



**Universitat de les
Illes Balears**

Título: *La producción turística del espacio (siglos XX-
XXI): Estudio de la zona noroccidental de la Bahía de Alcúdia*

NOMBRE AUTOR: Daniel Rodríguez Ariza

DNI AUTOR: 41538361-Q

NOMBRE TUTOR: Macià Blazquez Salom

Memòria del Treball de Final de Grau

Estudis de Grau de Geografia

Paraules clau GGEO

de la

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS

Curs Acadèmic 2013-2014

Cas de no autoritzar l'accés públic al TFG, marqui la següent casella:

Índice

1. Lista de figuras.....	pág. 3
2. Resumen.....	pág. 4
3. Introducción.....	pág. 5
4. Desarrollo.....	pág. 5
5. Resultados y discusión.....	pág. 7
5.1- Análisis de la situación pre-turística en el ámbito de estudio (finales siglo XIX-1950).....	pág. 7
5.1.1- Contexto histórico.....	pág. 7
5.1.2- Actividades económicas que colonizan el ámbito.....	pág. 8
5.1.3- Primeros proyectos urbanísticos que darán forma al futuro espacio turístico.....	pág. 9
5.2- Consolidación económico-política-turística.....	pág. 11
5.2.1- Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional.....	pág. 12
5.2.2- Formas de financiamiento de los establecimientos del primer boom turístico.....	pág.13
5.2.3. El Papel de los “colonizadores turísticos”: Los turoperadores.....	pág. 13
5.2.4. El papel de los “colonizadores turísticos” locales.....	pág.14
5.3- Situación de la oferta turística en el ámbito hasta principios de la década de los años 70.....	pág. 15
5.4- Etapa de consolidación turística desde 1974 hasta la Actualidad.....	pág. 17
5.4.1. Antropización territorial (turística y residencial).....	pág. 18
5.4.2. Zonificación de los ámbitos de estudio.....	pág. 23
5.4.3. De la planificación turística y territorial del sector privado al público.....	pág. 25
5.5.- Situación de la oferta turística en el ámbito desde 1974 hasta nuestros días.....	pág. 28
5.5.1. Modelo de propiedad de la oferta turística.....	pág. 32
5.5.2. Modelo de gestión de la oferta turística.....	pág.32
6. Conclusiones.....	pág. 33
7. Referencias bibliográficas.....	pág. 35

1. Lista de figuras

Figura 1: Foto aérea Can Picafort 1956

Figura 2: Foto aérea Puerto de Alcúdia 1956

Figura 3: Foto aérea Playas de Muro 1956

Figura 4: Mapa hoteles propiedad de pequeñas compañías “autóctonas”

Figura 5: Mapa expansión hotelera Can Picafort (1950-1970).

Figura 6: Mapa expansión hotelera *Can Picafort* (1950-1990).

Figura 7: Foto aérea Puerto de *Alcúdia* 1989

Figura 8: Foto aérea Playas de Muro 1989

Figura 9: Foto aérea Can Picafort 2002.

Figura 10: Foto aérea Can Picafort 2010.

Figura 11: Suelo antropizado Puerto de *Alcúdia*.

Figura 12: Suelo antropizado Playas de Muro.

Figura 13: Mapa usos del suelo *Can Picafort* 2012.

Figura 14: Mapa usos del suelo Puerto de *Alcúdia* 2015.

Figura 15: Mapa usos del suelo Playas de Muro 2015.

Figura 16: Mapa Planes Parciales *Can Picafort* 2012.

Figura 17: Mapa adecuación modelo turístico *Can Picafort* 2012.

Figura 18: Mapa de expansión hotelera *Can Picafort* (1950-2012)”.

Figura 19: Mapa proporción suelo antropizado zona noroccidental Bahía de *Alcúdia*.

Figura 20: Mapa establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Can Picafort.

Figura 21: Mapa Establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de *Can Picafort* (2012).

Figura 22: Mapa Establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Puerto de *Alcúdia* (2015).

Figura 23: Mapa Establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Playas de Muro (2015).

Figura 24: Mapa hoteles gestionados por TUI AG en *Can Picafort* (2012).

2. Resumen

El turismo es la actividad económica que ha desarrollado, estructurado, organizado y consolidado en mayor medida el territorio de la zona noroccidental de la Bahía de *Alcúdia*, la cual es perteneciente a una de las regiones turísticas más importantes de Europa, las Islas Baleares. Esta actividad se ha desarrollado en oleadas constructivas diferenciadas por condicionantes económicos, políticos, tecnológicos, legislativos y medio ambientales. El fruto de este proceso es una gran transformación del litoral, explotado de forma intensiva en el periodo estival.

El estudio del *tempo* en que se producen las oleadas desarrollistas de los establecimientos turísticos, -así como el propio análisis de la oferta en la actualidad de alojamiento- y posteriormente de residencialización, serán puntos clave de este trabajo, ya que la relación histórica de los diferentes pilares que intervienen es fundamental para entender los procesos dados. La iniciativa en el impulso, expansión, consolidación y madurez turística ha dado un giro gracias a las nuevas lógicas económicas globales. Todos los procesos de “turistización”, así como los posteriores de “residencialización” y “resortorización” han dejado la huella de lo que es el turismo en estos destinos.

Se puede concluir de forma general, que sin el apoyo de Estados Unidos, el régimen franquista no hubiera conseguido atraer a turistas internacionales en una situación económica muy complicada del país. De forma más específica, objetivamente estos destinos son de desarrollo de los años 60 y principios de los 70, en mayor medida *Can Picafort*, mientras que de una forma un poco más tardía se desarrollan los establecimientos de alojamiento en Puerto de *Alcúdia* (años 70 y 80) y por último en Playa de Muro (años 80-90). Además, es el hotel el establecimiento que se encuentra más extendido en estas zonas, a pesar de que en *Can Picafort* sea en menor medida que en Puerto de *Alcúdia* y Playa de Muro.

En cuanto a la planta hotelera, se considera que la reinversión de los capitales preexistentes, la ayuda oficial mediante el crédito hotelero y las inversiones extranjeras fueron los motores económicos que permitieron que se llevara a cabo su desarrollo (Murray, 2012). El papel de los capitalistas locales en la iniciativa de inversión turística es importante en *Can Picafort*, a pesar de que no hay datos que demuestren el posible apoyo de los operadores turísticos extranjeros, sin ayuda de los cuales no habría sido posible lograr este desarrollo.

La planificación era inexistente hasta que se introdujeron figuras de planeamiento, una vez la producción turística del espacio era evidentemente muy agresiva y desordenada.

La gran cantidad de información que se entiende de necesidad a tratar, para unos límites tan reducidos, hace extremadamente importante el trabajo de concisión. Debido a esto, así como la complejidad de tratar toda la información necesaria para los tres destinos, se ha utilizado como destino piloto (de más detalle y de referencia, *Can Picafort*), aunque se ha intentado tratar y representar la información de los otros destinos lo más detallada posible.

Ha sido de vital importancia para la realización de este trabajo la gran cantidad de información almacenada en la *magnum opus* del Dr. Ivan Murray (“*Geografies del Capitalisme Balear*”), sin la cual no habría sido posible realizar este tipo de trabajo.

Para realizar este trabajo se ha utilizado gran cantidad de recursos digitales, la fotointerpretación, trabajo de campo, o herramientas de análisis espacial digital. El utilizar estos recursos para representar resultados de la investigación ha sido laborioso, ya que el procesamiento, la plasmación, la interpretación y análisis de la información espacial utilizando sistemas de información geográfica conlleva un gasto de tiempo importante debido al grado de detalle empleado para localizar de la manera más exacta posible toda la información al alcance. En todo caso, se entiende que es la manera más efectiva para llegar al objetivo de esclarecer las hipótesis de este trabajo.

3. Introducción

Durante el siglo XX se han producido múltiples procesos y transformaciones tecnológicas, económicas, turísticas, legislativas, territoriales, o políticas muy aceleradas en el tiempo y estrechamente ligadas entre ellas, que sirven para explicar el crecimiento de los núcleos urbanos de la zona noroccidental de la Bahía de *Alcúdia* (Can Picafort, Puerto de *Alcúdia* y Playa de Muro). Estos núcleos turístico-residenciales ubicados en los términos municipales de *Santa Margalida*, Muro y *Alcúdia* tienen una estructura urbana muy condicionada por el desarrollo turístico de mitad de siglo XX. La precaria situación económica de un país sumido en la pobreza de la autarquía franquista, utilizó esta actividad para equilibrar los desajustes económicos y sociales de España. Relanzado por su posición geográfica e importancia estratégica, España entra en los mercados internacionales de la mano de Estados Unidos, encontrándose en una situación en la que no pudo dar respuesta planificada a lo que sucedería. El turismo de masas transformaría las estructuras productivas, sociales y territoriales del país.

El tema central de este trabajo de investigación es intentar conocer el marco que ha posibilitado que se dieran el conjunto de procesos en el territorio noroccidental de la Bahía de *Alcúdia*, los actores que intervienen, el *tempo* en que se producen todas estas transformaciones, así como una aproximación con cierto detalle del modelo turístico desarrollado en estos enclaves (utilizándose *Can Picafort* como núcleo piloto). El que se utilicen estos tres enclaves turísticos, posibilita la comparación, -más aun cuando estos están extremadamente próximos entre ellos-, así como se entiende que puede facilitar su comprensión por las interrelaciones que desde una fase inicial hipotéticamente puede haber. El contexto histórico y la temática son de extremado interés en los últimos años dada la importancia del sector a estudiar en un territorio donde los conflictos territoriales están siempre de actualidad.

Para conseguir llegar a estos objetivos se utilizará, metodológicamente, el trabajo de investigación (en este sentido, la obra del Dr. Ivan Murray, "*Geografies del Capitalisme Balear*", será la base de este trabajo), soporte de productos digitales, herramientas de almacenamiento, tratamiento, análisis y representación espacial (SIG), así como trabajo de campo.

La población de los términos varía de los poco más de 20.000 habitantes en el 2013 de *Alcúdia* (extensión de 60 km²), los 7.000 de Muro (58 km² de extensión) y los 13.000 habitantes de *Santa Margalida* (72 km² de extensión, Can Picafort con 8.000 habitantes y 300 Ha de suelo antropizado). *Santa Margalida*, *Alcúdia* y Muro tienen como límites administrativos los municipios de *Maria de la Salut*, *Petra*, *Ariany*, *Muro*, *Artà*, *Pollença*, *Sa Pobla* y *Llubí*.

Estos destinos turísticos tienen unas 45.828 plazas de alojamiento regladas (2010), de las cuales más de la mitad son construidas en la década de los años 70 – 80. Estos destinos se caracterizan por la especialización de la oferta, dedicada casi exclusivamente (incluir la oferta de recursos naturales) a la oferta hotelera de "sol y playa", concentrada, cuando se dan las condiciones climáticas para ofrecer este producto, en la parte central de la temporada alta (mayo-septiembre), a pesar de que ya se ofrecen productos de febrero-noviembre, aunque es de bajo impacto económico.

4. Desarrollo

El objetivo principal de este trabajo es conocer la vertiente temporal en que se dan los procesos desarrollistas turísticos llevados a cabo en estos enclaves turísticos del ámbito de estudio, durante el siglo anterior. El contexto (económico, político, territorial, turístico, tecnológico) se entiende debe ser clave para poderlos relacionar entre sí, así como los antecedentes que han dado lugar a la producción turística del espacio en la zona noroccidental de la bahía de *Alcúdia*. De esta manera intentar esclarecer algunas hipótesis de partida permitiendo llegar a una

aproximación lo más real posible al modelo turístico desarrollado. Con este trabajo se pretende conocer cuando se produjeron las oleadas de construcción de establecimientos turísticos en *Can Picafort*, *Port d'Alcúdia* y *Platja de Muro*. Por lo que el trabajo se centrará más en el estudio de la oferta de establecimientos turísticos de alojamiento. Para el desarrollo del mismo se utilizará como estación turística de mayor detalle *Can Picafort*, mientras los otros dos destinos se intentarán abordar lo más claramente posible, permitiendo la comparación entre enclaves turísticos.

Para realizar el estudio se dividirán los apartados en diferentes periodos marcados por sus hechos económicos, políticos o turísticos (finales s. XIX-1950 para conocer la situación pre-turística, aunque los dos periodos clave son: 1950-1973 y 1974-2014. En el segundo periodo de estudio (1974-2014) se dan hechos importantes que harían desagregar esta etapa quizás en una tercera poniendo como límite los años 90 (por las implicaciones de la integridad a la Unión Europea, en sus repercusiones económicas y en consecuencia de llegadas de turistas), aunque la importancia que se entiende se le debe dar a la primera fase por ser el objetivo principal de trabajo, así como la limitación en la extensión del trabajo, no permiten un análisis de más detalle.

A partir del objetivo general se estudian objetivos específicos, como puedan ser el proceso de urbanización, poblamiento, las pautas de localización empleadas por los establecimientos hoteleros, tipologías de establecimientos que se pueden encontrar, en base a su año de inauguración, ratios, categorías, o tipo de alojamiento.

Además, se intenta conocer el modelo de propiedad y gestión que predomina en este destino, mostrar la especialización de la oferta turística, así como la estacionalidad del sector.

Para la realización de este trabajo se han utilizado diferentes metodologías de trabajo.

- 1- **Investigación** de diferentes datos referentes a la temática de estudio, mediante variados materiales ofrecidos por los ayuntamientos de *Alcúdia*, Muro y *Santa Margalida* (AL 21, documentos del archivo municipal, así como acceso a diferentes obras no publicadas), como la consulta de otras obras (“GEOGRAFIES DEL CAPITALISME BALEAR” (Murray, 2012) o “LA PLANIFICACIÓN TURÍSTICA DE LOS ESPACIOS REGIONALES” (Ivars, 2001), entre otras.
- 2- **Análisis de marketing online** para conocer las ofertas hoteleras de las diferentes empresas que operan en *Can Picafort*, así como diferentes turoperadores que controlan la llegada de turistas.
- 3- **Realización de cartografía** para llegar a conclusiones y mostrar con mayor claridad el resultado al que se llega una vez trabajadas las fuentes de información. Para este objetivo se utiliza información facilitada por la infraestructura de datos espaciales de las Islas Baleares (IDEIB). Toda la cartografía es de realización propia.
- 4- **Trabajo de campo** para verificar los resultados que se extraen a partir del material trabajado mediante foto aérea, así como solucionar las confusiones que se generan a la hora de delimitar usos del suelo, así como conocer establecimientos de alojamiento turístico.

5. Resultados y discusión

5.5. Análisis de la situación pre-turística en el ámbito de estudio (finales siglo XIX-1973)

5.5.2. Contexto histórico

Diferentes autores consideran que el turismo es una actividad que ha existido siempre, incluso des del Paleolítico, pero si se tiene que analizar el turismo de la década de los 50 en Mallorca, si hay un antecedente próximo que guarda cierta relación es el “*Grand Tour*”. Las Islas Baleares hasta esta década habían sido visitadas por viajeros, nobleza, realeza, científicos, etc. Pero con la Revolución Industrial se producen una serie de aportaciones, hechos y transformaciones de tipo tecnológico, económico, social, político, o medioambiental, que darían las condiciones idóneas para que esta actividad se desarrollase espectacularmente.

