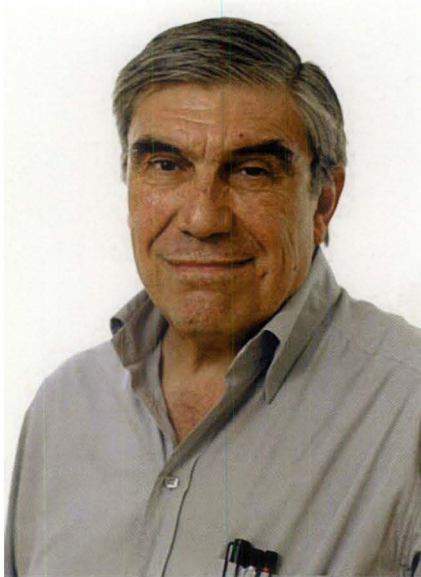


Política turística y territorio. Algunos proyectos urbanístico-turísticos



Eduardo Leira
Arquitecto.
Premio Abercrombie

Se incluye esta conferencia en el Bloque 5, de grandilocuente enunciado, en el que se habla incluso de geoestrategias. La razón puede ser mi reciente participación en proyectos turísticos en el "Caribe" Chino, tras haber trabajado, hace ya años, pero tan intensamente, en Baleares y Canarias. Bien se podría hablar de esas geoestrategias ante un sector, o más bien un fenómeno, del alcance y siempre creciente auge en la sociedad de ocio, como es el turismo. De los considerados legales es el sector de mayor importancia relativa en el mundo, si se excluyen las drogas y el tráfico de armas, siempre por delante.

De forma más limitada, pero más directamente vinculada con mi actividad, voy a hablar de turismo y territorio, de esa intrínseca relación que sin embargo no se traduce en el núcleo de la política turística, si es que se puede hablar de tal, más allá del canto, o queja, respecto a los números agregados del turismo.

Quiero mostrar algunos proyectos, aislados algunos y otros que han formado parte consustancial de planes urbanístico-turísticos, desde un enfoque específico, diferencial del urbanismo urbano o en Planes de Ordenación Territorial. Son proyectos en islas, no siempre componentes de archipiélagos, a los que también alude el título del Bloque y que tan adecuadamente están mencionados en la Presentación del Congreso. Aunque no en islas, otros proyectos son también de perfil turístico y en el litoral, marítimo o fluvial. Contribuyen a mostrar algunas tesis y responden al enfoque estratégico tanto de planes como de los propios proyectos, buscando la diversificación de productos y cuestionando la gran lacra de la oferta turístico-residencial: su uniformización y repetición, ¡más de lo mismo!

Pero, antes de pasar a los puntos propios de la charla, en los que se enmarcan los proyectos, hagamos alguna rápida consideración previa.

Bravo por el Congreso ¿Algo de I + D turístico?

Con su al parecer obligada fragmentación en Bloques, ante un fenómeno tan multifacético como es el turismo, estos Congresos muestran una elaboración sobre el fenómeno, cuya incidencia y peso relativo contrasta con la ausencia de lo que, en otros sectores punta, se considera imprescindible: I + D.

¿Cómo es posible que un país en el que el turismo aporta, reconocidamente, el 13% del PIB, no cuente con una política expresa de I + D?

Se insiste hoy en nuestro retraso tecnológico en un marco en el que hay que competir por producto y calidad y no tanto por precio, superando la pretensión, antaño, de hacer lo que otros ya hacían pero

Tourism Policy and Territory. Some Tourism-urban planning development projects

This paper is included in the 5th Block which goes under a very lofty title which even makes so bold as to mention geo-strategies. The reason for my being included here may be my recent participation in tourist projects in the Chinese 'Caribbean' after having worked, many years ago, but very intensely, in the Balearic and the Canary Islands. We could very well talk about geo-strategies in a sector, or perhaps, more properly, a phenomenon of the scope and size such as is tourism in our leisure society, constantly on the up. Of the legal industries, that is, excluding drugs and arms dealing which are always in the forefront, this is the sector of greatest relative importance in the world.

In a much more limited way, but more directly connected with my activity, I am going to talk about tourism and territory and of the intrinsic relationship which, however, does not filter through to tourist policy, if we can even speak of such a thing existing, apart from the habitual litany or complaint with respect to the aggregate numbers of tourism.

I want to show you some of the projects, some of which are individual pieces and others which form part of wider tourist

or town planning developments, from one specific perspective which differentiates urban town planning from Plans for Territorial Organisation. They are projects on islands which are not always component parts of Archipelagos which are also mentioned in the title of the Block and in the Presentation of the Conference. Although not in islands, other projects are also tourist projects, some of which are on the coastline, on the sea-front or on rivers. They will help me to illustrate some of my theses and respond to the strategic focus both of the plans and the projects themselves, where there is a search for diversification of products precisely because of the great problems of tourist developments at present: their uniformity and repetitiveness, always more of the same. But before looking at the intrinsic points of this paper, which are enshrined in the projects presented here, let us just touch upon a brief previous consideration.

Bravo for the Conference. Is it time for R+D in tourism?

It seems to be a necessary evil of all Tourism conferences that they are broken up into Blocks, given the multi-faceted nature of tourism. The incidence and relative weighting of the work

más barato. Eso, y con gran éxito, lo hacen hoy otros. Ese retraso se constata aún más en el caso del turismo en España.

Siempre resulta curioso que se cuestionen los resultados de la balanza de pagos, con insuficiente performance de las exportaciones y se diga, después que el turismo ha compensado, o no, el fracaso de aquellas. Como cuesta hablar, con propiedad, en el orden inverso: el principal sector exportador, el turismo, ha ido como haya ido y los demás sectores exportadores (la mayor parte de las veces) no han dado la talla. Máxime, sí se llegase a incluir en el "sector", el aglomerado turístico-residencial, de la 2ª residencia –mayoritariamente litoral– tantas veces hoy ya 1ª residencia de europeos. La aportación al PIB del conglomerado turístico-residencial sería mucho mayor.

La componente residencial turística distorsiona el sector de la vivienda. Éste aparece así sobredimensionado, al sumar las residencias vinculadas al ocio o a la jubilación. Incorporando ese desarrollo inmobiliario (qué no "vivienda" en sentido estricto) al "turismo", de un lado, se "tranquilizaría" el aparente disparate del incesante aumento de producción anual de nueva vivienda, y de otro lado, se contaría con el verdadero peso del "sector" turístico-inmobiliario, que quizás alcanzase el 20% del PIB! Y carecemos no sólo de una política de I + D, sino de una consideración del fenómeno como, dado su peso, parece que merece.

Siempre sorprende que esa importancia contraste no sólo con la insuficiente reflexión estratégica sino con la consideración social misma del "sector". El turismo se ha venido considerando de "segunda". ¿Todavía se dicen esas simplezas de que nos convertimos en un país de camareros?

La falta de reflexión sobre el turismo sólo es comparable con el desconocimiento colectivo y operativo del fenómeno de la vivienda –que no "problema", como lo fue– pese al auge y también peso relativo que viene presentando en los últimos años. Como en el caso del turismo –y con difícil frontera entre ambos– la ausencia de conocimiento de lo que pasa con la vivienda, empieza por las discutibles estadísticas, tan acriticamente adoptadas, con simplismo, en los titulares de los medios.

1. Política turística y territorio

El territorio para la oferta turística e inmobiliaria de ocio no es tan sólo un mero soporte, como puede considerarse en la producción industrial.

El territorio antropizado forma parte indisoluble y consustancial de la Oferta, con su específica escenografía, configurando el espacio turístico o de ocio, inadecuadamente denominado "ciudad" turística.

on tourism contrasts dramatically with the absence of what is usually considered to be a total requisite in other leading sectors: R+D.

How can it be that in a country such as this, where tourism represents easily 13% of the GDP, that there is no express policy in the field of R+D?

Nowadays, constant reference is made to the amount of ground we have to make up in the field of technological development where competition is now based on products and quality rather than on price as it was in the past, making the general law of 'Do what the others do but cheaper' completely obsolete. That is what others are doing, and highly successfully already. Nowhere is there more ground to be made up than in the case of tourism in Spain.

It is always curious that people question the balance of payments and talk about the insufficient performance of exports only to add that tourism has made up for the deficit or not. It is equally curious that nobody wants to talk about the same thing, in reverse, as we should: the main export, tourism, has had such and such a performance and the rest (most of the time) have not been up to scratch. Even more so if we were to include within tourism the whole component of accommodation/housing for tourism, the whole bundle of

second residences, above all, coastal property, which more and more are becoming the first residences of the Europeans nowadays. The contribution of the whole package of tourist accommodation would then make the contribution to the GDP much larger.

The tourist residential component distorts the sector of housing. This becomes somewhat over-dimensioned when retirement and leisure purpose housing is factored in. By incorporating real estate development (which is not 'housing' in the strictest possible sense of the word) into 'tourism', on the one hand, what is achieved, is a 'pacification' of the apparent idiocy of the year by year increase in the annual production of new housing and, on the other hand, the true weight of the tourist-real estate 'sector' which perhaps amounts to 20% of the GDP! And not only are we lacking a policy of R+D but also a consideration of the phenomenon which, given its relative weighting in the picture, would seem to merit attention.

It is always surprising that this importance is not mirrored in sufficient strategic reflexion but, for that matter, with the social consideration of the 'sector'. Tourism has always been considered 'second-class'. Don't we still say such platitudes such as that this is a country of waiters?

Tradicionalmente visto como “mal menor”, se tendió a alentar, casi a cualquier coste, el crecimiento de la oferta turística. El turismo viene ya considerándose sector estratégico, en especial en los archipiélagos, pioneros en esa aproximación. La política cuantitativa sin embargo se mantiene. Al “contra más mejor” –todavía tan en boga de hecho en nuestros litorales– se contraponen las moratorias y los intentos, siempre inadecuados, de cuantificar la cabida máxima. La pregunta es en último término la misma: más (menos) o nada ¿de qué? De “lo mismo”, quizás contra menos mejor pero de nuevos productos, para diversificar la oferta, ¿cuánto? La respuesta ya no es ni inmediata, ni seguramente hay respuesta. Depende de qué, de cómo y de dónde, de la concentración relativa, de su implantación territorial y del resultado territorial. **La política cuantitativa se ha de tornar cualitativa.** El número total, sea cual sea la unidad de medida, ni siquiera se debería sumar –por incluir productos tan diversos– y, en cualquier caso, habría de ser un resultado y no un a priori... superando la paralización total, que difícilmente puede ser una medida positiva, transfiriendo a la política turística la tendencia del planeamiento urbanístico a la reductiva aproximación defensiva.

