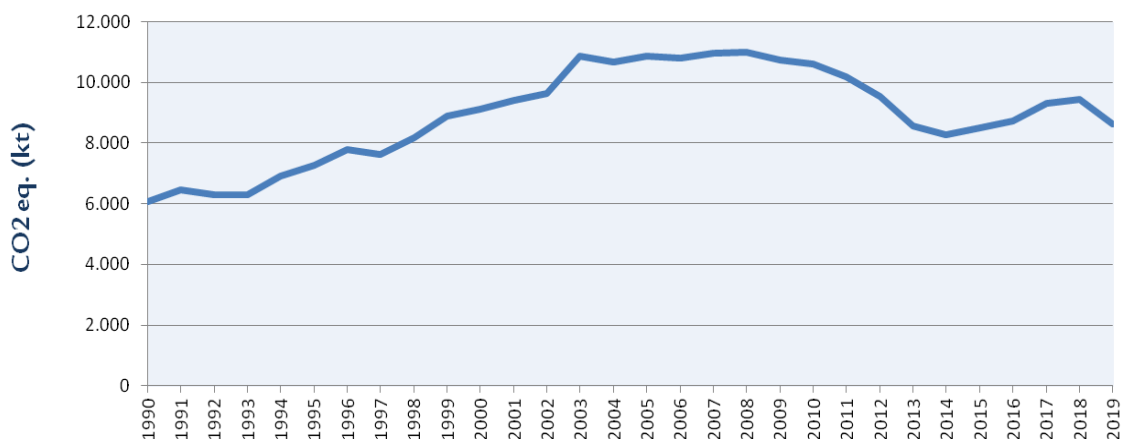
<sup>10</sup> A l'any 2016 el transport terrestre i aeri representaven el 33% i el 29% del consum d'energia a l'arxipèlag balear (CES, 2019).

<sup>11</sup> El nombre total d'entrades i sortides de passatgers el 2019 és de 41,4 milions. A l'any 2018, el transport aeri superà les 1000 milions de tones anuals per primera vegada a nivell mundial (Lee *et al.*, 2021)

<sup>12</sup> Tot i això, no fou fins l'any 2003, quan l'OMT afirmà la relació directa entre el sector turístic i el canvi climàtic (Ecologistas en acción, 2008).

Fins l'aturada de la pandèmia de la Covid-19, la indústria turística no havia deixat de créixer i, per tant, les emissions dels GEH havien augmentat substancialment a nivell global (Gràfic III). En aquest marc, s'ha estimat que l'aturada de les activitats turístiques suposaren al mes d'Abril del passat 2020, una disminució del 8% de les emissions de CO<sub>2</sub><sup>13</sup> respecte a l'any anterior. I és que amb l'Acord de Paris de l'any 2015 es proposà una disminució del 7,6% anual per tal de no sobrepassar la temperatura global dels 1,5°C cap a l'any 2030<sup>14</sup>.

**Gràfic III. Evolució GHE a les Illes Balears (1990-2019)**



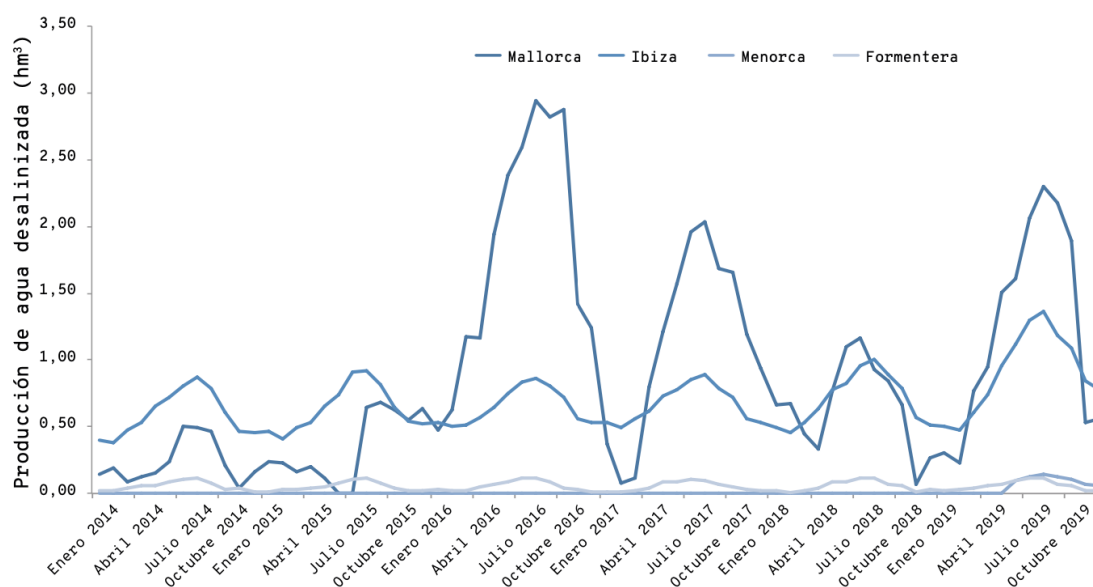
Nota: Font, Secció d'Atmosfera *et al.* (2020)

El creixement turístic dels darrers anys juntament amb l'increment de la població han provocat un conjunt de desequilibris dels recursos hídrics de les Illes Balears. L'estacionalitat turística coincideix amb els períodes de major escassetat d'aigua de l'arxipèlag, el que dificulta el proveïment d'aigua a totes les Illes. D'acord amb el Pla d'Intervenció d'Àmbits Turístics (PIAT) (2020) els turistes consumeixen més aigua que els residents, s'estima que un turista consumeix 466 litres diaris quan un resident en consumeix 136,16. Actualment, a prop del 28% de les masses d'aigua de les Balears estan sobreexplotades. (Donta & Lange, 2008; PIAT, 2020). Així, han augmentat el nombre d'infraestructures -dessalinitzadores, depuradores- per tal d'obtenir recursos hídrics no convencionals. Tot i això, durant la temporada turística, algunes infraestructures tenen problemes d'insuficiència, com és el cas de les depuradores de Mallorca, les quals tenen una capacitat cabal de 589.063 m<sup>3</sup> diaris tot i que es produeixen 198.000 m<sup>3</sup> d'aigües residuals en un dia durant els mesos de major afluència turística. (Hof & Blázquez, 2015; PIAT, 2020). Pel que fa a la resta d'illes (Gràfic IV), destaca el cas de Formentera, ja que durant els mesos de temporada turística tripliquen el cabal d'aigua depurada en comparació amb la resta de l'any (Vaquer-Sunyer *et al.*, 2020).

