

EL ENTE LITORAL, RECURSO TURISTICO DE BASE⁽¹⁾

Por
José I. de Arrillaga

S U M A R I O

- I. INTRODUCCION
- II. EVOLUCION DEL TURISMO
 - A Los orígenes del turismo.
 - B El turismo de la época romántica.
 - C El litoral como destino turístico.
 - D Actual predominio de las costas como atractivo turístico.
 - a) Por las corrientes de viajeros.
 - b) Por la capacidad del alojamiento.
 - c) Por Centros de Interés Turístico Nacional.
- III. LOS COMPONENTES DEL LITORAL
 - A El mar.
 - B La zona marítimoterrestre.
 - C El territorio colindante.
- IV. LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS TURISTICOS COSTEROS
 - A Las playas y sus servicios.
 - B Los puertos deportivos.
 - C Las embarcaciones.
 - D Las escuelas deportivo-marítimas.
 - E Los alojamientos.

(1) Conferencia pronunciada en el Primer Curso de Análisis. Planeamiento y gestión del medio litoral, en Málaga, el 3 de enero de 1973.

V. PROBLEMAS DE LA EXPLOTACION TURISTICA DEL LITORAL

- A Las infraestructuras.
- B El suelo y la especulación.
- C La defensa del medio ambiente.
- D La estacionalidad.

VI. PREDOMINIO DEL INTERES TURISTICO EN EL LITORAL

- A Por el volumen de usuarios.
- B Por los capitales invertidos.
- C Por los beneficios que produce.
- D Por su compatibilidad con otros usos.

VII. CONCLUSION

I. INTRODUCCION

Se ha iniciado este Primer Curso de Análisis, Plancamiento y Gestión del medio litoral con una excelente conferencia del señor González Paz sobre «Alternativas de uso del litoral, objetivos y factores condicionantes». No sólo por la infinitud de los mares que bañan nuestras costas peninsulares e isleñas, sino por la longitud de esas costas, que suman unos 5.300 kilómetros (2), sin contar las costas de territorios españoles en Africa, parece que en ellas hay lugar para todo género de actividades, sean industriales, de navegación, pesca, habitación o turismo.

En términos generales puede afirmarse que nuestro litoral permite cualquier clase de usos y que las incompatibilidades entre unos y otros sólo pueden presentarse en casos muy concretos y localizados. En este último supuesto la decisión que se adopte deberá seguir estos

(2) 3.144 kilómetros de litoral peninsular (770 Km. de costa cantábrica; 417 Km. de costa atlántica del NO; 294 Km. de costa atlántica del Sur; 1.663 kilómetros de costa mediterránea) y 2.145 de litoral insular (937 Km. en las Islas Baleares y 1.208 Km. en las Islas Canarias).

elementales criterios. Primero: Dar preferencia a quien tuvo precedencia. No se puede destruir una riqueza ya creada en aras de una actividad futura. Únicamente, cuando las nuevas instalaciones, empresas o establecimientos no encontraran posibilidad de ubicarse en todo el territorio nacional sería lícito sacrificar una riqueza preexistente, siempre que, además, los beneficios a obtener por la nación resultaran extraordinariamente más importantes que los que hasta entonces se habían venido produciendo. Se trata de un caso puramente hipotético, pues afortunadamente nuestro litoral es más que suficiente para que una adecuada ordenación del territorio permita la instalación de todo género de actividades económicas sin interferencias. Segundo criterio: Suponiendo que se tratase de optar por un género u otro de actividades, hasta el momento no iniciadas y que fueran incompatibles entre sí, el criterio acertado habría de basarse en un ponderado cálculo de los beneficios y perjuicios que una y otra habrán de presentar. Decimos beneficios y perjuicios en general, ya que no deben tenerse en cuenta únicamente criterios de economicidad directa. Se da por supuesto, que había de tratarse de una realización productiva pero, ¿a costa de qué? Quizá pudieran invertirse los términos y afirmar que a igual interés económico debe elegirse la actividad menos destructora de la naturaleza y que la conservación de ésta puede hacer preferir lo que desde el punto de vista puramente económico resultase menos productivo.

No hace falta decir que en cualquier disyuntiva que se presente, la balanza se inclinará a favor del turismo, salvo en casos muy particulares. Si el desarrollo turístico se ha producido ya, porque será suicida destruirlo para sustituirlo o suplantarle por otros sectores económicos; si se trata de nuevas instalaciones, porque el turismo puede producir mayor riqueza, crear más puestos de trabajo y más económicamente, proporcionar mayores beneficios y explotar la naturaleza sin consumirla ni destruirla. Podrán traerse, por desgracia, no uno, sino varios ejemplos de atentados contra el paisaje, el medio ambiente y la ecología producidos por establecimientos y explotaciones turísticas. Ello es un hecho innegable, pero ésto no quita para deber afirmar que la naturaleza es un verdadero atractivo turístico que hay que respetar y mejorar, y que tales atentados no eran necesariamente inevitables, como puede suceder en otros casos. La culpa de quien ocasiona

na esos daños por intereses particulares, que no generales, será mayor y menos disculpable porque precisamente, con el pretexto de servir fines turísticos, se está atacando a uno de los grandes bienes y atractivos del turismo, que es la belleza del paisaje.

Dicho ésto, vamos a tratar de la evolución del turismo para ver como el ente litoral es no sólo un recurso turístico de base, sino el que ha llegado a tener en nuestros días una absoluta primacía entre la amplia gama de atractivos turísticos. A continuación, nos ocuparemos de los componentes del litoral y del poder de atracción que para los consumidores del ocio fuera de su entorno habitual, tienen esos componentes. Más tarde repasaremos, tan brevemente como exigen los forzosamente reducidos límites de una conferencia, las diversas instalaciones, establecimientos y servicios turísticos costeros. No sería honesto dejar de señalar los problemas que en nuestros días tiene la explotación turística del litoral y, por ello, señalaremos aquellas cuestiones que suponen deficiencias, estrangulamientos o aspectos poco o nada positivos. Terminaremos exponiendo las razones que a nuestro juicio existen para considerar que el interés turístico es predominante en el litoral.

II. EVOLUCION DEL TURISMO

Aunque haya algunos ensayos, la historia general del turismo está por escribir. Quizá esta laguna se deba a lo reciente del fenómeno y a su rápida evolución. Aquí lo único que nos interesa demostrar es que, en sus orígenes, el turismo nada tuvo que ver con la mar y sus costas y que, por el contrario, en los momentos presentes tienen una primacía absoluta.

A. *Los orígenes del turismo.*

Todos los autores estamos conformes en que el turismo, como fenómeno social, no nace hasta mediados del siglo XIX, y ello gracias a que en esa época aparece el ferrocarril, medio de transporte que a su gran capacidad une la rapidez, seguridad y economía, factores indispensables para los desplazamientos no necesarios y obligados.

Indudablemente existieron anteriormente gentes inquietas, curiosas, desocupadas, que viajaban por placer o inquietud cultural, a los

que hoy consideraríamos como turistas, pero que eran meras individualidades. Repasando la literatura formada por los llamados libros de viajes, fueran de embajadores venecianos o de escritores franceses, alemanes e ingleses, se observa que el mar no les interesa. Si es preciso, viajan en barco porque no tienen otro medio de transporte, pero lo que buscan son las huellas de la antigüedad, las ciudades monumentales o cosmopolitas. Les preocupan las costumbres y modo de vida de las gentes, pero para ellos el mar es, todo lo más, un accidente geográfico, como un volcán, un desfiladero o una cascada.

En la época anterior al ferrocarril, las familias adineradas tomaban vacaciones veraniegas fuera de su domicilio pero, por la falta de comunicaciones, no se alejaban más de unos cuantos kilómetros. Para los madrileños, eran lugar de veraneo Villaverde, Leganés, Carabanchel, Griñón, Pinto, El Escorial. Nadie iba a las playas, no sólo por su alejamiento, sino por un respetuoso temor al mar y cierta aprensión al agua. No en vano se había pasado un milenio del que afirmara Michelet: «mille années sans un bain», por razones de una mala entendida higiene y de una peor concepción de lo moral.

Eran tiempos de playas solitarias de las que dijera Gustavo Adolfo Bécquer:

*Olas gigantes que os rompéis bramando
en las playas desiertas y remotas
envuelto entre las sábanas de espuma,
¡llevadme con vosotras!*

B. *El turismo en la época romántica.*

A fines del pasado siglo y principios del presente, aún con ferrocarriles radiales, como los españoles, que llevaban del centro a la periferia, los turistas siguen dirigiéndose principalmente a las estaciones termales, a los centros cosmopolitas, a las ciudades de arte y muy poco a las poblaciones del litoral.

En esta época es cuando despegan las playas frías como Ostende, en Bélgica; las playas de Normandía y Bretaña, en Francia; de San Sebastián y Gijón, en España. Es curioso que algunas de las playas más afamadas tuvieran su origen no en las aguas de mar, sino en fuentes minero-medicinales, hoy casi olvidadas. Es el caso de Biarritz

y de Deauville, en Francia. Hay alguna excepción a esta preferencia por las playas frías, como es la de Niza, pero la realidad es que los turistas ingleses que allí se dirigían en la época de entreguerras, iban por otras razones que las meramente marítimas.