El debate, genérico, también es aplicable al turismo: regulación vs desregulación, en un sector en que se confía a la iniciativa privada. No poner trabas o limitaciones por que el sector se asfixia, se para. Todas las “puertas” se han terminado abriendo como las que se pretendieron poner al campo. No hay manos para parar tanto como se inicia. Las limitaciones sólo no valen. Las reglas genéricas pueden llegar a ser necesarias. También pueden tener efectos secundarios negativos. La Ley de Costas ha parado muchos desmanes que de otro modo se hubieran seguido produciendo. También ha impedido alguna actuación potencialmente magnífica. No caben teóricamente excepciones, aunque si se producen insólitos desafueros que paradójicamente se exhiben en descaradas publicidades.

Cuentan que el padre de la Ley de Costas –hoy de vuelta a la estructura del Gobierno– respondía ufano que la Ley hubiera impedido desarrollar las playas urbanas universalmente consideradas como joyas: la Concha de San Sebastián, el paseo de los Ingleses, de Niza, o Copacabana, en Río de Janeiro.

Con todo, la Ley de Costas es un ejemplo de medida horizontal de turismo / territorio emanada desde una competencia estatal exclusiva pero, como tantas otras, de hecho compartidas, aunque no sé acepte compartirlas.

¿Cómo se va a hacer ordenación del territorio competencia “exclusiva” de las CC.AA., sin considerar las grandes infraestructuras: aeropuertos, puertos, líneas de ferrocarril, AVE o no AVE, y grandes carreteras? Pues mal, como ocurre ahora, en la tendencia a la compartimentación sectorial con aproximaciones unidimensionales. La Ordenación del Territorio no puede ser una compilación de “sectores”, cada uno de ellos considerados de forma autónoma desde cada competencia exclusiva, entendida y aplicada de forma autoritaria y excluyente.

The lack of reflexion on tourism is only comparable to the total lack of collective and operational knowledge of the intricacies of the phenomenon of housing – not the ‘problem’ of housing, note, for that is a thing of the past – in spite of the increase in activity in the field and the relative weighting of the sector as of a few years back. As in the case of tourism (and it is difficult to draw the line between the two), the lack of knowledge with respect to what is going on in housing begins with the more than debatable statistics, accepted without further criticism, even simplistically, in the newspaper headlines.

1. Tourist policy and territory

The territory for tourism accommodation and real estate for leisure purposes is not a mere support but may be considered a part of the industrial process, another product of the tourist industry.

Anthropised territory forms an indissoluble component part of the product on offer with a specific scenography which forms the backdrop for a leisure tourist area, inadequately called a ‘tourist’ city.

Traditionally seen as a ‘lesser evil’, tourism, and increased growth in the same, has tended to be encouraged at any cost. Tourism is considered to be a strategic sector, above all in Archipelagos, who are pioneers in this approach of ‘development at any cost’. The policies of quantity, however, are upheld. As opposed to the trend of ‘the more, the better’, still so much in vogue along our coastlines, we are now faced with ‘stalls’ and ‘freezes on building’ and attempts, inadequate as they are, to quantify the maximum carrying capacity. The question is, in the end, the same: more (less) or no more, but what? Of the same ‘the more, the better’ but with new products to diversify what is on offer, but how much? The answer is neither so immediate nor is it clear that there is even an answer. It depends on what, how, where, what relative concentration, how to implement it in the territory and the results it will produce. **Quantity has to change for quality.** The total number, no matter what the unit of measurement used, should not even be added– since it includes so many diverse products –and, in any case should be a final result and not an *a priori* calculation, thereby allowing us to overcome the situation of impasse of total paralysis, which is difficult to imagine as a positive measure, and transferring the trend of the reductionist defensive approach in town planning in tourist policy.

No hay política turístico-territorial integrada. No se admite que, desde el territorio, y su ordenación, se diagnostique la situación arrastrada y se organice la política turístico-inmobiliaria, más allá de las prohibiciones o limitaciones (las “trabas” que otros dicen).

La ordenación del territorio, teóricamente integradora, carece de capacidad política, para supeditar a los “sectores”, pese a su nominal declaración de primacía. Quien paga manda y los “sectores” (estatales y autonómicos) cuentan con un presupuesto inversor del que carecen los Departamentos de Ordenación del Territorio en las Comunidades Autónomas.

El turismo, como sector, actividad o fenómeno de tal importancia en España y, en concreto, en las regiones costeras (y en especial los archipiélagos) habría de contar con un planeamiento integrado desde y para el territorio como eje, en el que se colgasen (integrándolos) otros componentes de política turística en términos positivos, de incentivo, desde una actitud “de fomento” y no sólo defensiva, de prohibición.

Se trataría en definitiva de plantearse el objetivo de “construir el gran espacio del ocio” que son o pudieran ser los litorales y las islas, con el territorio, lógicamente, como protagonista.

Hawai, Bahamas o algún otro archipiélago de los actuales iconos del hedonismo mundial pudieran servir de referente siempre imperfecto de ese protagonismo, en casos en donde la prioridad del turismo es el punto de partida.

2. Planeamiento “turístico”: distinto objeto con similar aproximación estratégica y operativa al planeamiento urbanístico urbano

Hace ya años, en Planes urbanísticos y territoriales, en Baleares y Canarias, señalábamos la diferencia, drástica, entre la ciudad, con su mayoritaria fábrica residencial –de residencia permanente–, y el espacio turístico, con alojamiento temporal, oferta complementaria, casi nunca suficiente, y un tejido mal llamado “residencial”, de 2ª residencia.

El objeto es distinto. El espacio turístico requiere generar una escenografía propia, lúdica, y reclama, entre otros aspectos pero como principal característica, una densidad menor a la de la fábrica urbana.

Densidad neta menor con espacios libres incorporados entonces a la parcela, con obligado tratamiento en positivo. Densidad bruta menor con espacios protegidos, mediante protección activa, igualmente tratados

The general debate is also applicable to tourism: regulation versus liberalization, in a sector which depends upon private enterprise. Obstacles and limitations should not be imposed or the sector will suffocate, and grind to a standstill. All of the ‘gates’ and ‘barriers’ on tourism have, eventually, been forced open. There are not enough people to close the flood-gates on the deluge of products and buildings which have already picked up momentum. Limitations alone are not enough. General rules may be necessary but they may also have negative side-effects. The Law of Coasts has stopped a lot of what could have been the result of so much ‘private enterprise’. However, it has also put a lid on some potentially magnificent operations. Theoretically, there are no exceptions although it is only in theory as we know from some of the operations which, paradoxically, are paraded blatantly in extravagant advertising campaigns.

Rumour is that the man responsible for the Law of Coasts, who is now safely back in the structure of the Government, commented, somewhat peeved, that the Law would have impeded the development of beaches which are considered jewels in the urban crowns, such as La Concha in San Sebastián, the ‘Promenade des Anglais’ in Nice or Copacabana in Rio de Janeiro.

All things taken into account, the Law of Coasts is an example of a horizontal measure in tourism/territory emanating from an exclusive state responsibility but, like so many others, in reality shared, although others refuse to share them.

How can you make territorial organisation an ‘exclusive’ responsibility of the Autonomous Communities, leaving out of the picture, supposedly, everything to do with major infrastructure such as airports, ports, railway lines, high speed trains and others and motorways? Well, you can and badly as occurs nowadays, with the trend towards sector by sector compartmentalisation using one-sided approaches. Territorial organisation cannot be a mere compilation sector by sector, each considered as divorced from, and ‘exclusive’ of the rest, interpreted and applied authoritatively.

There is no integrated territorial plan for tourism. There does not seem to be any possibility of the situation of territory and its organisation being studied objectively as it stands, taking stock of the mistakes in the past, and turning round the whole panorama of real estate and tourism policy, overcoming the hurdles and the limitations (what other people call ‘the sticky matters’).

Territorial organisation, which is an overriding theory, lacks political clout and is, thus, subordinated to other sectors, despite

como parte consustancial de la “escenografía” del espacio de ocio e incorporando en su caso espacios agrícolas en tanto componente paisajística, en algunos casos podría decirse que obligada, más allá de su condición productiva.

Las diferencias de objeto se han de trasladar a la regulación urbanística, con distintos parámetros y valores a los del urbanismo urbano, con la exigencia de parámetros mínimos de metros / cama o nº máximo de plazas por hectárea.

Uno de los grandes males, ya reiterado, de los espacios turísticos, –al menos en su concepción inicial–, consistió en trasladar a éste los esquemas y modelos de nuestras densas periferias urbanas. De ahí que ahora, en la supuesta madurez turística, se den casos de manifiesta obsolescencia que, en similitud a la industria, se presenta en una doble perspectiva. La obsolescencia en sí misma, con manifiesta degradación, en primeros núcleos turísticos, y la obsolescencia derivada por el lugar y el entorno en donde ese “núcleo” primigenio se encuentra, devenido después propiamente “urbano” o, por el contrario, consolidado como espacio turístico mayor.

Esa obsolescencia, de remedo periférico, puede chocar hoy con la tendencia a la aplicación, también al espacio turístico, de la “receta” de sostenibilidad de la Directiva Europea que recomienda la ciudad concentrada y densa, que toca una menor proporción de suelo, frente al “sprawl”. Es posible que quepa inventar el “pueblo” turístico, con edificación relativamente más concentrada. No obstante, subsisten las diferencias, de concepto, entre el espacio turístico y el medio urbano, con afección a la capacidad de atracción turística que su asimilación pudiera conllevar, al tender a hacer no sólo más de lo mismo, sino aún peor.

La aproximación conceptual y metodológica a la ordenación del espacio turístico, en planes territoriales e incluso municipales, puede ser sin embargo semejante a la que, ahora, puede aplicarse al medio urbano.

En apretado resumen, ese planeamiento, en ambos medios –urbano y de ocio– ha de ser estratégico y operativo, superando su condición “defensiva”, sólo limitadora-protectiva.

Estratégico, que significa selección, tratando de identificar oportunidades y diferencias a partir de las cuales competir. Operativo, apoyado en algunos Proyectos, pocos y relevantes, (de ahí la selección estratégica) que aprovechen esas oportunidades y “de fomento”, frente a la actitud sólo limitadora. Son esos proyectos, con su capacidad de difusión de positivos efectos en su entorno inmediato y de inducción, más allá de éste, y a la vez con su condición modélica, de referente, los que habrían de condicionar, en positivo, otras actuaciones, frente a sólo confiar en la capacidad reguladora limitadora de una norma, a la que

the fact that, in name, it rules the roost. The customer is always right and the ‘sectors’, States and Autonomous Regions, have a budget to invest, which is more than can be said for the Departments of Territorial Organisation in the various Autonomous Communities.

Tourism, whether we call it a sector, activity or phenomenon, is of tremendous importance in Spain and, specifically in the coastal regions (and, there again, more especially on Archipelagos), there should be integral planning of and for the territory, using it as the axis upon which to plot all the other components of tourist policy in positive terms, by way of an incentive, as a means of ‘promotion’, and not only in the more negative sense of defensive attitudes and prohibition of tourist related activities.

What we are looking at, in reality, is the possibility of ‘building an immense leisure area’ which may or may not cover our coastlines or islands but which, obviously, will put territorial characters and characteristics right upfront.

