

L'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL A LES ILLES BALEARS

Joana M. SEGUÍ PONS

1.- INTRODUCCIO.

Crec fonamental, abans d'entrar en el tema, intentar donar una justificació del seu títol.

Els termes espai "organitzat" i espai "ordenat", no són sinònims, malgrat s'utilitzin indistintament. Un espai "organitzat" o un espai ocupat suposa qualsevol espai a on s'hi instal·la un grup humà, damunt el que exerceix una acció en funció del seu sistema econòmic, estructura social, tècniques ... que modifiquen i transformen el medi (**Frutos Mejías**, 1981) sense que això signifiqui que el medi estigui o no desenvolupat. Podem dir per tant, que l'organització del territori, existeix d'ençà que l'home inicià la seva tasca d'adaptació i transformació de la superfície terrestre.

El terme "ordenació" del territori, es consolidà entre 1958-1964, arrel d'una sèrie de seminaris i reunions organitzats per l'ONU i UNESCO en els que, aquest terme, juntament amb el de "Planificació Regional" designaren indistintament l'intent d'integrar harmoniosament a escala regional la planificació física, social i econòmica per obtenir el màxim benestar per a tota la societat (**Labasse**).

La teoria de l'ordenació territorial neix dels conceptes parcials d'urbanisme, desenvolupament regional, planificació física i econòmica regional, intentant unir en una espècie de gresol interdisciplinari tota una sèrie d'enfocs professionals especialitzats, amb l'inconvenient de que l'ordenació aplicada ha precedit a la teòrica (**Frutos Me-**

jías, 1981).

Per tant, l'ordenació del territori és un dels temes que està relacionat amb molts dels aspectes que conformen la realitat de l'espai insular. Afecta en general a la xarxa de comunicacions, a la localització industrial, als espais agraris, a la implantació de les urbanitzacions, a la conservació i protecció d'àrees

Donada l'extensió del tema, intentarem un estat de la qüestió d'un dels punts que formen part de l'organització territorial de les Illes: les divisions administratives i amb criteris geogràfics més importants de les que ha estat objecte l'espai insular i pel contrari, el factor turístic, com a factor unificador i standarditzador d'aquest mateix territori, ja que encara que les Balears i Pitiüses, presentin certes similituds i certes variacions tant en el seu marc natural com en els seus aspectes socials, polítics i econòmics, la seva problemàtica comú, deriva sobre tot de la seva condició d'illes, amb tot el que aquest fenomen comporta, de la seva situació a una mateixa àrea geogràfica i darreament, entre molts d'altres factors de la importància del fenomen turístic que actua com a procés uniformitzador del seu espai.

2.- LA COMARCALITZACIO.

Fora de la identitat insular, no s'ha forjat, com a molts d'altres llocs una consciència comarcal, ni tan sols a Mallorca que compte amb paisatges i aprofitaments del sòl molt més diversos, ja que Menorca i les Pitiüses, són massa reduïdes, tant en extensió com en població per formar mes d'una comarca.

Ara bé, les illes compten amb la presència d'un gran nombre d'òrgans estatals, que juntament amb els autònoms divideixen el territori per a millor realitzar els seus serveis. Aquest entrelaçament de funcions forma damunt l'espai una complicada

xarxa divisòria, de la que podem destacar, tant per la seva antiguitat, com per les incidències que posteriorment tengué, la divisió en partits judicials de 1870 (**Mapa 1**). En aquesta, Mallorca està formada per tres seccions presidides per Palma, Inca i Manacor, amb subpols a Sóller, Sa Pobla i Felanitx respectivament. Menorca i les Pitiüses formen un sol partit cada una d'elles.

Aquest criteri judicial fou pres com a base per a la confecció de la divisió comarcal de la Fundació Patxot (J.Soler et al.) devers l'any 1962 (**Mapa 2**). Per altra part, l'Atlas Comercial d'Espanya de 1963, duit a terme pel Consell Superior de Cambres de Comerç, Indústria i Navegació, delimita les àrees sobre les que exerceixen atracció comercials nuclis urbans. Palma ve configurada com a l'únic gran centre comercial de les Illes; Inca i Manacor, juntament amb Ciutadella, Maó i La Vila, actuen com a capçalera de subàrees comercials que queden restringides als municipis contigus; com a centres de tercera categoria apareixen Sóller, Pollença, Sa Pobla, Lluçmajor i Felanitx (**Mapa 2**).

