

# ACE 25

Electronic offprint

Separata electrónica

## NUEVAS PAUTAS DE REGENERACIÓN DE LOS DESTINOS TURÍSTICOS MADUROS. TRAS MÁS DE CIENTO AÑOS DE CONSTRUCCIÓN DE PLATJA DE PALMA

BIEL HORRACH ESTARELLAS

---

Cómo citar este artículo: HORRACH, B. *Nuevas pautas de regeneración de los destinos turísticos maduros. Tras más de cien años de construcción de Platja de Palma* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 349-372, 2013. DOI: 10.5821/ace.9.25.3631. ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment  
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

# ACE 25

Electronic offprint

Separata electrónica

## NEW REGENERATION STRATEGIES FOR MATURE TOURIST DESTINATIONS. MORE THAN ONE HUNDRED YEARS OF “PLATJA DE PALMA” CONSTRUCTION

**Key words:** Mature tourist destination; urban regeneration; morphology; Mallorca coastline.

### Abstract

Urban regeneration has been one of the main challenges faced by European cities during the last quarter of the 20th Century. While postindustrial European cities have experimented one consolidation stage over the methodology of urban reform with the turn of the millennium, Mediterranean mature touristic spots, over more than thirty years of trying, still have to discover their regeneration mechanisms. This research explores new ways to rethink mature tourist destinations in connection with the paradigmatic case of Platja de Palma in Mallorca. Intrinsic destination characteristics are explored from the morphological constructed space characteristics and the shore landscape. The accessibility level evolution, the developed kind of touristic product, as well as the town-planning tools applied to each stage, lets recon which principal factors have catalyzed its development. Besides, the analysis of the values and fragilities experimented in the landscape shore allow us to rethink the potentialities of the first tourist source. The tourist spot of Platja de Palma has been shaped by a discontinuous planning, applying different models of tourist space construction as well as preexisting landscape transformation. Identifying its intrinsic values provides us with new tools for accomplishing a regeneration based on the economy of means and the strengthening of its identity, as well as the resources diversity that configures the destiny, which are key factors for its future regeneration.

ACE

Architecture, City, and Environment  
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

# NUEVAS PAUTAS DE REGENERACIÓN DE LOS DESTINOS TURÍSTICOS MADUROS. TRAS MÁS DE CIENTO AÑOS DE CONSTRUCCIÓN DE *PLATJA DE PALMA*

**HORRACH ESTARELLAS, Biel<sup>1</sup>**

**Remisión inicial:** 01-07-2013

**Remisión final:** 05-05-2014

**Palabras clave:** Destino turístico maduro; regeneración urbana; morfología urbana; litoral de Mallorca.

## Resumen

La regeneración urbana ha sido uno de los principales retos afrontados por las ciudades europeas desde el último cuarto del siglo XX. Mientras que éstas, con el cambio de milenio, han experimentado la maduración de los métodos de intervención, los espacios turísticos maduros mediterráneos, tras más de treinta años de intentos, todavía tienen pendiente encontrar las herramientas adecuadas para hacerlo. La presente investigación explora nuevos caminos para repensar los destinos turísticos maduros, a través del caso paradigmático de *Platja de Palma*, en la isla de Mallorca. Las particularidades intrínsecas del destino son exploradas a partir de las características morfológicas del espacio construido y del paisaje litoral. La evolución del nivel de accesibilidad, del tipo de producto turístico desarrollado, así como de los instrumentos de planeamiento aplicados en cada etapa, permite reconocer los principales factores que han catalizado su desarrollo. Por otro lado, el análisis de los valores y fragilidades experimentadas en el paisaje litoral nos permite repensar las potencialidades del principal recurso del turismo. El espacio turístico de *Platja de Palma* se ha conformado mediante una planificación discontinua, aplicando diferentes modelos de construcción del espacio turístico así como de transformación del paisaje preexistente. El reconocimiento de sus valores intrínsecos nos aporta nuevas herramientas para llevar a cabo una regeneración, basada en la economía de medios, la potenciación de la identidad así como de la diversidad de recursos que conforman el destino, factores clave para su regeneración futura.

## 1. Introducción

La mejora de los destinos maduros del mediterráneo europeo, se ha convertido en uno de los grandes retos a afrontar en los últimos años, al presentar muchos de ellos un ciclo de vida (Butler, 1980) en fase de estancamiento o declive. Entre los destinos de segunda generación (Knowles & Curtis, 1999), que experimentaron el boom del turismo de masas de los años 60', Mallorca es uno de los casos más paradigmáticos, no sólo por haber sido uno de los

---

<sup>1</sup> **Biel Horrach Estarellas:** Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC-Barcelona TECH. Email de contacto: bielhorrach@coaib.es

laboratorios de experimentación de este tipo de turismo (Horrach, 2009) sino también por haber protagonizado en los últimos 5 años algunas de las principales acciones de mejora de destinos turísticos maduros del estado<sup>2</sup>.

Las grandes conurbaciones costeras que conforman estos destinos son conocidas como sistemas turístico-territoriales (Horrach, 2009), y su nivel de desarrollo ha sido directamente proporcional al nivel de accesibilidad que ha presentado. La *Platja de Palma*, contigua al aeropuerto de Son Sant Joan, desde los años 60 se ha consolidado como el principal sistema turístico-territorial de la isla. En la actualidad presenta un total de 43.109 plazas turísticas, 30.099<sup>3</sup> residentes, así como 13.100 plazas de segunda residencia. Constituye un ámbito de 992 Ha<sup>4</sup>, que se extiende a lo largo de un arco litoral de unos 10 Km, abarcando parcialmente los municipios de Palma y Lluçmajor. El paisaje litoral lo conforma un sistema de playa de 5 km delimitada en el costado de poniente por una costa rocosa baja, mientras que la costa de levante gana desnivel a medida que se aleja del ámbito central de la playa.

*Platja de Palma* constituye uno de los primeros destinos turísticos y vacacionales de la isla y del estado español. En las décadas de los 60-80 fue uno de los que experimentó un mayor proceso de transformación. Mientras que desde entonces ha sido objeto, juntamente con otros destinos de la isla, de diferentes iniciativas de reconversión aplicándose numerosos planes, decretos y leyes para la mejora de los espacios turísticos maduros de la isla como lo son: el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Lluçmajor (1984), el Decreto Cladera I (1984), el PGOU de Palma (1985), el Decreto Cladera II (1987), la Ley Estatal de Costas (1988), la Ley de Espacios Naturales (1991), el Plan de Modernización Hotelera (1992), el Plan de Ordenación de la Oferta Turística (1995), la revisión del PGOU de Palma (1998), las Directrices de Ordenación Territorial (1999), la Ley General Turística (1999), el Plan Territorial de Mallorca (2004), las sucesivas modificaciones del Plan Territorial de Mallorca (2008 y 2010), la Ley Barceló (previamente Nadal) 4/2010, de 16 de junio de medidas urgentes para el impulso de la inversión en las Islas Baleares, el Decreto 20/2011 de 18 de marzo de clasificación de la categoría de los establecimientos de alojamiento turístico, o la Ley 8/2012 de 19 de julio del turismo de las Illes Balears.

En todo este proceso, cabe destacar el impacto positivo que han tenido las políticas de protección del territorio litoral, experimentándose un importante proceso de desclasificación de suelo urbanizable así como la aplicación de calificaciones en suelo rústico muy restrictivas. Sin embargo, el espacio turístico construido sigue siendo la gran asignatura pendiente, de manera que hasta día de hoy *Platja de Palma* parece abocada al declive<sup>5</sup> (Butler, 1980). Y es que la mayoría de medidas de reforma urbana aplicadas se han basado en intervenciones que no

<sup>2</sup> En la actualidad se encuentran en tramitación tres instrumentos en los tres principales destinos de la isla: Plan de Reconversión Integral (PRI) de *Platja de Palma*, Plan de Rehabilitación Integral de las zonas turísticas de de Calvià (PRITZC) y el Ámbito de Intervención Paisajística (AIP) de Cala Millor. Cada instrumento llevado a cabo por distintas administraciones. El PRITZC impulsado desde el municipio de Calvià, el AIP por el *Consell Insular* de Mallorca, al tratarse de un ámbito supramunicipal entre Sant Llorenç y Son Servera, y el PRI impulsado como proyecto piloto de interés estatal por el Consorcio de *Platja de Palma* compuesto por el Gobierno de España, la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, el *Consell Insular* de Mallorca, y los ayuntamientos de Palma y Lluçmajor.

<sup>3</sup> Según Padrón municipal de 2008

<sup>4</sup> Según el ámbito definido para su reconversión turística a través del Consorcio Interinstitucional, conformado en 2007, y constituido por el Gobierno español, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, el *Consell Insular* de Mallorca, el *Ajuntament* de Palma y el de Lluçmajor.

<sup>5</sup> Según Fernando Prats, arquitecto socio fundador de AUJA (Arquitectos Ingenieros Urbanistas Asociados) y Coordinador del Plan de Acción Integral de *Platja de Palma*.

responden a las características del lugar, dando como resultado la imposibilidad de la puesta en valor del espacio turístico construido. En parte, esto ha sido debido a la creencia generalizada de que los destinos maduros son fruto de la falta de planificación<sup>6</sup>.

A través de la presente investigación pretendemos demostrar, mediante el caso de *Platja de Palma* que muchos de los destinos maduros de segunda generación no sólo han sido fruto de un extenso proceso de planificación, sino que además en este espacio turístico litoral se ha experimentado con alguna de las más relevantes teorías del urbanismo del siglo XX aplicadas al espacio turístico. Cuando los criterios de dicha planificación se han basado en principios para el desarrollo de una actividad turística que busca la construcción de un espacio atractivo para pasar el tiempo libre y de ocio, en definitiva para gozar del tiempo vacacional, se han hecho importantes aportaciones sobre los paisajes creados por el turismo. Mientras que cuando los principios de desarrollo son únicamente económicos, la capacidad de que el espacio turístico presente un atractivo basado en la valoración del paisaje existente o creado, depende del azar. Generándose muchos casos de problemáticas de excesiva densificación o de progresiva degradación de los principales recursos paisajísticos del lugar.