Hawai, the Bahamas or any other of the archipelagos are, logically, the current icons of hedonists the world over and may stand, therefore, as the slightly imperfect rôle-models for this type of activity, where tourism is the main player.

2. Planning tourism: a different aim using similar approaches, strategies and operations to town planning and development

Some years back now, in the Balearic Islands and the Canary Archipelago, we indicated the drastic difference which existed between territorial plans and town planning with the emphasis on housing and planning for tourism areas where the emphasis is on temporary housing, complementary amenities which are almost never sufficient and something which is given the name of residential but which is hardly residential, which is the second home complex.

The aim is different. Tourist areas require a whole scenario of their own, a stage upon which to market themselves, upon which to play games, and what is more important, which has a considerably less dense tissue than what we would expect to find in any city.

There is a net density which is less, with open areas incorporated into the plot and which must be treated positively. There is less gross density with protected areas, using active protection, which are equally considered to be part and parcel of the ‘scenario’ of the leisure area. Agricultural areas are also incorporated, if they are available,

casi siempre se encuentra el resquicio para burlarla. No hay manos suficientes para parar tantas cosas. Prohibir alienta caminos laterales para desarrollar promociones heterodoxas (¿o innovadoras?) que bien podrían alentarse... aunque se salgan de la ortodoxia urbanística, no siempre trasladable miméticamente al espacio turístico.

El planteamiento choca con la progresiva mayor presencia, en las legislaciones territoriales de las CC.AA., de los sectores y su tendencia a la aproximación unidimensional (y homogénea, al margen del medio) que choca, precisamente con la condición supuestamente integradora de la ordenación a partir de la condición de recurso del territorio, soporte único de todas las actuaciones. La dificultad se comparte en las ciudades y en el espacio de ocio, tan difícil de concebir y construir como tal. Es esa visión global la que nuestros litorales reclaman, con una lectura específica, más amplia, por encima de las artificiales barreras municipales, con “nuevos ojos” y grandeza de miras... e integrando aproximaciones sectoriales.

3. Espacio turístico: distinto pero integrado con el medio urbano

Aunque se utilizasen impropriamente modelos urbanos, la diferenciación entre el espacio de ocio y la ciudad se ha producido de hecho en la génesis del desarrollo turístico. Lo fue en España en los primeros núcleos turísticos –fuera de las ciudades aunque Torremolinos al inicio formase parte del municipio de Málaga– y en su evolución a lo largo del litoral.

La diferenciación es mayor aún en los espacios turísticos en otros países emergentes, en los que hay una intención, incluso expresa, de aislarlos del medio urbano.

Se busca la ocupación de espacios vírgenes, sobre todo playas, alejados de las ciudades, con mayor deterioro y miseria. Es más, el aislamiento se produce en hoteles-resort que, como unidad autónoma, se cierran. No sólo no se permite la entrada si no que se disuade también la salida de los huéspedes del recinto vallado. Son los resort “barco” en que se supone se organizan actividades, en donde se accede en régimen de “todo incluido” y en los que el paquete de turistas se sumerge por el periodo contratado, en la mayoría de los casos sin siquiera salir hasta que vuelve al aeropuerto.

Los sures de estas Islas en gran medida empezaron así, en desarrollos, aislados, aunque lo fueran en mucha menor medida de que lo son, por ejemplo, en el Caribe dominicano, en Punta Cana, al Este de las Isla, lejos de la capital.

more for their landscape qualities which, in some cases, we could say is obligatory, than for their productive capacity. These different aims should be translated into the planning regulations with varying parameters and values to those of town planning, with demands for minimum parameters of metres/bed or maximum number of beds per hectare. One of the great evils of tourist spaces, which has already been touched upon, at least as tourism was conceived of initially, consisted in transferring the frameworks and models of our dense urban outskirts to areas devoted to leisure pursuits. That is the reason why, when tourism is now mature, there are cases of manifest obsolescence which, like the industry, can be seen from a double perspective. Obsolescence itself, with manifest deterioration in many of the main tourist areas, and obsolescence deriving from the place and its surroundings which has become, over time, urban or, on the other hand, has become consolidated as a major tourist area. This obsolescence, such as occurs on the outskirts, may clash nowadays with the trend towards the application of the ‘recipe’ of sustainability as proposed by the European Directive to tourist areas. There is a recommendation that the city should be concentrated and dense and that it should

cover a lesser proportion of territory, as opposed to the ‘sprawl’. It may be possible to invent a tourist ‘town’ with relatively highly concentrated buildings. However, there are differences in concept between the tourist areas and urban hot spots, where the attractiveness of an area may be affected when ‘assimilated’ into the urban web and to do not only more of the same but also to do it worse. The conceptual and methodological approach to the organisation of tourist space, in territorial and town plans, may, however, be similar to what could be applied to the urban medium nowadays. To sum up somewhat hastily, planning in both mediums, urban and leisure, must be strategic and operational, overcoming defensive perspectives and working rather along protective and limiting lines. To be strategic means to select, to try to identify opportunities and differences upon which to build to be competitive. To be operational requires working with the support of a few relevant projects (which is why we have to be selective) which take advantage of the opportunities and ‘promotion’, as opposed to being merely limiting. They are these projects with their capacity for spreading, and inducing, the positive effects around the immediate surroundings and beyond. They

Allí, y partiendo del aislamiento de los hoteles, cabía concebir al menos la integración y complementariedad de atractivos y servicios en un ámbito mayor, que pudiera agrupar instalaciones diversas al servicio del conjunto de los turistas alojados en aquél, en distintas modalidades de alojamiento.

En situaciones de partida mucho más favorables, las capitales isleñas, aquí en Canarias, –al igual que Palma de Mallorca– se han ido ganando un papel en el turismo, como atractivo en sí mismo, tanto para los residentes como para los turistas, contando con la demanda agregada de ambos.

El territorio del ocio se enriquece. Surgen servicios y atractivos a la escala insular, fuera de la ciudad y también en la ciudad. Algunos únicos, propiamente a esa escala, al servicio de residentes y turistas. Otros de menor tamaño, que tienden a repetirse, pero que también podrían verse en complementariedad, en tanto dotación “cruzada”. Es decir, que un municipio cuente con un equipamiento al servicio de un ámbito mayor que, en vez de repetirse en el municipio contiguo, se complementa en éste con otro equipamiento que el primero no tenga, concebidos ambos al servicio de los dos municipios. Siempre resulta difícil esa complementariedad, en lugar de la repetición, que resulta ineficaz, tanto en el espacio turístico como en municipios metropolitanos, poniendo en última instancia de manifiesto la limitación –cuando no inadecuación– del mosaico municipal en ambos supuestos: el espacio turístico y la metrópoli.

El enriquecimiento con diversificación interna e integración articulada requiere adecuación pero también transporte, teniendo en cuenta que, en su mayoría, en el gran turismo de masas, los turistas no cuentan con coche. Hasta ahora se ha recurrido a la gran versatilidad del autobús. Cuando a la vez se busca servir a los turistas y a la población residente en sus desplazamientos pendulares, recurrentes, residencia–trabajo, a lo largo del corredor litoral, surge la posible mayor adecuación de medios guiados, incluso en el marco de un sociedad motorizada, como es ya hoy la canaria.

Asimismo, en situaciones con mayor diferencia (y separación) entre residentes y turistas cabe plantear nuevos medios de transporte tanto para la integración de componentes en el propio espacio turístico como, con mayor ambición y reconocida dificultad, para conjugar el servicio a turistas y residentes, cuando los primeros por sí solos pudieran no presentar demanda suficiente que justifique la implantación del nuevo medio.

Con o sin medios de transporte específicos, lo que aparece como objetivo en diferentes situaciones y latitudes es la conveniencia (¿necesidad?) de favorecer e incentivar la consideración de la ciudad en tanto atractivo turístico en sí mismo, con el consiguiente reforzamiento de sus bazas al servicio a la vez de turistas y residentes, por más marginados que estos queden de entrada, como ocurre sobre todo en el tercer mundo y en las economías emergentes, como la china.

are models, positive references which we will be able to use and apply to other operations rather than trusting in the limiting powers of a regulation where a loophole or exception is always to be found, to get round the same, in practice. There are not enough fingers to stick in the holes in the dyke to avoid the floods. When you make something forbidden, what you actually do is to promote roundabout ways of promoting heterodox developments (or should we say innovative?) which, in turn, could be a good thing ... if only they did not slip outside orthodox plans for development which are not always easily assumed or absorbed into the tourist landscape.

This perspective runs full in the face of the more and more marked presence of the sector in the territorial laws of the Autonomous Communities and the trend towards unilateral approaches (and homogeneous approaches irregardless of the medium) which, again, clashes completely with the hypothetical integration and condition of organisation on the basis of territorial criteria, as the sole characteristic upon which all operations should, necessarily, pivot. This difficulty is shared by cities and leisure areas, which are difficult to conceive of and construct straight off. We need to have a global vision of our coastlines, with a broader and more

specific interpretation of the same, which goes beyond the artificial municipal barriers and ‘re-views’ the whole area, integrating approaches from different sectors.

3. Tourist spaces as different but participating in the urban environment

Although the urban models are used incorrectly, the differentiation between leisure spaces and the city has produced the genesis of tourist developments. The first tourist spots in Spain –outside the cities, although Torremolinos originally formed part of the municipality of Malaga– followed that pattern and then evolved along the coastlines. The differentiation is much greater in tourist areas in emerging countries where there is often an express intention to isolate recreational areas from the urban environment.

Virgin areas are occupied, above all, beaches, far away from the cities and the pockets of dilapidation and misery. The isolation may even take the form of hotel-resorts cut off from the rest of the outside world, closed in on themselves. Not only is nobody alien allowed in but guests are actively discouraged from going out. These are the ‘cruise-ship’ type resorts where activities are

4. Algunas pinceladas sobre la política turístico-territorial en la Isla de Hainan. Caribe chino

La Isla de Hainan es el territorio más al Sur de China, frente a las costas del Continente, con Vietnam al Oeste. El estrecho que la separa del Continente es similar al de Gibraltar: unos 20 km. Está a una hora de avión de Hong Kong. Está en el mismo paralelo que la República Dominicana. Comparte con ésta el clima y el paisaje. Es una Isla verde en lo que puede denominarse el “Caribe” chino.

Es la segunda gran isla, después de Taiwán, con una superficie semejante a Aragón. Esto es, un diámetro de casi 300 km. La historia se repite. Pasó, como otras islas, por el intento de gran industrialización, con plantas de industria pesada, además de la agricultura y pesca tradicionales.

Hace ya algunos años ha pasado a ser considerada, desde Beijing, el espacio turístico por excelencia de China, abierto al turismo internacional pero sobre todo destinado al turismo interno de la propia China. Como todo allí, es grande. Con turismo sólo incipiente, la isla cuenta ya con 3 millones de turistas/año. La isla tiene 8 M de habitantes.