<sup>13</sup> Veure Informe del GTM1 sobre "Atmosfera y Covid-19" ([https://www.ciencia.gob.es/stfls/MICINN/Ministerio/FICHEROS/InformeGTM\\_sobre\\_atmosfera.pdf](https://www.ciencia.gob.es/stfls/MICINN/Ministerio/FICHEROS/InformeGTM_sobre_atmosfera.pdf))

<sup>14</sup> Comisión Europea. (2019). *Acuerdo de París*. [https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris\\_es](https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_es)

#### Gràfic IV. Producció d'aigua dessalinitzada a les Illes Balears (2014-2019)



Nota: Font, Agència Balear de l'Aigua i la Qualitat Ambiental (2020)

Pel que fa al consum del sòl, cal destacar que l'ordenació territorial de l'arxipèlag balear s'ha modificat així com el turisme augmentava. De fet, gran part de les activitats turístiques que es desenvolupaven en els nuclis turístics tradicionals - la majoria situats al litoral- s'han estès (PIAT, 2020). Els nous models turístics han esdevingut un element clau per al procés de reorganització i transformació territorial les Illes i, això, ha suposat augmentar l'ús del sòl rústic per a la producció de capital turístic. El procés urbanitzador ha augmentat en un 442,5% des dels inicis de l'activitat turística a les Balears (Torres & Moranta, 2020). A l'any 2019, el 37,7% dels allotjament turístics estaven situats en sòl rústic, un percentatge que ha augmentat juntament amb l'oferta del lloguer turístic (PIAT, 2020).

El creixement turístic no només suposa una petjada ecològica elevada sinó que afecta a la capacitat de càrrega del territori balear (Bonilla *et al.*, 2008; Latorre & Del Olmo, 2011). Així, podem destacar algunes dades obtingudes de l'Institut d'Estadística de les Illes Balears (IBESTAT) que estimen que l'índex de pressió humana diari durant el mes d'agost del 2019 fou de 2.037.709 -com a màxim- i 1.841.542 persones -com a mínim- mentre que durant el mateix mes de l'any 2020 -durant la pandèmia de la Covid-19- el nombre de persones oscil·là entre 1.599.549 i 1.371.748 (IBESTAT, 2021). En aquest sentit, els estudis científics parlen de la vulnerabilitat del turisme davant la crisi socioecològica i és que dels problemes ambientals deriva també la problemàtica econòmica. Així, la demanda turística depèn directament de la qualitat ambiental de l'arxipèlag balear, d'aquesta manera, qualssevol conflicte socioecològic provocat pel creixement de la indústria turística afecta la qualitat ambiental i, al seu torn, al turisme (Gascón & Cañada, 2016; Ripple *et al.*, 2020).

## 4. RESPOSTES ALS IMPACTES DEL CREIXEMENT TURÍSTIC BALEAR

El metabolisme socioeconòmic i els conflictes ambientals generats pel creixement de la indústria turística comprometen els límits de la sostenibilitat ambiental i el benestar de les destinacions turístiques. La intensificació i les expectatives del desenvolupament de la indústria turística han motivat propostes destinades a l'augment del flux turístic i, a la diversificació dels models a les regions turistitzades. Per una banda, el creixement ha incrementat el nombre d'arribades de turistes internacionals, així com el PIB mundial i la creació de treball de les destinacions turístiques (UNWTO, 2020), a canvi d'un conjunt d'impactes que contribueixen a la crisi socioecològica (Gössling, 2002). Durant les darreres dècades, les regions turistitzades han patit els conflictes generats per la saturació turística, un fenomen que s'ha popularitzat al mateix temps que l'activitat turística s'ha intensificat. En aquest sentit, sorgeix la necessitat de plantejar mesures amb l'objectiu de reduir-ne els efectes (Raskin, 2006).

### 4.1 Respostes favorables al creixement turístic

Des de les institucions públiques i organitzacions no governamentals es proposen polítiques "pro-creixement" per afrontar la saturació turística. Així doncs, gran part de les mesures plantejades fins a dia d'avui no només són favorables al creixement turístic sinó que destaquen la necessitat de què aquest creixement sigui continu per al benestar socioeconòmic (Blanco-Romero *et al.*, 2019). En aquest marc, tant l'OMT<sup>15</sup> com el CMVT s'han posicionat a favor del creixement turístic i plantejat mesures per a la gestió turística, entre les quals destaquen la desestacionalització, la diversificació, i la descentralització (Fletcher *et al.*, 2019). Pel que fa a les institucions públiques, les mesures aplicades s'han modificat segons els factors polítics i econòmics de les diferents etapes sociopolítiques (Blanco-Romero *et al.*, 2018). Tot i això, gran part de les mesures aplicades han suposat que les Balears esdevinguessin una destinació més cara i, per tant, menys disponible per als turistes de menor poder adquisitiu (Blázquez-Salom, 2016).

Un primer conjunt de propostes tenen l'objectiu de distribuir els fluxos turístics durant els mesos de la temporada baixa, és el cas de la desestacionalització turística (Milano, 2018). Així doncs, es pretén allargar la temporada alta durant tot l'any per tal d'augmentar el nombre d'arribades turístiques i, per tant, l'oferta d'allotjament turístic anual (Hof & Blázquez-Salom, 2015). Tot i això, alguns estudis preveuen que el canvi climàtic afectarà directament l'estacionalitat de les destinacions turístiques. Les condicions climàtiques es veuran afectades per l'augment de les temperatures i, per tant, es podria allargar la temporada turística, doncs estariem parlant d'una possible desestacionalització (Amengual *et al.*, 2010).

En el cas balear, la desestacionalització va de la mà de la diversificació turística, ja que el clima s'associa a l'oferta del turisme de sol i platja. Des de les institucions públiques i les polítiques empresarials es promou una oferta més

---

<sup>15</sup> Veure la 11a edició de la Cimera de Ministres de UNWTO i WTM celebrada l'any 2017 sota el títol "Overturism: el creixement no és l'enemic; és com ho gestionem" (<https://www.unwto.org/archive/europe/unwto-wtm-ministers-summit-2017>) (UNWTO, 2017)



diversificada per tal d'allargar els mesos de la temporada turística. De fet, a l'any 2008 es creà el Consorci per a la Millora de les Infraestructures Turístiques i per al Foment de la Desestacionalització de l'Oferta de l'Illa de Mallorca conegut com Consorci Borsa d'Allotjaments Turístics, per a la promoció de la diversificació i la desestacionalització de l'oferta turística a l'illa de Mallorca (BOIB, 2008). Així doncs, un exemple clar són els patrocinis d'activitats destinades a segments turístics relacionats amb l'àmbit cultural i esportiu o l'aprovació de polítiques per augmentar el flux turístic com és el cas del nou Pla de Connectivitat de l'aeroport de Palma dut a terme per l'Agència d'Estratègia Turística de les Illes Balears (AETIB) (GOIB, 2019).