La clave para la regeneración de los destinos maduros está en la recuperación de los valores que convirtieron a dicho espacio turístico en uno de los destinos más valorados, reconduciendo los factores que pusieron en crisis su trama urbana. Así que la propuesta aquí expuesta<sup>7</sup> se basa en que a mayor conocimiento sobre las características de su paisaje, así como del proceso de conformación del espacio turístico mejor se podrá optimizar la intervención. De manera que el Plan de Reconversión Integral de *Platja de Palma*<sup>8</sup> se estructura en las siguientes tres líneas de intervención: la puesta en valor del paisaje urbano creado por la actividad turística, la recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral y finalmente las operaciones de transformación y reinención del espacio turístico actual, que permitan a la vez compensar los déficits que actualmente presenta el espacio turístico maduro.

## 2. El reconocimiento histórico de su conformación y las claves para la regeneración de los tejidos maduros

Durante el proceso de desarrollo de los destinos maduros, cada producto turístico ha respondido a un tipo de demanda concreta, y se ha materializado en forma de diferentes unidades de tejidos específicamente turísticos, que presentan importantes potenciales para su reconversión. *Platja de Palma* es uno de los destinos turísticos de la isla de Mallorca con uno de los procesos de conformación más prolongados en el tiempo. A través de la comprensión del proceso de construcción de un destino maduro como *Platja de Palma* podemos reconocer

<sup>6</sup> Como se expone en la tesis de Joana M<sup>a</sup>. SOCÍAS CAMACHO publicada en 2001: "La ordenación de las zonas turísticas litorales". Ed. Instituto Pascual Madoz (Universidad Carlos III) y Boletín Oficial del Estado, Madrid, 225pp. ISBN 84-340-1275-8

<sup>7</sup> Previa redacción del Plan de Reconversión Integral, el ámbito de *Platja de Palma* ha sido objeto de uno de los planes estratégicos sobre el espacio turístico de mayor importancia, en el cual participaron alguno de los mejores expertos en cada uno de sus ámbitos de conocimiento, el Plan de Acción Integral (PAI, 2010). Ver en: <http://consorciplatjadepalma.palmademallorca.es> (08/04/2014)

<sup>8</sup> Los contenidos expuestos en la presente investigación se basan en la propuesta para el Avance de Planeamiento del Plan de Reconversión Integral de *Platja de Palma* presentada al Consorcio de *Platja de Palma* en 2012, sin introducir en sus contenidos las posteriores modificaciones experimentadas fruto de su proceso de tramitación, al estar a día de hoy todavía en curso.

alguno de las aportaciones más interesantes de la historia del planeamiento urbanístico litoral. Uno de los episodios de mayor interés corresponde a la construcción de *S'Arenal de Lluçmajor*, uno de los tejidos maduros que en la actualidad presenta una de las situaciones más críticas de entre todos los destinos de la isla.

## 2.1 La malla suburbana de *S'Arenal de Lluçmajor*

Tras la apertura del *camí de S'Algar* en 1.864, que comunica el núcleo de Lluçmajor con el litoral de la Bahía de Palma, se activa el inicio del desarrollo de diferentes actividades económicas vinculadas a los recursos que ofrecía el litoral: la cantería, como actividad tradicional de la zona que abre nuevas rutas de transporte; se consolida la actividad pesquera tras la construcción en 1.892 del primer embarcadero, siguiendo la orilla derecha del estuario del *torrent Son Verí*; y la recogida anual del alga por parte de los agricultores para el abono de sus explotaciones. Este desarrollo es acompañado de las primeras edificaciones a lo largo del *Camí de s'Algar*, con la parcelación de la Finca de Son Delabau en 1867 y la *Illa dels Republicans*, que en el año 1.890 ya acoge unas 12 viviendas (Cabellos, 2009), la mayoría de ellas de carácter vacacional.

*S'Arenal de Lluçmajor*, cuyo origen se basa en la mezcla de usos productivos del litoral, con la entrada del siglo XX, ve como su desarrollo se catalizada gracias a la mejora de sus conexiones con la ciudad de Palma, con la apertura de la carretera militar que enlaza *s'Aranjassa* y la batería militar de *Enderrocat* en 1.905, y posteriormente en 1916, con la llegada del ferrocarril y el impulso del proyecto de ordenación del área central de *S'Arenal* (figura 1) por parte de la familia Roses Siragussa<sup>9</sup>, recién llegada de Puerto Rico. La trama urbana impulsada por la familia de indianos, es fruto de la evolución transcultural de los trazados de colonización experimentados desde las *Ordinacions de Jaume II* (Alomar, 1976), y la Ciudad Ideal de Francesc Eiximenis de 1.383 (Navarro, 2006), puestos en práctica primero en la etapa de la Reconquista de España, como Santa Fe de Granada en 1492, y posteriormente en las ciudades fundacionales americanas (BIELZA, 2002), como Santo Domingo en 1.502 o Santiago de Cuba y Panamá en 1.514. Este conocimiento retorna a Mallorca, en la etapa de colonización del litoral de la isla a través de los proyectos de *Porto Colom*, *Proto Cristo*, la Colonia de *Sant Jordi*, la Colonia de *Sant Pere* o *S'Arenal de Lluçmajor*, promovido de forma directa por una familia que incluso había llegado a la alcaldía en la ciudad de Arecibo de Puerto Rico.

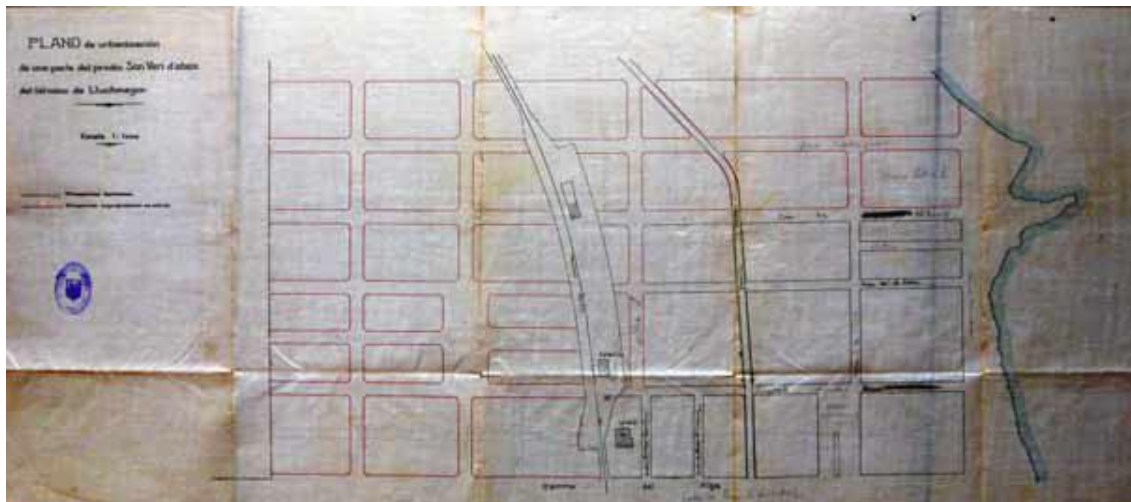
La principal aportación que se lleva a cabo en *S'Arenal*, no está tanto en la malla heredada como en la unidad de alojamiento. Si históricamente se había constituido la casa popular mallorquina fruto de la fusión de la cultura arquitectónica romana e islámica (García Delgado, 1.993), en el desarrollo de *S'Arenal de Lluçmajor* se introduce una variable más procedente de

---

<sup>9</sup> La familia Roses, de origen catalán., después de establecerse a principios del siglo XIX en Sóller, Mallorca, buena parte de sus miembros se traslada a Puerto Rico. Tras la Guerra de la Independencia de 1898, parte de la familia, regresa a Mallorca y Cataluña, después de hacer fortuna en Puerto Rico, donde regentaban la prestigiosa Compañía Roses. Gran Enciclopedia de Mallorca

la fuerte influencia que estaban ejerciendo las costumbres y las aportaciones de la arquitectura de las colonias de las Antillas, a través de los diferentes indios<sup>10</sup>.

Figura 1. Plano del área central de s'Arenal de Lluçmajor correspondiente a la Parcelación de Son Verí d'Abaix 1916 con la estación ferroviaria en el área central.



Fuente: archivo municipal de Lluçmajor.

La casa popular mallorquina experimenta la introducción de un porche, como espacio de transición entre el interior y la calle, como espacio de observación donde gozar del tiempo de descanso. La tipología original, desarrollada durante siglos en la conformación de los pueblos del interior de la isla, se transforma en la casa vacacional de los *lluçmajorers*, al experimentarse en *S'Arenal de Lluçmajor* el mayor desarrollo de dicha tipología edificatoria. La introducción de la casa vacacional en la nueva trama urbana hace que las calles experimenten un importante cambio de sección, pasando de la *calle corredor* de los pueblos del interior, a la *calle estar* de *S'Arenal*, trasladándose gran parte del año el salón a este espacio de transición, umbral entre lo público y lo privado. Dicha sección presenta una amplia variabilidad de situaciones originadas por las variantes de la casa vacacional original, apareciendo en algunos casos el porche a modo de terraza elevada sobre un zócalo, e incluso en algunos casos espacios de retranqueo para garantizar las vistas de las viviendas de las calles del interior. La riqueza de la morfología urbana, la mezcla de actividades económicas que conviven en este ámbito, su posición estratégica y su alta accesibilidad pronto convirtieron a *S'Arenal de Lluçmajor* en uno de los principales núcleos de veraneo de la isla de Mallorca.