Las cadenas internacionales tienen ya presencia (Sheraton, Hyatt, Sofitel...) a la vez que otras chinas. Esto es en Sanya, la ciudad más al Sur y más especializada en turismo. En menor medida lo está Haikou, la capital de la Isla, en el Norte, y con casi 2 M de habitantes.

Como ha sido habitual en otros lugares, el espacio turístico se ha iniciado fuera de las ciudades, en espacios vírgenes acondicionados / urbanizados específicamente para el desarrollo turístico, sobre todo en el área de Sanya.

A la vez, y con un sentido estratégico que ha sabido quemar etapas en el proceso de evolución, han acertado en inventar el pretexto para colocar Hainan en el mundo: allí se celebra el Foro Asia, en Boao, en la costa Este de la Isla. Es el Davos asiático, con un gran Palacio de Congresos que fueron capaces de improvisar en poco más de un año.

El concurso de Mis Mundo, en Sanya, es otro de los mecanismos. Derribar el avión espía americano cerca de Sanya no parece que fuera parte de la estrategia turística, aunque puede ser lo que más se recuerde de Hainan.

Tanto en Sanya, primero, como después en Haikou, hemos realizado propuestas en la línea de convertir las ciudades en atractivos turísticos en sí mismas, al servicio de turistas y residentes.

organised, where everything is included in the original price, and where a package-load of tourists shut themselves off in a bubble for a given number of days, only emerging on the last day to make their way back to the airport.

The southern parts of these islands started off much the same, with isolated developments, although on a much more modest scale than what has happened, for example, in the Caribbean, in the Dominican Republic, in Punta Cana, in the East of the island, far from the capital.

There, and working on the basis of isolated hotels, one would have imagined that they might at least have conceived of a greater integration and complementariness of attractions and services, allowing for various facilities to be grouped together for the many tourists lodged in the area, in varying types of accommodation.

In situations of a much more favourable nature, the island capitals such as is the case here in the Canary Islands and in Palma de Mallorca (sic) have earned their place in the tourism stakes as attractions in their own rights, both for the local residents and for the tourists, and relying upon the aggregate demand of both.

Leisure territories have gradually become better and better. Services and attractions have sprung up all over the islands, outside and inside the city, some of which are truly unique and

scaled to meet the demands of tourists and residents alike. Others are of a more modest nature, and tend to be repetitive though, on occasions, they may be complementary, and ‘overlapping’. In other words, when one municipality has a large number of service facilities, rather than repeat the same in the next municipality what happens is that complementary facilities are put on offer in the adjacent town, so that each uses both alike. This type of link-in facility complement, doing away with unnecessary and boring repetition which is always inefficient whether it be in towns or in recreational areas, is difficult to achieve however, proving, in the final instance, the limitations and even inadequacy of the municipal mosaic, in both cases.

This greater internal diversification and articulation requires adequate solutions for the environment which include transport, bearing in mind that most of the tourists in mass tourism do not have a car. Up until now, the main means of moving tourist around has been by coach. When you are trying to serve the needs of tourists and residents alike in their commuting, whether it be from home to work or along the coastline, you have to look for the best means to align transport requirements to the environment, even in the framework of a highly motorised society such as we have nowadays in the Canary Islands.

Después, también, estamos haciendo proyectos hoteleros en el espacio turístico. La política turística que se está bosquejando, con apoyo español, se centra en la idea del multidespido, complementando con lo que puede ser sol y playa "caribeño", los viajes a China, hasta ahora marcados por el protagonismo cultural de los monumentos históricos.

El turismo interno y la 2ª residencia de las capas emergentes constituyen en todo caso una demanda a corto plazo muy superior a la internacional que no obstante se prevé que aumentará de forma fulgurante en los próximos años, con el doble hito de las Olimpiadas de Beijing (2008) y la Expo Universal de Shanghai (2010).

5. Algunos proyectos

En línea con las reflexiones anteriores se presentan una serie de proyectos de los últimos años. Son proyectos de **i3 Consultores** sólo o en colaboración con otros o, en todo caso, liderados por **Eduardo Leira**.

La serie comienza con el Proyecto de la **Marina de Calvià, en Mallorca** (1990-92). Formó parte del pionero Plan General propiamente turístico, en la aproximación estratégica y operativa antes aludida. Se trata de una marina interior, respondiendo al referente de Port Grimaud en la Costa Azul, cerca de Cannes, éxito inmobiliario y atractivo turístico de primer orden. Además de amarres en puerto, se introduce otro producto mucho más novedoso en Europa: amarre en el jardín de casa. En Florida es común, aquí resulta difícil. Está, en principio, rechazado por la Ley de Costas. En ésta se abre no obstante la diferencia entre el terreno ganado al mar (en la que la residencia tiene que estar como mínimo a 100 m. de la línea de dominio público) y la inundación de tierras interiores. En este último supuesto sólo es necesario dejar los 6 m. de servidumbre de paso. Se abre potencialmente la posibilidad de la relación directa al agua de la casa-parcela.

La Marina de Calvià, proyecto emblemático en su momento, no fue adecuadamente gestionado: llevó a su inevitable rechazo, en términos políticos, en la confrontación partidista. Desgraciadamente esta es la base, colateral, del rechazo de muchos proyectos urbanos.

En la trayectoria de los proyectos que se muestran, la marina interior es una constante. Quizás se pudiera hablar de... en busca de la Marina perdida. Se confía en que la insistencia podrá llevar a conseguir algún día su realización.

Un segundo proyecto es **Málaga turística** (1988-1992), cuando Torremolinos se segrega de la capital. En el frente de agua, jugando también con ésta.

Likewise, in situations where there is a greater divide (and separation) between residents and tourists, we should look at new means of transport to provide integral solutions in the recreational areas themselves and, although more ambitious and recognisably more difficult, of bringing together the needs of services for tourists and residents where the former alone may not be sufficient to justify the implementation of the new transport system.

With or without specific means of transport, what appears to us to be an aim in the various different situations and latitudes is the convenience (or the need?) of promoting and motivating the consideration of the city as a tourist attraction in its own right, with the subsequent reinforcement of its outstanding services for tourists and residents, no matter how marginalised the latter may be at first, such as occurs in the Third world and in emerging economies like China.

4. A few notes on the tourism and territorial policies on the island of Hainan, the Chinese Caribbean

The island of Hainan is the southernmost territory in China, opposite the coasts of the mainland of China, with Vietnam to the

West. The strait that separates Hainan from the mainland is similar to the Straits of Gibraltar: just some 20 kilometres. This is an hour's flight from Hong Kong. It is on the same parallel as the Dominican Republic and shares its climate and landscape. It is a green island set in what could be called, 'the Chinese Caribbean'.

It is the second largest island, after Taiwan, with a surface area similar to that of Aragon. It has a diameter of close on 300 kilometres. History is repeating itself. The same thing has happened here as on other islands where an attempt has been made to build up large scale industrialisation, with heavy machinery, besides traditional agriculture and fishing.

This has now obtained the distinction of being considered, from Beijing, as the tourist resort par excellence in China, open to international tourism but, above all, to domestic tourism from China itself. Like everything in China, it is big. Tourism has only just begun and the island already has 3 million tourists per year. The island has 8 million inhabitants. The international hotel chains are already there (Sheraton, Hyatt, Sofitel ...) together with the Chinese chains. They are almost all concentrated in Sanya, the southernmost city which is most specialised in tourism. To a lesser degree, there is tourism in Haikou, the capital of the island, in the North, where there are almost 2 million inhabitants.

Ambos proyectos se hicieron en su momento en colaboración con el arquitecto Damián Quero.

Megaproyecto turístico en la costa de Santo Domingo (1993), Ocho kilómetros de costa virgen en Punta Cana, con 800 has. ampliables para un proyecto integrado de productos compatibles y complementarios, a los que los turistas tendrían acceso desde las distintas modalidades en las que podrían alojarse dentro del gran ámbito común y muy diversificado en su seno. No podía faltar la Marina interior y las casas con amarras, uno de sus principales atractivos.

Plan Territorial (Subregional) de la Comarca de la Janda, Cádiz (2000). Intento de aproximación positiva, de proyectos estratégicos inductores en un territorio litoral de grandes oportunidades, tratando de superar la condición solamente prohibicionista de los Planes.

La Palma del Ebro, L'Aldea (frente a Amposta) (2003-05). Plan Parcial de un sector de suelo urbanizable de 125 has. en la margen izquierda del Ebro, navegable, con 1.000 viviendas y 200.000 m² de techo autorizados en el Plan General. De una apuesta por el frente fluvial a un desarrollo a espaldas del río: la evolución de un planeamiento turístico-residencial aglutinado en torno de un campo de golf, progresivamente constreñido por las limitaciones urbanístico-ambientales.

Tren Gran Canaria (TGC) 1998, tren-tram Las Palmas-Maspalomas, concebido como nexo entre la ciudad y el espacio turístico para uso de turistas y residentes, a lo largo del corredor litoral.

El proyecto fue redactado por un conjunto de empresas especializadas.

Almería Plan Especial de Integración del Ferrocarril. (2003). Reforzar el atractivo en sí mismo de la capital en el espacio agrícola-turístico provincial, que ha menospreciado la ciudad. Aprovechamiento de la oportunidad del gran suelo ferroviario de la ciudad (tratando lo grande en grande) sin su fragmentación manzanaria genérica, prevista en el Plan General. La línea de tren se deprime pero no es túnel: se abre lateralmente en stoa a una lengua de mar que penetra en la ciudad, a la que da la nueva estación y las edificaciones de borde, en las que se concentra, con mayor altura, la edificabilidad prevista en el Plan General, encaminada a pagar el soterramiento. Otro proyecto encasquillado en la confrontación partidista.

Avance de Plan General en la ciudad de Sanya, en la Isla de Hainan, China (2001) apostando también por reforzar el atractivo de la ciudad, respecto al espacio turístico emergente fuera de aquella. La propuesta se completaba con un esquema articulado de transporte con nuevos medios y nodos de intermodalidad.

As is habitual in other places, the space devoted to tourism was originally outside the city in virgin areas which were conditioned/developed specifically for tourist promotions, above all in the area of Sanya.

At the same time, and by stages, they have managed to invent the pretext to put Hainan on the world map: this is where the Asia Forum is held, in Boao, on the East coast of the island. This is the Asian Davos, with a large Conference Centre which they managed to build in shortly under a year.

The Miss World contest in Sanya is another of the mechanisms of promotion. The shooting down of an American spy plane near Sanya was possibly not on the books as a promotion play although it may very well remind many people of Hainan.

In Sanya, first, and later in Haikou, proposals have been made to convert cities into tourist attractions in their own rights, at the service of tourists and residents.

Later, we also drew up proposals for hotel projects in areas specifically devoted to tourism. The tourism policy which is being designed, with Spanish support, is based on the idea of a multi-resort, complemented with Three 'S' 'Caribbean' tourism in an area such as China which was visited up until now for its cultural differences and historical monuments.