Per altra part, els geògrafs tècnics de l'espai, s'han interessat igualment per la problemàtica de la comarcalització, encara que la compartimentació de l'espai segons criteris geogràfics, no ha traspassat la major part de vegades els límits de la investigació.

La comarcalització realitzada l'any 1.964 pel Dr. **Rosselló Verger** obeïa únicament a criteris físicogeogràfics, delimitant les grans unitats naturals que formen les illes. A Mallorca, les de Tramuntana, Pla, Raiguer, Migjorn i Llevant; a Menorca, les de Tramuntana i Migjorn, considerant a les Pitiüses com una sola unitat (**mapa 3**). Divisió força coneguda i presa en consideració a l'hora d'establir una sèrie de serveis per als que la unitat municipal resultava insuficient. En són un exemple les mancomunitats del Pla

i del Raiguer per a la recollida de residuus.

El Dr. **Barceló Pons** (1968) estableix per a la realització de la seva tesi doctoral i sense pretendre fer cap divisió operativa, unes unitats territorials homogènies quantitativa i qualitativament. Deu per a Mallorca, una per a Menorca i una per a Fivissa-Formentera, fonamentades sobre tot en afinitats de comportament demogràfic, juntament amb d'altres criteris, com el grau d'industrialització, el tipus de conreus, els índex turístics, els transports i les comunicacions... (**Mapa 4**). A estudis posteriors, creu que ni el criteri paisajístic ni el comercial, solucionen satisfactòriament els problemes que planteja l'organització del territori a les Illes. Segons ell, la solució estaria en considerar les Illes com a unitats operatives, ja que ni les dimensions físiques i humanes ni les recents transformacions econòmico-espacials justifiquen divisions de magnitud inferior.

L'any 1978, el Dr. **Rosselló Verger**, intentà cercar un equilibri poblacional i territorial per a Mallorca, ja que Menorca i Pitiüses quedaven considerades com dues unitats, per les raons abans exposades, malgrat el pes excessiu de Palma. Prengué com a base la divisió tripartita en partits judicials, incorporant-li el caràcter funcional de la població. L'espai insular quedà configurat per tres grans comarques: Mallorca Occidental o Ponent, amb centre a Palma, formant un districte metropolità-turístic, amb homogeneïtat espacial i funcional en els seus municipis; Mallorca Oriental o Llevant, amb centre a Manacor, de característiques agràries i de turisme a les costes; Mallorca Septentrional o Tramuntana amb centre a Inca, dedicada al sector primari i secundari, amb Sóller com a nucli aglutinador de les funcions de la zona de muntanya (**Mapa 5**).

Dintre d'aquest mateix context,

i de cap a un intent de comarcalització de l'espai insular, el Consell General Interinsular (1982) divideix l'espai insular, tenint en compte criteris físics, diferents tipus de conreus, de ramaderia, àrees comercials, concentració urbana, etc., encara que aquesta divisió no hagi tengut, a la pràctica, efectivitat.

D'altres alternatives molt recents (1983) i sobre tot per a Mallorca, posen esment no sols als districtes poblacionals-funcionals sinó també a la salvaguarda de la costa i d'una sèrie d'ecosistemes naturals.

Malgrat darrerament no es consideri un tema polèmic, el debat damunt la necessitat o no de la comarcalització i la manera de dur-la a terme, no està clos; sobre tot pel fet de que aquestes darreres propostes obeeixen fonamentalment a les transformacions que de la mà del turisme s'han duit a terme a les Illes a les dues darreres dècades, encara que no amb la mateixa intensitat a cada una d'elles.

3.- EL TURISME: REMODELADOR DE L'ESPAI INSULAR.