<sup>10</sup> Dicha tipología había ido experimentando una maduración desde la primera licencia concedida en 1872 dentro de la parcelación de una parte de la gran finca de Son Delabau, así como en la parcelación de dos calles y una plaza pública, desde la calle Salud hasta la calle de la Vicaria, llevada a cabo por Don Antonio Salvà Ripoll en 1906 (Cabellos, 2009).

## 2.2 La ciudad jardín turística mediterránea de Son Verí de Marina

El atractivo del lugar es tal que, tras el periodo de guerras, los inicios de apertura del estado español en los años 50' y la reactivación del turismo, se encarga a Gabriel Alomar Esteve la ampliación del espacio vacacional de *S'Arenal*, en el predio de *Son Verí de Marina* (figura 2). El arquitecto mallorquín, a la hora de afrontar el reto de proyectar un espacio turístico rompe con los criterios proyectuales aplicados en el Plan de Reforma Interior y de Ensanche de Palma de 1943 (Alomar, 1950), donde se evidencia la influencia del urbanismo centroeuropeo de Georges-Eugène Haussmann<sup>11</sup>, Joseph Stübben y Camilo Sitte<sup>12</sup>, tras su etapa de formación en la escuela de arquitectura de Barcelona en los años 30. En el sector oriental de la *Platja de Palma*, en la costa rocosa de Lluçmajor, Alomar experimenta con los nuevos conocimientos adquiridos en su formación en *City and Regional Planning* en el *Massachusetts Institute of Technology* (1945)<sup>13</sup>. El urbanista mallorquín concibe un tipo de ordenación fruto de la evolución de los principios de la ciudad jardín anglosajona hacia la ciudad jardín turístico mediterránea, una faceta hasta día de hoy poco explorada del urbanista.

Para Alomar el esparcimiento es “la acción humana de recuperar la energía física e intelectual gastada en el trabajo por medio de prácticas agradables y voluntarias, totalmente ajenas al mismo” (Alomar; 1961:73) de manera que “el hombre, para poder descansar, necesita tiempo libre y espacio apropiado” (Alomar; 1948:144). Según sus teorías, expuestas en “Sociología Urbanística” (Alomar; 1961: 77) “médicos, psicólogos y sociólogos, coinciden en que es indispensable proporcionar al hombre una existencia más natural y menos convencional y artificiosa”. Se trata de que “hombre y naturaleza encuentren su relación en las horas y en las actividades del descanso” (Alomar, 1948:144). La naturaleza constituye un instrumento primordial para el esparcimiento del hombre de manera que “las masas en sus tendencias y en sus gustos han respondido perfectamente a esta necesidad vital, (...) basta preparar espacios naturales libres, adecuados y accesibles (...). Hay que reservar siempre para el uso directo del hombre los sitios de mayor belleza o interés paisajístico” (Alomar; 1961:77), como es el caso del entorno de la costa oriental de *Platja de Palma*. Según Alomar “el lugar es de topografía francamente accidentada, hallándose cruzado por un barranco de profundidad regular, encajonado entre acantilados rocosos que unidos a la frondosidad del pinar, le dan una gran amenidad e interés pintoresco. El terreno es totalmente de roca arenisca del periodo Terciario, habiendo sido en años anteriores intensamente aprovechado para explotación de canteras de marés”<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> En el ciclo Europa 1959 organizado por Camilo José Cela en el Círculo Mallorquín en 1959, Alomar expone la necesidad de evolucionar las formas de proyectar la ciudad contemporánea en su conferencia: *Del París de Haussmann a las ciudades del cinturón verde de Londres: cien años de urbanismo europeo*.

<sup>12</sup> Una de las principales influencias en la formación en el campo del urbanismo en las horas extraescolares durante sus años de carrera en la ETSAB, es *Der Stadtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* de Camilo Sitte (Viena, 1889), traducido al español en 1926 como *Construcción de ciudades según principios artísticos*, según la segunda edición de *Teoría de la Ciudad* (Alomar, 1980).

<sup>13</sup> Entre el profesorado de Alomar cabe destacar la influencia del sociólogo y urbanista Lewis Mumford, y del arquitecto Frederick Adams, director del Departamento de *Urban Planning*, hijo del prestigioso urbanista británico Thomas Adams, secretario de la *Garden City Association*, primer gerente de Letchworth y presidente del *Institute of Landscape Architects*.

<sup>14</sup> Según Memoria de Ordenación del Plan Parcial de Son Verí de Marina de Gabriel Alomar, aprobado inicialmente en 1958. Fuente: archivo planeamiento *Govern Balear*.



No podemos afirmar de forma rotunda que el proyecto de la ciudad jardín turística mediterránea de Alomar empieza por la elección del lugar, ya que el primer factor de ubicación lo marca la disponibilidad de suelo por parte del promotor<sup>15</sup>. No obstante, sí que existe una cuidadosa interpretación del lugar para saber en qué puntos de la propiedad ubicarla, así como el tipo de ordenación más adecuada. Es así como entre la extensa propiedad litoral, las nuevas ciudades jardín se ubican en los entornos con mayor diversidad paisajística, vinculados a las principales torrenteras existentes, para que éstas conformen los principales espacios libres de la zona turística estirando el perímetro de la costa hacia el interior y acercando la naturaleza a las diferentes unidades de alojamiento. Alomar defiende en “Comunidad Planeada” (1955) que cuanto más irregular sea el perímetro exterior mejor, ya que los irregulares entrantes verdes suponen incrementar la superficie de contacto de la naturaleza con el casco urbano.

Las zonas verdes para Alomar (1961), han pasado de tener una función meramente estética, de higiene y salubridad colectiva, a ser un elemento de valor social y de descongestión urbana de manera que influenciado por los principios de Olmsted sobre los *Park Systems*, integra los elementos que conforman el paisaje natural del lugar con el conjunto de espacios libres urbanos. Las zonas verdes conforman un conjunto enlazado, una red de veredas o vías para la circulación a pie, a lo largo de cintas verdes, de manera que, entre vegetación, pueda alcanzarse andando cualquier punto del barrio (Alomar, 1961). Entre los espacios libres urbanos hace una categorización del tipo de zonas verdes según su ubicación y la finalidad específica al servicio de los habitantes: jardines infantiles, parques de juego para jóvenes, parques urbanos, parques deportivos. Los jardines infantiles y los parques de juego contribuyen además a la puesta en valor del paisaje urbano del interior de las manzanas, a modo de los *play-lot* anglosajones, hoy visibles en Bellavista de Lluçmajor. Los parques urbanos y deportivos, presentan una ordenación que pone en relación los nuevos recursos de la oferta complementaria, con los elementos naturales existentes.

Frente a los estándares de zonas verdes para la ciudad<sup>16</sup> de un 10% del ámbito, Alomar defiende que para las zonas turísticas es necesario ampliarlo, llegando a contemplar hasta un 25% del ámbito como espacios libres públicos. No obstante, Alomar da tanta importancia al tamaño como a su ordenación dentro de la estructura urbana del conjunto proponiendo un sistema de grandes espacios libres, a modo de corredores naturales que articulan la ciudad jardín en diferentes sectores, con la intención de romper el continuo urbano y buscar la relación directa con la naturaleza, para que todas las parcelas tengan vistas al mar o al gran parque público. La división del espacio turístico en tres sectores parte de la idea de construir ciudad a partir de la *nucleización social*. De manera que la gran ciudad no sea obstáculo para la restauración necesaria del espíritu de comunidad, al dividirla en pequeños grupos socialmente organizados, dentro de los cuales sean posibles la individualidad y la iniciativa, y el hombre no vea anulada su personalidad. Considera a la urbe como una yuxtaposición de pequeñas comunidades, en cada una de las cuales pueda desarrollarse un grupo social primario (Alomar,