Domestic tourism and second homes for the up and coming classes represent a much higher short-term demand than international tourists which, nevertheless, are predicted to increase spectacularly over the next few years, thanks to the double landmark events of the Olympics (2008) and the Expo in Shanghai (2010).

5. Some more projects

In line with the reflexions previously touched upon, we will now go on to present a series of projects of ours from the last few years. These are projects of **13 consultancies** carried out alone or in collaboration with others but, in all of the cases, under the leadership of **Eduardo Leira**.

The series began with the Project for the **Marina de Calvià, in Majorca** (1990-92). This was part of the pioneer General Plan for tourism itself, along the lines of the strategic and operational approaches previously mentioned. This is an inner marina, along the lines of Port Grimau on the Costa Azul, near to Cannes, which has been a real estate success and a first-class tourist attraction. Beside offering berths in the port, it has introduced a new and innovative product in Europe: berths at

Propuesta concursal en el **Puerto de Xiaoqi** (2004), en la Bahía de Sanya, cabeza de puente de los barcos a una pequeña isla turística. También marina interior e islas con casas con amarre.

Propuesta concursal para ordenar el **frente marítimo de Sanya** (2004), con remodelación del Puerto comercial y construcción de un nuevo Puerto exterior en una isla artificial: la "Montaña Mágica".

Toda esta serie de proyectos, en Almería y en China, han contado con la colaboración de la ingeniería BBJ, liderada por Javier Bustinduy.

Rongeen: hotel al borde del agua (2002). Un proyecto aislado, en las márgenes fluviales de la ciudad de Sanya.

Resort de hotel (500 habitaciones), apartamentos y villas (2003-2005. Proyecto en curso) en la costa Norte de la Isla de Hainan, en el municipio de Haikou, la capital. 600 m. de playa, 30 has. de suelo y 150.000 m² de techo: excesiva edificabilidad en una ordenación turística.

Plan proyecto de ordenación del frente marítimo y fluvial de la capital Haikou (2003) de la Isla de Hainan. Se muestra la propuesta concursal ganadora después desarrollada, en 2004, para el Gobierno de la ciudad. La máxima expresión de la política de reforzamiento del atractivo turístico, en sí mismo, de la capital, apoyada además en una estrategia de comunicación dirigida al turismo chino: una gran exposición que muestre por qué, ya, los chinos pueden empezar a disfrutar de vacaciones. Se muestra el vídeo resumen con el que se presentó la propuesta concursal en 2003.

Ahora nos hemos presentado a un nuevo Concurso. Por fin, desde su convocatoria misma, se plantea una Marina interior. Se trata de ordenar, en torno de ésta, una gran superficie con gran diversidad interna: 2.100 has. en la costa murciana relativamente virgen.

the bottom of your garden. In Florida, this is quite common but here it is not usual. It was, at first, rejected by the Law of Coastlines. However, under the Law a difference is made between reclaimed land (where the residence must be a minimum 100 metres from the public domain) and flooding of pervious land. Under the latter hypothesis, only 6 metres must be left by way of access (or bridle-path). This opens up the potential for the garden plot running right up to the water's edge. La Marina de Calvià, which was an emblematic project in its time, was not adequately managed which led to it being rejected in a political confrontation. Unfortunately, this is the basis and the collateral reason for the rejection of many urban developments.

In all of the projects that will be shown here, the inner marina is a constant. Perhaps we should be talking of ... in search of the Lost Marina. We trust that if we persevere, some day we will succeed.

A second project is Tourist Malaga- **Málaga turística** (1988-1992)- which is when Torremolinos divorced from the capital. On the waterfront, we have the same play with the Marina.

Both projects were carried out in collaboration with the architect, Damián Quero.

The mega-tourism project on the coast of Santo Domingo (1993) consisted in eight kilometres of virgin coastline in Punta Cana, with a further 800 hectares (expandable) for an integrated project of compatible and complementary products, which the tourists would have access to from the various modes of accommodation on offer in a large common area with a high level of diversification. And, wait for it, the inner Marina and the houses with their berths figured as one of the main attractions.

The Territorial (Subregional) Plan for the Region of La Janda, Cádiz (2000) was an attempt to give a positive approach, using strategic inductive projects along the coastline, thereby opening up spectacular opportunities, and trying to overcome the merely prohibitionist nature of the Plans.

La Palma del Ebro, L'Aldea (opposite Amposta) (2003-05). This is the Partial Plan for a sector of 125 hectares to be developed along the left bank of the Ebro river which allows for traffic, with some 1,000 houses and a 200,000m² limit authorized under the General Plan. This moved from a plan for a riverfront development to a promotion which turned its back on the river: the evolution of a tourist-residential plan which was centred around a golf course and which was progressively curtailed by environmental and development limitations.

Consideraciones sobre política turística. Congreso de Turismo en Málaga 2000

Esquema de una conferencia dada en Málaga hace 5 años, en el momento en que se anunciaba, por parte del Gobierno, un Plan Integral Turístico. No sé si llegó se a hacer y, si fue así, en qué consistió y que resultados tuvo.

¿España va bien ... en la Ordenación turística?

Algunas reflexiones generales sobre el fenómeno turístico y en los modos de su implantación territorial.

- La opinión frente a los núcleos turísticos, sobre todo en el litoral mediterráneo, son contrapuestos. Terribles, nos hemos cargado la costa vs. Éxito del sector turístico y su grado de atractivo y ocupación ¿creciente?
- ¿Hay que regular más? ¿cómo? ¿a través de qué instrumentos? ¿Es el fenómeno turístico regulable mediante el planeamiento urbanístico municipal? ¿Puede asimilarse al crecimiento/evolución urbana? ¿No estará en esa asimilación uno de los problemas/males arrastrados de los modos de implantación turística?
- La tendencia a considerar por separado distintos ángulos/aproximaciones temáticas –consecuencia además de la sectorializada compartimentación de la Administración– del fenómeno turístico: ¿no es precisamente una contradicción por su carácter integrado? ... en semejanza al fenómeno urbano, pero con características diferenciales.
- La creciente sensibilidad medio ambiental ¿contra el turismo?
- La implantación turística requiere precisamente de la naturaleza. ¿En contraste: “todo” o “nada”? ¿concentrar los núcleos turísticos (¿limitándolos a los existentes? y conservar el medio natural fuera de ellos. ¿Integrar el medio natural, siempre parcialmente antropizado, en los núcleos turísticos? La cuestión de la densidad, clave quizás de la ordenación turística.
- Una afirmación: por más que parezca difícil y resulte contrapuesta a las posiciones que abogan por la necesidad de permisibilidad ante el “turismo”, o que incluso le plantean como requisito, pareciera que España, el país que pugna por llegar a ser, en su conjunto, el primer destino turístico del mundo, debería abordar una (cierta y moderna) **planificación turística integrada**. En concreto, y en tanto lugar de concentración de la oferta y de captación de la demanda, esta debería dirigirse a la Costa continental Mediterránea y a las Islas.

¿Tenemos asegurada nuestra posición respecto a los destinos emergentes que quizás emulan, en sus inicios, los de nuestro desarrollo turístico masivo?

Tren Gran Canaria (TGC) 1998, a plan which consisted in a train-tram from Las Palmas-Maspalomas, to join up the city and the tourist resort, and to be used by tourists and residents alike. This was designed to run along the coastline.

The project was designed by various specialised companies.
The Special Almería Plan for Railway Integration. (2003). This was designed to reinforce the attractiveness of this capital in a provincial agricultural cum tourist area which had been rejected by the city. Use was made of the space once devoted to the city railway (dealing with the large-scale on a grand scale) without the generic fragmentation by blocks as foreseen in the General Plan. The train-line is depressed but is not a tunnel. It opens up laterally onto a tongue of water which enters the city and which the new station and the boarding facilities look out over. The boarding facilities concentrate all of the development possibilities as foreseen under the General Plan and, on account of their greater height, are now predestined to being lowered. Yet another project which hits the dust as a result of party politics.

Advance of the General Plan in the city of Sanya, on the Island of Hainan, China (2001) which also made a firm commitment towards reinforcing the general attractiveness of the city, with respect to the emerging tourist resort outside its limits. The

proposal was completed with a framework which articulated the transport with the new media and inter-modal hubs.

The proposal for the competition in the **Port of Xiaoqi** (2004), in the Bay of Sanya, which is the bridgehead for the boats to a small tourist island. There was an inner marina here too and islands with berthed garden housing.

The proposal for the contest called for the organisation of the **Sanya sea-front**(2004), with a re-vamp of the trading port and the construction of new outer port on an artificial island: the ‘Magic Mountain’.

All this series of projects in Almería and China enjoyed the collaboration of BBJ Engineering, led by Javier Bustinduy.

Rongeen: a hotel on the water’s edge (2002). This was a one-off project on the banks of a river in the city of Sanya.

Hotel Resort (500 rooms), apartments and bungalows (2003-2005. Ongoing project) on the North coast of the island of Hainan, in the municipality of Haikou, the capital with 600 metres of beach, 30 hectares plot and 150,000 m2 limit: too much development for any territorial organisation to be valid.

The project-plan for the organisation of the sea-front and river-bank development in the capital city of Haikou (2003) on the island of Hainan. This is the proposal that won the contest and which was later promoted in 2004 by the

TESIS 1. Falta una política turística ...

- Paradójicamente, en un país en que un porcentaje sustancial de su PIB proviene del turismo, su principal sector exportador, no es reconocido. En ese marco ¿es el urbanismo el único “pepito grillo”, siempre marginal, aquí y allá, del turismo?
- Con mayor amplitud, falta preguntarse, ¿a qué jugamos? ¿por qué apostamos? Nuestra oferta acumulada es una baza (¿o un lastre?) ¿Sigue siendo el objetivo aumentar cuantitativamente nuestra captación anual de turistas? ¿No hay otros objetivos? ¿Cómo utilizamos/aprovechamos nuestros recursos ...? y para qué?
- ¿No es el turismo un sector dinámico y de modernización en una economía globalizada y terciarizada? ¿Convertirnos en los “camareros” de Europa? ¿un desdoro? La especialización turística: ¿no puede ser un objetivo estratégico actual? Hawái, un referente. Y para ello ¿qué hace falta? Ante todo, tomárselo en serio ... mucho más serio.

TESIS 2. Falta I + D turístico

- Por paradójico que también resulte, apenas hay Investigación y Desarrollo “turístico”. Surgen nuevos productos, la oferta turística se diversifica ... sola, en el mercado. La importancia e impronta territorial y económica en España del fenómeno turístico reclamaría programas de investigación aplicada/aplicable.

TESIS 3. Falta un “urbanismo turístico”

- Uno de los grandes males (sino el básico) de los modos de implantación turística masiva a lo largo de nuestras costas ha sido su mimética transposición de los modelos de nuestras periferias urbanas ... en la lógica reguladora del Plan Parcial.
- No valen sin embargo los modelos/esquemas urbanos ... de extensión de nuestras ciudades. Sin duda aparecen nuevos modelos/esquemas. ¿Se están suficientemente recogiendo, propiciando, desde los Planes Urbanísticos? ¿Están siendo éstos un instrumento para propiciar esos nuevos esquemas? La densidad es un parámetro clave. La regulación mediante exigencia de una cuota mínima m² de suelo/cama ¿resulta un logro suficiente? ¿Se atisba una estrategia de calidad/diversificación?