Los veraneantes madrileños que iban a la costa lo hacían a la Norte, bien fuera el Cantábrico o las costas de Galicia, quizá siguiendo el verso de Manuel José Quintana:

*Y a las playas remotas de Occidente
corrí desde el humilde Manzanares
por contemplar tu gloria
y adorarte también, dios de los mares.*

En aquella época, con excepción de los catalanes, que también preferían mayoritariamente las poblaciones del interior, los balnearios y la montaña, apenas son visitadas nuestras costas por los turistas españoles. Los mares cálidos del Levante y el Sur permanecen casi inéditos con finalidades turísticas.

Si esto ocurría con los turistas nacionales, ¿qué hemos de decir con respecto a los extranjeros que ya nos visitaban por cientos de miles?. Estos buscaban el arte y el folklore. Toledo, Sevilla, Córdoba, Granada, Salamanca, Madrid y Barcelona atraían a la casi totalidad de nuestros visitantes. Es interesante saber que las estaciones turísticas de aquellos años eran la primavera y el otoño, y que hay disposiciones legales (3) que encomendaba al Patronato Nacional de Turismo regular las rebajas de precios turísticos que pudieran resultar equitativas en las épocas de pleno verano y pleno invierno que eran, en aquel entonces, las bajas temporadas turísticas, o permitiendo aumentos de precios con motivo de las exposiciones de Sevilla y Barcelona y en las épocas de mayor afluencia.

C. *El litoral como destino turístico.*

A partir de la segunda guerra mundial, o sea, hacia 1945, las preferencias de los turistas cambian de signo. De un lado a causa de las vacaciones pagadas, generalizadas en Europa de 1933 a 1936, y, de

Reales Ordenes Circulares números 2.305, de 11 de diciembre de 1928 y 2.325, de 20 de diciembre de 1928.

otra, el cambio de gustos, hace que los turistas se dirijan al litoral mediterráneo y a las islas. La explicación es clara. Las vacaciones pagadas aumentan considerablemente el número de turistas, pero las condicionan fuertemente. Las vacaciones han de disfrutarse cuando las empresas y entidades las conceden, que es normalmente en la época veraniega, en la que el mar tiene más atractivo; las vacaciones son cortas, por lo que es preciso asegurar su pleno disfrute y no exponerse al clima variable del Cantábrico; al aumentar el número de turistas, disminuye su nivel cultural y por ello no tienen gran curiosidad por las ciudades históricas y artísticas. Si a esto se une un mayor amor por la naturaleza y el aire libre, el desarrollo de la afición deportiva y una preferencia por las sensaciones físicas sobre las satisfacciones espirituales, se comprende que tanto nacionales como extranjeros prefieran las playas mediterráneas e insulares como lugares de destino y estancia en sus vacaciones.

Aparte de todo ello, está la gran belleza y atractivo que ese mar encierra, del que dijera Azorín (4): «El Mediterráneo... que no pasará nunca. El Mediterráneo que será, en el arte y en las letras, eterno», y del que afirmara otro levantino insigne, Blasco Ibáñez: «El Mediterráneo es el mar de los recuerdos» (5).

Ciertamente, frente al Cantábrico, que es el mar bravío, hosco y macho, el Mediterráneo es la mar dulce, tranquila y femenina de la que ha dicho Camón Aznar: «El Mediterráneo tiembla como una piel acariciada.»

No es que el Cantábrico haya perdido atractivo y haya sido vencido por el Mediterráneo, como lo demuestra que las corrientes de veraneantes hacia el Norte de España crezcan de año en año. Lo que sucede es que en el mercado turístico español se ha presentado una nueva oferta que atrae enormes contingentes de visitantes: la mediterránea.

D. *Actual predominio de las costas como atractivo turístico.*

Lo mismo que decimos del Cantábrico con respecto al Mediterráneo lo podemos afirmar del interior con respecto al litoral en general. Los turistas nacionales y extranjeros que se dirigen a las ciudades cos-

(4) El paisaje de España visto por los españoles. Madrid, 1917.

(5) En el país del Arte (tres meses en Italia).

tóricos, a nuestras montañas y a los centros de esquí van aumentando mopolitas españoles, a los grandes centros de arte, a los lugares hisde año en año, pero ni en cifras absolutas ni en porcentaje de incremento anual alcanzan, ni de lejos, a quienes prefieren el litoral peninsular y el de las islas de los archipiélagos balear y canario.

Tres indicadores del predominio del litoral sobre las otras zonas geográficas y del litoral Este-Sur e insular sobre el litoral Norte-Oeste vienen a corroborar lo que todos tenemos bien sabido. Me refiero a las corrientes de viajeros, al crecimiento de los alojamientos o capacidad receptiva y al número de Centros de Interés Turístico Nacional establecidos en la costa.

a) *Por las corrientes de viajeros.*

La movilidad de los turistas y la falta de control sobre los mismos impiden conocer de forma completa los verdaderos destinos de quienes cruzan las fronteras españolas, si se trata de turismo extranjero, y la distribución por zonas marítimas o interiores de los turistas españoles. No obstante, como de lo que se trata aquí es únicamente de demostrar las preferencias de unos y otros por el litoral, bastará que tomemos algunos datos que estimamos suficientemente significativos.

Es lógico pensar que en el tráfico aéreo internacional, constituido en su gran mayoría por turistas, el movimiento de los aeropuertos de la costa o próximos a ella es un buen indicador de la preferencia por el litoral peninsular o insular (Cuadro número 1). De un total de entradas y salidas en 1972, de 17.654.767 pasajeros, correspondieron a las Costas Brava, Dorada, del Azahar, Blanca, del Sol, de la Luz, Cornisa Cantábrica y Rías Gallegas, Bleares y Canarias cerca de 15 millones. Si tomamos solamente los aeropuertos más turísticos, como son el de Gerona-Costa Brava, Alicante, Málaga, Baleares y Canarias, vemos que sumaron 13.167.437, o sea, un 75 por 100 del tráfico internacional.

Otro índice de la preferencia por el turismo en el litoral se encuentra en el número de informaciones facilitadas por las Oficinas de turismo españolas sitas en las diversas localidades costeras, lo cual viene a significar que los consultantes o se encontraban en tales localidades o se interesaban por ellas. En 1971 las informaciones facilitadas

Cuadro núm. 1

VOLUMEN DEL TRAFICO AEREO POR LOS DIFERENTES AEROPUERTOS EN EL AÑO 1972, POR ZONAS TURISTICAS

	Interior	Interna- cional	TOTAL	Variación 1972/71%
Zona I. Costa Brava y Cos- ta Dorada				
Barcelona	2.214.354	2.425.746	4.640.100	12,5
Gerona-Brava	2.202.975	1.293.182	3.496.157	13,2
Reus	11.377	1.031.634	1.043.011	6,6
	2	100.930	100.932	67,6
Zona II. Costa del Azahar y Costa Blanca				
Alicante	980.741	1.228.121	2.210.862	19,9
Murcia	357.652	1.185.013	1.543.265	23,9
Valencia	47.385	8.921	56.306	4,2
	577.704	33.587	611.291	12,3
Zona III. Costa del Sol y Costa de la Luz				
Almería	1.281.337	1.841.269	3.122.605	19,6
Málaga	71.189	23.125	94.314	30,6
Melilla	621.859	1.785.188	2.407.047	19,9
Sevilla	29.515	—	29.515	3,7
	558.774	32.955	591.729	17,5
Zona IV. Cornisa Cantábri- ca y Rías Gallegas				
Asturias	727.251	131.707	858.958	22,0
Bilbao	134.584	10.070	144.654	21,9
La Coruña	253.392	65.352	318.744	27,4
San Sebastián	60.022	12.611	72.633	1,5
Santiago	59.252	301	59.553	3,6
Vigo	185.710	43.264	228.974	35,4
	34.291	109	34.400	— 7,9
Zona V. Pirenaica				
Zaragoza	76.423	6.448	82.871	10,4
	—	—	—	—
Zona VI. Islas Baleares				
Ibiza	1.666.072	7.024.461	8.690.533	14,2
Menorca	319.899	1.041.147	1.361.046	15,1
Palma	172.527	200.333	372.860	30,6
	1.173.646	5.782.981	6.956.627	13,2
Zona VII. Islas Canarias				
Fuerteventura	3.058.166	2.140.541	5.198.707	21,1
Lanzarote	118.463	—	118.463	31,0
La Palma	338.202	48.742	386.944	24,9
Las Palmas	144.937	—	144.937	9,0
Tenerife	1.414.661	1.310.578	2.725.239	24,8
	1.041.903	781.221	1.823.124	15,8
Zona VIII. Madrid				
	3.617.381	2.854.974	6.472.355	19,7
Zona IX. Lagos de Castilla. Otros aeropuertos				
	—	—	—	—
	249.714	1.501	251.215	25,8
TOTAL	13.873.439	17.654.767	31.528.206	17,3

Fuente: Subsecretaría de Aviación Civil. (Avance estadístico de los pasajeros entrados y salidos.)

por las 29 oficinas sitas en provincias del litoral (Algeciras, Alicante, Almería, Arrecife, Barcelona, Cádiz, Castellón, Ceuta, La Coruña, Gerona, Gijón, Huelva, Ibiza, Loredó, Mahón, Málaga, Melilla, Palma de Mallorca, Las Palmas, Puerto de la Cruz, Ribadeo, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sitges, Tarragona, Torremolinos, Valencia, Vigo) sumaron 1.447.498, lo que es un buen porcentaje de los 3.751.114 de consultas evacuadas en total.

b) *Por la capacidad de alojamiento.*

Sin remontarnos demasiado a aquellas épocas en que la preferencia de los turistas iba a las ciudades de arte, a los grandes centros urbanos y al Cantábrico, sino tomando los diez últimos años, cuando ya se había iniciado el desarrollo turístico del litoral mediterráneo y las islas, podemos comprobar cómo la hotelería y el «camping» se han desarrollado en mayor medida en las zonas litorales que en el interior.