---

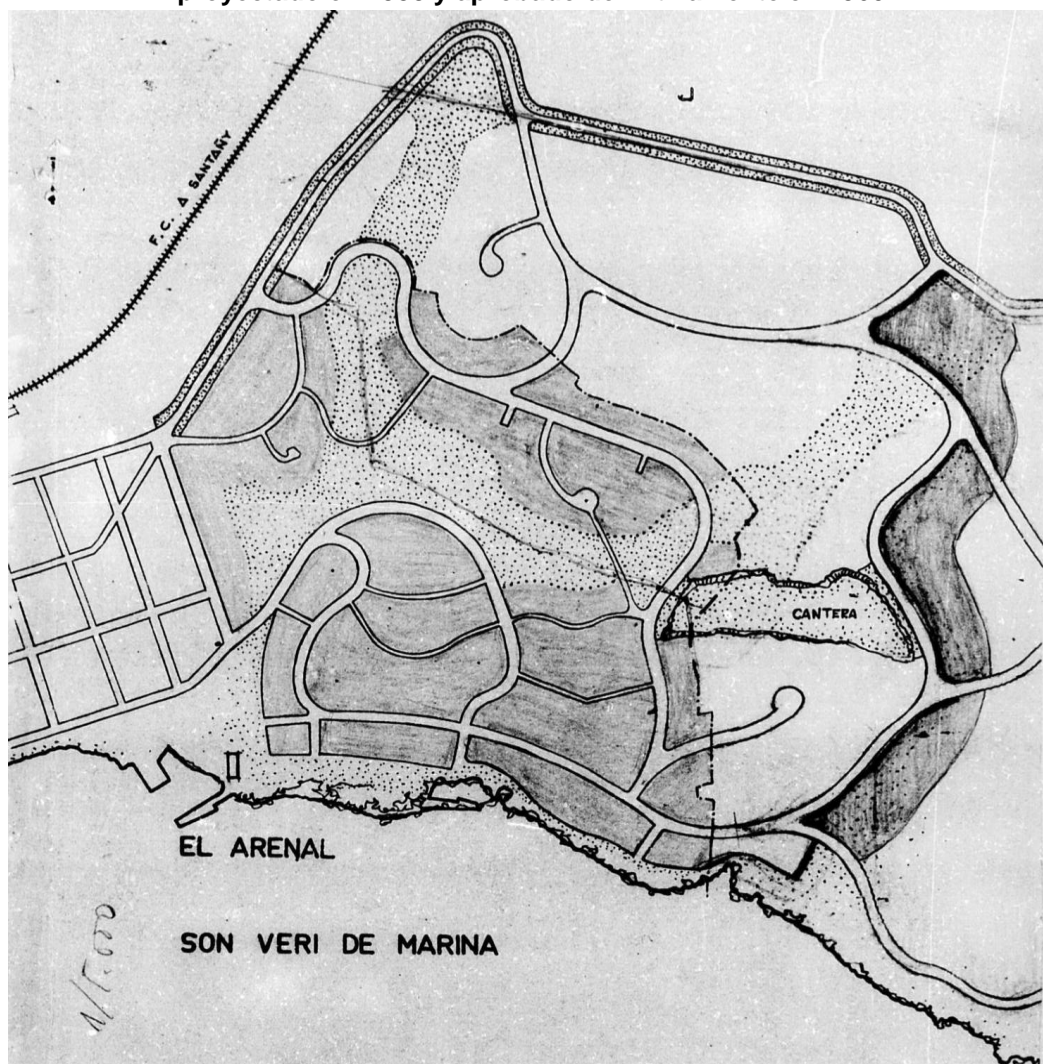
<sup>15</sup> Se tiene constancia de la relación entre Gabriel Alomar Esteve y Rafael Llabrés y la sociedad empresarial industrial y financiera más importante del momento con anterioridad al desarrollo de éstos ámbitos por lo que sí podría haberse producido una recomendación o consulta por parte de dichos arquitectos en la elección del ámbito, aunque no se dispone de los suficientes datos para confirmarlo.

<sup>16</sup> Defendidos por el propio Alomar en el primer esquema de la Ley de Urbanismo de 1952, que confecciona junto a Pedro Bidagor Lasarte, y anteriormente expuestos en la Teoría de la Ciudad (1948) a partir de los estándares del Plan de Ámsterdam Sur de 1905 con 10m<sup>2</sup>/habitante, o las normas americanas con 1acre/400personas.

1961). Cada uno de los grupos socialmente organizados conforma un barrio, que a su vez está subdividido en varias *supermanzanas* por la red de arterias locales (Alomar, 1955).

Así como la urbe moderna, grande o pequeña, necesita un centro, ágora, plaza, centro cívico o lugar abierto de reunión de los ciudadanos, en los nuevos espacios turísticos define dos tipos de centros. Un centro principal, cuyo papel ejerce en este caso el núcleo existente de *S'Arenal* de Lluçmajor, y unos *subcentros* correspondientes a cada barrio, conformados por un equipamiento privado donde se concentran los diferentes recursos turísticos complementarios, como serían los espacios de restauración y deporte. El resultado de la interpretación que hace Alomar de la ciudad jardín de Ebenezer Howard consiste en edificar las ciudades en el campo, sin que éste pierda sus características naturales, y así, los espacios que la ciudad dedica al recreo, sean al mismo tiempo las zonas en que se introduce la naturaleza en la ciudad (Alomar, 1948).

Figura 2. Ciudad Jardín de Son Verí de Marina del arquitecto Gabriel Alomar Esteve, proyectado en 1958 y aprobado definitivamente en 1960



Fuente: Archivo planeamiento Govern Balear.

### 2.3 La densificación de la trama urbana existente

Pero a inicios de los años 60 *Platja de Palma* se estaba convirtiendo en uno de los principales destinos del turismo de masas. Pocos años atrás el nuevo equipo de gobierno, de carácter tecnocrático, planteó una nueva estrategia política. En julio de 1957 consigue entrar en la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE), en enero de 1958 en el Fondo Monetario Internacional (FMI), y el mismo verano aprueba el Plan de Estabilización Económica. Este paquete de medidas liberalizadoras de la economía y del suelo, da un impulso importante a que empresas extranjeras inviertan en el litoral de la isla, atraídos por los beneficios inmediatos que ofrece. El Plan de Estabilización convierte la expansión turística en el objetivo estratégico del Régimen para que, entre otras cosas, pueda financiar otros sectores económicos del estado. Mallorca se convierte entonces en el banco de pruebas para la colonización turística, y *Platja de Palma* en uno de sus principales campos de experimentación.

Con la llegada de Manuel Fraga Iribarne al Ministerio de Información y Turismo el 18 de julio de 1962 se produjeron nuevos cambios sustanciales en la gestión de su departamento (Buades, 2004): entre ellos, se facilita la construcción y venta de propiedades a extranjeros y se modifica la política de crédito hotelero ampliando las ayudas a construcciones turísticas. El año 1.960 representa el inicio del desarrollo acelerado del turismo de masas en la isla. En 1964, España se convierte en el primer país turístico de Europa, desplazando a Italia. Esto implicó también un considerable aumento de demanda de Mallorca como destino, lo que suponía una sucesiva especialización turística<sup>17</sup>.

Las *Illes Balears* pasan de casi 361.000 turistas en 1960 a 1,4 millones en 1967 y hasta 3,6 millones en 1973 (Buades, 2004). La afluencia turística que se produce durante la este periodo representa el momento de máximo crecimiento, el *primer boom* turístico según Rullan (2004). En sólo 13 años el número de turistas se multiplica por 10. Y las *Illes Balears*, a pesar de albergar solo el 1,5% de la población española, en 1963 representaban el 17% de la oferta de alojamiento. Fraga, después de un año de mandato, llega a presumir que España se había convertido en la séptima potencia mundial por volumen de ingresos, de los cuales el 93% de las importaciones provenía del turismo (Diario de Mallorca: 28/12/1963). Más tarde expondría que “El turismo fue nuestro Plan Marshall (...) el gran respaldo que la economía española recibió de los países desarrollados (...) el más claro *superfactor* de desarrollo de la economía española” (Sánchez; 2004, pág.1).

Dichos principios estatales son trasladados a escala local de la mano del propio alcalde Lluçmajor D. Mateo Monserrat Calafat (1959-1969), que años más tarde proclamaba: “la zona de *S’Arenal* de Lluçmajor tiene solamente unos escasos quinientos metros lineales de playa y por lo tanto no podríamos crecer por los costados por lo que se creció hacia arriba. Y Lluçmajor, gracias a *S’Arenal*, será siempre mucho más rico que antes”<sup>18</sup>. Consecuentemente el nuevo planeamiento introduce importantes cambios sobre la trama urbana: Mediante el Plan General

<sup>17</sup> La especialización turística respondía a una estrategia global europea, en la que se definía el mediterráneo español como el lugar de ocio y el asilo benefactor para los habitantes del Norte de Europa. Tal y como formula el grupo socialdemócrata, del entonces Mercado Común, en la revista *Agenor* de 1972, con el objetivo de no generar conflictos entre actividades económicas, que podían ser contaminantes, y un espacio que tiene que mantenerse apto para el ocio y reposo de los trabajadores europeos (Iribas, 2003).

<sup>18</sup> Según entrevista de Tomeu Sbert Barceló, publicada en *Una evolución turística : historia de la Playa de Palma 1900-2000* (2002)

de Ordenación de 1965 se califica la malla suburbana de *S'Arenal* de Lluçmajor como zona *semi-intensiva*, estableciéndose la altura máxima en 30 metros con terraza de 3,5 m de profundidad en todas las plantas, permitiéndose su cierre total. Mientras que mediante la Modificación del Plan Parcial de Son Verí de Marina, la ciudad jardín proyectada por Gabriel Alomar, se produce la sustitución del uso unifamiliar por el hotelero en altura. De manera que la trama urbana existente experimenta un proceso de densificación mediante la introducción de las nuevas unidades de alojamiento turístico en altura, donde cada una de ellas busca ofrecer al turista las mejores vistas hacia el mar, aunque sea ocultando las vistas a las edificaciones vecinas (figura 3).

Con la llegada de la democracia, el Plan General de Ordenación Urbana de 1984 expone una especial preocupación por la congestión que experimenta *S'Arenal* de Lluçmajor a principios de la década de 1980. Inicialmente se hace una aproximación a las teorías *morfologistas*, intentando reconocer las tipologías de tramas urbanas existentes correspondientes al tipo de edificación tradicional de *S'Arenal* y *S'Estanyol*, de edificación entre medianeras retrasada de la alineación de vial con porche delantero y una altura máxima de PB+ 1 piso. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos del planteamiento inicial, los parámetros finales aplicados no responden tanto a la tipología existente sino a la aplicación de una altura reguladora intermedia, entre la casa tradicional y el hotel en altura, donde el número de plantas está en función de la anchura de la calle ignorándose así las características de la arquitectura tradicional que años atrás ha construido el espacio turístico. El resultado final, ha sido la continuación del proceso sustitución de la casa tradicional por edificaciones en manzana cerrada de hasta 6 plantas, más propias de la ciudad no turística, al no hacer ninguna aportación al paisaje urbano vacacional.