D'altra banda, la diversificació de l'oferta d'allotjament turístic ha jugat un paper clau en la promoció de les segones residències i el lloguer d'habitatges rurals aïllats per atreure un model turístic més elitista (Hof, & Blázquez-Salom, 2015). Una de les propostes més vigents per part de les institucions públiques balears tenen la finalitat de reduir el nombre de turistes de sol i platja i motivar un tipus de turista de major poder adquisitiu. És el que s'anomena turisme de "qualitat". Un concepte que ja s'utilitzava en els anys noranta (Hof & Blázquez-Salom, 2013), per a la promoció d'un model destinat als turistes de major poder adquisitiu. Els projectes de regeneració urbana i la reestructuració de zones turístiques madures estan emparats per la requalificació d'aquest tipus de turisme que estimula una major segregació espacial a partir d'un major creixement urbanístic (Blanco-Romero *et al.*, 2019; Blázquez-Salom, 2014). A més, cal sumar-hi projectes d'ampliació d'infraestructures com el de l'aeroport Son Sant Joan<sup>16</sup> o l'Autoritat Portuària de les Illes Balears que tenen l'objectiu d'atendre un major flux turístic durant els pròxims anys (Torres & Moranta, 2020).

## 4.2 El decreixement turístic com a resposta

Des dels inicis de la civilització industrial, el creixement del sistema capitalista ha estat possible degut a la capacitat energètica dels combustibles fòssils. En aquesta mateixa línia, destaca el diagnòstic de la situació energètica mundial, doncs es preveu que les energies no renovables s'esgotaran a mitjans del segle XXI -el conegut "peak oil"- a més de les conseqüències generades per l'extracció dels combustibles fòssils que no només repercuteixen a la crisi socioecològica sinó que a més, dificulten la seva gestió (Hidalgo, 2020; Sempere, 2018). En aquest escenari, palesa la necessitat d'un model energètic més sostenible, el que suposaria prioritzar una transició energètica juntament amb un canvi en el metabolisme socioeconòmic actual (Bertinat, 2016; Sempere, 2018). Tot i que actualment s'han plantejat projectes per a l'ús de les energies renovables (com és el cas del "Green New Deal"), aquestes són limitants al consum energètic actual, ja que permetrien satisfer entre un 30 i 40% de la demanda energètica actual. Per tant, una transició energètica cap a l'ús total d'energies renovables suposaria consumir menys energia i, per tant, consumir menys béns i serveis

---

<sup>16</sup> A partir del Pla de Connectivitat Aèria Mallorca 2020-2022

(Riechmann, 2019), això és un decreixement<sup>17</sup> de tots els sectors econòmics, inclòs el turístic.

El turisme no només és un dels responsables dels conflictes socioecològics sinó que paradigmàticament també n'és vulnerable (Hall, 2006). En un escenari no tan llunyà, es preveu que les variacions atmosfèriques, provocades per la crisi socioecològica, desplaçaran els fluxos turístics de l'estiu als mesos de tardor i primavera, al mateix temps que disminuirà la qualitat ambiental dels ecosistemes degut a la degradació ambiental i a l'escassetat de recursos naturals. (De Víchez *et al.*, 2019). En aquest context, les destinacions turístiques no només s'enfrontaran a una redistribució temporal sinó també espacial, atès que la pèrdua de l'atractiu del territori afectarà les preferències del turista i, per tant, la demanda turística actual canviarà (Sunyer *et al.*, 2019). Així doncs, és probable que els impactes siguin més rellevants a les regions turistitzades ja que són més vulnerables degut a la dependència socioeconòmica de la indústria turística. En aquest sentit, prioritzar el creixement turístic i, per tant, suportar el metabolisme socioeconòmic que el sustenta, no és ni serà una via per al benestar, la riquesa i el treball de les regions turistitzades (Cabrales & Márquez, 2017). A partir de les advertències, posar en dubte el creixement de la indústria turística implica plantejar una proposta de decreixement turístic que permeti aturar de créixer i alhora separar la idea de benestar social de la del creixement econòmic (Weingärtner & Martín, 2010; Fletcher *et al.*, 2019).

Durant els darrers anys, les conseqüències més visibles de la crisi socioecològica han augmentat les aportacions acadèmiques i les iniciatives activistes a favor al decreixement turístic. Aquest concepte parteix del debat global de la idea del decreixement, és a dir, de la crítica a la inviabilitat de la lògica del creixement que respon al model de desenvolupament econòmic dominant (Mosangini, 2007). En aquest sentit, el decreixement turístic no és sinònim d'un creixement econòmic negatiu si mes no, es tracta d'un conjunt d'alternatives per a la transició cap a un model més sostenible (Milano, 2017). Per tant, el decreixement turístic hauria de respondre a un canvi del model socioeconòmic que optàs per un decreixement del deteriorament ambiental (Torres & Moranta, 2020), el que implicaria tal com indica Acevedo (2016):

“dos caminos complementarios: uno de reducción que le permita ajustarse a la capacidad de carga del planeta y de los destinos, y otro de reestructuración que le lleve a convertirse en un sector verdaderamente sostenible”.

Així doncs, per desenvolupar-los calen mecanismes institucionals per dissenyar polítiques socioecològiques que tenguin l'objectiu de transformar el model turístic (Cañada & Murray, 2021).

L'estratègia de decreixement permet reaccionar davant la crisi socioecològica, ja que l'esgotament dels recursos naturals i el canvi climàtic obligaran el model econòmic a decaure en un futur cada vegada més proper (Herrero & González,

---

<sup>17</sup> El terme té els seus orígens a França i començà a guanyar més importància a partir de l'any 2002 quan la Revista Silence publicà un article sobre la qüestió del decreixement (Satrustegui, 2013).

2011). D'aquesta manera, les propostes allunyen el consum del centre del sistema i hi situen el valor de la vida i la naturalesa (Weingärtner & Martín, 2010), es tracta, de substituir els valors de la societat actual per principis com "la llibertat, la igualtat, la cooperació i l'empatia" (Sempere, 2018). Tal com indica Naredo (2013) es tracta de viure "millor amb menys", un fet voluntari que no només implica la qüestió biofísica de les bases naturals sinó també la social. Tot i això, el decreixement turístic s'entén com una via per a la transició socioecològica del sistema actual, entesa com un conjunt de propostes i pla d'accions que condueixin a un model socioeconòmic més sostenible (Acevedo, 2016; Bertinat, 2016; Fletcher *et al.*, 2018). En aquest marc, Blázquez-Salom (2014) afirma que algunes de les propostes decreixentistes a les regions turístiques estan directament relacionades amb la "freqüència dels viatges, la distància recorreguda i els mitjans de transport".