La necesidad y posibilidad de esparcirse en un espacio que ofrecía unas condiciones totalmente contrapuestas a las que se encontraban en las metrópolis de la Europa industrial posibilitaron que Mallorca experimentase una serie de cambios que introdujeron definitivamente a estas islas al sistema capitalista.

Para consolidarse, siendo un territorio insular, necesita una serie de infraestructuras que permitan la llegada de turistas, en este sentido el puerto comercial de *Alcúdia* y sobretudo el aeropuerto de Palma (*Son Bonet*, y en mayor medida *Son Sant Joan*), fueron las claves que explican la espectacular llegada de turistas. Las noticias sobre las instalaciones portuarias datan del s. XVIII, pero la primera fecha a tener en cuenta es el año 1954, que tras las interrupciones causadas por la Guerra Civil, finalmente se inaugura, tras la ampliación, el Puerto Comercial de *Alcúdia*. Estas instalaciones se quedarán totalmente obsoletas lo que obligará a que en la década de los 90 se produzca una nueva ampliación no por la importancia del tráfico de pasajeros, pero si por las necesidades energéticas de la central térmica de *Es Murterar*.

Las instalaciones aeroportuarias de Palma, *Son Bonet* (década de los años 20) y *Son Sant Joan* (década de los años 60). Durante esta última fecha, se producen cambios drásticos en cuanto a la aparición del turismo de masas, y con ello el inicio de los vuelos chárter. La primera compañía en ofrecer estos servicios fue AVIACO que inauguró la línea París-Palma con esa función ya durante los años 50. En los años 50, España era el octavo país por llegada de turistas (784.000 llegadas), mientras en el 2005 era el segundo (55 millones de turistas) tras Francia (75 millones), se cree que con las medidas puestas en marcha en innovación España se puede convertir en el primer destino turístico del mundo y desbancar a Francia en turismo internacional en el 2015 con más de 80 millones de turistas (Hosteltur).

Políticamente, España se encontraba en una época en la que el franquismo tenía pleno control y poder sobre todo tipo de actividades, lo que en principio limitará su entrada al sistema, pero no por mucho tiempo. En estos años y en el contexto de la Guerra Fría, Estados Unidos consideró a España, por su posición geográfica y su situación política como un aliado estratégico, por lo que gracias a este hecho España pudo salir de su aislamiento económico internacional. A pesar de esto, el ritmo de crecimiento era inferior al resto de de la Europa Occidental. En los años 60 y principios de los 70, el desarrollismo económico mejoro de forma notable, aunque desigual, el nivel de vida de la mayoría de la población, que formó una clase media. El nivel de libertad personal y política no mejoró del mismo modo. Esto provocó movilizaciones en oposición al régimen.

Durante la década de los 60 las principales figuras a mencionar son Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional (Ley 197/1963, de 28 de Diciembre de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional), así como el Plan Nacional de Turismo (1963).

Económicamente, la situación de autarquía provocó una situación de crisis continua, que conllevó un deterioro profundo del nivel de vida de los españoles. Los fuertes desequilibrios de la balanza de pagos española durante los primeros años del franquismo, obligaron a la obertura del régimen al exterior.

Des del punto de vista de normativa territorial destaca la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1956, la cual da la competencia a la administración y marca los criterios por tal de limitar el *ius aedificandi*, de acuerdo con la función social de la propiedad además de reservarle las plusvalías.

Tras los procesos sucedidos relacionados con la actividad turística, diferentes autores han hecho aportaciones empíricas desde diferentes puntos de vista. Christaller, con la teoría de *centro-periferia* ((1963) citado en A. Pons, O. Rullan & I. Murray (2014)), de temática económica pero totalmente útil para este estudio sobre los centros (Europa Occidental) emisores de turistas y la periferia (Islas Baleares, o el mismo ámbito de estudio) como receptores de turistas. La “*Teoría de los ciclos de vida de los destinos turísticos*” (Butler (1980), citado en A. Pons, O. Rullan & I. Murray (2014)), puede ser interesante para interpretar la situación de una determinada área turística. El modelo de Gormsen ((1981) citado en A. Pons, O. Rullan & I. Murray (2014)) basado en un modelo espacio-temporal del desarrollo histórico costero, desde la perspectiva europea, que pone en relación la evolución histórica con la ampliación de las sucesivas periferias como nuevos destinos turísticos.

5.5.3. Actividades económicas que colonizan el ámbito de estudio

Los inicios socioeconómicos y posteriormente urbanos de los núcleos noroccidentales de la Bahía de *Alcúdia*, parten de actividades industriales de diferente índole.

Se considera que los inicios de *Can Picafort* vienen de dos barracas de pescadores que había en el siglo XIX (1890), el nombre de uno de los propietarios de estas construcciones da nombre al núcleo. Mientras que el Puerto de *Alcúdia* tiene sus inicios en los proyectos ingleses dirigidos por Bateman y Hope en *s’Albufera*, que transformaron radicalmente el humedal, logrando desecar más de dos mil hectáreas, aunque solo una quinta parte resultó finalmente apta para el cultivo ya que la fuerte salinización del terreno hizo que éste recuperara rápidamente su estado natural. A finales de siglo, los ingleses vendieron la finca a Joaquim Gual de Torrella, que inició la explotación arrocera, cultivo que ha quedado recogido por la cultura popular en forma de glosas y canciones.

En los años 20 se construyó una fábrica de papel, aprovechándose de la abundancia de celulosa disponible en la zona (carrizo). El impulso de la cual, se lo da la familia Gual de Torrella.

A pesar de que las primeras noticias documentadas de la desecación de *s’Albufera* para su aprovechamiento agrícola se remontan al siglo XVII. En el siglo XIX empezaron los grandes proyectos de desecamientos de terrenos en la zona. En 1963 se abrió el Gran Canal, que permite la salida directa al mar de las avenidas de los torrentes de Muro y *Sant Miquel* atravesando *s’Albufera*, pero sin verter las aguas dentro. El proyecto redujo el riesgo de inundaciones y saneó la zona de enfermedades pero fracasó desde el punto de vista empresarial. La zona de cultivo no era suficiente para rentabilizar los 17,5 millones de pesetas que según C. Picornell y A. Ginard se invirtieron en la desecación.

En 1886 Bateman donaba las tierras a su hijo Lee. La empresa había llegado a tener su propia moneda para pagar a los trabajadores de la colonia agrícola pero el declive continuó hasta que la familia Gual Torrella adquirió toda *s’Albufera* en 1896.

Una fábrica de papel, una central eléctrica y el actual Parque Natural escriben el pasado más reciente de la zona. Bateman regresó a Inglaterra y el legado documental de su proyecto

mallorquín, del que no hay imágenes, se diseminó por España. Por el momento, el *Pont dels Anglesos* seguirá recordando su paso.

5.1.3. Primeros proyectos urbanísticos que darán forma al futuro espacio turístico

Los inicios en la urbanización de *Can Picafort* datan de 1908-1911. En el año 1915 había 22 casas, en 1940 había 200 casas, el 90 % en *Son Bauló*. Hasta el momento este núcleo tenía funcionalidad de segunda residencia, esto lo refleja el hecho de que estas casas que había eran muy superiores al número de empadronados (41).

En un principio, *Can Picafort* era un núcleo formado por fincas, en donde se habían construido casas de veraneo los habitantes de *Santa Margalida*. Posteriormente fueron los habitantes de Muro, Inca, *Sa Pobla*, los que localizaron sus viviendas.

Las viviendas que se construían eran unifamiliares de una sola planta. *Son Bauló* es el nombre originario de la finca en la que se localizaba, esta parte de *Can Picafort*. Su parte residencial nace con el proyecto de urbanización de 1950, aunque no se desarrolla hasta varios años después.

De acuerdo con Buades (2004), en el 1932 se creó una empresa por tal de urbanizar 300 Ha en *Son Bauló (Can Picafort)*. En el año 1933, el conocido arquitecto menorquín Nicolau Rubió i Tudurí, junto con Ramon Dot, compró a la familia Sampol Antich unos terrenos (3 Ha – 2 Ha para urbanizar y 1 Ha de bosque) de la finca de *Alcanada* situada en la zona septentrional de la Bahía de *Alcúdia*. Rubió Tudurí proyectó la urbanización que recibió el nombre de Pueblo Español. Esta urbanización fue aprobada en el 1933.

Según Seguí-Aznar (2001:67) el proyecto pretendía reproducir la configuración de una población mediterránea en la que quedaban claramente diferenciadas dos zonas urbanas; por una parte, su núcleo urbano antiguo con un trazado informal y por el otro, una zona de ensanche de manera de barriada-jardín. En esta urbanización se combinaba la construcción de viviendas unifamiliares, un hotel instalaciones deportivas y de manera particular los jardines públicos y privados, la cual cosa esta relacionada con que Rubió Tudurí fue uno de los urbanistas catalanes más reconocidos por sus proyecciones y diseños de jardines (Seguí-Aznar (2001). El estallido de la guerra paralizó el proyecto de urbanización de *Alcanda*, hasta que en 1950 solicitó al Ayuntamiento de *Alcúdia* retomar el proyecto. A pesar del modernismo y excelente planificación, finalmente se hace difícil identificar las señas de identidad del proyecto inicial debido a que gran parte del espacio proyectado ha sido ocupado por viviendas unifamiliares, bloques de apartamentos y algún hotel.

El otro proyecto de *Alcúdia* a mencionar es el de la urbanización de “*Playa de Alcúdia*”. La familia *Gual*, propietaria de los terrenos de *s’Albufera* vendió partes de sus terrenos. Según Barceló (1986) vendió unas 230 parcelas que cubrían unas 315 Ha, pero una de ellas era de 198 Ha. Esta parcela, precisamente es la de la Urbanización Golf-Hotel-Playa. Este proyecto fue impulsado por Bartomeu Ensenyat (propietario del Grand Hotel de Palma y el Hotel Victoria) y fue ayudado por Pere Mas Reus, así como de Mariano y José Gual. Se inauguró en junio de 1934 y pocos días antes se inauguró la línea aérea Marsella-*Alcúdia*-Argel. Destacándose en este sentido, que en esta urbanización se incluía un campo de aviación, lo que muestra las expectativas puestas de los empresarios en esta parte de Mallorca.

En la década de los años 50 como se puede ver en las figuras 2 y 3, la antropización en Puerto de *Alcúdia* y Playas de Muro era escasa, se denotan las particiones de las parcelas, pero no es en esta época cuando se produce la producción de espacio social o turístico. La única infraestructura que llama la atención es el puerto, lo que marcaría el futuro del ámbito de estudio como puerta de entrada vía marítima, así como posteriormente lo sería de forma definitiva la entrada vía aérea desde Palma.



Figura 2: Foto aérea Puerto de Alcúdia (1956)



Figura 3: Foto aérea Playas de Muro (1956)

Como se puede observar en la figura 1, tenía un mayor desarrollo que los otros núcleos. Este crecimiento urbanístico, hasta estas fechas, era paralelo a la línea de costa, pero a partir de los años 60, el crecimiento se produce a partir de Planes Parciales en parcelas contiguas, cambiando el tipo de edificación inicial, de acuerdo al fuerte crecimiento que experimentaba el núcleo, con el impulso económico que daba el turismo y la necesidad de acomodar la mano de obra que debía sustentar lo creado hasta el momento.



Foto aérea 1956 Can Picafort. Fuente: IDEIB

Figura 1: Foto aérea Can Picafort (1956).

5.2. Consolidación económico-político-turístico

En España se recogían los frutos del Plan de Estabilización aprobado por el régimen franquista, que a partir de 1959 pondría fin a una dura etapa de autarquía económica. Estábamos en pleno Desarrollismo Económico.

En lo que se refiere al contexto político nacional, nos encontramos en un momento clave, ya que en el año 1961 entra en el Ministerio de Información y Turismo Manuel Fraga, y se satisfacen todas las ansias capitalistas de inversión en el sector turístico en España, no solo permitiéndose las inversiones, sino fomentándose, o incluso teniendo preferencia sobre cualquier otra problemática (quizás medioambiental). La Ley 197/1963, de 28 de Diciembre de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional da muestras de ello y es digna de estudiarse más detalladamente en el siguiente apartado.

Mallorca y, en concreto, *Alcúdia (Port d'Alcúdia)* no sería ajena al espíritu desarrollista del contexto. A lo largo de la segunda mitad de los 60 se construiría una urbanización de más de 100 hectáreas: la llamada "*Ciudad de los Lagos*". Un complejo turístico sin parangón (así se vendía en la publicidad de la época) con kilómetros de playa, hoteles, zonas de recreo y canales navegables. Todo cuanto un turista pudiera soñar, incluso con un monumento a los enamorados en el centro de uno de los lagos.

Fue el 21 de diciembre de 1965, es la fecha escogida para hacer entrega al ayuntamiento de *Alcúdia* del "*Plan Parcial de la Urbanización del Lago Esperanza*". Los recortes de prensa del momento recogen que se trata de un proyecto que abarca 120 hectáreas (en aquel momento de albufera y canales) y dos kilómetros lineales de playa. Este espacio urbano fue planificado por José Ferragut, el arquitecto municipal, a quien se atribuye el meritorio trabajo de planificar sabiendo adelantarse a los tiempos que no tardaron en venir y que exigirían viales amplios, baja densidad demográfica y amplias zonas verdes para hacer de esa urbanización una zona de alta calidad turística. A pesar de esta información, se cree que fue el arquitecto norteamericano Arthur Edward Middlehurst que se instaló en Mallorca en el 1930 el que diseñó la urbanización de *Port d'Alcúdia*, pero que por su condición de extranjero no podía firmar los proyectos (Seguí-Aznar, 2001). Nicolás Riera-Marsà, en aquel momento promotor y presidente de la sociedad *Lago Esperanza de Alcúdia S.A.*, fue el empresario catalán impulsor del proyecto.

La planificación de estas estaciones turísticas siguen las pautas del modelo mediterráneo español, en su vertiente más cercana estudiada (Playa de Palma), en el que, como se ejemplifica aquí, así como se ha producido en otros lugares, la urbanización turística de los espacios de sol y playa ha venido dada por la construcción hotelera. Esta hipótesis propuesta en el artículo de Yrigoy (2013), a partir de la cual se extrae otra derivada como una *solución espaciotemporal* a las crisis de sobreacumulación que se habían venido dando en otros sectores económicos, en

este caso, fijando en el territorio la actividad productiva. Este concepto teórico propuesto por David Harvey en el artículo ya mencionado, parte de la solución en dos sentidos: 1) cuando una cierta porción del capital ha sido fijada literalmente en el territorio mediante la construcción. 2) como metáfora de una solución coyuntural concreta a las crisis cíclicas capitalistas a través de la expansión geográfica del entrono construido, produciendo así el aplazamiento temporal de la crisis (Harvey, 2003, citado en Yrigoy, 2013).