Figura 3. Foto aérea de *s'Arenal* de Lluçmajor de 1980



Fuente: Archivo Pere Canals Morro, en Cabellos (2009)

La última revisión del PGOU de Lluçmajor, que estuvo en proceso de redacción y tramitación hasta 2011, mantiene los parámetros urbanísticos del PGOU de 1984, incorporando 2 novedades sustanciales. En primer lugar la segregación total de las zonas residenciales

respecto a las turísticas. De manera que el núcleo original de *S'Arenal* pasa a ser exclusivamente residencial, mientras que la zona hotelera se concentra en la antigua ciudad jardín de Son Verí de Marina. Por último, se elimina el espacio de retranqueo que caracteriza a la arquitectura tradicional específica de *S'Arenal de Lluçmajor*, con el objetivo de aplicar un saneamiento urbano basado en el ensanchamiento de las calles. Y es que los núcleos turísticos litorales, que nacieron con anterioridad al turismo de masas y que se han caracterizado por su exquisita riqueza morfológica, han sido muy mal tratados por el planeamiento desarrollado con posterioridad. Primero, por la densificación turística en altura debida a la aplicación de criterios economicistas impulsados desde las políticas del estado. Segundo, por la densificación residencial en altura intermedia, que tienden a homogeneizar los diferentes tipos de productos turísticos, hacia modelos más propios de la ciudad no turística.

Figura 4. **Propuesta de Áreas Ambientales Urbanas de s'Arenal y Can Pastilla.**



Fuente: Documento para el Avance PRI Platja de Palma.

Es así como, en la actualidad, S'Arenal se convierte en uno de los tejidos turísticos con un mayor potencial para ofrecer un producto diferencial, llevándose a cabo por un lado, el reconocimiento, rehabilitación y puesta en valor de la trama tradicional como patrimonio urbano capaz de convertirse en un recurso diferencial del destino, abarcando una extensión que todavía hoy representa más del 70% del conjunto. Por otro lado, la densificación producida por las instalaciones turísticas en altura ha originado una extensa red de actividades terciarias en planta baja que confieren al núcleo un alto nivel de servicios de proximidad. Siendo la densidad tratada en clave positiva, la propuesta reconduce dichos tejidos hacia un producto turístico diferenciado, basado en la puesta en valor del comercio y restauración de proximidad a través de la creación de un área ambiental urbana (figura 4) donde el patrimonio urbano conformado por la arquitectura tradicional, aporta buena parte de la calidad del paisaje urbano del conjunto. Las edificaciones en altura, con importantes déficits de habitabilidad y/o energéticos desarrolladas durante la etapa del boom del turismo de masas (1960-1984), representan los elementos donde aplicar las acciones de máxima innovación arquitectónica, incluyéndose los casos más conflictivos en operaciones de acupuntura urbana donde se llevan a cabo operaciones de esponjamiento y re-equipamiento urbano.

### 3. La recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral

Cuando se produce el salto del tejido turístico al sistema turístico territorial en los años 70, las fragilidades experimentadas y las oportunidades de intervención toman una escala mayor. Desde mediados de los 60 se aprueban los grandes planes de ordenación del espacio turístico de la isla. La iniciativa de desarrollo de espacios turísticos pasa de planes de 10-30 Ha, a la ordenación de grandes conurbaciones de hasta 1.500 Ha. Con el objetivo centrado en generar el máximo desarrollo económico a base de la captación del máximo número de turistas, la actividad turística se convierte en industria pasando a funcionar como una gran maquinaria de engranaje que articula de forma separada los elementos que conforman el turismo: accesibilidad, alojamiento y recurso. El estado se encarga de garantizar la mejor accesibilidad al destino interviniendo incluso el propio Banco Mundial; el sector privado es cofinanciado<sup>19</sup> para la construcción del alojamiento turístico, mientras que el principal recurso de la actividad turística, el paisaje, lo aporta el propio lugar.

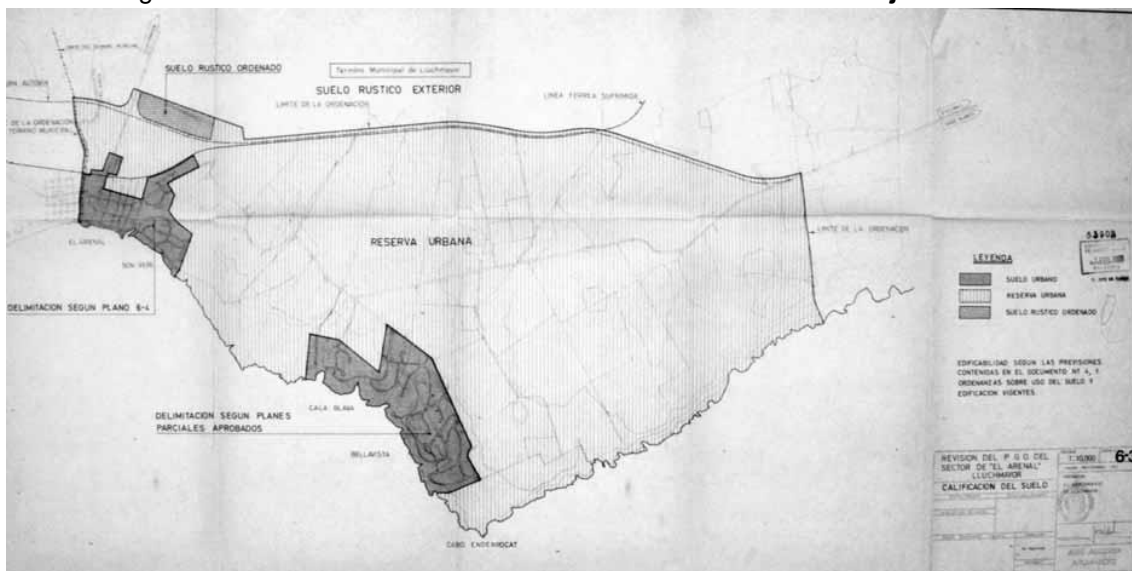
Es así como el estado implanta unas políticas de transporte interno basadas en el transporte privado por carretera. De manera que en 1964 se clausura el ferrocarril Palma-Santanyí, en 1968 se finaliza la autopista Palma-aeropuerto con acceso hasta primera línea de playa en Can Pastilla, en 1969 se finaliza el nuevo trazado a lo largo de toda la primera línea de mar según el Plan de Ordenación del litoral y en 1971 se produce el desdoblamiento de la calzada en primera línea de mar pasando a tener 4 carriles. El objetivo de las políticas públicas era conectar tan rápido como fuera posible la puerta de entrada de la isla, el aeropuerto, con los principales sistemas turístico-territoriales, y en especial con su principal recurso, la playa.

---

<sup>19</sup> Durante esta etapa en Mallorca se gestó el desarrollo hotelero más importante de España gracias a una particular fórmula de financiación llamada de los tres 33%, tal y como expone SEGUÍ RAMÓN, Joan (1998) en *Les Balears en venda*. La desinversión inmobiliaria *dels illencs*. Palma. Una parte la aportaban los *tour operators*, con el objetivo de asegurarse las plazas turísticas necesarias para la temporada siguiente. El Servicio del Crédito Hotelero ofrecía la segunda parte, que incluso podía llegar al 40% de la financiación. Y finalmente la tercera parte la confiaban los constructores de la isla que recibían año tras otros nuevos encargos.

Frente al gran salto de escala que se prevé en *Platja de Palma* tras la inauguración del aeropuerto contiguo al espacio turístico, la Comisión Provincial de Urbanismo propone desarrollar un plan que coordine los crecimientos de Palma y Lluçmajor. Sin embargo cada municipio acaba aplicando su propia estrategia; Lluçmajor, tres años después de aprobar el PGOU, promueve su revisión (1968), proponiendo crear una *New Town* de 100.000 plazas que se extiende de *S'Arenal* hasta las inmediaciones del cabo de Regana (figura 5). Mientras tanto Palma lleva a cabo un Plan Especial de Ordenación de *Platja de Palma* (1970), desarrollado en paralelo al PGOU de Ribas Piera (1973). Es en este Plan Especial (figura 6) donde se intentan hacer nuevas aportaciones en materia paisajística, mediante la introducción de un *park way*, de 100 metros de sección, que articula el conjunto del destino mediante un recorrido de interés paisajístico basado en la percepción desde el vehículo motorizado de visuales variantes a lo largo de sus casi 5 Km de trazado.

Figura 5. Revisión del Plan General de Ordenación de Lluçmajor de 1968



Fuente: archivo planeamiento Govern Balear

Figura 6. Plan Especial de Ordenación de Platja de Palma (1970)



Fuente: Elaboración propia a partir del plano de zonificación del Plan Especial de Ordenación de *Platja de Palma*, Rafael Llabres (1970).

No se puede descartar que exista una cierta valoración de los elementos que conforman el paisaje litoral, pero únicamente reconocidos de forma testimonial mediante zonas verdes aisladas, como pueden ser las conformadas por retazos del sistema de dunas en la primera línea litoral. La pérdida del concepto de *park system* de Olmsted, introducida por Gabriel Alomar pocos años antes, parece no tener cabida en los momentos de máximo desarrollo del turístico. Así se ven afectados alguno de los principales elementos del sistema hidrográfico que conforman el paisaje litoral como la zona húmeda de Ses Fontanelles, que es ocupada por una gran rotonda de 300 metros de diámetro, o como el encuentro de la trama compacta de *S'Arenal* de Palma con el *Torrent d'es Jueus* que se deja sin definir. Desde entonces, con la mejora de recursos económicos y la introducción de las nuevas técnicas ingenieriles, se prioriza la creación de nuevos recursos paisajísticos frente a la puesta en valor de los elementos que conforman el paisaje del lugar<sup>20</sup>. El PRI de *Platja de Palma*, en este sentido, propone la recuperación no sólo del paisaje natural sino también del paisaje cultural que conforma el litoral, porque en ellos están algunas de las claves para la regeneración del destino. Es así como se propone la recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral mediante la intervención desde diferentes escalas. La subunidad del paisaje y desde los propios elementos que conforman la estructura del paisaje litoral.