Així mateix, la qüestió del decreixement turístic s'ha introduït a l'agenda social de les Illes Balears durant les darreres dècades. Els conflictes generats pel procés de turísticització i el monocultiu turístic han motivat un debat que marca una sèrie d'objectius amb base al decreixement "en capacitat d'allotjament, afluència turística i població resident; però més especialment en consumisme i malbaratament de recursos" (Blázquez-Salom, 2006; Milano, 2019). Contràriament, i més amb la situació actual, en la qual la societat pateix una crisi socioeconòmica derivada de la crisi de la Covid-19, el terme "decreixement" no resulta gaire atractiu (Naredo, 2013). De fet, el mes de Juny del 2020, el Consell de Mallorca descartà apostar pel decreixement turístic en termes de capacitat d'allotjament<sup>18</sup> si més no, la intenció és augmentar-la amb la finalitat de facilitar la recuperació del sector turístic. D'altra banda, a l'any 2019 el Govern balear aprovà la Llei de Canvi climàtic i transició energètica, pionera en tot l'Estat espanyol. Tot i l'avanç<sup>19</sup> que suposà aprovar aquesta llei, des d'aleshores no s'han limitat polítiques pro-creixentistes per promoure el turisme ni s'han aplicat polítiques destinades al decreixement en deteriorament ambiental. La resposta dominant segueix plantejant el desenvolupament tecnològic<sup>20</sup> com la solució al problema: tecnologies destinades a la substitució dels combustibles fòssils i, així, permetre la continuïtat del creixement turístic i la maximització dels beneficis. Fins i tot, es parla del turisme sostenible -o verd- quan ja fa anys que la magnitud dels fluxos turístics impedeix la reconversió sostenible del turisme de masses i residencial (Buades, 1996).

---

<sup>18</sup>Un exemple és l'augment de places turístiques provisionals aprovat pel Consell de Mallorca ([https://www.arabalears.cat/economia/consell-mallorca-descarta-decreixement-turistic\\_1\\_1045890.html](https://www.arabalears.cat/economia/consell-mallorca-descarta-decreixement-turistic_1_1045890.html))

<sup>19</sup> Algunes organitzacions ecologistes com Terraferida s'han oposat han criticat l'aprovació d'aquesta llei arrel de la permissió de polítiques pro-creixentistes de cara al turisme (Terraferida, 2019)

<sup>20</sup> A més, aquests plantejaments estan recolzats per polítiques com el Protocol de Kyoto que emparen la continuïtat de les dinàmiques del sistema capitalista (Swyngedouw, 2011).

## 5. CONCLUSIONS

La crisi civilitzadora no és cosa del futur sinó que, al contrari, hi és ben present: ja s'han iniciat diversos processos transformadors que s'inscriuen a la crisi socioecològica i que apunten cap a un col·lapse social. Aquesta situació requereix qüestionar i reconvertir les dinàmiques del model socioeconòmic que defineixen la nostra manera insostenible de relacionar-nos amb les bases naturals de la Biosfera. Si bé, qualssevol activitat econòmica que realitzam com a societat té lloc a la Biosfera, cal identificar aquelles activitats o sectors econòmics que més contribueixen a la crisi socioecològica. En aquest sentit, destaca el turisme que s'accentua a les regions turístiques precisament per la seqüència d'impactes socioecològics que acumula any rere any. Des de la convicció de què la societat encara hi és a temps, es requereixen mecanismes i propostes per actuar. Ja és hora de què els reptes socioecològics formin part de les agendes socio-polítiques i que no es deixi passar, una vegada més, l'oportunitat d'actuar.

El cas de les Illes Balears, com a regió turísticada, es planteja en aquest treball com un possible punt de partida per abordar el creixement (econòmic), un factor clau que visibilitza els nexes d'unió entre la crisi socioecològica i el turisme. Lluny d'una visió monetària, es planteja una anàlisi econòmica a partir d'una perspectiva alternativa basada en el component biofísic d'una regió turísticada, en aquest cas, les Illes Balears, on el creixement de la producció del capital turístic exigeix de cada vegada una demanda major de materials i energia. En aquest sentit, la societat illenca no ens podem permetre la continuïtat d'aquest model turístic. Si bé, cal planificar noves mesures i revisar les que es plantegen per tal de reflexionar i consensuar una planificació coherent amb la situació actual.

Tot i que ja hi ha un consens social sobre la necessitat d'una estratègia per a la reconversió d'un model turístic més just, la majoria de les mesures plantejades per actors del sector turístic -tant institucionals com privats- no només resulten esser superficials sinó que la gran majoria són pro-creixentistes. El tracte sobre la relació entre el creixement i el medi ambient ha canviat d'ençà que s'aborda la sostenibilitat amb la dinàmica del sistema econòmic hegemònic (Gómez-Baggethun & Naredo, 2015). En aquest sentit, des de les institucions públiques es situa el creixement turístic com un possible motor de canvi sense tenir en compte a costa de què i en benefici a qui. Naredo (2010) afirmava que és el "mediambientalisme banal" que normalitza viure amb deteriorament ecològic. Així, aquestes mesures instrumentalitzen la sostenibilitat per tal de promoure un creixement turístic verd -o blau o circular- a partir de la privatització d'espais públics, com és el cas d'algunes zones del litoral balear o de la proliferació de segones residències a les zones rurals de les Illes (Hof, & Blázquez-Salom, 2015), fet que afavoreix un procés de gentrificació que substitueix la classe social de menor poder adquisitiu, sigui turista o resident. Això implica basar el progrés social de les regions turístiques en el consum il·limitat de recursos naturals i no reconèixer els límits físics del les Illes.

