

TRANSPORTE Y TURISMO

Taet

El presente trabajo forma parte de la documentación presentada por el grupo TAET (Técnicos Asociados para el Estudio del Transporte) en la fase de información de la Revisión del Plan General de Urbanismo de Palma de Mallorca (1982).

LA MOVILIDAD DEL TURISTA

El turista de playa tiene una movilidad paralela y distinta al turista urbano. Los turistas emplean, de la ciudad de Palma, el área del mercadillo, algo el casco antiguo, visitas esporádicas al Pueblo Español y al Castillo de Bellver, excursiones a las Barbacoas dentro del Término Municipal pero realizadas en autocar que no genera sino un tráfico directo, puntual y algún paseo por el Paseo Marítimo y en las golondrinas; el resto de Palma no es un espacio turístico al igual que sucede en la mayoría de las ciudades turísticas del Mundo.

París tiene un área turística (los Campos Elíseos, Notre-Dame o Montmartre) y un resto de ciudad no turística; lo mismo le sucede a Londres (con la Torre de Londres o Picadilly o Leicester Square). A Palma le ha sucedido lo mismo que a otras ciudades turísticas del mundo en las que el espacio turístico se determina en unos pocos puntos y la coexistencia entre vecinos permanentes y turistas no es sino aparente.

Además de esto, a Palma le ha sucedido lo mismo que a Alicante con respecto a Benidorm, a Ta-

rragona con respecto a Salou Cambrils, o a Málaga con respecto a Torremolinos y Costa del Sol. La capital de la provincia se ha convertido en un centro de servicios administrativos, técnicos y comerciales del sector turístico, pero no en un espacio turístico de la importancia de las playas.

Si los turistas no vinieran masivamente en vuelos charter, es decir sin automóviles propios, el Término Municipal de Palma sería inhabitable, una mañana colapsada de tráfico automovilístico, o dicho de otra manera el turismo no podría existir.

Palma como Benidorm, pero aún más en este caso por ser una isla, constituyen ejemplos límites, auténticos laboratorios potenciales de análisis de funcionamiento de una sociedad en que, masivamente, parte de sus usuarios no son automovilistas sino peatones. Tomemos el caso de la playa del Arenal. Esta playa funciona gracias a que la gran mayoría de los turistas vienen en avión y son llevados a sus hoteles en autobuses, a partir de allí el turista se mueve principalmente a pie, es un peatón.

Para las otras dos excursiones con la agencia, utiliza de nuevo el autobús, y para el mercadillo

de los sábados --cuando ya ha aprendido a moverse en la ciudad-- utiliza los autobuses de la compañía de transportes. Una vez a lo largo de su estancia, y no todos los turistas, alquila uno de los 5.000 coches para tener la sensación de descubrimiento de la isla. Algunos alquilan por el placer de moverse y descubrir, lejos de la guía, la agencia de viajes y el autocar. Alquilan motos, bicicletas, vespinos, coches de caballos, caballos o golondrinas. El turista tiene, pues, dos movi­lidades, la funcional inevitable avión-autobús-aeropuerto-excursión, y la movilidad por el placer de moverse y descubrir, es decir la marcha a pie para ir y venir a la playa, a las discotecas, el placer de pasear. Por el placer de moverse y descubrir, una o dos veces alquila un vehículo, en el caso de las bicicletas cada vez más numeroso y en el caso de los coches, insuficientes en julio y en agosto.

Si las zonas turísticas charter, que es el auténtico gran turismo de Mallorca, funcionan gracias a los peatones y a los autobuses, la Corporación Municipal debería establecer una política coherente de recuperación de espacios, carriles-bici y prioridad a los autobuses y peatones allí donde se pueda, estudiando incluso la gratuidad como hipótesis a pesar de tratarse de turistas extranjeros, pero que tendría altos efectos publicitarios y de marketing.

La Corporación Municipal y el Ayuntamiento en la Revisión del Plan General deben ser coherentes con una política de transportes adecuada a los usuarios que permiten que la economía de la isla superviva: los turistas charter.

Los turistas no charter, que vienen con barco y vehículo propios, ni representan grandes cifras según puede verse de los datos de entradas y salidas de coches por el puerto de Palma, ni crean problemas importantes de circulación. De todo lo anterior, cabe deducir, que los problemas de tráfico automovilístico individual los generan los palmesanos y los sufren sus clientes, o sea los turistas. Mientras que los transportes colectivos, especialmente las dos o tres líneas más rentables de la empresa S.A.L.M.A., se salvan gracias a los turistas, paradoja límite que mostraría que los que permiten que la isla mantenga un alto nivel de renta, los turistas, sufren las consecuencias de dicho nivel de renta, es decir, la hipertrofia de la utilización del automóvil por parte de los palmesanos. Esta contradicción clara y evidente es difícil de asumir

y de actuar en consecuencia a la hora de una planificación de transportes en función de la satisfacción no solo del palmesano sino del turista. Dicha política de transportes consistiría en la reducción del tráfico automovilístico, sobre todo de las áreas destinadas al automóvil, al menos en las zonas litorales de máxima concentración turística.