Ante todo ello, ¿qué hacer? Algunas **líneas estratégicas ...** para una posible política integrada de turismo.

governing body of the city. This is the maximum expression of the policy adopted to reinforce the attractiveness for tourists, backed by a whole publicity campaign mainly targeting domestic tourism: an immense exhibition which shows why the Chinese have begun to be able to enjoy their holiday period. Here we show the video which is the summary of the proposal made in 2003. Now we are presenting a new bid. Finally, in the bid itself, there is a proposal for an inner Marina. The proposal is aimed at organising 2,100 hectares of land of a highly diverse nature around an inner Marina, on a part of the coastline of Murcia which is still relatively virgin.

Annexe

Some considerations with respect to tourism policy. Tourism Conference in Malaga 2000

This is the outline of a paper given some five years back in Málaga when the Government announced an Integral Plan for Tourism. I don't know if it ever came about and, if it did, what was its substance and repercussions.

Spain is on the right track ... in organisation of tourism?

These are general reflexions with respect to the phenomenon of tourism and the way it is implemented territorially.

- Opinions are mixed with respect to tourist resorts, above all along the Mediterranean coastline. People either think that things are terrible and that we have destroyed the coastline or that things couldn't be better in tourism and that things are on the up.
- Should there be more control? If so, how? What instruments should we use? Can tourism be regulated via town planning

1. Crecer para mejorar/diversificar/cualificar

Parar o crecer ... es un dilema ya planteado. Las moratorias ¿pueden ser solución? ¿Se regenerarán así nuestros tejidos turísticos incluso ya claramente obsoletos (como la primera vivienda social) con instalaciones claramente amortizadas?

Núcleos existentes vs. nuevos núcleos. Ya se ha empezado a ver que la extensión de los núcleos puede ser un modo inadecuado para nuevas implantaciones. ¿Nuevas operaciones estratégicas de otra escala? ... estructurantes en la escala grande, supramunicipal. Es en ésta, necesaria, en la que menos se ha abordado el fenómeno turístico.

2. Mantener/completar lo existente, sobre todo reciente ... con oferta complementaria/servicios

Turismo residencial vs. Residencia en un entorno "turístico". Nuevos fenómenos. Diversidad a completar.

3. Demoler/remodelar la obsolescencia ...

Con demolición literal de primeras implantaciones ¿No se hizo la reconversión industrial? ¿No se han demolido por cambio tecnológico instalaciones incluso recientes ... coetáneas de los primeros desarrollos turísticos? ¿No se da hoy, también en el turismo, obsolescencia tecnológica? Torremolinos ¿no sería un caso para ensayar la reconversión? ¿Cabe la rehabilitación?

Y, ante esas propuestas, ¿cómo puede reaccionar y qué papel juega la promoción privada? ¿Reclaman, necesariamente, sólo permisividad y parámetros abusivos, en mimesis con el desarrollo urbano intensivo? ¿No han sido los promotores/inversores, sobre todo de un cierto tamaño, los que han propiciado nuevos productos en una obligada diversificación que, de hecho, ha ido surgiendo por iniciativas en el mercado ... más que porque se hayan propiciado desde las instancias públicas?

¿No será nuestro kafkiano y burocratizado entramado urbanístico un handicap para el desarrollo de nuevas iniciativas?

Son interrogantes a plantearse en un marco, el europeo, en que se propicia el Partnership Público-Privado (PPP) y en el que, sin embargo, sigue persistiendo una desconfianza mutua (ganada sin duda a pulso) entre las iniciativas privadas y las instancias públicas.

-
- on a local level? Can it be assimilated in urban growth and development? Is assimilation one of the problems or evils endemic to the mode of implementation of tourism?
- Is it not the case that the tendency towards considering tourism from the perspective of various angles and subject approaches as if these were completely separate the one from the other, which is the result of strict administrative pigeon holing, turns out to be a total contradiction of the activity's integral nature? ... just like the urban phenomenon but with different variables.
 - Does the growing environmental sensitivity work against tourism?
 - Tourism and its implementation require Nature. What's it to be, all or nothing? Should we concentrate all the tourist resorts in one area, limiting them to the existing resorts, and protect the environment outside their perimeter? Or should we integrate the environment, which is always partially affected by Humankind, into the tourism resorts? The question of density is perhaps key to the organisation of tourism.
 - Statement: no matter how difficult or how opposed to the standpoints which advocate a 'permissive' attitude towards tourism, or even the need to adopt such, it would seem that

Spain, in its attempts to become a true nation, should look at (a certain modern) **integrated tourism planning. This should be directed specifically towards the concentration of supply and demand along the Mediterranean coastline and on islands.**

Are we sure that we can hold our privileged position in the face of so many up and coming resorts which may, in their initial stages, emulate our development of mass tourism?

THESIS 1. There is a lack of a structured tourism policy ...

- Paradoxically, in a country where a substantial part of the GDP is provided by tourism, the main export sector is simply not recognised as such. In this framework, is town planning the only Jiminy Cricket always on the margin of tourism?
- Should we ask ourselves what we are playing at and what we are risking? Is our total accumulative supply the ace up our sleeve or a mere joker? Is our target always to increase the annual influx of tourists? Are there no other objectives? How do we use/ make best use of our resources? And why?

Sobre todo en la implantación turística –aunque también en el medio urbano– habría que abordar, más allá de la retórica, nuevas fórmulas no sólo de colaboración/concertación sino incluso de ser “socios” (partners) entre ambos “lados de la mesa”. Hay cuando menos que apuntarlos en ese marco de necesaria política turística que falta, y de un nuevo urbanismo turístico, también con nuevas reglas de juego.

- Is tourism not a dynamic and modern sector in a globalised service economy? Are we to become the ‘waiters’ of Europe? Un desdoro????? The specialisation of tourism should be a specific strategy with Hawaii as our reference. To do that, what do we need? First, to take things seriously ... much more seriously than we have in the Past.

THESIS 2. There is a lack of R+D in tourism

- Although it may be paradoxical, there is scarcely any research in tourism and development. New products spring up and the supply of tourism is diversified, but only on the marketplace. The importance of tourism and its economic mark on the territory of any place in Spain requires that there should be more applied and applicable research programmes.

THESIS 3. There is a lack of ‘tourist planning’

- One of the great evils (the basic evil) of the modes of implementation of tourism along our coastlines has been its mimesis of our plans for the outskirts, that is, the logic of the Partial Plan.
- However, the models and urban layouts foreseen for the extension of our cities are not valid. No doubt, other plans will be born but will they favour Town Plans? Are urban plans an instrument towards promoting new layouts? Density is a key parameter. Regulation via the demand for a minimum quota of square metres of plot per bed may not be sufficient. Is there a need for a strategy aimed at quality and diversification?

Faced with this situation, what should we do? Here are some of the strategic lines along which a possible integral policy of tourism should be organised.

1. Grow to improve/diversify/qualify

Should we stop or should we continue ... that is the question. Are the stalls on building a solution? Will that allow for regeneration of obsolete tourism accommodation and facilities, permitting rehabilitation as council housing or sheltered housing?

Present resorts as opposed to future resorts: it may not be the case to continue adding to existing resorts. Should we be attempting to launch new strategic operations on a grand scale? Should we be working at the supra-municipal level? What scale is needed for tourism strategies to be effective?

2. Maintain/complete what is in existence, above all, what is recent ... with complementary services

Should we go for residential tourism or residences in a ‘tourist’ environment? These are new phenomena and diverse solutions which we will have to weigh in the balance.

3. Demolish/remodel obsolescence ...

The first tourist resorts are now literally being demolished. Couldn’t we reconvert? Even recent buildings have been demolished due to technological innovations, meaning that old age is adjudicated according to technological developments and obsolescence in this area. Isn’t Torremolinos a case in point for reconversion? Can’t it be rehabilitated?

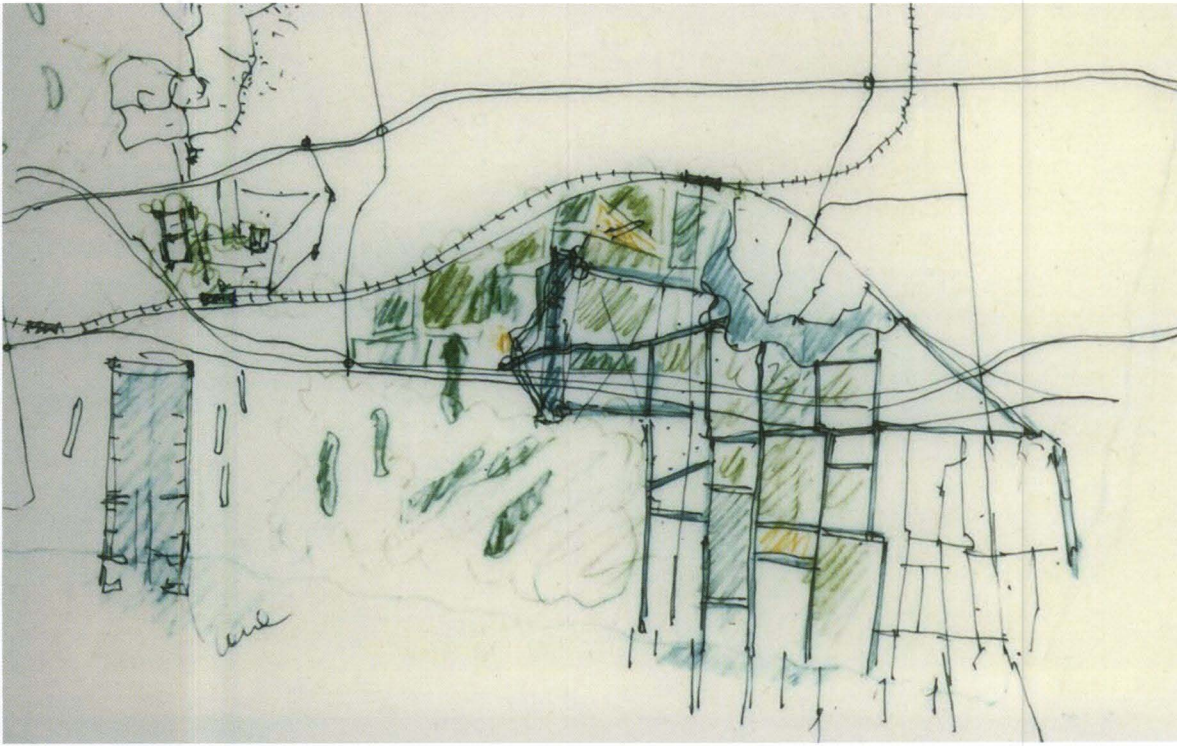
And how can private developers play a rôle here? Do they demand merely permissiveness and abusive parameters as necessary measures so that they can echo what they have done in intensive urban development?

