

LA CONGESTIÓN URBANÍSTICA COMO FACTOR REDUCTOR DE LA CALIDAD TURÍSTICA Y DE VIDA EN LOS DESTINOS MADUROS

Enrique Torres Bernier*, Enrique Navarro Jurado**

Resumen: El crecimiento de viviendas en España en los últimos años ha desbordado cualquier previsión y ha encendido la voz de alarma en distintos grupos sociales, empresariales e instituciones nacionales e internacionales. En no pocos casos se ha llegado a una congestión urbanística que empieza a poner en peligro el turístico empresarial y ha *redefinido* el modelo territorial-turístico existente, reduciendo la calidad turística y la calidad de vida de los ciudadanos.

En estas líneas, se reflexiona sobre la congestión urbanística y las consecuencias en el modelo turístico español en los destinos maduros, con especial referencia en el mediterráneo, y se aportan datos que pueden centrar el debate, porque la cuestión principal es qué modelo turístico se pretende llevar a cabo para el año 2020.

Palabras clave: congestión urbanística, capacidad de carga psicológica, turismo residenciado, planificación territorial.

I. INTRODUCCIÓN: REFLEXIONES PREVIAS

Cuando nos referimos a la congestión urbanística estamos hablando tanto de un exceso de concentración de actividades urbanas como de un déficit de servicios y, en todo caso, un desequilibrio entre ambos aspectos. A ello contribuye últimamente y sobremanera el rápido crecimiento de las urbanizaciones en espacios vacantes, en un modelo de implantación territorial que precisa fuertes inversiones en servicios e infraestructuras.

La congestión afecta tanto a turistas tradicionales, a los residenciados, como a los residentes de la zona, aunque de forma diferente, según el grupo, el servicio al que se refiere y el lugar concreto dentro del destino.

Los estados prolongados de congestión dan lugar a espacios colmatados que provocan degradación generalizada de la vida urbana, con pérdida de calidad para todo el mundo.

La percepción de la calidad turística tiene dos componentes fundamentales muy relacionados entre sí, el de los productos y servicios turísticos que ofertan las empresas del destino y el de las infraestructuras y servicios públicos del mismo. La congestión urbanística está directamente relacionada con este segundo elemento pero pueden influir otras variables como las características del territorio en que se desarrolla esa actividad turística, su planeamiento y su posterior gestión. Por otro lado, también influye en esta percepción la referencia de los turistas respecto a su lugar de origen y el

* Profesor Titular de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias. Económicas de la Universidad de Málaga. Presidente de la Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo (AECIT). ejtorres@uma.es.

** Docente e Investigador del Dpto. Geografía y de la Escuela Universitaria de Turismo de la Universidad de Málaga. enavarro@uma.es.

«precio» de la estancia turística (normalmente en consonancia con la renta).

Desde una perspectiva genérica los residentes de un destino turístico disfrutan de una calidad de vida superior al resto de la población por las siguientes razones:

- Tienen mayores oportunidades de ocio.
- Tienen más y mejores infraestructuras.
- Tienen mejores servicios públicos.

Sin embargo, esta afirmación puede relativizarse hasta la perversión, si consideramos una serie de factores como el desequilibrio y la gestión que pueda darse entre la demanda y la oferta de las infraestructuras y servicios públicos, los objetivos «desarrollistas» y la gestión del planeamiento, la diferencia de rentas entre el destino y los lugares de origen de la demanda y la fuerza de la estacionalidad. Es por ello que ya se empiezan a tener claras referencias de que la calidad de vida en algunos destinos está decayendo a ritmos preocupantes y sería necesario un control sobre su posible evolución futura.

A continuación se desarrolla el tema objeto de análisis con algunos ejemplos de destinos, aunque se incide en la Costa del Sol por la cercanía de los autores, no porque no existan situaciones similares en otros destinos mediterráneos.

II. DESARROLLO DEL TEMA: DIEZ CUESTIONES CLAVE

Si trasladamos el escenario a los espa-

cios litorales españoles que podemos considerar como destinos consolidados, y tenemos en cuenta también el gran crecimiento que en los últimos años tiene el turismo residenciado, podríamos hacer desde las reflexiones iniciales las siguientes consideraciones.

1.^a La congestión urbana en espacios turísticos hace que disminuya la calidad de estos destinos turísticos bajo la perspectiva «pública» y supone también limitaciones para la creación y crecimiento de muchos productos privados, por falta de espacios para ello, o por carecer de las condiciones idóneas para su desarrollo. La congestión puede destruir el atractivo (paisaje, playas, tranquilidad...) que los turistas han ido a consumir.