Aquesta creença no només s'allunya de la qüestió socioecològica sinó que el risc que suposa la falta de mesures reals pot agreujar més la crisi socioecològica i

dificultar una possible futura adaptació. I és que en un futur no tan llunyà hi haurà menys recursos naturals i un major deteriorament ambiental que afectaran negativament al medi ambient de les regions turitzades i, per tant, l'atractiu del territori de cara al sector turístic. En aquest sentit, continuar amb la premissa del creixement a partir de més places d'allotjament turístic, més turistes, majors infraestructures, etc, compromet la base de recursos i energia de l'arxipèlag i, per tant, el benestar social dels illencs. Així, es preveu un escenari de decreixement futur que serà imposat pels límits biofísics. En aquest context, sorgeixen respostes no-creixentistes que proposen una estratègia de decreixement turístic; més enllà de la importància de com el sector turístic contribueix en les variacions del creixement de les economies, es planteja a costa de què creix. Per tant, una estratègia de decreixement turístic fa referència al decreixement en termes de deteriorament ambiental, això és en reducció del consum de recursos i en emissió de residus. Així doncs, palesa la necessitat del desenvolupament d'estratègies de decreixement turístic que tinguin l'objectiu de reconvertir el metabolisme socioeconòmic actual i ajustar-lo als límits físics del planeta. És important tenir en compte que el decreixement és voluntari per tal de no confondre'l amb qualsevol recessió com l'actual. Tot i les conseqüències de la crisi de la Covid-19 cal destacar que és un exemple més de què la via del decreixement és possible.

Avui, plantejar la dinàmica del creixement (econòmic) i les seves conseqüències, suposa també reflexionar sobre la normalització de la necessitat del creixement econòmic com l'única forma de model possible. I aquest fet és implícit a la velocitat de la societat postmoderna i com aquesta influeix en les activitats que desenvolupam. En aquest sentit és interessant l'aportació d'Herrero (2007) quan diu que "en el turisme industrial el camí no existeix, només importa la destinació" i això, ens fa més vulnerables perquè impedeix fer-nos càrrec dels límits biofísics i valorar les relacions de la societat amb la Biosfera. La crisi de la Covid-19 ens ha demostrat que les economies dependents del sector turístic són més fràgils i com aquests mateixos models de creixement econòmic requereixen de cada vegada una major acceleració (Fletcher *et al.*, 2020).

Ja hem vist el que li passa a la societat del creixement sense créixer. En aquest sentit, cal parlar de l'augment de "vulnerabilitat" que han presentat les Balears - com la majoria de les regions turitzades- davant la pandèmia de la Covid-19. Tal com afirmen Cañada i Murray (2020) "la vulnerabilitat no és un atribut social sinó una construcció sociopolítica que limita les capacitats de resposta davant amenaces sistèmiques". Per tant, cal una resposta política i replantejar la situació de normalitat abans de la crisi de la Covid-19 per tal de preveure situacions de major vulnerabilitat. Tot i això, l'aturada d'activitats com la turística ha permès veure que gran part dels conflictes socioecològics han minvat.

Tot i aquestes consideracions finals, sorgeix la necessitat de fer una reflexió: cal anar més enllà perquè ens hi jugam molt. Tenim l'oportunitat d'encaminar la societat en un horitzó més just i sostenible en termes ambientals per tal d'afrontar la crisi civilitzadora, sabem cap on anam, per ventura ara només falta el propòsit.

## 6. BIBLIOGRAFIA

Acevedo, R. M. (2016). Decrecimiento y turismo: el papel del sector turístico en la extralimitación planetaria. La necesidad de un cambio de modelo puesto al día. *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo*. 79-90.

Alomar, G. (2014). *El turisme agreuja la insostenibilitat ecològica del sistema capitalista*. Tot Inclòs. <https://totinclos.noblogs.org/impactes/recursos/>

Amengual A., Homar, V., Romero, R., Alonso, S., & Ramis, C. (2010) Projeccions del potencial turístic per al Sistema Integral Platja de Palma. *IMEDEA (CSIC-UIB)*.

Andreu, N., Blázquez-Salom, M., López, S., Mas, L., Mateu, J., Morell, F. & Truyols, G. (2003a). El quart boom? Tendències de consum de recursos naturals a les Illes Balears. *Revista de geografia*, 61-77.

Andreu, N., Blázquez-Salom, M., López-Rodríguez, S., Mas, L., Mateu, J., Morell, F., Murray, I. & Truyols, G.. (2003b). La Mesura de la sostenibilitat del turisme a les Illes Balears: La medida de la sostenibilidad del turismo en las Illes Balears.

Artigues A.A., Bauzá A., Blázquez-Salom M., González, J. Rullan O., Vives S., Yrigoy I. (Grup d'Investigació en Sostenibilitat i Territori), 2013, "La profundización de la vía urbano-turística-financiera en Palma (2007-2011) : políticas y materialización en tiempos de crisis". Observatorio Metropolitano de Madrid (eds.). Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis. Madrid : Traficantes de Sueños, pp. 355-388.

Barceló, N., & Murray, I. (2002). Caminant cap a la sostenibilitat a les Illes Balears. *Pissarra*.  
[http://ibdigital.uib.es/greenstone/sites/localsite/collect/pissarra/index/assoc/Pissarra/\\_2002\\_n0/109\\_p016.dir/Pissarra\\_2002\\_n0109\\_p016.pdf](http://ibdigital.uib.es/greenstone/sites/localsite/collect/pissarra/index/assoc/Pissarra/_2002_n0/109_p016.dir/Pissarra_2002_n0109_p016.pdf)

Bertinat, P. (2016). Transición energética justa: pensando la democratización energética. *Friedrich-Ebert-Stiftung*.

Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., Morell, M., & Fletcher, R. (2019). Not tourism-phobia but urban-philia: understanding stakeholders' perceptions of urban touristification. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83, 2834, 1–30. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2834>

Blanco-Romero, A. (2019). Decrecimiento turístico. *Alba-Sud*, 12/01/2021

Blanco-Romero A., Blázquez-Salom M., Murray I., Fletcher R. (2018). Tourism and Degrowth: Impossibility Theorem or Path to Post-Capitalism? *Undisciplined Environment*.

Blázquez-Salom, M. (2006). Calmar, contenir i decreixer. Polítiques provades (1983-2003) i possibles de planificació urbanística. *Territoris*, 6, 161-174.

Blázquez-Salom, M. (2016). "Per on decreixer turísticament? Una alternativa ecosocialista". Alba Sud. <http://www.albasud.org/blog/ca/883/per-on-decr-ixer-tur-isticament-una-alternativa-ecosocialista>

Blázquez-Salom, M. & Murray, I. (2010). Una geohistoria de la turistització de las Islas.

Blázquez-Salom M., Murray I., Artigues A.A. (2011). La balearització global. El capital turístic en la minoració e instrumentació del Estado. *Investigaciones Turísticas*. 2, 1-28

Blázquez-Salom, M. (2011). Gentrificación y cerramiento del suelo rústico. Poner puertas al campo en la Islas Baleares.