La causa fonamental de l'organització -¿o hem de dir desorganització?- territorial és la consideració de l'espai com un "espai d'oci", o paradís per als països europeus desenvolupats, que cap als anys seixanta introduïren aquesta mena de colonialisme econòmic basat en la producció i venda d'espai turístic. Emperò, el turisme no sols ha incidit en l'espai, sinó damunt un ample ventall d'aspectes que conformen el mode de vida dels illencs: ocupació de la població, composició per sexe, edat, origen, introducció de nous costums, etc. Tots els sectors econòmics s'han vist marcats per les conseqüències del fet d'organitzar l'economia de les Illes,

fonamentalment Mallorca i Eivissa, en torn d'ell. D'aquesta manera el terme "balearització" descriu el model econòmic-territorial basat majoritàriament en una sola activitat, el monoconreu del turisme que colapssa el desenvolupament de les demés fonts de riquesa, provocant la descapitalització de béns propis que passen a mans de multinacionals, implicant per tant una absoluta dependència de l'exterior.

Aquest fet incideix damunt el territori, en l'aparició d'un model de "concentració-desertització", sobretot a Mallorca i Eivissa; model que queda reflectit en la construcció i ampliació de grans infraestructures turístiques: ports, aeroports, carreteres, autopistes i, sobretot, en la potenciació i ampliació dels nuclis de Palma i La Vila, en contraposició al buit de molts d'altres nuclis de població. Així a Mallorca i Eivissa el procés monopolitzador de les seves dues ciutats és molt fort, i s'ha anat accentuant als darrers anys. Aquest fenomen no és aplicable a Menorca, ja que la bipolaritat entre Maó i Ciutadella s'ha anat rompent en benefici de la primera i del triangle que forma amb S. Lluís i Es Castell, no a causa del turisme, sinó que, i coincidint amb ell, per la potenciació de les estructures viàries i de transport, dintre de les que juguen un paper importantíssim el port i l'aeroport. Potenciació íntimament relacionada amb la consolidació del fenomen industrial a l'illa.

A l'interior de cada illa el turisme ha imposat un nou tipus d'organització, damunt un espai habitat i transformat, per tant organitzat des d'antic per l'home.

A Mallorca, l'ocupació tradicional fou, fins la dècada dels seixanta en torn a Palma, capital tradicional, amb una predominància clara damunt la resta de pobles de l'illa i en torn d'una sèrie de nuclis de població, la major part d'ells interiors i predominantment

agraris, com queda reflectit a la xarxa de transports per carretera, que de forma radial i amb centre a Palma és molt tupida, sobre tot a la zona del Pla. Inca, Manacor i Lluçmajor, tant pel nombre d'habitants, com per la importància del sector secundari, constitueixen l'excepció a la gran majoria.

El turisme de masses, incidirà directament damunt aquest espai amb un canvi de valoració del sòl, ressaltant el paper importantíssim de la costa i indirectament reactivant certes activitats econòmiques. Així, recentment l'estudi damunt el reconeixement territorial de les Balears (1) dóna a conèixer el fet de que una tercera part de la costa mallorquina està ocupada per urbanitzacions turístiques o de segona residència, essent la Badia de Palma la de major densitat d'ocupació.

Palma es convertirà en una gran capital amb un predomini total i absolut damunt l'illa i damunt les demés illes. L'any 1982 comptava amb el 54,48% del total de la població insular i amb quasi el 50% del total de les Illes. Aquesta gran concentració de població ha vingut provocada pel fet de que aquesta ciutat ha augmentat de manera excessiva les activitats considerades urbanes, sobretot les de serveis, les de gestió de la producció, donant lloc a un fenomen de macrocefàlia urbana, o sia de creixement excessiu respecte dels demés pobles de l'illa; fenomen que no és una constant històrica, sinó que sols apareix quan s'eclipssen les activitats agràries en profit d'altres. Aquestes són, sobre tot, les activitats terciàries. Aleshores, per complir millor la seva missió, s'ha dotat aquest gran nucli d'una màxima accessibilitat, fet que s'ha aconseguit a través d'una complicada xarxa de cinturons i autopistes, que actuen d'embut als accessos a la capital. La localització hotelera s'ha fet en torn d'aquest nucli i en torn a les zones costeres més accessibles. Aquest

fet, juntament amb l'aprofitament de l'espai al màxim, provocat per l'especulació, ha donat lloc a una densificació de les urbanitzacions amb conseqüències dràstiques per al paisatge. Malgrat tot, la variació és molt grossa i la urbanització de la costa presenta diferents tipologies: creixement a partir d'un nucli tradicional, urbanització de bell nou, molt densificada, urbanització per un alt standing... . Precisament pel deteriorament progressiu de la costa, es giren els ulls, actualment, cap als nuclis interiors, produint-se una reconversió de sòl rústic en urbà, si no s'hi posa remei.