Ya hemos sintetizado y resumido groseramente con que medios se mueven los turistas, aparte de que ello sea estudiado con más detalle en el Análisis General del Tráfico y del Transporte en Palma, ya que no se puede distinguir entre turistas y palmesanos a la hora de estimar intensidades medias de tráfico automovilístico o hacer recuentos de peatones o viajeros en los autobuses.

En cuanto al espacio empleado por la movilidad y el transporte de los turistas lo más claro que se debe decir es que a pesar de que circulan por las mismas calles, los turistas por el hecho de ir mayoritariamente en autobús utilizan menos cantidad de espacio, menos combustible, contaminan menos y crean menos peligros. En segundo lugar utilizan unos itinerarios tremendamente específicos y siempre los mismos, del aeropuerto al hotel y viceversa, del hotel a las excursiones y viceversa y todo ello en autobús. Sólo esporádicamente, el turista una vez en 10 días de estancia media, se convierte en automovilista y no en todos los casos; cuando es automovilista no agrava la circulación en los puntos muy saturados ya que precisamente se dedica con el automóvil a visitar aquellos sitios alejados, poco accesibles, es decir con poco tráfico que no pueden ser visitados de otra manera, por medio de vehículos y transportes colectivos.

De igual manera, pues, que hay un espacio turístico y un espacio cotidiano no turístico que es en el que viven y trabajan los palmesanos, existe un espacio de caminar y de circular muy utilizado por los turistas, es decir el litoral especialmente el Arenal y otras zonas, que aún estando dentro de la ciudad de Palma son específicamente turísticas, con la presencia de hoteles, de algo de vida nocturna o por la concentración de agencias y terminales de autobuses. Se podría realizar, pero no es estrictamente necesario y por tanto no lo hemos llevado a cabo, un plano en el que se señalasen dentro del Término Municipal de Palma los espacios que utiliza el turista y aquellos por los que circula y nos sorprendería la gigantesca concentración existente. De donde se deduce que la Corporación de Pal-

ma podría establecer una política de tráfico y transportes específica para las partes y zonas del Término Municipal excepcionalmente turísticas. Política de tráfico que pudiese ser experimental y en cualquier caso sería rentable en cuanto al aumento de la calidad del medio ambiental de las zonas turísticas e indirectamente rentable económicamente para la economía y el futuro de la isla. Nos atrevemos a decir que no llega al 5 0/0 del territorio urbano municipal, y al 0,5 0/0 del territorio total del Término Municipal el que debería ser objeto de una estrategia de tráfico y transporte en función y al servicio de los turistas que son los que permiten que la economía insular superviva.

Este planteamiento pudiera parecer segregativo o privilegiado para los turistas, a lo que sólo cabe responder que si realmente es visto como un privilegio estamos a tiempo de comenzar cuanto antes a hacer extensivo el privilegio de una política restrictiva del vehículo individual, de la contaminación, el peligro y el ruido de los turistas al resto de los vecinos. No limitar el privilegio de una reducción del tráfico automovilístico y de un incremento de la marcha a pie y de los transportes colectivos únicamente a los turistas, sino ampliarlo a los palmesanos que pudieran ser tratados por una vez con los honores de turistas en su propia casa.

ALGUNOS COMENTARIOS SOBRE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES EN FUNCIÓN DEL TURISMO EN EL SENO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE PALMA DE MALLORCA

Palma es una ciudad cuaternaria que concentra los servicios de los Servicios Turísticos es, pues, en gran parte una ciudad de servicios al sector servicios. La ciudad de Palma funciona como el centro radial y único de toda la isla, una auténtica área metropolitana. El futuro de la ciudad depende, evidentemente, del futuro del resto del litoral de la isla, y este futuro depende del futuro del turismo charter de masas. Palma ha ido perdiendo importancia como centro de diversiones como consecuencia de la descentralización de la noche turística; durante el día, los atractivos histórico-artísticos de Palma han ido perdiendo interés para los turistas, en general de bajo nivel cultural, y que tras una visita entre dos baños y aprovechando un día nublado han cumplido con la dura tarea del turismo cultural aparente.