Blázquez Salom, M. (2014). Un pulso por el decrecimiento urbano-turístico. *Via. Tourism Review*, (6).

Blazquez Salom, Macia & Yrigoy, Ismael & Artigues-Bonet, Antoni-Albert. (2014). La planificació territorial i la reconversió de zones turístiques madures a les Illes Balears en l'actual crisi. 10.13140/2.1.3009.7927.

BOIB. (2020). *Memòria justificativa Pla d'Intervenció en àmbits turístics de Mallorca (PIAT)* (N.o 126). <https://pterritorial.conselldemallorca.cat/piat>

Buades, J., & Boades, J. (1996). El turismo como modelo de industrialización: una guía de costes ecológicos y sociales en el Mediterráneo. *Ecología política*, 51-60.

Cabrales, O. & Márquez, F. (2017). El buen vivir y el no consumo como modelos de desarrollo desde la perspectiva de la bioética global. *Revista latinoamericana de bioética*, 17(1), 168-183. <http://dx.doi.org/10.18359/r/bi.1726>

Cañada, E. & Milano, C. (2019). *Claus per pensar el turisme a la Mediterrània*. El turisme en la geopolítica de la Mediterrània.

Cañada, E., & Murray, I. (2021). Turistificació confinada. *#TourismPostCOVID19 Turistificació Confinada*. *Alba-sud*, 7, 5–82.

Consell Econòmic i Social (2019): "Memòria del CES. Sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears 2017", Palma (Mallorca): Consell Econòmic i Social de les Illes Balears. Disponible en: [http://ces.caib.es/www/cd\\_memoria2019/pdf\\_/pdf/memoria-completa-2019.pdf](http://ces.caib.es/www/cd_memoria2019/pdf_/pdf/memoria-completa-2019.pdf). Consultat el 10 d'Abril de 2021.

De Vílchez, P., Torres, C., Jordà, G., Rita, J., Miranda, M.A., Vaquer, R., Canals, V.J. & Cladera, A. (2019). "El canvi climàtic i les Illes Balears. Canvis, impactes i propostes d'acció". En Estudi sobre la prospectiva econòmica, social i mediambiental de les societats de les Illes Balears a l'horitzó 2030 (H2030), Palma (Mallorca): Consell Econòmic i Social de les Illes Balears.

Direcció General d'energia i canvi climàtic, Conselleria de transició energètica, Memòria democràtica, & Sectors productius. (2020). *Inventari d'emissions de contaminants a l'atmosfera de les Illes Balears*. [http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/inventari\\_emissions\\_contaminants\\_atmosferics\\_a\\_les\\_illes\\_balears-10452/#inventariIB](http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/inventari_emissions_contaminants_atmosferics_a_les_illes_balears-10452/#inventariIB)

Donat, C. (2018). La gentrificació i el problema de l'habitatge a Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (60), 0114-129.

Dot Jutgla, E., Pallares-Barbera, M., & Casellas, A. (2012). Gentrificació productiva, desindustrialització i relocalització industrial. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, (73), 27-52.

Ecologistas en Acción. (2008). *Turismo y cambio climático*. <https://www.ecologistasenaccion.org/17885/turismo-y-cambio-climatico/>

Fletcher, R., Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M. & Murray, I. (2018). Tourism and Degrowth: Impossibility Theorem or Path to Post-Capitalism? 8/4/2018. *Entitlecollective*.

Fletcher, R., Murray Mas, I., Blanco-Romero, A., & Blázquez-Salom, M. (2019). Tourism and degrowth: an emerging agenda for research and praxis. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1745-1763.

Fletcher, R., Murray, I., Blázquez-Salom, M., & Blanco-Romero, A. (2020). Turismo, decrecimiento y la crisis del COVID-19. *Alba sud*. <http://www.albasud.org/noticia/es/1196/turismo-decrecimiento-y-la-crisis-del-covid-19>

Fundació Iniciatives del Mediterrani, Palma XXI, & Tramuntana XXI. (2019). *Capacitat de càrrega turística. Estudi al centre històric de Valldemossa*. <https://tramuntanaxxi.com/wp-content/uploads/2015/12/Capacitat-carrega-turistica-Valldemossa.pdf>

Gascón, J., & Cañada, E. (2016). *Turismo residencial y gentrificación rural*. Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural & Foro de Turismo Responsable. [http://www.pasosonline.org/Publicados/pasosoedita/PSEedita\\_16\\_Definitivo\\_e-book.pdf#page=7](http://www.pasosonline.org/Publicados/pasosoedita/PSEedita_16_Definitivo_e-book.pdf#page=7)

Govern de les Illes Balears. (2019, 9 octubre). El nou Pla de Connectivitat de l'aeroport de Palma proposa obrir o potenciar 29 rutes internacionals, entre elles Nova York i Toronto. <http://www.caib.es/pidip2front/jsp/ca/fitxa-convocatoria/strongel-nou-pla-de-connectivitat-de-l39aeroport-de-palma-proposa-obrir-o-potenciar-29-rutes-internacionals-entre-elles-nova-york-i-torontostrong>

Ginard, X. y Murray, I. (2015): "El metabolismo socioeconómico de las Islas Baleares, 1996– 2010". En Carpintero, O. (Dir.): El metabolismo económico regional español, Madrid: FUEM Ecosocial, pp. 307–383.



Ginard-Bosch, J., Ramos-Martin, J. & Murray, I. (2015). El metabolismo energético de las Islas Baleares (1986-2012). Del turismo de masas a la crisis financiero-inmobiliaria. 10.13140/RG.2.1.5188.8089.

Gómez-Baggethun, E., & Fernández, M. (2020). Comunidades anfitrionas frente al overtourism: un estudio comparado entre San Martín de los Andes (Argentina) y Toledo (España). In *Sostenibilidad turística: overtourism vs undertourism* (pp. 307-318). Societat d'Història Natural de les Balears.

Gómez-Baggethun, E., & Naredo, J. M. (2015). In search of lost time: the rise and fall of limits to growth in international sustainability policy. *Sustainability Science*, 10(3), 385-395. DOI 10.1007/s11625-015-0308-6

González, F. G. (2017). La investigación en el ámbito del turismo sostenible. Claves para entender el turismo de hoy.

Gössling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global environmental change*, 12(4), 283-302.

Gotham, K. F. (2005). Tourism gentrification: The case of new Orleans' vieux carre (French Quarter). *Urban studies*, 42(7), 1099-1121.

Hall, C. M. (2006). Tourism urbanization and global environmental change. *Tourism and global environmental change: Ecological, economic, social and political interrelationships*, 142e156.