En primer lugar, entendiendo las subunidades paisajísticas que conforman *Platja de Palma*, potenciando los valores de la diversidad paisajística que hizo que este entorno fuera suficientemente atractivo para ser impulsado como destino. Se reconocen tres grandes subunidades, potenciándose los valores paisajísticos de cada una de ellas, con el objetivo de reforzar su identidad así como las características del paisaje natural y cultural que representan: la subunidad del *Pla de Sant Jordi*, el mosaico agroforestal de la Marina de Lluçmajor y la

<sup>20</sup> Tras los intentos propuestos en el PGOU de Palma de 1985, en los que se expone una recuperación de los valores paisajísticos haciendo un acercamiento a las teorías de Ian L. McHarg (*Design with Nature*, 1969) estos espacios han seguido experimentando un proceso de fragmentación continua incrementándose la degradación del entorno.



subunidad de paisaje en ladera que va desde el espacio natural de Xorrigo y Son Gual, hasta S'Arenal, mediante un entorno caracterizado por un gran número de canteras de marés.

Si por ejemplo profundizamos en la subunidad de paisaje del *Pla de Sant Jordi*, podemos observar el gran número de recursos paisajísticos que es capaz de ofrecernos: y es que ya en 1.114, un cronista pisano describía el desembarco *francopisano* cerca del actual núcleo de Sant Jordi, ubicado a 5,5 Km de la costa. Desembarco efectuado para llevar a cabo el asalto a la ciudad de Palma (Rosselló Verger, 1959), que se encontraba bajo el desarrollo de la civilización islámica. En aquel momento todo el ámbito interior del sistema playa<sup>21</sup> comprendía una zona húmeda de más de 1.500 *quarterades*<sup>22</sup>. Tras varios intentos de desecación por parte del rey Sanç de Mallorca en 1.321, o por parte de la corriente ilustrada de la isla en 1.770, será el marqués de Campofranco en 1.814 quien hará efectiva la primera desecación del *Prat de Sant Jordi*. El Real Decreto de 19 de mayo de 1.816, promulgado por el rey Fernando VII, que impulsa la agricultura de regadío, y todo el conjunto de instrumentos desarrollados a lo largo del siglo XIX, cataliza el número de iniciativas para el proceso de colonización agrícola del *Prat de Sant Jordi*, como la Comisión Rodríguez de 1819, o la Comisión Sorà de 1.823. Pero no será hasta la implementación del proyecto del ingeniero holandés Paul Bouvij d'Schorenbert (1.845), que se consiga la desecación de buena parte del gran humedal. Treinta años después el archiduque Luis Salvador de Austria describe en *Die Balearen; geschildert in Wort und Bild* al *Prat* convertido un gran vergel agrícola. Todo el territorio se había convertido en un extenso paisaje agrícola de regadío conformado por un sistema de acequias y más de 1.800 molinos de viento, encargados de establecer el correcto equilibrio hídrico para el riego de los campos. Excepcionalmente quedaron sin desecar tres importantes ámbitos, entre ellos los terrenos conformados por Ses Fontanelles, que entre 1950 y 1960 fueron convertidas en una explotación salinera (García, 2002).

---

<sup>21</sup> El sistema playa es el conformado por la playa y el sistema de dunas que le acompaña y provee de arena en caso de fuertes procesos de erosión. En *Platja de Palma* presenta una extensión de unos 5 Km de longitud, con una anchura variable.

<sup>22</sup> La *quarterada* es la principal unidad de medida de la tierra agrícola de Mallorca, equivaliendo a 7.103m<sup>2</sup>.

Figura 7. Los conectores ambientales de Playa de Palma



Fuente: Documento para el Avance PRI Platja de Palma.

La riqueza paisajística conformada por el patrimonio natural y cultural construido durante siglos en el *hinterland* de *Platja de Palma*, como hemos podido ver en el caso del *Prat de Sant Jordi*, representa un importante recurso turístico para reconducir los productos vinculados al sol y playa que caracterizan *Platja de Palma*. De esta forma se impulsa la recuperación del carácter de los caminos históricos como puertas al territorio; la puesta en valor de los paisajes productivos previos al turismo, integrándolas al sistema de espacios abiertos urbano-territoriales. De manera que la subunidad de paisaje a la que pertenecen ejerza de unidad de gestión de cada parte del litoral. En segundo lugar, se propone romper el continuo urbano mediante la recuperación de los elementos que estructuran el paisaje litoral, como son las grandes torrenteras y zonas húmedas constituyéndose los siguientes conectores ambientales:

el Parque de Ses Fontanelles, el Parque del *Torrent des Jueus* o el Parque des *Torrent de Son Verí* (figura 7).

Finalmente se propone recuperar y reforzar los valores de la diversidad paisajística que conforma el frente litoral, tanto de las características del paisaje costero (sistema playa, costa rocosa alta, costa rocosa baja, etc.), como del paisaje urbano (malla turística, ciudad jardín, etc.). De esta forma se establecen nuevas estrategias de intervención basadas en la capacidad de resiliencia del destino que permitan por ejemplo la recuperación del sistema dunar, del que depende la supervivencia de su principal recurso, la playa.

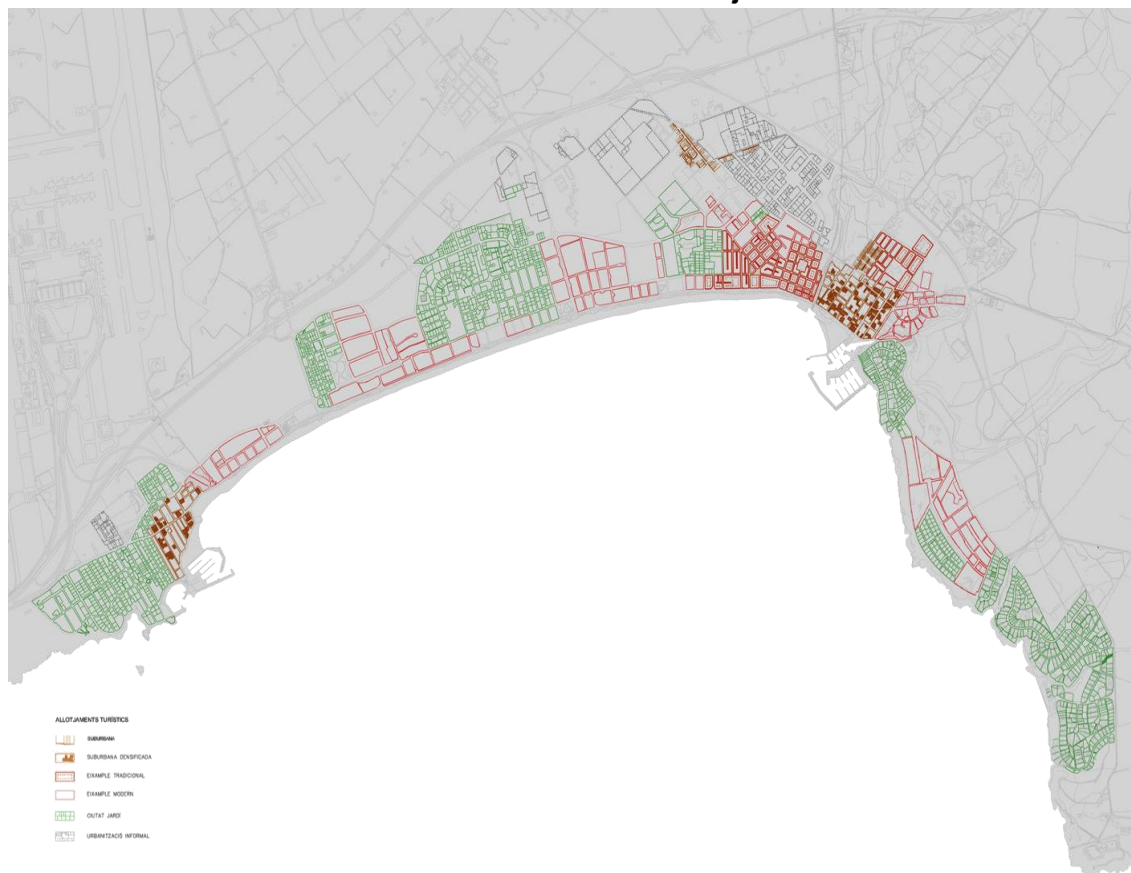
#### 4. Estructuración del Sistema Turístico Territorial

La comprensión *transescalar* de cómo se ha construido el espacio turístico nos ofrece nuevas herramientas para reconducir la forma de intervenir en el espacio turístico litoral. La competitividad de *Platja de Palma* no depende exclusivamente de la calidad de su alojamiento sino en especial de las características del sistema turístico-territoriales que durante décadas se ha ido construyendo mediante un riquísimo mosaico de tejidos turísticos (figura 8), cuya conformación urbana presenta, de forma implícita, el producto turístico que motivó su desarrollo, como son los asentamientos suburbanos vacacionales, las mallas turísticas, las ciudades jardín turísticas o los centros autónomos vacacionales.

Si entendemos que cada tejido turístico representa un producto turístico diferente, desarrollado en un momento histórico concreto, la puesta en valor y articulación de cada uno de ellos puede convertir a *Platja de Palma* en un destino con gran diversidad de productos turísticos, caracterizado por la proximidad entre ellos, al haberse desarrollado mediante promociones de una escala intermedia (de 10 a 30 Ha). De aquí la necesidad de dotar al conjunto de una estructura urbana cohesionada fomentando una nueva movilidad turística no dependiente del vehículo privado, en la cual los espacios intersticiales pueden jugar un papel clave para compensar los déficits de tipo ambiental-paisajístico, social o económico que actualmente pueda presentar. Estas intervenciones de articulación deben convertirse en catalizadores de las acciones de reestructuración y cambio.