Por lo tanto, estas teorías mencionadas pueden dar respuesta a la etapa de acumulación hotelera en la zona, articulando el territorio de la manera que posteriormente se irá detallando.

5.2.1. Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional

Cuando el ministro de Información y Turismo Fraga llegó al poder se marcó esta ley como uno de sus objetivos. Esta ley fue aprobada en el mismo Consejo de Ministros en que se aprobara el primer proyecto desarrollista del franquismo con el impulso del régimen a la industrialización turística (Esteve i Fuentes, 2000, citado en Murray (2012)).

La idea del régimen era dotar a las zonas de mayor afluencia de una infraestructura adecuada a las exigencias no solo de los turistas, sino también de los mayoristas europeos, como de los capitalistas hoteleros locales. El objetivo de multiplicar la afluencia turística hizo que se tomaran medidas muy alentadoras de crecimiento infraestructural, tantas que autores como Onofre Rullán (1987:287), citado en Murray (2012), menciona en sus obras “excesivas libertades de acción a los agentes controladores de los CIT (Centros de Interés Turístico)”, además Rullán (2000:409), citado en Murray (2012), nos dice que “constituyó otra forma de conseguir cobertura legal, sin necesidad de plan municipal previo, que pudo funcionar cuando los mecanismos locales no estaban suficientemente ajustados ni convenientemente lubricados”. Los CZIT (Centros y Zonas de Interés Turístico) podían aprobarse directamente por el Consejo de Ministros y una vez designada la zona, sus promotores se beneficiaban de fabulosos beneficios: reducción de hasta el 50% de los impuestos de constitución y ampliación de sociedades, los contratos de adquisición de los terrenos, de las declaraciones de obra nueva; régimen fiscal de amortización especial; bonificación del 90% en los aranceles aduaneros; preferencia para la obtención de créditos oficiales; derecho de uso y disfrute de los bienes de dominio público o del Estado. Pero si las obras no se han puesto en marcha o no siguen un ritmo adecuado, los terrenos se pueden expropiar forzosamente (Esteve i Fuentes, 2000, citado en Murray (2012)).

Una cuestión importante es que el Ministerio de Información y Turismo se otorgaba –además de las competencias de represión y turismo– unas competencias urbanísticas, saltándose al Ministerio de Vivienda que no tenía los expedientes de los centros (Gaviria et al., 1974, citado en Murray (2012)).

Esta ley de CZIT, abría la puerta a la especulación turístico-inmobiliaria con el apoyo directo del régimen.

En España se llegaron a aprobar 78 CZIT, de las cuales siete se aprobaron en las Islas Baleares (Esteve i Fuentes, 2000, citado en Murray (2012)).

En el ámbito de estudio se aprobó la de Las Gaviotas (1967), que se encontraba en una zona de s'Albufera que en el 1988 entró a formar parte del Parque Natural de s'Albufera. Fue promovida por *Técnica y Obras SA*, ocupaba una superficie de 48,48 Ha que se destinaban a usos residenciales, hoteleros y bungalows.

El proceso de transformación urbana se llevaba a cabo de la mano de planes parciales que afectaban a zonas concretas que se destinaban a la especulación turístico-inmobiliaria. Entre los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) aprobados en las islas, destacar además del de *Palma* (1963), el de *Alcúdia* (1969), *Capdepera* (1962), *Llucmajor* (1965) o *Calvià* (1970) (Aguiló i Verger, 1971, citado en Murray (2012)).

5.2.2. Formas de financiamiento de los establecimientos del primer boom turístico

De acuerdo con Murray (2012), los años 60 y 70 fueron de una auténtica fiesta de la construcción hotelera. Para llevar a cabo toda esta construcción se necesitaban importantes cantidades de fondos monetarios y hay que recordar que las arcas públicas por entonces estaban vacías y los capitalistas españoles (y de las islas), supuestamente, no contaban con bastante capacidad financiera para llevar a cabo toda esta industrialización turística.

Se considera que fueron la reinversión de los capitales preexistentes, la ayuda oficial mediante el crédito hotelero y las inversiones extranjeras los motores económicos que permitieron que se llevara a cabo este proceso.

Los capitales (hoteleros, industriales, financieros, contrabando, etc.) acumulados con anterioridad a la década de 1960 fueron los invertidos en el negocio hotelero, a pesar de que esta es una dimensión muchas veces olvidada. Así y todo, la ayuda financiera del régimen franquista a la inversión hotelera ha pasado también, en buena medida, desapercibida.

El aspecto más remarcado, sin duda alguna, ha sido el papel de los capitales extranjeros – particularmente Tour Operadores- en el financiamiento de la construcción hotelera.

La inclusión de la España franquista dentro de la órbita de los países del capitalismo avanzado, encabezados por los Estados Unidos, fue acompañada de relevantes cambios en cuanto a las relaciones internacionales que se trasladan en la nueva arquitectura del capitalismo español, a pesar de ser una de las piezas angulares del Plan de Estabilización.

Los organismos internacionales como el BIRF (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento), una de las cinco instituciones del Banco Mundial, en su momento encargado de la reconstrucción tras la Segunda Guerra Mundial de los países afectados y a posteriori, impulsor del desarrollo de zonas poco desarrolladas. En este caso, este organismo instó al régimen a incrementar la inversión y subvención y rebajar la alta fiscalidad ante actividades con una perspectiva de futuro espectacular para equilibrar el déficit de la balanza de pagos española. El incremento del crédito para el desarrollo turístico fue de los 3,6 millones de pesetas del año 1943 a los 5.899 millones de pesetas del año 1973.

Todos los alicientes condujeron hacia una masiva construcción de hoteles, esto explica el espectacular crecimiento de la planta hotelera en España y en el ámbito de estudio durante las décadas de los años 50, 60 y 70. A pesar de esto, la cobertura del crédito hotelero variaría entre el 60% de las modernizaciones y reformas de hoteles, apartamentos y ciudad de vacaciones; 50% nuevas construcciones de hoteles, apartamentos y ciudades de vacaciones; 40% para la construcción, ampliación y modernización de campings y otras construcciones turísticas; 15% para mobiliario y equipamiento de nueva construcción. El tipo de interés se fijó en el 5,25% y los plazos de retorno oscilaban entre los 5 años para el mobiliario y los 15 años para la nueva construcción.

La importancia de las Islas Baleares en el negocio turístico lo demuestra el porcentaje del crédito hotelero a los empresarios de las islas, el cual representaba el 34% del total español en el 1969 (Murray, 2012).

5.2.3. El papel de los “colonizadores turísticos”: los turoperadores

Estos argentes privados son los principales protagonistas de esta época en la que se canalizan grandes cantidades de capital para la construcción hotelera de las islas.

Mientras que hay numerosos trabajos que han abrazado el papel del capital extranjero durante el franquismo (Tascón, 2008, citado en Murray (2012)), el papel específico de los turoperadores en la profunda transformación de los actuales espacios turísticos españoles sigue siendo una incógnita. Incluso, en un informe promovido por las instituciones financieras en el franquismo más tardío se reconocía que todo lo que envolvía al financiamiento por parte de los turoperadores estaba cubierto por una oscura opacidad (Barceló y Pérez-Manrique 1974c:297,

citado en Murray (2012)). Se conocen, aproximadamente, los mecanismos que utilizaban los turoperadores, pero no se tiene conocimiento del impacto de su aportación en la inversión turística en el Estado en los años de desarrollismo franquista (Gaviria et al., 1974; Picornell, 1978, citado Murray (2012)). Joan Cals (1974:179-18d0), citado en Murray (2012) comentaba como la información disponible sobre la inversión extranjera era “evidentemente poca porque poco ha sido el interés en conseguirla” y Gaviria et al. (1974:15), citado en Murray (2012) sostenían que “ni el propio Instituto Español de Moneda Extranjera conoce exactamente el montante de las inversiones extranjeras en el sector turístico”. La catedrática de Historia Económica, Patrizia Battilani (2005), citada en Murray (2012) apunta que el estudio de los turoperadores es uno de los temas que restan para profundizar, por tal de conocer la turistización en el mediterráneo.

Las inversiones extranjeras en el Estado español se habían liberalizado de manera progresiva y en la década de los años 1960 las condiciones para la entrada de capitales extranjeros eran suficientemente favorables para el capital extranjero (Tascón, (2008), citado en Murray (2012)). El mecanismo que emplearon las autoridades franquistas fue la denominada “política de los tercios”. Esta consistía en que la inversión turística se tenía que realizar en base a un tercio de capital español, un tercio de capital extranjero y un tercio de crédito oficial (Cals, 1974, citada en Murray (2012))

Autores como Mario Gaviria (1975:20), citado en Murray (2012) sostienen que los turoperadores se abalanzaron sobre España porque ningún otro país le ofrecía mejores oportunidades de negocio, para un crecimiento acelerado a menor coste fiscal sin obstáculos medioambientales.

Las relaciones, viajes y reuniones entre los dirigentes franquistas y turoperadores son reveladoras (todo lujo de comodidades) en cuanto al importante negocio que tenían entre manos. Los turoperadores controlaban, así como revela Joan Cals (1974) citado en Murray (2012), controlaban gran parte de la cadena de producción turística, el dinero no salía en muchos casos de los países emisores para el receptor de turistas. Mecanismos empleados por los turoperadores eran el congelamiento de precios por periodos de 5 años, así como créditos con una tasa de interés del 30% en periodos de retorno de 5 años; permitían la capitalización de los hoteleros locales. La estrategia del capital local era la denominada como “win-win”, ya que los dos salían beneficiados. Los turoperadores eran casi entidades financieras, que aprovechaban el juego especulativo-financiero, mientras que los hoteleros expandían su patrimonio empresarial.

No cabe duda de que la alianza del capital isleño y extranjero, unido al apoyo de las élites franquistas-, permitió forjar una nueva clase social que adquiriría un importante papel en las esferas económica, política y social de las islas. Sobre todo, una vez pasados los cinco años en que se retornaba el crédito a los turoperadores y se encontraban con un hotel en propiedad, financiado con las ocupaciones de esos cinco gastos fiscales eran de en torno al 4%, mientras lo de personal oscilaban entre el 23% y 38%, así como en destinos chárter como *Can Picafort*, la rentabilidad era de entre el 30% y el 60%.

Los turoperadores que operaban el mercado español eran, principalmente procedentes de Alemania e Inglaterra. Los alemanes de TUI (*Touristique Union Internationale*) controlaban el 70% de los vuelos chárter, mientras *Neckermann und Reisen* (NUR), el 20% del mercado a finales de los años 60. Mientras los ingleses *Thomson, Clarkson* y *Horizon Holidays*, eran los que controlaban el mercado inglés (Fernández-Fúster, 1991).

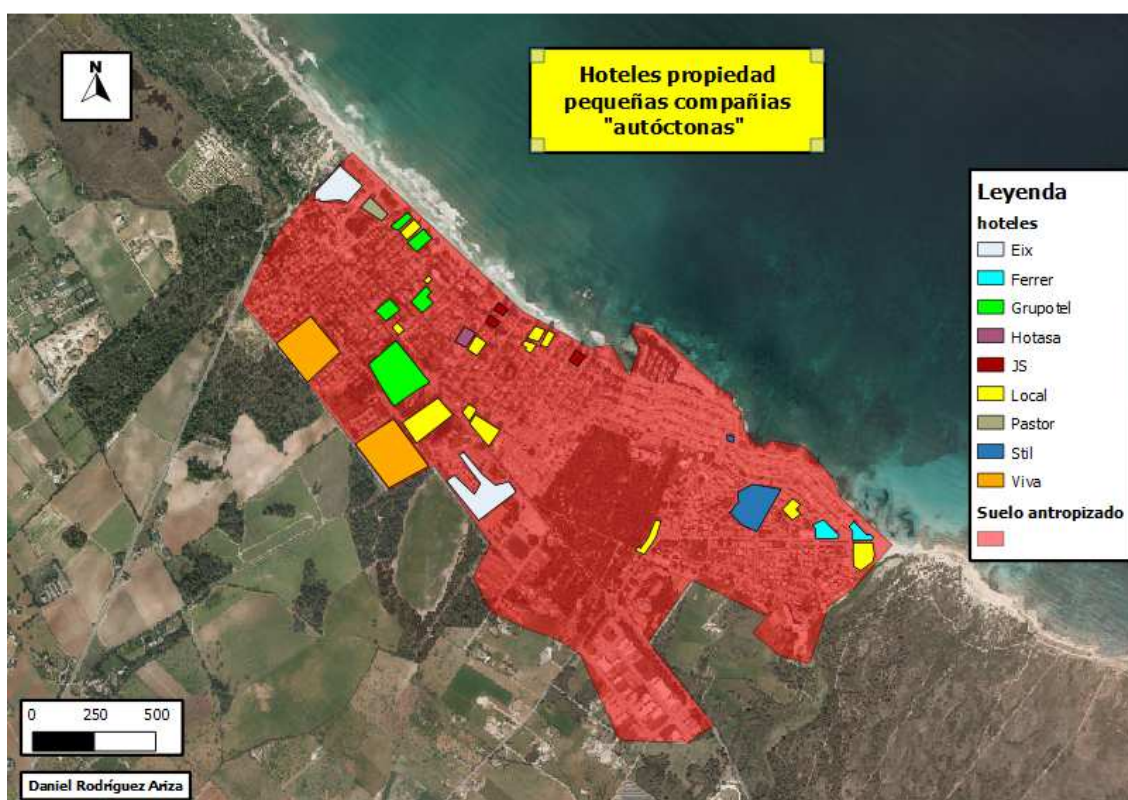
5.2.4. El papel de los “colonizadores turísticos” locales

En la década de los años 50 había en *Can Picafort* un hotel y tres hostales. Diferentes familias mallorquinas (Socías, Ferrer, Ramís, Cantarellas, Mandilego), apuestan por el negocio turístico que se había venido desarrollando en otros destinos turísticos y que estaba dando sus frutos económicos a los inversores. Estas familias invierten en bares y posteriormente en hoteles (JS

Hotels, Hoteles Ferrer, Grupotel) que son las compañías propietarias de una gran parte de los actuales establecimientos que encontramos alrededor del litoral.

El crecimiento hotelero se produce en *Can Picafort* en la década de los años 60, y complementariamente como detallan estos hoteleros en los pregones de fiestas de *Can Picafort*, recogidos en la revista local del mismo nombre, se iban creando negocios que complementaban a estos establecimientos y viviendas que crecían en segundas líneas ante las perspectivas de beneficios y trabajo.