2.^a Naturalmente la congestión urbanística se aprecia más en temporada alta (incluso puede aparecer solamente en ésta) y en los días punta. Algunas cifras son escandalosas, en Fuengirola (municipio de la Costa del Sol) se llegó a una densidad en agosto de 2004 de 19.074 hab/km² (turistas tradicionales, residenciados y residentes).

3.^a La capacidad de reducir esta congestión mediante actuaciones de fomento y planificación de las infraestructuras y servicios públicos, estará en relación con el grado de saturación del territorio, o, si se prefiere, con la capacidad de carga absoluta del territorio en cuestión desde una perspectiva global (1).

4.^a Es evidente que la congestión urbana afecta a turistas, del tipo que sean, y a residentes, aunque de un modo diferente. A

estos últimos les afecta en la accesibilidad y el transporte interno durante toda su estancia aunque también puede que en la disminución de las oportunidades de ocio (playa, restauración...) y su falta de calidad, además en otros aspectos como la sanidad, seguridad, agua... A los turistas les afectará en los accesos y traslados en la zona, pero también en los consumos turísticos básicos (de naturaleza turística) y en los específicos y complementarios que muy probablemente perderían calidad como consecuencia de la «densificación» de la demanda.

5.^a Si distinguimos entre el turismo tradicional y el residencial, la congestión afectará antes y más a los primeros que a los segundos, caracterizados por estancias más prolongadas y mejor conocimiento de la zona, por lo que con el tiempo racionalizarían sus consumos residenciales y turísticos.

6.^a Bajo una perspectiva dinámica y sistémica, la congestión urbanística se está produciendo en los destinos turísticos tradicionales a causa de una serie de factores de importancia diversa:

- a) El elevado crecimiento del turismo residencial.
- b) La contención de los precios turísticos en general y el abaratamiento de los de transporte en particular.
- c) El cambio demográfico y laboral de la población europea en general.
- d) El aumento continuado de rentas de los países desarrollados

7.^a Bajo esta misma perspectiva, la congestión urbanística es en la actualidad, una consecuencia no deseada de un proceso provocado por la falta de control de los crecimientos urbanísticos, especialmente los referentes al turismo tradicional y residencial que, de tener un comportamiento simbiótico ha pasado a tenerlo parasitario. Es decir, que en cierta medida el turismo residencial, al crecer de un modo desmesurado, ha «vampirizado» al tradicional, poniéndose ambos en una situación de compleja pervivencia.

8.^a Avanzando más en esta idea, podemos considerar la congestión urbanística en estos destinos como un elemento negativo de la competitividad bajo diversas perspectivas:

- a) En cuanto que afecta negativamente al destino y a sus productos turísticos
- b) En cuanto introduce elementos negativos adicionales como la masificación y la destrucción paisajística
- c) En cuanto pone en peligro la sostenibilidad medioambiental, turística y finalmente económica del destino (como ya ha pasado en otros destinos como Acapulco).

9.^a Los residentes en estos destinos turísticos pueden verse seriamente afectados por la congestión urbanística, lo que puede llegar a influir, incluso en su actitud hacia esta actividad y, por ende, a la actitud de acogida, externalidad fundamental para el éxito y la supervivencia de un destino. Algunos estudios pilotos indican que el 10% de los

residentes de la Costa del Sol Oriental tienen predisposición a huir de su residencia al percibir masificación, es decir, se ha llegado al límite de su capacidad de carga psicológica (2). Y otros estudios realizados en Mallorca en 2005 mostraban más de un 20% de la población residente contraria a la presencia de los turistas.

10.^a La congestión urbanística tiene en la actualidad un trasfondo más complejo, es la consecuencia de un modelo de desarrollo centrado casi exclusivamente en la construcción de viviendas. El resultado es una transformación del modelo turístico hacia otro más «unidimensional» que en el último decenio se ha caracterizado por su aceleración. Este modelo de desarrollo se plantea a corto plazo (3) y no tiene en cuenta que muchos recursos son no renovables, escasos y/o finitos (el suelo, el agua...).

Por otro lado, es paradójico que buena parte del traspasís costero esté ahora aplicando la misma fórmula «desarrollista» que ha destruido los recursos y valores naturales y con ello la potencialidad de su estructura territorial, pero esta es la realidad, todavía se aplica la política de hechos consumados: «*let's rich first and clean up later*» (seamos ricos primero y ya limpiaremos más tarde) (López *et alli*, 2005).