Es así como a la estructura territorial conformada por las áreas ambientales urbanas de los tejidos tradicionales, los conectores ambientales y el frente litoral de los elementos que estructuran el paisaje, se le añade un nuevo elemento *estructurante*, los corredores paisajísticos (figura 9). Éstos conectan la playa, con los nuevos recursos que aporta el *hinterland* a partir del reconocimiento de la subunidad de paisaje a la que pertenece cada corredor. Los corredores articulan los diferentes servicios y equipamientos, aproximando a la oferta complementaria al turista. En definitiva, los corredores ponen en valor a las diferentes unidades de tejidos turísticos así como a sus correspondientes unidades de alojamiento.

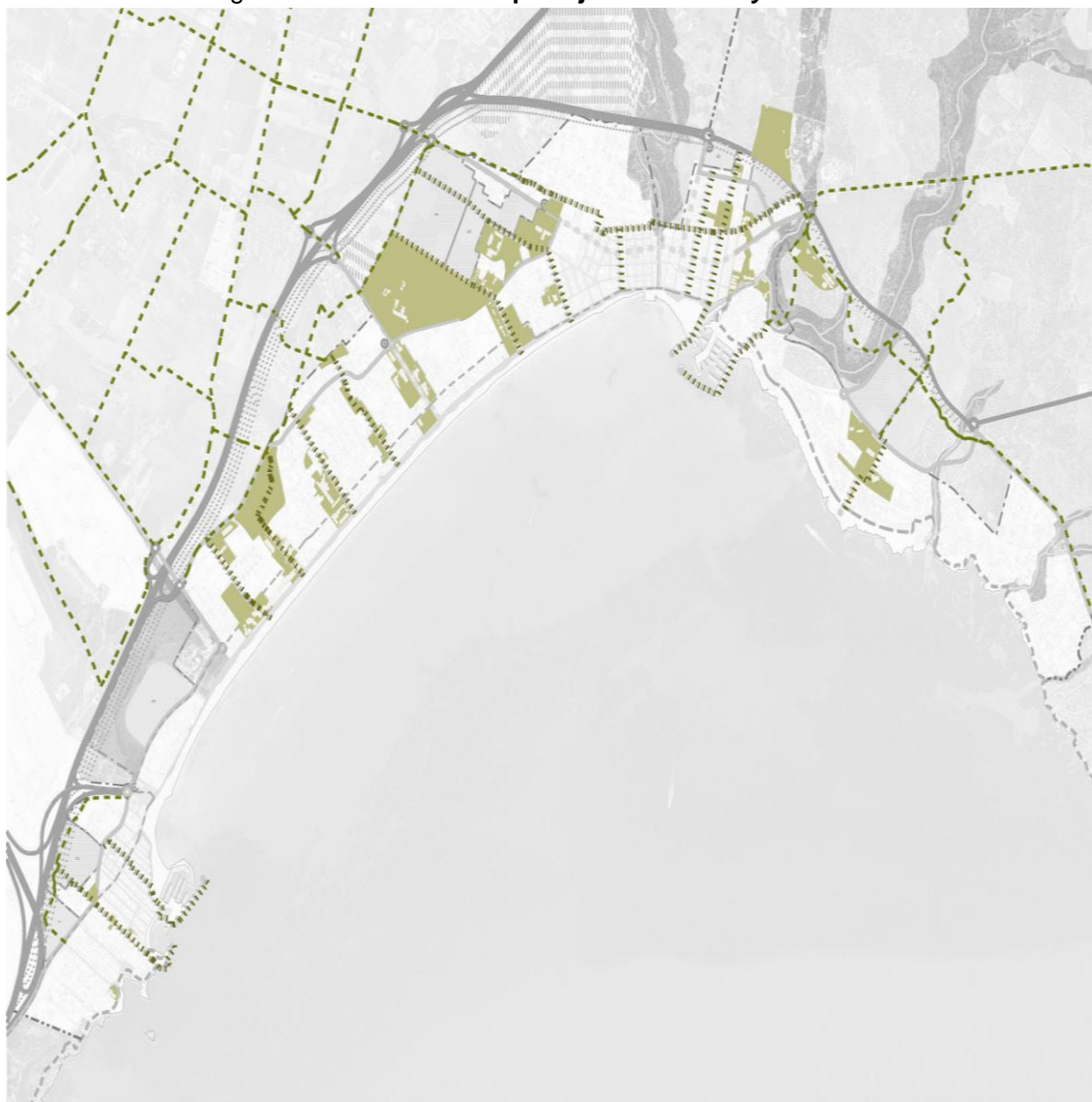
Figura 8. Unidades de tejidos turísticos que conforman el sistema turístico territorial de Platja de Palma



Fuente: Elaboración propia.

La estructura urbana resultante se basa en la puesta en relación del espacio libre urbano, público y privado, con los espacios abiertos territoriales, en reforzar la identidad del lugar, en garantizar una eficiente gestión de los espacios abiertos basada en la economía de medios, en recuperar los elementos que estructuran el paisaje natural y cultural del lugar para construir un sistema de espacios abiertos turístico-territoriales cohesionado y en relación con una nueva estructura de la movilidad más acorde con el lugar. Desde el punto de vista de la economía urbana-turística, la regeneración de los sistemas turístico-territoriales pasa necesariamente por la redefinición de las lógicas de funcionamiento de las actividades económicas que lo conforman, reconduciendo el funcionamiento autónomo de cada instalación turística hacia la generación de externalidades positivas entre ellas y las diferentes actividades económicas que conforman el sistema turístico territorial, gracias a los nuevos elementos estructuradores del sistema. Es así como *Platja de Palma* puede pasar de una economía basada en el monocultivo de turismo de sol y playa, hacia una economía de urbanización (Camagni, 2005) que permita la autogestión del paisaje del lugar y active nuevos recursos que reconduzcan las problemáticas actuales de la estacionalidad.

Figura 9. Los corredores paisajísticos de Playa de Palma



Fuente: Documento para el Avance PRI Platja de Palma.

## 5. Conclusiones

La investigación proyectual de *Platja de Palma* nos ha permitido descubrir como algunas de las claves para la reconversión de un destino maduro están en el buen reconocimiento de los patrones de transformación del paisaje litoral así como de las características y valores implícitos presentes en el espacio turístico construido. Entre ellos podemos destacar:

- *Cada tejido turístico representa un producto.*

La prolongación del desarrollo de un destino a lo largo de décadas hace que se experimenten diferentes productos turísticos. El espacio litoral se convierte en un territorio planificado mediante diferentes modelos urbanos y turísticos, en función de las oportunidades de desarrollo que ofrece el mercado de cada momento. De manera que en el momento en que destinos como *Platja de Palma* no consiguen seguir creciendo o creando nuevos productos turísticos se genera la sensación de haber entrado en un proceso de estancamiento o declive.

- *La planificación del espacio turístico fruto de la transculturalidad*

Muchos de los productos desarrollados en *Platja de Palma* son fruto de un proceso de *transculturalidad*. El espacio turístico ha sido construido mediante la aplicación de algunas de las más destacadas teorías del urbanismo del siglo XX procedentes de diferentes orígenes como las colonias litorales de principios del S XX, las ciudad jardín turística mediterránea de 1930'-1960', las *New Towns* de 1960-1970, o las *park ways* de 1970. Porque en la comprensión del pasado están algunas de las claves del futuro.