Palma de Mallorca está estancada o en decadencia real en sus funciones dentro del turismo masivo mediterráneo por vía marítima (en cuatro años ha disminuído en un tercio el número de cruces marítimos).

La propia imagen de Palma, a pesar de ser centro de vacaciones de verano del Rey de España, ha ido perdiendo el turismo de clase alta o aristocrático. Mallorca es un turismo de masas, el gran cliente de la sociedad post-industrial y urbana de Europa. La presencia del Rey de España, sin séquito ni corte, sin gobierno de verano, no ha arrastrado un cambio de imagen a la ciudad. La aristocracia no veranea en Palma, los grandes políticos tampoco, ni los millonarios.

Palma está urbanizada siguiendo unos criterios de planificación tan estrictos que, la zona industrial y de almacenaje es el caso más extremo de concentración funcional de su género (al menos en España). Eso genera unas gigantescas cantidades de viajes, difíciles de medir, pero que condicionan en gran parte la enorme utilización del automóvil en la ciudad, excesiva con respecto a otras ciudades españolas.

A pesar de ser la capital de la isla turística, la más turística del mundo en densidad de turistas por habitantes fijos, Palma como ciudad es un espacio del trabajo, es un espacio de la producción, de la actividad para preparar el ocio comercializado del turista. Para sus habitantes la vida en Palma no difiere de la de cualquier otra ciudad de producción, Manchester, Liverpool, Burdeos o Madrid. La ciudad no ha sido diseñada para una doble función del placer y del trabajo (a diferencia de Copacabana, Río de Janeiro, por ejemplo) y ello obliga a los palmesanos que pueden permitirselo, a tener un doble tiempo escindido, de trabajo en Palma y de descanso en la residencia secundaria, y un doble espacio personal y doméstico, la casa de Palma y el chalet o el apartamento en la playa; lo que hace extraordinariamente difícil cualquier propuesta de restricción del uso del automóvil. La circulación es devoradora de espacio, de tiempo, de oxígeno, de energía en suma. Y el automóvil privado ha modelado no sólo la red arterial sino los kilómetros de autopista. Palma es, probablemente con respecto a otras ciudades de su tamaño, la más autopistizada de España.

La presencia en el Término Municipal de Palma del aeropuerto y del puerto así como de las

terminales de los autobuses y ferrocarriles de la isla, unida a la estacionalidad muy pronunciada del turismo en junio, julio y agosto, ha llevado a una planificación en la que el dimensionado de las infraestructuras no se ha realizado en función de la media máxima de población sino de las puntas máximas de población (un aeropuerto diseñado para que funcione el 31 de julio y el 1 de agosto que tienen cuatro veces más pasajeros que la media anual). Lo mismo sucede con las autopistas, autovías, etc.

La ciudad de Palma, comparada con otras capitales de zonas turísticas como Málaga, Alicante o Tarragona ha recibido, al menos esa da la impresión, un cierto privilegio en lo relacionado con inversiones en infraestructura dependientes del Ministerio de Obras Públicas y de Transportes. Eso supone que no sólo la isla de Mallorca es la isla de mayor nivel de renta del Mediterráneo, superior a Sicilia, Córcega, Cerdeña o Chipre, sino que además posee unos niveles de infraestructura también superiores.

De hecho Mallorca, y su capital Palma, reúnen un volumen de empresas hoteleras y técnicos en turismo, especializados en charter-playa transportado en avión, que hace que la isla funcione como pionera en la experimentación de nuevas fórmulas de funcionamiento (por ejemplo ahorro en abastecimiento alimenticio con la formación de Cooperativas de compra, creación de cadenas hoteleras para contratación, todo ello llevado con una gran profesionalidad). Los hoteleros mallorquines inventan las fórmulas que dos años después pasarán a Benidorm y la Costa Brava, tres años después a la Costa del Sol y cuatro años después a Canarias.

Pero el sector hotelero y el sector turístico no pueden mejorar los aspectos que escapan a sus posibilidades empresariales (hotel, alquiler de coches, barbacoas y agencias de viajes). La Isla de Mallorca al estar hiperpoblada de turismo presenta un claro déficit medio ambiental que la política estatal, al no disponer de capacidad de flexibilidad en la gestión, no está resolviendo, no sólo porque existe una política ambiental única para toda España sino porque además ésta es muy secundaria en la política económica, dándose la paradoja de que mientras Palma está sobredimensionada en puerto, aeropuerto o autopistas, tiene baja calidad de agua potable y déficit creciente de ésta, y todavía tardará tres o cuatro años en poder tener limpia el agua de las playas como consecuencia de un lento proce-

so de depuración y canalización de las aguas residuales. Al ser la legislación tan centralista, el Ayuntamiento de Palma no dispone ni de medios financieros ni de capacidad de iniciativa como para poder tener un medio ambiente, un paisaje, una infraestructura de calidad ambiental suficiente y a la altura de la iniciativa que el sector empresarial hotelero muestra dentro del hotel.