Herrero, Y., & González, L. (2011). Decrecimiento justo o barbarie. *Revista*, 12-14.

Herrero, Y. (2020). Apuntes para repensar la vida en tiempos de emergencias. *Libre pensamiento*, (103), 53-62.

Hidalgo, C., Palacios, A., & Barrado, D. (2020). El comportamiento del turismo internacional con motivación cultural. El caso de las ciudades medias y pequeñas española overtourism? *Sostenibilidad Turística: Overtourism vs Undertourism*; Pons, GX, Blanco-Romero, A., Navalón-García, R., Troitiño-Torralba, L., Blázquez-Salom, M., Eds.

Higgins-Desbiolles, F., Carnicelli, S., Krolkowski, C., Wijesinghe, G., & Boluk, K. (2019). Degrowing tourism: rethinking tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1926-1944.

Hof, A., & Blázquez-Salom, M. (2013). The linkages between real estate tourism and urban sprawl in Majorca (Balearic Islands, Spain). *Land*, 2(2), 252-277.

Hof, A., & Blázquez-Salom, M. (2015). Changing tourism patterns, capital accumulation, and urban water consumption in Mallorca, Spain: a sustainability fix?.

IBESTAT. (2021). *Màxim i mínim mensual de l'Indicador de Pressió Humana per mes i illa*. [https://www.caib.es/ibestat/estadistiques/e91ffb58-6bdd-457c-bd25-ed2a201f57ae/218ffbad-7444-48b5-a4c0-89a12d1c510d/ca/l106001\\_1004.px](https://www.caib.es/ibestat/estadistiques/e91ffb58-6bdd-457c-bd25-ed2a201f57ae/218ffbad-7444-48b5-a4c0-89a12d1c510d/ca/l106001_1004.px)

Latorre, F. M. F., & Del Olmo, F. D. (2011). Huella ecológica y presión turística socio-ambiental: aplicación en Canarias. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (57), 147-174.

Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., ... & Wilcox, L. J. (2021). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment*, 244, 117834.

Lenzen, M., Sun, Y. Y., Faturay, F., Ting, Y. P., Geschke, A., & Malik, A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*, 8(6), 522-528.

Llei 1/1991, de 30 de Gener, d'espais naturals i de règim urbanístic de les àrees d'especial protecció de les Illes Balears. (1991). Butlletí Oficial de les Illes Balears, 031. <http://boib.caib.es/pdf/1991/19910309-31.pdf>

Llei 2/1999, de 24 de Març, general turística de les Illes Balears. (2008). Butlletí Oficial de les Illes Balears, 147. <http://boib.caib.es/pdf/2008147/mp4.pdf>

Llei 2/2013, de 29 de Maig, de protecció i ús sostenible del litoral. (2013). Butlletí Oficial de l'Estat, 129, 40691-40736. <https://www.boe.es/eli/es/l/2013/05/29/2>

Llei 6/2017, de 31 de juliol, de modificació de la Llei 8/2012, de 19 de juliol, del turisme de les Illes Balears, relativa a la comercialització d'estades turístiques en habitatges. <https://www.boe.es/eli/es-ib/l/2017/07/31/6>

López Santillán, Á. A., & Marín Guardado, G. (2010). Turismo, capitalismo y producción de lo exótico: una perspectiva crítica para el estudio de la mercantilización del espacio y la cultura. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, 31(123), 219-260.

Llull, M. (2020). El Consell de Mallorca descarta apostar pel decreixement turístic. *AraBalears*. [https://www.arabalears.cat/economia/consell-mallorca-descarta-decreixement-turistic\\_1\\_1045890.html](https://www.arabalears.cat/economia/consell-mallorca-descarta-decreixement-turistic_1_1045890.html)

Mansilla, J. (2019). Turismo y gentrificación. La reestructuración social, económica y espacial de tres ciudades de Europa y América Latina. *Tendencias Sociales*. 5. 10.5944/ts.4.2019.25254.

Marilles Foundation. (2021). *Informe Mar Balear*. <https://www.informemarbalear.org/wp-content/uploads/2021/03/imb-n-de-places-turistiques-cat.pdf>

Mestre, M. L. R., & Salom, M. B. (2017). De colònia d'estiueig a resort turistico-residencial. Gentrificació turística de petits nuclis costaners al litoral d'Artà (Mallorca). *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 107-133.

Milano, C. (2017). Turismofobia: cuando el turismo entra en la agenda de los movimientos sociales. *Marea urbana*, 1.

Milano, C. (2018). Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551-564.

Milano C., Cheer J.M. & Novelli M. (2019). Overtourism: Excesses, Discontents and Measures in Travel and Tourism.

Mosangini, G. (2007). Decrecimiento y cooperación internacional. Col· lectiu d'Estudis sobre Cooperació i Desenvolupament, <http://www.rebelion.org/noticia.php>.

Murray, I., Rullan, O., & Blázquez, M. (2005). Las huellas territoriales de deterioro ecológico. El trasfondo oculto de la explosión turística en Baleares. *Scripta Nova*, 9(199), 15.

Murray, I., Blázquez-Salom, M., & Pons, A. (2008). La explosión turística en las Islas Baleares (1956-2000): Cambios de uso del suelo y metabolismo socioeconómico. *El paisaje en perspectiva histórica: formación y transformación del paisaje en el mundo mediterráneo. Instituto Fernando el Católico*, 351-375.

Murray, I. (2005). El pisotón ecológico (y empresarial) en las Islas Baleares. *Medio ambiente y comportamiento humano*, 6(2), 123-166.

Murray, Ivan & Buades, Joan. (2010). Emissions GEH (Gasos d'Efecte Hivernacle) de les illes Balears. La contribució regional a la pertorbació climàtica.

Murray I. (2012). Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística. Repositori Institucional UIB. <http://hdl.handle.net/11201/2876>

Murray, I. (2015): Capitalismo y turismo en España : del 'milagro económico' a la 'gran crisis', Barcelona: Alba Sud.

Naredo, J.M. (2004). S2 Diagnóstico sobre la sostenibilidad: la especie humana como patología terrestre.

Naredo, J.M. (2010) Las raíces económicas del deterioro ecológico y social. Más allá de los dogmas. Siglo XXI, Madrid.

Naredo, J.M. (2010). Urbanismo, territorio y paisaje / Entrevistado por José Fariña. Blog de José fariña. <https://elblogdefarina.blogspot.com/2010/07/entrevista-jose-manuel-naredo.html>

Naredo, J.M. (2013). Reflexiones sobre la bandera del decrecimiento. *Documentación social*, (168), 35-52.