En la figura 4 se representan los establecimientos propiedad de las compañías autóctonas, en *Can Picafort*, en el año 2013. A pesar de que sale del contexto estudiado, el mayor movimiento desarrollista de estas compañías se produce en esta primera época, exceptuando las compañías Viva, Hotasa, o Eix Hotels. Como se puede observar el papel de estos agentes en la estación turística de *Can Picafort* es bastante importante.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

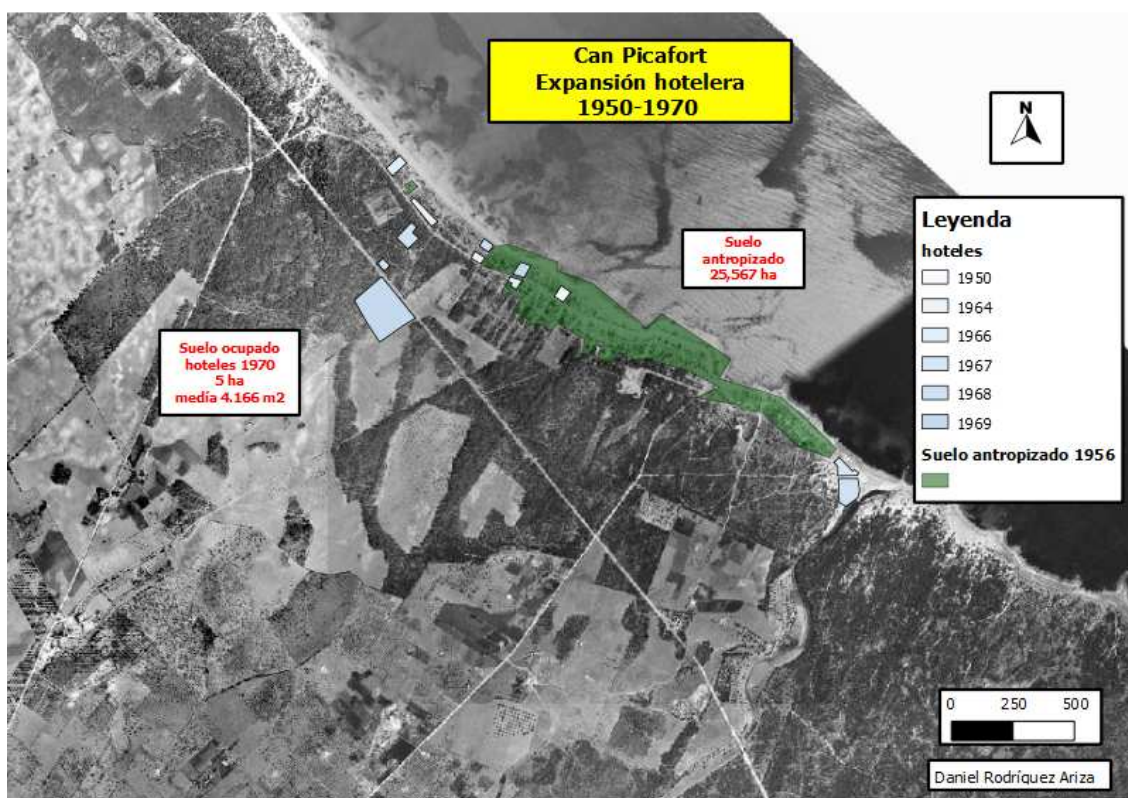
Figura 4: Mapa hoteles propiedad de pequeñas compañías "autóctonas"

5.3- Situación de la oferta turística en el ámbito hasta principios de la década de los años 70

Entrando a estudiar de una forma objetiva y más cuantitativa las tres estaciones turísticas, según los datos de la *Conselleria de Turisme*, nos encontramos que del año 1950 al 1973 se construyeron 39 establecimientos para un total 14.445 plazas. De ese total, 6.826 plazas fueron construidas en *Can Picafort*, 6.170 en Puerto de *Alcúdia* y 1.449 en Playas de Muro. Estos datos dan una idea de la importancia para la época de cada ámbito, o su grado de desarrollo o madurez. Para este total de plazas se necesitaron ocupar 279.592 m² (28 Ha). Desglosando por estaciones, 138.462 m² corresponden a *Can Picafort*, 96.130 a Puerto de *Alcúdia* y 45.000 a Playa de Muro. Esto da una muestra de la tipología de los establecimientos y la ocupación de suelo de los mismos, ya que las plazas ofertadas por los diferentes destinos son similares (ocupando *Can Picafort* bastante más espacio). Se puede deducir que la intensidad (altura de los establecimientos) es mayor en *Alcúdia*, un hecho que se ha corroborado con trabajo de campo,

así como por el conocimiento de la zona, o la densidad es más baja en los establecimientos de *Can Picafort*.

La figura 5, cartográficamente se representa el avance en la construcción de establecimientos turísticos hasta el año 1970, en contraposición con la antropización costera de *Can Picafort*. Hasta el 1970 había antropizada una superficie de 25,567 Ha. Hasta este periodo el crecimiento se produce paralelo a la costa. Dentro de esta superficie 1/5 parte era atribuida al suelo de uso hotelero (5 ha), lo que indica la especialización turística del destino hasta el momento. Por esta época el núcleo en temporada baja quedaba vacío, la población trabajadora del sector eran inmigrantes peninsulares (principalmente de Granada y Extremadura, atraídos por las ofertas de empleo de hoteleros de la zona) que venían en temporada alta y retornaban en temporada baja para descansar o bien se quedaban a realizar trabajos de rehabilitación de los hoteles. La población hasta el 1970 era de 326 habitantes.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 5: Mapa expansión hotelera Can Picafort (1950-1970).

Para analizar desde otro punto de vista el caso de Puerto *Alcúdia*, durante los años 60, -de acuerdo a los datos aportados por Carmen Valdueza Capó (Valdueza, 1979)-, los indicadores de población activa en el sector servicios dan una idea de la importancia que iba ganando el sector hotelero, debido al crecimiento exponencial que se estaba produciendo. Así, del 4,74% que representaba la población activa en el sector mencionado el 1960, se pasa al 12,7% en 1970 y 21,4% en 1975. Además, como indica en su trabajo la citada autora se pasa desde 1964 a 1974 de 17 (contando pequeños hostales no tenidos en cuenta por falta de datos, además de por la insignificancia de su capacidad de alojamiento o su baja repercusión) a 37 establecimientos hoteleros y de 671 a 8.101 plazas. Este incremento tan importante de plazas en proporción al crecimiento del número de establecimientos intuye el importante crecimiento de plazas por establecimiento, dando un giro a la tipología, capacidad y estructura de los establecimientos. La localización de los nuevos establecimientos se produce en primera línea de costa, siguiendo en este ámbito el modelo mediterráneo de localización de los establecimientos.

El caso más increíble de todos es Muro, donde se pasa de un establecimiento con 15 plazas en 1964, a unas 2.400 plazas repartidas entre 7 establecimientos (media de 342 plazas por establecimiento) en el 1973, entre las cuales destacan *Los Príncipes*, *Las Gaviotas*, o el *Playa Esperanza*.

En *Can Picafort*, las plazas de alojamiento turístico del 1973 eran bastante superiores a las del 1964. En 1973 *Alcúdia* y *Can Picafort* contaban con una capacidad de alojamiento turístico prácticamente idéntica, en torno a unas 8.000 plazas. En *Alcúdia* destacaban los hoteles *Alcudia*, *Boccacio*, *Bahía de Alcudia*, *Piscis*, entre otros; y en *Can Picafort* el *Gran Playa*, *Gran Bahía*, *Gran Vista*, *Concord*, etc. (Vidal, 1995, citado en Murray (2012)).

5.4. Etapa de consolidación turística desde 1974 hasta la actualidad

Durante esta etapa se producen en los diferentes pilares estudiados, hechos que harán impulsar y contraer al sector turístico.

La situación política en España era delicada, fue nombrado Carrero Blanco presidente por Francisco Franco, cargo que el caudillo no quiso ceder en los más de treinta años del régimen, pero solo duró seis meses, ya que fue asesinado por ETA. Esto provocó la crisis política más importante del régimen, ya que era el elegido para suceder al caudillo.

En cuanto a las Islas Baleares, el primer órgano pre-autonómico fue el Consejo Interinsular presidido por el partido UCD, con *Francesc Tutzó* como representante (1979-1983). Desde 1983 hasta el 1999 los gobiernos del partido popular (PP), se fueron sucediendo hasta el gobierno de *Francesc Antich*, en un cambio hacía la izquierda política. A pesar de lo que pueda imaginarse, teniendo en cuenta los postulados de la derecha política, la primera ley que aprueba el Parlamento de las Islas Baleares fue la 1/1984, de 14 de marzo de Ordenación y Protección de Áreas de Naturales de Interés Especial. Esta reacción viene dada por los continuos problemas territoriales que venían dando desde 1975 hasta la fecha (Rullán, 2011).

La normativa balear sectorial turística a destacar durante esta segunda época son los Decretos Cladera I (1984), -que establece el ratio de los 30 m² de solar por plaza para la nueva oferta- y Cladera II (1987), -que establece el ratio de los 60 m² de solar por plaza (además de que solo permite para los nuevos establecimientos de 4 y 5 estrellas)-, así como el planeamiento sectorial turístico (POOT, 1995 y 1997). La Ley de Costas 22/1988, Ley General Turística (LGT), para el ordenamiento y planificación de la oferta turística y las DOT (1999) que dimensionan el crecimiento, fijan la densidad máxima del suelo residencial y turístico en 100 plazas/Ha. Desde el punto de vista de la protección ambiental, por sus implicaciones en el ámbito de estudio, destacar la Ley 42/2007 de Patrimonio natural y Biodiversidad (esta ley es de especial importancia ya que de acuerdo a esta, prevalecen las determinaciones de los planes de ordenación de los recursos naturales, sobre los urbanísticos, territorial y física. El Decreto 2001, de modificación de los límites del Parque Natural de *s'Albufera*. La última ley que mayor controversia ha creado es la Ley 8/2012 de Turismo de las Islas Baleares, la cual crea la figura de las declaraciones de interés autonómico (lo que le da total preferencia a lo sectorial, sobre lo territorial a la hora decidir ante un conflicto normativo).

Económicamente, según Spadaro y Oliver (2001), tras la crisis del petróleo en 1973 la economía balear, al igual que el resto de economías desarrolladas, se resiente y presenta una fuerte reducción de la actividad económica que perdura hasta 1976. A partir de 1977 se empiezan a entrever signos de un cambio de tendencia gracias, en parte, a una fuerte devaluación de la peseta en ese año que permite aumentar la competitividad del sector servicios y se acaba traduciendo en un aumento del número de turistas. En el año 1978, los efectos de la devaluación se siguen notando y la recuperación se consolida, con crecimientos del producto interior bruto balear en términos reales de más de un 8%, mientras que en el resto de España no se superaba el 3%. En 1979, con la segunda crisis del petróleo, hay un estancamiento de la economía, debido a la crisis del sector industrial, que se traduce principalmente en una gran contracción del sector del calzado. El sector turístico frena su crecimiento. Al inicio de la

década de los ochenta se agudizan los efectos de la segunda crisis del petróleo y el PIB balear real experimenta una reducción de más de un 2%. La crisis se manifiesta por la caída del número de turistas (consecuencia de la mala situación económica que atraviesan en sus países de origen); curiosamente, el mercado británico no se deteriora tanto gracias a la apreciación de la libra esterlina respecto a la peseta que hace que haya un pequeño ascenso en el número de visitantes de dicha nacionalidad. No obstante, en 1981, la situación se invierte y el PIB balear vuelve a crecer por encima del 3%. Este dato contrasta con el crecimiento nulo de la economía española y de la UE. La senda expansiva continúa en los años 1982, 1983 y 1984 para Baleares, alcanzando tasas de crecimiento de más del 5% estos dos últimos años, mientras que España y la UE empiezan una etapa expansiva con tasas mucho más suaves, que en ningún caso superan el 2,5%). El crecimiento de la economía balear casi siempre supera al crecimiento de la UE o de España, aunque es en este periodo (1982-1984) cuando el diferencial de crecimiento es más importante. Desde el 1984 al 1987 se observa como el crecimiento de la UE se estabiliza en torno al 2-2,5%, mientras que el de España se acelera hasta alcanzar una tasa del 5,6% en 1987. El crecimiento de Baleares se mantiene elevado en ese periodo, gracias como siempre al empuje del sector turístico, creciendo siempre por encima del 4% y por encima del de España y la UE y alcanzando también su máximo (7%) en 1987. En los años 1988 y 1989, el crecimiento de la economía balear disminuye situándose alrededor de un 2%. Se trata de una de las pocas ocasiones en que el crecimiento de Baleares se sitúa por debajo del de la UE y de España cuyas tasas de crecimiento se sitúan alrededor del 4% y 5% respectivamente. En 1990 la economía balear tiene un repunte de su crecimiento desmarcándose de la tendencia de crecimiento moderado de España y la UE; pese a que este dato no es muy significativo debido a que en los años siguientes se observa una desaceleración de todas las economías europeas, que también arrastrará a Baleares. Esta desaceleración estuvo provocada por las crisis de principios de los años 90, iniciadas en parte, por la guerra del Golfo Pérsico. Esto arrastra a las economías europeas a una crisis que tocará fondo en 1993, con tasas de crecimiento en España y la UE negativas y tasas de crecimiento nulo para Baleares. También hay que tener en cuenta, que a principios de los 90 empieza a surgir una preocupación por las elevadas tasas de inflación de la economía española (y la intención de reducirla para poder entrar en la Unión Monetaria Europea), que se traduce en un aumento de los tipos de interés que provocará una apreciación de la peseta. Con una moneda excesivamente cara y la crisis existente en Europa se resiente en gran medida el sector turístico en Baleares. A partir de 1993 todas las economías europeas empiezan su recuperación. Esta recuperación, en el caso balear, se ve favorecida por las sucesivas devaluaciones que se producen a finales de 1992 y en el año 1993 (además de la inestabilidad política de algunos de los competidores turísticos de Baleares, como es el caso de Marruecos y la antigua Yugoslavia) que aumentan la competitividad del sector turístico balear. En la segunda mitad de los años noventa, se consolida la recuperación económica y la economía balear tiene tasas de crecimiento positivas año tras año que se mantienen hasta el 2001 (Spadaro y Oliver (2001)).

En cuanto a otros de los pilares esenciales del turismo, mencionar la liberalización del espacio aéreo estadounidense en 1978 y la europea a partir de 1987. Esta liberalización dará todo el “combustible” a la maquinaria turística balear (Alonso (1998)). Digno de destacar es la puesta de en funcionamiento de la nueva terminal del aeropuerto de Son Sant Joan (1997), el incremento de es Murterar (1997), las desaladoras puestas en funcionamiento en la década de los 90 y principios del 2000. Así como el paso en los años 90 de los 70 km de autopista a los 200 km construidos.