Con respecto a la hotelería, tomaremos el término habitaciones que estimamos más representativo que el de establecimientos (Cuadro número 2). Aunque el crecimiento de la capacidad hotelera ha sido general en todas las provincias españolas, vemos que frente a crecimientos inferiores al 100 por 100 en Alava, Badajoz, Córdoba, Cuenca, Jaén, Lugo, Navarra, Palencia, Salamanca, Segovia, Teruel y Zamora, algunas provincias del litoral experimentaron aumentos del 400 por 100 y aún más. Entre los aumentos más espectaculares están el de Baleares, que pasa de 22.000 a 106.000; Alicante, de 5.000 a 20.000; Santa Cruz de Tenerife, de menos de 3.000 a 12.500, y Las Palmas, de 3.500 a 10.800.

Estableciendo una relación de las provincias según su capacidad hotelera (Cuadro número 3) vemos cómo el orden ha cambiado, no sólo desde épocas ya remotas como era el año 1955, sino también en los últimos diez años, ganando puestos las provincias de Levante y Sur y perdiendo las del Cantábrico.

Así, por ejemplo, entre 1955 y 1973, Guipúzcoa pasa del 4.º al 13.º lugar; Santander, del 7.º al 14.º; Vizcaya, del 20.º al 28.º; Asturias, del 18.º al 23.º; La Coruña, del 14.º al 19.º; Pontevedra, del 11.º al 15.º. Por el contrario, Gerona sube del 3.º al 2.º; Taragona, del 16.º al 9.º; Castellón, del 26.º al 22.º; Alicante, del 19.º al 5.º;

Cuadro núm. 2

HABITACIONES EN HOTELES Y PENSIONES

PROVINCIA	1963	1972
Alava	453	891
Albacete	352	1.016
Alicante	4.994	20.478
Almería	427	2.154
Avila	567	1.043
Badajoz	542	919
Baleares	22.006	106.201
Barcelona	17.239	34.016
Burgos	1.198	2.487
Cáceres	622	1.482
Cádiz	2.329	4.675
Castellón	1.222	3.332
Ciudad Real	577	1.177
Córdoba	977	1.512
Coruña (La)	1.827	3.599
Cuenca	486	720
Gerona	21.140	38.562
Granada	3.387	5.341
Guadalajara	176	683
Guipúzcoa	4.982	4.580
Huelva	426	1.606
Huesca	1.832	3.335
Jaén	906	1.570
León	1.173	2.560
Lérida	2.822	4.299
Logroño	573	1.076
Lugo	951	1.307
Madrid	15.615	23.663
Málaga	5.756	16.975
Murcia	1.574	3.394
Navarra	1.353	2.705
Orense	445	1.205
Oviedo	1.901	3.070
Palencia	336	411
Palmas (Las)	3.587	10.801
Pontevedra	2.450	4.360
Salamanca	1.161	1.867
Sta. Cruz de Tenerife	2.964	12.502
Santander	3.369	4.515
Segovia	500	842
Sevilla	2.363	3.861
Soria	337	809
Tarragona	3.271	6.830
Teruel	505	733
Toledo	492	1.116
Valencia	3.009	5.203
Valladolid	793	1.409
Vizcaya	1.341	2.124
Zamora	368	655

PROVINCIA	1963	1972
Zaragoza	2.860	4.341
Ceuta	145	395
Melilla	175	217
TOTAL	150.856	364.626

Cuadro núm. 3

PROVINCIAS ESPAÑOLAS SEGUN SU CAPACIDAD HOTELERA

1955	1963	1973
1. Madrid.	1. Baleares.	1. Baleares.
2. Barcelona.	2. Gerona.	2. Gerona.
3. Gerona.	3. Barcelona.	3. Barcelona.
4. Guipúzcoa.	4. Madrid.	4. Madrid.
5. Baleares.	5. Málaga.	5. Alicante.
6. Zaragoza.	6. Alicante.	6. Málaga.
7. Santander.	7. Guipúzcoa.	7. Sta. C. Tenerife.
8. Sevilla.	8. Las Palmas.	8. Las Palmas.
9. Granada.	9. Granada.	9. Tarragona.
10. Valencia.	10. Santander.	10. Granada.
11. Pontevedra.	11. Tarragona.	11. Valencia.
12. Cádiz.	12. Valencia.	12. Cádiz.
13. Huesca.	13. Sta. C. Tenerife.	13. Guipúzcoa.
14. La Coruña.	14. Zaragoza.	14. Santander.
15. Málaga.	15. Lérida.	15. Pontevedra.
16. Tarragona.	16. Pontevedra.	16. Zaragoza.
17. Lérida.	17. Sevilla.	17. Lérida.
18. Oviedo.	18. Cádiz.	18. Sevilla.
19. Alicante.	19. Oviedo.	19. La Coruña.
20. Vizcaya.	20. Huesca.	20. Murcia.
21. Burgos.	21. La Coruña.	21. Huesca.
22. Navarra.	22. Murcia.	22. Castellón.
23. Salamanca.	23. Navarra.	23. Oviedo.
24. León.	24. Vizcaya.	24. Navarra.
25. Murcia.	25. Castellón.	25. León.
26. Castellón.	26. Burgos.	26. Burgos.
27. Jaén.	27. León.	27. Almería.
28. Sta. C. Tenerife.	28. Salamanca.	28. Vizcaya.
29. Las Palmas.	29. Córdoba.	29. Salamanca.
30. Lugo.	30. Lugo.	30. Huelva.
31. Valladolid.	31. Jaén.	31. Jaén.
32. Segovia.	32. Valladolid.	32. Córdoba.
33. Ávila.	33. Cáceres.	33. Cáceres.
34. Marruecos.	34. Ciudad Real.	34. Valladolid.
35. Córdoba.	35. Logroño.	35. Lugo.
36. Logroño.	36. Avila.	36. Orense.
37. Cáceres.	37. Badajoz.	37. Ciudad Real.

1955	1963	1973
38. Toledo.	38. Teruel.	38. Toledo.
39. Orense.	49. Segovia.	39. Logroño.
40. Teruel.	40. Toledo.	40. Avila.
41. Palencia.	41. Alava.	41. Albacete.
42. Zamora.	42. Cuenca.	42. Badajoz.
43. Ciudad Real.	43. Orense.	43. Alava.
44. Albacete.	44. Almería.	44. Segovia.
45. Huelva.	45. Huelva.	45. Soria.
46. Cuenca.	46. Zamora.	46. Teruel.
47. Soria.	47. Soria.	47. Cuenca.
48. Badajoz.	48. Albacete.	48. Guadalajara.
49. Alava.	49. Palencia.	49. Zamora.
50. Guadalajara.	50. Guadalajara.	50. Las Palmas.
51. Almería.	51. Melilla.	51. Ceuta.
	52. Ceuta.	52. Melilla.

Murcia, del 25.º al 20.º; Málaga, del 15.º al 6.º; Cádiz se mantiene en el 12.º, y Huelva sube del 45.º al 30.º lugar. En los archipiélagos, Baleares pasa del 5.º puesto al 1.º; Las Palmas de Gran Canaria, del 29.º al 8.º, y Santa Cruz de Tenerife, del 28.º al 7.º.

En cuanto a los terrenos de «camping», es claro se presentan en gran medida sobre el litoral marítimo. A primeros de enero de 1973, de 501 terrenos, 402 eran costeros, y sólo 99 interiores, lo que representa un porcentaje de los primeros sobre la totalidad prácticamente igual al 80 por 100.

Si nos referimos a los apartamentos turísticos, vemos que los censados en 1971 (una pequeña parte de los realmente existentes) pertenecían en su casi totalidad a provincias del interior; siendo su orden, según número de plazas, Málaga (26.315), Tarragona (21.350), Girona (18.153), Alicante (12.425), Baleares (10.501), Las Palmas (9.392), Barcelona (7.567), Castellón (4.073), Santa Cruz de Tenerife (3.187), Valencia (3.147) y Murcia (1.286).

c) Por los Centros de Interés Turístico Nacional.