Naredo J.M. (2002). Economía y sostenibilidad: la economía ecológica en perspectiva. *Revista Latinoamericana*.

Ramis, M. À. C., & Llinás, M. S. (2014). El papel del clima en la estacionalidad turística y la configuración de productos turísticos emergentes. El caso de Mallorca. *Cuadernos de turismo*, (33), 15-30.

Ramis, M. (2021). Y después de todo esto, ¿qué? #TourismPostCOVID19 *Turistificación Confinada*, 7

Raskin P., (2006). The Great Transition Today: A Report from the Future. (Boston: Tellus Institut) [https://greattransition.org/archives/papers/The\\_Great\\_Transition\\_Today.pdf](https://greattransition.org/archives/papers/The_Great_Transition_Today.pdf)

Riechmann, J. (2018). *Autoconstrucción: la transformación cultural que necesitamos*. Los Libros de la Catarata.

Riechmann, J. (2019). Capitalismo verde:: no (tampoco como Green New Deal), sino ecosocialismo (descalzo). *Nuestra bandera: revista de debate político*,(244), 189-199.

Ripple, William & Wolf, Christopher & Newsome, Thomas & Barnard, Phoebe & Moomaw, William & Moura, Claudio & al, et. (2020). World Scientists' Warning of a Climate Emergency. *BioScience*. 70. 8-12.

Fletcher R., Murray, I., Blanco-Romero, A. & Blázquez-Salom, M. (2019) Tourism and degrowth: an emerging agenda for research and praxis, *Journal of Sustainable Tourism*, 27:12, 1745-1763, DOI: [10.1080/09669582.2019.1679822](https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1679822)

Rico, A., Martínez-Blanco, J., Montlleó, M., Rodríguez, G., Tavares, N., Arias, A., & Oliver-Solà, J. (2019). Carbon footprint of tourism in Barcelona. *Tourism Management*, 70, 491-504.

Rullan, O. (1999). Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares (1955-2000). *Estudios geográficos*. Madrid. 403-442.

Rullan, O. (2011). La regulación del crecimiento urbanístico en el litoral mediterráneo español. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 43(168), 279-297.

Rusca-Mestre, M. L. & Blázquez-Salom, M. (2017). De colònia d'estiueig a resort turisticoresidencial. Gentrificació turística de petits nuclis costaners al litoral d'Artà (Mallorca). *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 107-133.

Satrustegui, K. U. (2013). Decrecimiento y buen vivir¿ paradigmas convergentes? Debates sobre el postdesarrollo en Europa y América Latina. *rEviSta dE Economía mundial*, (35), 197-216.

Sempere, J. (2018). Las cenizas de Prometeo. Transición energética y socialismo. Barcelona, Pasado y Presente.

Sharpley, R. (2009). *Tourism development and the environment: Beyond sustainability?*. Earthscan.

Sociedad de Tasación. (2021). *Informe Completo de Tendencias del Sector Inmobiliario*. <https://www.st-tasacion.es/es/informe-completo-tendencias-vivienda-nueva.html>

Svampa, M. (2018). Imágenes del fin: Narrativas de la crisis socioecológica en el Antropoceno. *Nueva Sociedad*, (278), 151.

Swyngedouw, E. (2011). ¿ La naturaleza no existe! La sostenibilidad como síntoma de una planificación despolitizada/Nature does not exist! Sustainability as Symptom of a Depoliticized Planning. *Urban*, (01), 41-66.

Terraferida. (2019). *Setmana Global d'Acció pel Clima i la Terra*. <https://terraferida.cat/category/canvi-climatic/>

Terraferida. (2021, 23 enero). *L'oferta legal a Mallorca ja supera les 408.000 places turístiques* [Comunicat de premsa]. [https://terraferida.files.wordpress.com/2021/01/ndp\\_places\\_turistiques\\_1908\\_2020.pdf](https://terraferida.files.wordpress.com/2021/01/ndp_places_turistiques_1908_2020.pdf)

Torres, C. i Moranta, J. (2020). La emergencia climática en economías turistizadas: la necesaria transición económica, ecológica y social como base para una mitigación efectiva. *Revista de Economía Crítica*, 30, segon semestre de 2020, ISSN 2013-5254.

World Tourism Organization (UNWTO); Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality; NHTV Breda University of Applied Sciences; and NHL Stenden University of Applied Sciences (2018), 'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284420070>

Valdivielso, J., Salvà, A., Adrover, J., & Moranta, J. (2017). El lloguer turístic: de l'economia col·laborativa a la mercantilització de l'habitatge. *Tot Inclòs*. <https://totinclous.noblogs.org/desgovern/mercantilitzacio-habitatge/>

Valdivielso, J., & Adrover, J. (2021). Turismocracia: la vulnerabilidad organizada. *Alba Sud*. <http://www.albasud.org/noticia/es/1301/turismocracia-la-vulnerabilidad-organizada>

Vaquer-Sunyer, R., Barrientos, N., Calvo, J., ABAQUA, EMAYA & Calvià 2000. (2021). Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR). *Informe Mar Balear 2021* <https://informemarbalear.org/es/presiones/imb-depuradores-esp.pdf>

Vaquer-Sunyer, R., Barrientos, N., Moranta, J. & Valdivielso, J. (2021) Nombre de turistes i de places turístiques. *Informe Mar Balear 2021*. <https://www.informemarbalear.org/wp-content/uploads/2021/03/imb-n-de-places-turistiques-cat.pdf>

Vaquer-Sunyer, R., Barrientos, N., Calvo, J. (2021). Plantas desalinizadoras: volumen de agua potable producida y vertidos de salmuera. *Informe Mar Balear*

2021. <https://informemarbalear.org/es/pressions/imb-pressions-dessaladores-esp.pdf>

Vives S. (2014). Què és la gentrificació i per què la necessita el turisme?. Tot Inclòs.

Wachsmuth, D. & Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50(6), 1147-1170.

Weingärtner, J., & Martín, M. M. (2010). Poner la vida en el centro: respuestas del ecofeminismo y del decrecimiento a la UE. Disponible en URL: <http://www.ecologistasenaccion.es/article16371.html>.

UNWTO. (2017). *Overturism: el creixement no és l'enemic; és com ho gestionem*. <https://www.unwto.org/archive/europe/unwto-wtm-ministers-summit-2017>

UNWTO. (2019). *International Tourism Highlights*. Madrid. <tps://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284421152>

Yrigoy, I. (2017). Airbnb en Menorca: ¿ Una nueva forma de gentrificación turística? Localización de la vivienda turística, agentes e impactos sobre el alquiler residencial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21.