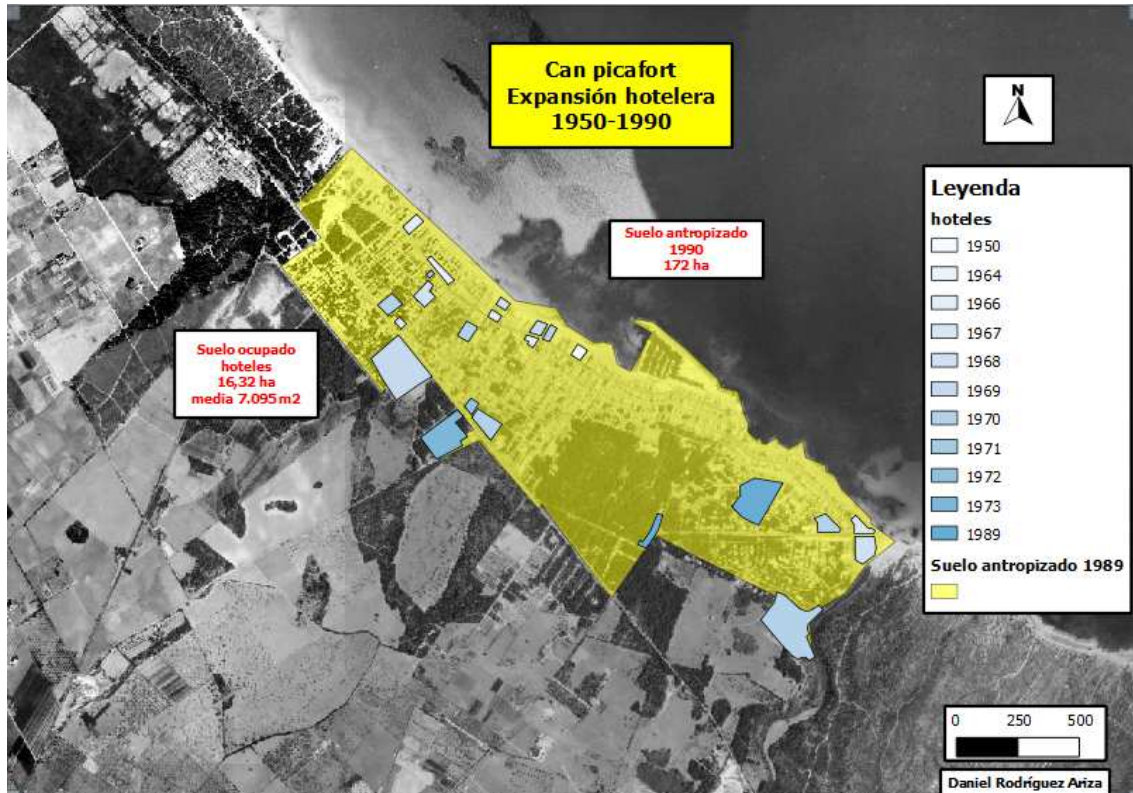
5.4.1. Antropización territorial (turística y residencial)

A los años 80-90 (2º Boom 1992 ante la crisis de competencia de la 3ª Periferia turística y consolidación de Baleares en el panorama internacional) se muestran los efectos del primer y segundo Boom turístico (suelo ocupado por hoteles es 1/10 parte del suelo antropizado, condicionado por la expansión de la población, inmigración). Estas “irregularidades” de

crecimiento tienen como exponentes el hotel y los apartamentos, respectivamente. Diferentes modalidades que van evolucionando, adecuándose a las nuevas exigencias, que parten de la idea de maximizar y conseguir una constancia en la captación de beneficios.

En 1989 *Can Picafort* tenía una superficie antropizada de 172 ha y una población de unos 1.500 habitantes. Este espectacular crecimiento responde al desarrollo de la oferta turística, así como toda la oferta complementaria y a la inmigración que atrae este sector, ya que en principio la población mallorquina no trabajaba en este sector.

En la década de los 80 *Can Picafort* era un destino turístico especializado en la oferta hotelera de sol y playa. En la figura 6, se puede observar cartográficamente lo anteriormente analizado.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 6: Mapa expansión hotelera *Can Picafort* (1950-1990).

Por otro lado, Puerto de *Alcudía* (figura 7), tenía ya una estructura bastante más cercana a la actual, lo que muestra que las bases sobre las que se sustenta son anteriores al 1989. La superficie antropizada era cercana a los 350 Ha, mientras la superficie ocupada por los establecimientos turísticos es bastante inferior proporcionalmente a la de *Can Picafort* o Playas de Muro (En apartados posteriores se analizará cuando se producen las principales oleadas antropizadoras).



Foto aérea 1989 Puerto de Alcúdia. Fuente: IDEIB

Figura 7: Foto aérea Puerto de Alcúdia 1989

Playa de Muro (figura 8), tiene un desarrollo posterior a las otras dos estaciones, la inauración de los hoteles se produce principalmente a mediados de la década de los años 90. A diferencia de los otros, este destino tiene una mayor especialización turística, ocupando una mayor proporción los hoteles en su superficie, así como teniendo una menor población estable todo el año (núcleo turístico y de seunda residencia, especializada en la temporada alta turística).



Foto aérea 1989 Playas de Muro. Fuente: IDEIB

Figura 8: Foto aérea Playas de Muro 1989.

En 2002, *Can Picafort* (figura 9) tenía 239 ha, unas dimensiones cercanas a las que posee actualmente, aunque en años posteriores se inauguraran diferentes establecimientos de unas dimensiones considerables que harán aumentar las dimensiones del suelo antropizado. En esta década, *Can Picafort* es ya un núcleo turístico-residencial, que deja en cierta manera, esta especialización turística para ya tener la función residencial un papel importante.



Foto aérea 2002 Can Picafort. Fuente: IDEIB

Figura 9: Foto aérea Can Picafort 2002.



Foto aérea 2010 Can Picafort. Fuente: IDEIB

Figura 10: Foto aérea Can Picafort 2010.

En 2010, *Can Picafort* (figura 10) tenía una superficie de 264 ha, muy similar a la actual, con unos 8.000-9.000 habitantes.

Las causas de este crecimiento tan espectacular de la última década vienen marcadas por el momento de bonanza económica, boom inmobiliario, boom demográfico, los movimientos migratorios, y las nuevas demandas de suelo para nuevos establecimientos turísticos de alojamiento en la 3ª línea del núcleo.

En la figura 11 se puede observar de una forma más clara una representación de la antropización litoral de Puerto de *Alcúdia*, la cual es intensa.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 11: Suelo antropizado Puerto de Alcúdia.

En la figura 12, al igual que el anterior, se muestra una representación que deja patente antropización litoral, aunque de menores dimensiones a las de la estación turística anteriormente comentada.

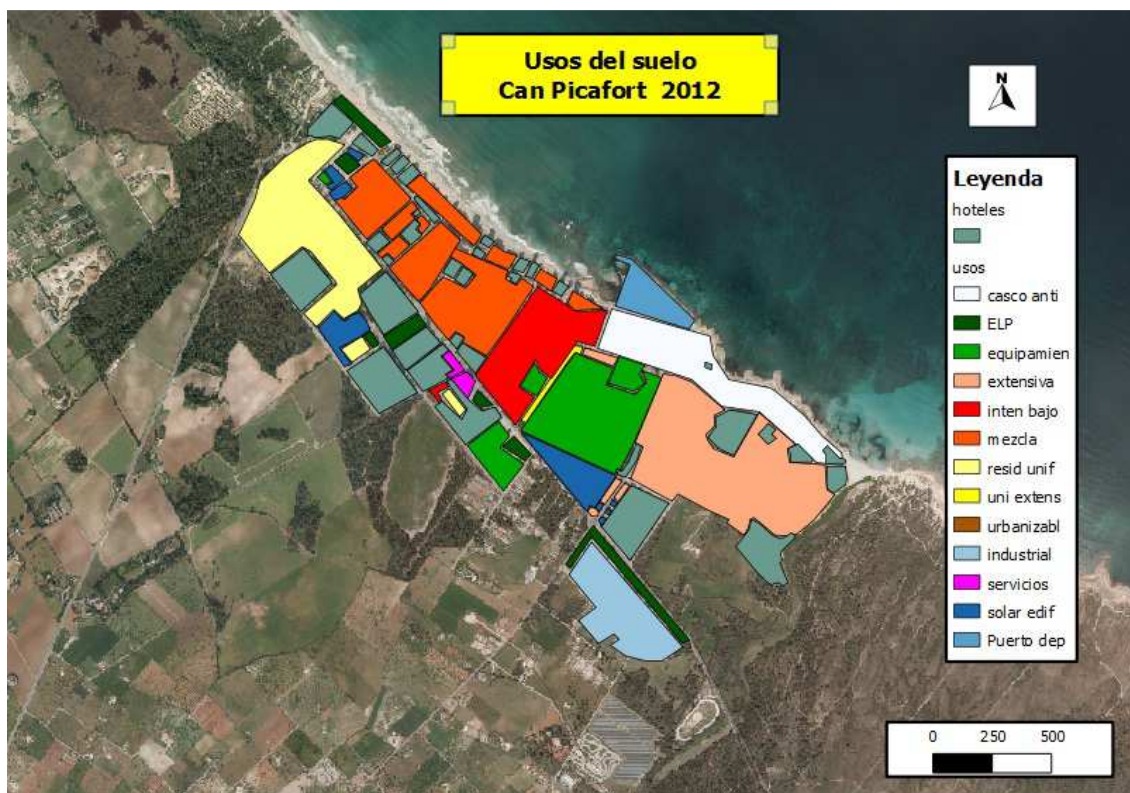


Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 12: Suelo antropizado Playas de Muro.

5.4.2. Zonificación de los ámbitos de estudio

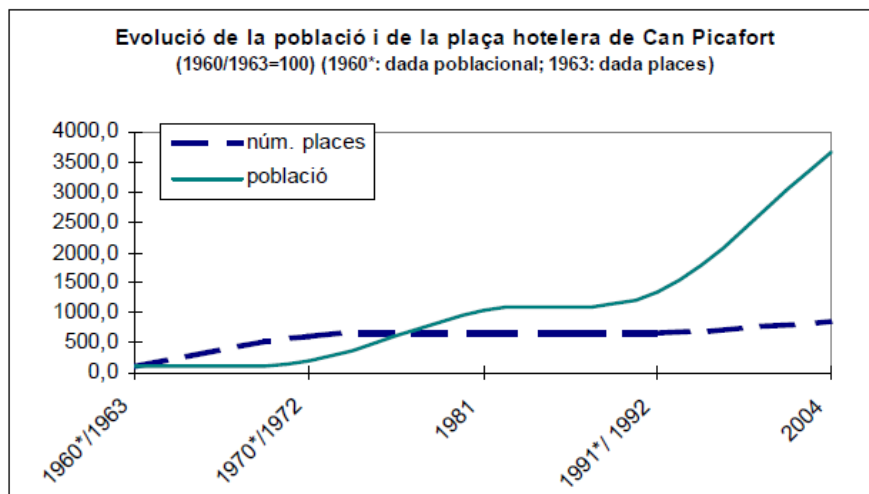
El mapa de usos del suelo en *Can Picafort* (figura 13), realizado a partir de fotointerpretación y trabajo de campo, muestra la mezcla de usos que se pueden encontrar en esta localidad. En este mapa se puede intuir los procesos que se han dado lugar en esta localidad en su corta historia. La zona de *Son Bauló* con su predominancia residencial, no se libra en la parte litoral de los usos hoteleros. La tercera línea del núcleo dedicada en su gran parte a usos hoteleros y residenciales de lujo, de acuerdo a las nuevas lógicas de localización hotelera y residencial. En la segunda línea se encuentran las primeras viviendas que se construyeron por los años 70.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 13: Mapa usos del suelo *Can Picafort* 2012.

En la siguiente gráfica se muestra el proceso de formación del sector hotelero y el proceso de asentamiento de la población en el núcleo. Las características de la misma muestran como inicialmente la especialización en el sector turístico era la característica principal del destino, mientras que a partir de los años 90 pasa a tener una mayor relevancia el papel de núcleo turístico-residencial.



Fuente: AL 21
Santa Margalida

Entrando a valorar los usos del suelo de Puerto Alcúdia (figura 14) mediante fotointerpretación, se puede observar cómo se repiten los patrones de localización de los hoteles en la parte litoral, así como en la cercanía del puerto. La especialización turística es evidente en este núcleo, a pesar de que los usos residenciales a los que se limitaron parte del litoral así como líneas posteriores siguiendo el mismo modelo de *Can Picafort* y otros destinos mediterráneos. La cantidad de espacio libre público es superior al de *Can Picafort*, así como entrando a analizar de forma subjetiva el destino, este presenta una mejor imagen, condiciones, infraestructura o dotaciones, que el otro destino comentado. Por lo que se puede concluir que su adaptación a los futuros planes de excelencia turística es de mayor desarrollo, tal y como se desarrollará en el próximo apartado.

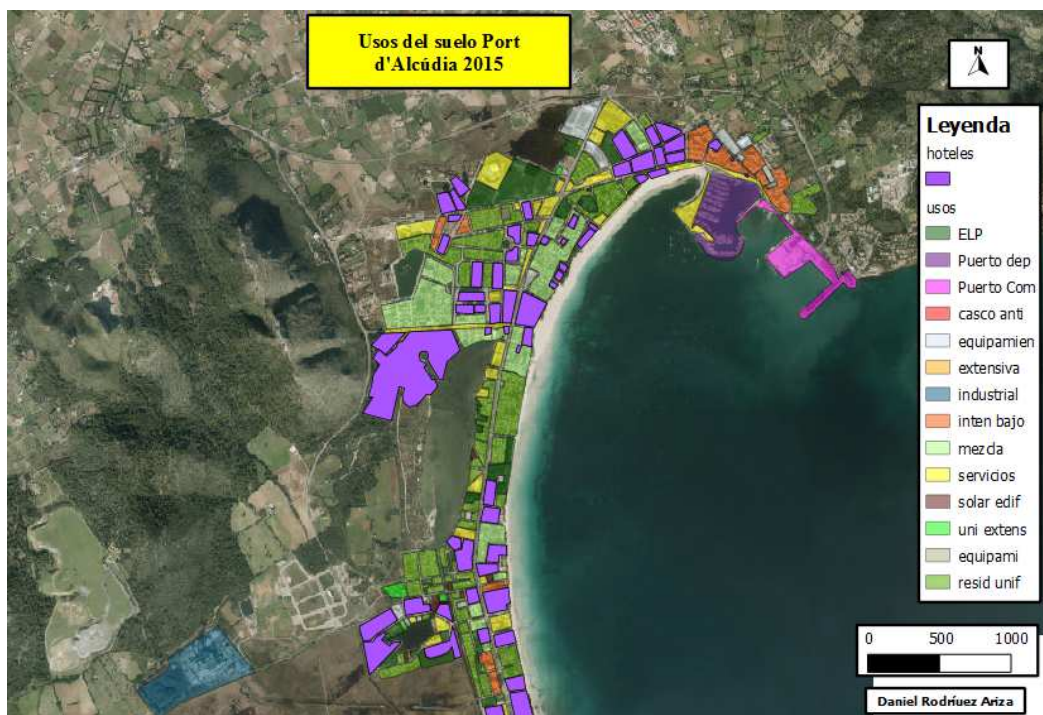


Figura 14: Mapa usos del suelo Puerto de Alcúdia 2015.

Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

La figura 15 muestra los usos del suelo de Playa de Muro, en donde la especialización turística de Playa de Muro, es todavía mas importante que las de los otros dos destinos, así la proporción de hoteles por suelo antropizado resalta de manera espectacular. Entrando a la zonificación del ámbito, los usos residenciales se basan practicamente en su totalidad a las segundas residencias, los hoteleros están mas acusadamente en el litoral, así como los espacios libres públicos son importantes, en un espacio rodeado de espacios protegidos. La adecuación de este destino es, de la misma manera que Puerto de *Alcúdia*, de un mayor desarrollo que en *Can Picafort*, lo demuestran sus ELP, así como la calidad de sus equipamientos, lo que se ha podido constatar mediante trabajo de campo.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 15: Mapa usos del suelo Playas de Muro 2015.

5.4.3. De la planificación turística y territorial del sector privado al público

La actividad turística frecuentemente se ha convertido en un factor de desarrollo socioeconómico y de reequilibrio territorial, por su capacidad de introducir innovaciones, generar amplios mercados de trabajo, de atraer capital inversor externo y comportar una elevada inversión en infraestructuras y equipamientos públicos para el disfrute tanto del turista como del residente. Sin embargo, al igual que el resto de actividades económicas, el turismo es un elemento transformador y estructurador del territorio, que puede generar impactos positivos y negativos. En este sentido, para controlar las externalidades económicas negativas, la degradación ambiental y afrontar la desigualdad social, se ha hecho necesaria la incorporación de procesos de planificación de la actividad, a través de planes, programas y medidas legislativas, impulsadas por las administraciones públicas fundamentalmente a partir de la década de los noventa.

En una primera etapa, desde los años cincuenta hasta finales de los ochenta, el modelo turístico español se caracterizó por un crecimiento desmesurado y una elevada concentración espacial, tanto por el número de visitantes como de plazas de alojamiento. Este crecimiento acelerado, muy asociado a los intereses económicos, se realizó de manera improvisada, desordenada, sin

apenas ningún tipo de planificación que contemplara las necesidades de infraestructuras y servicios. Si bien, durante este periodo diversos autores identifican tímidos intentos de planificación turística a través de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963), los Planes de Aprovechamiento de los Recursos Turísticos, los Planes de Ordenación de la Oferta Turística; y los primeros Libros Blancos de Turismo (Cataluña, 1983 y Baleares, 1987), pero al fin y al cabo sólo se quedaron en meras orientaciones. A finales de la década de los 80 con la crisis del sector, se produce un cambio de orientación, las administraciones públicas reflexionan sobre las evidentes debilidades que presentaba el modelo turístico, especialmente el de “sol y playa”, y por tanto, de la necesidad de marcar objetivos estratégicos. A nivel español, la tarea de planificación turística se inicia con el Libro Blanco del Turismo Español (1990), diagnóstico en profundidad del sector turístico, acompañado de un conjunto de líneas de actuación que constituyen la base para la redacción del primer Plan Marco de Competitividad del Turismo Español o Plan Futures I (1992-95), substituido por el Futures II (1996-99), pasando por el Plan Integral de Calidad del Turismo Español (2000-06), hasta el actual Plan de Turismo Español (2008-12). Todos ellos, instrumentos que han servido de referencia para las políticas turísticas autonómicas y locales.

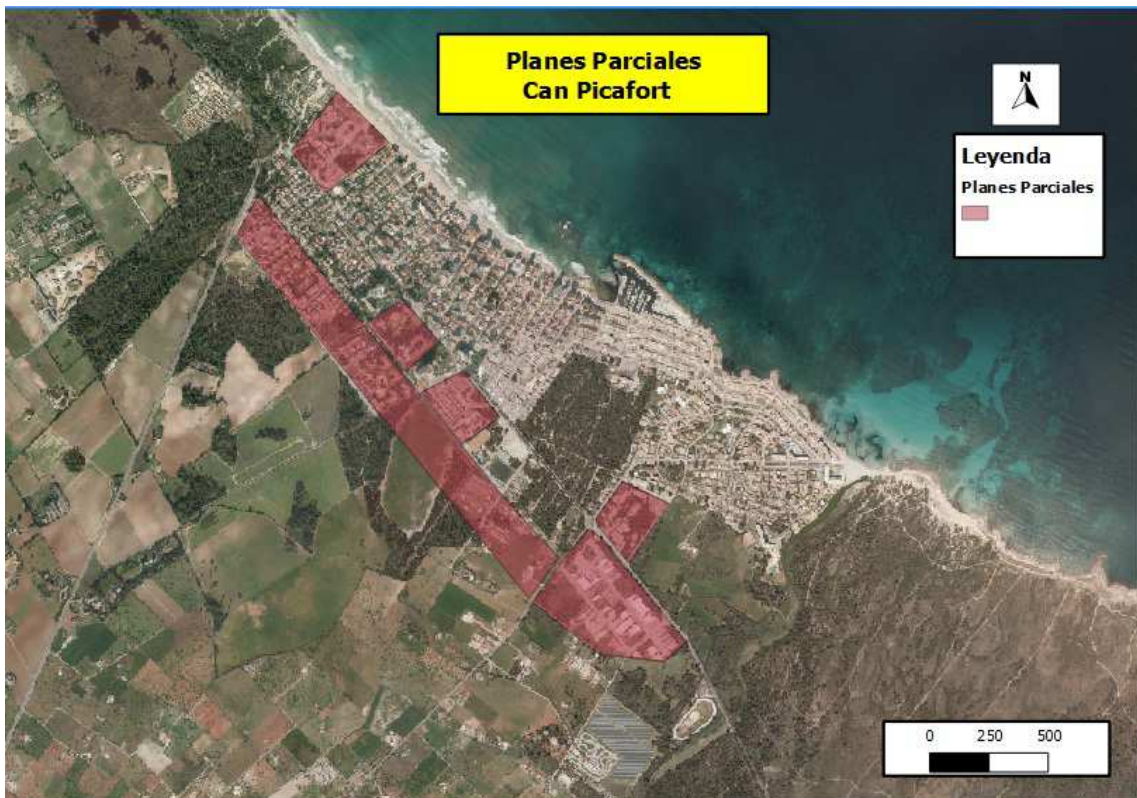
Por otro lado, la manifiesta transversalidad de la actividad turística ha comportado que diferentes procesos de planificación, a pesar de no estar destinados específicamente al sector turístico, hayan tenido también una influencia notable sobre la actividad. Es de destacar la planificación territorial y urbana, ya que el territorio es un elemento determinante para el turismo, en cuanto es factor de identidad y diferenciación, fuente de recursos imprescindible para la configuración de productos turísticos, así como base física donde se implanta la propia actividad.

De hecho, el déficit de infraestructuras básicas generado por el gran crecimiento urbano y turístico durante las décadas de los 60 y 70, comportó también la creación de diversos instrumentos de planificación territorial turística anteriores al planeamiento regional como el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de Mallorca (1996), el cual hizo progresar a este destino ofreciendo diferentes medidas de embellecimiento, con su nombramiento de zona POOT.

Estudiando el caso de *Can Picafort*, la legislación promovida por el agente mediador entre el mercado y la población (poder público), sienta las bases para fortalecer el turismo ante los síntomas de baja competitividad y los síntomas de crisis. Estas medidas consiguen que haya más y mejores ELP, infraestructuras, o equipamientos. Consiguen embellecer el núcleo y dar al turista algo que necesita (mayor espacio por plaza y un lugar a dónde poder realizar diferentes actividades de esparcimiento), ante las nuevas demandas. Esto hace que la superficie media de los establecimientos crezca a valores cercanos al doble de su dimensión previa (modelo intensivo desarrollado por el 1er boom turístico en la década de los años 60). Complementariamente, este desarrollo acelera el poblamiento de *Can Picafort*, hasta niveles nunca pensados por los inicios de su desarrollo, convirtiéndose en el principal núcleo poblacional dentro del término de *Santa Margalida*.

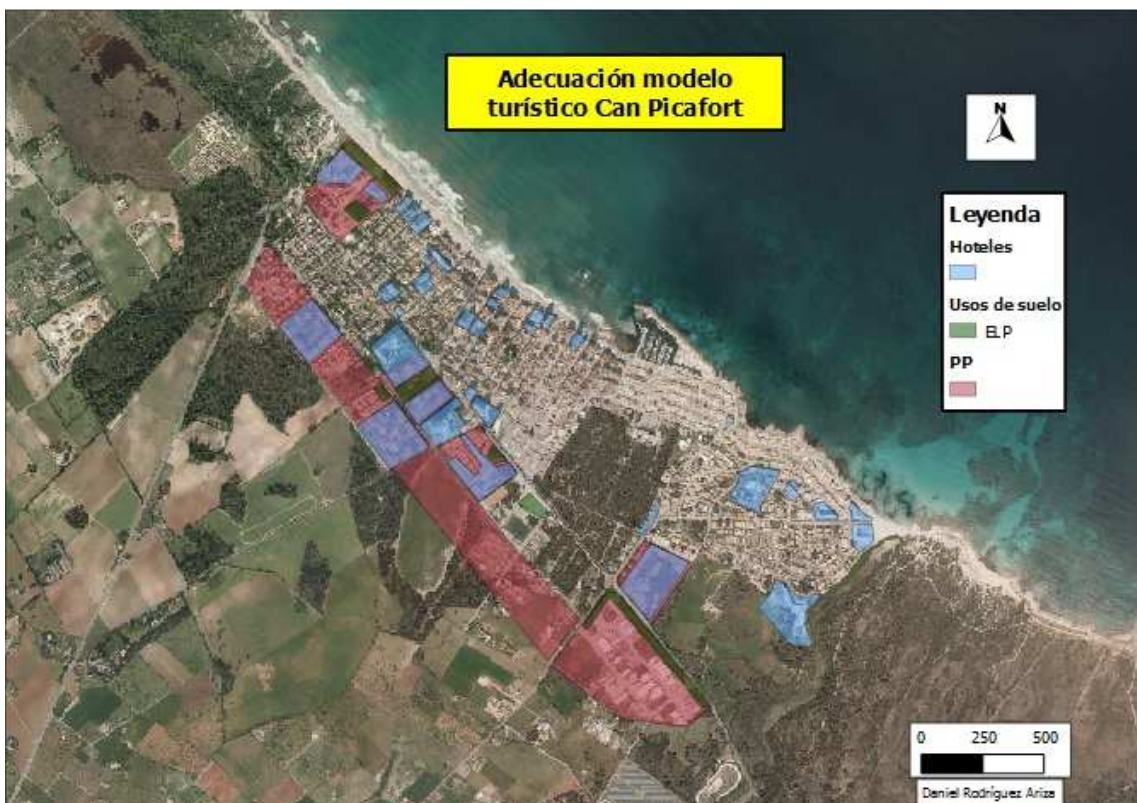
En la figura 16 se puede observar hacia donde se debía producir el crecimiento urbanístico en *Can Picafort*, una vez consultadas las normas subsidiarias del término municipal.

Para conocerse la consecución de los objetivos previamente marcados por las instituciones públicas, así como la legislación aprobada se elabora un mapa de adecuación al modelo turístico de *Can Picafort* (figura 17), lo que demuestra el proceso de adaptación que ha tenido que llevar a cabo la nueva oferta hotelera para adecuarse a las exigencias legislativas promulgadas por la LGT, así como el acomodo que han dado las DOT para continuar con el modelo previamente desarrollado.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

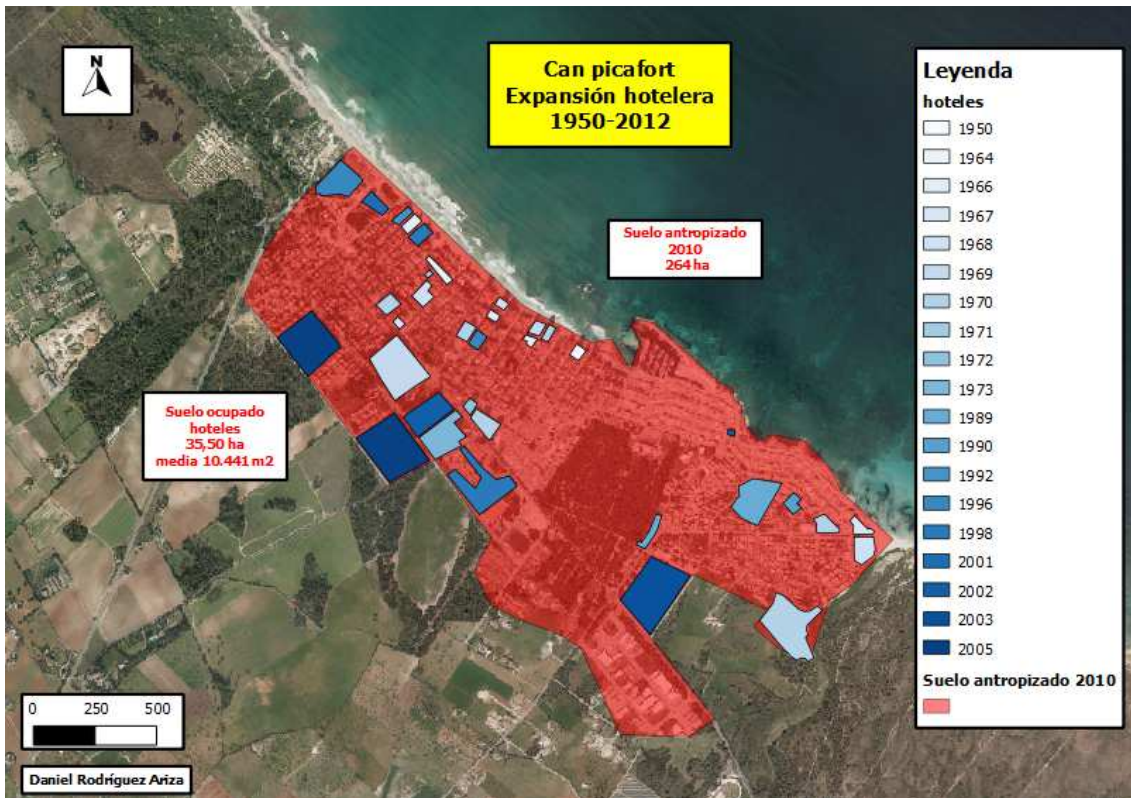
Figura 16: Mapa Planes Parciales *Can Picafort* 2012.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 17: Mapa adecuación modelo turístico *Can Picafort* 2012.

La figura 18 del año 2012 muestra el final del proceso de adecuación de la oferta turística a la nueva legislación, así como otros cambios producidos sobre ratios turísticas. Se incrementa considerablemente la superficie ocupada por estos establecimientos, como consecuencia de las macroconstrucciones realizadas en la periferia de este destino, a partir de nuevos planes parciales. Los establecimientos turísticos de alojamiento ocupan una superficie de 358.476 m², o lo que es igual 35,85 ha en 2012, lo que equivale a 1/7 parte del suelo antropizado de *Can Picafort*.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 18: Mapa de expansión hotelera *Can Picafort* (1950-2012).