De los 103 Centros de Interés Turístico Nacional que al amparo de la legislación vigente (6) tienen aprobado al menos el Plan de Pro-

(6) Ley 197/1963, de 28 de diciembre («B. O. del E.» del 31), y Reglamento de esta Ley aprobado por Decreto de 23 de diciembre de 1964 («B. O. del Estado» de 16 de enero de 1965).

moción Turística, hay 72 en costa o playa (46 y 26) y sólo 31 en el interior (12 en montaña, 9 a la orilla de lagos y 16 en otros lugares del interior). Ello demuestra que este tipo de centros turísticos, que ha tenido una favorable acogida por los promotores, se ha situado, casi en sus tres cuartas partes, en zonas del litoral.

III. LOS COMPONENTES DEL LITORAL

El litoral es definido tanto como lo perteneciente a la orilla o costa del mar como la costa de un mar, país o territorio. Para mí el litoral es como el encuentro de dos grandes potencias: el mar y la tierra. Unas veces ese encuentro es suave, dulce, acariciador, y otras, violento, duro, combativo. Eduardo Marquina dijo que

*La tierra es toda vida
y el mar es todo amor.
En el mar hay escondida
una fuerza más grande que la vida;
la tierra es criatura y el mar es creador.*

El litoral es, por tanto, una zona de encuentro amoroso o de choque violento.

El litoral se compone de tres elementos fundamentales, que son: el cambiante mar, la tierra que no se deja invadir por las aguas, y, en medio, esa zona a la que se llama zona marítimo-terrestre, que unas veces es tierra y otras es mar.

Del litoral hay definiciones geográficas, técnicas, jurídicas, pero aquí ha de tomarse en un sentido más amplio, como aquella zona más o menos extensa que tiene una utilización turística, precisamente porque es el mar o se encuentra próxima a él. Las aguas, los puertos, las playas, los acantilados, los paseos marítimos, los centros urbanos, los establecimientos turísticos, las piscinas, las urbanizaciones, las salas de fiestas, etc., todo ello constituye el litoral turístico.

A. *El mar.*

Mucho se ha escrito sobre el mar y no es lugar ni momento de tecnicismos oceanográficos ni de poesía. Para los turistas el mar es caricia, belleza y espectáculo. Como escribiera García Lorca:

*El mar sonríe a lo lejos.
Dientes de espuma, labios de cielo.*

Para el turista el mar es esto, si tiene sensibilidad para apreciarlo, pero, sobre todo, es posibilidad de realizar actividades que en un sentido muy amplio pueden llamarse deportivas: la natación, la pesca de superficie y submarina, la navegación a remo, vela y motor.

El mar, por tanto, es espectáculo, baño, deporte, caricia de su brisa. El turista cree, como hace siglos Calderón de la Barca, que «el mejor amigo, el mar; la mejor lisonja, el viento», aunque nuestro poeta diera otro sentido a esta frase: el amigo, permanece; la lisonja, pasa (7).

Los turistas de hoy van en busca del mar, cuando llegan a él debieran exclamar jubilosos, como lo hicieron los cien mil griegos de Jenofonte al divisar el Ponto Euxino o Mar Negro: *Thalassa, thalassa*.

El predominio del mar sobre otros atractivos turísticos es innegable, hasta el punto de poder afirmar que quien tiene mar tiene turismo. Si además el mar es cálido, la preferencia es absoluta, y de ahí el éxito de las playas del Mediterráneo sean francesas, italianas, libanesas, griegas, tunecinas o argelinas. Parangonando una frase que Cicerón (8) pone en boca de Temistocles, y, por tanto, dicha a efectos militares, podemos afirmar que turísticamente hablando, *Qui mare teneat, eum necesse rerum potiri* (el que tiene el mar, necesariamente es dueño de la situación), o si se quiere recordemos a Virgilio que decía (9): *Litus ama... altum alii teneant*, que puede traducirse como no abandones la costa, deja a otros la alta mar. Efectivamente, si se excluyen los cruceros, el mar sólo interesa turísticamente en su zona costera y más concretamente en sus playas.

B. *La zona marítimo-terrestre.*

La ribera o zona marítimo-terrestre, que no es otra cosa que la superficie cubierta de invierno por las mayores olas, es un concepto de carácter jurídico establecido ya en la Instituta (10) y en el Diges-

(7) Amado y Aborrendo. Jornada III. Escena XIII.

(8) Epístolas a Atico X. 8.

(9) Eneida V. 163-164.

(10) «Est autem litus maris, quatenus hibernus fluxtus maximus excurrit» (Instituta. Libro 2.º, título 1.º «De rerum divisione», párrafo 3.º).

to (11), cuyos principales aspectos son el de su delimitación y el de su calificación como «res communes omnibus hominibus» (12) y dentro de este grupo como «res extra commercium». Esto es, como dice Lorenzo Martínez Escudero (13), cosas «que pertenecen en común a todos los hombres, más exactamente a todos los seres vivientes», definición que tiene su importancia turística en cuanto supone que no pueden ser privadas, que no deben ser privatizadas y que su uso no puede restringirse ni a nacionales ni a extranjeros (14). Ambas cuestiones, los límites y la naturaleza jurídica de la zona marítimo-terrestre como bien de dominio público han quedado suficiente y acertadamente reguladas en la Ley de Costas de 26 de abril de 1969, la cual, en su artículo 1.º distingue y define playas y zonas marítimo-terrestre como dos cosas distintas.

El uso público de las playas y de la zona marítimo-terrestre está especificado en dicha Ley (15). Entre los usos de interés para los turistas, cabe señalar el transitar por ellas, bañarse, pescar, varar, carenar y reparar embarcaciones, recoger conchas, plantas y mariscos.

C. *El territorio colindante.*

Por último, está la amplia superficie de terreno que partiendo de la zona marítimo-terrestre, se extiende hacia el interior y cuyos límites no pueden fijarse, pues dependen de accidentes geográficos y de otras muchas circunstancias. Como hemos indicado, en esta zona es donde se producen los asentamientos humanos, pero sería erróneo considerar que ella es únicamente la zona turística. Tan turístico es el mar, los puertos y las playas como la franja interior donde se instalan los hoteles, los apartamentos y las salas de fiesta.

(11) «Litus est quoque maximum fluctus a mari pervenit» (Digesto. Libro 50. Título 16. «De verborum significatione», 96).

(12) Bonfante. «Corso di Diritto romano». Vol. II. Tomo 1.º, 1926-28.

(13) «Playas y Costas». Pág. 32.

(14) En la expresión «el uso público de las playas y la zona marítima terrestre autoriza a todos» están comprendidos tanto los españoles como los extranjeros, pues la Ley no distingue. Ello es, además, conforme con la naturaleza jurídica del uso común que, como expresión de la libertad individual, no puede, en principio, exigir al usuario ninguna cualificación especial, ni siquiera la de la nacionalidad (Lorenzo Martínez Escudero: «Playas y Costas». Pág. 160).

(15) Artículo 3. Ap. III.

Los asentamientos turístico-costeros en dicho territorio son precisamente los que justifican y posibilitan el uso del litoral porque la explotación de un atractivo turístico, sea el que fuere, requiere medios de acceso y alojamiento.

Tales asentamientos son de muy variado tipo y dependen fundamentalmente de su desarrollo histórico.

Es obligada una distinción entre el desarrollo turístico del litoral cantábrico y las costas levantina, sur e insulares.

Con respecto a las costas cantábrica y atlántico-galaica, el desarrollo se produjo en la siguiente forma:

Inicialmente se trataba de centros de población ya existentes que acogían a los forasteros en sus modestos medios de alojamiento, fondas y pensiones, y aun en las casas particulares que, o alquilaban habitaciones o las dejaban libres en la época veraniega, trasladándose sus ocupantes habituales a pueblos del interior. Este fue un caso típico en playas del Cantábrico como San Sebastián, Zarauz, Deva, Ondarroa, Lekeitio, Santander y tantas otra de este litoral. En este primer momento, no se había producido realmente ni una transformación urbana ni la construcción de establecimientos turísticos.

En una segunda fase, sobre los núcleos veraniegos ya existentes, aparecen los hoteles estilo «belle époque» y se construyen las villas, así como centros de vida colectiva, casinos, balnearios, restaurantes y, en las grandes poblaciones, cines y teatros, algún hipódromo, clubs de tenis y náutica. Todas esas nuevas construcciones suponen, en parte, una remodelación del casco urbano y muchas localidades turísticas se transforman.

En una última fase, aparecen tímidamente las urbanizaciones turísticas, los hoteles se modernizan, muchas viejas casas son reemplazadas por otras más modernas y frente a las villas y chalets surgen los bloques de apartamentos. El camping tiene un modesto desarrollo debido a la escasez de terrenos disponibles y a la corta temporada de explotación impuesta por las condiciones climáticas.