El poco esfuerzo y las pocas posibilidades en regeneración y protección del paisaje, en la regeneración de playas, en la infraestructura urbana de las zonas y playas de alta concentración turística alcanza su ejemplo límite en el grado de abandono, comparado con Benidorm o Marbella, de la zona del Arenal. Esta playa que tiene condiciones paisajísticas suficientes, buen mar, dunas con pinos y un trazado viario reticular casi suficiente, está poco cuidada en todo lo relacionado con los complementos que hoy exige el eco-turismo. Los hoteleros de la playa de Palma piden una vía trasera que les permita quitar el tráfico de primera línea y reciben una gigantesca autopista alejada que no resuelve el problema por lo que el Ayuntamiento se ve solicitado para construir, además, la vía parque, que sólo resolvería el problema en parte pero que destruiría lo que queda de dunas y pinares. Los hoteleros piden que se arreglen los baches, se ponga más luz y una simple calle trasera y la Administración les propone una gigantesca autopista que por demasiado alejada no permite la mejora ambiental de un espacio que tiene el 25 % de las camas de Mallorca, es decir el 7 % de las camas hoteleras charter de playa de toda España.

De todo lo anterior se concluye que la Corporación Municipal en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana y en el Programa de Actuación y de Inversión, tendría que dedicar una prioridad absoluta a la mejora medio ambiental del litoral, ya que la política medio ambiental del Estado Central y del Ministerio de Obras Públicas no va a suplir estas carencias. La supervivencia del turismo de Mallorca pasa por el logro, en los próximos 10 años, de una isla con menos ruidos, menos tráfico de vehículos individuales, más árboles en los entornos de las playas-charter, áreas de recreo y paseo a pie, a caballo y en bicicleta, algo que los sucesivos Congresos de Turismo han señalado abiertamente, que los hoteleros o las Agencias de Viajes como empresarios no pueden proporcionar pero que es vital para la supervivencia de esa factoría industrial del ocio en que se ha convertido el litoral pal-

mesano. Con todo lo anterior no hemos añadido nada nuevo a la voz popular, a la "vox populi", que en Mallorca por ser muy culta en lo relacionado con su oficio turístico ha formulado desde hace años detenidamente. Lo que de nuevo tendría el texto sería la recomendación de que sólo la planificación municipal fuera rigurosamente medio ambiental en su criterio y que recibiera prioridades en la inversión por tratarse de la reconversión y mejora del principal factor de producción. El medio ambiente, podrá resolver la degradación física y la sobresaturación del litoral del Término Municipal con la creación de nuevas playas, la disminución del tráfico, la recuperación de la primera línea como peatonal en la playa del Arenal. Decimos que sólo podrá el Ayuntamiento resolverlo porque la Administración Central no tiene ni cauces ni estrategias específicas para las zonas turísticas no relacionado con el medio ambiente.

Todo lo anterior hay que enmarcarlo en el futuro del turismo en relación con la crisis económica europea y española. De la experiencia de los últimos 7 años se puede deducir que las vacaciones forman parte del modo de vida de las clases media y obrera europea y que por su consumo se ve menos afectado que el de otros bienes y objetos. La evolución de la sociedad industrial y urbana muestra claramente que, cara al futuro, los europeos dispondrán proporcionalmente de más tiempo que de más dinero, por lo que se tenderá a unas vacaciones más largas aunque más económicas, lo que fortalece la posición y la tradición empresarial del charter de playa mallorquín. En el próximo decenio podría recuperar Palma los ingresos que no siempre obtuvo del llamado "turismo de alpargata", un turismo no deseado del pasado cuyo futuro anhelado todavía no ha comenzado de verdad.

Los empresarios turísticos deberán preparar la infraestructura de diversiones, alojamientos y consumo pero la Corporación Municipal de Palma tendrá que preparar los espacios, con mejora de la calidad y gratuidad en su utilización, zonas de recreo, paseos marítimos, carriles de bicis, itinerarios de caballos, calles limpias, todo ello espacios públicos de propiedad, uso y mantenimiento público que ofrezcan una gratuidad verdadera compensada por los pagos de las facturas en los establecimientos

privados. El Ayuntamiento no hace sino mantener la fábrica en forma para que la nave industrial pueda funcionar.