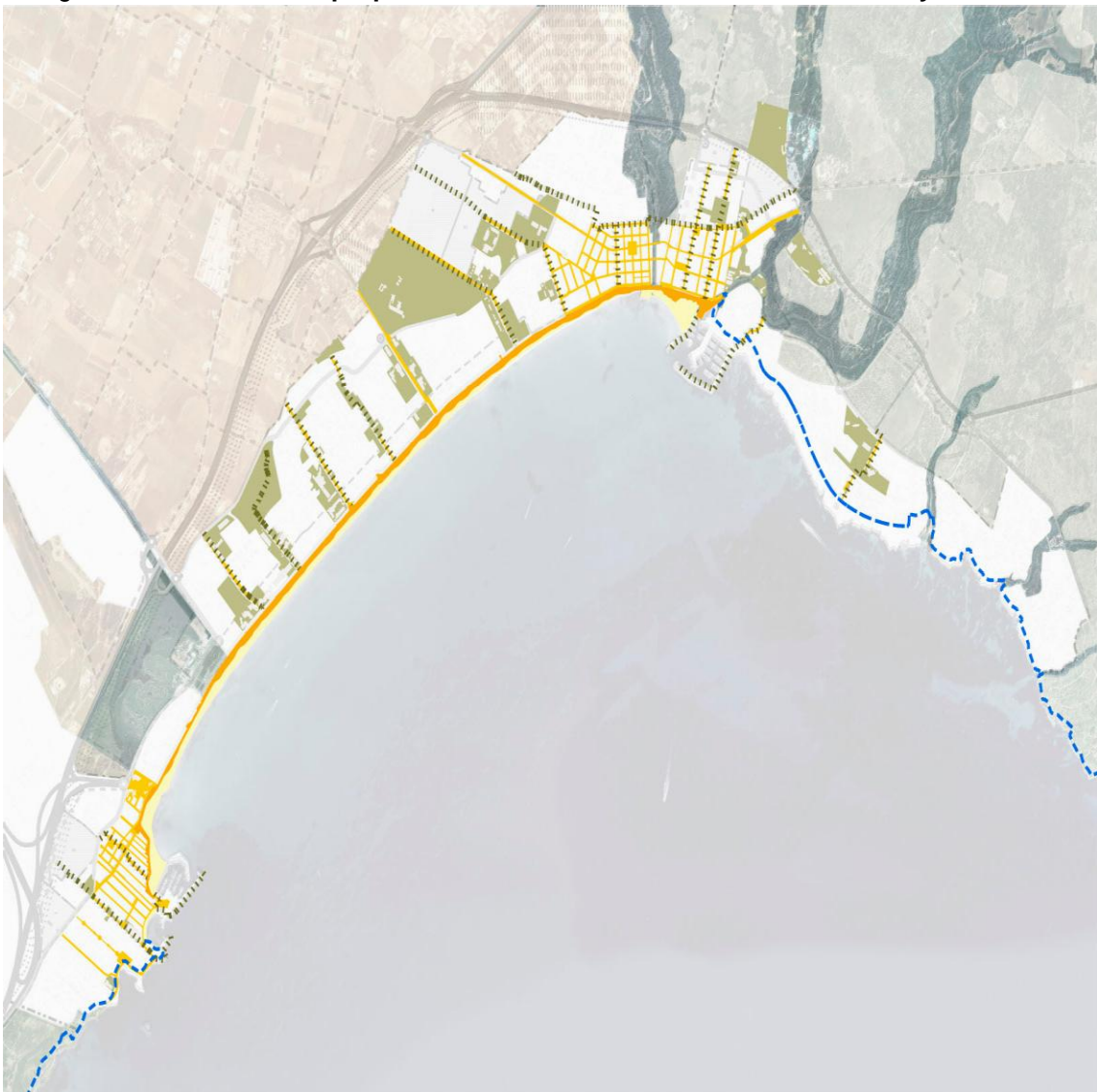
- *La mediterrización*

El proceso de intercambio de conocimiento experimentado en los principales proyectos llevados a cabo en *Platja de Palma*, en muchos casos, manifiestan la capacidad de adaptar las influencias exteriores a las características del lugar, produciéndose un proceso de *mediterrización*. Algunos de los casos serían la malla suburbana de *S'Arenal* o las ciudades jardín turísticas mediterráneas basadas en el modelo impulsado por Gabriel Alomar. Mientras que otros modelos importados o criterios aplicados de forma directa, dan como resultado operaciones no tan afortunadas, al no tener en cuenta los valores intrínsecos del lugar.

- *Diversidad y complejidad del espacio turístico*

La aplicación de los diferentes modelos turísticos experimentados a lo largo de más de 100 años de historia ha configurado un litoral conformado por una gran diversidad de productos. Si cada tejido es entendido como un producto diferencial creado en una etapa concreta, podemos afirmar que *Platja de Palma* presenta un mayor nivel de complejidad que muchos de los destinos de nueva generación totalmente planificados, como Playa Bávaro o Cancún (Aldape, 2010). De manera que, en este sentido los destinos maduros presentan una mayor capacidad de interacción entre diferentes productos turísticos construidos en un entorno de proximidad, el estar en contacto con una mayor diversidad de paisajes urbanos. Si cada producto representa un segmento turístico-residencial específico, existe una mayor capacidad de interacción entre los diferentes tipos de turistas y/o residentes en un espacio acotado. Por tanto, en su diversidad está uno de los potenciales para la regeneración de los espacios turísticos maduros, a través de la recuperación y puesta en valor de los productos turísticos presentes en su propia forma urbana, dotando al destino de la suficiente diversidad de productos, principal motivación del turismo actual.

**Figura 10. La estructura propuesta del sistema turístico-territorial de Playa de Palma**



Fuente: Documento para el Avance PRI *Platja de Palma*.

*- La urbanidad turística*

Los destinos maduros, que no han seguido un proceso de planificación integral como sí han hecho algunos de nueva generación, se caracterizan por la evolución y transformación de cada área urbana según las dinámicas turísticas del momento. De esta forma las diferentes partes del destino evolucionan cambiando su función, hasta que las actividades estabilizan su ubicación caracterizando al destino en diferentes formas urbanas. Muchas de ellas incluso no han sido proyectadas, como es el eje comercial de la segunda línea común en tantos destinos maduros, o la riqueza del pequeño comercio y los servicios desarrollados en la planta baja de las tramas urbanas más compactas, como la de los núcleos tradicionales densificados de

*S'Arenal* o Can Pastilla. Por otro lado, cada uno de los planes ha experimentado la conformación de diferentes centros de actividad en entornos de densidad muy diferente. De manera que el conjunto de espacios con actividad conformados en *Platja de Palma* ofrece diferentes gradientes de urbanidad turística que suponen una parte importante de la oferta complementaria de proximidad. Si entendemos la oferta complementaria como el segundo recurso más importante de la actividad turística, *Platja de Palma* presenta una gran diversidad de éste tipo de recursos.

De esta forma, la lectura analítica de la morfogénesis del espacio turístico permite optimizar la intervención a través de las siguientes acciones (figura 10): En primer lugar, a la puesta en valor del paisaje urbano creado por la actividad turística, como ha sido el reconocimiento del patrimonio urbano de *S'Arenal* y la conformación de las áreas urbanas ambientales. En segundo lugar, la recuperación de los elementos que conforman el paisaje litoral mediante la integración del destino a cada una de las unidades de paisaje a las que pertenece así como la creación de los conectores ambientales y la recuperación del frente litoral. Y finalmente, las operaciones de transformación y reinención del espacio turístico actual. Mediante los corredores paisajísticos se compensan los déficits que actualmente presenta el espacio turístico maduro y se acaba de construir la estructura del sistema turístico territorial, reinventando el destino maduro en un espacio turístico más competitivo.

## Bibliografía

ALDAPE PÉREZ, Guadalupe (2010), La configuración del espacio turístico en Cancún, Quintana Roo, México. ISBN-13: 978-84-693-9919-4  
<https://upcommons.upc.edu/handle/10803/6975>.

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1948). Teoría de la Ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1950). La reforma de Palma: hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de ordenación creativa. Palma de Mallorca, Impr. Mossèn Alcover.

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1955). Comunidad Planeada. Ed. I.E.A.L., Madrid

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1961). Sociología Urbanística. Editorial Aguilar. Madrid

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1976). Urbanismo regional en la Edad Media: las *Ordinacions* de Jaime II (1300) en el reino de Mallorca. Barcelona: Gili, cop. 1976. ISBN: 8425208815

ALOMAR ESTEVE, Gabriel (1980). Teoría de la Ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.

BIELZA DE ORY, Vicente (2002). De la ciudad ortogonal aragonesa a la cuadrangular hispanoamericana como proceso de innovación-difusión, condicionado por la utopía. Scripta



Nova, Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales. Vol VI, nº 106, 15 de enero de 2002. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788.

BUADES, Joan (2004). On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom. Eivissa, Res Publica Edicions. ISBN 84-89810-60-5.

BUTLER, R. (1980). The Concept of Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources, Canadian Geographer, 24, 1, págs. 5–12.

CABELLOS BARREIRO, Manolo (2009). La Playa de Palma. Evolución histórica y antecedentes de planeamiento. PRI Platja de Palma.

CAMAGNI, Roberto (2005). Economía urbana. Barcelona, Ed. Antonio Bosch, editor SA. ISBN: 84-95348-13-6.

GARCÍA-DELGADO SEGUÉS, Carlos (1996). La casa popular mallorquina. Palma de Mallorca: José J. de Olañeta, editor. ISBN: 84-7651-625-8.

GARCÍA LLINÁS, Alejandro (2002). Pla de Sant Jordi. Història d'un poble. Ed. Ajuntament de Palma.

HABSBURGO-LORENA, Luis Salvador (1897). Die Balearen; geschildert in Wort und Bild. Würzburg und Leipzig: Leo Woerl.

HABSBURGO-LORENA, Luis Salvador (1897). Die Balearen; geschildert in Wort und Bild. Würzburg und Leipzig: Leo Woerl.

HORRACH ESTARELLAS, Biel (2009). La Balearización. Mallorca el laboratorio internacional del turismo y su manifestación en el litoral. Revista Iberoamericana de Urbanismo. Num. 2. ISSN 2013-6242 [http://www.riurb.com/pg\\_numeros\\_anteriores\\_2009\\_02\\_00.html](http://www.riurb.com/pg_numeros_anteriores_2009_02_00.html).

IRIBAS, José Miguel (2003). Evolución de las rutinas del espacio; las diferentes tipologías turísticas. Arquitectura Moderna y turismo: 1925 – 1965. Valencia, IV Congreso Fundación DO.CO.MO.MO Ibérico.

KNOWLES, T. y CURTIS, S. (1999). The Market Viability of European Mass Tourist Destinations. A Post-Stagnation Life-cycle Analysis. International Journal of Tourism Research, 1 (4), págs. 87-96.

NAVARRO SEGURA, María Isabel (2006). Las fundaciones de ciudades y el pensamiento urbanístico hispano en la era del descubrimiento. Scripta Nova, Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales. Vol. X, núm. 218 (43), 1 de agosto de 2006. Universidad de Barcelona. ISSN:1138-9788.

ROSSELLÓ VERGER, Vicenç (1959). El Prat de Sant Jordi y su desecación. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca.

RULLÁN I SALAMANCA, Onofre (2004). La construcción territorial de Mallorca. Palma de Mallorca.

SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Esther M (2004). Turismo, desarrollo e integración internacional de la España franquista. EBHA Annual Conference. Barcelona, 16-18 Septiembre 2004. [www.econ.upf.edu/ebha2004/papers/7C2.doc](http://www.econ.upf.edu/ebha2004/papers/7C2.doc)

SEGUÍ RAMÓN, Joan (1998). Les Balears en venda. La desinversió immobiliària dels illencs. Palma: Documenta Balear.

SITTE, Camilo (1926). Construcción de ciudades según principios artísticos. Barcelona: Canosa. Edición original Der Stadtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Editado en Viena, 1889.