Has it not been the promoters/developers, above all, of a certain size, who have favoured new products, necessarily diversified, so that the market has been flooded with new initiatives rather than because these have been favoured by public regulations?

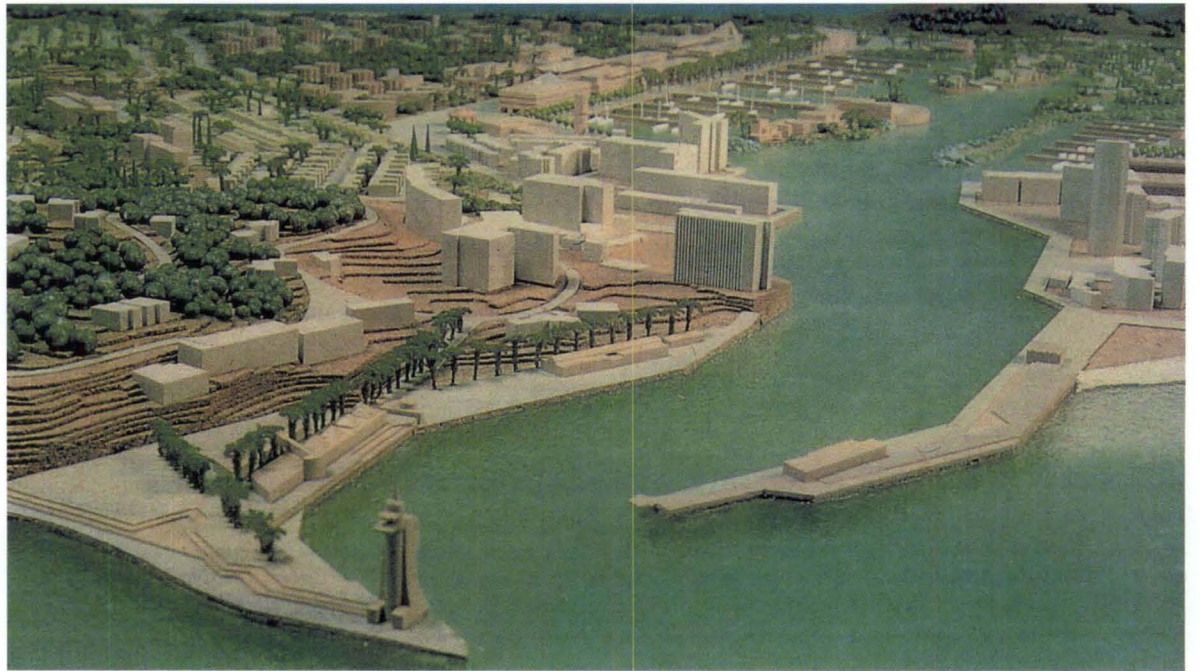
Is it not the case that our tedious Kafkaian red-tape in town planning is a handicap, blocking new initiatives?

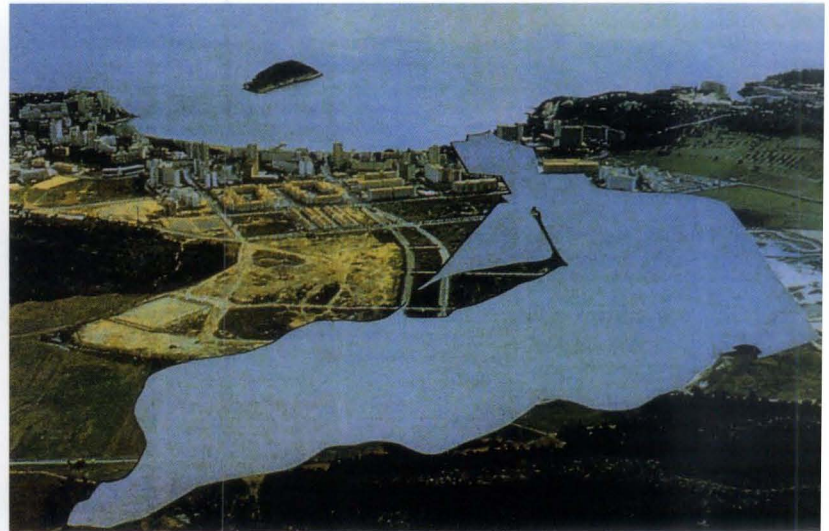
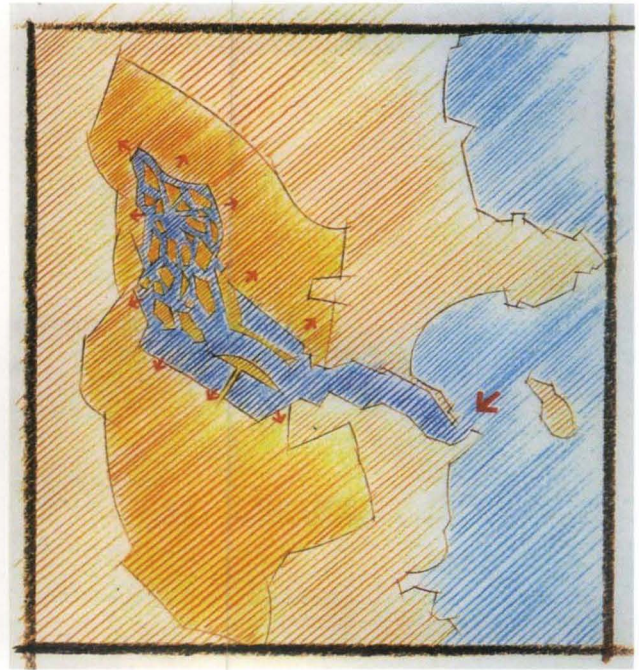
These are questions that we should be answering within the framework of Europe, where Public-Private partnership is to be promoted (PPP) and where, nonetheless, there is still mutual distrust (fundamented) between the private sector and the public.

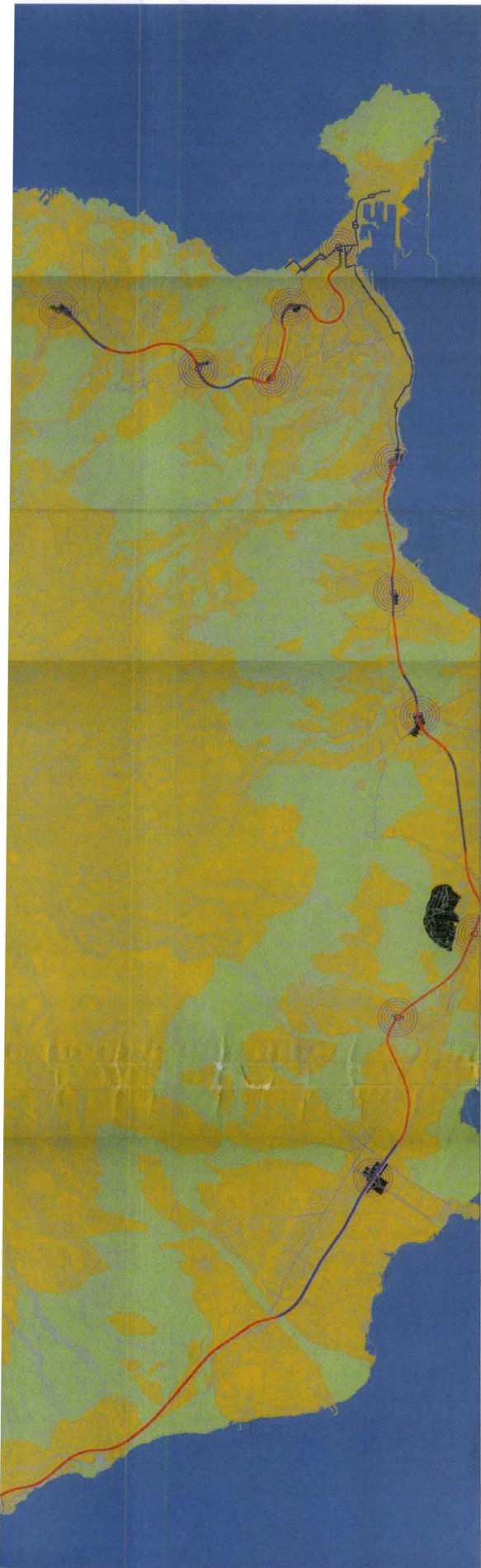
Above all, when talking about the implementation of tourism (although this is also relevant in the urban environment), we should look beyond the rhetoric for new formulas of collaboration and cooperation and of bringing together partners on ‘both sides of the table’. We should be looking for new tourism policies and a new planning within tourism, with new rules of the game.