El turismo es objeto de un funcionamiento con la lógica de la programación lineal en cuanto a pedidos, vuelos, contratos y en ello no se diferencia de cualquier otra producción. El problema es que las máquinas en las naves industriales que dependen de los empresarios turísticos van muy por delante en su funcionamiento de la zona industrial, o dicho de otra manera, que el espacio turístico litoral es, contrariamente a lo que parezca, pequeño en proporción al resto del suelo del Término Municipal de Palma de Mallorca. El Plan General de Ordenación Urbana, en lo relacionado con medio ambiente, transporte y turismo debería considerar el haber tocado un techo, desalentar el crecimiento y la expansión y centrarse en la recuperación y mejora del espacio litoral, nuevas playas no sólo para los turistas sino para los propios palmesanos de manera que la segregación en tiempos, actividades y espacios que se ha ido agravando en los últimos 20 años, entre los turistas y los vecinos, pudiera ir superándose como consecuencia de que los turistas vinieran más repartidos y en períodos más largos a lo largo de todo el año y los palmesanos dispusieran de más tiempo y más espacio, como consecuencia de la reducción del tiempo de trabajo, en el que mezclarse con los turistas.

Todo esto está planteado de una manera totalmente realista y asume que los palmesanos, al igual que sus clientes, se verán afectados por la crisis en su vida personal y que irán disponiendo de más tiempo y, en proporción, de menos dinero que antes. Y para emplear ese tiempo menos dilapidado en dinero, la mejor posibilidad estará en su propio cuerpo en relación al espacio placentero preparado junto al mar.

En 1973 y en lo relacionado con el futuro del turismo charter-playa con destino al mediterráneo español y Canarias, pudimos formular unos planteamientos, entonces hipótesis, que hoy están ya verificadas¹. Hace 8 años planteamos el futuro del turismo charter a playas mediterráneas de la siguiente manera: los hoteles playas, apartamentos e infraestructura de las ciudades charter-playa españolas son imprescindibles para los turistas y operadores turísticos europeos. (España es imprescindible).

(1) "España Go-Go": Mario Gaviria y otros. Turner Editor. C/ Génova 3, Madrid 1974.

Segundo, dadas las características económicas surgidas de la crisis del petróleo y del desarrollismo, dada la imposibilidad de que se reproduzca el milagro europeo y con él el crecimiento acelerado de infraestructuras y equipamientos turísticos en otras áreas del Mediterráneo, España es insustituible a medio plazo.

Tercero, dadas las dos circunstancias anteriores, España debería revalorizar el valor de uso para los turistas de las playas-charter españolas, adecuando los precios al uso privilegiado de este recurso escaso.

Cuarto, las playas-charter españolas se encuentran ante los operadores turísticos con las mismas contradicciones que las playas-charter yugoeslavas, griegas, búlgaras, rumanas, italianas, etc. (Hay un centenar de espacios charter-playa en el Mediterráneo hacia los cuales los operadores turísticos europeos mueven sus turistas como en un tablero de ajedrez). Estos espacios charter-playa, independientemente de la nacionalidad tienen intereses comunes por lo que deberían formular una política equivalente a la de la "OPEP del sol" ya que, de unos espacios a otros en temporada alta, escasamen-

te se pueden desviar más del 10 % de los turistas que deseando ir a un espacio acepten ir a otro por intercambiables e isotópicos que sean.

Quinto, una política concertada con otros países mediterráneos receptores de turismo charter de playa, de clientes europeos de países ricos fríos, debería ir acompañada en el caso español por una inversión acelerada en valores medio ambientales: abastecimientos de aguas de calidad, paisajismo, depuración de aguas residuales, disminución de ruidos, arbolado, jardinería, mejora urbana, etc.

Estos planteamientos, formulados como hipótesis hace 8 años, han sido confirmados en el medio plazo y, hoy no son ya hipótesis sino estrategias válidas, sobre todo para Mallorca, para los próximos 10 años. Independientemente de la credibilidad que para la administración turística española puedan tener afirmaciones tan contundentes, para el Ayuntamiento de Palma deberían ser tomadas con suma consideración y actuar en consecuencia a la hora de la Revisión del Plan General y de las prioridades de programación de inversiones futuras.

* En la elaboración de la información citada, han intervenido las siguientes personas:

Mario Gaviria Labarta	Sociólogo
Fernando Menendez Rexach	Ingeniero de Caminos
Eduardo Molina Soto	Ingeniero de Caminos
Fernando Nebot Beltrán	Ingeniero de Caminos
Pedro Puig-Pey Clavería	Ingeniero de Caminos
Alfonso Sanz Alduán	Urbanista
Michael D. Shield	Analista
Arturo Soria y Puig	Ingeniero de Caminos