5.5. Situación de la oferta turística en el ámbito desde 1974 hasta nuestros días

Desde 1975 hasta la actualidad se han construido 73 establecimientos turísticos de alojamiento en las tres estaciones turísticas. Estos establecimientos han supuesto más del doble de plazas (31.383 plazas) que las construidas durante el primer boom turístico (repartido en el periodo del segundo y tercer boom). Hoy en estas zonas, se comercializan 45.828 plazas de alojamiento. Desglosándose por estación turística del 1975 a la actualidad, 3.792 plazas corresponden a *Can Picafort*, 14.865 a Puerto de Alcúdia y 12.726 a Playa de Muro. Estos datos dan una idea del estancamiento de *Can Picafort*, tras una primera época más importante, las otras dos estaciones se posicionan más firmemente en el mercado turístico. La evolución de *Can Picafort*, quizás respondería a la “Teoría de los ciclos de vida de los destinos turísticos” de Butler. Territorialmente, este aumento de establecimientos ha supuesto una ocupación del suelo de 1.262.917 (1,3 km² o 130 Ha). Desglosando, *Can Picafort* ha incrementado su ocupación para uso hotelero en 220.014 m² (22 Ha), Puerto de Alcúdia 555.333 m² (55 Ha) y Playas de Muro en 487.570 (49 Ha).

Esto lo representa la figura 19, en el que se puede observar la proporción de suelo ocupado por los establecimientos de alojamiento en los tres destinos. Destaca por su mayor especialización, Playa de Muro.

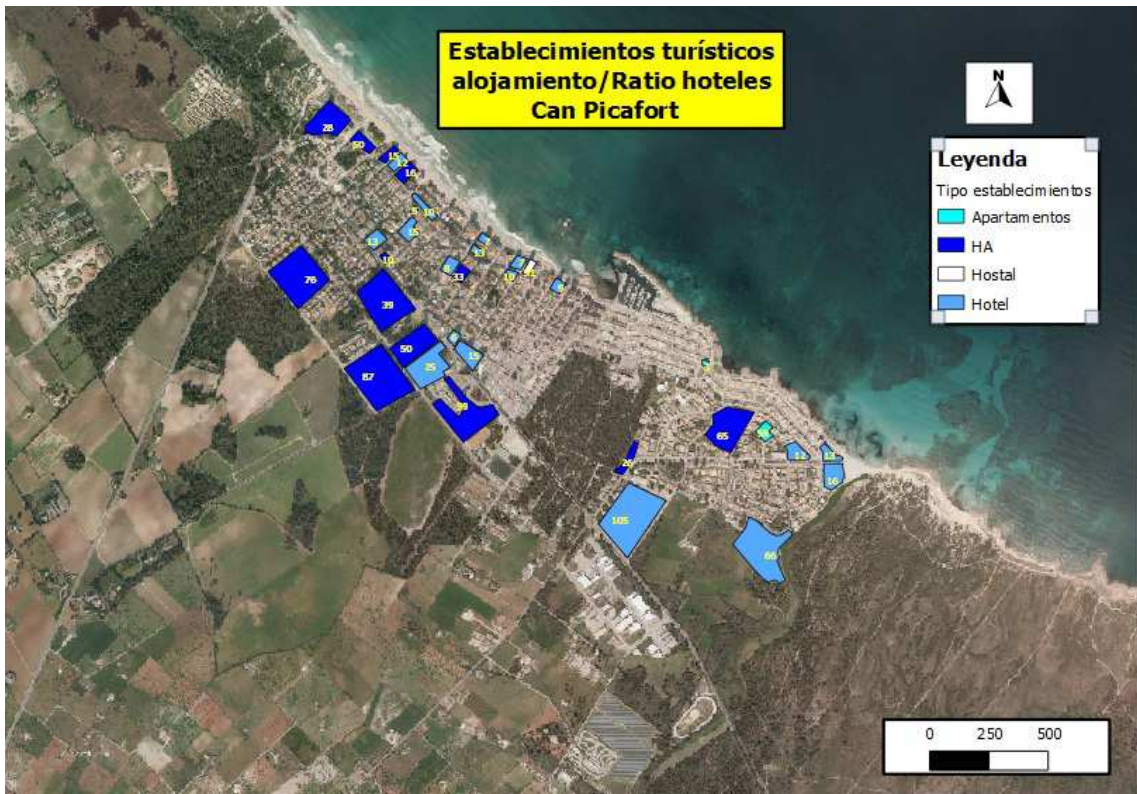


Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 19: Mapa proporción suelo antropizado zona noroccidental Bahía de Alcúdia.

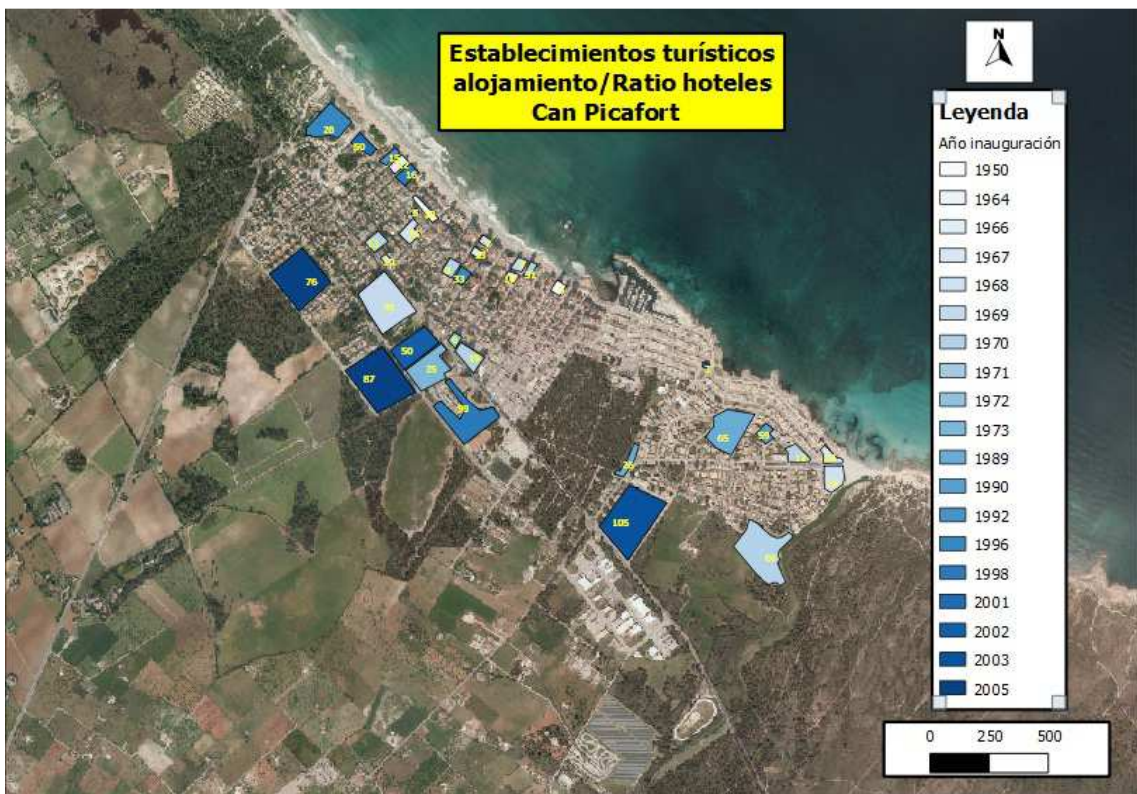
Por otro lado, entrando a valorar la tipología de los establecimientos, en la figura 20 se observa como en Can Picafort el tipo de establecimiento que predomina es el hotel y aparta hotel (AH) . Cada uno muestra la dominancia de un periodo determinado de cada establecimiento. Los ratios más altos se encuentran en los AH y apartamentos, mientras los ratios de los hoteles rondan los 5-10 m² por plaza, excepto el hotel Iberostar Vell Marí, de nueva generación, con un ratio de más de 100 m² de suelo por plaza.

En la figura 21, se pretende representar la estrecha relación que hay entre la tipología del establecimiento con su año de inauguración y ratio. De esta forma encontramos que los ratios más importantes corresponden a los establecimientos abiertos posteriormente, así como la tipología de estos en *Can Picafort* son los aparta hoteles (AH).



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

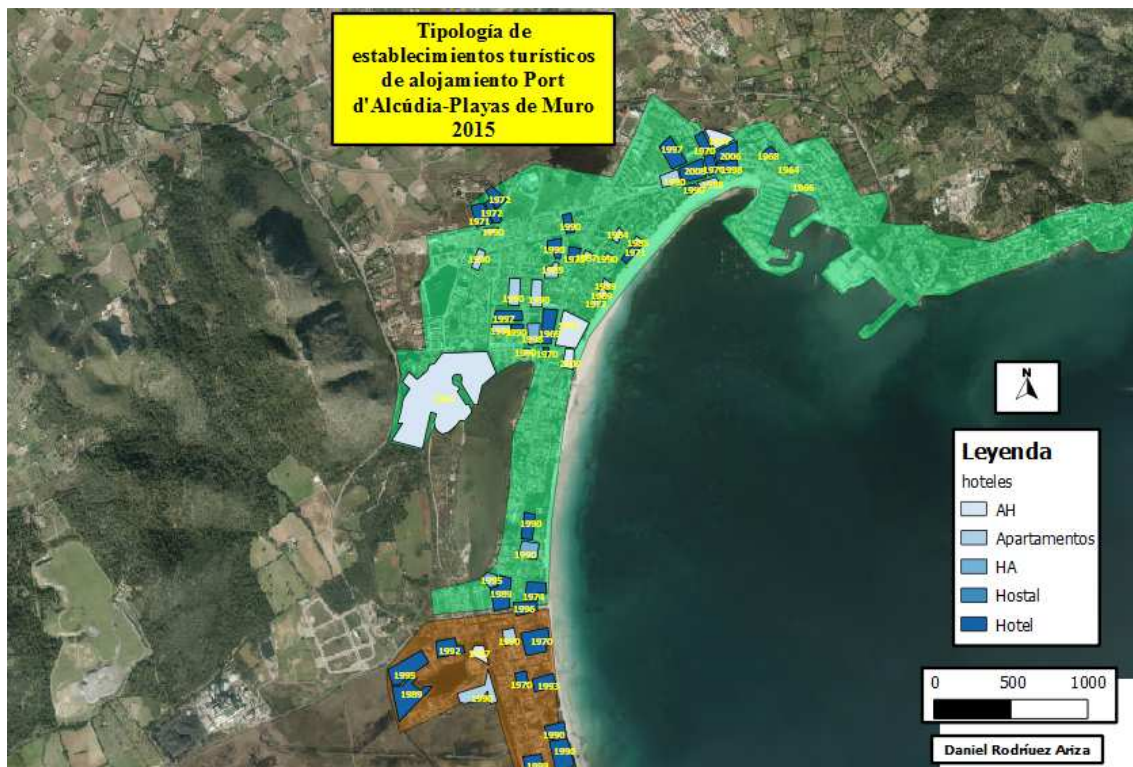
Figura 20: Mapa establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Can Picafort.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

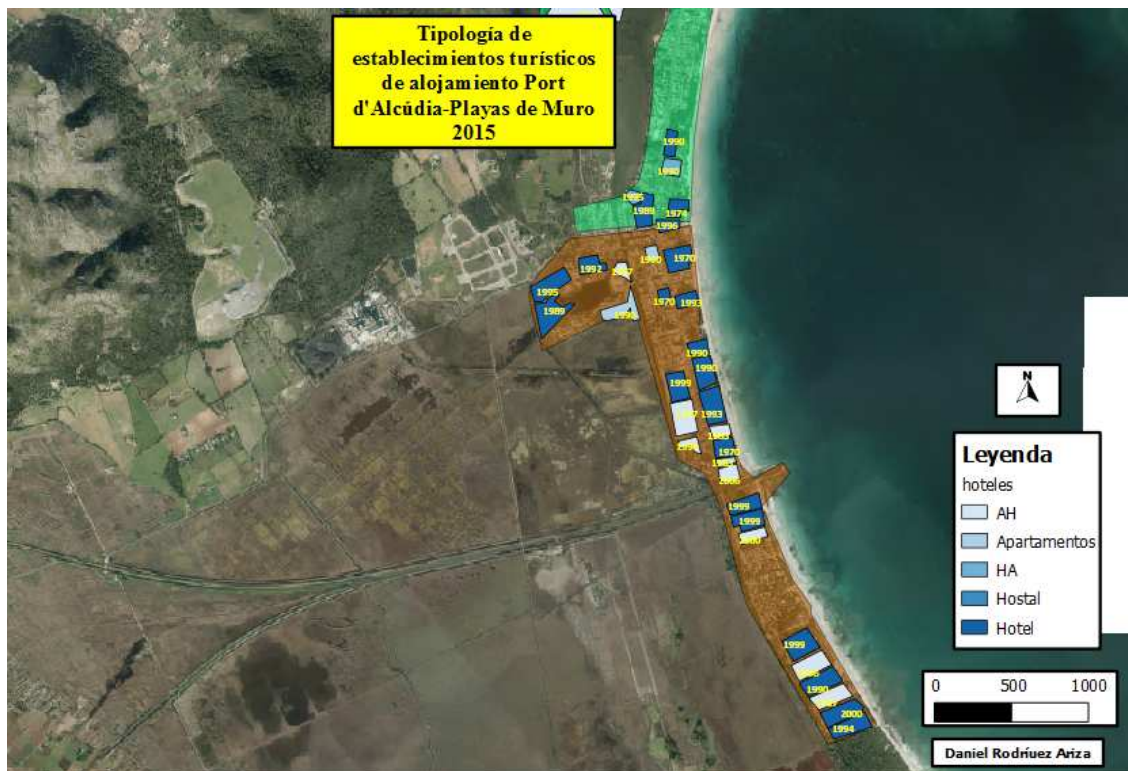
Figura 21: Mapa Establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Can Picafort (2012).

Mientrastanto, en Puerto *Alcúdia* y Playa de Muro (figuras 22 y 23), el tipo de establecimiento predominante es el Hotel. A diferencia de *Can Picafort*, por ser de construcción más tardía, los ratios de los hoteles son más altos, debido a las posteriores exigencias del negocio turístico. Destacar el caso de *Bellveu* en Puerto *Alcúdia* (55 m² plaza pero un macrocomplejo de 230.000 m² y 4191 plazas) o *Beach Garden* (100 m² por plaza) o *Holiday Garden* (102 m² plaza). En los mapas inferiores se puede observar una representación de estas variables.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 22: Mapa Establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Puerto de *Alcúdia* (2015).



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 23: Mapa Establecimientos turísticos de alojamiento/ratio hoteles de Playas de Muro (2015).