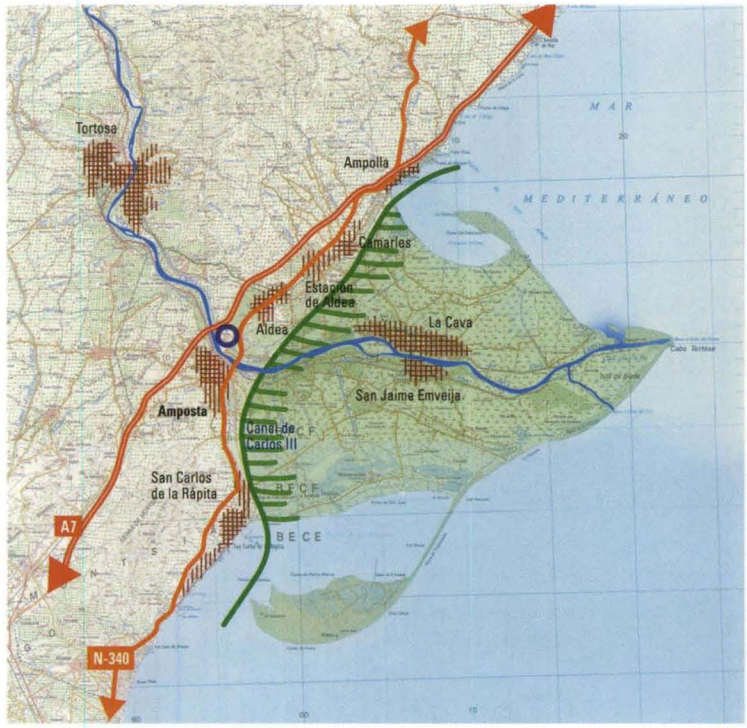
Marina de Calvià, en Mallorca



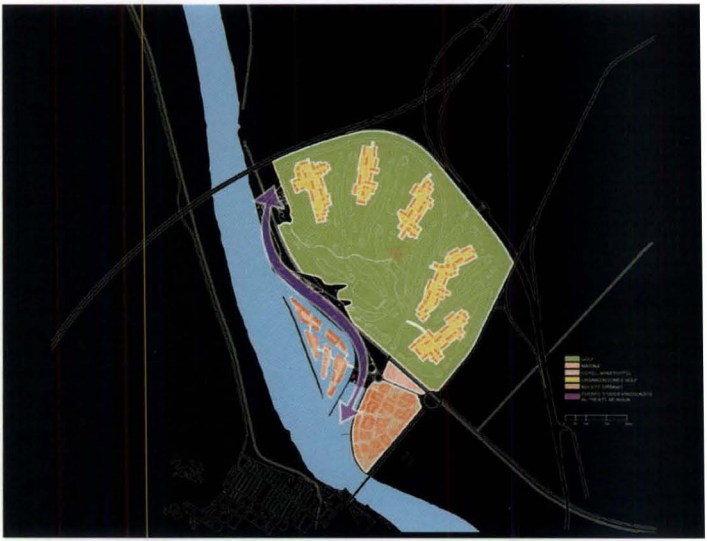




Tren Gran Canaria



Complejo Turístico-Residencial en La Palma del Ebro

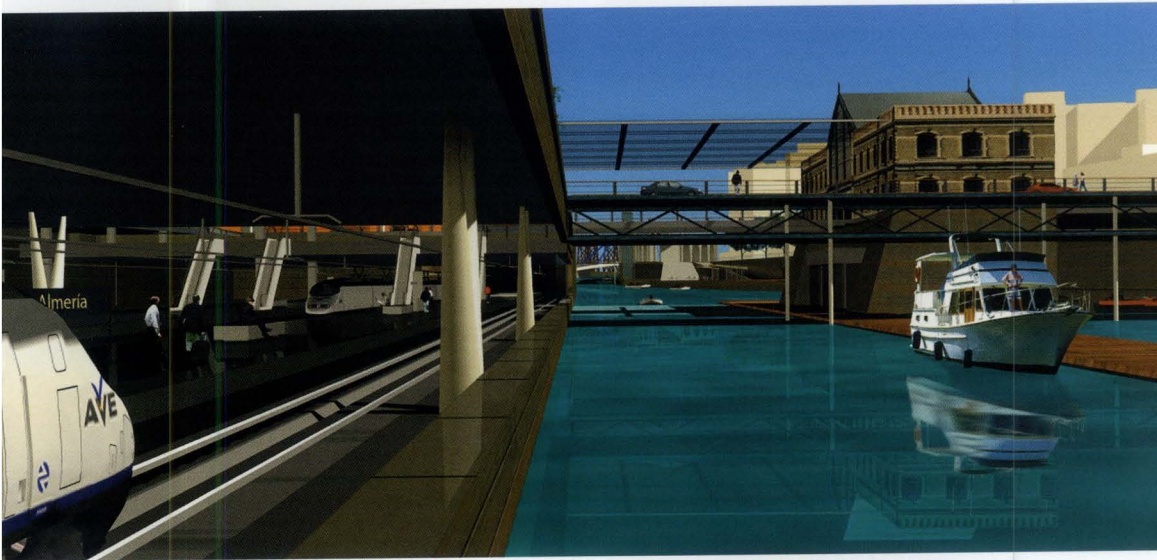




© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria, 2013

Plan Especial de integración del
Ferrocarril en Almería







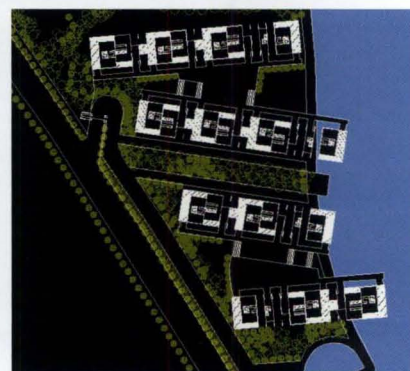
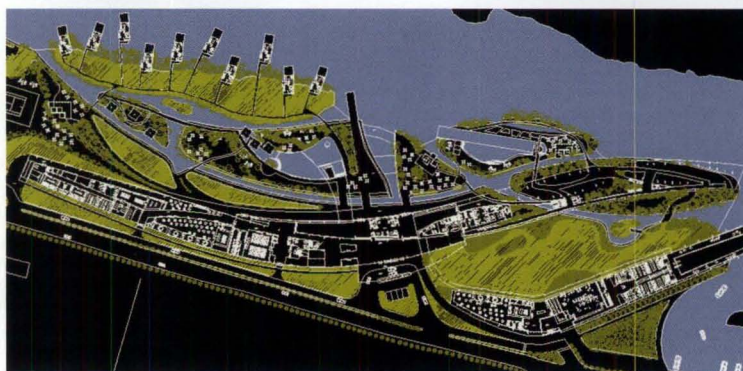
Complejo Turístico-Residencial en La Palma del Ebro

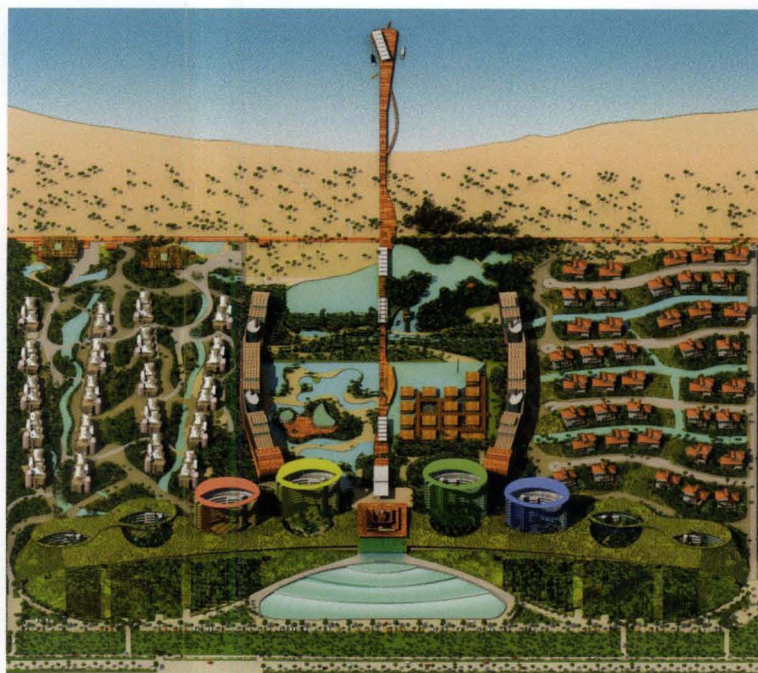




Puerto de Xiaoqi

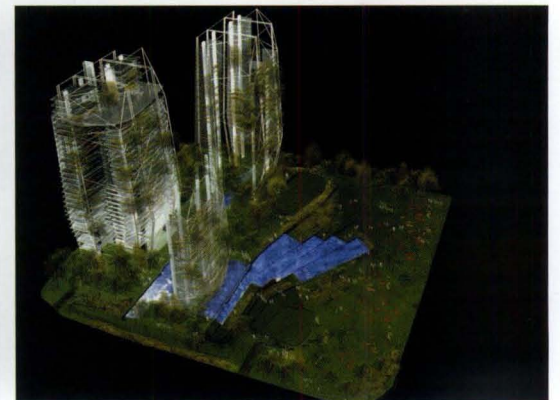
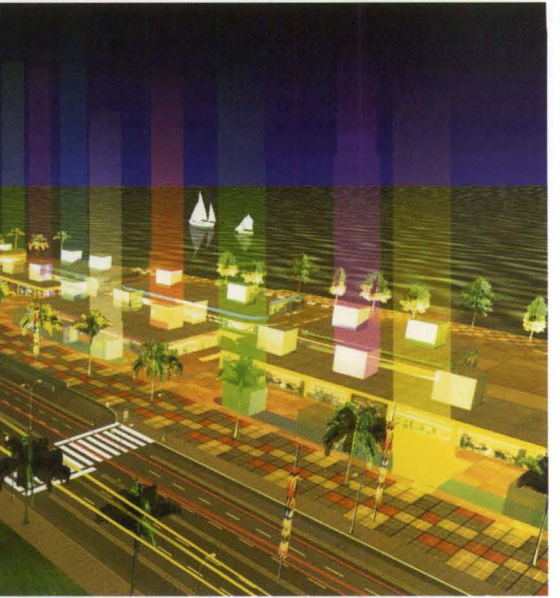
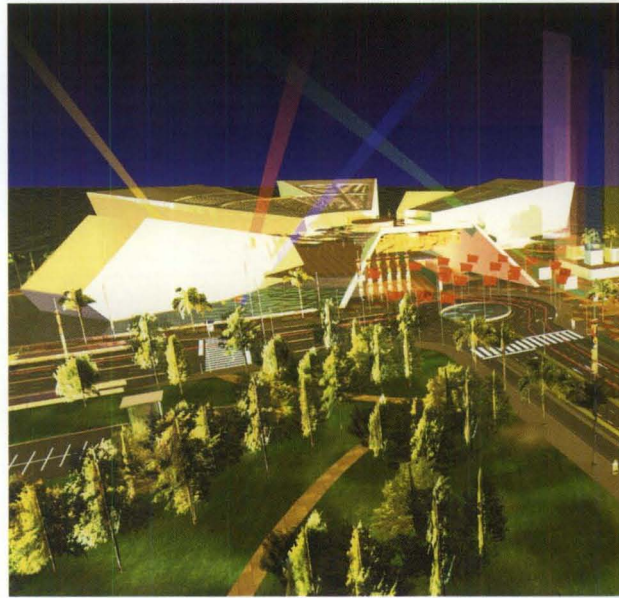
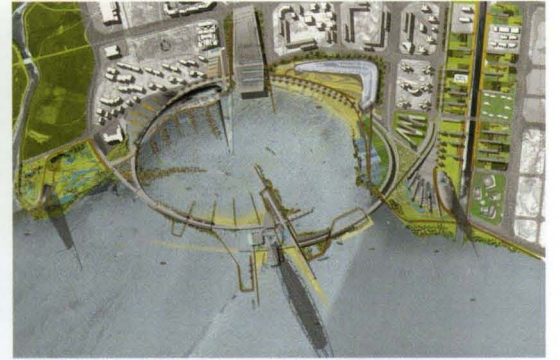
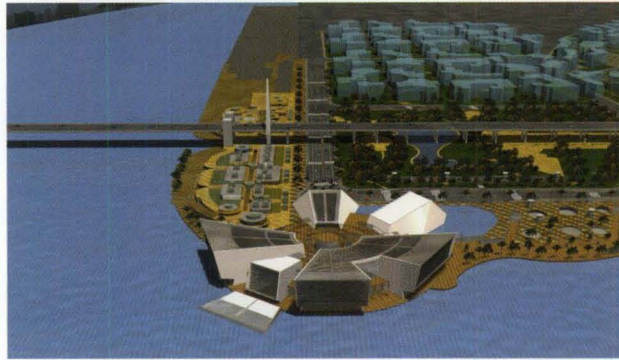
Rongeen: hotel
al borde del agua





Holiday Village. Hotel (500 habitaciones) apartamentos y villas

Plan proyecto de ordenación
del frente marítimo
y fluvial de la capital Haikou





Sanya