En la costa levantina, el inicial desarrollo del turismo sigue, en líneas generales, las mismas pautas que en el cantábrico. Los núcleos de población existentes son el origen y apoyatura del futuro desarrollo. Lo que sucede es que la entidad de esos núcleos urbanos es más pobre

y modesta, y la afluencia turística más rápida y voluminosa, lo que crea graves problemas.

Más tarde surgen las urbanizaciones turísticas próximas o alejadas de los pueblos, pero siempre previamente planificadas. La demanda de suelo hace que los precios de éste se eleve considerablemente, que surja la especulación y que las casas pueblerinas unifamiliares dejen paso a alojamientos turísticos públicos o privados. Los pueblos del litoral se transforman y, por desgracia, en la mayor parte de los casos pierden su estilo y personalidad, en ocasiones para adquirir otros nuevos y, a veces, para convertirse en monstruosos conglomerados.

El caso de Baleares, o, por mejor decir, de Palma de Mallorca, tiene características propias. Inicialmente es la capital la que se desarrolla únicamente a base de hoteles, en general, de categoría. Más tarde, y a partir de 1950, llega la invasión turística, primero a Mallorca, y luego a Ibiza y Menorca. Estas islas ven aparecer nuevos núcleos turísticos no siempre apoyados en núcleos de población preexistentes. En ellas, al revés de lo que sucede en la península, predomina el establecimiento público de alojamiento sobre las viviendas privadas.

Canarias, por último, puede decirse que experimenta la creación artificial de centros turísticos en los que todo es de nueva planta y, si se exceptúan las playas de Las Palmas y del Puerto de la Cruz, todo se ha hecho lejos de las poblaciones autóctonas y con total independencia de ellas.

De lo dicho hasta aquí puede concluirse que los principales tipos de asentamientos turístico-costeros son, básicamente, dos: los que se han realizado sobre asentamientos humanos preexistentes y los que se han creado «ex novo». Cabría hacer muchas subdistinciones, especialmente de los primeros, en atención al cambio o no del carácter y actividades de las poblaciones originales a causa del turismo, de unos y otros, por el tipo predominante de las construcciones, por la clase de turistas que reciben, etc.

IV. LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS TURÍSTICOS COSTEROS

No hay que olvidar que el turista es un ser humano que, como tal, tiene no sólo necesidades turísticas, sino las generales de todo

hombre. Por ello, y sólo de modo un poco artificial, se puede hablar de bienes y servicios turísticos como de algo con entidad propia y diferente.

El turista necesita medios de transporte, alojamiento, manutención, centros comerciales donde hacer sus compras, lugares de esparcimiento, de diversión, etc. De otro lado, cuando se dirige a un centro turístico lo hace movido por el deseo de satisfacer una necesidad turística concreta. Es lo que pudieramos llamar el motivo principal de su viaje, aunque, sin duda, quedaría defraudado si sólo encontrara ese atractivo turístico que busca y no otros varios que para él serían complementarios.

En la zona litoral debe encontrar playas, puertos, embarcaciones, pero también alojamientos y diversiones.

A. *Las playas y sus servicios.*

Bien sabido es que la playa es el espacio que alternativamente cubren y descubren las aguas en el movimiento de la marea (16) o, si se prefiere, las riberas del mar o de las rías formadas por arenales o pedregales en superficie casi plana, con vegetación nula o escasa y característica (17). Esta es la playa en sentido legal, pero eso no es una playa turística. Para poder dar este calificativo a esos arenales que bañan las aguas del mar se precisa que estén acondicionados para la estancia, el tránsito y los baños de gran cantidad de gente. Por ello, de modo esquemático, podemos decir que una playa turística requiere cómodos accesos, servicio de limpieza de la arena, casetas-vestuario, vigilancia, servicios de socorro y, al menos, unos elementales servicios que suministren bebidas y alimentos.

Según Marciano Martínez Catena (18), la longitud de las playas en las costas españolas es de:

- el 80 por 100 de la andaluza,
- el 50 por 100 de la costa catalana,
- el 45 por 100 de la costa de Levante,
- el 18 por 100 de las costas gallegas,

(16) Art. 1 de la Ley de Aguas de 1866.

(17) Art. 1 de la Ley de Costas de 26 de abril de 1969.

(18) Puertos deportivos y costas. Barcelona, 5 de febrero de 1973, pág. 17.

- el 16 por 100 de la costa cantábrica,
- el 10 por 100 del litoral de las islas Baleares y
- el 8 por 100 de las costas de las islas Canarias.

De esta determinación se deduce que hay litorales escasos de playa, en los que es perfectamente explicable la construcción de piscinas, que existe gran afluencia de turistas en zonas poco dotadas de playas y que hay grandes extensiones de playas aún vírgenes que no pueden ser calificadas de playas turísticas.

No es momento de enumerar las playas que por poseer el mínimo de instalaciones y servicios necesarios pueden considerarse como turísticas. Su número es considerable (19).

Puede decirse que, según datos de la Dirección General de Promoción de Turismo, hay playas en 325 municipios o localidades españolas, pero como en algunos son varios (tal es el caso de Llanes, con seis), resulta que el número de playas aptas actualmente para el turismo superan la cifra de 400.

Como se ha dicho, lo interesante es tener presente que la playa, a efectos turísticos, no es un accidente geográfico, sino un conjunto de servicios e instalaciones.

B. *Los puertos deportivos.*

Si hace pocos años los turistas se conformaban con bañarse en la playa, y todo lo más dar un pequeño paseo en las barcas de pescadores, en los momentos presentes, por un aumento del nivel de vida y por una mayor afición al deporte, han ido proliferando las embarcaciones de remo, vela y motor que precisan de abrigos, refugios y puertos deportivos. Como decía Martínez Catena en una de sus conferencias antes citada (20), en 1969 no había en España más que

(19) En Guipúzcoa las hay en 8 localidades, en Vizcaya en 12, en Santander en 16, en Asturias en 12, en Lugo en 7, en La Coruña en 26, en Pontevedra en 16. En la zona Este, Gerona tiene playas en 20 municipios, Barcelona en 17, Tarragona en 18, Castellón de la Plana en 7, Valencia en 9, Alicante en 20 y Murcia en 10. En la zona Sur se presentan en 12 municipios de Almería, en 8 de Granada, en 24 de Cádiz y en 9 de Huelva. Mallorca tiene playas en 23 localidades, Menorca en 7, Ibiza en 6 y Formentera en 2. En Gran Canaria las hay en 11 lugares, en Lanzarote en 2, en Fuerteventura en 4, en Ganciosa en 1, en Tenerife en 11, en La Palma en 4, en La Gomera en 2 y en El Hierro en 1.

(20) Puertos deportivos y costas. Pág. 9.

zonas deportivas en puertos de interés general o refugio. No existía ningún puerto deportivo específicamente concebido para este menester. Pero, además, en la mayor parte de los puertos españoles pequeños tampoco había Club Náutico. En este momento, el número de puertos deportivos construidos, los que se encuentran en construcción y los que están en trámite de autorización, suman 45 en total en todo el litoral español. Si a esta cifra se unen los 65 puertos estatales en los que existen Clubs Náuticos, puede apreciarse que la dotación es bastante satisfactoria (cuadro 4.º), máxime si se la añaden otros puertos generales y de refugio, en los que se puede hacer recalada (cuadro 5.º).

El complemento de los puertos deportivos o de las zonas deportivas de los puertos generales o de refugio, son los Clubs Náuticos o Clubs deportivos con actividades náuticas. En España existen unos trescientos cincuenta (21) y aunque su inmensa mayoría no tienen instalaciones propias y muchos de sus socios practican únicamente el deporte en lagos y embalses del interior, tal cifra da idea de la importancia actual de la afición por la navegación deportiva.

De los puertos, como de las playas, se puede decir lo mismo. Aunque unos y otros pueden tener interés esporádico para el turista, sólo los que reúnan un mínimo de condiciones para la navegación deportiva pueden considerarse como puertos turísticos. La simple función de puerto de refugio no es suficiente. El puerto deportivo, como tal, debe tener servicios como abastecimiento de agua, suministro de electricidad y de combustible, posibilidad de adquirir vituallas y pertrechos, teléfono, servicio de reparaciones de embarcaciones, velas y motores, comunicaciones con los navegantes (radio) y con el interior (teléfono, correos), servicio meteorológico, ayuda y socorro, etc. Para que sea, además, puerto turístico se precisa que, bien en su zona territorial o en las proximidades, se disponga de esos otros servicios turísticos generales que facilitan alojamiento, manutención, recreo, distracción y posibilidades de hacer adquisiciones de «souvenirs» y de otro tipo de objetos.