No. sols serà el territori el que patirà la presència del turisme, sinó que tots els sectors econòmics sofriran les seves conseqüències. L'agricultura, amb èxode massiu de mà d'obra i progressiu abandonament del sòl, serà una de les activitats econòmiques més afectades. Malgrat la població segueixi residint a la capital i als nuclis de població interiors, no té ja ocupacions predominantment agràries, sinó que es dedica la major part de vegades a funcions secundàries i sobre tot terciàries, localitzades fora d'aquests municipis. Tota aquesta sèrie d'efectes directes i indirectes provocats pel turisme, els posà de manifest el Dr. **Albert Quintana Peña** (1979), a l'anàlisi damunt l'organització territorial de l'illa, considerant-la com una àrea metropolitana, com una unitat urbana, a on la urbanització afecta tot el conjunt.

L'entrada d'Eivissa i Formentera en el mecanisme dels "Tous-Operadors", i per tant de la dependència exterior, es dona al mateix temps que a Mallorca. La conseqüència més immediata d'aquest procés, serà la construcció d'urbanitzacions per tota la zona costera, conservada intacta fins als anys seixanta, encara que la zona de major intensitat la constitueix l'ample badia de Portmany, entre els municipis de S. Antoni i S. Josep, i al igual que Ma-

llorca, es dona un procés de colonització de les cases abandonades pels agricultors a l'interior de l'illa.

Els efectes negatius del turisme damunt els sectors econòmics són molt superiors als ocasionats a Mallorca, donant lloc a forts increments en els subsectors construcció i serveis, i dintre del sector primari, una pèrdua tant de sòl com de població jove, molt més accentuada que a Mallorca. Encara que darrerament hagin sorgit formes de vida mixta entre les noves generacions, que adopten una doble activitat, combinant l'agricultura amb una ocupació en el sector terciari, aquest tipus d'economia binària està en decadència. El fet és que tengué un gran auge després de la II Guerra Mundial, moment d'eufòria industrial, i de gran difusió del transport públic a Europa, però actualment ha derivat de cap a la dedicació a l'agricultura per afició, essent la tasca secundària, i sobre tot terciària, l'ocupació fonamental.

Quant a l'hàbitat, La Vila és l'única ciutat de les Pitiüses que exercia i exerceix el paper de nucli aglutinador. Així queda reflectit a la xarxa de transports per carretera, que parteix radialment d'ella, amb tres eixos vertebradors, Eivissa-Sant Antoni, Eivissa-Portinatx, Eivissa-Sta. Eulàlia. La ciutat agrupa un 39,50% dels pitiüsos i el 42,29% dels eivissencs. La major part dels demés nuclis interiors tenien una dedicació prioritària al sector primari, volcant-se avui de cap al terciari. Encara que la ciutat canalitzi tot el moviment turístic marítim i aeri, pot afirmar-se que l'illa compta actualment amb dues capitals turístiques: La Vila i S. Antoni. El nucli de Sta. Eulàlia, a la costa oriental de l'illa, s'uneix més tard a l'expansió turística i el seu creixement no ha estat tan espectacular com el de S. Antoni, conservant encara gran part del

seu aspecte tradicional.

Formentera, la més petita de les Pitiüses, estava formada cap als anys cinquanta per una població exclusivament autòctona i tenia una economia fonamentada en el sector primari. Aquest model econòmic-territorial canviaria profundament a través del turisme, ja que fins als anys setanta obté els seus recursos de la venda de cases antigues i terrenys litorals, i a partir d'aquesta dècada entra en l'òrbita dels "Tours-Operators", quedant molts pocs beneficis per a l'illa. Tota la costa, en general apareix molt urbanitzada, si bé poden destacar-se els nuclis de: Port de la Savina, S. F. Javier, capital de l'illa, on la major part dels edificis, a més de vivenda, solen estar dedicats al sector terciari, Cala Es Pujols... .