Algunos datos aportarán claridad a la exposición. En primer lugar, se puede afirmar que actualmente hay una relación estrecha entre la congestión urbanística en los destinos litorales consolidados y el modelo de implantación territorial basado en el crecimiento de viviendas. Lógicamente para vender este modelo se argumenta la rentabi-

lidad del turismo, aunque verdaderamente apuesta sólo por un segmento de turismo, el turismo residencial. La perversión es que este segmento es el menos rentable de los existentes como han demostrado diversos estudios. Según el Instituto de Estudios Turísticos (Exceltur, 2005, 32) en España el gasto turístico diario por persona, de aquellos que se alojan en hoteles, asciende a 87,1€, mientras que en la tipología residencial es de 33,7€/día; el volumen económico generado por la afluencia de turistas también varía según la tipología de alojamiento, en la costa mediterránea y las islas, la media, en el 2003, es de 2.559€ por cada plaza, mientras que en la oferta reglada es 9.589€, en las viviendas es de 1.341€, lo que supone una relación de 7 a 1. El impacto económico de los efectos multiplicadores del turismo hacia otros sectores económicos también resulta esclarecedor, siendo el alojamiento reglado 2,6 veces superior al residencial. En el empleo no hay duda, de los 549.260 puestos de trabajo directos que generaba el turismo en 2003, el 70% estaban ligados a la oferta reglada y solo el 30% a los residenciales.

En segundo lugar, se empieza a contabilizar la rentabilidad del desarrollo turístico y se observa una disminución apreciable; por ejemplo, en la Costa del Sol el gasto medio diario de bolsillo del turista ha descendido en términos constantes de 37,21€ (año 2000) a 32,34€ (año 2005), lo que supone un efecto «en la disminución del impacto económico directo de la actividad turística, que se cuantifica en 556 millones de euros» (Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, 2007, 46). Ello no es directamente causado por la congestión urbanística, pero tampoco es casualidad.

En tercer lugar, la imparable proyección de las viviendas hace que en la Costa del Sol, por ejemplo, a la capacidad de alojamiento actual (1.937.247 plazas) haya que sumar las previsiones que los gestores municipales plantean en los P.G.O.U. (470.039 nuevas viviendas); esto supone que si se ejecutara todo el planeamiento vigente se podría llegar a tener una capacidad de alojamiento total de 3.582.383 plazas. Por supuesto que nunca se suele ejecutar todo el planeamiento, pero lo que llama la atención es la previsión que los gestores plantean y el modelo de desarrollo que dibujan para el futuro.

III. CONCLUSIONES

Hay que dejar claro en primer lugar que la congestión urbanística es algo siempre negativo para la actividad turística que se produce en los destinos de referencia, que en la mayoría de los casos puede evitarse con una adecuada planificación del territorio, con el acompasamiento de las inversiones públicas y del crecimiento turístico y residencial y no basarse exclusivamente en un modelo de desarrollo que tiene como principal objetivo la venta de suelo y viviendas.

Sin embargo, cuando el proceso de ocupación del territorio alcanza cierto grado de masificación, el proceso de congestión urbanística puede convertirse prácticamente en irreversible por insostenible, avocando a una situación crítica prolongada, cuya única salida sería un cambio de usos del territorio que devolviera el equilibrio perdido entre oferta y demanda de infraestructuras y servicios públicos (capacidad de acogida de éstos).

La salida más previsible sería una disminución de la demanda de turismo tradicional acompañada de un decremento en la calidad media del mismo, lo que a su vez acarrearía una posterior disminución de la demanda de turismo residencial. A ello se une que se sustituye el turista de mayor capacidad de gasto por otro menos beneficioso en términos económicos. El debate no debe centrarse en que los turistas no vendrán a los destinos congestionados, sino en la rentabilidad del sector, como ya se ha demostrado con cifras concretas. Los turistas más rentables «huyen» a destinos que ofrecen mayor calidad y los menos rentables permanecen en los destinos de mejores precios introduciéndose un nuevo perfil de cliente menos exigente y que gasta menos. Los estudios de capacidad de carga así lo han demostrado en la Costa del Sol (Navarro, 2005).

La cuestión clave es la necesidad de generar un nuevo modelo turístico para el 2020, en un entorno poco favorable, incierto, y con grandes vacíos de referencia, institucionales, legales e ideológicos.

Solo un planeamiento territorial adecuado que reestructure el espacio turístico en su conjunto, comprometa fuertes inversiones públicas y que contemple ámbitos territoriales superiores, podría salvar la competitividad del destino.