(21)	Cornisa cantábrica	61
	Galicia	36
	Costa del Sol y de la Luz	46
	Canarias	14
	Costas del Azahar y Blanca	36
	Costas Brava y Dorada	82
	Baleares	27
	Centro	48

Cuadro núm. 4

PUERTOS DEPORTIVOS ESPAÑOLES EXISTENTES, EN CONSTRUCCION
O PROYECTO

Zonas	Puertos de interés general o refugio en zonas deportivas	Puertos deportivos	TOTAL
Norte	6	—	6
Galicia	7	—	7
Canarias	5	4	9
Andalucía	12	7	19
Levante	10	10	20
Cataluña	16	17	33
Baleares	9	7	16
TOTAL	65	45	110

Cuadro núm. 5

PUERTOS ESPAÑOLES

Provincia	Puertos
Guipúzcoa	7
Vizcaya	8
Santander	8
Oviedo	18
Lugo	10
La Coruña	35
Pontevedra	26
Huelva	4
Sevilla	1
Cádiz	10
Málaga	8
Granada	2
Almería	4
Melilla	1
Murcia	5
Alicante	10
Valencia	3
Castellón de la Plana	5
Tarragona	9
Gerona	10
Baleares	20
Canarias	10
Ceuta	1
TOTAL	215

C. *Las embarcaciones.*

Otro de los elementos indispensables para el aprovechamiento turístico pleno del litoral, son las embarcaciones.

Los tres tipos de embarcaciones, según su posible uso, son:

- 1.º Embarcaciones para transportes colectivos.
- 2.º Embarcaciones de alquiler.
- 3.º Embarcaciones de propiedad privada.

A las primeras no se las considera como de carácter deportivo, pero son de un gran interés turístico. Por desgracia, en España son pocos los puertos que disponen de estos barcos para travesías y excursiones de corta duración.

Tampoco son abundantes en nuestra patria las embarcaciones que se alquilan a los turistas, con dotación o sin ella, para realizar excursiones de más o menos importancia; Italia, Francia y Grecia empiezan a desarrollar esta modalidad de alquiler de embarcaciones con tripulación a tanto el día. Lo que si existen en bastantes puertos españoles son las barcas de remos para alquilar e incluso, en algunos clubs, balandros que se utilizan en igual régimen.

La mayor parte de las embarcaciones turísticas son de propiedad privada, y su aumento en los últimos años ha sido verdaderamente importante.

Según el trabajo anteriormente citado de Martínez Catena (22), los sistemáticos y periódicos recuentos de las flotas de recreo y deportivas en puertos españoles, efectuados por los Servicios Portuarios del Ministerio de Obras Públicas, dan estadísticas (cuadro núm. 6), en las que aparecen que las 9.023 embarcaciones de recreo existentes en 1968, pasaron a ser 16.053, en 1970, y a 21.207, en 1972, lo que supone un aumento en los últimos cuatro años del 235 por 100. Estos datos hacen prever al autor citado que «en prospección un tanto aventurada, pero con fundamento en tanteos razonables y similares en este tipo de previsiones, podemos augurar que en 1980 España contará con una flota de 80 a 10.000 embarcaciones». No nos dice si en los recuentos efectuados se tuvo o no en cuenta la nacionalidad de las embarcaciones o de su propietario. Entendemos que en embar-

(22) Puertos deportivos y costas. Pgs. 5 a 7.

caciones menores ello no fue posible, por lo que los aumentos ya realizados y los anunciados han de comprender tanto a nacionales como extranjeros.

D. *Las escuelas deportivo-marítimas.*

Aunque los clubs náuticos vienen realizando una meritoria labor de formación marítima para sus socios, se nota la falta de escuelas para aprender a manejar embarcaciones de recreo a las que puedan asistir nacionales y extranjeros, sitas en los mismos puertos deportivos. Algo se ha hecho al respecto, pero parece insuficiente. Igual que hay escuelas de esquí, de equitación, de natación y otros muchos deportes, con vendría montar este servicio turístico-deportivo con gran profusión. Para quienes ignoran el arte de navegar sería un gran atractivo turístico poder recibir este tipo de enseñanza.

Cuadro núm. 6

EMBARCACIONES DE RECREO EXISTENTES EN PUERTOS
ESPAÑOLES EN VERANO

	1968	1970	1972
A. Por emplazamiento.			
Puertos del Mediterráneo:			
Embarcaciones a flote	5.766	8.054	10.624
Embarcaciones en tierra	1.786	5.203	6.178
Puertos del Cantábrico y Atlántico:			
Embarcaciones a flote	1.173	2.263	3.606
Embarcaciones en tierra	298	533	799
TOTAL	9.023	16.053	21.207
B. Por tipos de embarcación.			
A motor	4.953	9.157	12.524
De vela	4.070	6.896	5.217
Mixtas	—	—	3.466
TOTAL	9.023	16.053	21.207

	1968	1970	1972
C. Por dimensiones de las embarcaciones (en tantos por ciento).			
Con eslora inferior a 5 m.	50 %	72 %	54 %
Con eslora entre 5 y 8 m.	27 %	18 %	30 %
Con eslora entre 8 y 15 m.	12 %	8 %	13 %
Con eslora superior a 15 m.	3 %	2 %	3 %
TOTAL	100 %		100 %

E. *Los alojamientos.*

Hablar de la necesidad de crear alojamientos turísticos en el litoral español sería repetir lo ya dicho y totalmente superfluo, porque es lo primero que surge cuando un lugar entra en explotación turística.

Lo único que es preciso repetir es que los promotores, urbanizadores y constructores no deben olvidar que en el litoral el gran atractivo es el mar y que todo debe subordinarse a éste. Los turistas van a ver el mar, a disfrutar de la brisa, a bañarse y no a encontrarse inmersos en un conglomerado de edificaciones en las que no ven más que la fachada de enfrente, no notan más brisa que la del aire acondicionado de su habitación y han de bañarse en piscinas rodeadas de bloques de cemento.

V. PROBLEMAS DE LA EXPLOTACION TURISTICA DEL LITORAL

La explotación turística del litoral ha originado varios y graves problemas porque hay que reconocer que se ha producido de una forma no sólo muy rápida, sino espontánea, por no decir anárquica.

A. *Insuficiencia de infraestructuras.*

Como se ha indicado anteriormente, los acontecimientos turísticos se han producido, en la mayor parte de los casos y muy especialmente en su primera fase, sobre las poblaciones existentes, cuyas infraestructuras quedaron no sólo sobrecargadas, sino que resultaron totalmente insuficientes.

Sabido es que estas infraestructuras son materia de la competencia del Estado y del Municipio. Las deficiencias se han producido tanto por falta de previsión como por carencia de recursos suficientes. En general, carreteras, caminos y accesos se han ido construyendo y mejorando cuando las situaciones eran verdaderamente angustiosas, y lo mismo puede decirse de las infraestructuras sanitarias. De otro lado, la falta de recursos económicos no permitía una acción más amplia. Los servicios urbanos de viales, alcantarillado, suministro de agua, iluminación, etc., han venido en casi todos los casos después que se hubieron construido los establecimientos y alojamientos turísticos. En la mayor parte de los casos ello era inevitable. Municipios con unas decenas de miles de pesetas de presupuesto anual no podían realizar por adelantado todas las infraestructuras urbanas necesarias a la expansión turística. Es cierto que el turismo ha venido a engrosar las arcas municipales, pero que lo ha hecho, como era lógico, «a posteriori». La solución habría estado, no sólo en una previsión adecuada y en una planificación acertada, sino en una financiación por medio de créditos oficiales a los municipios mucho más adelantada, amplia y generosa que los créditos para infraestructuras turísticas creados por Orden de 28 de junio de 1963. Ello quiere decir que las infraestructuras han solido ir detrás de las estructuras y no antes, que es lo que hubiera sido deseable. Tratándose de zonas del litoral, las necesidades de infraestructura son mayores, porque a las que son comunes a todo centro turístico hay que añadir las específicas del litoral y de la utilización turística del mismo.

a) *Los accesos.*

En cuanto a accesos es evidente la escasez de los mismos en la zona litoral. No se olvide que en la mayor parte de la costa levantina y sur de los pueblos estaban bastante alejados de la costa, bien porque el terreno en ésta era poco propicio a la agricultura, bien por razones históricas como la defensa contra los piratas berberiscos. Ello hacía que la red viaria fuera, normalmente, alejada del litoral y que, cuando se crearon pequeños núcleos de población al borde del mar, se les dotaran de caminos elementales y normalmente de los pueblos a la costa pero sin comunicaciones paralelas a ésta. El turismo exige no

sólo buenos accesos desde el interior, sino la posibilidad de enlazar directamente los centros costeros.

b) *Las infraestructuras sanitarias.*

Las infraestructuras sanitarias eran frecuentemente inexistentes, pues núcleos de población de unas decenas o centenas de vecinos resolvían sus problemas con pozos negros o fosas sépticas.

El abastecimiento de agua dependía, normalmente, de una fuente pública y de un reparto diario de cántaras.

El salto que supone pasar de esos pequeños pueblos con escasas necesidades a centros turísticos en los que se debe ofrecer a los clientes más de aquello a que están acostumbrados en sus residencias habituales de las grandes ciudades, es un paso gigantesco que ha costado dar y que todavía no ha terminado.

c) *Específicas infraestructuras del litoral.*

Decíamos que el turismo del litoral precisa, amén de las infraestructuras generales requeridas por todo centro turístico, otras específicas como son las relativas a los servicios de playa, portuarios y de navegación de recreo. Como ya hemos hablado de ellos anteriormente, baste ahora llamar la atención de promotores y Administración sobre esta mayor exigencia de los centros turísticos del litoral.