Aquesta ocupació de la costa, feta sense previsions i moltes de vegades de forma il·legal, ha donat lloc al igual que a les demés illes, a greus problemes d'infraestructures, a la xarxa de clavegueram, enllumenat, aigua corrent ... com queda palès a l'estudi damunt el reconeixement territorial de les Balears.

La menor de les Balears, Menorca, ha estat la darrera en acceptar el fenomen turístic, adoptant la darrera forma que aquesta activitat pren a les Balears, la del turisme de masses. Fet que es deu segurament a que les necessitats d'acollir-s'hi no eren tan apremiants com les d'Eivissa, ja que mantenia i manté un relatiu equilibri entre els tres sectors econòmics.

L'illa constituïa fins a la dècada dels setanta, un territori ben estructurat, corresponent a un sistema urbà bipolar. Maó i Ciutadella eren i continuen essent els dos pols més importants, si bé actualment el pes major l'ostenta la capital i el triangle que forma amb S. Lluís i Es Castell. Maó i Ciutadella monopolitzen la major part de les funcions urbanes. La cohesió dels dos pols

es realitza a través d'una sèrie de nuclis centrals, dedicats prioritàriament al sector primari, però amb una indústria molt incipient. Junta-ment amb amples espais de producció agrària, comptava igualment amb petites colònies d'estiueig situades a la costa. La xarxa de transport per carretera, en funció d'aquests nuclis adoptava i adopta la direcció est-oest, amb bifurcacions a l'interior, semblant una espina de peix. En torns als dos nuclis principals, sobretot, en torn a Maó apareixen una sèrie de carreteres, en forma radial, donant a aquesta ciutat un caràcter urbà molt més complet.

A una primera fase de turisztització assistim a una expansió de les primitives colònies i a la creació de noves, entre 1960 i 1965, molt lligades al model territorial existent. Tenien una escassa extensió superficial i estaven promogudes per empresaris illencs. Foren la costa oriental i l'occidental de l'illa les primeres en comptar amb residències secundàries, essent la costa sud la darrera en urbanitzar-se. Moltes de les urbanitzacions actuals realitzades a partir de la dècada dels setanta estan localitzades al marge de l'estructura existent, plantejant problemes de vinculació amb les entitats de població.

4.- L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC.

L'Ordenació del territori és a Espanya una matèria poc coneguda i això queda palès pel fet de no disposar d'una política d'Ordenació Territorial, estructurada en torn d'una normativa específica, a nivell estatal i de comunitats autònomes, en torn uns plans, uns programes, uns instruments, uns serveis supraministerials, responsables de coordinar horitzontalment i verticalment l'aplicació i gestió d'aquesta política, com ocorre a la resta d'Europa

(Torres Riesco, 1982).

A més d'esser una matèria poc coneguda hi ha un confusionisme de termes. S'entén freqüentment, el terme d'ordenació territorial, de manera sectorial, com a política de protecció d'espais naturals, de medi ambient, de localització industrial... . Es confon també aquest terme amb polítiques de desenvolupament regional, ja que la veritat és que a Espanya els termes ordenació territorial, política territorial, planificació territorial, no estan clars.

Una de les raons fonamentals d'aquest desgavell és que el territori es segueix ordenant amb pautes procedents de l'àmbit urbà, fins i tot la mateixa Llei del Sòl, màxima figura ordenadora i planificadora del territori a nivell estatal, és urbana. Per tant, el terme ordenació territorial s'utilitza també com a tècnica aplicada genèricament al territori urbà o metropolità (1) (Racionero, L. 1978).

Farem, per tant, un comentari del planejament urbanístic, com un dels aspectes que conformen l'ordenació del territori a les Illes, conscients de que aquest concepte és molt més ample que l'aspecte que tractam.