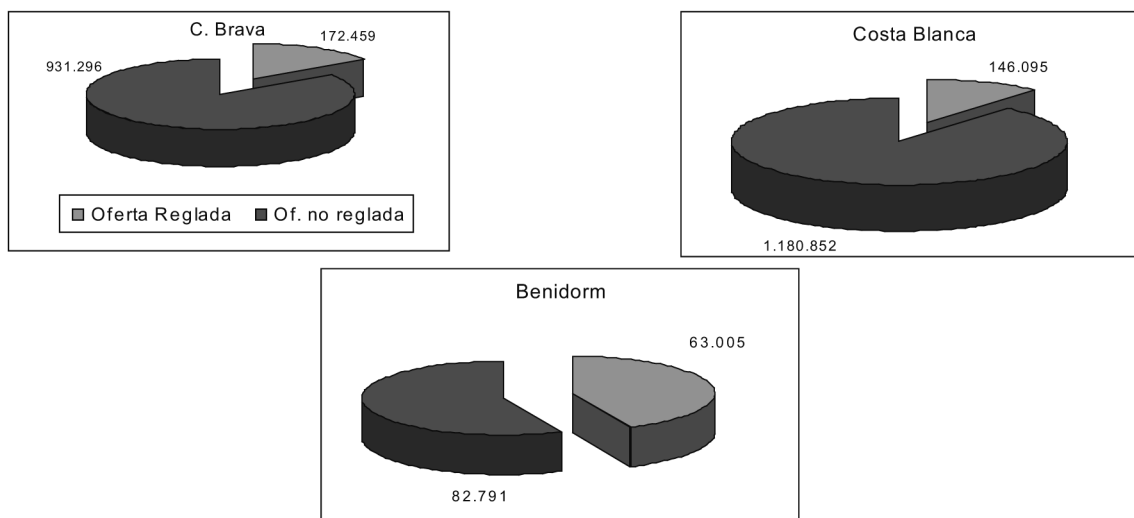
En cuanto a los efectos sobre la población residente, no se trata en este caso de una disminución de su calidad de vida, sino de su propia pervivencia desde la perspectiva de sus empleos y sus rentas, tanto de trabajadores como de empresarios.

Cuadro 1
Evolución de las viviendas de uso
turístico en algunos destinos
españoles

Destino	Incremento % (1991-01)
Islas Baleares	14,7
La Manga del Mar Menor	29,8
C. Brava	48,0
C. del Sol	57,6
ESCALA LOCAL	
Gandía (Valencia)	39,9
Garrucha (Almería)	71,5
Torre Vieja (Alicante)	81,5
Alfaz del Pi (Alicante)	92,0
Los Alcázares (Murcia)	127,3
Isla Cristina (Huelva)	218,8
Estepona (Málaga)	319,1

Fuente: INE . Elaboración propia.

Figura 1
Distribución de la oferta de alojamiento en algunos destinos (2003)



Fuente: INE.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE (2007): Plan de Recualificación Turística de la Costa del Sol. Documento Debate. 60 pp. www.qualifica.org.

EXCELTUR (2005): *Impactos sobre el entorno. La economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico litoral mediterráneo español. Baleares y Canarias*. Informe interno.

LÓPEZ OLIVARES, ANTÓN CLAVÉ, NAVARRO JURADO, PERILLA DEL ÁLAMO y SASTRE ALBERTI (2005): «Cambios y transformaciones en el actual modelo turístico de España» en *Annals of Tourism Research en Español*, 7 (2), 423-446.

NAVARRO JURADO, E. (2005). Indicadores para la evaluación de la capacidad de carga turística. *Annals of Tourism Research en Español*. 7 (2), 397-422.

NOTAS

(1) Cuando se ha llegado a un límite absoluto de crecimiento no se puede disminuir de un modo significativo la congestión (o lo puede a costes inaceptables), a pesar de nuevas orientaciones en el planeamiento territorial, de la construcción de nuevas infraestructuras, o la mejora y creación de nuevos servicios públicos. En este caso, para la eliminación de la congestión solo quedaría la posibilidad del cambio de usos entre los espacios turístico, residencial y residencial.

(2) Proyecto I+D+i (2005-08) SEJ2005-04660 Indicadores para la gestión sostenible del desarrollo turístico: Evaluación de la capacidad de carga en el Mediterráneo meridional, www.indicasig.uma.es

(3) Como el ciclo de operaciones de sus principales protagonistas: especuladores, constructores y operadores, incluso, bajo ciertas perspectivas los políticos locales.