5.5.1. Modelo de propiedad de la oferta turística

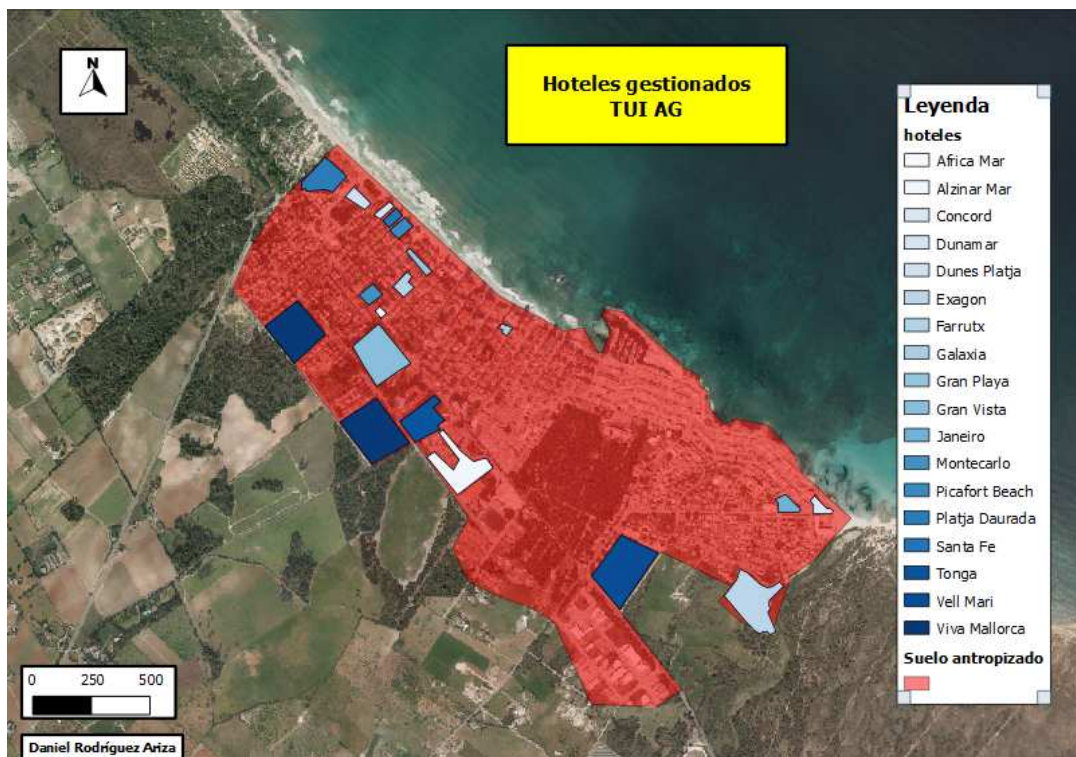
Se ha intentado hacer una aproximación hacía el objetivo de conocer la propiedad de la oferta turística de *Can Picafort*. Lo cual ha sido muy complicado, ya que las asociaciones hoteleras de Muro y *Alcúdia*, -a las cuales estan asociadas las cadenas hoteleras-, no han colaborado, a pesar de lo cual se ha intentado investigar y concluir que en gran medida la propiedad de cadenas de familias adineradas del entorno cercano a *Can Picafort*, es predominante. Estas cadenas únicamente tienen oferta en las Islas Baleares, excepto Grupotel que ofrece, además, en Barcelona, con un establecimiento.

El que la propiedad del establecimiento sea de autóctonos no implica que ellos mismos lleven a cabo la gestión de los mismos, que pueden dejar llevar a otras corporaciones especializadas y con capacidad de mover grandes cantidades de clientes. Algo que se demuestra en el siguiente apartado.

5.5.2. Modelo de gestión de la oferta turística

Los establecimientos que se encuentran en *Can Picafort*, son en su gran mayoría propiedad de autóctonos, aunque la gestión de los establecimientos es en muchos casos gestionados por operadores extranjeros (la figura 24 muestra una representación cartográfica de la gestión de los establecimientos). Estas empresas controlan las llegadas de turistas a estos establecimientos. En este caso, el operador TUI AG (propietaria de la cadena hotelera Grupotel, RIU, la agencia Ultramar Express, así como de diferentes empresas relacionadas con este sector turístico), es quien controla algo más del 50 % de los establecimientos hoteleros, aunque estos representan el 80-90 % de la oferta de plazas de alojamiento.

Esta empresa está especializada en este sector y controla verticalmente todos los procesos y fases desde el inicio en que el turista decide viajar, hasta la vuelta, obteniendo unas grandes proporciones de beneficios, superiores al impacto económico que pueda tener sobre el destino.



Elaboración propia Fuente: Foto aérea IDEIB

Figura 24: Mapa hoteles gestionados por TUI AG en *Can Picafort* (2012).

6. Conclusiones

Mediante el estudio de estos destinos turísticos de la zona noroccidental de la Bahía de *Alcúdia*, se ha podido esclarecer mucha información relacionada con la oferta turística de alojamiento. Diferentes actores públicos y privados han posibilitado que se diera este desarrollo capitalista, por el increíble negocio monetario que movía. Así, los operadores turísticos, los capitalistas locales, los órganos e instituciones públicas nacionales, así como la población en general, se beneficiaron de las posibilidades que ofrecía esta actividad, a pesar de que territorialmente ha tenido sus repercusiones sobre el medio ambiente.

Detalladamente, variables específicas como la categoría, ratio, localización, o la gestión de la oferta han sido tratadas para intentar hacer una aproximación y comparación de los modelos turísticos desarrollados. El *tempo* del proceso transformador interpretados mediante foto aérea, o la información de licencias de apertura de establecimientos, ha llegado a determinar que estos destinos son de desarrollo de los años 50 y principios de los 70 en *Can Picafort*, mientras que de una forma más tardía se desarrollan los establecimientos de alojamiento en Puerto de *Alcúdia* (años 60 y 80), y por último en Playa de Muro (años 70-90). La proporción de suelo ocupado por esta actividad en los diferentes periodos históricos marca el grado de especialización del destino. De esta forma, a pesar de que en la década de los años 50-60 (*primer boom*), *Can Picafort* era un destino que se desarrollaría en mayor medida, en las siguientes décadas (*segundo y tercer boom*) su estancamiento sobre las otras estaciones turísticas se hará evidente comparando la apertura de establecimientos y el número de plazas que representan sobre el total, así como la ocupación de suelo de la actividad.

La localización, desarrollo, estancamiento, relance, reconversión de estos enclaves turísticos pueden ser explicados por teorías como la de Christaller (1963), Gormsen (1981), o Butler (1980), citadas en Pons, A. Rullan, O. & Murray, I. (2014).

El desarrollo posterior de estos destinos, comparándolos con la Playa de Palma es una consecuencia de la localización, distancia y calidad del transporte entre la infraestructura aeroportuaria y las estaciones turísticas, lo cual ha sido trabajado en otros trabajos de temática relacionada (Pons, A. Rullan, O. & Murray, I. (2014)).

Relacionándolo con los sucesos económicos, las dos fases clave que explican la importante construcción de la oferta hotelera coinciden con las épocas de atracción de capitales extranjeros durante el franquismo y el segundo periodo a principios de 1990 está relacionado con la integración de España en la UE.

La baja diversificación, la especialización es en el producto de “sol y playa” y la alta estacionalidad, debido a su funcionalidad y posición en el destino de la Bahía de Alcúdia, son características que definen a estos destinos.

A pesar de los planes estratégicos desarrollados en los años 80-90 (*Libro Blanco de Turismo y Plan Futures*) en España ante los síntomas de crisis y necesidad de renovación, solo las instituciones y órganos públicos pueden decidir sobre el futuro de una actividad en un destino y la situación de *Can Picafort* puede demostrar un cierto inmovilismo de la corporación municipal si se compara con la imagen y continuas actuaciones de Puerto de Alcúdia y Playa de Muro.

La posición de *Can Picafort* y el importante auge de los destinos de Puerto Alcúdia y Playa de Muro tienen efectos positivos y negativos debido a la competencia. Sin embargo, gran parte de la oferta de establecimientos y plazas están gestionada por TUI AG, en un modelo en donde predomina la oferta hotelera por encima de otras tipologías de infraestructuras. La gestión de la oferta por este operador conlleva a un menor impacto económico en el destino, consiguiendo esta multinacional gran parte de los beneficios.

El que TUI AG controle la oferta de *Can Picafort* y pueda controlar la de otros destinos puede tener sus efectos negativos en el territorio, ya que tiene la posibilidad de elegir el lugar donde lleva los turistas que llegan antes de temporada alta, lo que puede mantener o incluso acentuar la estacionalidad. A pesar de ello, los impactos serían, principalmente, sobre la actividad dentro de territorio, ya que la propiedad (la mayor parte autóctona) de los establecimientos tiene la seguridad de no depender de la demanda del mercado turístico arrendando sus establecimientos. Dentro del núcleo de *Can Picafort* existe una división en dos zonas: *Can Picafort*, a donde predominan los turistas alemanes y en *Son Bauló*, en donde son los británicos los que predominan.

La urbanización que se ha plasmado en el territorio se caracteriza por su cierto orden urbanístico, -dentro del desorden que podría reinar-, diferentes partes planificadas a partir de los nuevos planes, regulados a partir del Plan Parcial (1973) y las normas subsidiarias (1986).

Los años noventa marcan el cambio de funcionalidad de *Can Picafort* de especialización turística, a unos inicios turístico-residenciales, condicionados por la situación demográfica, migratoria, o infraestructural.

Una vez realizado este trabajo, quedan dudas sobre el papel de los operadores turísticos extranjeros, el papel de los agentes públicos en el desarrollo, reconversión y relanzamiento de una determinada estación turística. De igual modo, sería interesante profundizar en el estudio de la nueva oferta de alojamiento que prolifera espectacularmente en los últimos años (alquiler vacacional no reglado), el cual se encuentra en una situación de incertidumbre ante el vacío legal en la regulación o prohibición, ante la fuerte presión del *lobby* hotelero para prohibirlo en las Islas Baleares, a pesar de que el mercado es tan dinámico que sale de la rigidez, el orden y control público.

7. Referencias bibliográficas

Aina S. Erice [en línea] en:

<http://www.ainaserice.com/downloadables/cantorro2014/Alcudia&fibrasVegetales2014-contents.pdf> [Recuperado el 24 de Marzo de 2015].

Alonso Soto, R. (1998). La liberalización del transporte aéreo [en línea] en: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Transporair.pdf [Recuperado el 08 de Junio de 2015].

Archivo municipal ayuntamiento de Santa Margalida

AJUNTAMENT DE SANTA MARGALIDA. AL21 [en línea] en: <http://al21santamargalida.net/> [Recuperado el 26 de Noviembre de 2012].

BEAS SECALL, L. Los planes de excelencia turística en España (1992-2006). Una apuesta por la revitalización de los destinos. Revisión de su implantación e impactos. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 20 de agosto de 2012, vol. XVI, nº 411. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-411.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

Diario de Mallorca [en línea] en: <http://www.diariodemallorca.es/ocio/2014/04/25/albufera-insalubre-paraiso-turistico/928158.html> [Recuperado el 24 de Marzo de 2015].

Diario de Mallorca [en línea] en: <http://ocio.diariodemallorca.es/planes/rutas-excursiones/pla-1113-salbufera-dalcudia.html> [Recuperado el 24 de Marzo de 2015].

Eix hotels. Catálogo [en línea] en: <http://www.eixhotels.com/> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

El Mundo. Catálogo [en línea] en:

<http://www.elmundo.es/elmundo/2009/12/15/baleares/1260872123.html> [Recuperado el 24 de Marzo de 2015].

Ferrer hotels. Catálogo [en línea] en: <http://www.ferrerhotels.com/es/index.html> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

Grupotel. Catálogo [en línea] en: <http://www.grupotel.com/> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

Iberostar Hotels and Resorts. Catálogo [en línea] en:

<http://www.iberostar.com/hoteles/mallorca/iberostar-vell-mari> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

IDEIB Infraestructura de dades espacials de les Illes Balears. Catálogo [en línea] en: http://ideib.caib.es/catalegIDEIB/cercaCataleg.jsp?lang=ca_ES [Recuperado el 11 de Noviembre de 2012].

JS hotels. Catálogo [en línea] en: <http://www.jshotels.com/es/index.html> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

Mas, A. y Nadal, A. (2005). Diagnóstico Agenda Local 21 del municipio de Santa Margalida. Santa Margalida, Ayuntamiento de Santa Margalida, Área de medio ambiente.

Murray Mas, I. (2012). Geografies del Capitalisme Balear: poder, metabolisme socioeconòmic, i petjada ecològica d'una superpotencia turística. Tesis de Doctorado, Palma. Director: Macià Blázquez. [Consultada el 23 de Septiembre de 2013].

Pons, A., Rullan, O., & Murray, I. (2014). Tourism capitalism and island urbanization: tourist accommodation diffusion in the Balearics, 1936-2010. *Island Studies Journal*, Vol. 9, No. 2, 2014, pp. 239-258

Rullan Salamanca, O. (2011). Las Políticas Territoriales en las Islas Baleares. Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada, ISSN 0210-5462, nº47 2010. [Consultado el 09 de Junio de 2015].

Spadaro, A. y Oliver, X. (2001). Crecimiento económico y desigualdad en Baleares en los años 90: Elementos para el debate sobre el futuro del Estado del Bienestar. Documento de trabajo UIB. [Consultado el 09 de Junio de 2015].

Stil hotels. Catálogo [en línea] en: <http://www.stilhotels.info/> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

TUI AG. Catalogo [en línea] en: [http://www.tui.com/buchen/ibe/start/ansicht/liste/startDate/2013-02-15T00%3A00%3A00%2B01%3A00/endDate/2013-05-15T00%3A00%3A00%2B02%3A00/duration/5-8/countries/1336/cHash/25bd1c93fc9d224b1b147fda5f0f0a34/category/1/?tx_xibe_ibe%5Bprc%5D=1&tx_xibe_ibe\[searchUserData\]\[countries\]\[0\]=1336&tx_xibe_ibe\[searchUserData\]\[region\]=1197#pageHash4](http://www.tui.com/buchen/ibe/start/ansicht/liste/startDate/2013-02-15T00%3A00%3A00%2B01%3A00/endDate/2013-05-15T00%3A00%3A00%2B02%3A00/duration/5-8/countries/1336/cHash/25bd1c93fc9d224b1b147fda5f0f0a34/category/1/?tx_xibe_ibe%5Bprc%5D=1&tx_xibe_ibe[searchUserData][countries][0]=1336&tx_xibe_ibe[searchUserData][region]=1197#pageHash4) [Recuperado el 11 de Diciembre de 2012].

Valdúeza Capó, C. (1979). Aportación al análisis de la estructura socio-económica del municipio de Alcúdia. [en línea] en: http://ibdigital.uib.es/greenstone/collect/treballsGeografia/index/assoc/Treballs_de_Geog/rafia_19/79v36p19.dir/Treballs_de_Geografia_1979v36p191.pdf
Racó núm. 36. Palma: Universitat de les Illes Balears. [Recuperado el 24 de Marzo de 2015].

Viva hotels. Catálogo [en línea] en: <http://www.hotelsviva.com/es/index.html?gclid=CNfwzsGm2bQCFaTMtAodGTsA6g> [Recuperado el 15 de Diciembre de 2012].

Yrigoy I. (2013). La urbanització turística com a materialització espacial de l'acumulació de capital hotelier: els casos de Platja de Palma (Mallorca) i Saïdia (Marroc). *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 75, juny 2013, p.109-131. [en línea] en: <http://revistes.iec.cat/index.php/TSCG>. [ISSN: 1133-2190 (ed. impresa); 2014-0037 (ed. Digital)].