La realitat urbanística de les Illes, creim, és fruit fonamentalment de l'actuació que s'ha duit a terme en aquests darrers anys, que són els que han configurat el model territorial insular. Aquesta realitat s'ha de lligar forçosament amb el desenvolupament turístic que implicà un augment del nivell de vida, i amb la planificació urbanística institucionalitzada. Fou l'any 1956, en que aparegué la llei damunt "Régimen del Suelo y Ordenación Urbana". Aquesta normativa ha representat fins ara els interessos de les classes dominants, ja que més que un conjunt de lleis per a frenar el desordre urbanístic i territorial ha constituït un discurs teòric, ple d'ambigüitats. Per aquesta raó ha

estat transgredida d'acord amb els interessos concrets dels distints agents del sòl, sense mirar moltes de vegades, si les decisions que es prenen convenien o no a la col·lectivitat.

Aquesta llei, el document fonamental que va regular l'expansió de les ciutats espanyoles i les diverses utilitzacions o aprofitaments de l'espai, fou modificada l'any 1976.

Podem dir per tant, que l'estudi de l'ocupació del sòl i de l'urbanisme a les Illes, ve marcat per l'aparició d'aquesta llei i sobre tot del pla que l'executa, el Pla Provincial de 1973. Les actuacions damunt el territori insular foren distintes abans i després de la seva aparició.

Abans de 1956, sorgeixen una sèrie d'urbanitzacions turístiques amb criteri individualista i particular, la qual creació obeeix a dues raons: en primer lloc a la funció de residència secundària per a la població amb vivenda fixa a la capital o als pobles de l'interior. Formen conjunts residencials situats la major part de vegades devora primitius nuclis mariners, així apareixen els nuclis de s'Arenal, Cas Català, a Mallorca, o sa Farola a Menorca, per posar un exemple. En segon lloc, la constitució de colònies estrangeres, sobre tot a Mallorca, situades a llocs verjos i amb bones condicions paisatgístiques. Un clar exemple d'elles, són els nuclis de Cala d'Or, Son Moll, Santa Ponsa, Camp de Mar... .

El període comprès entre l'aparició de la llei del Sòl i l'aprovació del Pla Provincial a 1973, fou el més prolífic, en quant a construccions sobre tot per a Mallorca i de conseqüències més funestes per al paisatge insular es construï i urbanitzà sense previsions, indiscriminadament i amb deficiències infraestructurals, de les que ara es paguen les conseqüències, molt greus.

L'any 1973 i com a fruit de la normativa de la llei del Sòl,

s'aprovà el Pla Provincial de Balears. Aquest pla, permeté i potencià el model de creixement ja tractat, de concentració-desertització. Pla optimista i desenvolupista, va néixer amb mal peu ja que les característiques socio-econòmiques de les Illes començaren a trastocar-se a partir de la crisi que s'inicià l'any 1973, precisament l'any de la seva aparició. Aquest model de societat, i per tant aquest model urbà i territorial, estava recolzat en un creixement econòmic sense límits, en un elevat consum d'espai i amb una elevada mobilitat individual, model de tecnologia "dura" que continuam mantenint més o manco a l'actualitat.

El Pla Provincial pretengué ordenar l'estructura urbanística de la província, regulant les normes per a la defensa de les seves comunicacions, naturalesa del paisatge, medi rural, patrimoni artístic, estudi del sòl, etc. Però el plantejà-possibilitats de creixement i ocupació urbana del sòl molt àmplies, ja que conllevava una interpretació laxa de les seves possibilitats de qualificació. Aquest fet provocà l'aprovació de plans generals municipals, la norma urbanística més elevada de cada municipi amb una superfície qualificada com a sòl urbà desmesurada, desproporcionant les possibilitats reals de creixement, i produint-se una densificació en les urbanitzacions molt acusada.

La figura del Pla Provincial és modificada per la nova llei del Sòl de 1976 i substituïda per la del Pla

Director Territorial. Aquest és més que un simple pla urbanístic, va més enllà de les normes de planejament, és reclamat per molts d'organismes locals per a que coordini i reguli les distintes actuacions que es realitzin damunt el territori insular. Sobretot per a que en el futur, el terme "balearització" no s'apliqui despectivament a les nostres illes.

Darrerament (1984) i una passa important en aquest sentit, per part de la Conselleria d'Ordenació del Territori juntament amb la delegació provincial del MOPU, s'ha duit a terme l'estudi damunt el reconeixement territorial de les Balears. Representa una visió global, una base damunt la que es poden articular les distintes polítiques de planejament i gestió dels problemes territorials. Aquests, entre d'altres són: l'excessiva vinculació al turisme; la manca de recursos hidràulics; la deficient infraestructura per a l'abastiment d'aigües i evacuació de les residuals; juntament amb el mal estat de la xarxa que maldament sigui densa és de baixa qualitat.