B. *El suelo y la especulación.*

Otro tipo de problemas se presenta en relación con el suelo. De una parte, la propiedad privada se ha resistido a la transformación que urbanísticamente requiere el pase de una población agrícola o pesquera a un centro turístico. De otra, el desarrollo turístico ha encontrado un freno en la vertiginosa alza de precios de los terrenos, mercado fuertemente especulativo. Las consecuencias de ello han sido: un desarrollo urbano irregular y una construcción en altura. Estamos, si se quiere, en una fase de transformación en la que al lado de antiguas modestas edificaciones se levantan grandes edificios modernos. El efecto estético es francamente lamentable, aunque es de esperar que, con el tiempo, vayan desapareciendo estos violentos contrastes que nada tienen de gratos.

En cuanto a la construcción en altura, hay que reconocer que frente al deseo del propietario de obtener una mayor rentabilidad de un terreno que vale mucho, hay razones de gestión empresarial y de economía en la construcción. No vamos a entrar en la batallona cuestión de edificación en altura y construcciones en extensión. Entendemos que unas y otras pueden coexistir si cada tipo de construcción tiene su emplazamiento adecuado. Lo que parece inadmisibile es facilitar a los turistas aglomeraciones tan antinaturales como son aquellas de las que vienen huyendo.

El alto precio de los terrenos, que es la principal causa del encarecimiento de la vida en España, en todos los sectores, produce en el turismo no sólo esas desagradables aglomeraciones, sino un deseo de economizar en los materiales de construcción, en las dimensiones y en otros capítulos fundamentales y un aumento en los precios turísticos.

Cuando la península y sus islas presentan un litoral de más de 5.000 kilómetros, no puede haber escasez de terrenos para el turismo, y toda especulación sobre el suelo carece de fundamento y es debida a una deficiencia de las estructuras económicas, jurídicas y sociales, a las que, Dios quiera, ponga término la nueva normativa sobre el suelo.

C. *La defensa del medio ambiente.*

Se ha dicho que el turismo terminará destruyendo el turismo. La frase es exagerada, pero tiene un fondo de realidad.

Si el medio ambiente debe protegerse por muchas razones y especialmente como atractivo turístico, sería suicida que el mismo turismo viniera a dañarlo.

Es evidente que el hombre es quien rompe la ecología, produce la polución y daña el paisaje y el entorno, pero también es cierto que puede mejorar y perfeccionar todo esto.

Entre los problemas de la explotación turística del litoral se encuentra este de la defensa del medio ambiente a la que debemos contribuir todos, las autoridades, los empresarios, los técnicos y los usuarios. Se trata de un problema de medios, de mentalización, de formación profesional y de cultura, aunque también se deba a la imperfección de ciertas estructuras, como hemos indicado anteriormente.

D. La estacionalidad.

Otro de los problemas del litoral, y quizá el más grave desde el punto de vista empresarial, es el de la estacionalidad turística.

Las grandes poblaciones como Madrid y Barcelona, los centros de arte como Toledo, Sevilla, Granada y Salamanca, sufren fluctuaciones de las corrientes turísticas debido a los períodos de vacaciones, al clima y a otros motivos, pero son variaciones no demasiado importantes. Por el contrario, el litoral está altamente influido por el clima. Si se exceptúa Canarias, que tiene un clima muy constante y templado, todas las costas españolas sufren las inclemencias del invierno. En Baleares, menos; en Levante, considerablemente, y en el Cantábrico y Galicia, de modo extremo. Ello determina que en el litoral se produzca claramente la distinción entre la alta y la baja temporada y que en esta última desaparezca prácticamente el turismo. La consecuencia es que las empresas turísticas se enfrentan con una discontinuidad en la demanda, con el efecto de tener que cubrir sus gastos generales, amortizaciones y demás gastos fijos en unos cuantos meses y el, aun peor, de no poder mantener la plantilla de personal con carácter permanente.

La solución de este grave problema, puesto que el mar rechaza en invierno a bañistas y deportistas, es dejarlo como mero paisaje. Podríamos decir que en la baja estación todo el sector turístico costero, si quiere mantener su actividad, debe reconvertirse y proporcionar otro tipo de atractivos como pueden ser los festivales, campamentos, deportes sobre campo, espectáculos, congresos y convenciones, etc.

VI. PREDOMINIO DEL INTERES TURISTICO DEL LITORAL

Tanto las instalaciones costeras con finalidades turísticas como el número de usuarios, determinan, sin género de duda, que en la actualidad el aprovechamiento turístico del litoral supone su utilización más generalizada y rentable.

A los aprovechamientos clásicos de las costas como eran la pesca y la navegación y otros de menor importancia, como la extracción de arenas, ha venido a unirse el turismo que ha ocasionado la creación de una riqueza hace años inimaginable.

Todos los autores están acordes en esto, Lorenzo Martínez Escudero en su citada obra «Playas y Costas» afirmaba que «la atención y el interés por las playas se han visto en los últimos años acrecentados por causa del extraordinario desarrollo alcanzado por el turismo en nuestra patria» (23) y que «la importancia que actualmente tienen nuestras playas, ante el extraordinario incremento del número de sus usuarios y la aparición del moderno hecho social del turismo, exige, por parte de la Administración, una acción eficaz encaminada a su mejor ordenación y aprovechamiento (24).

A esta importancia del turismo se refería R. A. Arnaz (25) cuando afirmaba que «las playas se ven hoy invadidas por grandes masas humanas ávidas de disfrutar del sol y del agua» y P. Gómez Quintana al decir «No cabe duda que, por lo que a las playas se refiere, se han producido mutaciones de orden social que no pudieron tenerse en cuenta en la Ley de Puertos, ya que la gran afluencia de gentes a las mismas es un fenómeno de nuestros días, que no se daba cuando fue promulgada aquella Ley».

Esta importancia es lo que hacía afirmar a la Diputación de Vizcaya, hace más de diez años, en 1961 (26): «es indispensable dedicar a las playas turísticas una atención constante y una predilección resuelta a fin de que estén confiadas a las mejores manos y estén dotadas de cuantos servicios requiera su utilización cómoda, grata, segura, higiénica y racional».

Con respecto a los puertos deportivos y clubs náuticos escogemos, entre otros, el testimonio de Marciano Martínez Catena (27) cuando decía «Es obvio señalar que el Estado ha de continuar su tradicional línea de fomento de las actividades náuticas de recreo y deportivas. A ello obliga el gran desarrollo del turismo y el deporte en nuestro país».

El predominio del interés que en la actualidad tienen las corrientes turísticas en el litoral se funda en el mayor número de usuarios, en la importancia de las inversiones realizadas, en los beneficios que produ-

(23) Página 25.

(24) Ob. Cit., pág. 87.

(25) De la competencia administrativa. Madrid, 1967. Pág. 677.

(26) Memoria redactada por Martínez Díaz, Secretario de la Diputación de Vizcaya y elevada por varios Ayuntamientos y la citada Diputación a la Dirección General de Administración Local (Municipalía núm. 106, febrero 1962).

(27) Puertos deportivos. Pág. 25.

ce y, especialmente, en que el uso turístico es prácticamente compatible con cualquier otro aprovechamiento.

A. *Por el volumen de usuarios.*

Es claro que las actividades portuarias, pesqueras y agrícolas del litoral ocupan directamente reducidos contingentes de trabajadores pero que se benefician de ellas muchas gentes del interior. Lo que sucede es que los turistas van como consumidores al litoral y que si éste no se pusiera a su disposición no habría sustitución posible. Una fábrica puede ponerse en la costa o en el interior y su clientela no ha de variar por ello. En el turismo esta sustitución de emplazamiento no se da.

La costa puede ser utilizada y de hecho lo es por grandes muchedumbres sin que, en principio, produzcan daño o perjuicio a la misma.

Hay, por tanto, una razón de preferencia del turismo en la costa por el volumen de personas que se benefician de ella.

B. *Por los capitales invertidos.*

La importancia de playas y costas no viene determinada únicamente por afluencia de personas hacia ellas, lo cual, en sí, podría no tener ninguna importancia económica.

Ocurre que esa afluencia ha provocado la creación de edificios, instalaciones y servicios que han supuesto una gran inversión, a la que es preciso sacar un rendimiento.

Dentro de todo el conjunto de establecimientos e instalaciones costeras hay que distinguir aquellas que se han creado exclusivamente para el turismo de las que tuvieron otra finalidad, pero también son utilizadas por éste.