Esperam, que a la recerca d'una riquesa fàcil no es comprometi per més temps un dels factors que amb més escassetesa comptam, el sòl. Moltes de situacions a les Illes són irreversibles, però desitjam i no és fer ciència-ficció que un política adequada d'ordenació territorial no permeti per més temps la macrocefàlia urbana ni la proliferació de sòl urbà i que presti la debuda atenció els ecosistemes encara conservats verjos.

BIBLIOGRAFIA

- ARTIGUES, T.A. -FUENTES, J (1983): "Mallorca, territori a ordenar".- Lluc n^o708.
- ASPIROZ, Ll. (1983): "Consideracions entorn del territori i economia a Mallorca".- Lluc n^o708.
- BANCA CATALANA-CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE LAS BALEARES (1982): Evolució econòmica 1981. Les Balears. Catalana d'Estudis Econòmics S.A.- Barcelona.
- BANCA MARCH (1980): El Turismo en Baleares.- Madrid.
- BARCELO PONS, B. (1970): Evolución reciente y estructura actual de la población en las Islas Baleares.- C.S.I.C.- Madrid-Ibiza.
- BARCELO PONS, B. (1974): "Población y Turismo en el municipio de Sant Antoni Abat".- Boletín de la C.O.C.I.N. de Palma de Mallorca n^o683.
- BARCELO PONS, B. (1977): "Per una divisió territorial de Mallorca".- Lluc n^o675.
- BARCELO PONS, B. (1978): "Territori i Dependència".- Lluc n^o679.
- BARCELO PONS, B. (1982): Cien años de historia de Baleares.- Editorial Salvat. Edición especial para la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de las Baleares.- Barcelona.
- BISSON, J. (1964): "La utilización del suelo en las Islas Baleares".- Boletín de la C.O.C.I.N. de Palma de Mallorca n^o 642.
- COLOM PASTOR, B. (1978): "Cap a la comarcalització de Mallorca".- Lluc n^o679
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR (1982): Dades Balears 1981.- Madrid.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR. Conselleria d'Ordenació del Territori (1982): El Urbanismo y el Medio ambiente en las Baleares.- Madrid.
- FRUTOS MEJIAS, L.M. (1981): "Conceptualizaciones sobre ordenación del territorio y su aplicación al Desarrollo Regional de Extremadura".- Estudios Territoriales n^o3.
- LABASSE, J. (1973): La organización del espacio.- Instituto de Estudios de Administración Local.- Madrid.
- PASTOR, M.- PICORNELL, C.- QUINTANA, A. (1978): "Mallorca, un territori desordenat".- Lluc n^o678.
- PLAN PROVINCIAL DE ORDENACION DE BALEARES (1973): Diputación provincial de Palma de Mallorca.
- POL, Ll. (1983): "L'ordenació del territori".- Lluc n^o 771.

- POL, Ll. (1983): "Apunts per a una planificació territorial".- Lluc nº771.
- QUINTANA PEÑUELA, A. (1978): "Actividades económicas y urbanización en Mallorca".- Trabajos de Geografía nº34.
- QUINTANA PEÑUELA, A. (1980): El sistema urbana de Mallorca.- Ed. Moll.- Palma.
- RACIONERO, L. (1978): Sistemas de ciudades y ordenación del Territorio.- Alianza Editorial.- Madrid.
- ROSSELLO VERGER, V.M. (1978): "Les Comarques Balears".- Lluc nº679.
- SOCIETAT MALLORQUINA D'ORDENACIO DEL TERRITORI-SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIO DEL TERRITORI (1980): Ponències del Congrés de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori.- Palma.
- TORRES RIESCO, J.C. (1982): "Propuestas para una política de ordenación del territorio en España.- Estudios Territoriales nº8.
- VALLES COSTA, R. (1972): "Contribución al estudio del turismo en Ibiza y Formentera".- Boletín de la C.O.C.I.N. de Palma de Mallorca nº 639.