Ya hemos hablado de la capacidad de alojamiento de las provincias del litoral. Una valoración real y actual de hoteles, apartamentos, terrenos de campings, etc., sitios en la zona litoral, no bajaría de los 200.000 millones de pesetas, siguiendo las pautas del «Ensayo sobre valoración de las inversiones turísticas en los distintos sectores económicos españoles», publicado por el Instituto de Estudios Turísticos (21). Si a esto añadimos restaurantes, bares, cafés, cafeterías, taber-

(28) Estudios Turísticos, núm. 28. Octubre-diciembre 1970. Pág. 5 y s.s.

nas, casinos, oficinas de agencias de viaje, comercios, salas de fiesta, etcétera, se ve la importancia de la riqueza turística invertida en la costa. Pero del turismo se benefician también otros sectores, bienes e instalaciones que no fueron creados para el turismo y que, sin embargo, obtienen beneficios del mismo. En el litoral es típico el caso de los puertos que se construyeron con propósitos militares y comerciales o de recreo pero que hoy, con sus zonas deportivas, encuentran un buen contingente de usuarios en los turistas nacionales y extranjeros.

El Estudio de la Riqueza Nacional efectuado por la Universidad de Deusto y estudios del II Plan de Desarrollo valoraban, en 1969, los puertos españoles en 42.671.800.000 de pesetas. A esta riqueza ¿qué beneficio le produce el turismo como lugares de entrada y salida de viajeros y como núcleos de actividades turístico-deportivas?

Con respecto a los puertos deportivos Martínez Catena en uno de sus trabajos sobre la materia (29), estimaba que, en puerto existente, la habilitación de la zona deportiva podría cifrarse en 50 millones de pesetas, la construcción de un nuevo puerto en el Mediterráneo en 200 millones y en el Atlántico o Cantábrico en 300 millones de pesetas. Actualizando estos precios, que fueron dados hace tres años, tendríamos que las 65 zonas deportivas de los puertos de interés general o refugio alcanzarían un valor total de unos 3.905 millones, los 20 puertos deportivos privados existentes unos 5.000 millones y los actualmente en construcción o proyecto unos 6.000 millones, lo que daría un total en puertos de unos 15.000 millones, cantidad muy respetable y a la que es preciso sacar una rentabilidad económica, al menos indirecta.

Sería prolijo seguir sumando la parte que a la explotación turística habría que adjudicar a otras instalaciones y servicios del litoral pero baste lo dicho para demostrar la importancia del turismo para obtener rentabilidad de riquezas invertidas en la costa.

C. *Por los beneficios que produce.*

Es difícil cuantificar los beneficios que produce el turismo del litoral pero si se reconoce que la mayoría de las corrientes turísticas que nos visitan se dirigen al mismo, habrá que atribuirle buena parte de los

(29) Puertos deportivos. Barcelona 1970. Pág. 16.

2.607 millones de dólares que produjo el turismo a nuestra Balanza de Pagos en 1972. Este es el efecto más llamativo, pero no hay que olvidar otros que proporciona el turismo y no siempre las demás actividades y que aquí nos limitaremos a citar:

- Aumento del valor de terrenos normalmente estériles.
- Crecimiento del tráfico comercial.
- Creación de nuevas actividades.
- Transformación urbana.
- Nuevo mercado de productos naturales y artesanales.
- Desarrollo de actividades no turísticas, como la construcción.
- Empleo de mano de obra.

D. *Por su compatibilidad con otros usos.*

Decíamos que la razón principal que existe para dar preferencia al turismo en las zonas del litoral estaba en su compatibilidad con otras actividades económicas. Esto es, que el turismo, por sí, no excluye otros aprovechamientos de la costa.

Se podrá objetar que en las localidades que se han convertido en centros turísticos se ha producido un trasvase de actividades y de mano de obra de los sectores pesquero, agrícola y de la construcción hacia el turismo. Ello no supone incompatibilidad sectorial, sino que ha aparecido una fuente de riqueza de mayor interés y esto no puede ser razón de crítica para el turismo, sino todo lo contrario.

Si se mira con objetividad el turismo y sus exigencias, se verá que éste no es incompatible con la navegación, la pesca, la agricultura, la artesanía e incluso con la industria. Por el contrario, alguna industria puede ser incompatible con el turismo por la polución que produce de la atmósfera o de las aguas. El turismo no sólo no hace inhabitable las zonas en que se instala, sino que las dota de servicios antes inexistentes.

VII. CONCLUSION

De todo lo expuesto hasta aquí se deduce que la vocación turística de la costa es un fenómeno irreversible, venturosamente irreversible, porque ha creado en ella una riqueza antes inexistente.

También podemos afirmar que esa vocación debe llevar a dar al turismo una preferencia si es que hubiera conflicto con otras actividades, cosa que únicamente en forma excepcional puede producirse y no por causa del turismo.

En último término, que dada la importancia del turismo y de su predilección por las zonas costeras, han de cubrirse sus exigencias actuales y futuras, tanto en infraestructuras como en servicios del litoral y ello mediante la necesaria previsión y la acertada planificación en el tiempo y en el espacio.

R E S U M E

JOSÉ IGNACIO DE ARRILLAGA: *Le littoral, recours touristique de base.*

Dans cet article, on étudie l'importance actuelle de ce littoral face aux premières manifestations du tourisme, aussi bien dans la mer que dans les plages et côtes et le territoire contigu des unes et des autres. Cette importance est démontrée aussi bien par les courants de voyageurs qui se dirigent actuellement vers les côtes, que par l'augmentation conséquente de la capacité hôtelière de celles-ci et, dans le cas concret de l'Espagne, par la grande proportion de centres d'intérêt touristique national qui y ont été créés. Plus loin, on étudie concrètement les diverses installations et services touristiques du littoral, tels que plages, ports de plaisance, embarcations, clubs nautiques, écoles de sports maritimes et les hébergements. On ne passe pas sous silence les problèmes des déficiences des infrastructures, dûs précisément au rapide développement touristique des zones du littoral, à la spéculation du sol, aux attentants à l'environnement et celui très grave de la saison déterminée par une occupation irrégulière de tous les services touristiques installés dans les côtes. L'article termine en démontrant comment, entre les possibles utilisations du littoral, celle à caractère touristique doit avoir préférence, à cause du volume d'usagers, des capitaux investis, des résultats bénéficiaires qu'elle offre, et parce que l'exploitation touristique n'est pas incompatible avec d'autres usages.

S U M M A R Y

JOSÉ IGNACIO DE ARRILLAGA: *The sea-shore entity touristic basic resource.*

In this article is studied the importance that nowadays and in front of the first manifestation of Tourism has the sea-side as well in the sea properly as regarding beaches and shore and the land territory adjoining both of them. This importance is proved as much in account of the trends of travellers bounded for the sea-shore as for the consequent increase on its lodging capacity, and regarding Spain because of the high proportion of touristic resorts of national interest recently increased. Further on the various types of facilities and touristic services of the sea-shore such as sport harbours, water crafts, nautic clubs, maritime sportive schools and lodgments. The author does not silence the problems of shortcomings in sub-structure owed to the very fast development of the zones in the sea-border, dabbling with the allotments, attempts to the enviroment and last but not least the very serious problem of the seasonality derived of the irregular ocupation of all the tourist services along the coast line. The work ends pointing out that among the many possible utilizations of the sea-shore, that of the touristic character should be graven a preference as much on account of the volume of users asafar the capitals invested, the beneficial results and the fact that the tourist business does not exclude others uses.

ZUSAMMENFASSUNG

JOSÉ IGNACIO DE ARRILLAGA: *Die Küsten, ein grundlegender Faktor im Fremdenverkehr.*

Der Artikel behandelt die Rolle, welche sowohl die Meeresküsten als auch die sich aneinanderreihenden Strände und deren Hinterland heute und anlässlich der ersten Fremdenverkehrsbewegungen spielen. Ein Beweis dieser Rolle sind

einerseits die Touristenströme, die sich gegenwärtig in die Küstengebiete ergiesen und andererseits, als Folgeerscheinung, deren wachsende Hotelkapazität. In Falle von Spanien sei als weiterer Beweis die grosse Anzahl von Touristenzentren «nationalen Interesses» erwähnt, die hier entstanden sind. Der Artikel befasst sich weiterhin konkret mit den einzelnen Attraktionen und Anlagen für den Fremdenverkehr, wie Strände, Sporthäfen, Wassersportmöglichkeiten, Yachtklubs, Taucher und Wassersportkursen und entsprechenden Unterkünften. Auch Probleme der Infrastruktur werden unter die Lupe genommen. Diese lassen sich in erster Linie auf die drastische Entwicklung in den Küstengebieten, die Grundstücksspekulationen, Umweltschäden sowie auf jenes Problem der Stagnierung zurückführen, dass durch eine Ballung oder Konzentrierung der einzelnen Dienstleistungszweige des Fremdenverkehrs herbeigeführt wird. Abschliessend wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung der Küstengebiete in erster Linie auf den Fremdenverkehr ausgerichtet werden soll und zwar sowohl in Anbetracht des Besuchervolumens, der Kapitalinvestitionen und des sich eine Bewirtschaftung in Sinne des Fremdenverkehrs mit anderen Nutzbarmachungen vereinbart werden kann.